



STRADA STATALE 72 SAN MARINO - RIMINI  
INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

STRADA STATALE 72 SAN MARINO - RIMINI  
INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA

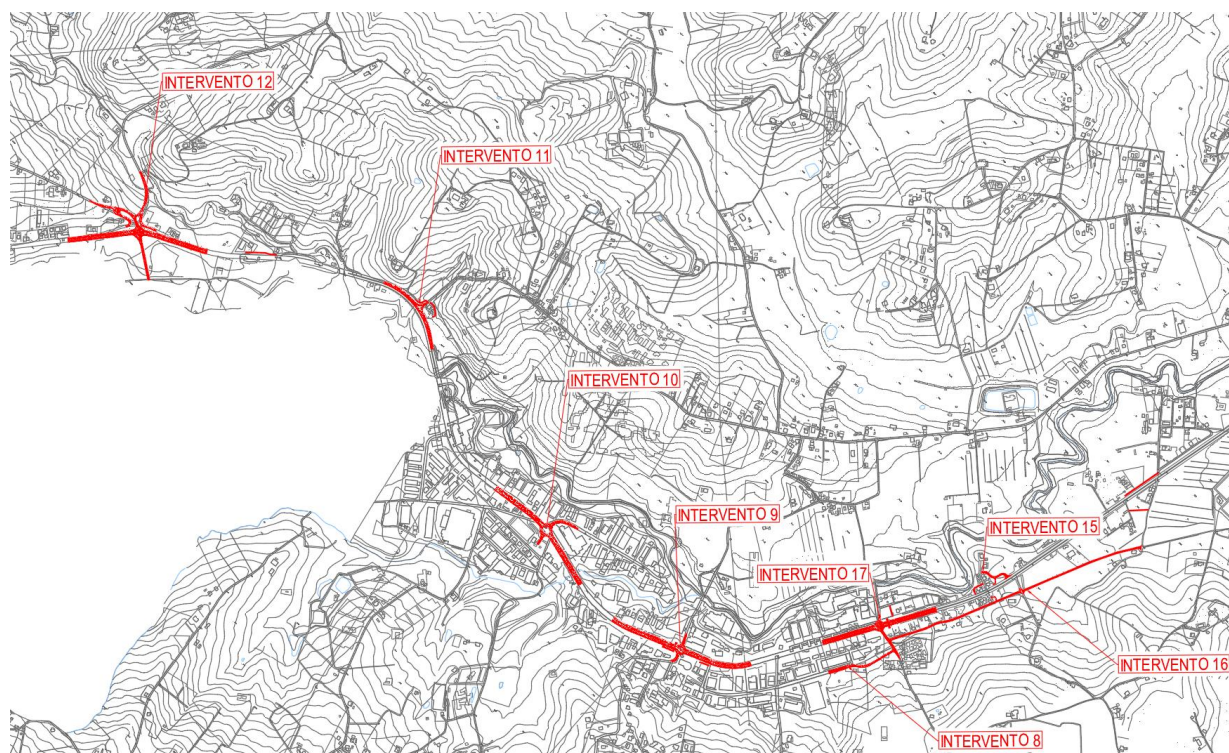
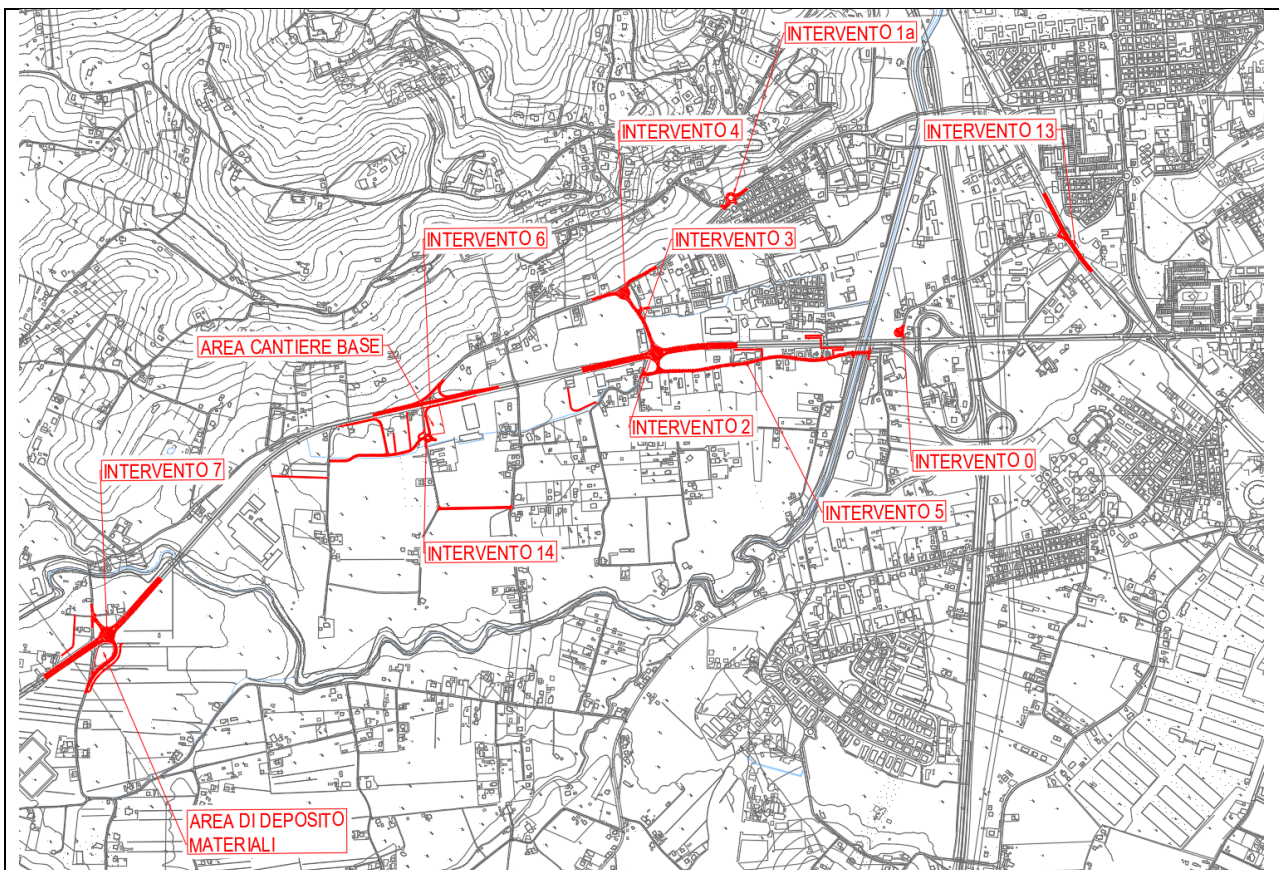
## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	_____
X Allegato II-bis, punto 2 lettera h	modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

L'intervento consiste nella **messa in sicurezza** del tratto di SS 72 San Marino – Rimini compreso tra il casello autostradale di Rimini Sud e il confine di stato sammarinese, ovvero tra il km 1+000 ed il km 10+654, per un'estensione di circa 9.6 km. A tale scopo si prevede, lungo tale tratto, la realizzazione di 18 interventi sviluppati al fine di risolvere tutte le principali criticità di tipo puntuale con il minimo impatto possibile e nel rispetto degli atti pianificatori vigenti. La maggior parte di questi si localizza essenzialmente in corrispondenza di zone di incrocio regolate attualmente da impianti semaforici e di incroci a raso, altri invece intervengo su viabilità limitrofe alla strada statale, al fine di migliorarne la funzionalità e garantire le connessioni che altrimenti sarebbero interrotte, così come richiesto durante i confronti con gli enti interessati.



Gli interventi volti alla riqualificazione e al potenziamento in corrispondenza degli innesti allo scopo di aumentare il livello di sicurezza della SS72 sono già previsti dagli strumenti urbanistici sia di livello regionale che provinciale e comunale.

L'infrastruttura stradale esistente si colloca all'interno della Provincia di Rimini e si sviluppa per circa 10 km e 600 m a partire dalla periferia del capoluogo, in corrispondenza della Statale adriatica n. 16, fino alle pendici del monte Titano, per poi proseguire all'interno della Repubblica di San Marino.

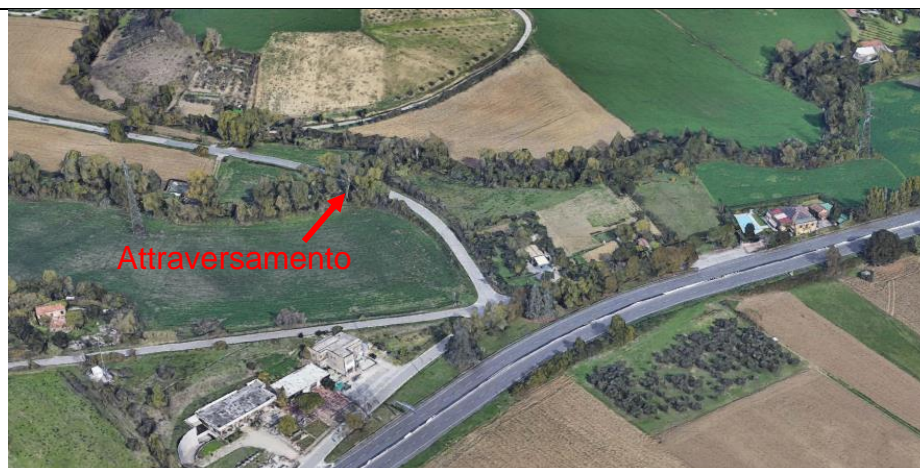
Il tracciato risulta tipicamente pianeggiante, attraversando ambiti a tratti densamente antropizzati, con concentrazione di attività produttive e commerciali soprattutto nel tratto terminale, all'interno del territorio di Cerasolo, frazione del comune di Coriano. L'asse stradale presenta due carreggiate, formate da due corsie per ogni senso di marcia e banchina laterale ognuna, separate da barriera new jersey in calcestruzzo recentemente installata. Attualmente le intersezioni esistenti, tra l'asse principale e le arterie secondarie, sono regolate da impianti semaforici che rappresentano punti critici dell'infrastruttura, oltre a numerosi innesti di strade secondarie e di accessi privati. La statale è attualmente quindi classificata come strada di categoria C "extraurbana secondaria" in mancanza dei requisiti di sicurezza e fluidità della circolazione che la rendano riconducibile ad una strada di categoria B "extraurbana principale". Il progetto di riqualificazione ha quindi la finalità principale di mettere in sicurezza la SS72 in corrispondenza dei punti più critici attraverso una serie di interventi atti a ridefinire le intersezioni principali, ridurre gli innesti delle strade secondarie e chiudere gli accessi privati diretti sulla Statale, riorganizzando, al contempo, la circolazione complessiva con la realizzazione di tratti di nuova viabilità secondaria. Gli interventi proposti tengono conto delle diverse esigenze e pareri emersi nei vari confronti, e sono costituiti da:

- interventi puntuali, finalizzati alla risoluzione di problematiche relative a sicurezza e a scorrevolezza in corrispondenza delle attuali connessioni;



- interventi lungo l'asse stradale, finalizzati alla messa in sicurezza del tracciato e interessanti la pavimentazione e il suo sottofondo, la segnaletica e gli impianti tecnologici;

- disciplina degli innesti secondari e degli accessi privati mediante chiusura e introduzione di viabilità di rammaglio di categoria F2 e F (strade locali) che in virtù della categoria non sono assoggettate a procedura di valutazione ambientale (si vedano in particolare gli interventi 14, 16 e la viabilità di collegamento che connette la rotatoria dell'intervento 12 con la Repubblica di San Marino);
- rettifica e allargamento del corpo stradale esistente;
- riasfaltatura dell'asse stradale principale e rifacimento della segnaletica;
- realizzazione o riprofilatura di muri e opere di sostegno;
- realizzazione di nuove rotatorie;
- rimozione impianti semaforici;
- adeguamento percorsi ciclopedonali;
- realizzazione di nuove passerelle ciclopedonali e pedonali, progettate presentando attenzione all'abbattimento di barriere architettoniche al fine di rendere fruibili tali percorsi anche agli utenti disabili; le passerelle consentiranno di superare le barriere infrastrutturali esistenti e garantire la continuità dei percorsi esistenti;
- riqualificazione delle eventuali viabilità dismesse, ove possibile e non necessarie agli accessi a proprietà private e commerciali, con rinverdimento;
- potenziamento strade sterrate esistenti mediante nuova asfaltatura e prolungamento viabilità esistenti;
- installazione di nuove barriere di sicurezza secondo le ultime disposizioni normative e sostituzione di alcuni tratti di barriere esistenti;
- adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche mediante sistemi di caditoie, condotte, cunette e fossi di guardia, secondo i principi dell'invarianza idraulica delle trasformazioni del territorio, inteso come trasformazione di un'area che non provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dall'area stessa;
- sostituzione di tombinature esistenti mediante manufatti a sezione maggiorata al fine di migliorare le attuali condizioni di deflusso:
  - Canale Barattona: realizzazione tombinatura e attraversamento con manufatto scatolare 1.5mx1.25m;
  - Canale Rigardarà: sostituzione manufatti esistenti con un'opera rettangolare 1mx0.8 m;
  - Fosso Barigello: in corrispondenza dell'intervento "12" sostituzione attraversamento esistente con due manufatti scatolari 3mx3m. Come emerge dall'analisi delle immagini seguenti (in alto lo stato attuale, a seguire quello di progetto), l'attraversamento non sarà percepibile in quanto già attualmente mascherato da un fitto filtro di vegetazione.



- l'intervento 12 (si veda il render riportato nell'immagine precedente) risulta essere il più articolato tra quelli previsti. Tale intervento è stato fortemente voluto dalla Repubblica di San Marino (RSM), al fine di risolvere la criticità della svolta in via Dogana per chi arriva dalla RSM; inoltre, dalla rotondina partirà, in direzione sud, un ramo di viabilità di categoria F2 che consentirà, mediante alcuni interventi previsti anche lato RSM, il collegamento con una strada esistente;
- installazione di due pannelli informativi a messaggio variabile;
- installazione di una stazione meteorologica attrezzata di sensori per il rilevamento delle precipitazioni atmosferiche, dell'umidità, della temperatura dell'aria, della pressione atmosferica, della direzione e dell'intensità del vento;
- illuminazione delle rotonde e rifacimento dell'impianto di illuminazione del sottopasso esistente in corrispondenza del nucleo residenziale di Fornace Marchesini;
- rifacimento ponte sul torrente Ausa in corrispondenza di Via Barattona prevedendo l'allargamento del nuovo impalcato al fine di rendere la strada compatibile con le attuali normative ed eliminando le pile attualmente presenti in alveo al fine di aumentare la sicurezza idraulica (si veda di seguito il raffronto tra lo stato attuale sulla sinistra e lo stato di progetto sulla destra).



**A livello energetico** si consideri che l'impianto di illuminazione proposto è finalizzato ad aumentare la sicurezza stradale garantendo un basso impatto ambientale sia in termini di consumi elettrici, volti al risparmio energetico, sia in termini di inquinamento luminoso, il cui controllo è finalizzato alla salvaguardia dell'ambiente notturno, del paesaggio, della biodiversità, degli equilibri ecologici e della salute umana ed a consentire attività culturali-ricreative.

Perseguendo il **miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza e fluidità della viabilità**, gli interventi previsti non avranno ricadute negative sugli aspetti ambientali dell'area di progetto, quanto piuttosto concorreranno alla:

- riduzione delle emissioni inquinanti e della pressione acustica, grazie ad un più agevole scorrimento del traffico;
- miglioramento dell'efficienza idraulica del nuovo ponte sul torrente Ausa, ripristino delle attuali condizioni di deflusso in corrispondenza degli esistenti attraversamenti stradali idraulici dei corpi idrici minori e riprofilatura dei canali esistenti per migliorarne le capacità di deflusso;
- miglioramento dell'inserimento paesaggistico dell'opera mediante le opere a verde previste nelle nuove rotonde, lungo alcuni tratti del tracciato di progetto e nelle aree intercluse.

Gli interventi di progetto prevedono in generale un minimo incremento della superficie pavimentata rispetto alle condizioni attuali a causa degli adeguamenti previsti (si vedano in merito le planimetrie T00EG00GENPL02-3-4 allegate), pertanto, le acque meteoriche di dilavamento della piattaforma stradale verranno gestite secondo i principi dell'invarianza idraulica e idrologica, per compensare la riduzione di permeabilità del suolo ed evitare criticità del reticolo idrografico esistente.

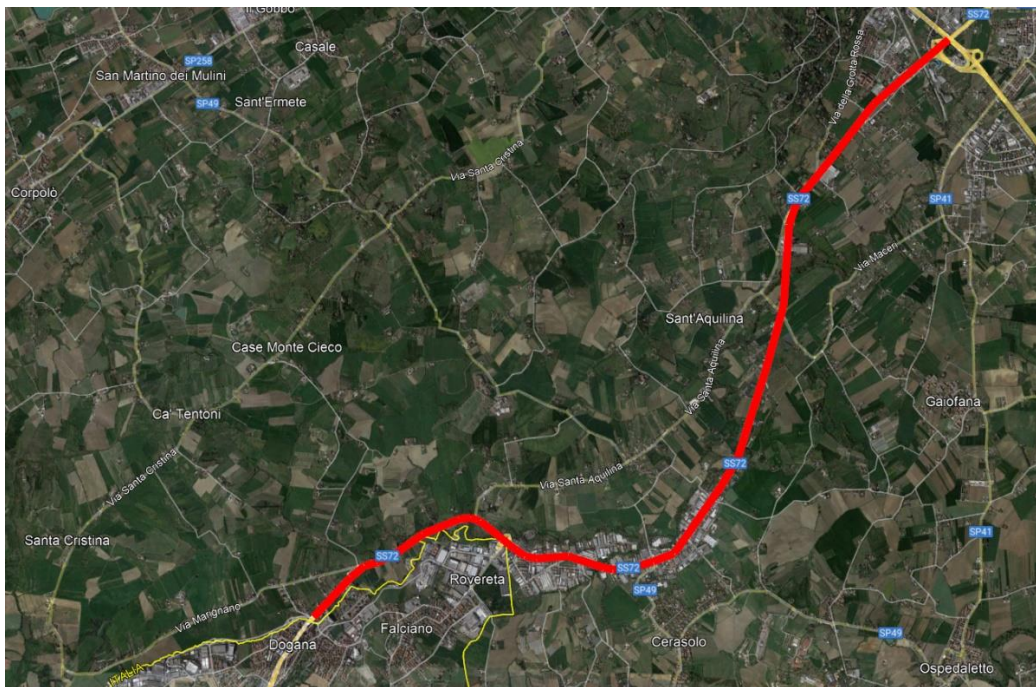
#### **4. Localizzazione del progetto**

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

La tratta interessata dagli interventi di progetto è compresa all'interno del territorio della Regione Emilia-Romagna interessando la provincia di Rimini e nello specifico i comuni di Rimini e Coriano.



**Figura 1- Inquadramento territoriale – in rosso la strada oggetto di intervento**



**Figura 2- Ambito territoriale dell'intervento su ortofoto – in rosso è evidenziata la strada oggetto di intervento**

**Il Piano Regionale integrato dei Trasporti 2025** della Regione Emilia-Romagna, approvato con Delibera Assemblea Legislativa n. 59 del 23/12/2021, classifica la SS72 all'interno della Grande Rete “di collegamento regionale/nazionale, avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio (...) e della mobilità nazionale di attraversamento”.



### Grande Rete di collegamento regionale/nazionale

-  Sistema autostradale Esistente
-  Potenziamenti Autostradali di Capacità
-  Nuovi tronchi Autostradali
-  Assi Stradali Esistenti a 1 o 2 Corsie per senso
-  Assi Stradali di Previsione a 1 o 2 Corsie per senso
-  Assi Stradali da Potenziare
-  Svincolo/Casello autostradale
-  Svincolo/Casello autostradale principale in previsione
-  Città Metropolitana e Comuni soggetti a PUMS

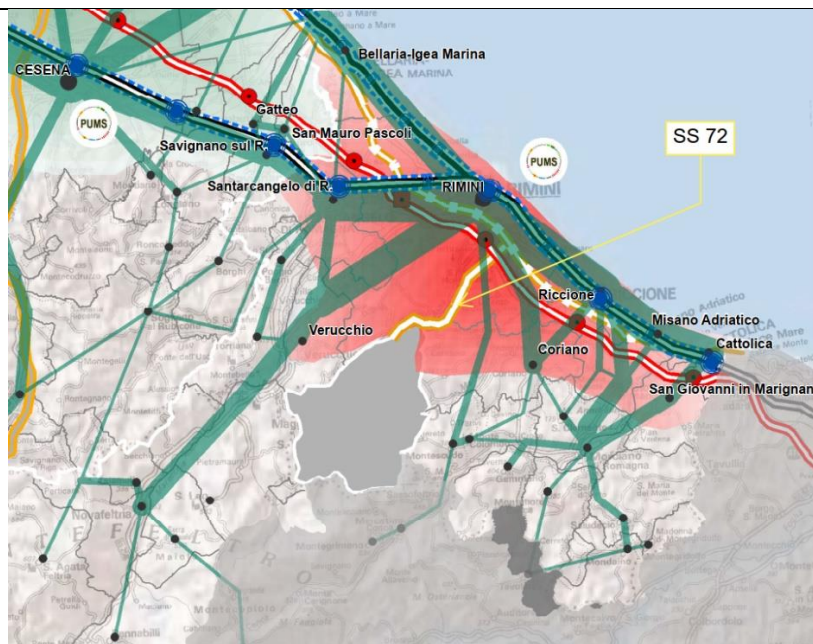


Figura 3- Estratto del PRIT 2025 (2021)- Carta F “Sistema di Pianificazione Integrata della Mobilità” con individuata la viabilità oggetto di intervento

I presenti interventi “per la riqualificazione ed il potenziamento in corrispondenza degli innesti, al fine di aumentare il livello di sicurezza ed a protezione dell’utenza debole” sono individuati tra quelli relativi alla Grande Rete da portare a termine già previste dal PRIT98.

La tavola delle Tutele Paesaggistiche del **Piano territoriale paesistico regionale (PTPR)**, parte tematica del **Piano territoriale regionale (PTR)** e approvato con delibere di consiglio regionale n. 1338 del 28/1/1993 e n. 1551 del 14/7/1993, mostra come gli interventi in oggetto ricadono parzialmente in *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d’acqua* (interventi 0, 5, 7, 8, 9, 10, 15, 16, 17), in *Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei* (interventi 2, 3, 5, 6, 13, 14) e in prossimità di *Zone di interesse paesaggistico* (interventi 1a, 4 e 6).

Le infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria sono ammesse nelle aree *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d’acqua* qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, come gli interventi in oggetto. “*I progetti di tali opere dovranno verificarne (...) la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato direttamente o indirettamente dall’opera stessa (...).*”

Le *Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei* ricomprese nel perimetro definito nelle tavole del piano sono aree caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni con ricchezza di falde idriche (Art. 28, comma 1). Nelle zone intercluse in tale perimetro sono vietati:

- a. *gli scarichi liberi sul suolo e nel sottosuolo di liquidi e di altre sostanze di qualsiasi genere o provenienza (...), nonché dei reflui trattati provenienti da civili abitazioni, o da usi assimilabili che sono consentiti nei limiti delle relative disposizioni statali e regionali.*

Non indicando quindi specifiche prescrizioni in riferimento alle infrastrutture viarie, gli interventi in oggetto a livello di pianificazione regionale risultano compatibili con le caratteristiche di tali zone.

Analogamente, nelle *Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale* sono ammesse le infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, o previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato.

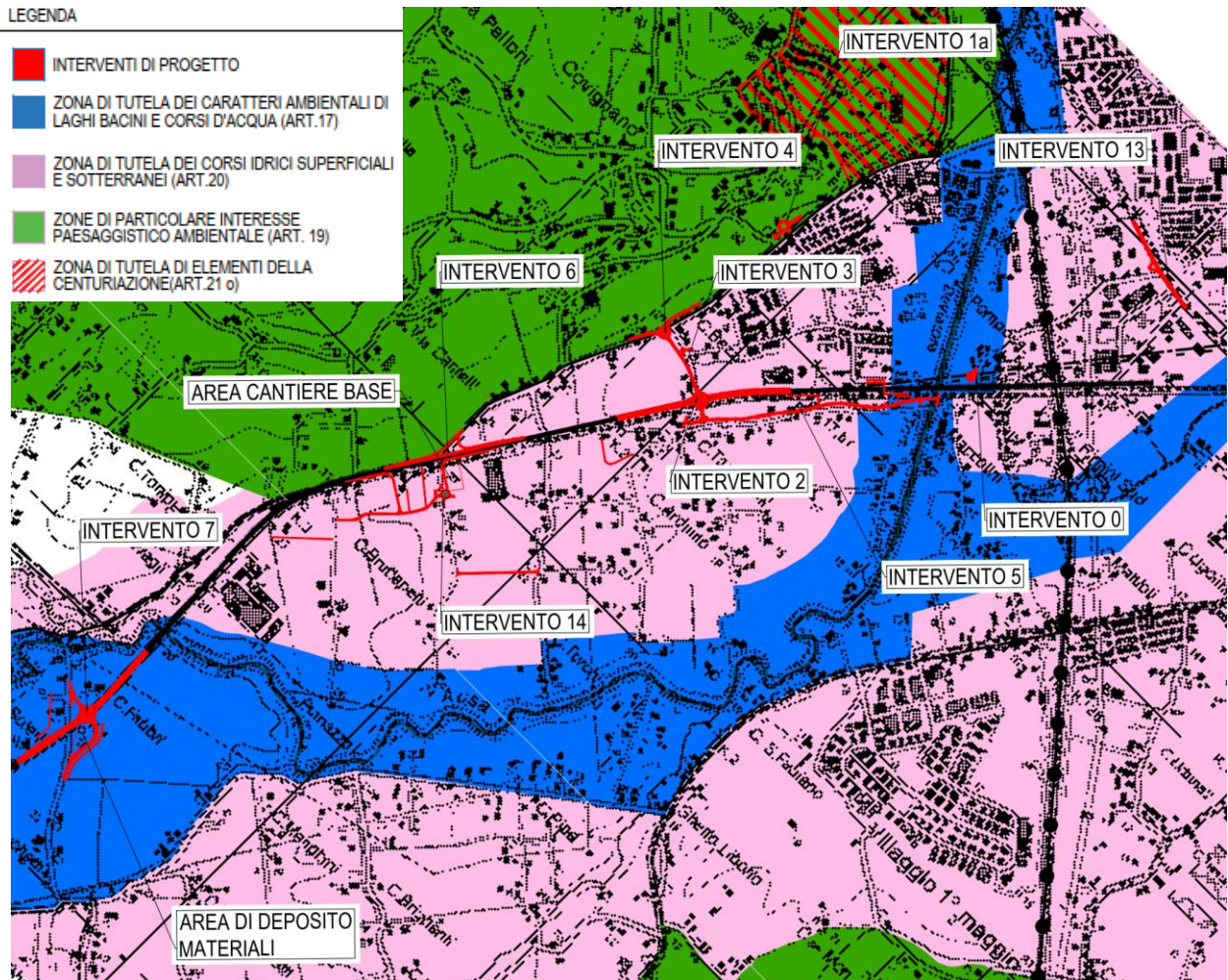
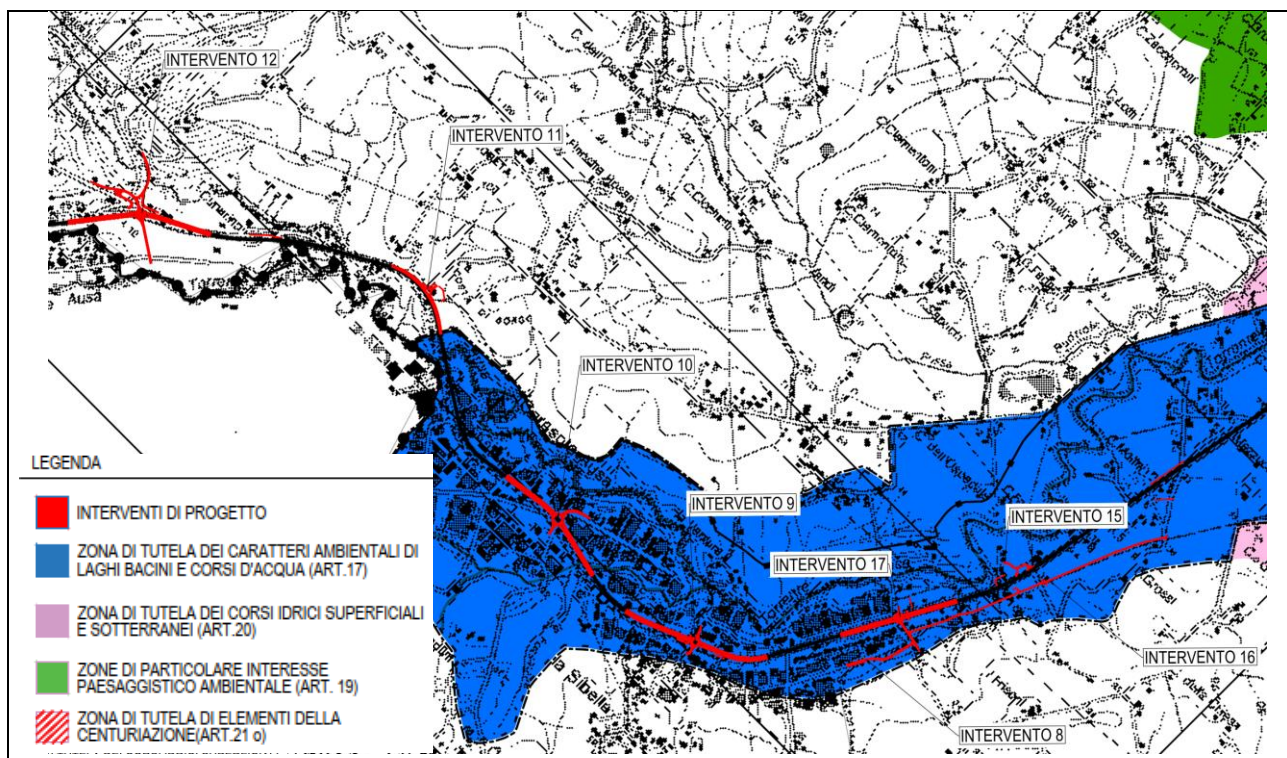


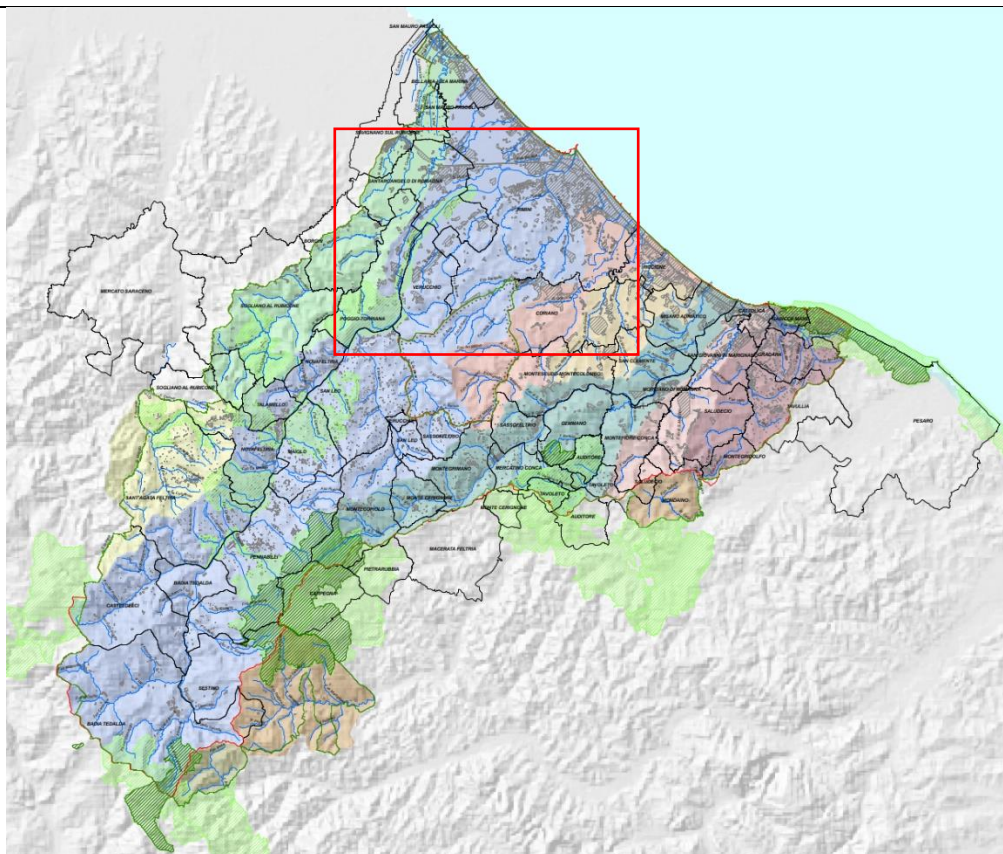
Figura 4 - Estratto del Piano Territoriale Paesistico Regionale (1993) con interventi di progetto (area 1)



**Figura 5 - Estratto del Piano Territoriale Paesistico Regionale (1993) con interventi di progetto (area 2)**

Dal punto di vista idrologico l'area di studio è inclusa nel bacino del Fiume Marecchia. La viabilità in esame in particolare si intreccia in più punti con il Torrente Ausa.

Il **Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)**, variante 2016 (deliberazione della conferenza istituzionale permanente n. 2 del 18/11/2019), che costituisce aggiornamento cartografico e normativo del PAI 2004, individua le aree di pericolosità idraulica (alvei, fasce fluviali interessabili da esondazioni) e di pericolosità per instabilità dei versanti (aree in dissesto e suscettibili di dissesto), le aree con elementi in situazioni di rischio idraulico o per instabilità dei versanti (agglomerati urbani, edifici residenziali, insediamenti produttivi, infrastrutture) e le aree destinate agli interventi per la riduzione del rischio idraulico o del rischio per instabilità dei versanti e le fasce di territorio di pertinenza dei corsi d'acqua ad alta vulnerabilità idrologica.



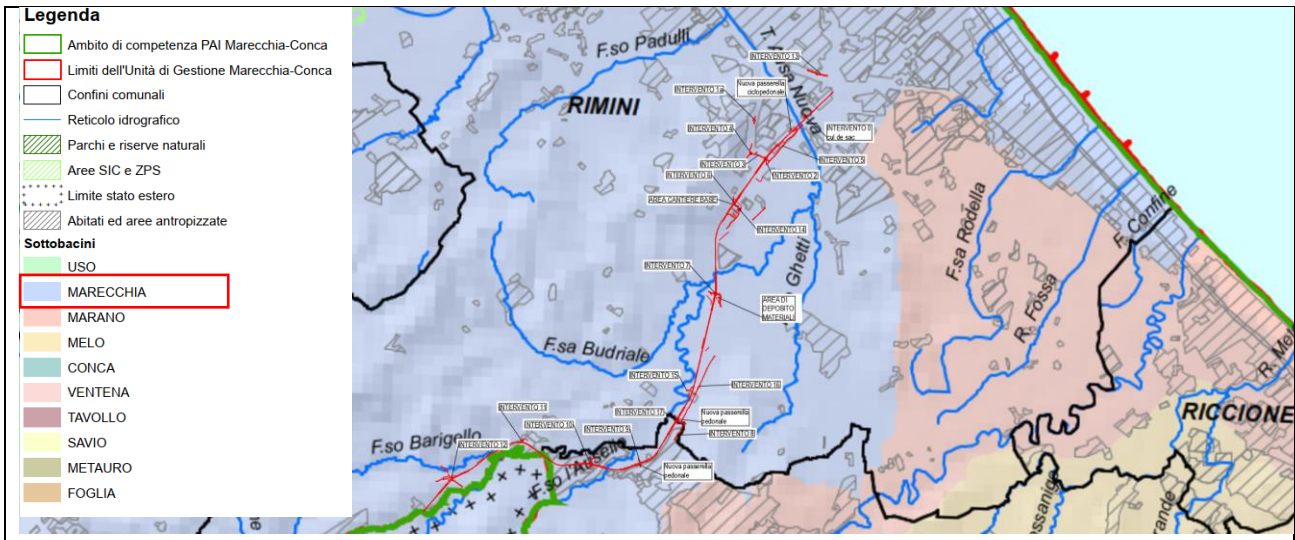
**Figura 6- PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) DEI BACINI MARECCHIA E CONCA:  
Reticolo idrografico, limiti amministrativi, parchi e aree naturali**

La mappatura della pericolosità e del rischio è stata sviluppata con riferimento a:

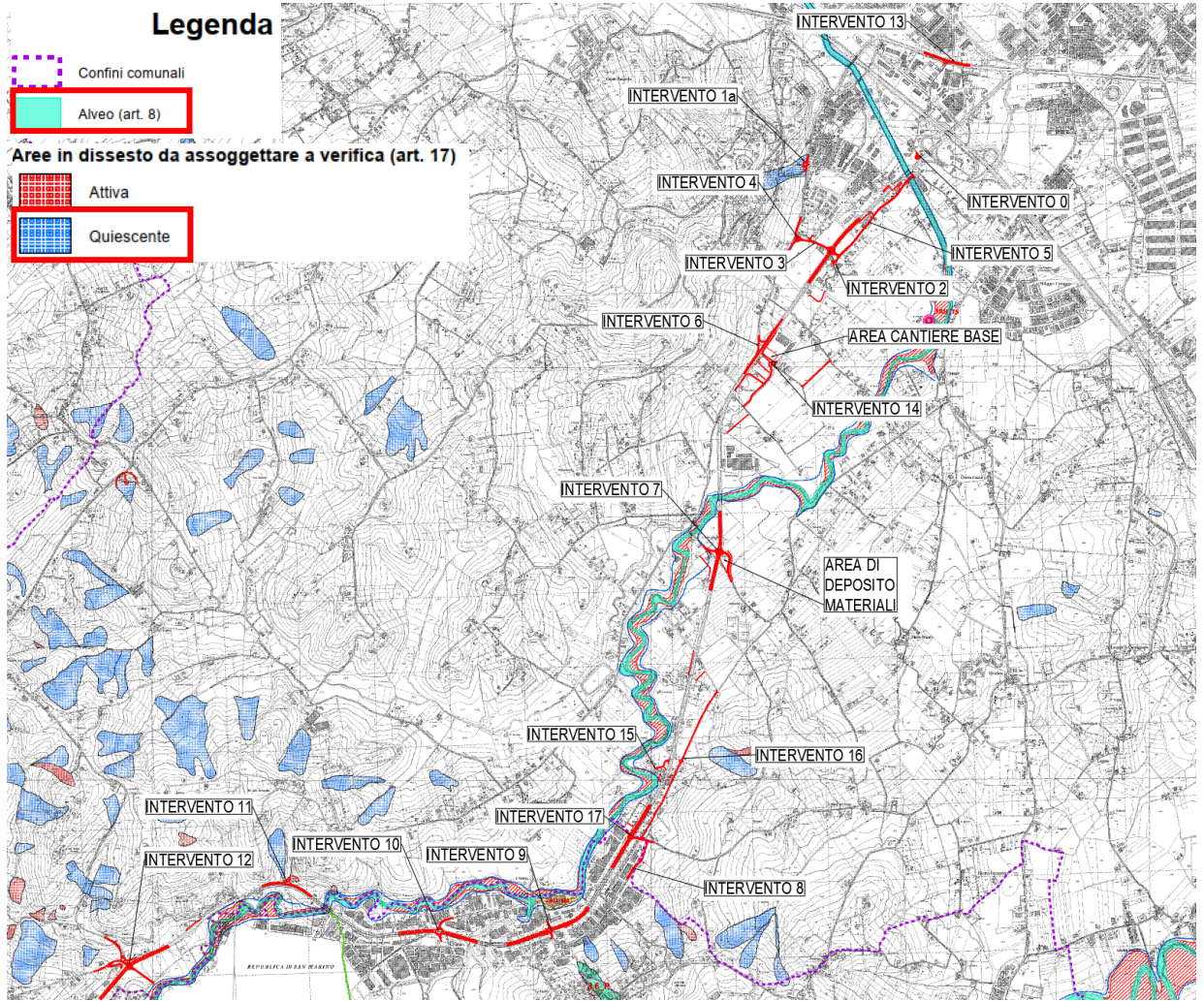
- a) inondazioni dovute ai corsi d'acqua naturali (ambito Corsi d'Acqua Naturali);
- b) inondazioni dovute al reticolo idrografico secondario di pianura (ambito Reticolo di Bonifica);
- c) inondazioni marine (ambito Costa).

In riferimento ai corsi d'acqua naturali (aree di pericolosità idraulica del Fiume Marecchia), le aree di progetto non ricadono in aree soggette ad allagamento a partire dal corso d'acqua principale del bacino considerato.

Il torrente Ausa nasce dalle colline della Repubblica di S. Maino e scorre lungo il tratto stradale di interesse intersecandolo più volte. Nel tratto finale l'Ausa è stato soggetto ad opere di deviazione ed artificializzazione, per mezzo di sponde cementificate: nei pressi del casello autostradale di Rimini Sud.



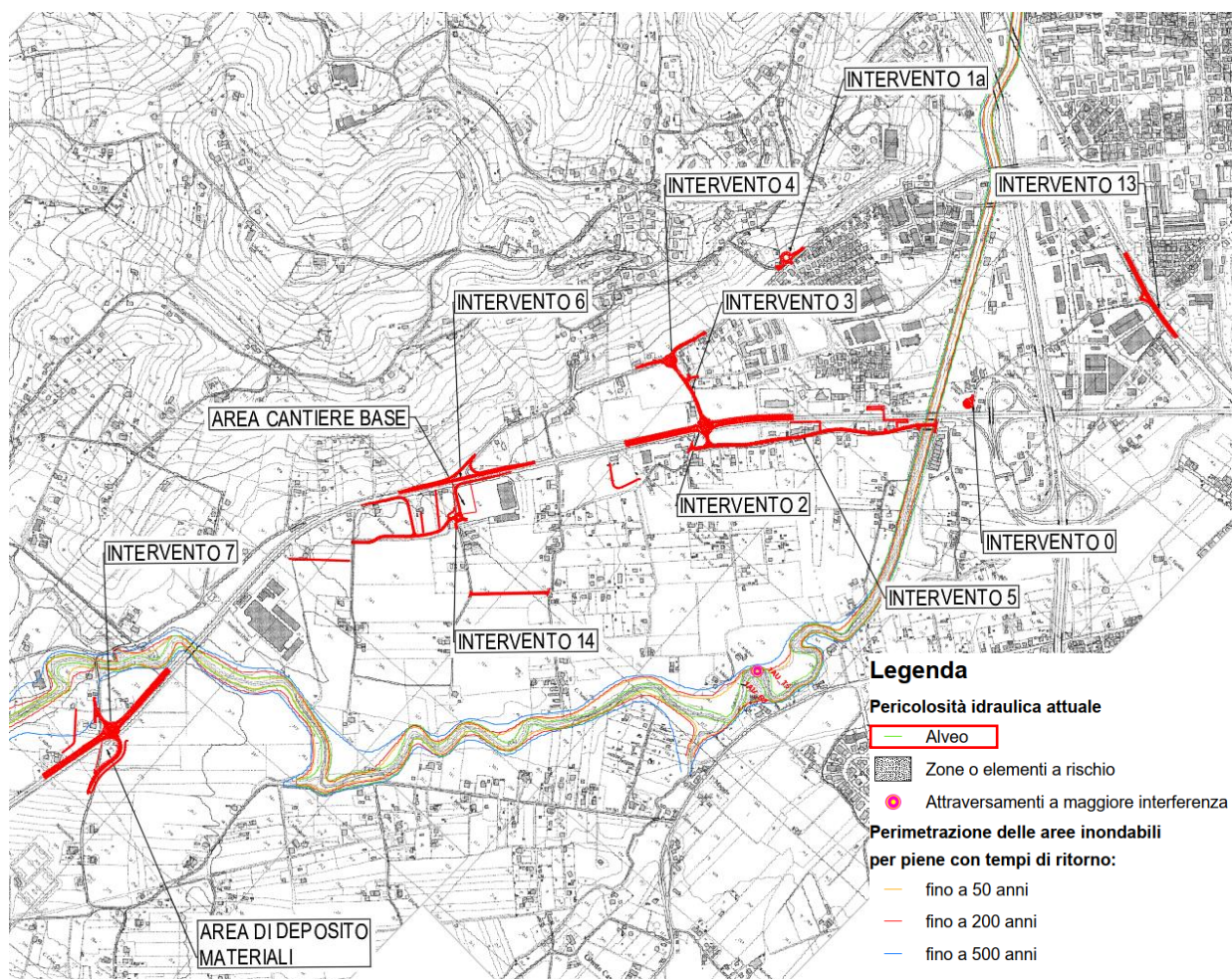
**Figura 7- Estratto del PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) DEI BACINI MARECCHIA E CONCA: Reticolo idrografico, limiti amministrativi, parchi e aree naturali con interventi di progetto**



**Figura 8 - Estratto del PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) DEI BACINI MARECCHIA E CONCA (Agosto 2020) Quadro generale del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico con interventi di progetto**

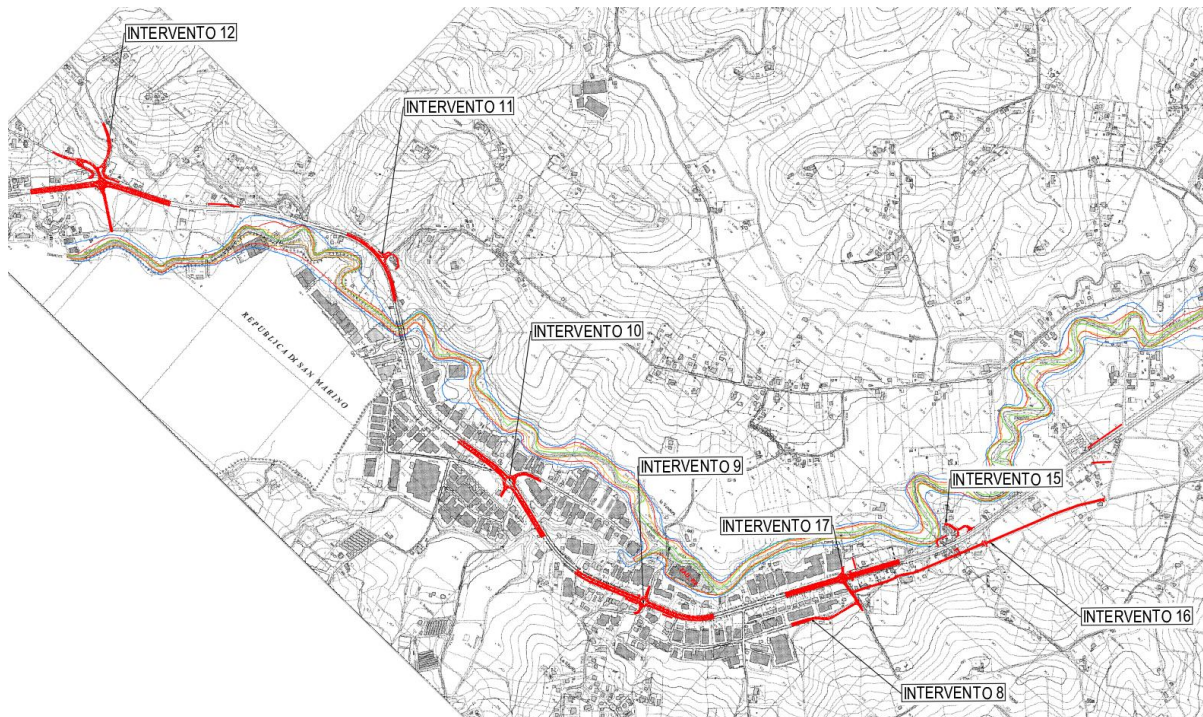
Per quanto riguarda il dissesto idrogeologico, l'intervento 1a della Rotatoria Via della Gazzella ricade parzialmente in un'area in cui sono presenti fenomeni di dissesto e di instabilità quiescenti da assoggettare a verifica in relazione alla valutazione della pericolosità dei fenomeni di dissesto. Secondo le prescrizioni all'art. 17, in caso di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali e loro varianti nei quali siano previste trasformazioni urbanistiche che interferiscono con aree in dissesto da assoggettare a verifica è necessario effettuare la ricognizione di tali aree per la redazione di uno studio geologico-geomorfologico-geotecnico dettagliato, da trasmettere insieme alla proposta di trasformazione all'Autorità di bacino distrettuale, che dovrà esprimere parere in merito.

In riferimento alle aree di esondazione del Torrente Ausa, gli interventi in esame risultano esterni alle perimetrazioni delle aree inondabili per piene con tempi di ritorno fino a 50, 200 e 500 anni, ad esclusione del tratto in attraversamento al torrente stesso del nuovo viadotto dell'intervento 5. Tale intervento (rifacimento del ponte esistente sul torrente Ausa) non comporterà un aggravio dell'attuale rischio idraulico in quanto verrà mantenuto l'attuale franco idraulico e verranno eliminate le pile esistenti presenti in alveo, garantendo in tale modo una maggiore sezione di scorrimento e il miglioramento del deflusso. L'autorità competente in merito a tale opera è il Consorzio di Bonifica dal momento che il torrente Ausa è un corpo idrico secondario, affluente del fiume Marecchia.



**Figura 9 - Estratto del Piano Stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) dei bacini Marecchia e Conca (Agosto 2020) Esondabilità attuale e rischio attuale Torrente Ausa con interventi di progetto (area 1)**

Dalla sovrapposizione riportata, risulta inoltre che uno degli interventi di ricucitura per gli accessi privati in corrispondenza dell'intervento 7 rientra parzialmente in un'area inondabile con tempo di ritorno di 500 anni. Come indicato all'art. 10 delle Norme del PAI, le fasce con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno di 500 anni sono individuate ai fini della predisposizione, da parte degli organi della protezione civile, dei piani di emergenza di cui alla L. 225/92 e s.m.i. e alle leggi regionali, relativi alle aree che presentano potenziali situazioni di rischio idraulico. La regolamentazione delle attività e degli interventi edilizi in queste fasce, in assenza di limitazioni di altro tipo, attiene agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.



**Figura 10 - Estratto del Piano Stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) dei bacini Marecchia e Conca (Agosto 2020)- Esondabilità attuale e rischio attuale Torrente Aisa con interventi di progetto (area 2)**





Relativamente alle aree alluvionabili dell'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica, sono state considerate le mappe della pericolosità che delimitano le aree di esondazione per i seguenti scenari di pericolosità:

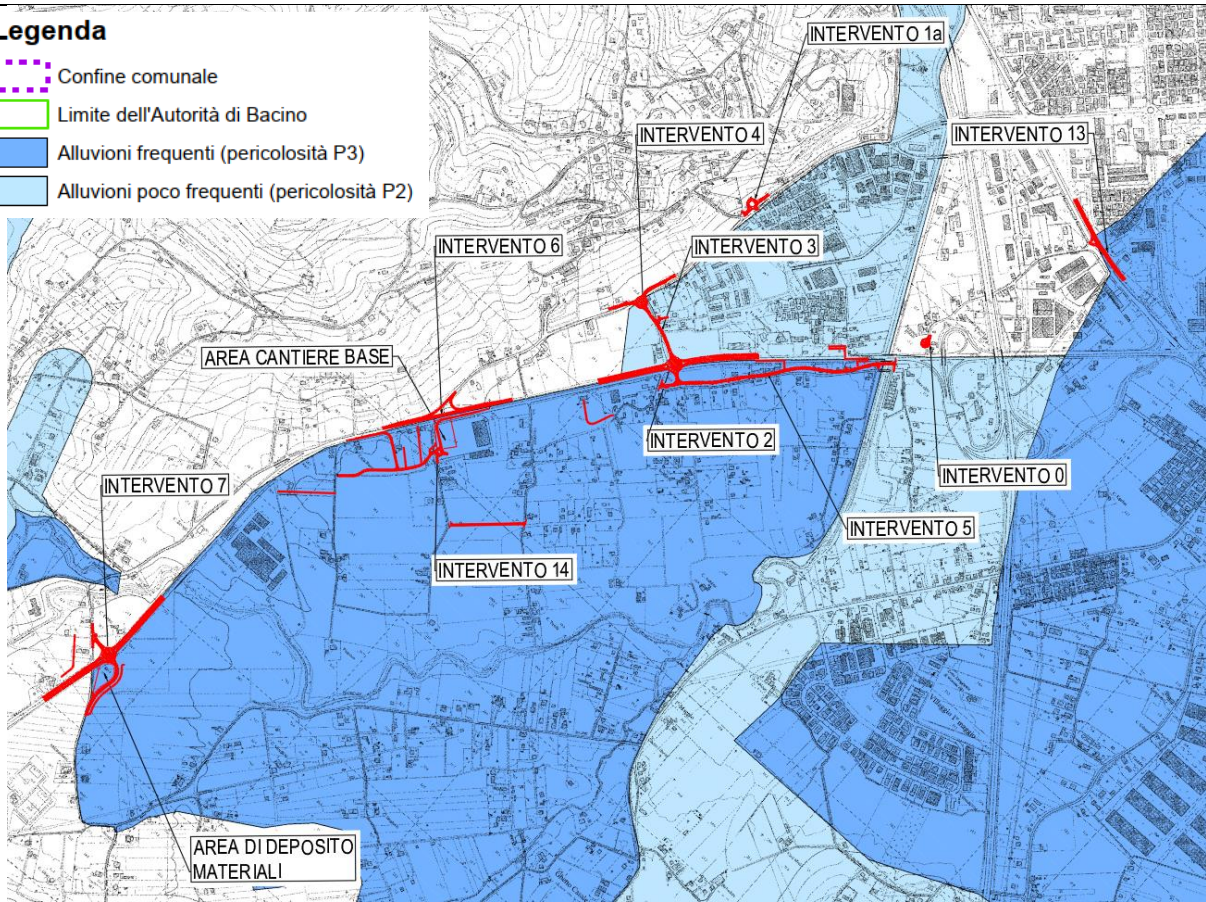
- a. aree soggette ad alluvioni frequenti (elevata probabilità - P3) per tempi di ritorno fino a 50 anni;
- b. aree soggette ad alluvioni poco frequenti (bassa probabilità - P2) per tempi di ritorno fino a 200 anni.

Il metodo di individuazione delle aree soggette ad alluvioni è di tipo prevalentemente storico-inventariale ed è stato sviluppato a partire dai dati e dalle informazioni sugli eventi avvenuti orientativamente in epoca successiva al 1990 censiti da ciascun consorzio di Bonifica.

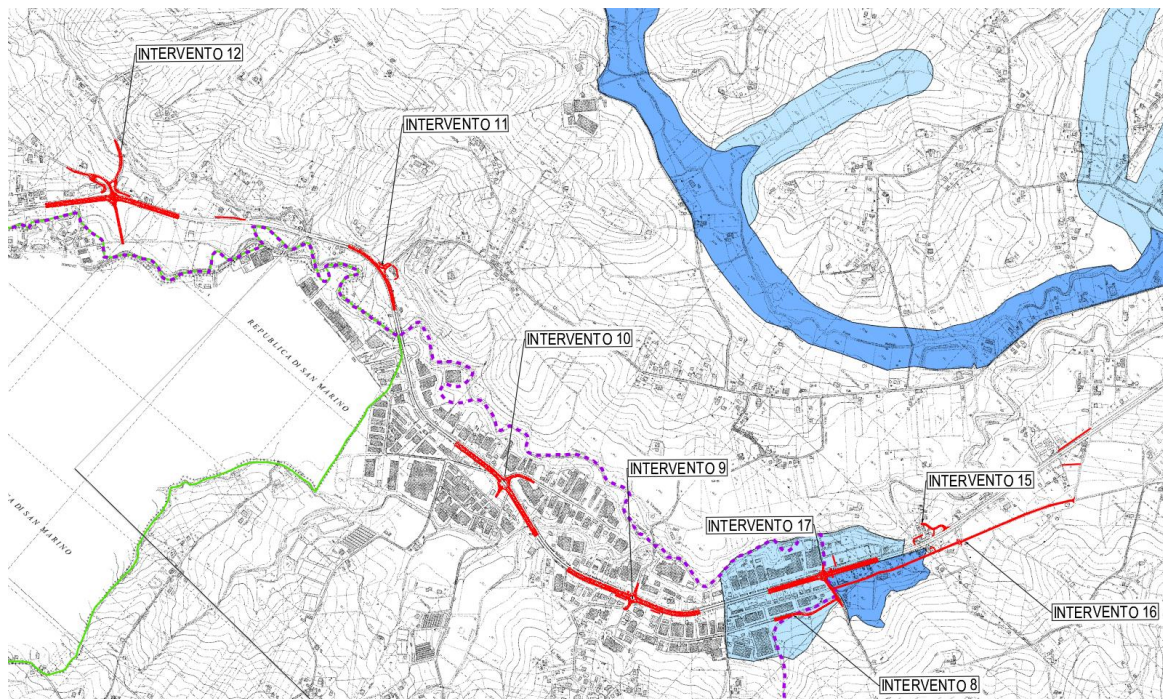
Gli interventi 3, 4, 8 e 17, con relativa passerella pedonale, ricadono in aree soggette ad alluvioni poco frequenti (P2), mentre gli interventi 2, 5, con relativa passerella ciclopedonale, 7, parte del 13, 14 e parte del 17 in quelle soggette ad alluvioni frequenti (P3). L'attuale SS 72 costituisce il limite di esondazione per gran parte delle aree alluvionabili del reticolo di bonifica, ponendosi leggermente in rilevato rispetto alle aree circostanti completamente pianeggianti.

### Legenda

-  Confine comunale
-  Limite dell'Autorità di Bacino
-  Alluvioni frequenti (pericolosità P3)
-  Alluvioni poco frequenti (pericolosità P2)



**Figura 11 - Estratto Piano Stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) dei bacini Marecchia e Conca (Agosto 2020)  
Mappe della pericolosità - Reticolo secondario di pianura Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (P.G.R.A.) con interventi di progetto (area 1)**

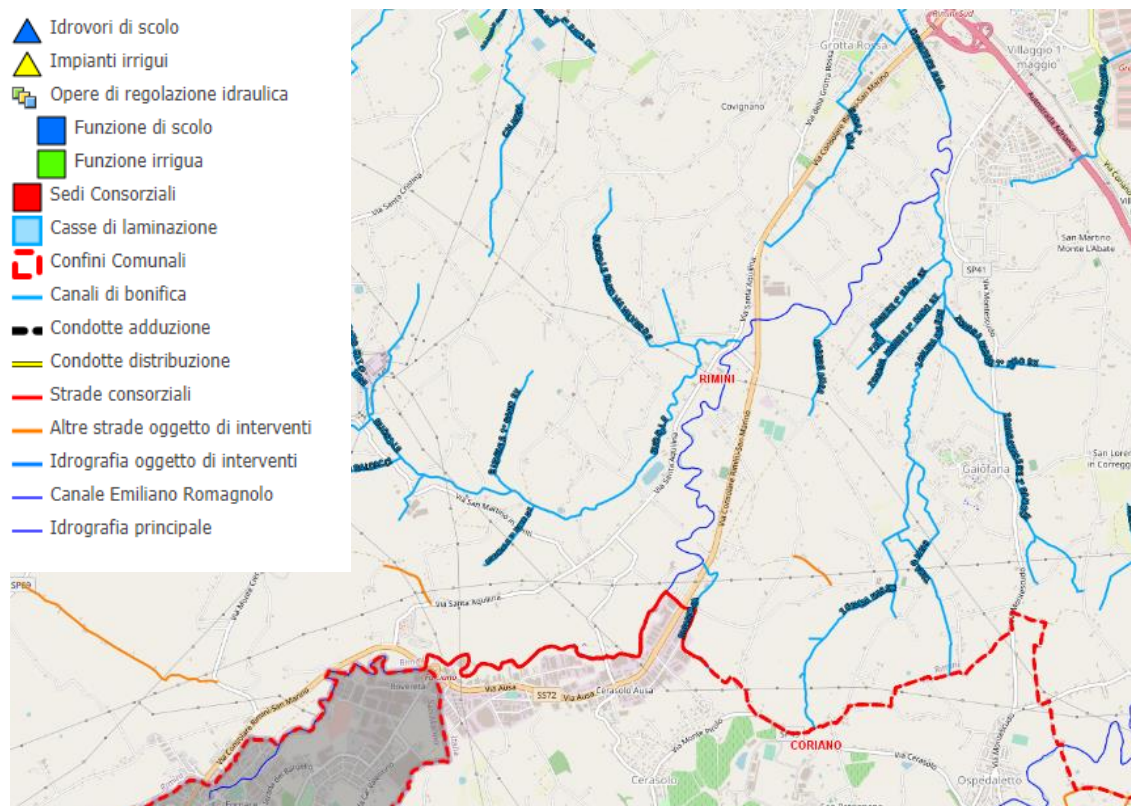


**Figura 12 - Estratto Piano Stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) dei bacini Marecchia e Conca (Agosto 2020)  
Mappe della pericolosità - Reticolo secondario di pianura Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (P.G.R.A.) con interventi di progetto (area 2)**



Come illustrato nelle Norme di Piano (art. 21), nelle aree alluvionabili dell'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica le attività consentite vengono disciplinate dagli Enti Locali, che potranno sviluppare approfondimenti del quadro conoscitivo, in accordo con i Consorzi di Bonifica competenti per territorio e con le Regioni, individuando i limiti e i divieti attraverso gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in relazione alle misure indicate nel P.G.R.A.. Dall'analisi degli articoli 9 e 10 del PAI relativi alle prescrizioni nelle aree all'interno delle fasce con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 200 e 500 anni la configurazione di progetto risulta comunque idraulicamente compatibile con la pianificazione vigente in materia di protezione dei rischi idraulici.

Le aree di intervento rientrano nel comprensorio delimitato del *Consorzio di Bonifica della Romagna*, al cui reticolo di competenza si applica il *Regolamento di polizia idraulica per la conservazione e la vigilanza delle opere pubbliche di bonifica e irrigazione*.



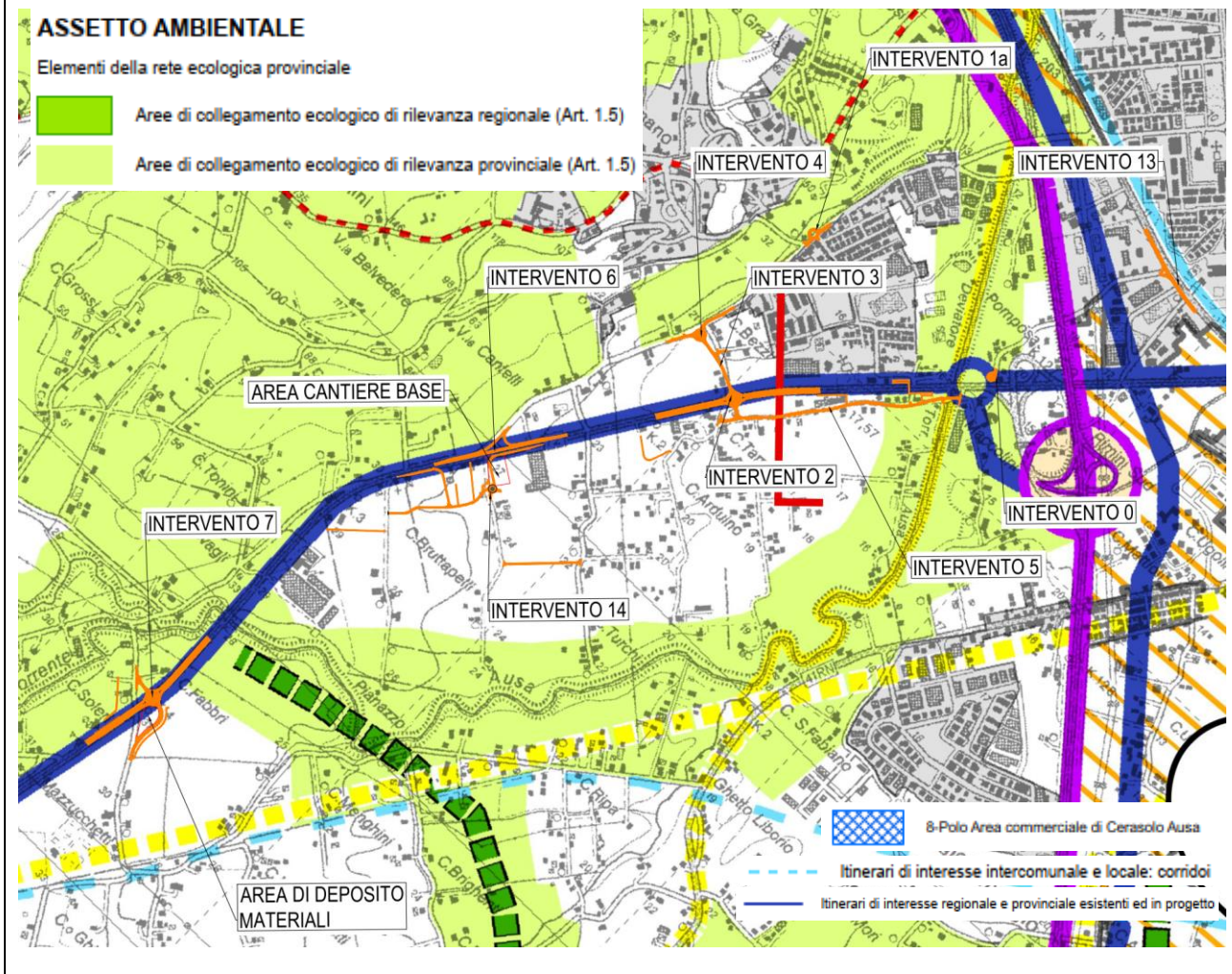
**Figura 13 - Estratto del Sistema Informativo Territoriale WebGIS del Consorzio di Bonifica della Romagna**

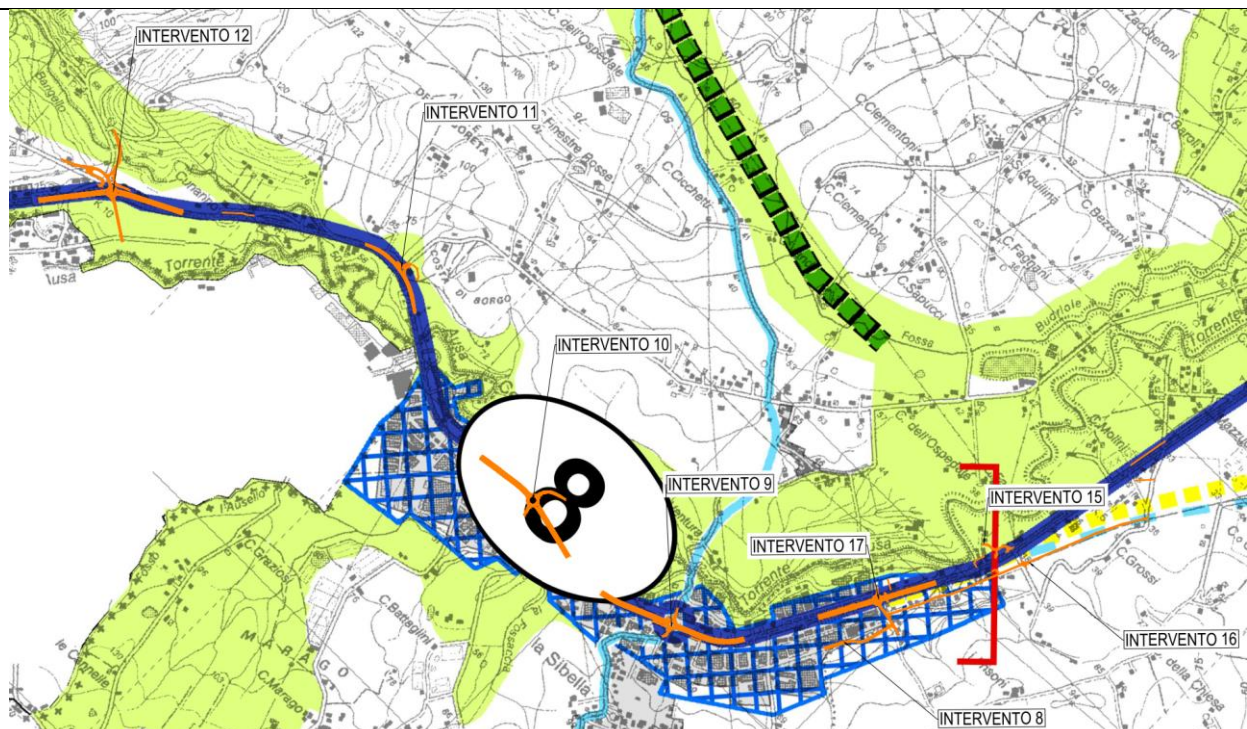
In conclusione, gli interventi in oggetto non concorrono ad incrementare le attuali condizioni di rischio idraulico.

Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Rimini (PTCP)**, approvato con la delibera di Consiglio Provinciale n. 12 del 23 aprile 2013, variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale comprensiva dell'estensione del PTCP 2007, riporta la viabilità in esame tra gli itinerari di interesse regionale e provinciale esistenti ed in progetto, evidenziandone la necessità di riqualificazione in sede, integrata con una nuova bretella di supporto alla migliore accessibilità del territorio sanmarinese all'aeroporto.

Gli interventi di progetto ricadono parzialmente all'interno di aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale, in prossimità di direttrici da potenziare e corridoi trasversali. Il PTCP, al fine di preservare e incrementare le risorse naturalistiche e ambientali del territorio e di perseguire gli obiettivi di tutela e valorizzazione, individua gli elementi portanti della rete ecologica provinciale, costituenti un sistema territoriale di nodi e corridoi di varia consistenza e rilevanza caratterizzati dalla reciproca integrazione e dall'ampia ramificazione territoriale, al fine di accrescere la biodiversità del territorio e favorire i processi di riproduzione delle risorse faunistiche e vegetazionali.

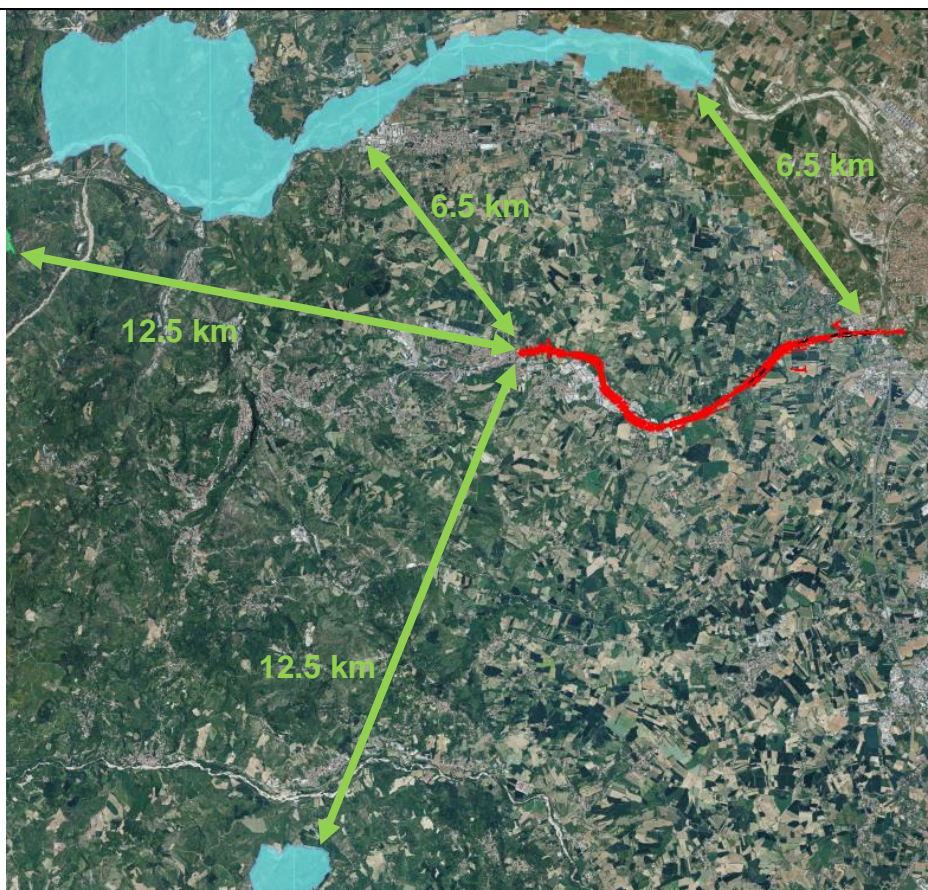
Il posizionamento degli interventi non comporta impatti significativi sulla componente faunistica presente, in quanto le aree di interesse sono ampiamente antropizzate e trafficate e pertanto già soggette ad una componente animale scarsa. Si evidenzia a tal proposito che i tombini esistenti in corrispondenza dei punti di intervento, verranno sostituiti con manufatti di dimensioni maggiori.





**Figura 14 - Estratto del PTCP di Rimini (Aprile 2013)– Tavola A: Assetto evolutivo del sistema provinciale con interventi di progetto in arancione**

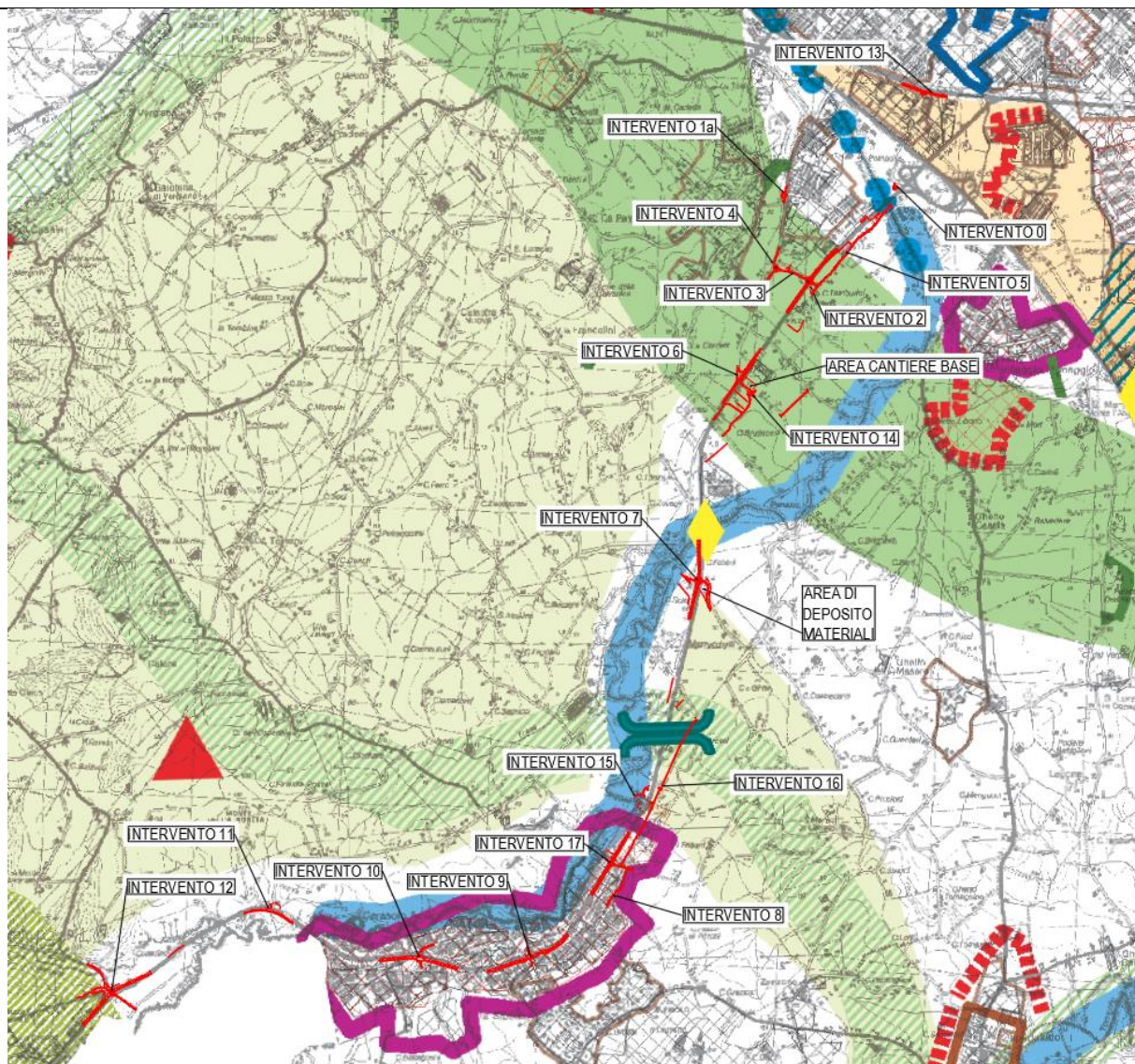
Il tracciato non interessa direttamente aree individuate dalla Rete natura 2000 (SIC e ZPS) e aree protette. Il Sito di Importanza Comunitaria (SIC) più vicino alle aree di intervento è costituito dal IT4090002 *Torriana, Montebello, Fiume Marecchia*, a oltre 6.5 km di distanza, a ovest della viabilità di studio, mentre a circa 12.5 km di distanza si trovano anche il SIC IT4090001 *Onferno* e il SIC-ZPS IT4090003 *Rupi e Gessi della Valmarecchia*.



**Figura 15 – Aree SIC (retino azzurro) – distanza dall’area della SS72 oggetto di intervento (polilinea rossa)**

La strada statale attraversa il polo Area commerciale di Cerasolo Ausa, “Area in prevalenza consolidata con limitate possibilità di espansione accompagnata dalla riqualificazione dell’accessibilità e dei margini” nella quale le scelte strategiche mirano a “migliorare il rapporto con ambiente fluviale del rio Melo, delle connesure ecologiche con il paesaggio rurale pedecollinare”.

Tali aspetti vengono evidenziati negli elaborati del **Quadro conoscitivo** del PTCP nella sezione relativa al *Sistema ambientale: Biosfera*. Dal documento emerge la necessità di *Ponti ecologici polivalenti* per favorire la connessione dei corridoi ecologici individuati attraverso la viabilità di studio, in tratti sufficientemente lontani dai punti di intervento, e la vicinanza dell’intervento 7 a un *Attuale punto di permeabilità ecologica sulla viabilità primaria da potenziare*.

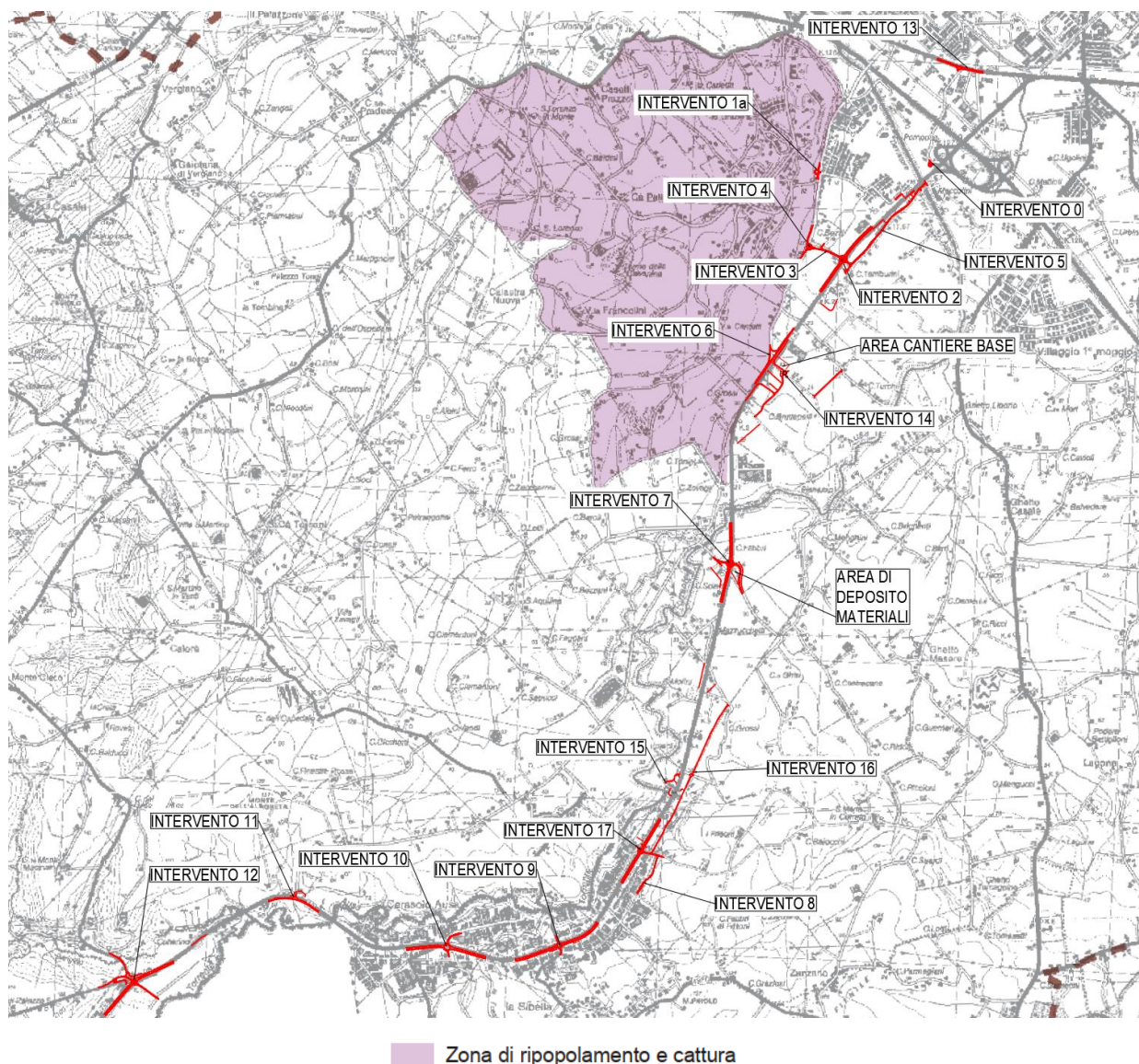


**Legenda**

- |   |   |
|---|---|
| Matrice naturale primaria in cui mantenere una connettività ecologica diffusa | Nuclei urbanizzati consolidati costituenti punti critici per la rete ecologica          |
| Aree a naturalità significativa di complemento alla matrice naturale primaria | Fronti insediativi in espansione poco sostenibili                                       |
| Fasce territoriali entro cui realizzare corridoi ecologici complementari      | Nuclei consolidati con funzione produttiva o terziaria poco sostenibili                 |
| Agroecosistemi a cui attribuire funzioni di riequilibrio ecologico            | Ponti ecologici polivalenti da prevedere  |
| Boschi misti  | Ambito dell'invaso del Conca da potenziare come nodo strutturante la rete ecologica     |
| Boschi a prevalenza di salici e pioppi  | Attuali punti di permeabilità ecologica sulla viabilità primaria da potenziare          |
| Fasce territoriali da potenziare come corridoi ecologici primari              | Principali punti di conflitto tra la rete ecologica e l'assetto infrastrutturale        |
| Ambiti di riqualificazione mista con sensibili potenzialità ecologiche        | Fasce periferuali complementari da potenziare con funzioni ecologiche polivalenti       |
| Ambiti di riqualificazione mista ecologico-fruttiva                           | Direttrici esterne di connettività ecologica  |
| Corridoio ecologico-fruttivo di costa   | Varchi che consentono la continuità ecologica tra la costa e l'entroterra da preservare |
| Ambiti di collegamento tra costa ed entroterra da progettare                  | Discariche  |
| Territorio urbanizzato e urbanizzabile dalla pianificazione comunale          | Inceneritore  |
| PTCP - TP1 - artt. 44.2, 44-2, 44-3, 45, 47                                   |   |
| Alveo canalizzato del torrente Ausa da rinaturare                             |   |

**Figura 16 - Estratto del Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini – Tavola S.A.2.1 Sistema ambientale: Biosfera-Rete ecologica provinciale (Agosto 2008) con interventi di progetto**

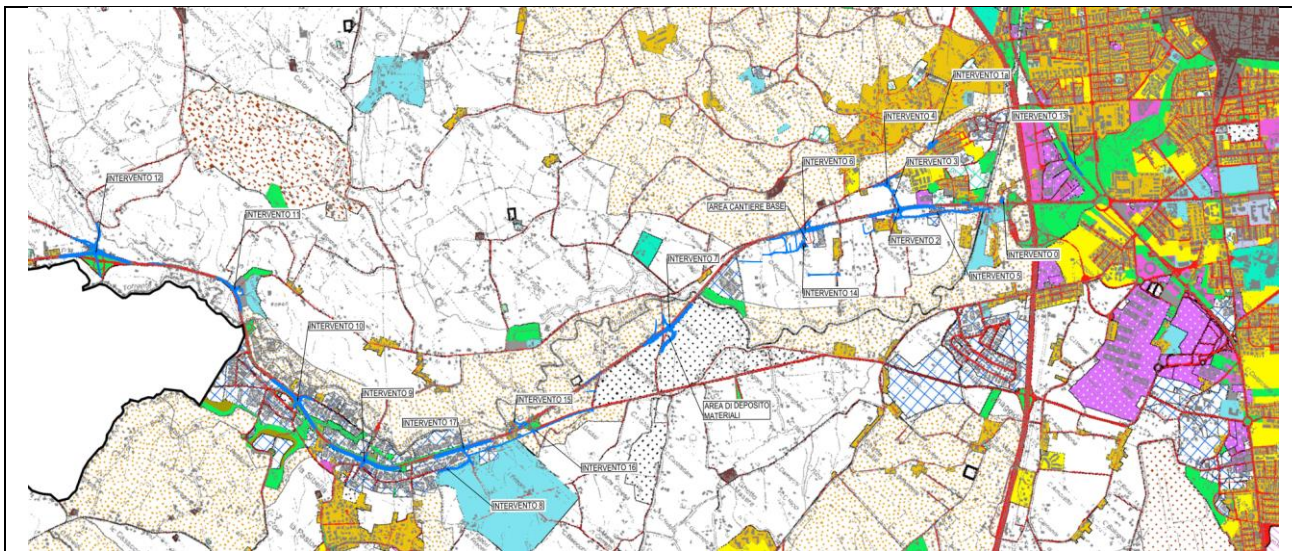
Dagli elaborati relativi alle aree protette, gli interventi 1a, 4 e 6 risultano adiacenti a una *Zona di ripopolamento e cattura*, ma non direttamente interferenti con questa.



**Figura 17 - Estratto del Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini – Tavola S.A.2.2 Sistema ambientale: Biosfera-Aree protette e emergenze naturalistiche (Agosto 2008) con interventi di progetto**

Nell'analisi del *Sistema Territoriale: Mosaico delle previsioni urbanistiche comunali* vengono evidenziate ed unificate le previsioni di rilevanza sovralocale.

Gli interventi in oggetto, trattandosi di opere di riqualificazione e messa in sicurezza di una viabilità esistente, ricadono principalmente in *Zone destinate alla viabilità e circolazione-MV*, in parte adiacenti a *Zone agricole speciali-ES* (interventi 1a, 4, 5, 6, 7, 15 e 16), *Zone pubbliche per parchi e attrezzature sportive urbane territoriali-FP* (intervento 7), *Zone per attrezzature pubbliche di interesse generale-F* (interventi 5, con la relativa passerella, e 8), e al limite di *Zone edificate a prevalente destinazione residenziale-B* (intervento 1a). Due rami della rotonda dell'intervento 12 e parte dell'intervento 9 invece, ricadono in *Zone per spazi pubblici attrezzati a parco, gioco e sport-GV*.



A - Zone storiche-culturali consolidate	MV - Zone destinate alla viabilità e circolazione
B - Zone edificate a prevalente destinazione residenziale	EI - Zone per attività culturale intensiva
BV - Zone a verde residenziale	EN - Zone agricole normali
CC - Zone per nuovi insediamenti residenziali	ER - Zone agricole di rispetto dell'abitato
CD - Zone per nuovi insediamenti residenziali - produttivi	ES - Zone agricole speciali
CM - Zone per nuovi insediamenti residenziali misti	EZ - Zone per attività zootecnica intensiva
CR - Zone turistico - residenziali	F - Zone per attrezzature pubbliche di interesse generale
CT - Zone per nuovi insediamenti residenziali - terziari	FI - Zone per istruzione superiore all'obbligo pubbliche
D2 - Zone per insediamenti produttivi	FO - Zone per strutture sanitarie ospedaliere pubbliche
D3 - Zone per insediamenti direzionali e terziari	FP - Zone pubbliche per parchi e attrezzature sportive urbane e territoriali
D4 - Zone per insediamenti turistico-ricreativi e ricettivi	G - Zone per servizi pubblici di quartiere
DA - Zone artigianali	GC - Zone per attrezzature pubbliche di interesse comune per servizi religiosi
DB - Zone industriali-artigianali	GI - Zone pubbliche per istruzione dell'obbligo, asili nido, scuole materne
DC - Zone produttive - residenziali	GP - Zone per parcheggi pubblici
DD - Zone commerciali e distributive	GV - Zone per spazi pubblici attrezzati a parco, gioco e sport

**Figura 18- Estratto del Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini – Tavola S.T.3 Sistema territoriale: Mosaico delle previsioni urbanistiche comunali (Agosto 2008) con interventi di progetto**

Negli elaborati del *Sistema Relazionale: Grandi infrastrutture per la mobilità-stato di attuazione* è previsto l'adeguamento della SS72 attraverso l'eliminazione degli incroci semaforizzati a favore di rotatorie.

## LEGENDA

### PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO 2001

#### SINTESI DELLE PREVISIONI

- piattaforme logistiche ed aree produttive
- sintesi delle previsioni prevalenti relative al sistema relazionale (TP7-TP1)
- parcheggi attrezzati di attestamento e scambio intermodale

#### ADEGUAMENTO DELLA RETE ALLE PREVISIONI DEL PTC

##### VIABILITA' DI SISTEMA

- Autostrada A14: III corsia e riorganizzazione degli accessi autostradali esistenti
  - Strade Statali: tracciati in variante SS9 e SS16
  - Strade Statali: adeguamento SS2
- #### RIQUALIFICAZIONE RETE VIARIA PROVINCIALE
- interventi completati o in corso di attuazione
  - interventi in corso di progettazione
  - sistemazione di attraversamenti di centri abitati
  - nodi viari critici e principali svincoli viabilistici

##### TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE PROPRIA

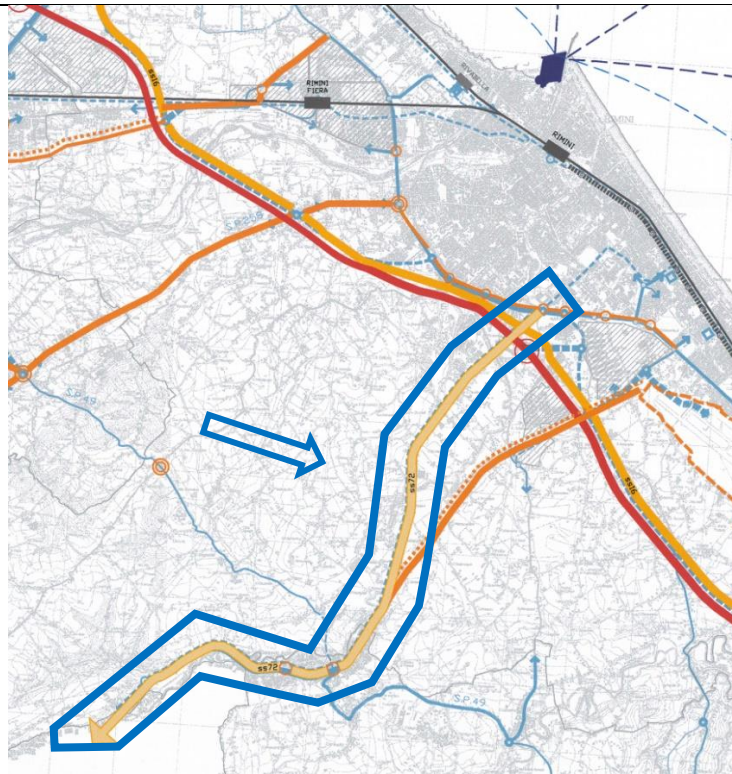
- Servizio Ferroviario Nazionale e Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale
- Trasporto Rapido Costiero (TRC)

##### CABOTAGGIO MARITTIMO

- riqualificazione dei servizi di collegamento marittimo sovralocale
- attivazione dei servizi di collegamento marittimo locale

##### MOBILITA' AEREA

- Servizi destinati ai collegamenti aerei



**Figura 19 - Estratto del Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini – Tavola S.R.1 Sistema Relazionale: Grandi infrastrutture per la mobilità-Stato di attuazione (Agosto 2008)**

In corrispondenza dell'area commerciale di Cerasolo sono evidenziati due *nodi viari critici e principali svincoli viabilistici*, che verranno risolti mediante gli interventi 9 e 10.

E' anche prevista la realizzazione di una bretella di collegamento diretto con la zona dell'aeroporto evitando il nodo A14-SS16a con un innesto a valle dell'attraversamento del Torrente Ausa.

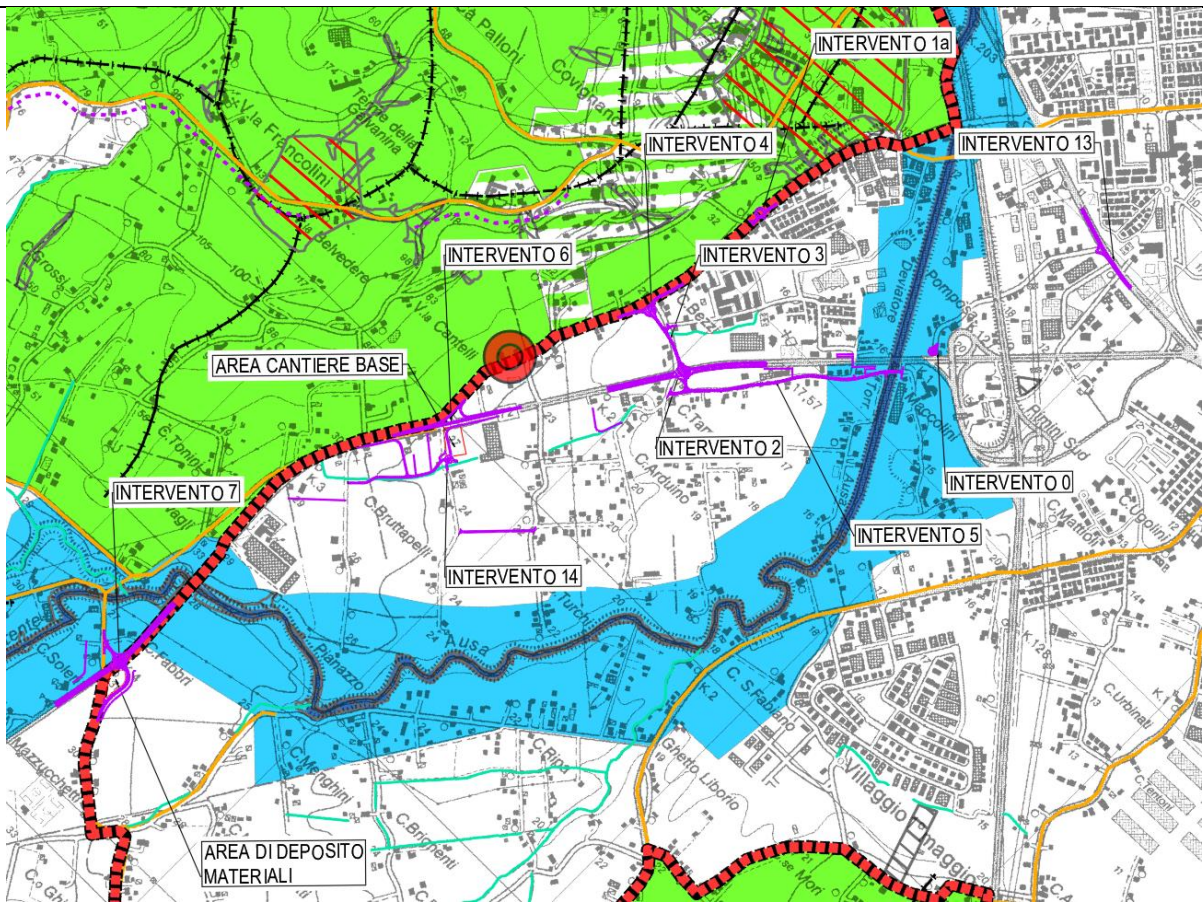
La carta del *Sistema delle Tutele* illustra l'articolazione e la gerarchizzazione delle diverse zone di tutela per definire un assetto paesaggistico e naturalistico integrato, costruendo una rete atta a connettere le risorse ambientali primarie con quelle residue e di carattere minore.

## Legenda

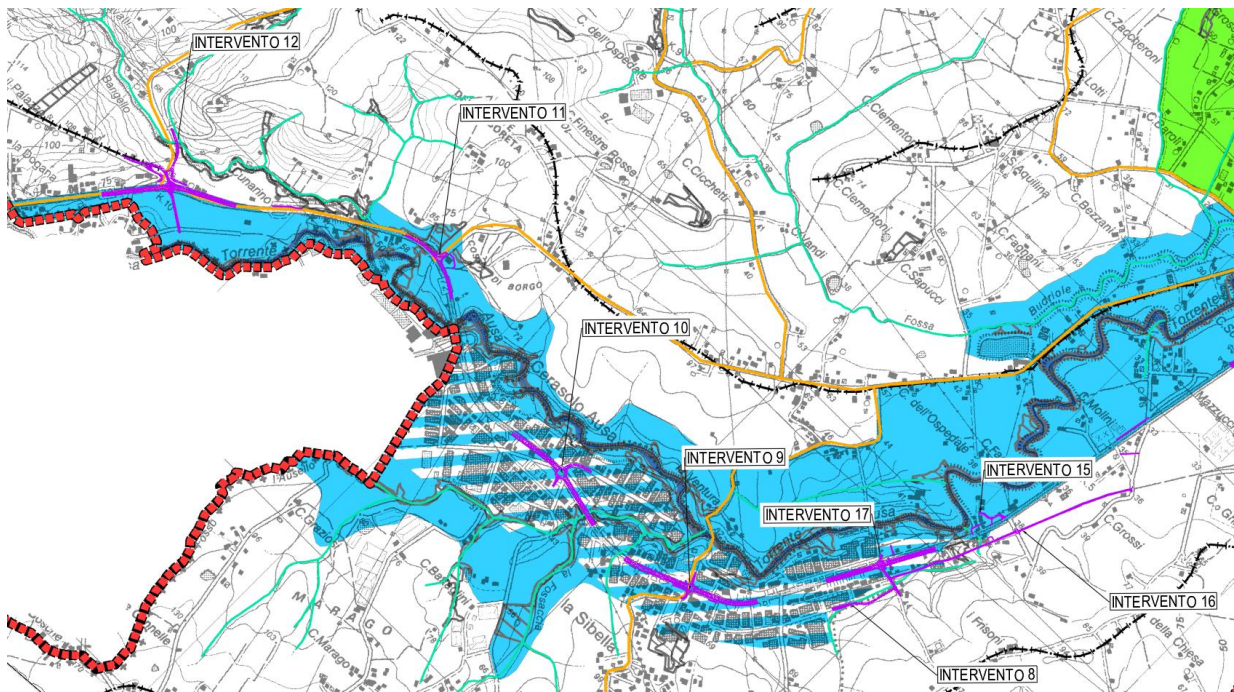
### TUTELA DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Zone ed elementi di interesse storico-archeologico (Art. 5.5)                       |  | Sistema collinare - montano e dei crinali (Art. 1.2) |
|  | Sistema forestale boschivo (Art. 5.1)   |  | Unità di Paesaggio della pianura (Art. 1.4)          |
|  | Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2)   |  | Reticolo idrografico principale                      |
|  | Zone di tutela agro-naturalistica (Art. 5.2b)                                       |  | Reticolo idrografico minore (Art. 2.2)               |
|  | Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)                   |  | Strade panoramiche (Art. 5.9)                        |
|  | Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)                         |  | Strade storiche extraurbane (Art. 5.9)               |
|  | Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4) |  |  |
|  | Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2)   |  |  |
|  | Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)                   |  |  |
|  | Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4) |  |  |





**Figura 20 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola B: Tutela del patrimonio paesaggistico (Aprile 2013) con interventi di progetto in via (area 1)**



**Figura 21 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola B: Tutela del patrimonio paesaggistico (Aprile 2013) con interventi di progetto in via (area 2)**

Il tracciato esistente si trova quasi completamente compreso/al limite delle aree delimitate come *Sistema collinare – montano e dei crinali (Unità di paesaggio della collina e Unità di Paesaggio della alta collina e della montagna)*. Tali aree costituendo un sistema di configurazione del territorio e di connotazione paesaggistica è soggetto a disposizioni di tutela. La realizzazione di infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria nell'ambito così individuato (interventi 1a, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 in esame) è subordinata alla loro previsione mediante strumenti di pianificazione nazionali, regionali o infraregionali, come illustrato per gli interventi in oggetto.

La viabilità attuale inoltre risulta in gran parte del suo tracciato limitrofa o compresa nelle *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua* (interventi 0, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 e 17) e adiacente per un breve tratto alla *Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale* (interventi 1a, 4 e 6).

Le *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua* sono aree che appartengono agli ambiti fluviali del reticolo idrografico principale e minore, costituendo la struttura portante della rete ecologica provinciale. Gli strumenti urbanistici comunali provvederanno a specificare l'individuazione e la disciplina delle zone in merito alla loro tutela e valorizzazione e alle attività/interventi ammessi in quanto compatibili.

Le disposizioni del piano relativamente alle *Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale* sono finalizzate al mantenimento e alla valorizzazione dei caratteri ambientali di pregio di tali territori e al controllo delle trasformazioni antropiche e morfologiche che possono alterarne l'equilibrio. Gli interventi in oggetto, intervenendo sul tracciato esistente, ricadono al confine di questi ambiti, interessandoli solo parzialmente; la rotatoria dell'intervento 4 è stata allontanata il più possibile da tali aree per limitarne l'interferenza.

In entrambi i casi, analogamente a quanto indicato nella tavola delle Tutele Paesaggistiche del PTPR e alle relative norme, gli interventi di progetto sono ammessi in tali aree poiché fanno parte di infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali (Art. 5.3, comma 8, lettera a delle Norme di Attuazione e Art. 5.4, comma 10, lettera a delle Norme di Attuazione) con la finalità di adeguarne la sicurezza e la funzionalità.

La viabilità di studio ripercorre alcuni tratti di *Strade storiche extraurbane* e, in particolare, alcuni degli interventi in oggetto si pongono alle intersezioni con queste (interventi 1a, 4, 6, 7, 9, 11, 12). Come indicato nel PTCP *“detta viabilità (...) non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità. La viabilità storica extraurbana va tutelata sia per quanto concerne gli aspetti strutturali sia per quanto attiene l'arredo e le pertinenze”*.

Gli interventi di progetto sono ammessi in tali aree poiché fanno parte di infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, con l'obiettivo di migliorarne la funzionalità e la sicurezza.

La tavola di *Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico-culturali* del PTCP individua le unità di paesaggio e le sub unità di paesaggio di livello provinciale, quali territori coerenti e identificabili secondo criteri specifici di omogeneità, originalità, tipicità, valore storico-culturale e qualità paesistico e ambientale. Queste costituiscono ambiti privilegiati per la gestione di politiche territoriali intercomunali volte alla

valorizzazione e alla messa a sistema delle risorse paesistiche locali, mantenendo, tutelando e valorizzando i caratteri distintivi di ognuna.

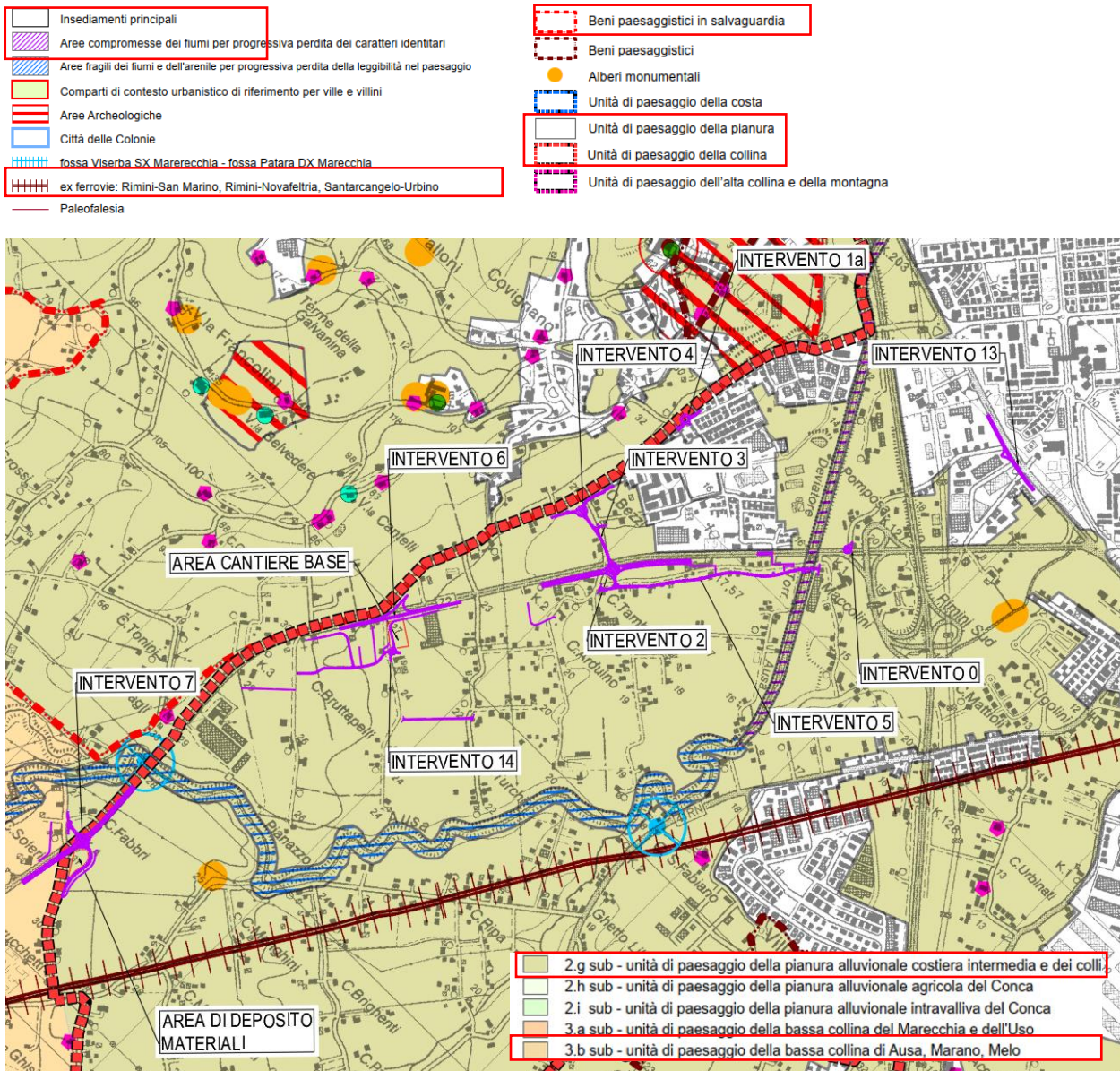
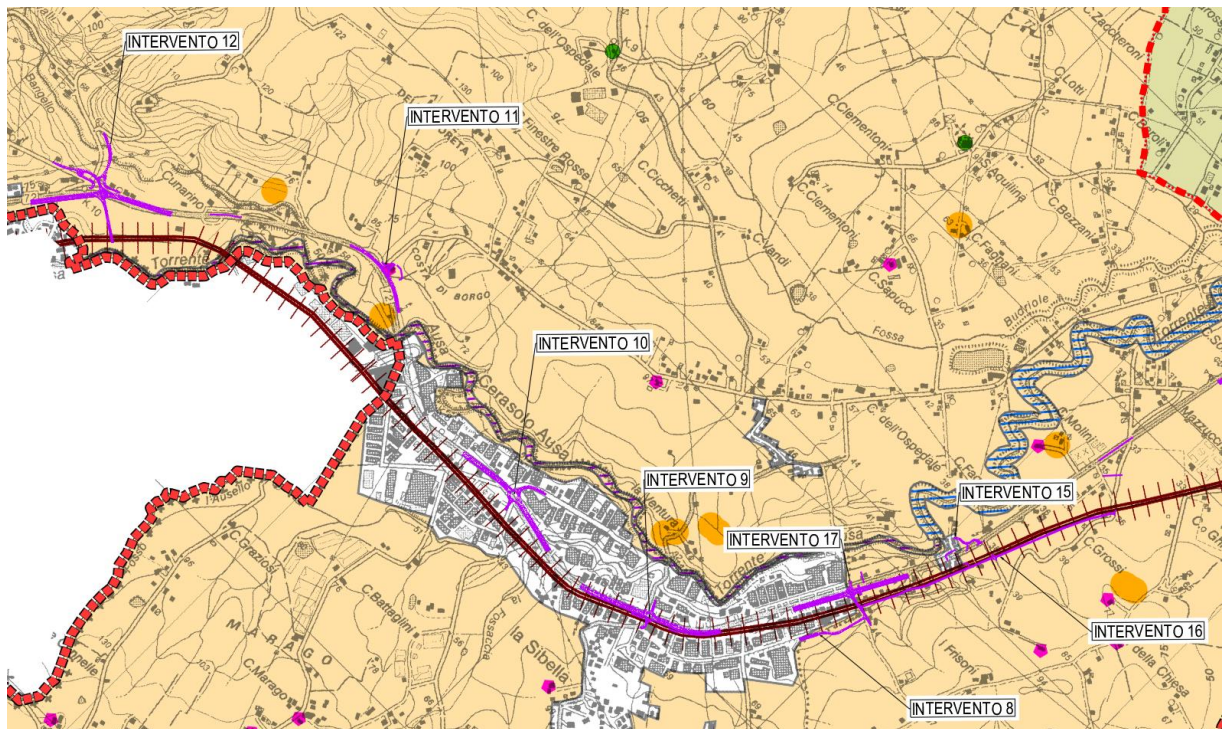


Figura 22 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola C: Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali (Aprile 2013) con interventi di progetto in viola (area 1)



**Figura 23 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola C: Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali (Aprile 2013) con interventi di progetto in viola (area 2)**

Il tracciato della SS72 esistente interessa principalmente le unità di paesaggio della *bassa collina di Ausa, Marano, Melo* e quella della *pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli*, prima che confluisca nell'unità di paesaggio della pianura della città di Rimini (intervento 13). Inoltre, gli interventi 1a, 4 e 6 in oggetto si pongono al limite dell'area delimitata dei *Beni paesaggistici di salvaguardia* dell'Unità di paesaggio della collina, come emerso anche dall'analisi precedente, l'intervento 7 è in prossimità, ma non interferente, con un *Punto visuale d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi* e gli interventi 9, 10 e 17 rientrano nell'insediamento di Cerasolo. Infine, dalla tavola emerge come l'area del Torrente Ausa risulti attualmente compromessa per progressiva perdita dei caratteri identitari in corrispondenza di tale insediamento e, soprattutto, nel tratto finale del corso d'acqua, deviato e canalizzato.

Infine, dall'elaborato è evidente come l'intervento 16 di collegamento verso Sud di Fornace Marchesini segua per tutta la sua estensione il sedime dismesso della ex Ferrovia Rimini-San Marino, al fine di ridurre l'impatto dell'intervento, minimizzando l'alterazione dello stato attuale e il consumo di suolo. Questa strada di rammaglio della viabilità esistente ha una lunghezza pari a circa 1150 m, tuttavia trattandosi di strada locale non è soggetta a procedura di valutazione ambientale.

Negli elaborati del PTCP relativi ai *Rischi ambientali* sono anche individuate le aree di *salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e rischio sismico*. Per le zone instabili per fenomeni di dissesto attivi e quiescenti verificati e da verificare, per le aree di possibile influenza di frane di crollo e per i calanchi così individuati sono quindi definite precise prescrizioni.

**Legenda**

**AMBITI A PERICOLOSITA' IDRAULICA**

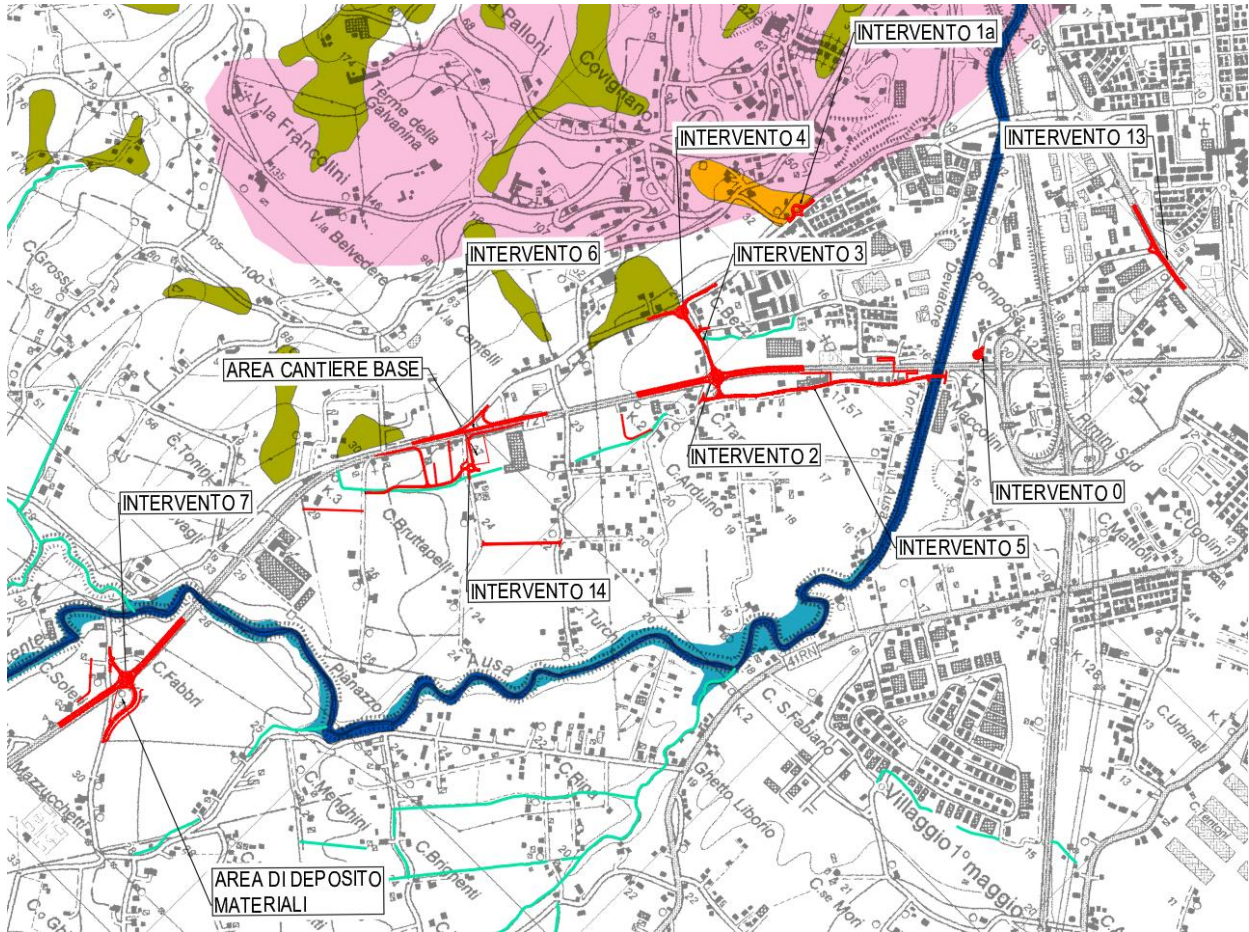
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico principale (art. 2.2)
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico minore (art. 2.2)
- Aree esondabili (art. 2.3)

**AMBITI A VULNERABILITA' IDROGEOLOGICA**

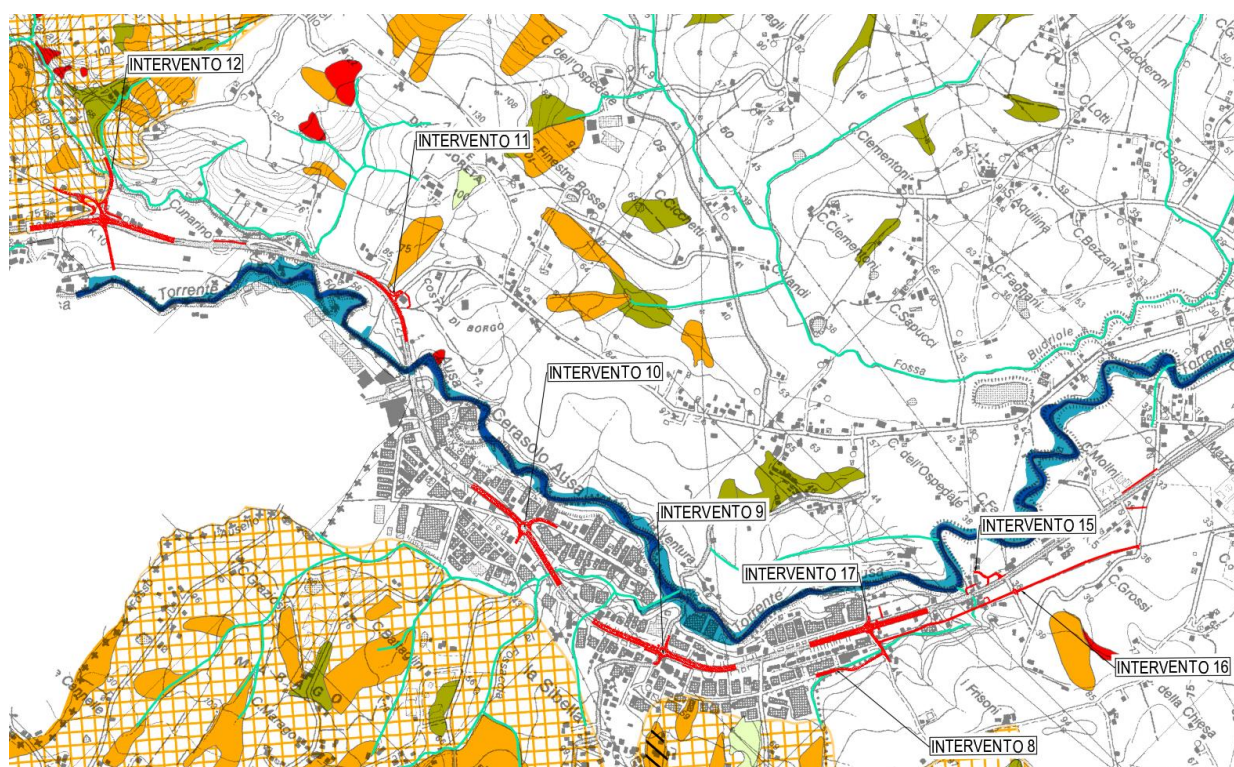
- Bacino Marecchia e Conca (art. 3.6)
- Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3)
- Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4)
- Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5)
- Bacini imbriferi - BI (art. 3.5)

**AMBITI A PERICOLOSITA' GEOMORFOLOGICA**

- Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti verificati (art. 4.1 commi 6 e 7)
- Aree di possibile influenza di frane di crollo (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi da verificare (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art. 4.1 commi 5 e 7)
- Depositi di versante da verificare (art. 4.1 comma 10)
- Depositi di versante verificati (art. 4.1 comma 11)
- Depositi eluvio-colluviali e antropici (art. 4.1 comma 12)
- Abitanti da consolidare (art. 4.2)
- Calanchi (art. 4.1 commi 3, 4 e 7)
- Aree potenzialmente instabili (art. 4.1 comma 9)
- Scarpate (art. 4.1 comma 13)
- Aziende a rischio di incidente rilevante (art. 8.6)



**Figura 24 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola D: Rischi Ambientali (Aprile 2013) con interventi di progetto (area 1)**



**Figura 25 - Estratto del PTCP di Rimini – Tavola D: Rischi Ambientali (Aprile 2013) con interventi di progetto (area 2)**

Dalla sovrapposizione riportata emerge, a conferma di quanto già precedentemente illustrato, che l'intervento 1a rientra parzialmente in una *Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare*, dove, come illustrato all'art. 4 comma 5, sono ammessi interventi di manutenzione, ripristino e adeguamento delle infrastrutture tecnologiche e viarie esistenti. L'intervento in oggetto, infatti, costituisce l'adeguamento della viabilità esistente tra Via Castellaccio, Via della Grotta Rossa e Via della Gazzella, per il quale verrà indagata l'eventuale necessità di opere di stabilizzazione e/o protezione. I progetti di tali interventi devono comunque prevedere specifiche analisi geologiche, essere realizzati con modalità che non determinino situazioni di pericolosità e, ad esclusione di quelli di sola manutenzione, sono comunque assoggettati al parere dell'Autorità di Bacino.

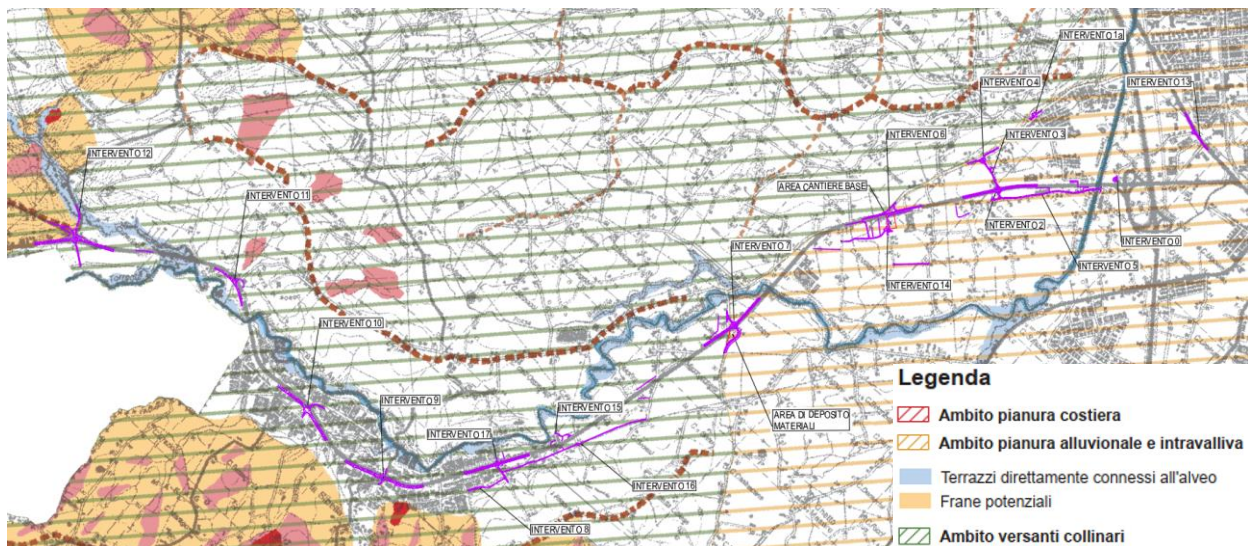
Analogamente, l'intervento 4 rientra al limite delle aree di *Depositi di versante da verificare*. Al fine di prevenire utilizzi del territorio non compatibili con le reali situazioni di dissesto geomorfologico tali aree sono in generale assoggettate alle prescrizioni relative alle zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare, come indicato per l'intervento 1a. In riferimento all'intervento in oggetto, nelle aree così indicate sono ammessi interventi di manutenzione, ripristino e adeguamento delle infrastrutture tecnologiche e viarie esistenti, previo parere dell'Autorità di Bacino.

Parte dell'allargamento di via del Gatto, l'intervento 8 di prolungamento di Via Pascoli fino all'incrocio con Via del Poggio, il ramo su via Monte Cieco della rotatoria dell'intervento 12, la nuova viabilità connessa all'intervento 14 verso sud e il prolungamento di via Pascoli relativo all'intervento 17 risultano direttamente interferenti con gli *Invasi ed alvei di laghi, bacini corsi d'acqua - reticolo idrografico minore*, i quali rappresentano ambiti di tutela e valorizzazione per il recupero della funzionalità fluviale e per il

mantenimento dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua. Secondo le prescrizioni sono consentiti interventi relativi alle infrastrutture viarie esistenti che non determinino rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo. Non sono ammessi interventi di tombinatura di tratti del reticolo idrografico minore ad eccezione di quelli strettamente necessari a garantire l'accessibilità ad insediamenti esistenti non altrimenti raggiungibili. Eventuali interventi di interrimento e/o deviazione di tratti del reticolo idrografico minore sono consentiti esclusivamente se funzionali all'attuazione di previsioni contenute negli strumenti urbanistici vigenti e previo parere vincolante dell'Autorità Idraulica competente.

Infine, due dei rami in ingresso alla rotatoria realizzata nell'intervento 12 e due ulteriori rami di innesto sulle viabilità esistenti ricadono in *Aree potenzialmente instabili*. Si evidenzia tuttavia che dall'analisi effettuata a livello locale non si sono riscontrati dissesti.

Tali aspetti vengono evidenziati anche negli elaborati del **Quadro conoscitivo** nella sezione relativa alla *Sistema ambientale: Geosfera-Morfologia del territorio*, dove vengono individuati e descritti i lineamenti fisici del territorio.



**Figura 26 - Estratto Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini – Tavola S.A.1.1 Sistema ambientale: Geosfera-Morfologia del territorio (Agosto 2008) con interventi di progetto in viola**

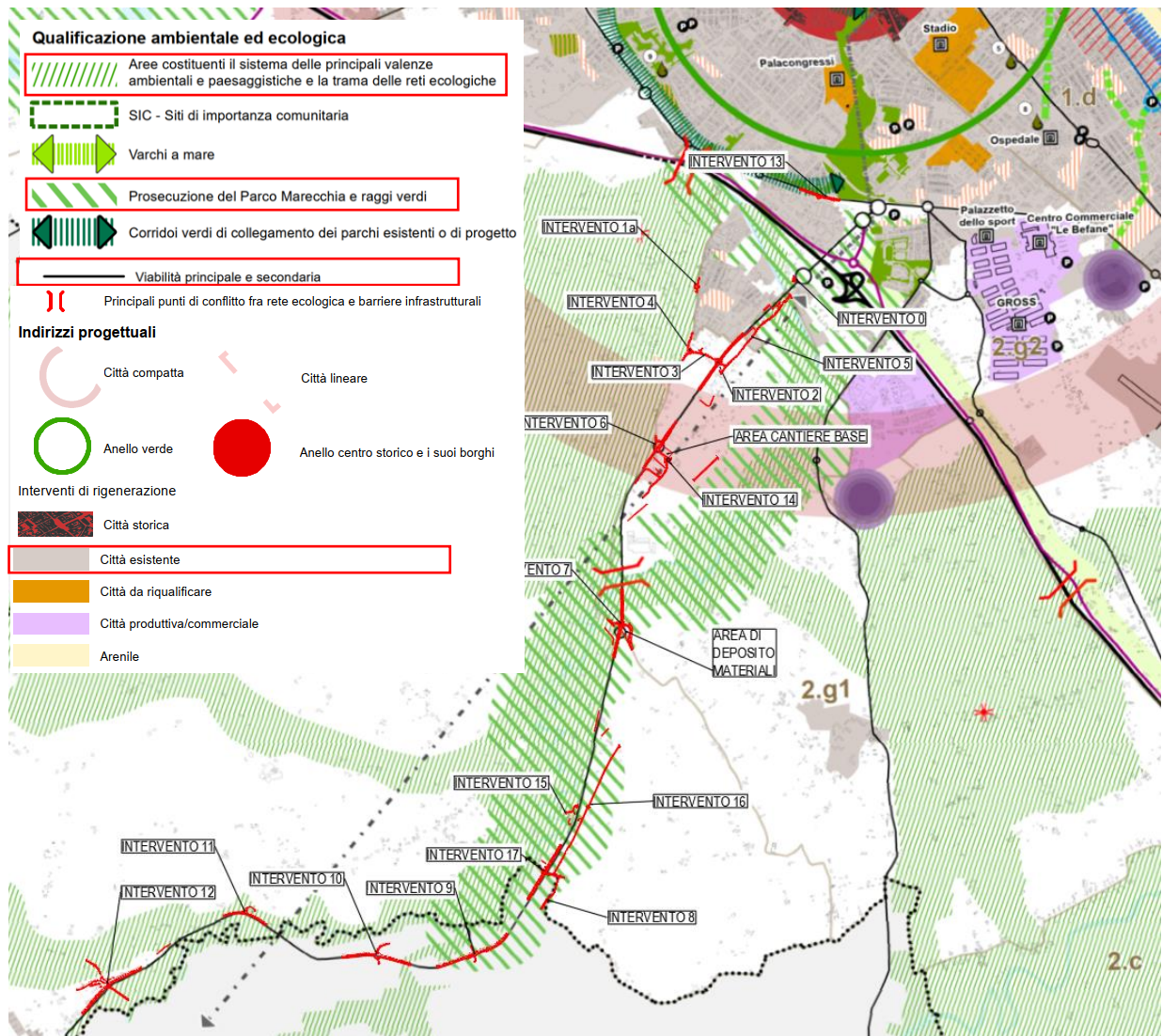
Gli interventi 0, 2, 3, 5, 13, 14 rientrano completamente nell'*Ambito pianura alluvionale e intervalliva*, gli interventi 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 nell'*Ambito versanti collinari*, mentre gli interventi 1a, 4, 6 e 7 si trovano all'interfaccia tra i due ambiti. In coerenza con le valutazioni precedenti, l'intervento 12 rientra parzialmente in area di *Frane potenziali*.

Il **Piano Strutturale del Comune (PSC)** di Rimini, adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 65 del 29/03/2011, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 15 del 15/03/2016 e in vigore dal 6/4/2016, costituisce parte del PRG del comune, adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 234 del 8/11/94 successivamente modificato, integrato e infine approvato con delibera di G.P. n.351 del 03/08/99 e n. 379 del 12/08/99 e successive varianti parziali, insieme al **Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)** e il **Piano Operativo Comunale (POC)**.

Il PSC valuta la localizzazione e vulnerabilità di risorse naturali e antropiche, definisce i fabbisogni insediativi, i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni, individua le infrastrutture e le attrezzature di maggior rilevanza e classifica il territorio comunale, stabilendone funzioni e requisiti.

Coerentemente con le previsioni del PRIT, l'assetto di previsione della rete della viabilità principale si incentra sul potenziamento del grande canale infrastrutturale longitudinale costituito dall'autostrada, recentemente ampliata a tre corsie e dalla nuova SS 16 Adriatica in continuità con la variante alla SS 9 Emilia 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.

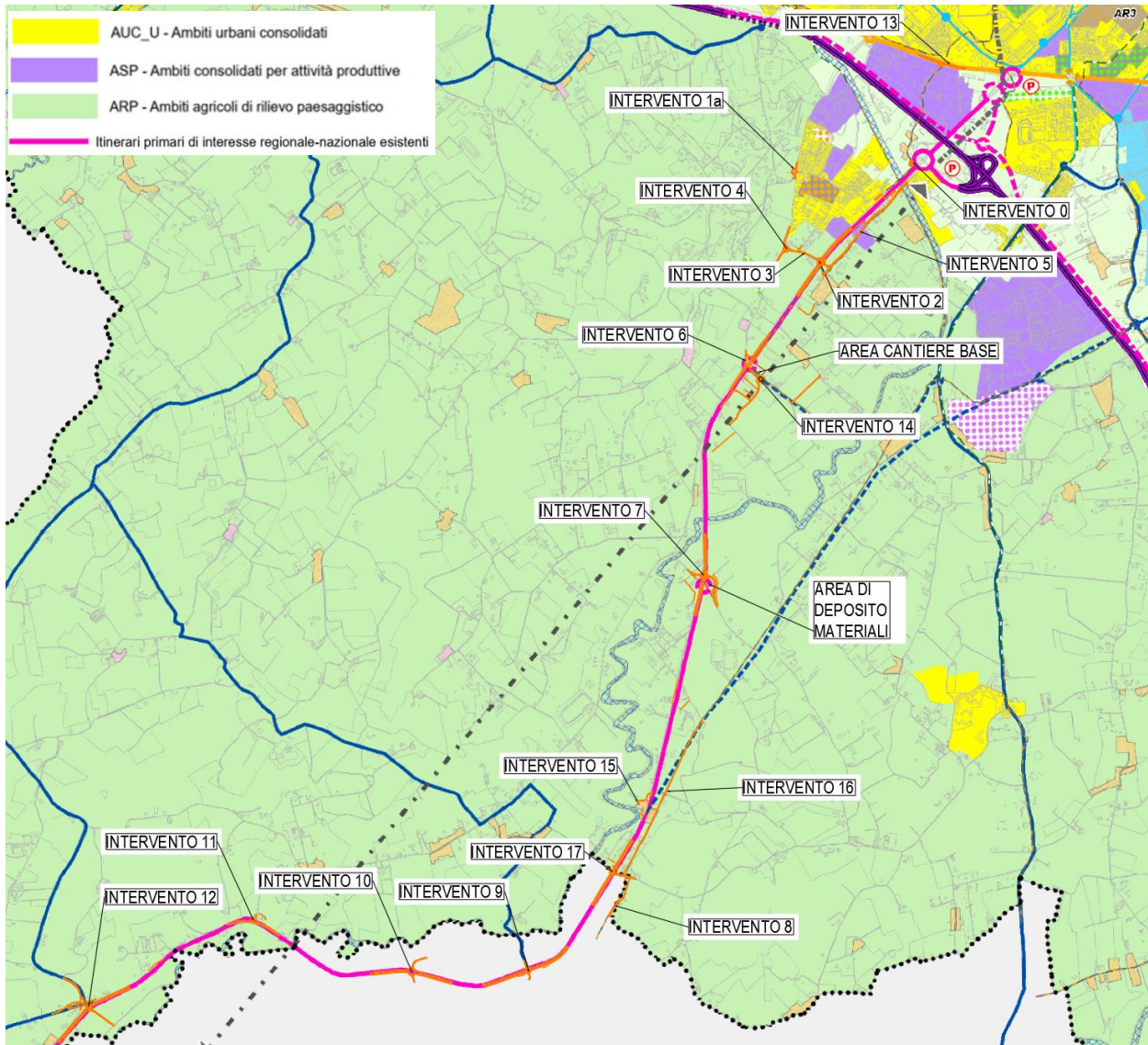
Come emerge dall'elaborato grafico riportato, infatti, gli interventi di progetto, finalizzati alla messa in sicurezza della SS72 di San Marino, intervengono principalmente sulla viabilità statale esistente, adeguandone i punti più critici, e sulle viabilità ad essa limitrofe, al fine di un miglioramento funzionale generale e di un'adeguata ricollocazione degli accessi privati eliminati, come emerso dai confronti con il comune.



**Figura 27 - Estratto PSC del Comune di Rimini – Tavola PSC.2 Strategie di qualificazione del territorio (Marzo 2022) con interventi di progetto**



Come emerso dal Quadro conoscitivo del PTCP di Rimini (*Figura 16*) il tracciato in studio è indicato tra le *Viabilità principali e secondarie* (lungo la *Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra e sua possibile prosecuzione per San Marino*) che si diramano dalla perimetrazione della *Città compatta* (gli interventi 1a, 4, 5 e 13 sulle viabilità circostanti si collocano al limite della *Città esistente*), intrecciandosi strettamente con i corridoi ecologici individuati, costituiti principalmente dalla *Proseguenza del Parco Marecchia e raggi verdi*, lungo il percorso del Torrente Ausa. In particolare, al limite dell'intervento 7, ma non interferente con esso, è individuato uno dei *Principali punti di conflitto fra rete ecologica e barriere infrastrutturali*.



**Figura 28 - Estratto PSC Comune Rimini – Tavola PSC.3 Schema assetto mobilità e ambiti normativi (Marzo 2022) con interventi di progetto in arancione**

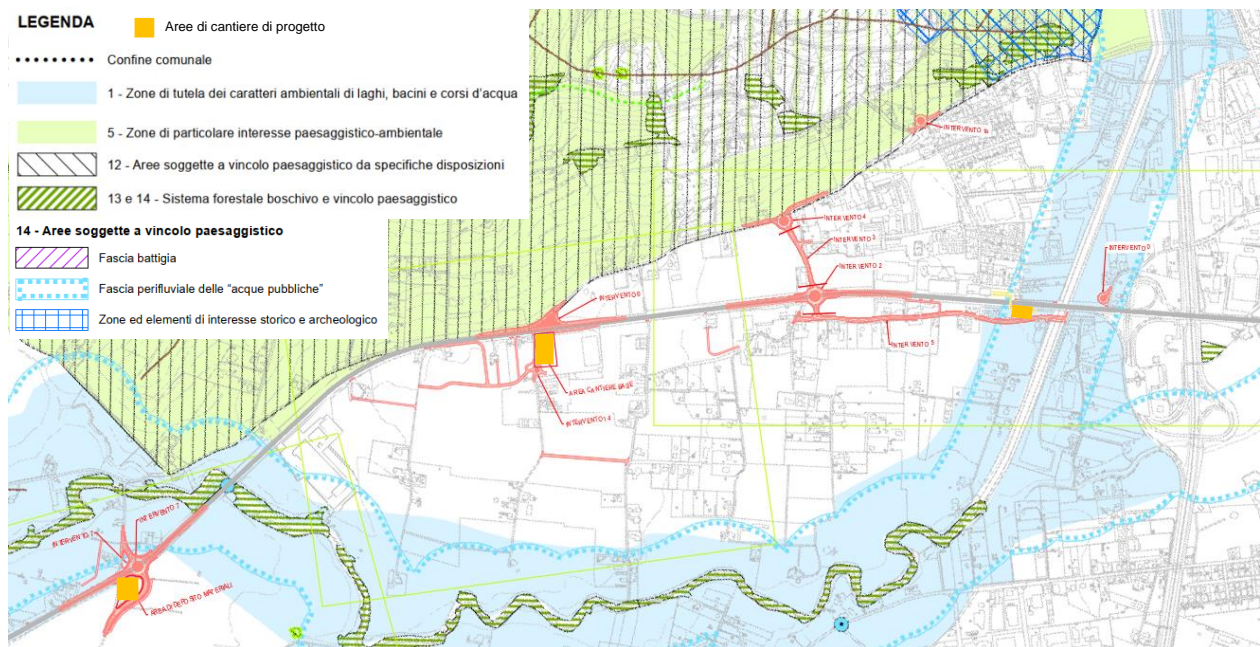
Dagli elaborati relativi all'assetto della mobilità, gli interventi sulla SS 72, classificata tra gli *Itinerari di interesse regionale-nazionale esistenti*, risultano per lo più compresi nel *Territorio Rurale*, al limite degli *Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico*. Gli interventi 0, 1a, 4, 5 e 13 si trovano al limite del *Territorio Urbanizzato* innestandosi sugli *Ambiti urbani consolidati* più esterni alla città e su *Ambiti consolidati per attività produttive*. Inoltre, l'intervento 16, che come precedentemente illustrato si sviluppa lungo il tracciato

ferroviario dismesso, interessa in gran parte uno dei tratti proposti dalla pianificazione vigente per la Viabilità extraurbana secondaria.

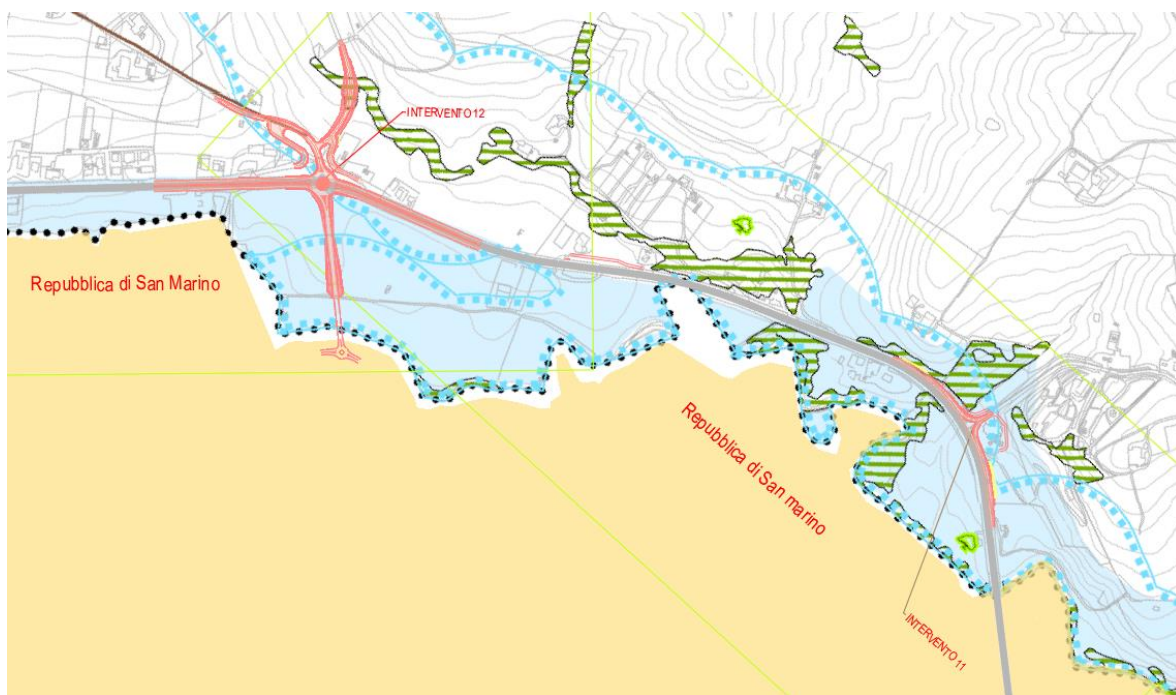
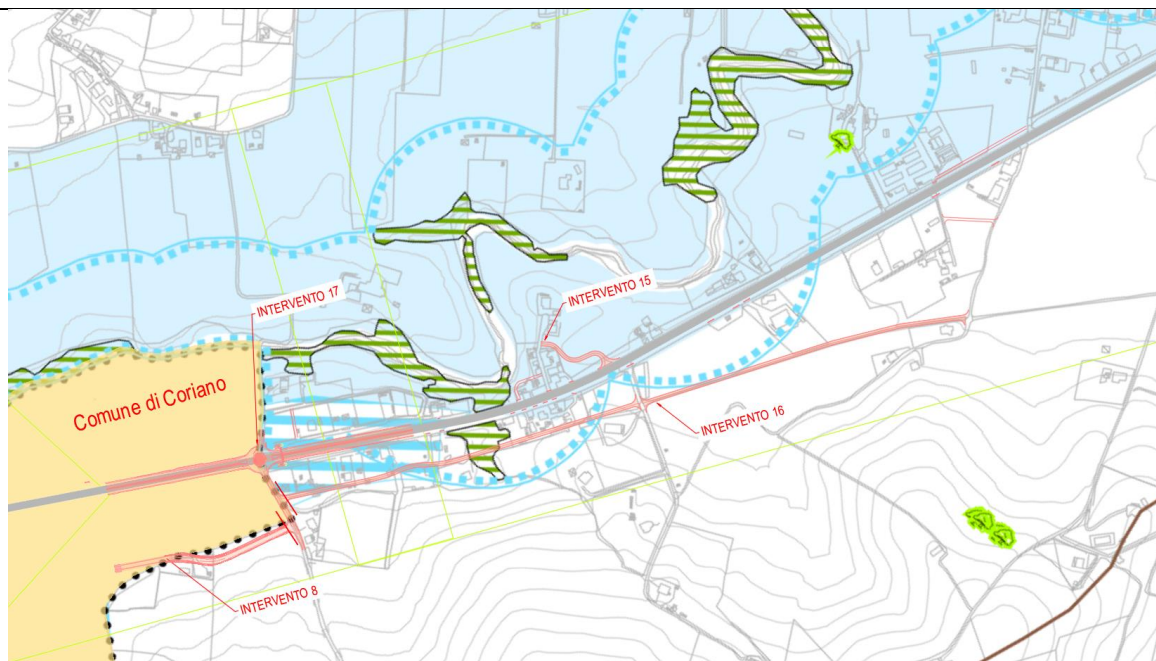
Infine, gli interventi 2, 5, 6, 8 e 16 risultano affiancati al tracciato della *Rete ciclabile principale da realizzare*; a tal proposito, in seguito ai confronti con gli enti interessati, il presente intervento include la realizzazione di passerelle pedonali e ciclopedonali per garantirne la continuità. Il PSC prevede il miglioramento diffuso della mobilità.

I vincoli riguardanti le aree e gli immobili interessati da vincoli e tutele relativi alle valenze ambientali e paesaggistiche, agli elementi di identità storico-culturale del territorio, nonché alle fragilità e vulnerabilità del territorio sono contenuti negli elaborati costituenti la “*Tavola dei vincoli*” e nelle relative “*Schede dei vincoli*”.

In particolare, nei relativi elaborati grafici vengono individuati, oltre al recepimento e approfondimento delle indicazioni del PTCP, le Aree soggette a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni, i Beni culturali e i Vincoli archeologici ministeriali secondo il D.Lgs. 42/04 (art. 13, 136 e 142) .



**Figura 29 - Estratto PSC Comune Rimini – Tavola VIN 1 b Tutele ambientali e paesaggistiche (Marzo 2016) con interventi di progetto (area 1)**



**Figura 30 - Estratto PSC Comune Rimini – Tavola VIN 1 b Tutele ambientali e paesaggistiche (Marzo 2016) con interventi di progetto (area 2)**

Gli interventi 0, 5, 7, 11, 12, 15 e 16 rientrano in *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua* e in *Fascia perfluviale delle "acque pubbliche"* (soggette a vincolo paesaggistico secondo D.Lgs. 42/04 art. 142), rientrando nella fascia di 150 metri per ogni sponda di fiumi, torrenti e corsi d'acqua. Gli interventi 11, 12 e 16 interessano aree relative al *Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico* (di interesse secondo l'art. 142 del D.Lgs 42/04 costituendo territori coperti da foreste e da boschi), sviluppandosi comunque su tracciati esistenti (SS72 per l'intervento 11, via Monte Cieco per il ramo del 12 e il tracciato ferroviario dismesso per l'intervento 16). In queste aree sarà necessario valutare, in fase

esecutiva, l'effettiva estensione della relativa area di cantiere operativo che tuttavia andrà a interferire solo in modo minimale con il sistema forestale.

Gli interventi 1a, 4 e 6 ricadono o confinano con l'Area soggetta a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni denominata "Località Covignano e area collinare circostante, in Comune di Rimini" (D.Lgs. 42/04 art. 136 lett c) e d)). Il perimetro dell'area include inoltre il bene paesaggistico "Colle delle Grazie" e la villa "La Carletta". Nell'area delimitata è quindi richiesto parere della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici.

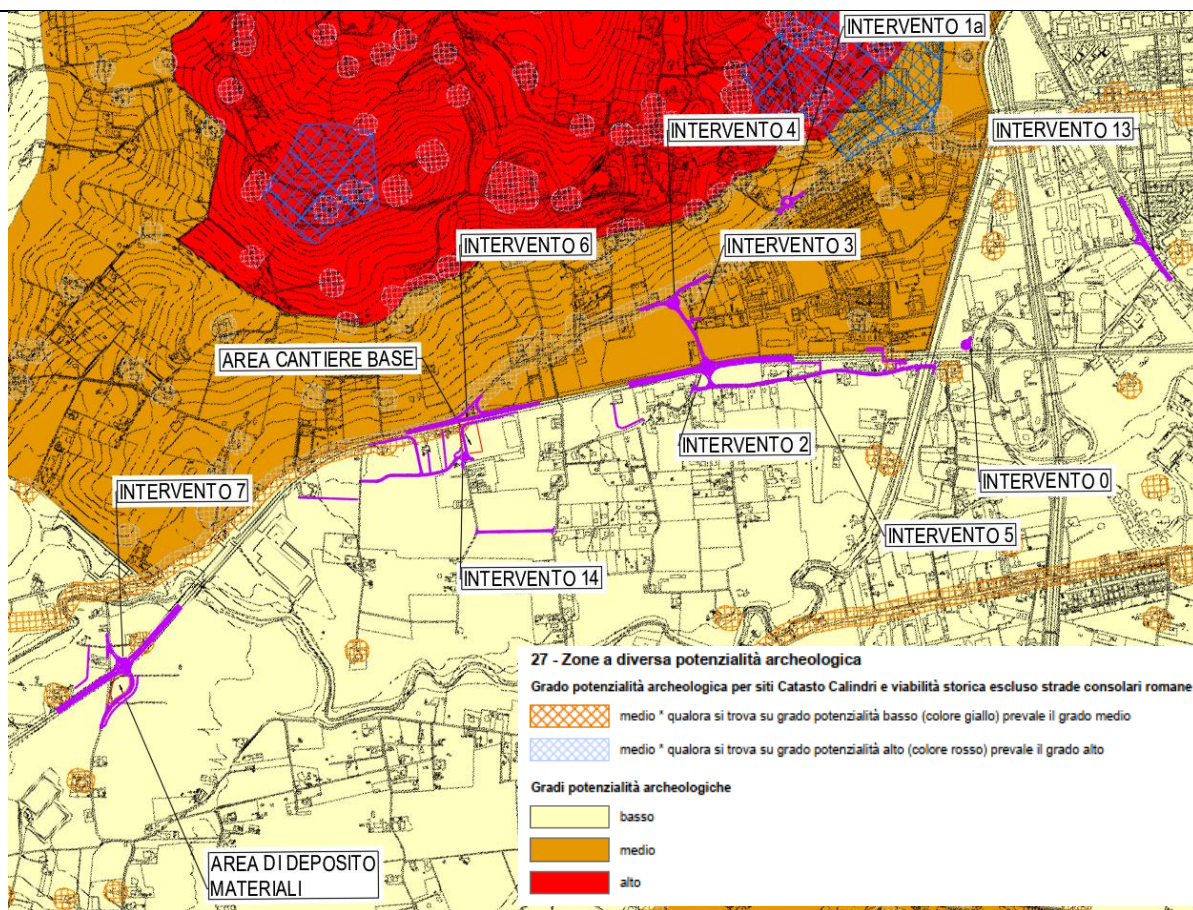
Delle tre aree di cantiere previste, solo quella a supporto della demolizione e realizzazione del ponte di Via Barattona si trova in area vincolata (*Fascia perifluviale delle "acque pubbliche"*). L'occupazione di tale area (attualmente adibita a parcheggio) sarà solo temporanea e al termine delle attività verrà ripristinata alle condizioni attuali.

Il PSC individua nella *Tavola dei vincoli* anche zone di territorio a diverso grado di potenzialità archeologica.

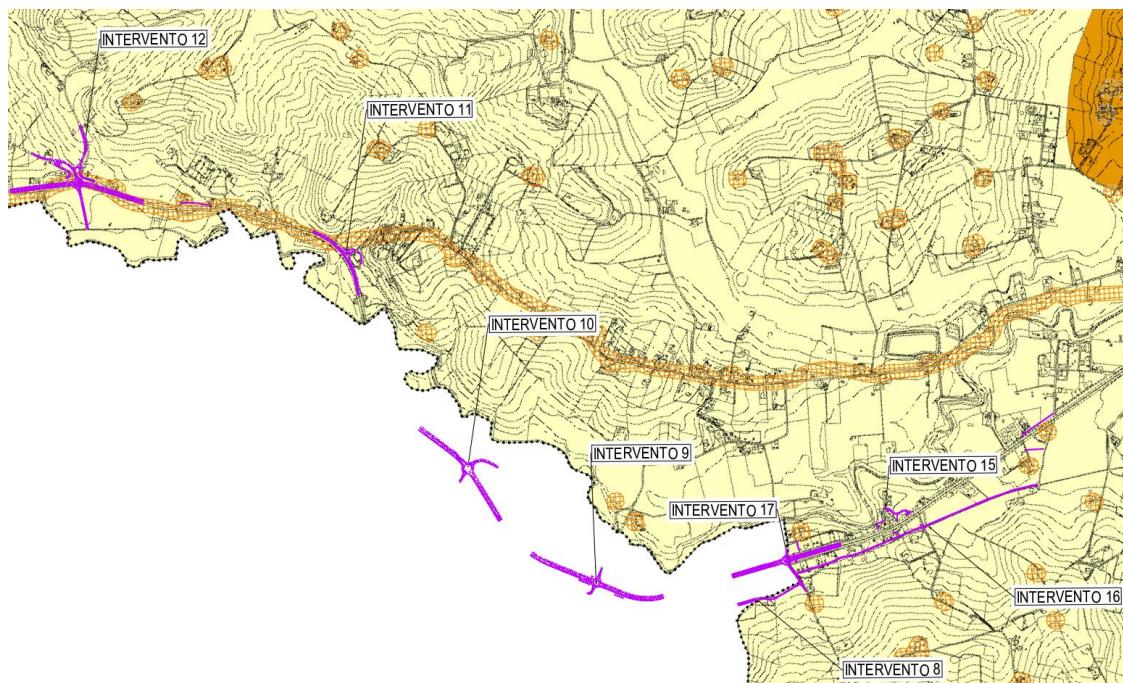
Gli interventi 1a, 3, 4, 6, 11 e 12 ricadono in aree a *Potenzialità archeologica media*, dove, in caso di interventi che prevedano scavi anche di modesta entità, sarà necessario eseguire indagini preventive indicate e valutate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia - Romagna.

Tutti gli altri rientrano in zone a *Potenzialità archeologica bassa*, dove, dopo comunicazione alla Soprintendenza, quest'ultima potrebbe richiedere attività di controllo preventivo.

Nessuno degli interventi risulta comunque interferente con Vincoli archeologici ministeriali di alto interesse secondo D.Lgs 42/04.

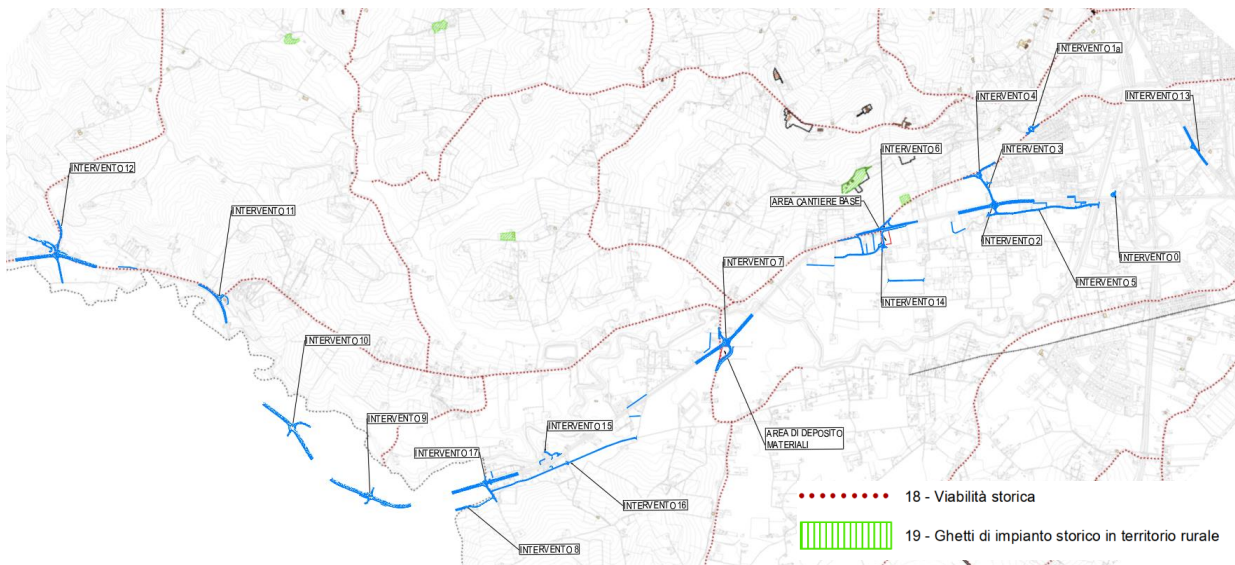


**Figura 31 - Estratto PSC del Comune di Rimini – Tavola VIN 2.2 b Tutele archeologiche (Marzo 2016) con interventi di progetto in via (area 1)**



**Figura 32 - Estratto PSC del Comune di Rimini – Tavola VIN 2.2 b Tutele archeologiche (Marzo 2016) con interventi di progetto in via (area 2)**

Come già emerso nell'analisi del PTCP, la strada statale in studio ripercorre per alcuni tratti *Viabilità storiche*.



**Figura 33 - Estratto PSC del Comune di Rimini – Tavola VIN 2.1 b Tutele storiche (Novembre 2019). Interventi di progetto in blu**

Gli interventi 1a, 4, 6, 7, 9 (quest'ultimo nel comune di Coriano), 11, 12 e 14 si pongono in sovrapposizione o intersezione a viabilità storiche, che non possono essere soppresse né privatizzate o comunque alienate o chiuse salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità, salvaguardandone gli elementi di pertinenza. Le riqualificazioni in oggetto si pongono al limite dei centri urbani, in aree fortemente antropizzate, a vocazione produttiva. Secondo le norme citate, per la viabilità d'impianto storico tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità primaria, o secondaria o di scorrimento o di quartiere, in caso di modifiche e trasformazioni, sia del tracciato che della sede stradale, deve essere tutelata nei limiti del possibile la riconoscibilità dell'assetto storico originario attraverso il mantenimento percettivo del tracciato storico e degli elementi di pertinenza. Sono comunque ammissibili gli interventi di ampliamento, adeguamento della sede per ragioni di sicurezza e di efficienza della circolazione.

Gli elaborati riguardanti le *Tutele relative alla vulnerabilità e alla sicurezza del territorio*, confermano le indicazioni precedentemente individuate, non evidenziando interferenze con zone di rispetto delle opere di captazione e sorgenti.

Come già emerso nell'analisi, l'intervento 1a risulta al limite di una *Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare*, ovvero aree in cui sono possibili riattivazioni o attivazioni di movimenti franosi in quanto interessate da situazione di equilibrio instabile del suolo, del sottosuolo, compreso fenomeni di intensa erosione superficiale, per le quali le norme del PSC rimandano al PTCP di Rimini.










Oltre alle aree esondabili degli attraversamenti del Torrente AUSA, per quanto riguarda il reticolo idrografico minore, per il quale le schede dei vincoli rimandano al PTCP della provincia di Rimini, emerge che gli interventi 2 e 3 per la realizzazione della rotonda in corrispondenza dell'intersezione tra la SS72 e via del Gatto sono interferenti con uno scolo consorziale già attualmente tombinato e il ramo di collegamento della nuova rotonda dell'intervento 12 con via Monte Cieco intercetta il reticolo idrografico minore all'altezza di un ponte esistente. Infine, gli interventi 8, 14 e 16 risultano in affiancamento con scoli consorziali a cielo

aperto, con opere di attraversamento dove necessario, conformi alle indicazioni del Regolamento di Polizia Idraulica del Consorzio di Bonifica.

**Ambiti a vulnerabilità idrogeologica**

-  35 - Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo (ARA)
-  36 - Aree di ricarica diretta della falda (ARD)
-  37 - Aree di ricarica indiretta della falda (ARI)
-  37 - Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) con permeabilità permanente
-  38 - Bacini imbriferi (BI)
-  39 - Pozzi e rappresentazione ideogrammatica della zona di tutela assoluta delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio
-  39 - Pozzi e rappresentazione ideogrammatica della zona di tutela assoluta delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile fuori servizio
-  40 - Zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio
-  40 - Zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile fuori servizio
- Acque minerali**
-  41 - Punti captazione acque minerali
-  41 - Concessione di coltivazione delle acque minerali
- Sorgenti**
-  42 - Sorgenti e rappresentazione ideogrammatica della zona di tutela assoluta delle opere di captazione
-  43 - Zone di rispetto delle sorgenti di collina
-  43 - Zone di rispetto delle sorgenti di pianura

**Ambiti a pericolosità geomorfologica**









-  44 - Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi da verificare
-  44 - Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati
-  45 - Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare
-  45 - Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti verificati
-  46 - Depositi di versante da verificare
-  46 - Depositi di versante verificati
-  47 - Depositi eluvio-colluviali e antropici
-  48 - Aree potenzialmente instabili
-  49 - Calanchi

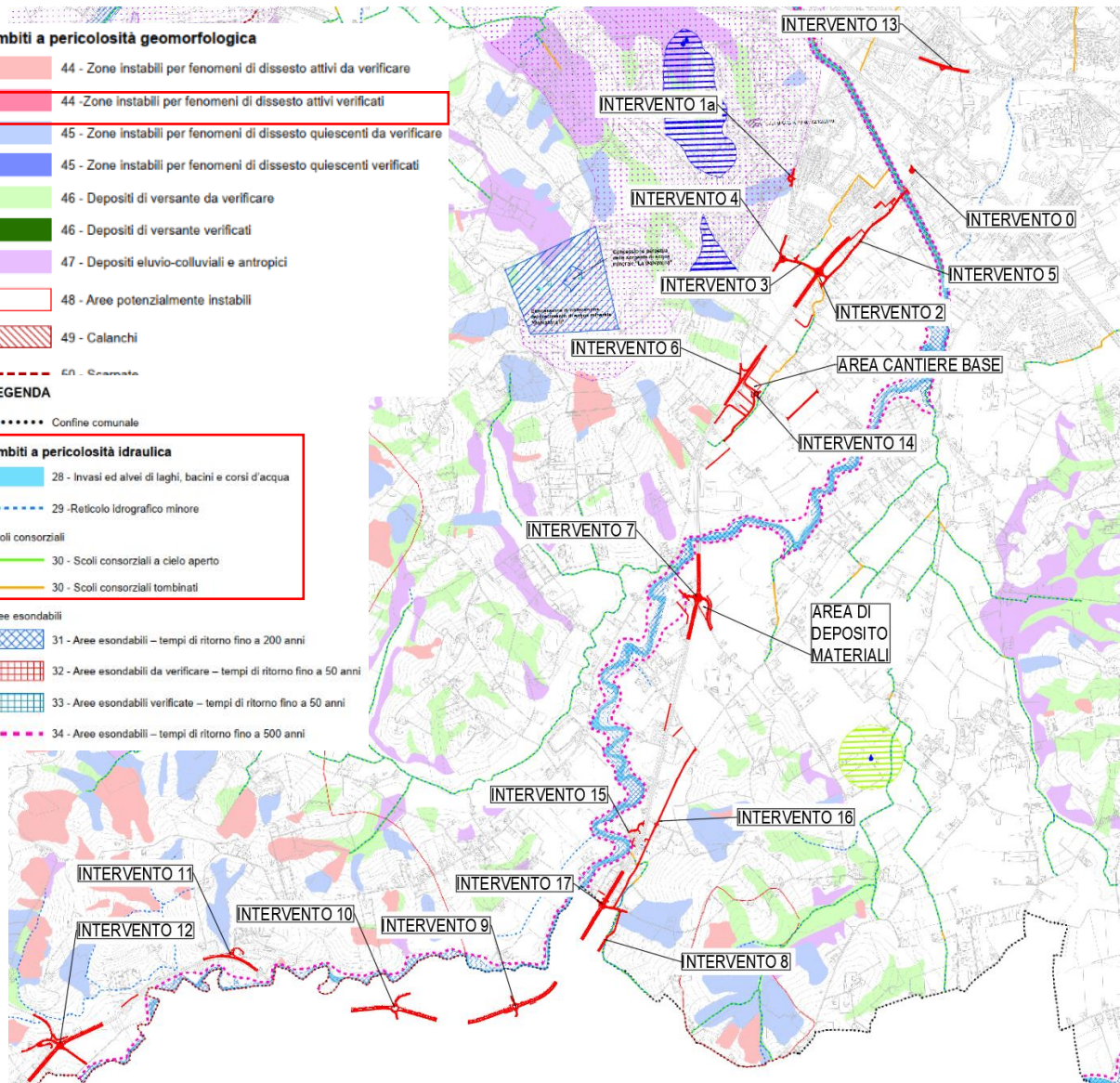
**LEGENDA**

----- En. Scemata

..... Confine comunale













**Ambiti a pericolosità idraulica**

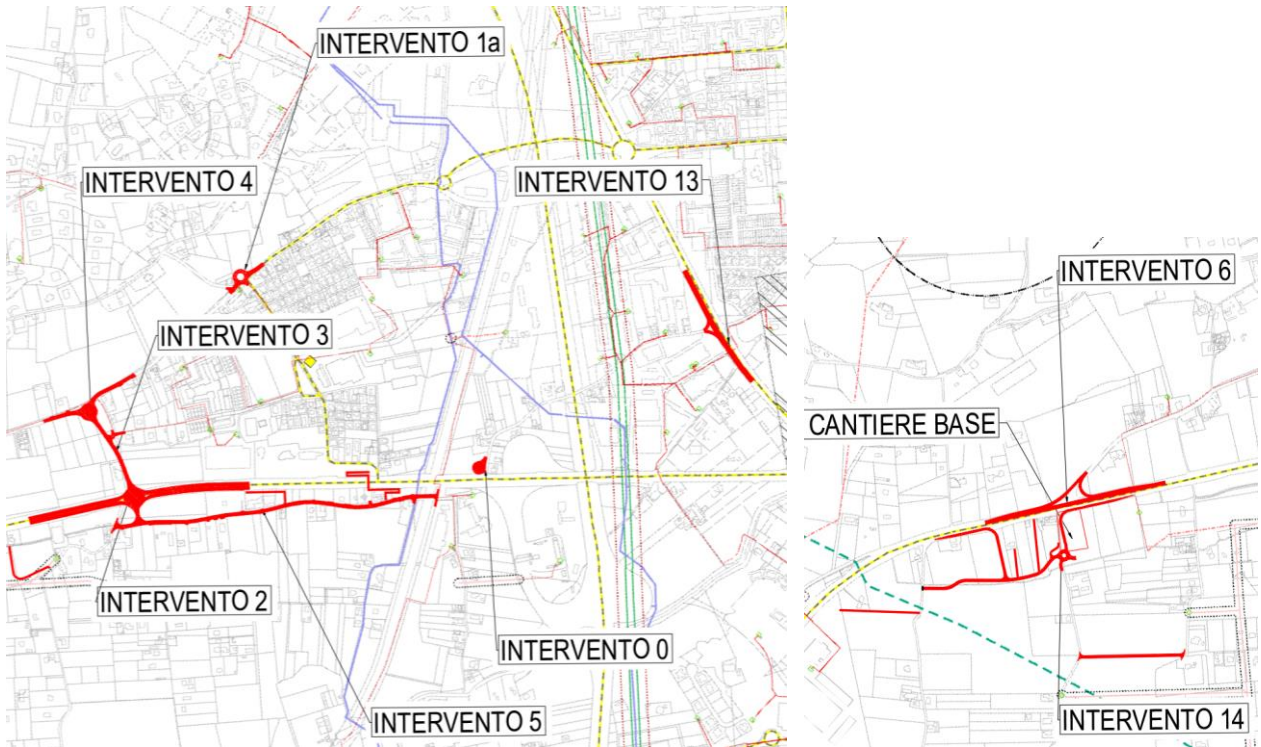
-  28 - Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua
-  29 - Reticolo idrografico minore
- Scoli consorziali**
-  30 - Scoli consorziali a cielo aperto
-  30 - Scoli consorziali tombinati
- Aree esondabili**
-  31 - Aree esondabili - tempi di ritorno fino a 200 anni
-  32 - Aree esondabili da verificare - tempi di ritorno fino a 50 anni
-  33 - Aree esondabili verificate - tempi di ritorno fino a 50 anni
-  34 - Aree esondabili - tempi di ritorno fino a 500 anni



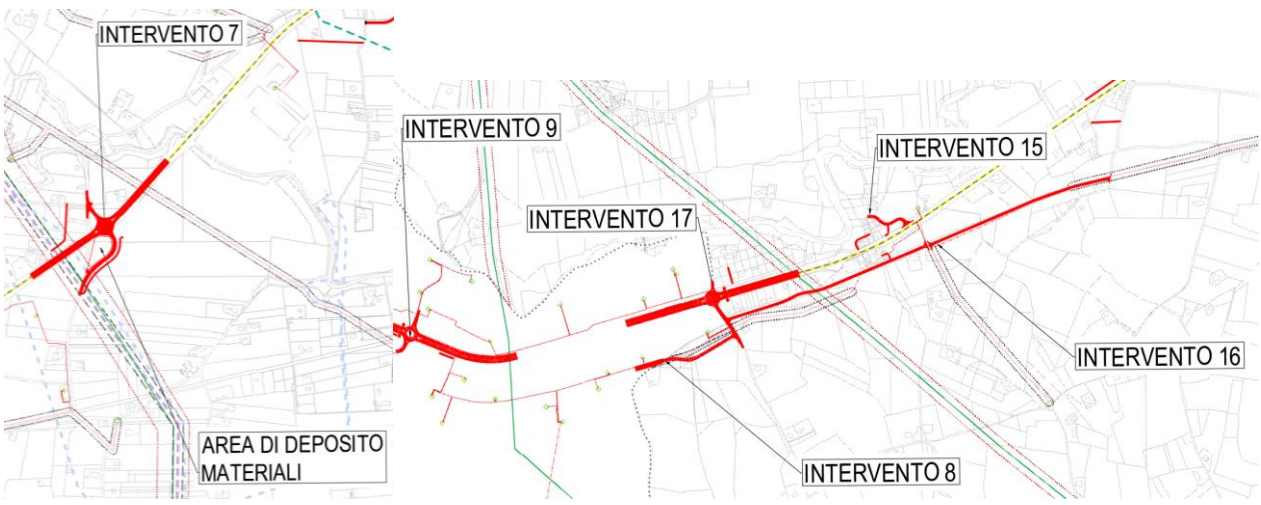
**Figura 34 - Estratto PSC Comune Rimini: Tavola VIN 3 b Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio (Settembre 2021) con interventi di progetto**

Si sono anche valutati i vincoli relativi alle infrastrutture dei sottoservizi e alle aree di interesse strategico ai fini della protezione civile, coerenti con il Piano di Protezione Civile approvato con delibera di CC n° 102 del 21/11/2013.

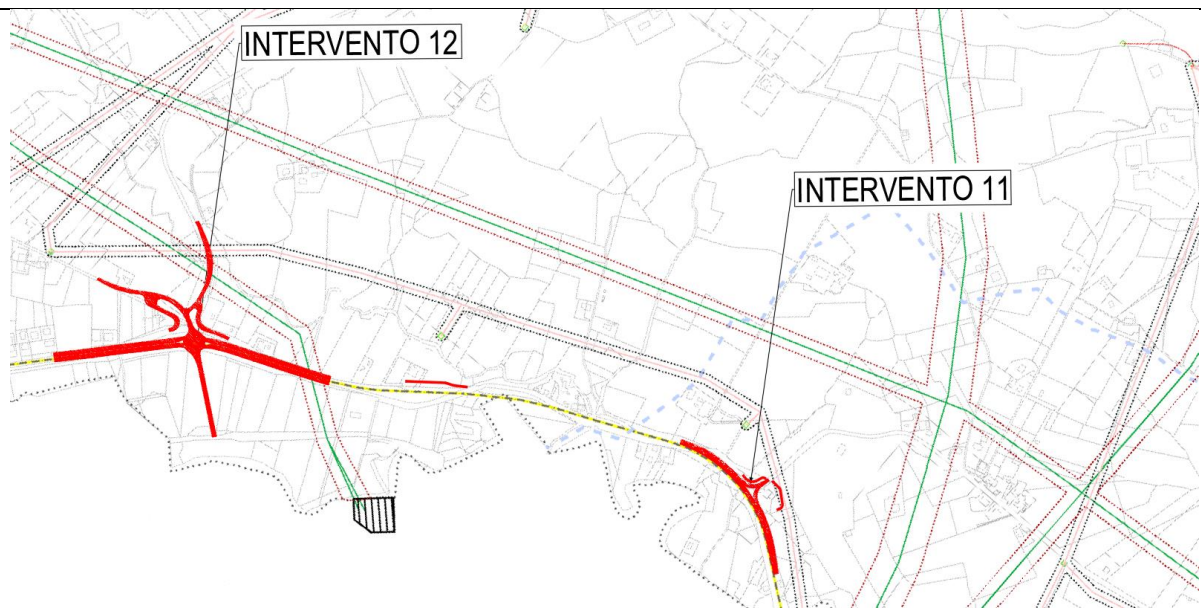
- |  |   |
|--|---|
|  55 - Metanodotti           |  Linea AT in cavo (fonte TERNA, aggiornamento 31 marzo 2012)   |
|  56 - Oleodotti             |  Linea MT aerea in conduttori nudi   |
|  57 - Demaniali marittimi   |  Linea MT in cavo aereo (localizzazione area di rispetto: ampiezza coassiale al cavo pari a 2 mt per lato)       |
|  58 - Servitù militari      |  Linea MT in cavo interrato (localizzazione area di rispetto: ampiezza coassiale al cavo pari a 1,5 mt per lato) |
|  59 - Acquedotto di Romagna |  Fascia di rispetto del progetto di proseguimento del Canale Emiliano Romagnolo                                  |
|  Linea AAT o AT aerea       |  Vie di fuga   |



**Figura 35 - Estratto PSC del Comune di Rimini – Tavola VIN 4.1 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili (Gennaio 2022) con interventi di progetto (interventi 0, 1a, 2, 3, 4, 5,6,13,14)**







**Figura 36 - Estratto PSC Comune Rimini – Tavola VIN 4.1 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili (Gennaio 2022) con interventi di progetto (interventi 7,8,11, 12,15,16,17)**

Non si evidenzia la vicinanza ad alcun sito di bonifica ambientale. Sono emerse le seguenti interferenze:








- intervento 1a,2,6,7,11,12,13,17: Vie di fuga protezione civile (saranno gestite in accordo con le società proprietarie e/o concessionarie);
- intervento 1a,4,13: Linea MT in cavo interrato (localizzazione area di rispetto: ampiezza coassiale al cavo pari a 1,5 mt per lato)
- intervento 5: Acquedotto di Romagna
- intervento 7,12,16: Linea elettrica AAT o AT aerea
- intervento 7: metanodotti  
Canale Emiliano-Romagnolo
- intervento 7,8,12,16: Linea elettrica MT aerea in conduttori nudi
- intervento 16: Linea MT in cavo aereo.

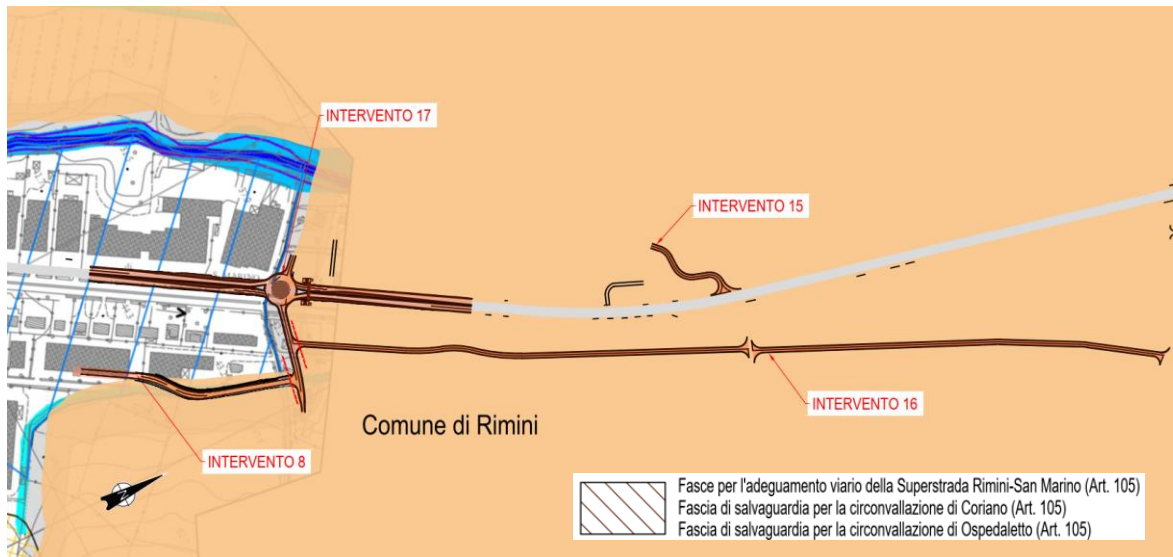
Nella carta dei vincoli del **Piano Regolatore Generale del Comune di Coriano**, Variante Generale approvata con delibera di G.P. n. 154 del 29/07/2003, sono riassunti gli ambiti vincolati per pericolosità idraulica e geomorfologica, tutela paesaggio e patrimonio ambientale, recependo, specificando e approfondendo le previsioni del **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)**.

Dalla sovrapposizione riportata, non emergono, per gli interventi di progetto all'interno del comune di Coriano, vincoli di natura geomorfologica in ambiti di pericolosità per fenomeni di dissesto attivi o quiescenti e frane. Dal punto di vista idraulico, le fasce di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua individuate dal PRG coincidono con quelle individuate e perimetrate dal PTCP della provincia di Rimini come "*Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua*". Gli interventi 8, 9, 10 e 17 rientrano in tali aree e in accordo all'art. 89, comma 9 delle NDA del PRG comunale, come già illustrato in precedenza, risultano

compatibili con gli strumenti di pianificazione vigenti, in quanto costituiscono adeguamenti di infrastrutture varie già previsti in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali.

### Schede vincoli

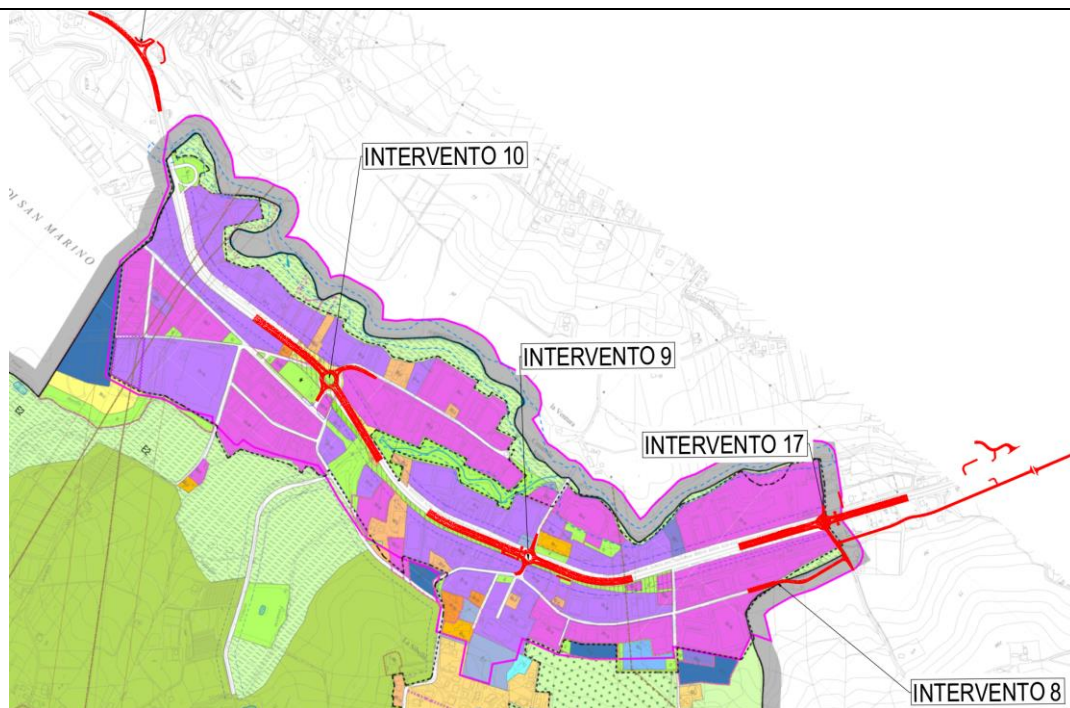
AMBITI A PERICOLOSITA' IDRAULICA		Piano Territoriale Paesistico Regionale	
	invasi ed alvei di laghi bacini e corsi d'acqua reticolo idrografico minore art. 87 PRG	<i>Laghi, corsi d'acqua e acque sotterranee:</i>	
	aree esondabili		Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (ART. 17)
	invasi ed alvei di laghi bacini e corsi d'acqua art. 2.2 PTCP		Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (ART. 28)
	Corsi d'acqua vincolati (tutela paesaggistica) art. 142 D.Lgs n.42 del 24/01/04	<i>Ambiti di tutela:</i>	
			Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (ART. 19)



**Figura 37 - Estratto PRG del Comune di Coriano – Tavola V.01 Carta di sintesi dei vincoli (Maggio 2022) con interventi di progetto**

La scheda P.Z.7 – S.3 del **Piano Urbanistico Attuativo (PUA)** interessa l'area relativa agli interventi di progetto per completare la dotazione di servizi collettivi di Cerasolo Ausa e di Cerasolo, considerando già le aree necessarie per la realizzazione della rotatoria a servizio della S.S. 72 (intervento 10).

Gli interventi in progetto risultano quindi compatibili con il PRG del Comune di Coriano.



**Figura 38 - Estratto PRG del Comune di Coriano – Tavola P.S.Z 7 Cerasolo Ausa con interventi di progetto**

In generale quindi, le opere previste ricadono per lo più nella fascia di rispetto dell'infrastruttura esistente, in aree già predisposte per le trasformazioni o comunque compatibili con le azioni previste, essendo parte di infrastrutture che costituiscono linee di comunicazione viaria previste negli strumenti di pianificazione vigenti. Dall'analisi dagli strumenti di pianificazione vigenti si evidenzia che gli interventi in progetto, finalizzati alla riqualificazione e al potenziamento e alla messa in sicurezza della SS72, sono inoltre già previsti all'interno degli strumenti urbanistici sia di livello regionale che provinciale e comunale.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva dei vincoli individuati per ogni intervento e le relative Norme Tecniche di Attuazione.

INTERVENTO	LOCALIZZAZIONE	Vincolo	NTA di riferimento
0	Via Pomposa	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
1a	Via della Grotta Rossa/ Via della Gazzella	Aree soggette a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni (Località Covignano)	Art. 5.3 PTCP Rimini
2	1+750	Nessuno	-
3	Via del Gatto	Nessuno	-
4	Via della Grotta Rossa	Aree soggette a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni (Località Covignano)	Art. 5.3 PTCP Rimini
5	Via Barattona	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
6	2+550	Aree soggette a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni (Località Covignano)	Art. 5.3 PTCP Rimini
7	4+000	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini

8	Via Pascoli	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
9	SP49	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
10	Via Pavese	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
11	Via S. Aquilina	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
12	San Marino	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
13	SS16 Adriatica	Nessuno	
14	Via Sabanelle	Nessuno	
15	5+400	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini
16	Fornace Marchesini	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico	Art. 5.4 PTCP Rimini Art. 5.1 PTCP Rimini
17	Via del Poggio	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 5.4 PTCP Rimini

Dal momento che alcuni interventi ricadono all'interno di *Aree soggette a vincolo paesaggistico da specifiche disposizioni* (gli interventi 1a, 4 e 6 confinano con l'area di notevole interesse di "Località Covignano e area collinare circostante") ed altri in *Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua* (interventi 0, 5, 7, 9, 10, 11 12, 15, 16 e 17) sarà redatta apposita relazione paesaggistica al fine di valutare la compatibilità degli interventi in progetto rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato, come specificato nelle relative schede dei vincoli.

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

L'intervento non rientra tra quelli previsti dal D.Lgs.105/2015 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. (15G00121)" (GU Serie Generale n.161 del 14-07-2015 - Suppl. Ordinario n. 38).

### **CONDIZIONI CHE HANNO PORTATO ALLE SOLUZIONI PROGETTUALI PRESENTATE**

La necessità di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della Strada Statale 72 di San Marino nasce a inizio 2012 quando il Congresso di Stato della Repubblica di San Marino promosse un tavolo tecnico al quale aderì il Comune di Rimini, e alle cui prime riunioni parteciparono anche i tecnici della Provincia di Rimini e della Regione Emilia Romagna, alle quali seguì, lo stesso anno, uno Studio di Fattibilità, che considerava sia l'ipotesi della realizzazione di rotatorie sia, in alternativa, quella di installare semafori intelligenti.

Sulla base di tale studio, nel 2015 la Direzione Centrale di Progettazione di ANAS attiva la progettazione preliminare che, tenendo conto anche delle esigenze emerse negli incontri promossi tra il 2014 e l'inizio del 2015, prevede la realizzazione di ampie rotatorie in corrispondenza delle intersezioni semaforiche, il miglioramento degli innesti delle principali viabilità secondarie con la realizzazione di corsie di immissione ed emissione e la chiusura di alcuni accessi secondari alla SS 72.

Nel 2020 sono stati svolti da ANAS degli approfondimenti tecnici sulla scorta degli indirizzi forniti dal MIT che hanno evidenziato la necessità di inquadrare la statale all'interno di un contesto di rete stradale in cui si caratterizza come appartenente sia alla rete stradale primaria, in quanto collegamento internazionale, sia alla rete stradale principale, con medie distanze di spostamento e una distribuzione del traffico dalla rete primaria (A14 e SS16) alla rete secondaria e locale.

Tali approfondimenti non hanno però trovato un'approvazione da parte degli Enti coinvolti, per cui si è deciso di procedere con il Progetto Preliminare sulla base del Progetto Preliminare del 2015. In un secondo momento, in accordo con la Repubblica di San Marino, si è deciso di introdurre all'interno del progetto un ulteriore intervento rispetto al Progetto Preliminare, atto soprattutto a risolvere la criticità della svolta in via Dogana per chi arriva dalla Repubblica di San Marino.

Nella redazione del Progetto Definitivo, pertanto, si è tenuto conto di tutti gli studi realizzati e delle criticità ancora attuali sulla SS 72. I diciotto interventi individuati, emersi dai confronti con gli enti interessati e di

seguito descritti, sono stati dunque sviluppati al fine di risolvere tutte le principali criticità di tipo puntuale con il minimo impatto possibile e nel rispetto degli atti pianificatori vigenti.

### **DESCRIZIONE DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE**

La SS 72 di S. Marino si colloca all'interno della Provincia di Rimini, in un ambito più o meno densamente antropizzato, con concentrazione di attività produttive e commerciali nel tratto terminale nel territorio di Cerasolo, frazione del comune di Coriano. Il tracciato, della lunghezza totale di circa 10 km, ha origine dalla periferia della città di Rimini, in corrispondenza della Statale Adriatica n. 16, e raggiunge con un tracciato tipicamente pianeggiante le pendici del monte Titano, dove termina presso il confine di stato sammarinese di Dogana, per proseguire all'interno della piccola Repubblica con altra denominazione.

Come evidenziato dalla documentazione fotografica allegata, la tratta interessata dagli interventi di progetto si sviluppa in un ambito più o meno densamente antropizzato. Lungo il tracciato, tipicamente pianeggiante, sono sorte numerose realtà industriali, commerciali e di servizi ad elevato carico di traffico comprensoriale, con una concentrazione importante nel tratto del territorio di Cerasolo, frazione del comune di Coriano, posto a ridosso delle pendici della Repubblica sammarinese.

L'aspetto fisico del territorio presenta colline e piccoli rilievi fino ad immergersi a sud nelle propaggini dell'appennino tosco-emiliano.

### **SEZIONI TIPO ASSE PRINCIPALE**

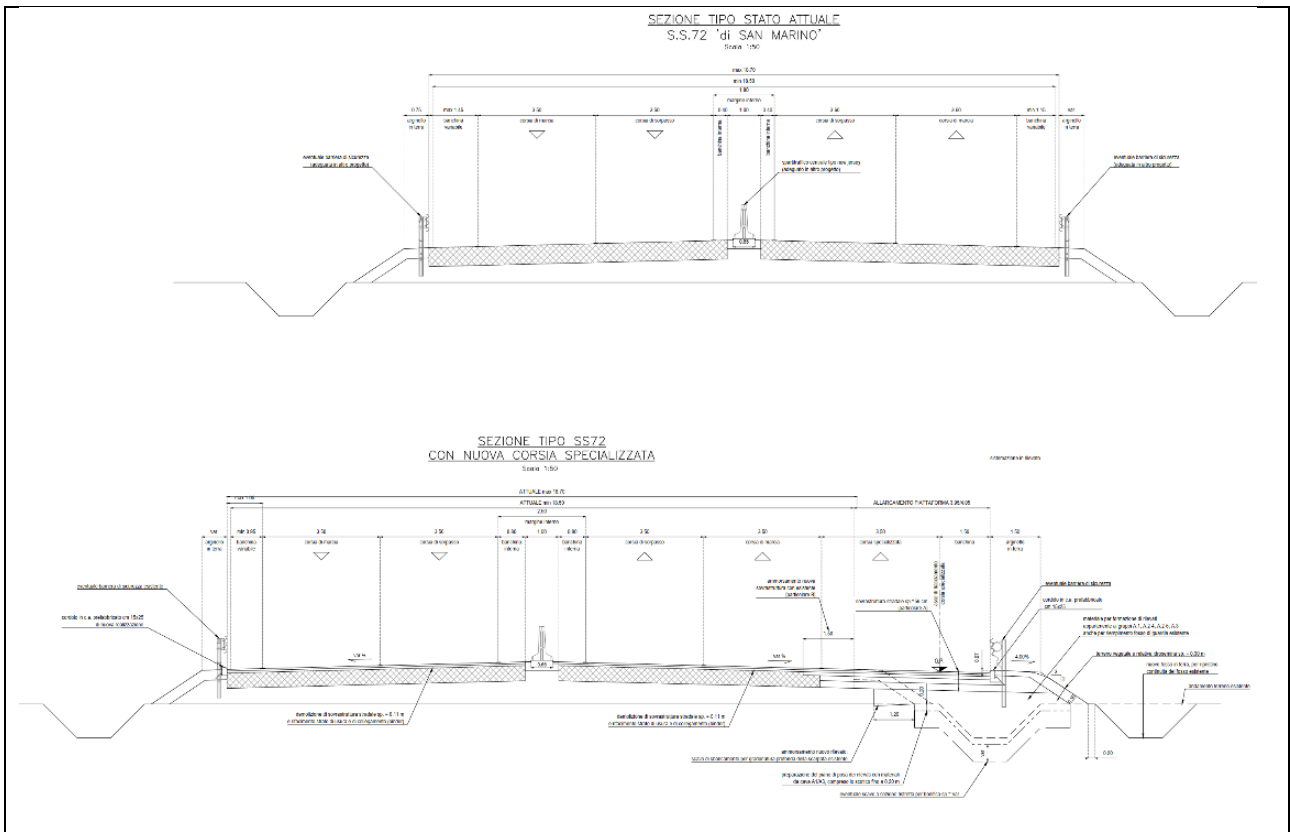
Gli interventi previsti hanno l'obiettivo prioritario della messa in sicurezza dell'asse stradale a due carreggiate separate da barriera di sicurezza, formate da due corsie per senso di marcia, e sono essenzialmente localizzati in corrispondenza delle intersezioni esistenti, ora caratterizzate da impianti semaforici che ne regolano i flussi e le manovre. Per migliorare il livello della sicurezza, il progetto prevede anche una consistente eliminazione degli innesti diretti di strade minori sulla statale, riorganizzando al contempo la circolazione complessiva con la realizzazione di piccoli tratti di viabilità secondaria. Per questo motivo, la progettazione, in seguito ai confronti con il comune di Rimini, ha incluso interventi su viabilità limitrofe, in tratti anche non direttamente collegati con la SS72, al fine di ottenere un miglioramento generale della funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura.

Si prevede inoltre la realizzazione di nove nuove rotatorie, di cui sette di tipologia convenzionale (diametro esterno compreso tra 40 e 50 m) e due di tipologia compatta (diametro esterno compreso tra 25 e 40 m). Di queste nuove intersezioni, sei sono situate lungo il tracciato della SS72 in sostituzione degli incroci semaforizzati esistenti; le altre tre invece sono poste in corrispondenza dell'intersezione fra Via della Grotta Rossa con Via del Gatto, di Via della Grotta Rossa con Via della Gazzella e infine di Via Pianazzo con le nuove viabilità secondarie di ricucitura.

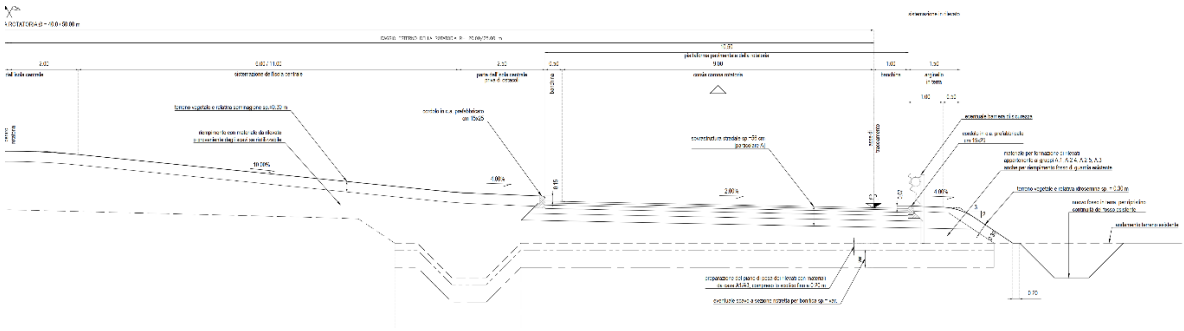
Verranno realizzati anche vari innesti che permettono, insieme al posizionamento delle rotatorie sull'asse principale, di eliminare le intersezioni semaforiche o innesti esistenti altamente pericolosi, rendendo più fluida e sicura la fruizione dell'intera infrastruttura.

Sono previsti inoltre i seguenti interventi:

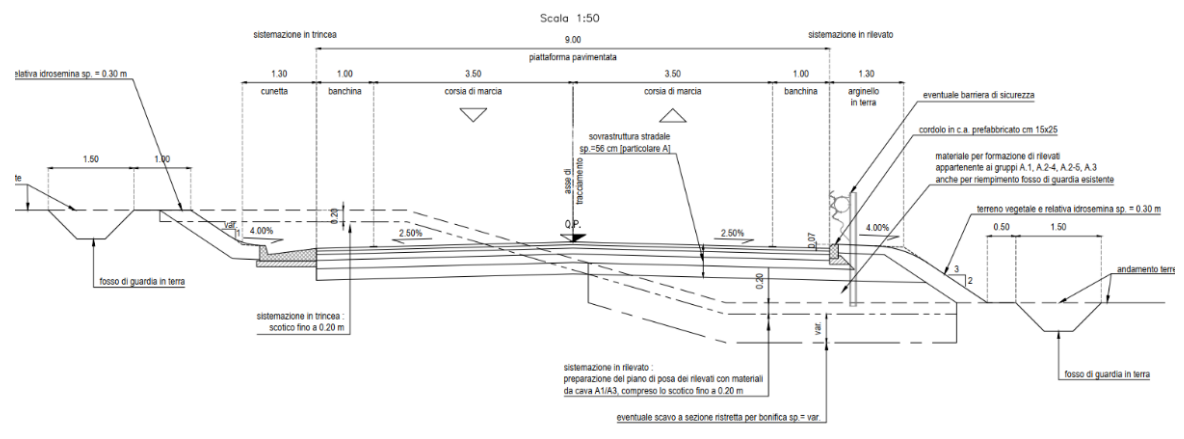
- rifacimento dell'impianto di illuminazione del sottopasso esistente in corrispondenza del nucleo residenziale di Fornace Marchesini;
- realizzazione o riprofilatura di muri di sostegno;
- rifacimento ponte sul torrente Ausa in corrispondenza di Via Barattona, eliminandone le pile in alveo;
- rimozione impianti semaforici;
- adeguamento percorsi ciclopedonali (inserimento di tre nuove passerelle, una ciclopedonale e due esclusivamente pedonali);
- riqualificazione delle eventuali viabilità dismesse, ove possibile e non necessarie agli accessi a proprietà private e commerciali, con rinverdimento;
- potenziamento strade sterrate esistenti mediante nuova asfaltatura e prolungamento viabilità esistenti;
- installazione di nuove barriere di sicurezza secondo le ultime disposizioni normative e sostituzione di alcuni tratti di barriere esistenti;
- adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche mediante sistemi di caditoie, condotte, cunette e fossi di guardia, secondo i principi dell'invarianza idraulica;
- sostituzione di tombinature esistenti mediante manufatti a sezione maggiorata al fine di migliorare le attuali condizioni di deflusso;
- installazione di due pannelli informativi a messaggio variabile;
- installazione di una stazione meteorologica attrezzata di sensori di rilevamento delle precipitazioni atmosferiche, umidità e temperatura dell'aria, pressione atmosferica, direzione e intensità del vento;
- inserimento paesaggistico delle opere di progetto mediante misure di mitigazione.



**Figura 39 – Sezioni tipo interventi SS72 San Marino**



**Figura 40 – Sezioni tipo rotatorie intersezioni con SS72 San Marino**



**Figura 41 – Sezione tipo cat. F1 extraurbana: via C. Pavese**



Gli interventi proposti nel presente progetto sono il risultato della concertazione tra ANAS (Direzione Centrale Progettazione e Compartimento Emilia-Romagna), i vari enti locali nazionali (Regione Emilia-Romagna, Provincia di Rimini, Comuni Rimini e Coriano) e la Repubblica di S.Marino, e sono costituiti da:

- interventi puntuali, finalizzati alla risoluzione di problematiche riguardo la sicurezza e la scorrevolezza in corrispondenza delle attuali connessioni;
- interventi lungo l'asse stradale, finalizzati sempre alla messa in sicurezza del tracciato e interessanti la pavimentazione e il suo sottofondo, la segnaletica e gli impianti tecnologici.

Di seguito viene riportata la descrizione dei singoli interventi previsti. Nelle immagini riportate a corredo della descrizione vengono evidenziate la sede stradale attuale (retinatura grigia), l'intervento in progetto e le superfici destinate a verde (retinatura verde). Si vedano in merito gli elaborati allegati "Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento".

LEGENDA	
	SEDE STRADALE ATTUALE
	INTERVENTI DI PROGETTO
	AREA A VERDE

### **Intervento 0 – Cul de sac via Pomposa**

L'intervento in oggetto consente l'eliminazione dell'attuale innesto di via Pomposa sulla SS72 al km 0+850 circa nella carreggiata direzione San Marino. L'innesto esistente si presenta come un'intersezione a T, priva di corsie specializzate e consente sia la manovra di ingresso che di uscita dalla carreggiata per San Marino; non è previsto invece alcun varco nello spartitraffico della SS72 che permetta un collegamento con la carreggiata direzione Rimini.

Il progetto prevede la chiusura di tale innesto e l'allargamento del tratto finale della piattaforma stradale in prossimità dell'innesto sulla SS72 così da generare una zona che consenta la manovra di inversione di marcia, cosiddetto cul de sac, per il traffico locale che utilizzerà ancora questo tratto di Via Pomposa.



**Figura 42 – Cul de sac via Pomposa: stato di progetto su CTR e ortofoto**

### **Intervento 1a – Rotatoria su Via della Gazzella**

Allo stato attuale, in adiacenza all’area residenziale posta a nord della SS72 in corrispondenza del km 1+100 circa, è presente l’intersezione fra le due strade a doppio senso di marcia di Via della Gazzella e Via della Grotta Rossa; tale intersezione è organizzata tramite la segnaletica orizzontale e verticale che impone l’obbligo di dare precedenza ai veicoli provenienti da Via della Gazzella. In corrispondenza dell’intersezione il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria di diametro esterno da 35 m; essa, oltre a garantire una maggiore sicurezza alla circolazione dei veicoli, permette di gestire i maggiori flussi di traffico che percorreranno Via della Grotta Rossa, anche a valle della chiusura dell’innesto esistente sulla SS72 da Via della Gazzella. Anche l’impianto semaforico attualmente presente in corrispondenza di tale innesto sarà rimosso.

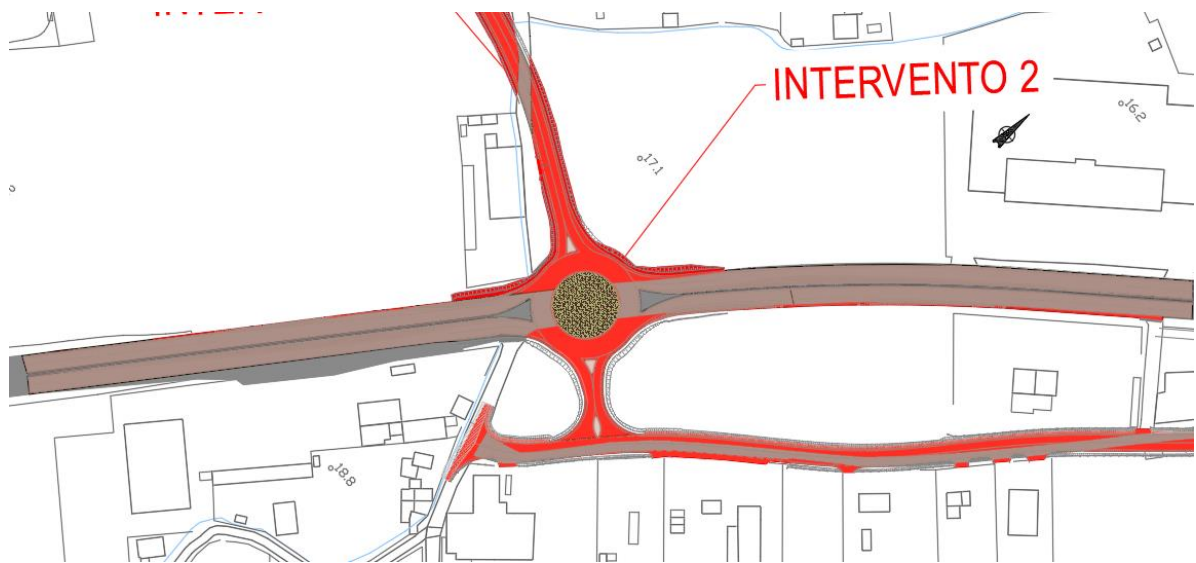


**Figura 43 – Rotatoria su Via della Gazzella: stato di progetto su CTR e ortofoto**

## **Intervento 2 - Rotatoria su Via del Gatto**

L' intervento si colloca in corrispondenza dell'intersezione fra la SS72 e la viabilità di via del Gatto, al km 1+750; l'incrocio è organizzato con impianto semaforico che consente lo scambio fra entrambe le carreggiate della SS72. Dal lato opposto si innesta nel medesimo incrocio sulla SS72 anche la strada di via Barattona.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, con diametro esterno da 50m, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente; i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre quelli da via del Gatto e dal nuovo collegamento con via Barattona sono a corsia singola. Si prevede anche la chiusura dell'innesto lato est della SS72 delle strade secondarie attualmente esistenti, che rimarranno collegate solo a Via Barattona.



**Figura 44 – Rotatoria su via del Gatto: stato di progetto su CTR e ortofoto**

### **Intervento 3 - Allargamento di Via del Gatto.**

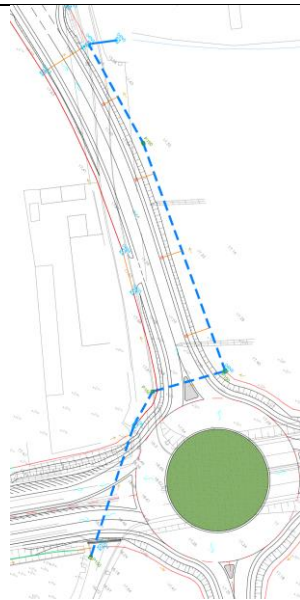
L'intervento in oggetto prevede l'allargamento della piattaforma della strada esistente di Via del Gatto, oltre che una sua leggera rettificca planimetrica; tale viabilità essa costituisce il collegamento tra la SS72 e la strada comunale via della Grotta Rossa.

Il progetto prevede che l'asse stradale colleghi le due rotatorie di progetto predisposte rispettivamente sulla SS72 (V02) e su Via della Grotta Rossa (V04), utilizzando parte del sedime esistente della S.C., discostandosene esclusivamente nelle zone in cui viene lasciato spazio per riconnettere gli accessi privati che insistono su di esso. La sezione tipo sarà ad unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia.



**Figura 45 – Intervento Via del Gatto: stato di progetto**

Per la realizzazione di tale intervento si è concordato con il Consorzio di Bonifica della Romagna di procedere anche all'adeguamento della tombinatura esistente sul canale Barattona con uno scatolare 150x125, al fine di migliorarne la funzionalità idraulica.



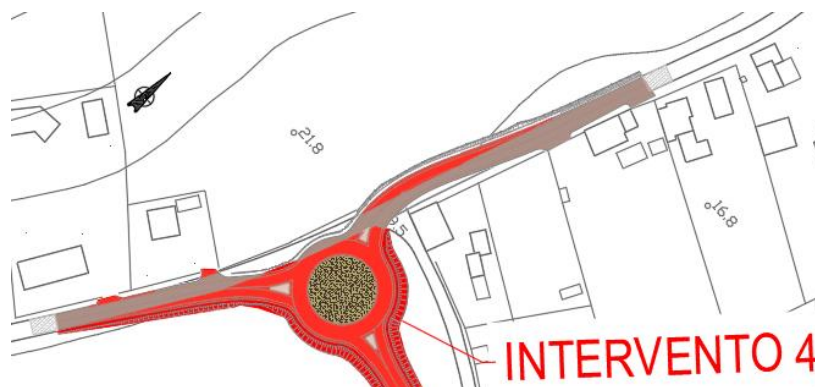
**Figura 46 – Intervento su Canale Barattona con tombino scatolare (in azzurro tratteggiato)**

#### **Intervento 4 - Rotatoria su Via della Grotta Rossa**

L'intervento che viene di seguito descritto consiste nell'introduzione di un'intersezione a rotatoria al posto dell'attuale intersezione a T, regolata con un dare precedenza, tra le due viabilità comunali via della Grotta Rossa e via del Gatto. Tale rotatoria sarà caratterizzata da un diametro esterno di 40 m.

Dall'analisi della documentazione Comunale l'area ad Ovest di via della Grotta Rossa risulta oggetto di vincolo paesaggistico quindi, si è deciso di posizionare la nuova rotatoria leggermente disassata verso est, rispetto alla soluzione del PFTE, in modo da non interessare l'area oggetto di vincolo.

Le viabilità che si innestano in rotatoria e che sono quindi localmente modificate per consentire un corretto innesto nell'intersezione, presentano una sezione tipo ad unica carreggiata, composta da due corsie, una per senso di marcia.



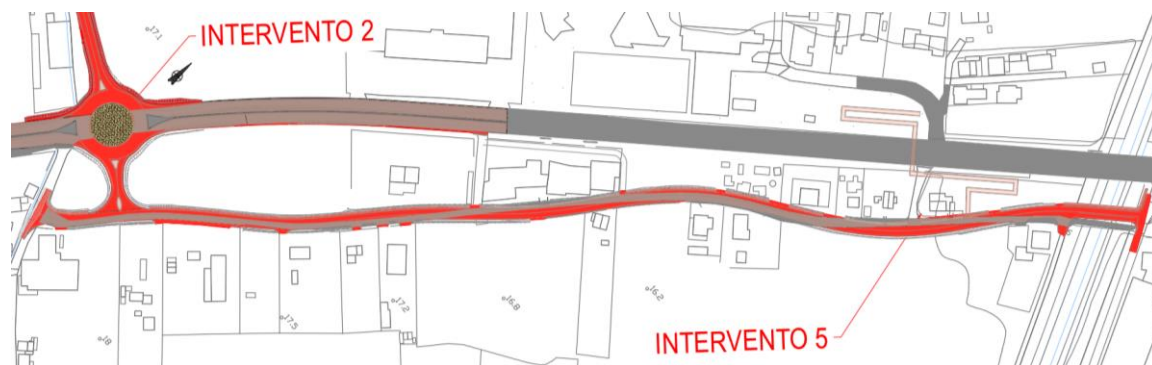


**igura 47 – Rotatoria su Via Grotta Rossa: stato di progetto**

### **Intervento 5 - Allargamento Via Barattona**

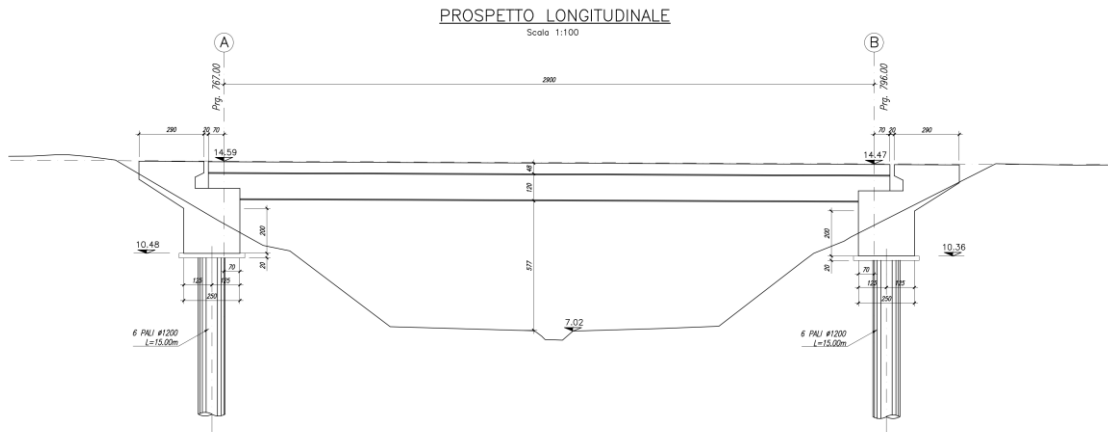
L'intervento interessa la viabilità comunale via della Barattona per tutta la sua estesa e coinvolge anche il ponticello esistente sul Torrente Ausa. La viabilità in oggetto si sviluppa parallelamente alla SS72 sul lato est, ed è caratterizzata dalla presenza di numerosi accessi privati e commerciali. Allo stato attuale presenta una piattaforma asfaltata di circa 3,00 m e la circolazione avviene a senso unico alternato utilizzando alcuni spazi disponibili lungo il tracciato.

Il progetto prevede la rettifica e l'allargamento del corpo stradale esistente, cercando di sfruttare il più possibile il sedime attuale, con una sezione tipo ad unica carreggiata, composta da due corsie, una per senso di marcia. La sezione tipo risulta caratterizzata da corsie più larghe di quanto previsto dalla normativa vigente per facilitare il transito dei mezzi pesanti.

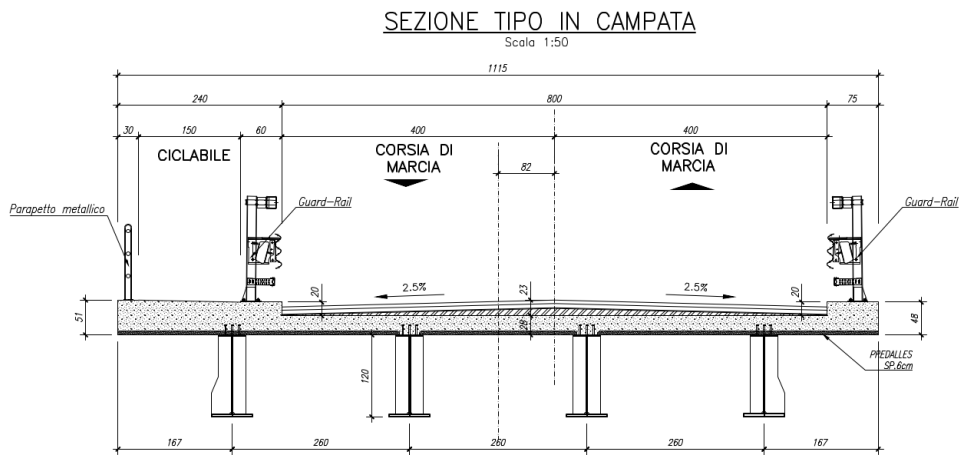


**Figura 48 – Allargamento Via Barattona: stato di progetto**

L'intervento prevede anche l'inserimento di un marciapiede avente larghezza di 1,50 m, posto sul lato ovest della viabilità in progetto, e la demolizione con nuova costruzione dell'opera di attraversamento sul Torrente Ausa. Il ponte in esame è costituito da un'unica campata di luce pari a 29.0 m, concepito come un graticcio di travi sulle quali appoggia la soletta.



**Figura 49 – Prospetto del viadotto di progetto**



**Figura 50 – Sezione del viadotto di progetto**



**Figura 51 – Fotoinserimento del viadotto di progetto**

I materiali e il colore scelti da progetto sono tali da uniformarsi il più possibile con le preesistenze e con quelli del ponte esistente. La principale modifica geometrica, invece, relativa all'eliminazione delle pile, è stata effettuata con l'obiettivo di migliorare la configurazione idraulica attuale del deviatore Ausa.

L'intervento di allargamento fa sì che tale strada venga utilizzata per collegare via del Terrapieno alla rotonda di progetto (V02) in corrispondenza di via del Gatto predisponendo la chiusura di tutti gli accessi sulla SS72.

In corrispondenza dell'innesto di Via della Gazzella sulla SS72 di cui è predisposta la chiusura, il progetto prevede la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale, che permetta all'utenza di attraversare la Statale in sicurezza.

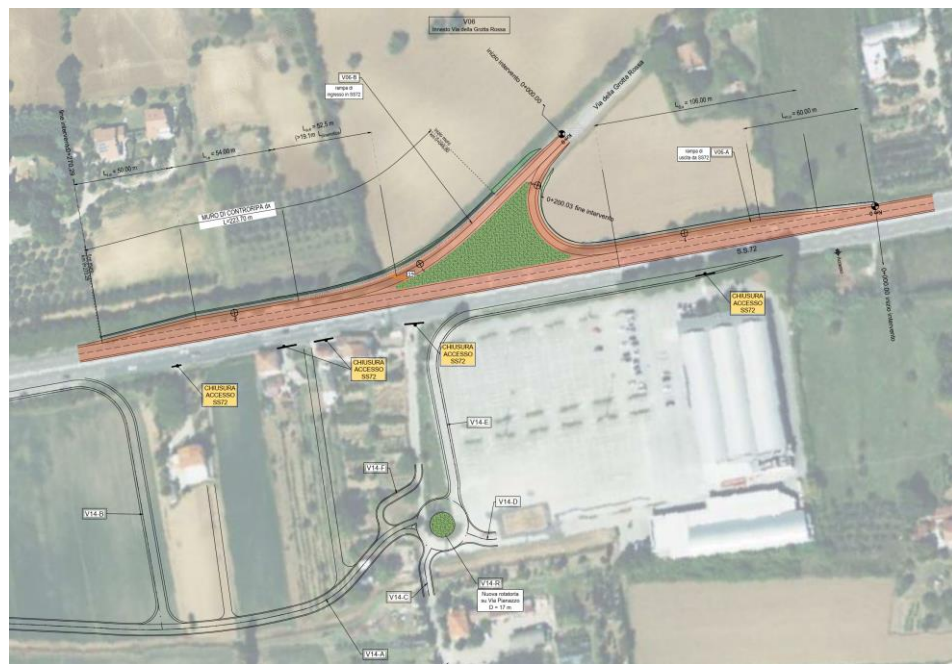
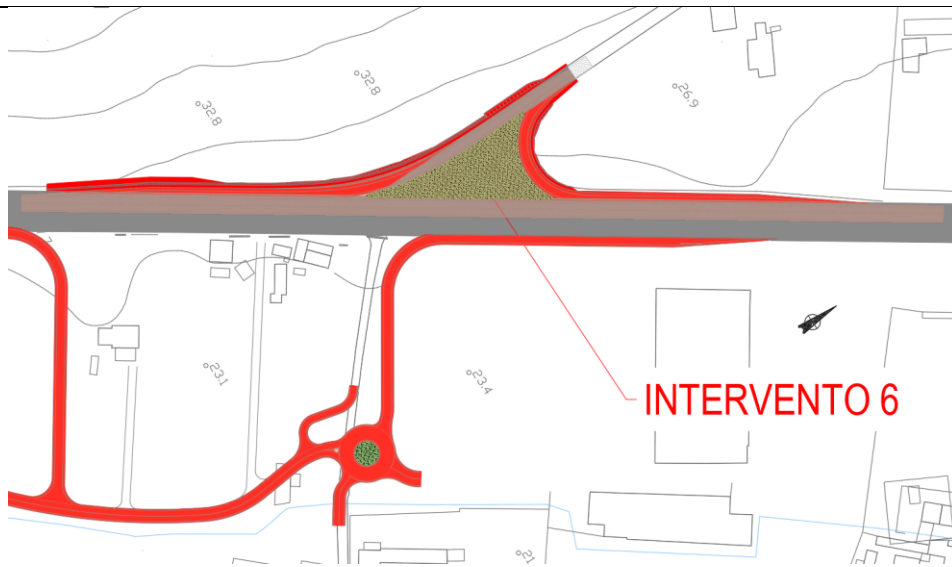
### **Intervento 6 - Innesto Via della Grotta Rossa**

L'intervento in oggetto è ubicato al km 2+550 della SS72, dove attualmente è presente un'intersezione semaforizzata che consente lo scambio con entrambe le carreggiate della SS72; oltre a via della Grotta Rossa nell'intersezione a doppio T si innesta anche via Pianazzo sul lato est.

Il progetto, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata, prevede la realizzazione delle corsie specializzate di decelerazione e accelerazione per la sola direzione San Marino, oltre alla chiusura del varco nello spartitraffico mediante il prolungamento della barriera New Jersey attualmente presente.

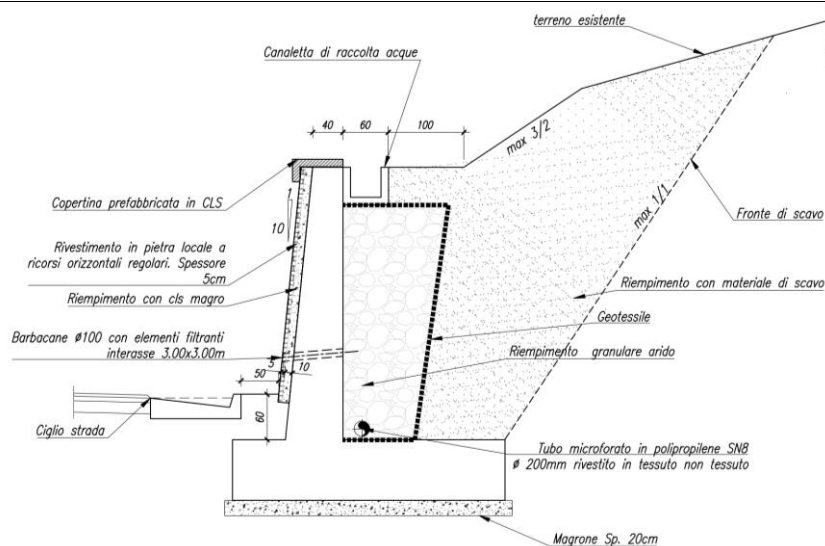
Anche l'innesto di via Pianazzo sarà chiuso; la complessiva configurazione di progetto della viabilità sul lato est della SS72 è descritta nel dettaglio all'interno dell'intervento V14.





**Figura 52 – Innesto su via della Grotta Rossa: stato di progetto**

L'intervento include anche la realizzazione di un muro di controripa per la realizzazione degli adeguamenti planimetrici necessari.



**Figura 53 – Sezione muro di controripa in corrispondenza dell’innesto di via della Grotta Rossa**



**Figura 54 – Muro esistente in corrispondenza dell’intervento 6**

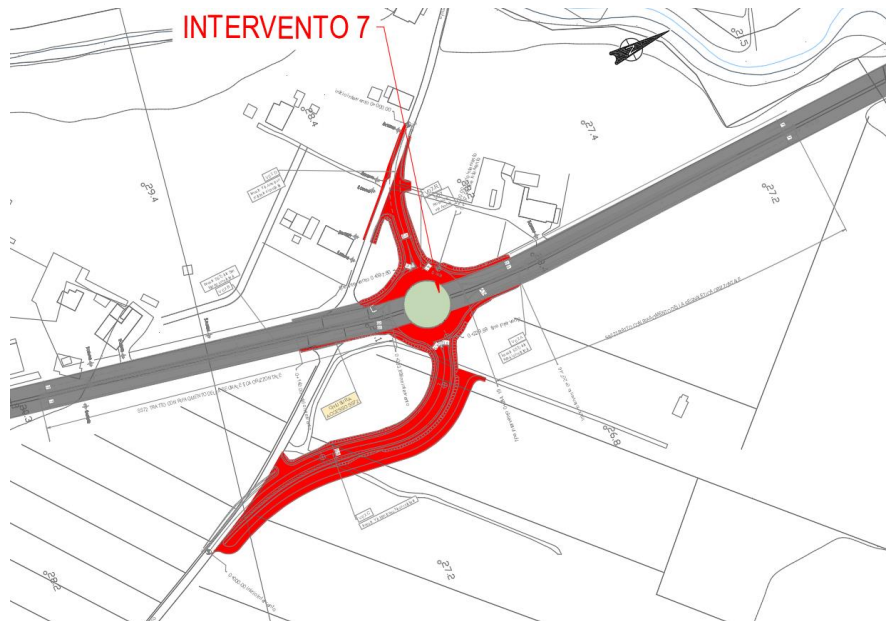
Il muro esistente verrà pertanto sostituito da una nuova struttura che non subirà modifiche altimetriche significative e sarà rivestita in pietra locale, in modo da garantire un miglioramento percettivo dell’opera a livello estetico.

### **Intervento 7 - Rotatoria su Via Amola**

L’intervento in oggetto è collocato al km 4+000 della SS72, dove ad oggi è presente un’intersezione semaforizzata tra la Statale e le due viabilità comunali, via Amola sul lato ovest e via Montevecchio sul lato est.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, con diametro esterno da 50 m, in sostituzione dell’intersezione semaforizzata esistente; in particolare, i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre quelli di via del Amola e di via Montevecchio sono a singola corsia. Tutti i rami di uscita sono sempre ad unica corsia.

Rispetto alla soluzione del PFTE la sistemazione prevista nel progetto definitivo sposta la rotatoria più a nord lungo l'asse della SS72; in tal modo si riescono a ricollocare meglio gli accessi previsti lungo via Amola, aumentando leggermente la deflessione prevista rispetto al sedime attuale di via Montavecchio; parallelamente a tale asse viene ricucita l'esistente viabilità podereale che si innesta su esso ad inizio intervento.



**Figura 55 – Rotatoria su via Amola: stato di progetto**

### **Intervento 8 - Prolungamento di Via Pascoli**

Il presente intervento si colloca sul lato est della SS72, in corrispondenza della viabilità campestre che costituisce l'attuale prolungamento della strada asfaltata di Via Pascoli nonché collegamento di quest'ultima con Via del Poggio.

Tale viabilità è caratterizzata dalla vicinanza ad un canale esistente a cielo aperto, rispetto al quale essa si pone in affiancamento sul lato est.

L'intervento di progetto prevede il prolungamento di Via Pascoli fino all'intersezione con Via del Poggio, delineandolo completamente con una piattaforma asfaltata delle stesse dimensioni di quella esistente nel tratto più a sud: il prolungamento ricalca in parte il sedime dell'attuale strada sterrata, discostandosene al fine di porre una distanza di almeno 5 m rispetto al canale esistente a seguito di quanto prescritto dal Consorzio di Bonifica.

La viabilità di progetto si immette quindi sulla configurazione adeguata di Via del Poggio, come definito nell'intervento V17.

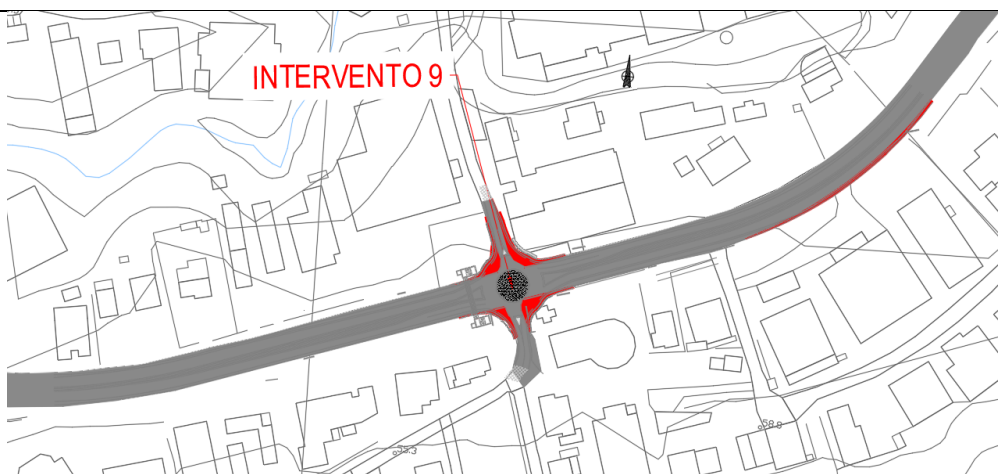
La sezione tipo adottata ad unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia, è stata definita in modo tale da dare continuità alle caratteristiche della strada esistente di Via Pascoli.



**Figura 56 – Prolungamento di Via Pascoli: stato di progetto**

### **Intervento 9 - Rotatoria su SP49**

Il presente intervento si colloca in corrispondenza dell'intersezione fra la SS72 e la strada SP49.



**Figura 57 – Rotatoria su SP49: stato di progetto**

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente; in particolare, i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre quelli dalla SP49 sono a corsia singola.

Per questo specifico intervento il dimensionamento del diametro di 40 m della rotatoria, classificata come rotatoria convenzionale, risulta limitato rispetto alla maggior parte degli interventi di progetto, in quanto il contesto risulta estremamente vincolato dalla presenza di numerose interferenze abitative.

In prossimità dell'intersezione è prevista la chiusura di alcuni accessi presenti lungo la SS72; in particolare, la loro riorganizzazione permette di gestire in modo più ordinato anche i flussi di traffico da/per l'area di parcheggio posta in adiacenza alla nuova rotatoria.

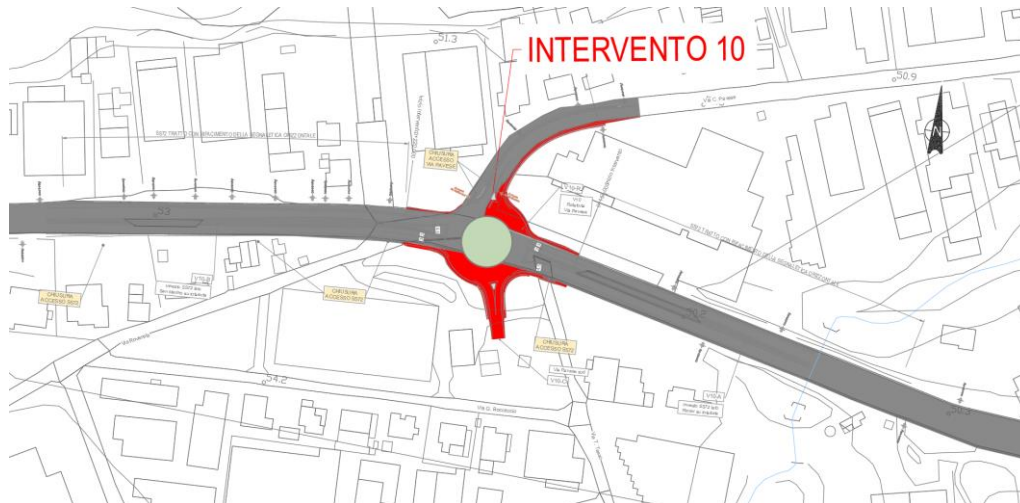
I rami nord e sud sull'SP49 costituiscono una geometrizzazione ed allargamento della piattaforma esistente, con una sezione tipo ad unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia.

Sul lato ovest della nuova rotatoria, il progetto prevede la realizzazione di una nuova passerella pedonale, in modo da garantire la sicurezza dell'attraversamento che allo stato attuale non è regolato in alcun modo.

## **Intervento 10 - Rotatoria Via Pavese**

Il presente intervento si colloca in corrispondenza dell'intersezione fra la SS72 e Via Pavese.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente; in particolare, i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre quelli dalla SP49 sono a corsia singola. L'infrastruttura è classificata come rotatoria convenzionale, ed è caratterizzata da un diametro esterno di 50 m.



**Figura 58 – Rotatoria su Via Pavese: stato di progetto**

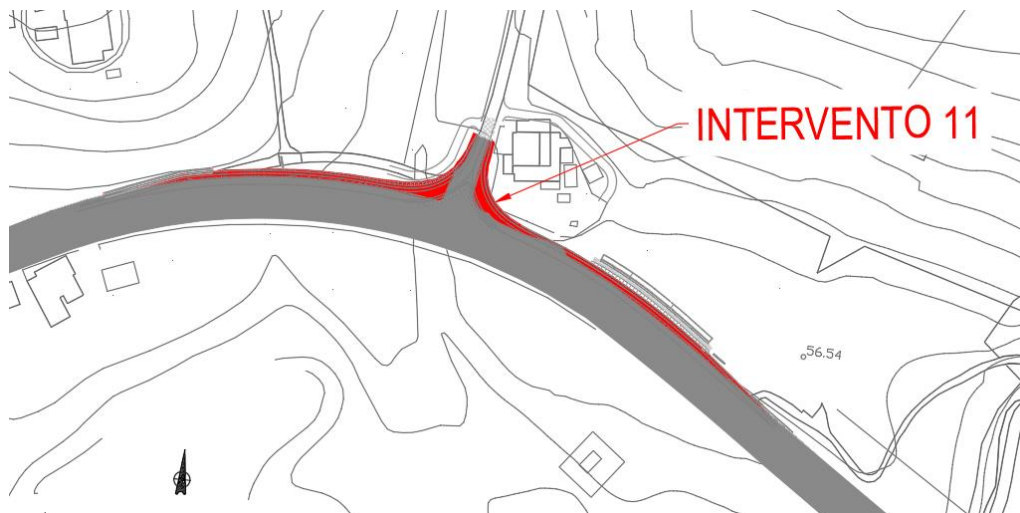
In prossimità dell'intersezione lungo l'asse principale è prevista la chiusura degli innesti sia di Via Rovereta sia di Via T. Tasso, il cui collegamento con la SS72 sarà garantito mediante la nuova rotatoria; due accessi presenti lungo Via Pavese saranno inoltre ricollocati più a nord lungo la viabilità, in modo tale da essere compatibili con la presenza della nuova rotatoria.

Il ramo nord su Via Pavese costituisce una geometrizzazione ed allargamento della piattaforma esistente; il ramo sud invece si ricollega ad una viabilità esistente di recente realizzazione. Entrambe le viabilità sono costituite da una sezione tipo ad unica carreggiata composta da due corsie, una per senso di marcia.

### **Intervento 11 - Innesto Via S. Aquilina**

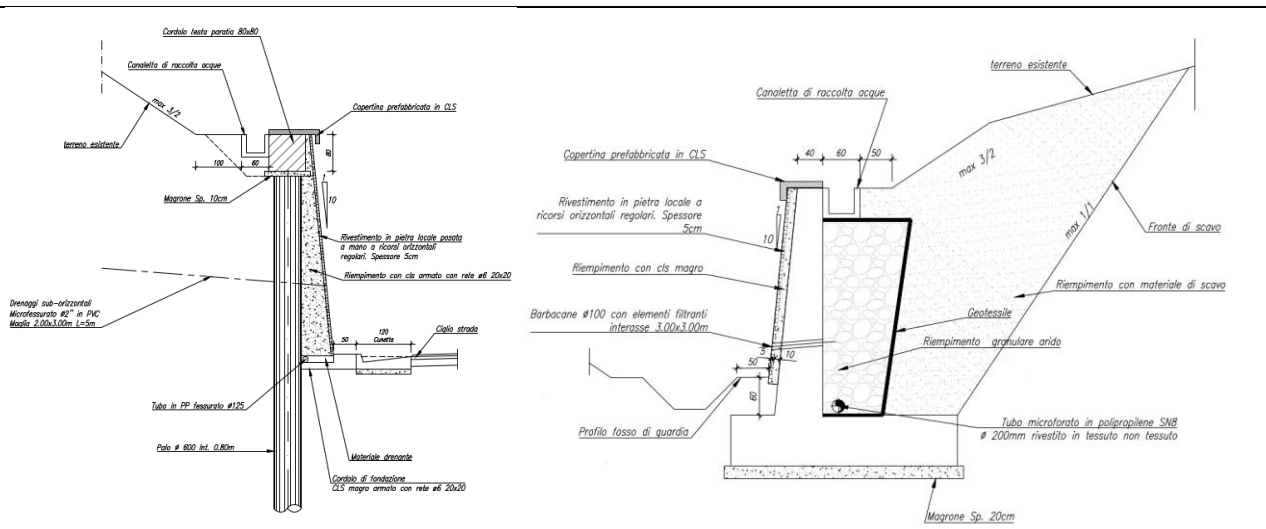
L'intervento in oggetto riguarda l'intersezione esistente di Via Santa Aquilina con la carreggiata della SS72 in direzione San Marino. Tale innesto è attualmente regolato mediante l'imposizione di precedenza per chi si immette dalla viabilità e presenta un breve tratto di allargamento per agevolare la decelerazione dell'utenza in uscita dalla SS72.

Il progetto prevede la rettifica dell'intersezione mediante la realizzazione delle adeguate corsie specializzate per la sola direzione San Marino; l'intervento tiene conto anche del ripristino degli accessi esistenti, che vengono in parte ricollocati lungo la SS72 e in parte spostati più a nord lungo Via Santa Aquilina.



**Figura 59 – Innesto su via Santa Aquilina: stato di progetto**

Il progetto prevede anche la riprofilatura del muro di recinzione esistente lungo la corsia di uscita e di quello di sostegno situato alla fine della corsia di entrata.



**Figura 60 – Sezioni paratia e muro di controripa di progetto**

Analogamente a quanto visto per l'intervento 6, il muro esistente verrà sostituito da una nuova struttura che non subirà modifiche altimetriche significative e sarà rivestita in pietra locale, in modo da garantire un miglioramento percettivo dell'opera a livello estetico.

### **Intervento 12 – Rotatoria San Marino**

Il presente intervento si colloca nel tratto più a ovest della SS72, dove essa costeggia il confine con la Repubblica di San Marino, in particolare nella zona in cui Via Marignano e Via Monte Cieco di innestano sulla Consolare Rimini-San Marino che a sua volta sfocia poi nella SS72 in direzione San Marino.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, in sostituzione dell'innesto della Via Consolare esistente; il ramo nord costituisce quindi un accesso diretto in rotatoria di Via Marignano, mentre il ramo sud crea la predisposizione per un collegamento fra la rotatoria di progetto e la vicina viabilità di Via Ausa, sulla quale è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria da parte della Repubblica di San Marino. In particolare, nella rotatoria di progetto i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre gli altri due sono a corsia singola.

Sul lato nord di Via Marignano è prevista l'intersezione di quest'ultima con Via Monte Cieco: per consentire l'innalzamento di quota necessario alla viabilità per immettersi, lungo Via Monte Cieco il progetto prevede il rifacimento di un ponticello esistente.

L'intervento include anche la geometrizzazione di due nuove viabilità di ricucitura che garantiscano l'accesso alle abitazioni presenti a nord della SS72.





percepibile la sostituzione del ponte con i tombini scatolari dal momento che già attualmente l'opera è mascherata da un fitto strato di vegetazione.



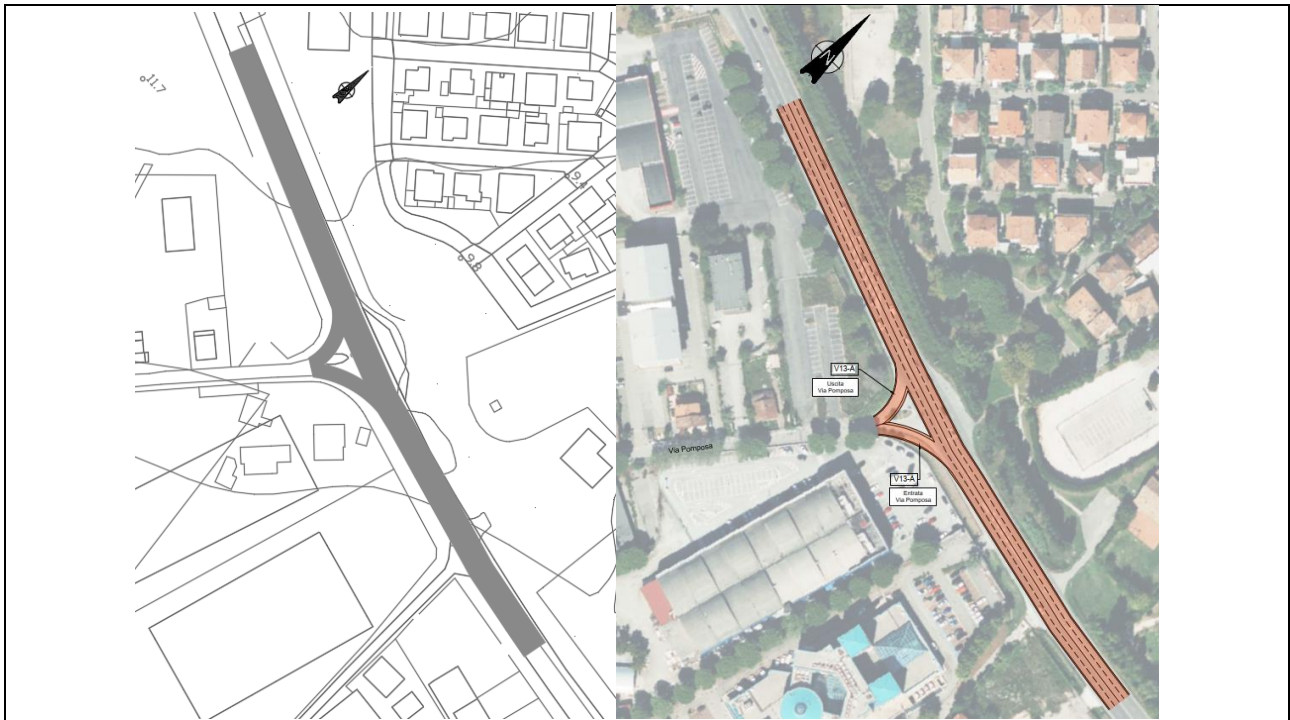
**Figura 62 – Rotatoria San Marino: fotoinserimento**

### **Intervento 13 - Innesto Via Pomposa**

L'intervento in oggetto riguarda l'intersezione esistente di Via Pomposa lungo la carreggiata sud della SS16. Tale innesto è attualmente regolato mediante un'intersezione a raso con isola a goccia: la presenza delle corsie di accumulo lungo la SS16 fa sì che siano consentite tutte le manovre di svolta sia da Via Pomposa che dalla SS16 stessa. Tale condizione rende l'incrocio in oggetto altamente pericoloso, a causa dei numerosi incroci fra le traiettorie dei veicoli nonché degli elevati flussi di traffico presenti sulla statale.

Il progetto prevede quindi la riorganizzazione del sedime stradale esistente, mediante la sostituzione dell'isola a goccia attualmente presente con una triangolare, atta a consentire la sola svolta in destra per gli utenti che provengono da Via Pomposa e si immettono sulla SS16; anche dalla SS16 stessa l'unica manovra di svolta consentita sarà quella in destra su Via Pomposa, permessa solo a chi percorre la statale verso sud.

La limitazione delle interferenze fra le traiettorie dei veicoli ha lo scopo di rendere l'intersezione ben più sicura di quanto non lo sia allo stato attuale. Come parte integrante dell'intervento, saranno rimosse le corsie di accumulo presenti sulla SS16, la cui piattaforma sarà quindi organizzata esclusivamente con due corsie per ogni senso di marcia.



#### **Intervento 14 – Rotatoria su Via Pianazzo**

L'intervento in oggetto è ubicato al km 2+550 sul lato est della SS72, specularmente rispetto a quello relativo all'innesto di Via della Grotta Rossa.

Da questo lato della statale sono presenti sia l'immissione di Via Pianazzo, regolata mediante impianto semaforico, sia numerosi accessi ad abitazioni private, poste subito a monte dell'immissione stessa. A valle di Via Pianazzo, invece, è presente un grande parcheggio a servizio dell'area commerciale posta in adiacenza alla SS72.

Al fine di rendere più sicura l'intera zona, anche in considerazione della scarsa visibilità in immissione da Via Pianazzo a causa della presenza delle suddette abitazioni, il progetto prevede la definizione di una completa nuova configurazione.

In particolare, il progetto, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata, prevede la realizzazione di apposite corsie specializzate di decelerazione e accelerazione per la sola direzione Rimini, da realizzarsi dislocate l'una rispetto all'altra a causa della mancanza di spazio del contesto estremamente vincolato.

Inoltre, anche grazie all'inserimento di una nuova bretella che corre parallela alla statale, nel progetto è stata inserita una nuova rotatoria in corrispondenza della sua intersezione con Via Pianazzo. Le dimensioni più ridotte di questa rotatoria rispetto alle altre presenti nel progetto sono dovute al fatto che essa non interessa direttamente la SS72 bensì le viabilità secondarie. Nello specifico, essa è definita da un diametro esterno di 27 m.

La strada di Via Pianazzo, per il cui accesso sulla statale è prevista la chiusura, sarà comunque mantenuta fruibile, con lo scopo di garantire l'accessibilità ad una parte delle abitazioni poste in adiacenza alla SS72.

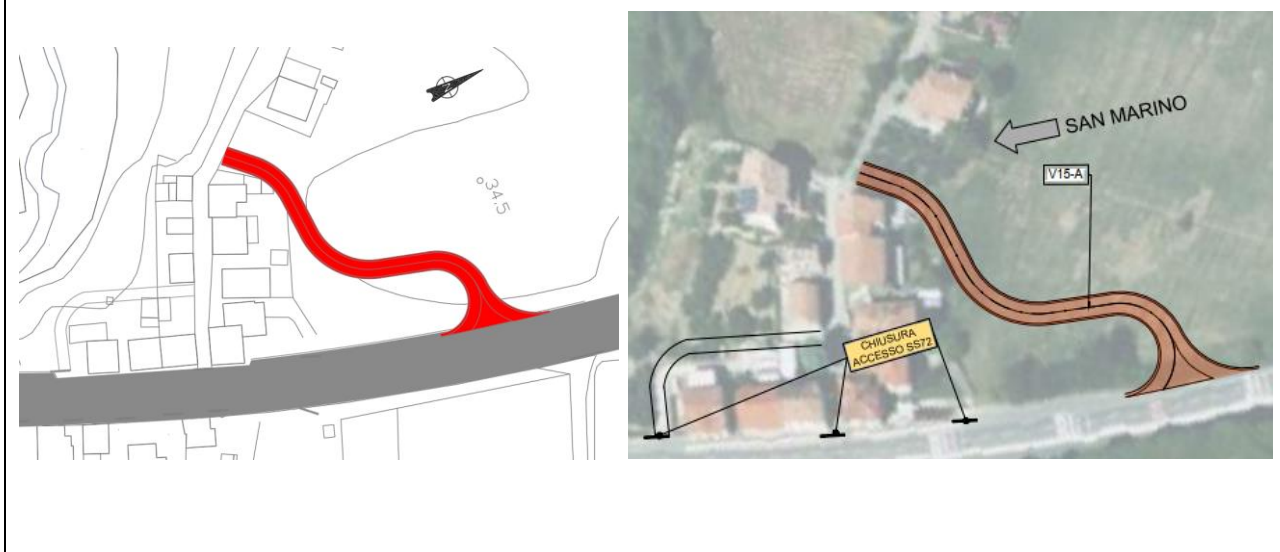


### **Intervento 15 – Innesto Nord Fornace Marchesini**

L'intervento in oggetto si colloca in corrispondenza dell'agglomerato urbano situato in stretta adiacenza ai due lati della SS72 in corrispondenza del km 5+500 circa. Nello specifico l'intervento V15 si riferisce a quanto presente sul lato nord della statale.

Allo stato attuale l'accesso alle numerose abitazioni di cui sopra è garantito tramite un tratto cieco della Via Consolare Rimini-San Marino che si innesta direttamente sulla statale in un punto caratterizzato da una totale mancanza di visibilità. Tale circostanza è dettata sia dalla presenza degli edifici posti in stretta adiacenza alla strada, sia dal fatto che tale immissione si trovi sul lato interno di una curva della SS72.

Nella configurazione di progetto, l'intersezione della Via Consolare viene chiusa (così come un'altra più piccola posta immediatamente più a ovest) e sostituita da una nuova viabilità: questa, dopo aver aggirato l'agglomerato urbano, si immetterà a sua volta sulla SS72, ma in un punto situato più a est, in cui il numero minore di vincoli esistenti può garantire una migliore visibilità durante la manovra di svolta. Tale configurazione rende lo stato di progetto più sicuro e funzionale di quello attuale.



### **Intervento 16 – Collegamento Sud Fornace Marchesini**

L'intervento in oggetto si colloca in corrispondenza dell'agglomerato urbano situato in stretta adiacenza ai due lati della SS72 in corrispondenza del km 5+500 circa. Nello specifico l'intervento V16 si riferisce a quanto presente sul lato sud della statale.

Allo stato attuale l'accesso di numerose abitazioni di cui sopra avviene direttamente lungo la SS72, creando quindi un contesto estremamente pericoloso.

Nella configurazione di progetto la totalità degli accessi diretti viene chiusa e convogliata a tergo delle abitazioni: da questo lato infatti, è prevista la realizzazione di una nuova viabilità che, correndo parallelamente alla statale lungo il vecchio sedime della linea ferroviaria, si innesterà rispettivamente su Via del Poggio a sud e su un tratto della Via Consolare Rimini San Marino a nord.



### **Intervento 17 – Rotatoria su Via del Poggio**

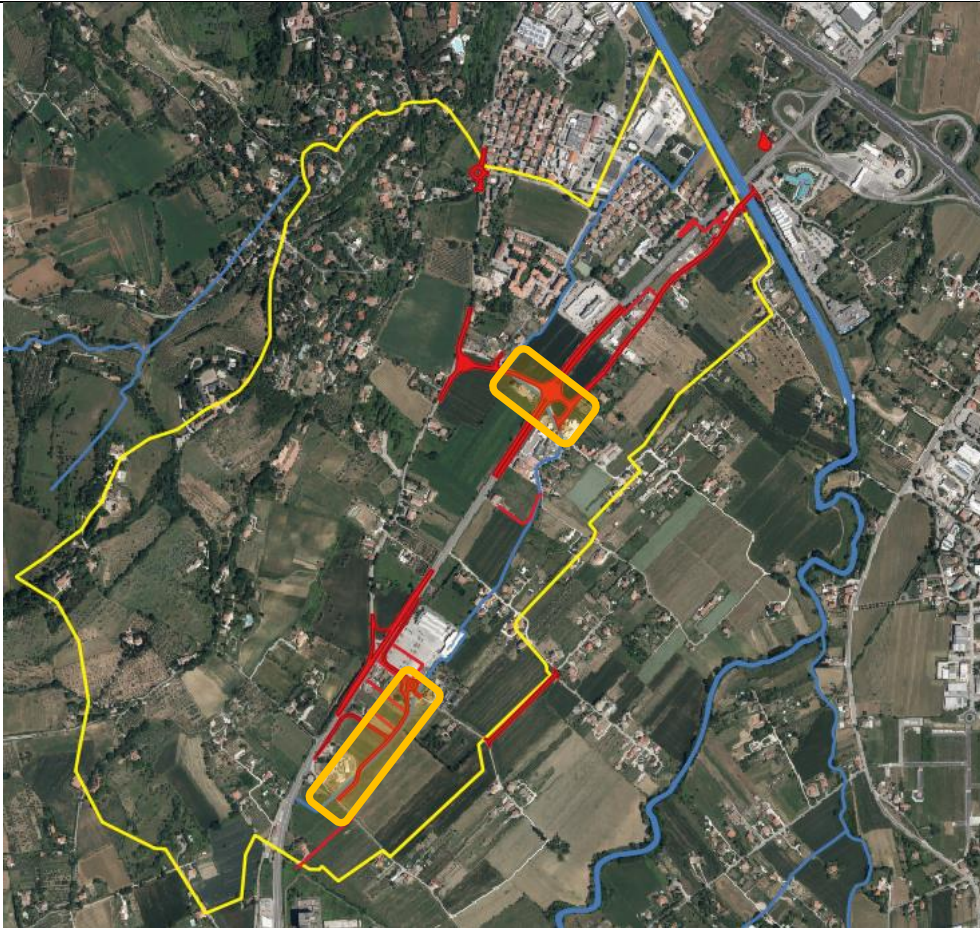
Il presente intervento si colloca in corrispondenza dell'intersezione fra la SS72 e Via del Poggio al km 5+900 circa.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria a quattro rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente; in particolare, i rami in ingresso dalla SS72 presentano una doppia corsia, mentre quelli di Via del Poggio sia da nord che da sud sono a corsia singola. La rotatoria è caratterizzata da un diametro esterno di 40 m: tale dimensionamento è stato estremamente vincolato dal contesto urbano presente allo stato attuale.

L'intervento sul ramo sud di Via del Poggio prevede anche l'allargamento della viabilità esistente con una sezione a doppio senso di marcia fino all'intersezione con il nuovo Prolungamento di Via Pascoli (S08) posto subito più ad est.

Sul lato nord della nuova rotatoria, il progetto prevede la realizzazione di una nuova passerella pedonale, in modo da garantire la sicurezza dell'attraversamento che allo stato attuale non è regolato in alcun modo.





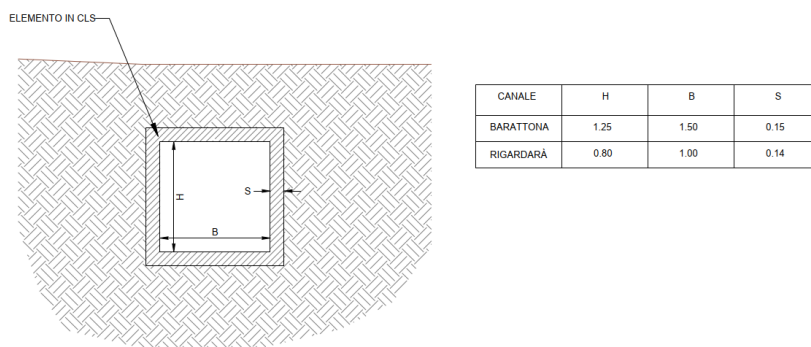
**Figura 63 – Canale Barattona (in giallo il bacino afferente) con interventi di progetto. La tombinatura verrà realizzata in corrispondenza della zona retinata in arancione.**

Inoltre, in corrispondenza degli interventi 8 e 16, risulta in affiancamento alle viabilità di progetto il canale Rigardarà (parzialmente tombato prima dell'attraversamento della statale). Verranno quindi adeguati i manufatti di attraversamento esistenti (DN600 in via del Poggio) con scatolari di base 1,00 m e altezza 0,80 m, al fine di migliorare il funzionamento del nodo idraulico.



**Figura 64 – Canale Rigardarà (in giallo il bacino afferente) con interventi di progetto. La tombinatura verrà realizzata in corrispondenza della zona retinata in arancione.**

**SCATOLARE IN CLS - scala 1:25**



**Figura 65 Sezioni tipologiche scatolari idraulici di progetto**

Infine, in corrispondenza del ramo di innesto nord della rotatoria dell'intervento 12, verrà adeguato l'attuale attraversamento idraulico sul fosso Barigello, al fine di migliorarne il deflusso idraulico.





**Figura 66 – Localizzazione fosso Barigello con interventi di progetto**

La configurazione attuale presenta un attraversamento idraulico in muratura a semicerchio di raggio circa 1 m, con sponde fortemente vegetate. L'intervento di progetto prevede l'installazione di due scatolari 300 x 300 cm per adeguare l'interferenza alle normative idrauliche vigenti e migliorare la sicurezza idraulica dell'area. L'impatto visivo di tali manufatti verrà mitigato mediante la piantumazione di essenze arboree autoctone, similari a quelle esistenti.



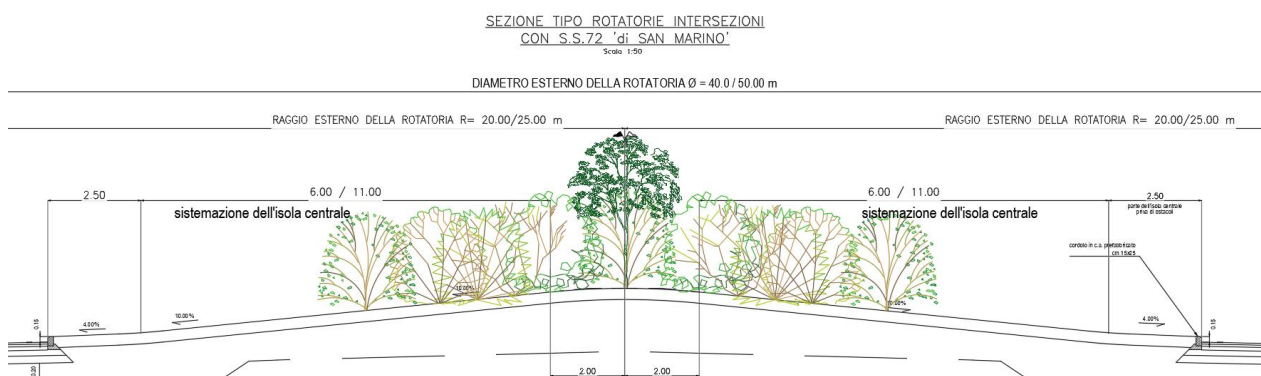
**Figura 67 – Attraversamento attuale sul fosso Barigello**

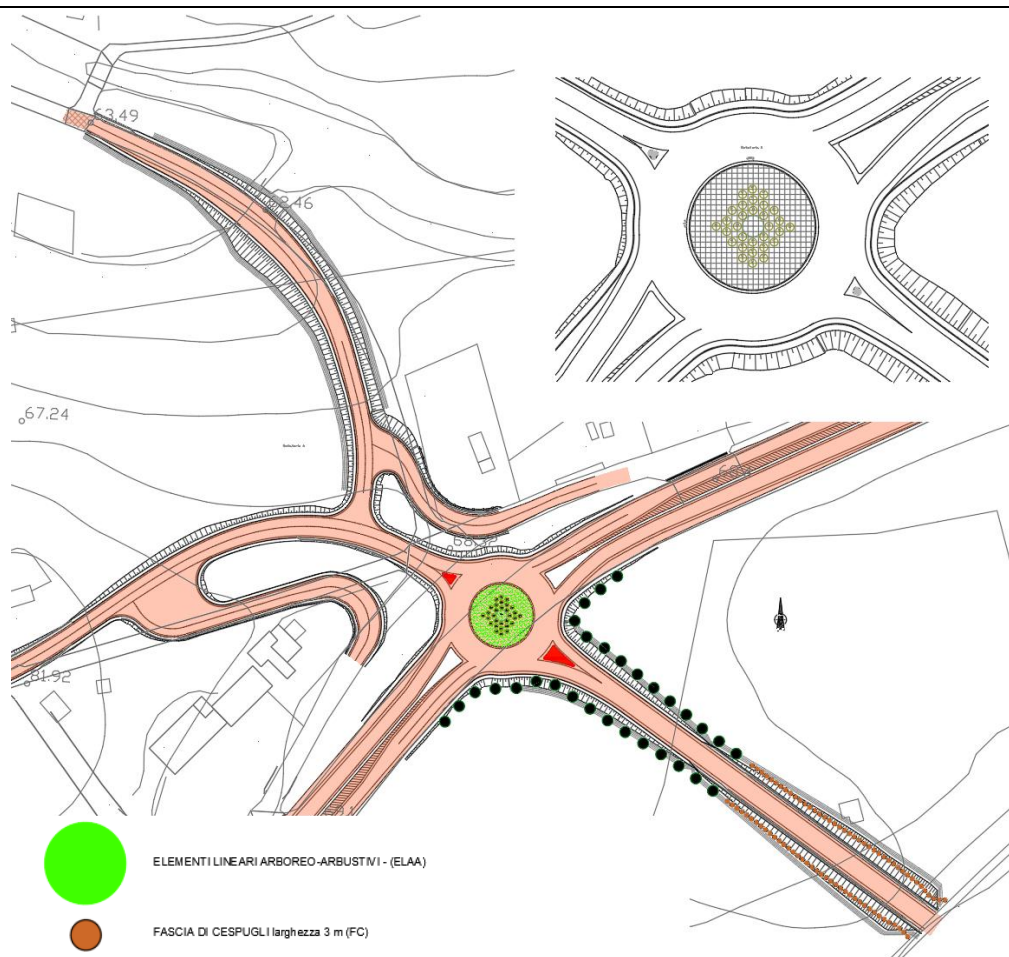
## OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Come riportato negli elaborati allegati "Planimetria opere di mitigazione rotatorie" per quanto riguarda le opere di rinverdimento si prevedono due tipologie di intervento:

- rinverdimento in corrispondenza delle rotatorie;
- rinverdimento lungo linea in corrispondenza dell'intervento 12;
- ove possibile riqualificazione mediante rinverdimento delle eventuali viabilità dismesse non necessarie agli accessi a proprietà private e commerciali.

Per quanto riguarda le opere a verde previste in corrispondenza delle rotatorie si riporta a titolo esemplificativo la sistemazione prevista per l'intervento 12, che prevede la piantumazione di alberi e cespugli sia nell'isola centrale che lungo la nuova viabilità.





**Figura 69 – Rinverdimento in corrispondenza intervento 12**

La fascia di cespugli verrà utilizzata per il mascheramento della sede stradale in trincea. Sarà costituita da arbusti e cespugli (Olivello spinoso, Crespino, Sanguinella, Pallon di maggio, Viburno e Corniolo), con un andamento ad onda, in modo tale da rendere più vario il paesaggio. La fascia crea un corridoio ecologico, che permette il passaggio della fauna e dell'avifauna.

L'elemento lineare arboreo/arbustivo verrà utilizzato per il mascheramento della sede stradale in rilevato che sarà effettuato mediante l'inserimento di specie arboree e arbustive (Pioppo nero varietà italiana, Arbusti/cespugli: Olivello spinoso, Crespino, Sanguinella, Pallon di maggio, Viburno e Corniolo), disposte in filare ed intervallate tra loro in modo da rendere meno monotono il paesaggio, inoltre, crea un corridoio ecologico, che permette il passaggio della fauna e dell'avifauna.

L'impianto di illuminazione pubblica proposto lungo la strada S.S.72 è finalizzato ad aumentare la sicurezza stradale garantendo un basso impatto ambientale sia in termini di consumi elettrici sia in termini di inquinamento luminoso. Il controllo dell'inquinamento luminoso è finalizzato sia al risparmio energetico che alla salvaguardia dell'ambiente notturno, del paesaggio, della biodiversità, degli equilibri ecologici e della salute umana ed a consentire attività culturali-ricreative. Per questo motivo il flusso luminoso non indirizzato verso l'ambito da illuminare o emesso sopra l'orizzonte dagli apparecchi di illuminazione di un impianto pubblico deve essere il più possibile contenuto.

Negli interventi che prevedono la realizzazione di nuove viabilità di rammaglio, i tratti di strada esistenti che non saranno più necessari all'accesso alle proprietà private e alle attività commerciali verranno riqualificati mediante rinverdimento al fine di compensare gli allargamenti della fascia stradale previsti dal progetto (si vedano gli elaborati allegati "Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento"). Di seguito si riporta a titolo di esempio la sistemazione prevista in corrispondenza dell'intervento 7, dove verrà dismesso il tratto di Via Montevecchio a ridosso dell'incrocio esistente, sostituito dal nuovo ramo di ingresso in rotonda.



**Figura 70 – Intervento 7: confronto stato attuale (sulla sinistra) e di progetto (sulla destra) con mitigazione a verde del tratto stradale dismesso.**

## **CANTIERIZZAZIONE**

La scelta delle aree di cantiere da occupare temporaneamente è stata orientata verso zone agevoli da raggiungere, di bassa fruizione percettiva, pressoché pianeggianti e da non sottoporre a importanti operazioni di recupero ambientale a conclusione dell'attività realizzativa.

Delle tre aree di cantiere previste, solo quella a supporto della demolizione e realizzazione del ponte di Via Barattona si trova in un'area vincolata essendo compresa in una *zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua*, si consideri tuttavia che l'occupazione di tale area (attualmente adibita a parcheggio) sarà solo temporanea e al termine delle attività verrà ripristinata alle condizioni attuali.

I criteri adottati per lo studio della cantierizzazione hanno tenuto conto dei seguenti principi:

- minimizzazione degli impatti causati dai movimenti di materiali lungo la viabilità stradale esistente;
- utilizzo di aree a basso/nullo pregio ambientale e comunque in grado di consentire l'espletamento delle attività previste;
- utilizzo, ove possibile, di siti già compromessi a fini cantieristici con successiva riambientalizzazione;
- rigorosa applicazione delle norme di sicurezza;
- prossimità a vie di comunicazione accessibili;
- possibilità di allaccio alla rete idrica ed energetica.

Il cantiere base (km 2+500 della SS72) dovrà contenere le seguenti funzioni minime:

- locali uffici per la Direzione del cantiere e per la Direzione Lavori;

- spogliatoi e servizi igienici per gli addetti ai lavori;
- locali magazzino;
- area di stoccaggio dei materiali;
- area per la raccolta differenziata dei rifiuti,
- parcheggio per i mezzi degli addetti e per i mezzi pesanti impegnati nei lavori.

Tale area è finalizzata ad attività di supporto logistico, in quanto, in ragione dei ridotti fabbisogni e proprio al fine di limitare i potenziali impatti indotti dalle lavorazioni, si è ritenuto opportuno prevedere che la fornitura di materiali (conglomerati cementizi e bituminosi, prefabbricati in cls, etc.), venga attivata da impianti esistenti e autorizzati, localizzati nelle vicinanze.

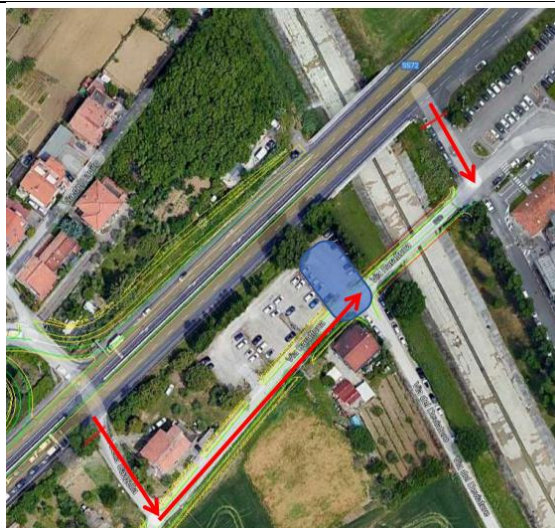
Attualmente l'area parcheggio risulta essere sottoutilizzata, in relazione della grande superficie a disposizione. L'area è facilmente raggiungibile sia dalla SS 72 che dalla Via Pianazzo, risulta pavimentata in conglomerato bituminoso ed è priva di alberature. La superficie del parcheggio misura nel suo complesso circa 13.200 mq, il progetto prevede un'occupazione temporanea di circa 4.000 mq dell'area.



**Figura 71 – Ortofoto con evidenziata la porzione del parcheggio da destinare a cantiere base (polilinea rossa tratteggiata)**

In considerazione dell'estensione dell'intervento, dell'ubicazione delle opere di progetto e del sistema di accessibilità e di mobilità all'interno del cantiere, si prevede anche la realizzazione di due cantieri operativi principali.

La prima area individuata si trova in prossimità del Ponte di Via Barattona che dovrà essere demolito e ricostruito, raggiungibile dalla SS72 e di estensione di circa 1600 mq. Si tratta di un terreno pianeggiante, attualmente adibito a parcheggio con superficie sterrata.



**Figura 72 – Ortofoto con evidenziata la porzione del parcheggio da destinare al cantiere operativo (area blu) e viabilità di accesso**

Un'altra area posta al km 4+050, in posizione più baricentrica, sarà disponibile per consentire lo stoccaggio dei materiali. Quest'area (1200 mq), corrisponde al sedime terminale della Via Montevocchio e alla area interclusa tra il vecchio tracciato e il nuovo, necessario per rendere possibile l'innesto corretto alla nuova rotatoria della via Amola. Tale area sarà a fine intervento recuperata dal punto di vista ambientale ed eventualmente ceduta ai proprietari dei fondi agricoli confinanti.



**Figura 73 – Ortofoto con evidenziata la porzione di area da destinare al cantiere operativo (area retinata in rosso)**

Alla conclusione dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, infatti, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti di cantiere e della relativa viabilità, nonché

quelle soggette a movimentazione delle terre (scavi, riporti, ecc.) nell'intorno dell'asse viario di progetto, verranno restituite alla destinazione d'uso attuale.

A tale proposito, infatti, si evidenzia come l'asportazione di suolo e della relativa copertura vegetale può comportare fenomeni di erosione accelerata, variazioni nella permeabilità dei terreni (con maggiori rischi nei riguardi dell'inquinamento), nonché minori capacità di ritenzione delle acque meteoriche.

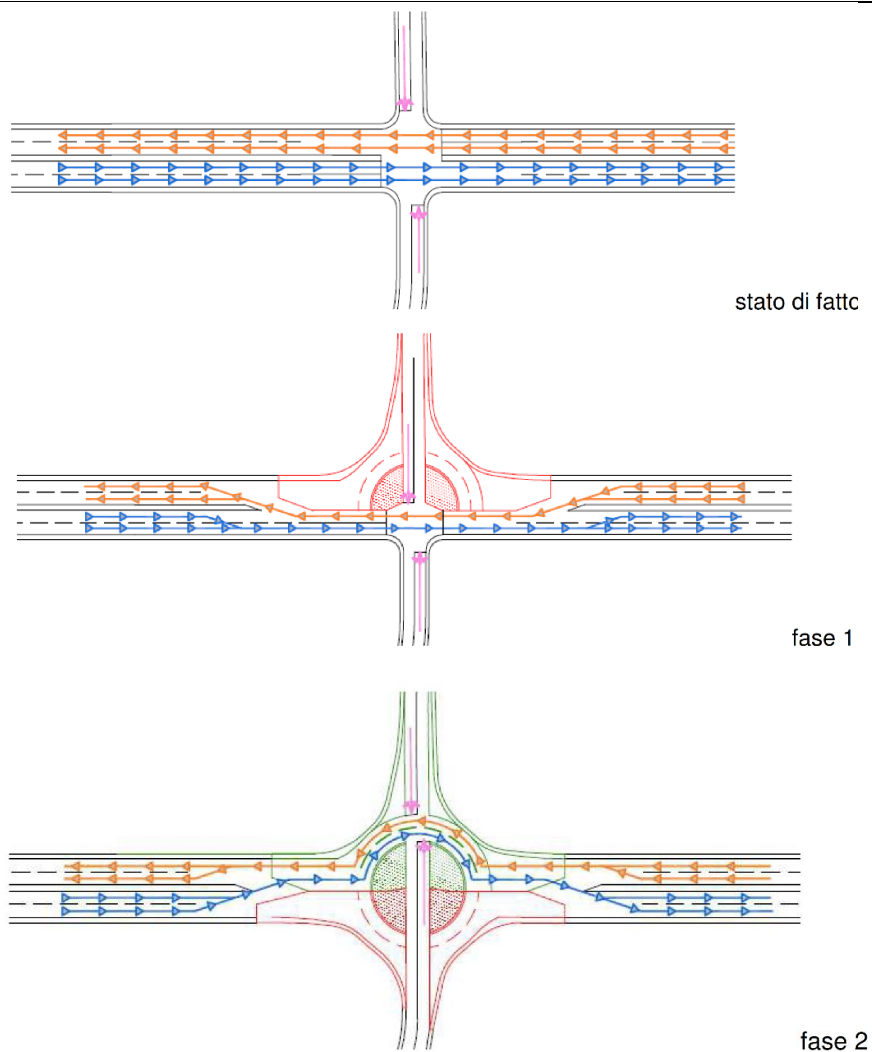
Al termine della fase di cantiere, si procederà dunque alla ricostruzione e ricompattazione del terreno asportato, alla ricostruzione del manto superficiale erboso, oltre che alla semina e/o rimpianto di essenze arbustive ed arboree, con le modalità che vengono di seguito indicate:

- estirpazione delle piante infestanti e ruderali che si sono insediate durante le fasi di lavorazione;
- ripristino del suolo, che consisterà nella rippatura o nell'eventuale aratura profonda da eseguire con scarificatore, fino a 60-80 cm di profondità, laddove si dovesse riscontrare uno strato superficiale fortemente compattato, al fine di frantumarlo per favorire la penetrazione delle radici e l'infiltrazione dell'acqua;
- apporto di terra di coltivo su tutti i terreni da sistemare, a costituire uno strato dello spessore di 30cm circa.

Elemento fondamentale per la funzionalità dei cantieri è la loro accessibilità, definita in funzione del mezzo di trasporto utilizzato: per quanto riguarda i lavori in oggetto, vengono considerati come mezzi per l'approvvigionamento del materiale gli autocarri.

La definizione dei percorsi dei mezzi d'opera è stata effettuata in modo tale da minimizzare il coinvolgimento di aree urbane e ricettori potenzialmente sensibili, utilizzando il più possibile il tracciato stesso dell'opera in corso di realizzazione e, in seconda battuta, la viabilità esistente, privilegiando ove possibile le tratte extraurbane.

Di seguito sono riportate le fasi tipologiche della realizzazione delle rotatorie, sulla base di situazioni similari, che verranno adattate per ogni intervento specifico.



Durante la predisposizione del piano di sicurezza saranno previste le idonee misure di sicurezza per il mantenimento in esercizio della viabilità esistente.

Gli impatti in fase di costruzione, determinati dalla realizzazione delle opere sul **traffico** veicolare direttamente correlato ad esse (trasporto materiali di scavo, approvvigionamento dei materiali al cantiere ecc.), in considerazione delle tipologie di opere e lavorazioni e delle caratteristiche del contesto sono da considerarsi bassi e/o non significativi. In particolare, il traffico di mezzi pesanti indotto dalla fase di costruzione comporterà il transito massimo di 2 veicoli/ora. Lo studio del traffico indica che il flusso orario dei mezzi pesanti nel momento di punta (8-9 del mattino) in corrispondenza della zona meno trafficata (rotatoria su SP49) è pari a 120 veicoli pesanti/ora per ciascuna delle corsie di marcia. Ipotizzando un valore medio orario di transiti di mezzi pesanti pari al 50% del flusso dell'ora di punta, si ottengono 60 mezzi pesanti/ora per corsia di marcia. Pertanto, l'aggravio massimo dovuto ai mezzi di cantiere (2 mezzi/ora) è pari al 3% dell'attuale traffico di mezzi pesanti.

Tra le lavorazioni da realizzare vi è la necessità di demolire e ricostruire il ponte che si trova al limite tra Via Barattona e Via del Terrapieno. In particolare, tale lavorazione verrà effettuata nei periodi di secca del Torrente Ausa in modo da non interferire con il normale regime idraulico del torrente stesso.



Per arginare il problema delle macerie/detriti derivanti dalle demolizioni, che potrebbero depositarsi sul letto del torrente, si prevede di realizzare un impalcato in tubi Innocenti posizionato al di sotto delle campate. L'impalcato verrà demolito attraverso delle pinzatrici che taglieranno in pezzi di dimensione ridotta gli elementi strutturali, per poter, attraverso gru a tralicci, essere posizionati su mezzi pesanti per il trasporto verso i siti di conferimento finale, dove gli elementi verranno meccanicamente frantumati e cerniti i materiali acciaiosi e calcestruzzi.

## PROGRAMMA LAVORI

Il cronoprogramma dei lavori è stato sviluppato con lo scopo di contenere al massimo i tempi di realizzazione delle opere, al fine di ridurre i disagi, senza venire meno ai principi della sicurezza, eliminando le sovrapposizioni di attività la cui sinergia possa dare origini a rischi e pericoli, altrimenti non evidenziabili. Il programma lavori prevede che l'opera sia eseguita in un arco temporale di 2 anni, impegnando 700 gg (si veda in merito il documento T00CA00CANET01 *Cronoprogramma* presente tra gli elaborati allegati).

## BILANCIO TERRE

Per quanto riguarda il bilancio delle materie si consideri che il progetto prevedere:

- conferimento a discarica di circa 150.000 mc di materiale da scavo;
- approvvigionamento di 40.000 mc di materiali per rilevati da cave di prestito;
- approvvigionamento di 5.500 mc di terreno vegetale.

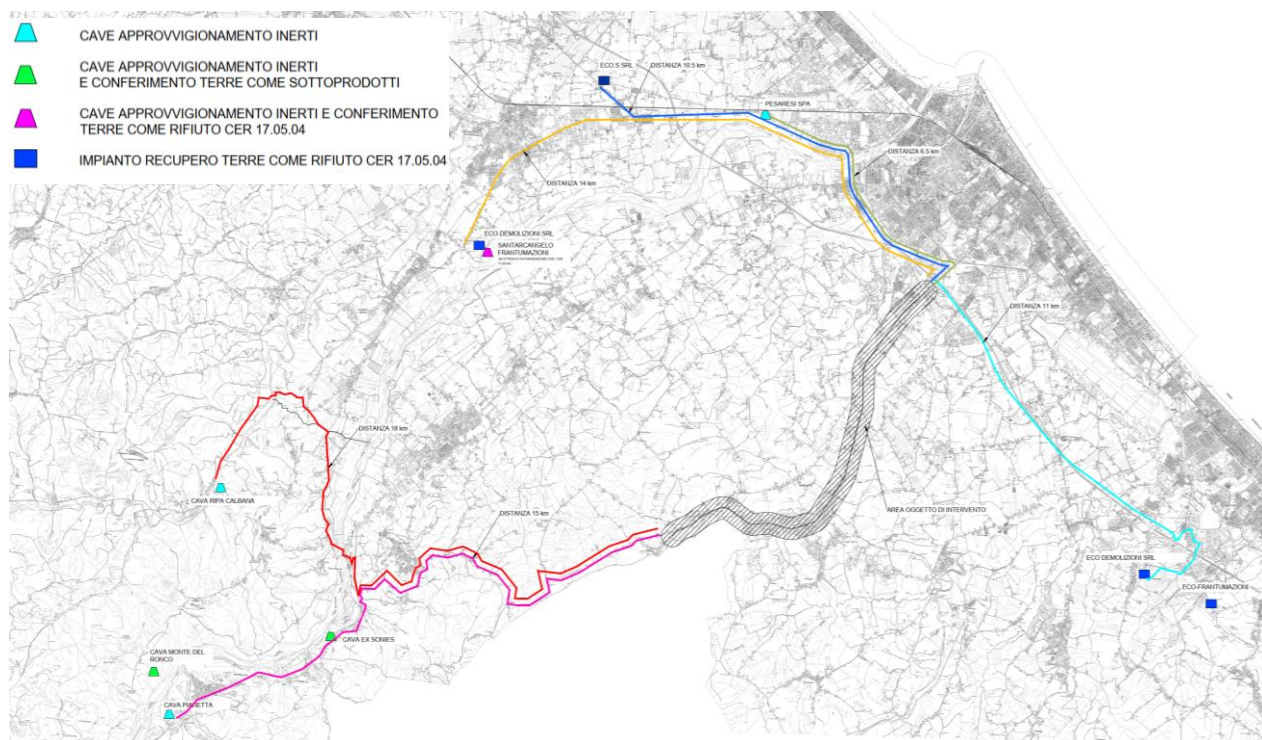
Le indagini eseguite hanno permesso di individuare i seguenti centri di recupero autorizzati ad accettare terre e rocce da scavo classificate come rifiuto con codice CER 17.05.04.

SITO	LOCALIZZAZIONE	Distanza dal cantiere
Comer Bellaria srl	Via Damiano Chiesa 2, Bellaria-Igea Marina (RN)	10 km
Eco Demolizioni srl	Via Raibano 21, Coriano (RN)	20 km
Eco-frantumazioni srl	Via Cella Raibano 13, Misano Adriatico (RN)	20 km
Eco Demolizioni srl	Via Bianchi, Santarcangelo di Romagna (RN)	5 km
Santarcangelo Frantumazioni	Via Bianchi, Santarcangelo di Romagna	5 km

Per il materiale da scavo gestito come sottoprodotto sono stati individuati i seguenti siti:

SITO	LOCALIZZAZIONE	Distanza dal cantiere
EMIR spa	SS 258 Marecchiese – Verucchio (RN)	15 km
Mattei srl	Località Pianacci, Comune di San Leo (RN)	22 km

SITO	AUTORIZZAZIONE	SCADENZA
Comer Bellaria srl	R5-R13 (n. DET-AMB-2018-3192 del 22/06/2018)	22/06/2033
Eco Demolizioni srl (Coriano)	R5-R13 (n. DET-AMB-2017-408 del 27/01/2017 e n. DET-AMB-2018-3626 del 16/07/2018 n. DET-AMB-2018-3930 del 31/07/2018 n. DET-AMB-2019-1838 del 11/04/2019)	26/01/2027
Eco-frantumazioni srl	R5-R12-R13 (n. DET-AMB-2020-6431 del 31/12/2020)	31/12/2030
Eco Demolizioni srl (Misano)	R5 (n. DET-AMB-2022-509 del 04/02/2022)	04/02/2032
Santarcangelo Frantumazioni	R5-R13 (n. DET-AMB-2018-6589 del 03/12/2018)	27/10/2032



**Figura 74 – Planimetria ubicazione cave e discariche**

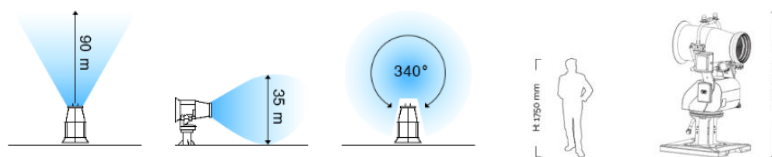
## **IMPATTI E MISURE DI MITIGAZIONE**

### **FASE DI CANTIERE**

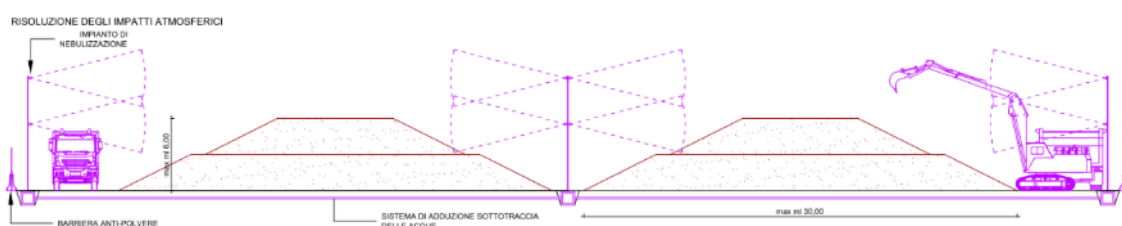
In merito alla **produzione di polveri** va tenuto presente che la strada in oggetto attraversa aree prevalentemente produttive, ai limiti dei centri abitati, e aree agricole. Allo scopo di evitare la potenziale alterazione dei livelli di qualità dell'aria, determinata dall'eventuale emissione delle polveri prodotte, verranno previste le modalità operative e gli accorgimenti di seguito indicati:

- copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali, tramite teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza;
- pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche d'acqua;
- rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione;
- predisposizione di impianti a pioggia per le aree eventualmente destinate al deposito temporaneo di inerti;
- posa in opera di barriere antipolvere di tipo mobile, in corrispondenza dei ricettori più esposti agli inquinanti atmosferici, ove necessario.

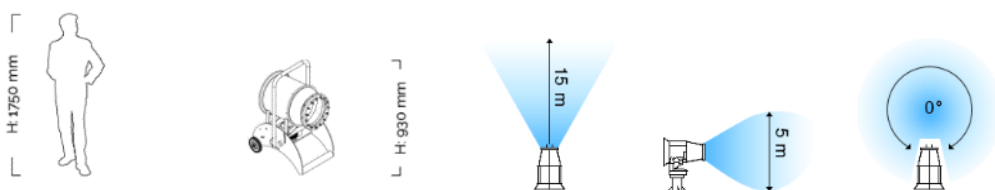
Per la bagnatura dei cumuli si prevede l'uso di nebulizzatori/cannoni in grado di sparare nell'ambiente microgocce d'acqua che catturano, inglobano e fanno precipitare la polvere al suolo. Tale sistema può essere gestito da remoto. Durante la realizzazione dei lavori lungo linea tale caratteristica consentirà di ridurre la presenza dei mezzi gommati normalmente utilizzati per le operazioni di bagnatura.



**Figura 75 – Macchina nebulizzatrice Tipo A per Cantieri Fissi e Aree di Lavorazione**



**Figura 76 – Impianto di nebulizzazione e innaffiatura per Cantieri Fissi e Aree di Lavorazione**



**Figura 77 - Macchina nebulizzatrice Tipo B per cantieri mobili lungo linea**

Per i mezzi in uscita dai cantieri fissi e dalle aree di lavorazione, si procederà al lavaggio delle polveri e alla pulizia con acqua degli pneumatici tramite impianti dislocati in aree specificatamente predisposte.

Per quanto attiene l'impatto con le acque superficiali si evidenzia che in corrispondenza del torrente Ausa è prevista la demolizione di un ponte esistente. Tale operazione verrà svolta cercando di limitare per quanto possibile la dispersione delle polveri all'interno del corso d'acqua. In corrispondenza dei fossi interferiti dalla strada si prevedono interventi di ricostruzione di tombini idraulici e di consolidamento spondale. Relativamente ai **corpi idrici sotterranei**, vista la natura degli interventi e l'assenza di scavi profondi (si prevedono infatti esclusivamente lo scotico per la realizzazione della viabilità) l'impatto, sia qualitativo che quantitativo è da considerarsi molto basso.

Al fine di ridurre eventuali contaminazioni di **suolo e acque** verranno adottati i seguenti accorgimenti:

- durante le fasi di getto del calcestruzzo, allo scopo di evitare la dispersione di acqua mista a cemento, si prevede di recapitare le acque di supero in apposite vasche impermeabili, che saranno

predisposte nelle vicinanze delle opere da realizzare. Le acque verranno fatte decantare, per consentire la sedimentazione delle sostanze inquinanti e il successivo deflusso nell'ambiente;

- le terre e rocce da scavo e i rifiuti solidi legati alla realizzazione dell'opera (quali imballaggi dei materiali da costruzione e rifiuti di varia natura prodotti nei cantieri), verranno gestiti direttamente dall'impresa esecutrice;
- i rifiuti non pericolosi ed i rifiuti pericolosi, in attesa del loro conferimento in impianti di recupero/discardia, verranno temporaneamente depositati in modo ordinato in appositi spazi, adeguatamente delimitati e identificati all'interno del cantiere. Dovrà pertanto essere presente una zona per il deposito temporaneo dei rifiuti.
- durante la fase di mobilitazione delle terre, il terreno può essere facilmente dilavato dalle acque meteoriche, pertanto si dovranno contenere le zone interessate dalla movimentazione dei mezzi entro i limiti strettamente necessari alle lavorazioni;
- nelle aree di stoccaggio di materiali e/o depositi tecnologici (oli, carburanti, etc.) e/o lavorazioni industriali (officina, disoleatore, deposito o presenza di trasformatori, etc.) i terreni saranno opportunamente impermeabilizzati;
- al fine di prevenire l'alterazione del suolo, eventuali acque e fanghi di lavorazione andranno opportunamente raccolti e depositati separatamente da altri materiali, quindi caratterizzati ed eventualmente mandati a discarica ovvero opportunamente trattati ai fini di un loro eventuale riutilizzo.

Le azioni di progetto produrranno una perdita di suolo esclusivamente nelle aree di adeguamento della viabilità esistente, dove il suolo non potrà essere ripristinato. Va considerato comunque che l'occupazione di nuovo suolo riguarda superfici non particolarmente estese, in relazione all'estensione dell'intervento in oggetto, e corrisponde a terreni, localizzati per lo più ai bordi della strada statale esistente. Durante la fase iniziale delle operazioni di cantierizzazione di tutte le aree interessate, verrà opportunamente effettuato lo scotico del suolo che verrà accantonato in cumuli. Questi saranno adeguatamente inerbiti al fine di essere protetti da fenomeni di dilavamento. Il suolo così preservato sarà impiegato per le successive operazioni di sistemazione del verde. Per quanto attiene il sottosuolo non si stimano modifiche morfologiche significative in funzione alle azioni di progetto dal momento che le minime operazioni di scavo previste non interagiscono con la dinamica morfo-evolutiva del territorio.

L'impatto sulla **vegetazione, flora e fauna** sono da considerarsi molto bassi in quanto gli interventi, che insistono prevalentemente sul sedime stradale esistente, comporteranno minime modifiche dell'attuale tracciato stradale. Si prevede l'occupazione di aree libere esclusivamente per la realizzazione della viabilità di rammaglio. In particolare:

- per la realizzazione delle rotatorie, degli innesti e degli allargamenti della strada, si prevede la ricostruzione e la ricompattazione del terreno asportato, la ricostruzione del manto erboso, oltre che la semina e/o reimpianto di specie arbustive ed arboree;
- si avrà cura di non chiudere o ostruire passaggi e/o attraversamenti esistenti, al fine di evitare che animali di piccola e media taglia siano costretti a tentare l'attraversamento della statale;

- se nel corso delle attività di movimentazione terra venissero alla luce animali in letargo o cucciolate, si avrà cura di trasportarli in luoghi idonei e simili a quello in cui sono stati trovati;
- nelle aree di cantiere si dovrà evitare di lasciare al suolo rifiuti organici in modo tale da non attirare animali all'interno di quest'area;
- ridurre al minimo la diffusione di specie alloctone, evitando di lasciare superfici prive di vegetazione per lunghi periodi, e ripristinando la copertura erbacea il prima possibile.

Rispetto agli impatti sul **paesaggio** in fase di costruzione, vista la reversibilità delle opere legate alla cantierizzazione e soprattutto la localizzazione delle aree di cantiere, gli impatti sono da considerarsi bassi.

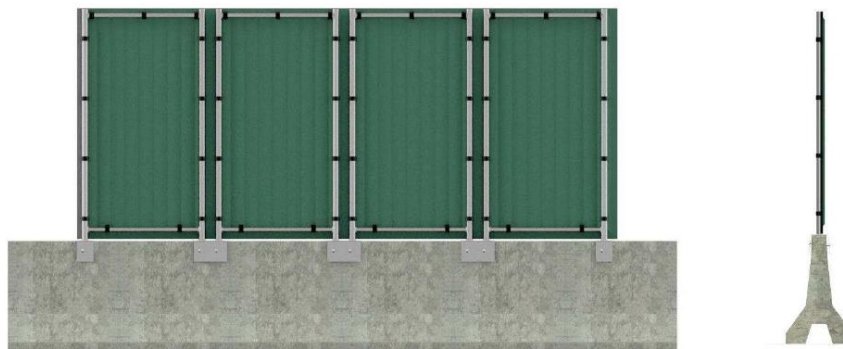
Per ridurre e controllare gli impatti sul **rumore** delle attività di costruzione delle opere in progetto:

- si conterranno gli orari di attività all'interno delle fasce lavorative indicate dai comuni di competenza, evitando gli orari serali e, soprattutto, quelli notturni;
- i soggetti potenzialmente più esposti dovranno essere avvertiti e costantemente informati riguardo alle tipologie di attività, alle metodologie di lavorazione e alla tempistica e durata delle stesse;
- quando il mezzo sosta in folle per tempi apprezzabili il motore verrà spento;
- i carter, ripari o elementi di lamiera della carrozzeria saranno tenuti chiusi e saldamente bloccati;
- non verranno manomessi i dispositivi silenziatori dei motori;
- i rumori generati dall'attrezzo lavoratore non saranno l'azionati a vuoto;
- le attrezzature saranno correttamente mantenute e utilizzate, in conformità alle indicazioni del fabbricante, al fine di limitarne la rumorosità: operazioni di lubrificazione per eliminazione degli attriti, sostituzione dei pezzi usurati, controllo e serraggio delle giunzioni, ecc.
- i rischi derivanti dall'esposizione a rumore saranno ridotti al minimo, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico, mediante misure tecniche, organizzative e procedurali concretamente attuabili, privilegiando gli interventi alla fonte;
- gli eventuali interventi di mitigazione verranno messi in atto in corrispondenza dei cantieri più longevi e stabili, quali quelli per la realizzazione delle rotatorie. Negli altri casi, trattandosi di lavorazioni mobili lungo il tracciato stradale, non è possibile immaginare misure di protezione fisse per i ricettori esposti.

In particolare, nello studio dell'impatto acustico delle lavorazioni dei singoli interventi, è stata identificata la distanza critica all'interno della quale sono altamente probabili superamenti di soglia di 70 dBA.

In sintesi, si evidenzia come la fase di realizzazione delle nuove rotatorie, prolungata nel tempo per effetto delle numerose attività previste, sia in grado di determinare un superamento della soglia critica in un'area di circa 35 m di raggio rispetto all'asse stradale. La fase di lavorazione in linea, più limitate nel tempo per la forte mobilità, si distingue invece per una prima attività a maggiore impatto, quella relativa alla scarifica, in grado di interessare un buffer di ampiezza 50 m per lato rispetto all'asse stradale, seguita da una seconda fase con impatto inferiore che è in grado di investire un buffer di circa 35 m di ampiezza per lato dal centro strada. Dalla lettura dei risultati delle analisi, non si individua alcun ricettore sensibile all'interno delle aree di maggiore criticità.

Nel caso dei cantieri per la realizzazione delle rotatorie è possibile prevedere la realizzazione di un sistema di schermatura del ricettore sulla facciata più esposta dell'edificio, mediante una barriera fonoisolante di altezza complessiva pari a 3 m. La barriera può essere installata su elementi mobili tipo new jersey per consentire lo smontaggio e il successivo trasporto e rimontaggio in funzione degli sviluppi del cantiere. Questo sistema, quindi, può costituire una forma di mitigazione da reimpiegare presso differenti aree in tempi successivi. Per maggiori dettagli si faccia riferimento al documento Relazione acustica della fase di cantiere T00\_IA\_34\_AMB\_RE01.



La demolizione del ponte di Via Barattona, lavorazione più impattante dal punto di vista acustico, verrà realizzata in 10 gg lavorativi. Durante tale fase si provvederà al posizionamento di opportuni schermi antirumore nelle immediate adiacenze dell'area di lavorazione in quanto la potenza sonora caratteristica del martello demolitore elettrico (110 dB(A)) produce in corrispondenza dell'edificio scolastico, posto a 270 m dal ponte, livelli acustici superiori a quelli definiti dalla zonizzazione acustica. Il disagio risulta assai contenuto nel tempo. Si consideri inoltre che indicativamente la realizzazione del ponte avverrà in periodo estivo, coincidente sia con il periodo di magra del torrente Ausa che con la chiusura della scuola. Pertanto, allo stato attuale non si rilevano particolari situazioni di criticità ambientali per l'esecuzione delle attività nelle aree oggetto di intervento.

#### FASE DI ESERCIZIO

Per quanto riguarda la fase di esercizio non si attendono impatti aggiuntivi rispetto alla situazione attuale. L'intervento è volto al miglioramento della sicurezza e renderà lo scorrimento del traffico più fluido lungo l'infrastruttura con conseguenti benefici relativi alle emissioni legate sia agli inquinanti che al rumore. Essendo interventi volti al miglioramento della sicurezza dei fruitori della viabilità esistente non è possibile contemplare lo scenario di non intervento. Perseguendo il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza e fluidità della viabilità, gli interventi previsti non avranno comunque ricadute permanenti negative sugli aspetti ambientali dell'area di progetto, quanto piuttosto concorreranno alla:

- riduzione delle emissioni inquinanti e della pressione acustica, grazie ad un più fluido scorrimento del traffico;
- miglioramento dell'efficienza idraulica del nuovo ponte sul torrente Ausa, ripristino delle attuali condizioni di deflusso in corrispondenza degli esistenti attraversamenti stradali idraulici dei corpi idrici minori e riprofilatura dei canali esistenti per migliorarne le capacità di deflusso;

- miglioramento dell'inserimento paesaggistico dell'opera mediante le opere a verde previste nelle nuove roatorie, lungo alcuni tratti del tracciato di progetto e nelle aree intercluse.

Significative sono, invece, le ricadute positive riconducibili ai seguenti aspetti:

- maggior sicurezza con riduzione dell'incidentalità per effetto dell'adeguamento della piattaforma stradale, della disciplina degli accessi privati, dell'eliminazione degli elementi di pericolo presenti a margine della viabilità esistente;
- razionalizzazione del sistema di raccolta acque di piattaforma e di versante/scarpate, con conseguente eliminazione dei fenomeni di erosione superficiale dei suoli che determinano tra l'altro costanti accumuli di detriti lungo la piattaforma stradale.

Gli interventi di progetto prevedono in generale un aumento della superficie pavimentata rispetto alle condizioni attuali a causa degli adeguamenti necessari. Le **acque meteoriche di dilavamento** della superficie stradale verranno gestite secondo i principi dell'invarianza idraulica e idrologica, per compensare la riduzione di permeabilità del suolo ed evitare criticità del reticolo idrografico esistente.

Non si rilevano situazioni di criticità idraulica in adiacenza alle aree interessate dai lavori, perché gli interventi non modificano lo stato attuale. La presenza di corsi d'acqua interferenti con il tracciato stradale è stata risolta tramite intubamento degli stessi con realizzazione di appropriati tombini. La distribuzione del drenaggio di versante e di piattaforma, ripristinata e migliorata con gli interventi di ricostruzione delle canalette esistenti, non altera né aggrava il carico idraulico relativo alle opere esistenti.

La perdita di **suolo** sarà limitata solo alle aree su cui insistono le viabilità di raccordo, che corrispondono a terreni localizzati ai bordi della strada statale esistente.

Non si prevede alcun impatto su tale componente in fase di esercizio.

Gli impatti sul **sistema naturalistico terrestre** sono dovuti all'allargamento della sede stradale della viabilità principale e secondaria, alla costruzione delle roatorie e alla sistemazione degli innesti presenti.

Il posizionamento degli interventi non comporta impatti significativi sulla componente faunistica presente, in quanto l'intero lavoro, interessa aree ampiamente antropizzate e trafficate e quindi già soggette ad una componente animale scarsa.

Le opere previste andranno ad interessare una **componente vegetale** composta prevalentemente da specie aliene e invasive, in forma arbustiva e arborea, mentre, in minima parte andranno ad interessare delle alberature private e delle formazioni ripariali.

In fase di esercizio lo scorrimento del traffico sarà più fluido lungo l'infrastruttura con conseguenti benefici relativi alle emissioni legate sia agli **inquinanti** che al **rumore**. Per quanto riguarda l'impatto dovuto al rumore in fase di esercizio si consideri che:

- l'eliminazione degli impianti semaforici agevolerà lo scorrimento del traffico in corrispondenza delle intersezioni riducendo i livelli di rumorosità e le emissioni di inquinanti dovuti a frenate e accelerazioni di più veicoli in contemporanea;

- come conseguenza della realizzazione dell'intervento in progetto non si prevede un incremento del traffico.

Non si è sviluppata una modellazione acustica relativa alla fase di esercizio in quanto:

- gli interventi in progetto sono puntuali e non continuativi lungo lo sviluppo dell'infrastruttura;
- un'eventuale analisi di questo tipo rientrerebbe all'interno di un più ampio studio relativo al risanamento acustico dell'intero tratto stradale e non dei singoli interventi attualmente previsti;
- la sostituzione dell'impianto semaforico con una rotatoria all'interno di una modellazione acustica, mediata su un lungo intervallo di tempo (come la fase diurna di durata 16 ore o quella notturna di 8 ore) non è percepita in modo significativo.

Dalle analisi ambientali svolte riguardo le componenti rumore e atmosfera emerge quindi che il progetto non comporta la necessità di inserire opere di mitigazione (ad es. barriere fono assorbenti ecc.).

Non si prevedono impatti sulle componenti **vibrazioni e radiazioni** in fase di esercizio.

Considerando le caratteristiche del contesto e le condizioni di intervisibilità, la tipologia delle opere e la loro ubicazione, corrispondente prevalentemente all'attuale sedime stradale, gli impatti sul **paesaggio** in fase di esercizio sono da considerarsi molto bassi, in quanto si esclude la sussistenza di modifiche dell'assetto percettivo del luogo, sia nei riguardi della visibilità dal contesto alla strada che dalla strada al contesto.

In conclusione, la strada in corrispondenza della quale verranno effettuati gli interventi in progetto è già in esercizio, pertanto non ci saranno impatti aggiuntivi rispetto a quelli attuali in quanto non verranno apportate significative variazioni allo stato di Ante Operam.



<b>6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente</b>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
X Autorizzazione all'esercizio Ci si riferisce all'attuale S.S.72 su cui insiste l'intervento in esame	ANAS SpA
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

<b>7. Iter autorizzativo del progetto proposto</b>	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
X L'intervento verrà sottoposto all'istituto della Conferenza dei Servizi, per l'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta previsti da legge.	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
X Autorizzazione paesaggistica	Comune di Rimini
X Per l'intervento 1a che interessa una <i>Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti</i> sarà richiesto parere	Autorità di Bacino Distrettuale

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	Alcuni interventi ricadono in porzioni di territorio classificate come "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" (Art. 5.4 PTCP provincia di Rimini) e in Fascia perifluviale delle "acque pubbliche". Si è verificato che tali interventi non comporteranno nessun impatto significativo dal punto di vista idraulico e paesaggistico.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	Le aree interessate dagli interventi distano oltre 3 Km, in linea d'aria, dalla costa.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	Il territorio interessato non è di tipo montuoso né accoglie formazioni forestali di rilievo.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	Le aree interessate dagli interventi non interferiscono direttamente con aree protette e sono localizzate ad una distanza tale da non comprometterne la naturalità. L'Area più prossima è il SIC IT4090002 <i>Torriana, Montebello, Fiume Marecchia</i> , che dista, in linea d'aria, circa 6.5 Km. A circa 12.5 km di distanza si trovano anche il SIC IT4090001 <i>Onferno</i> e il SIC-ZPS IT4090003 <i>Rupi e Gessi della Valmarecchia</i> .
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	X	Il progetto non ricade in tale tipologia di zona.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	Le aree di intervento ricadono prevalentemente in aree ai confini degli insediamenti principali, in aree produttive e ai limiti di zone agricole.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<b>X</b>	<input type="checkbox"/>	<p>Gli interventi 0, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 ricadono in "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" (Art. 5.4 del PTCP della provincia di Rimini).</p> <p>Gli interventi 1a, 4 e 6 si trovano inoltre al limite di "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale" (Art. 5.3), in particolare la "Località Covignano".</p> <p>Gli interventi 11, 12 e 16 confinano con aree del "Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico" (Art. 5.1).</p> <p>Questi non comporteranno comunque nessun impatto significativo dal punto di vista ambientale, in quanto si collocano principalmente su tracciati esistenti.</p> <p>In generale gli interventi si collocano in aree a potenzialità archeologica media e bassa.</p> <p>Per quanto riguarda il ponte su Via Barattona e l'attraversamento del fosso Barigello, nella fase di acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica saranno predisposti gli opportuni approfondimenti utili alla valutazione della sussistenza dell'interesse culturale dei manufatti esistenti da parte degli organi competenti del Ministero. Nella successiva fase di Conferenza di Servizi, con la quale verrà richiesta l'autorizzazione paesaggistica, verrà prodotto un paragrafo (o appendice) con le valutazioni disponibili, corredate da opportuna documentazione fotografica.</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento non interferiscono direttamente con produzioni agricole di pregio.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti interferenze dirette con siti contaminati censiti dalla Provincia di Rimini o da ARPAE.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (Variante 2016) non si evincono interferenze tra aree di intervento e aree a rischio frane e/o a rischio idraulico; solamente l'intervento 1a interessa una <i>Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare</i>, per il quale sarà richiesto opportuno parere all'Autortà di Bacino. Inoltre si segnala in corrispondenza del nuovo viadotto sul Torrente Ausa (intervento 5), l'interferenza con aree di esondazione con tempi di ritorno fino a 500 anni.</p> <p>Si vedano in merito le tavole di PAI e PGRA allegate. Grazie al nuovo ponte si prevede un miglioramento nel deflusso delle acque, mediante l'eliminazione delle pile in alveo e il mantenimento della quota di intradosso dell'impalcato rispetto all'attuale, mantenendo il franco richiesto dalla normativa vigente. Si veda la relazione di compatibilità idraulica allegata.</p> <p>Relativamente alle aree alluvionabili dell'Ambito territoriale del Reticolo secondario di Bonifica, alcuni interventi ricadono in ambiti di pericolosità che delimitano le</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
			<p>aree di esondazione per tempi di ritorno fino a 50 anni (P3) e aree soggette ad alluvioni poco frequenti (P2) per tempi di ritorno fino a 200 anni. Dagli strumenti di pianificazione vigenti non emergono comunque particolari limitazioni in tali aree.</p> <p>Nelle aree alluvionabili dell'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica le attività consentite vengono disciplinate dagli Enti Locali, nel caso in esame coincidenti con il Consorzio di Bonifica della Romagna.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	X Zona 2	<input type="checkbox"/>	<p>La classificazione dell'area rispetto alle zone sismiche, ai sensi dell'Ord. 3519/2006, individuata secondo valori di accelerazione di picco. orizzontale su terreno rigido (ag) con probabilità di superamento del 10% (SLV) in 50 anni (periodo di riferimento VR), è attribuibile alla Zona 2.</p>

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<b>X</b>	<input type="checkbox"/>	<p>Alcuni interventi interferiscono con aree di rispetto relative a linee elettriche AAT, AT aerea, MT (sia interrata che in conduttori nudi), Metanodotto in esercizio e di progetto Ravenna-Jesi. Dovranno essere adottate tutte le precauzioni necessarie durante le fasi di scavo.</p> <p>In fase di conferenza dei servizi e nella successiva fase di progettazione esecutiva verranno redatti, in accordo con i gestori dei rispettivi servizi, i singoli progetti di risoluzione delle varie interferenze individuate.</p> <p>Le attività previste non rientrano tra quelle da sottoporre a limitazione per pericolo alla navigazione aerea o per sorgenti laser e proiettori ad alta intensità in vicinanza dell'aeroporto.</p>

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Le opere previste riguardano prevalentemente interventi di adeguamento funzionale della strada esistente che interesseranno zone ove sono presenti intersezioni a raso, innesti con viabilità secondarie e incroci regolati da impianti semaforici. Tali interventi saranno puntuali e determineranno una minimale modifica fisica dei luoghi in relazione principalmente all'uso del suolo.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente. Le opere di rammaglio della viabilità, sono tali da non compromettere in maniera significativa l'ambiente in relazione alla modifica fisica dei luoghi. L'intervento 12 comporterà le modifiche più significative all'attuale assetto viabilistico, tuttavia le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente. Ove possibile verrà effettuata la riqualificazione (con rinvio) delle eventuali viabilità dismesse, non necessarie agli accessi a proprietà private e commerciali. Si vedano le tavole "Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento allegate".</p>
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede l'occupazione permanente di suolo relativo ad aree per lo più in affiancamento all'attuale strada per adeguamento della viabilità esistente. La trasformazione principale di suolo riguarda l'intervento 12 che insiste su aree attualmente agricole. Le superfici occupate per le attività di cantiere saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista della sostenibilità ambientale. Durante l'esercizio della nuova opera non sarà richiesto l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede, in fase di cantiere, la movimentazione di materiali con potenziale immissione in atmosfera di polveri. Grazie agli accorgimenti che verranno adottati l'impatto sarà contenuto.</p>		<p><i>Perché:</i> La realizzazione degli interventi in questione non producono effetti significativi per la salute umana e l'ambiente.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	o percepiti, per la salute umana?			
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Tutti gli scavi che verranno effettuati (opere fondali, scotico, bonifica etc.) produrranno circa 56.500 t di materiali di risulta. In fase successiva si valuterà il riutilizzo del materiale all'interno dello stesso cantiere (sulla base delle caratteristiche del materiale stesso). Il materiale in esubero sarà conferito a discarica. Saranno inoltre prodotti rifiuti dovuti alla demolizione di canalette di raccolta delle acque meteoriche (calcestruzzo armato), del cassonetto stradale esistente (conglomerato bituminoso e massicciata stradale) e delle opere idrauliche (tombini e ponti esistenti).</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto in questione non produce alcun effetto significativo sulla componente rifiuti in quanto tutti i materiali da scavo e di demolizione, saranno smaltiti a norma di legge vigente in materia di gestione dei rifiuti. I materiali se possibile saranno riutilizzati o gestiti in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente (parte IV D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.) con recapito a discarica inerti, non pericolosi e impianti di recupero.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le azioni di progetto responsabili della produzione delle succitate tipologie emissive sono unicamente riconducibili alla fase realizzativa dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere. Tali azioni di progetto sono sostanzialmente riconducibili a tre categorie: movimentazione e stoccaggio terre, operatività dei mezzi d'opera nelle aree di cantiere e traffico dovuto al passaggio dei mezzi di cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi non produrranno effetti significativi. Le emissioni di polveri in atmosfera saranno relative alla movimentazione dei materiali in fase di cantiere, saranno del tutto temporanee e mitigate dagli accorgimenti adottati e si annulleranno a fine lavori. In particolare, si prevede la bagnatura e spazzolatura delle aree e viabilità di cantiere, il lavaggio delle ruote degli automezzi, umidificazione/copertura dei cumuli del materiale stoccato. In fase di esercizio l'intervento non determinerà degli impatti significativi sulla componente "Atmosfera" in quanto lo stesso non apporta variazioni negative allo stato di Ante Operam, dal momento che si prevede un più fluido scorrimento del traffico con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti.</p>	



9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p><i>Descrizione:</i> Nella fase di cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici. In caso di situazioni di particolare criticità dal punto di vista acustico in corrispondenza di eventuali ricettori prossimi alle aree di lavorazione, potrà essere previsto il ricorso all'uso di barriere antirumore mobili. Ove necessario si dovrà considerare l'opportunità di presentare ai comuni interessati la Domanda di deroga ai valori limite del rumore per attività temporanea di cantieri.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche generate dal progetto non producono effetti ambientali significativi perché le emissioni acustiche, prodotte in fase di costruzione, saranno del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori. L'entrata in esercizio non determinerà un incremento dei livelli sonori attuali. Non si produrranno energia termica o radiazioni elettromagnetiche né durante la fase dei lavori né durante la fase di esercizio.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il rischio è rappresentato da eventuali sversamenti accidentali in fase di costruzione. Tuttavia, alla luce degli accorgimenti che verranno adottati durante la costruzione dell'opera, si ritiene che tale rischio sia remoto.</p>		<p><i>Perché:</i> In fase di cantiere saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti sul suolo e nelle acque superficiali e sotterranee e le protezioni ambientali per eventuali sversamenti accidentali.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In fase di cantiere sarà istituito un sistema di regolazione del traffico veicolare che eviti i rischi di incidente per gli utenti e gli operai. In particolare si adotterà il senso unico alternato con opportuna segnaletica. Le lavorazioni richiedono l'uso anche della sede stradale, tuttavia le fasi sono organizzate in modo da ridurre al massimo l'impegno di detta sede per evitare interferenze con il traffico in transito. L'intervento sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i. Le attività di allestimento e smantellamento delle aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del PSC.</p>		<p><i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione e di esercizio garantiscono la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
	Non si rileva la presenza di sostanze pericolose connesse alle lavorazioni.		
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le aree di intervento non interferiscono direttamente con aree protette della Rete Natura 2000. In generale gli interventi si collocano in aree a potenzialità archeologica media e bassa.</p> <p>Gli interventi 1a, 4 e 6 si trovano inoltre al limite di Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale a livello comunale (Art. 5.3 del PTCP), in particolare l'area perimetrata come "Località Covignano".</p>		<p><i>Perché:</i> Le aree interessate dagli interventi non interferiscono direttamente con aree protette e sono localizzate ad una distanza tale da non comprometterne la naturalità. L'Area protetta più vicina alle aree di intervento è il SIC IT4090002 <i>Torriana, Montebello, Fiume Marecchia</i>, che dista, in linea d'aria, circa 6.5 Km. A circa 12.5 km di distanza si trovano anche il SIC IT4090001 <i>Onferno</i> e il SIC-ZPS IT4090003 <i>Rupi e Gessi della Valmarecchia</i>. Per quanto riguarda le zone tutelate da vincoli a livello comunale, gli interventi non andranno a generare nessun impatto dal punto di vista paesaggistico, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente.</p>
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe all'ambito di intervento sono presenti corridoi ecologici di rilevanza provinciale e zone di ripopolamento e cattura. Gli interventi 0, 5, 7, 11, 12, 15, 16 e 17 ricadono in aree con vincolo "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" (Art. 5.4 del PTCP della provincia di Rimini).</p> <p>Gli interventi 11, 12 e 16 confinano con aree del Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico (Art. 5.1).</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi previsti costituiscono una riqualificazione e messa in sicurezza di viabilità esistente, si collocano per lo più in fasce già di pertinenza stradale, ponendosi in alcuni casi al limite di aree rilevanti dal punto di vista ecologico. Per quanto riguarda le zone tutelate da vincoli a livello comunale, gli interventi risultano quindi compatibili dal punto di vista ecologico.</p>
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La strada oggetto di lavori di adeguamento intercetta il Torrente</p>		<p><i>Perché:</i> La natura e le dimensioni degli interventi sono tali da non</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
		Ausa ed una serie di piccoli canali e fossi ad esso collegati.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto l'unica viabilità principale è quella oggetto di intervento.		<i>Perché:</i> In fase di esercizio non si prevede che altre vie di trasporto possano essere interessate dalla realizzazione del progetto. In fase di cantiere verranno adottati tutti gli accorgimenti possibili per ridurre l'impatto sul traffico, che sarà limitato alle zone oggetto di intervento.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il contesto in cui è inserita la strada oggetto di adeguamento presenta caratteristiche di intervisibilità elevata dai fruitori della viabilità stessa nei punti in cui le condizioni orografiche consentono ampie visuali.		<i>Perché:</i> L'intervento non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera l'assetto planoaltimetrico della strada esistente né la morfologia del contesto, mantenendo il livello di intervisibilità esistente.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada oggetto di adeguamento è localizzata prevalentemente in area agricola, ad esclusione dei tratti iniziali e finali che attraversano i margini degli insediamenti e aree produttive. Le opere di progetto si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente. Gli interventi di rammaglio ai tracciati esistenti (principalmente intervento 7, 12, 14, 15 e 16), invece, interessano parzialmente anche		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi in quanto la maggior parte del suolo non antropizzato è localizzato ai bordi della strada statale esistente. Le nuove opere di rammaglio della viabilità, sono di una dimensione tale da non compromettere in maniera significativa l'ambiente in relazione alla modifica fisica dei luoghi. Si può affermare,

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		fasce di suolo libero, costituiti principalmente da ambiti agricoli.		pertanto, che le stesse non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato dall'infrastruttura stradale esistente.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi della strumentazione urbanistica vigente non risultano, nelle aree interessate al progetto e in quelle limitrofe, piani e/o programmi approvati di trasformazione urbana e/o modifica dell'uso del suolo che possono interferire con tali interventi.		<i>Perché:</i> Non sono programmate o previste trasformazioni delle aree limitrofe così come interventi che possano agire congiuntamente con l'intervento in oggetto.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada oggetto di adeguamento è localizzata prevalentemente in area agricola, ad esclusione dei tratti iniziali e finali che attraversano i margini dell'insediamento di Rimini e aree produttive.		<i>Perché:</i> Non si rilevano alterazione o effetti all'interno del tessuto residenziale dal momento che l'intervento non interessa aree densamente abitate ne determina variazioni delle dinamiche insediative.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In via della Gazzella, oggetto di intervento, sono presenti la "Chiesa della Resurrezione" e la Scuola dell'infanzia "La Resurrezione"		<i>Perché:</i> In fase di esercizio le modifiche generate dal progetto all'infrastruttura esistente non producono effetti significativi sui recettori individuati perché costituiscono un adeguamento delle viabilità esistenti. I disagi causati in fase di costruzione, saranno del tutto temporanei e circoscritti alla sola durata dei lavori. In particolare, si stima che la demolizione del ponte di Via Barattona verrà realizzata in 10 gg lavorativi. Durante tale fase si provvederà al posizionamento di opportuni schermi antirumore nelle immediate adiacenze dell'area di lavorazione in quanto la potenza sonora caratteristica del martello demolitore elettrico (110 dB(A)) produce in corrispondenza dell'edificio scolastico (posto a 270 m dal	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
			<p>ponete) livelli acustici superiori a quelli definiti dalla zonizzazione acustica. Si consideri inoltre che indicativamente la realizzazione del ponte avverrà in periodo estivo, coincidente sia con il periodo di magra del torrente Ausa che con la chiusura della scuola.</p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente, ad esclusione degli interventi di rammaglio della viabilità ai tracciati esistenti che interessano fasce di suolo libero in affiancamento alla viabilità esistente. Tali suoli non presentano alta qualità seppur in alcuni casi siano interessati a coltivazioni agricole.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non interferisce con risorse ambientali di alta qualità.</p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nell'area di progetto e in aree limitrofe non sono presenti zone o siti che sono già soggetti a inquinamento o danno ambientale.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. In particolare, è stato condotto un censimento e una ricognizione dei SIN e allo stato attuale non risultano interferenze dirette.</p>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni ricavate dagli strumenti di pianificazione e gestione del territorio non è emersa, nelle aree oggetto di intervento e in quelle ad esse limitrofe, la presenza di fattori che possono comportare problematiche ambientali.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti nell'area interventi o trasformazioni che possano avere effetti cumulativi con l'intervento in oggetto.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il ramo sud della nuova rotatoria dell'intervento 12 permette il collegamento a Via Fondo Ausa, oltre il confine di stato, ove è prevista la realizzazione di una rotatoria da parte della Rep. di S.Marino.		<i>Perché:</i> La realizzazione degli interventi non ha effetti diretti negativi di natura transfrontaliera.

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
01	Corografia generale ed organizzazione attuale del sistema infrastrutturale	1:10000	01_T00IA10AMBCO01A
02	Planimetria di Progetto su Ortofoto	1:10000	02_T00EG00GENPO01A
03	Stralcio del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	1:10000	03_T00IA10AMBCT01A
04	Stralcio del Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)	1:10000	04_T00IA10AMBCT02A
05	Pianificazione Urbanistica	1:10000	05_T00IA10AMBCT03A
06	Carta delle aree protette, Siti Natura 2000 e IBA	1:25000	06_T00IA10AMBCT04A
07	Carta dei vincoli 1/3 – Comune di Rimini	1:5000	07_T00IA10AMBCT05A
08	Carta dei vincoli 2/3 – Comune di Rimini	1:5000	08_T00IA10AMBCT06A
09	Carta dei vincoli 3/3 – Comune di Coriano	1:5000	09_T00IA10AMBCT07A
10	Carta del reticolo idrografico	1:10000	10_T00IA31AMBCT01A
11	Planimetria aree di Esondazione e di Rischio Idraulico del Torrente Ausa (P.A.I.)	1:10000	11_T00ID00IDRPL01A
12	Mappe della pericolosità – Reticolo secondario di pianura – Piano di Gestione Rischio di Alluvione (P.G.R.A.)	1:10000	12_T00ID00IDRPL02A
13	Carta idrogeologica	1:10000	13_T00IA31AMBCT02A
14	Carta geologica con elementi di geomorfologia 1/3	1:5000	14_T00GE00GEOCG01A
15	Carta geologica con elementi di geomorfologia 2/3	1:5000	15_T00GE00GEOCG02A
16	Carta geologica con elementi di geomorfologia 3/3	1:5000	16_T00GE00GEOCG03A
17	Uso del suolo tav. 1 di 3	1:5000	17_T00IA32AMBCT01A
18	Uso del suolo tav. 2 di 3	1:5000	18_T00IA32AMBCT02A
19	Uso del suolo tav. 3 di 3	1:5000	19_T00IA32AMBCT03A
20	Carta della fauna e degli ecosistemi	1:10000	20_T00IA33AMBCT01A
21	Carta della vegetazione reale	1:10000	21_T00IA33AMBCT02A
22	Valorizzazione risorse paesaggistiche e storico/culturali	1:10000	22_T00IA35AMBCT01A
23	Reti Ecologiche	1:10000	23_T00IA35AMBCT02A

24	Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento tav. 1 di 3	1:5000	24_T00EG00GENPL02A
25	Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento tav. 2 di 3	1:5000	25_T00EG00GENPL03A
26	Planimetria opera: sede esistente ed ampliamento tav. 3 di 3	1:5000	26_T00EG00GENPL04A
27	Cronoprogramma	-	27_T00CA00CANET01A
28	Documentazione fotografica	-	28_T00EG00GENSC01A
29	Intervento n. 0 – Cul de sac in via Pomposa - Planimetria, profilo longitudinale e tracciamento di progetto	Varie	29_S00PS00TRAPP01A
30	Intervento n. 0 – Cul de sac in via Pomposa – Planimetria su ortofoto	1:1000	30_T00EG00GENPO02A
31	Intervento n. 1a – Rotatoria Via della Gazzella – Planimetria di progetto	1:1000	31_V01SV00TRAPP01A
32	Intervento n. 1a – Rotatoria Via della Gazzella – Planimetria su ortofoto	1:1000	32_T00EG00GENPO03A
33	Intervento n. 2 – Rotatoria Via del Gatto – Planimetria di progetto	1:1000	33_V02SV00TRAPP01A
34	Intervento n. 2 – Rotatoria Via del Gatto – Planimetria su ortofoto	1:1000	34_T00EG00GENPO04A
35	Intervento n. 3 – Allargamento Via del Gatto – Planimetria di progetto	1:1000	35_S03PS00TRAPP01A
36	Intervento n. 3 – Allargamento Via del Gatto – Planimetria su ortofoto	1:1000	36_T00EG00GENPO05A
37	Intervento n. 4 – Rotatoria Via della Grotta Rossa – Planimetria di progetto	1:1000	37_V04SV00TRAPP01A
38	Intervento n. 4 – Rotatoria Via della Grotta Rossa – Planimetria su ortofoto	1:1000	38_T00EG00GENPO06A
39	Intervento n. 5 – Allargamento su Via Barattona – Planimetria di progetto	1:1000	39_S05PS00TRAPP01A
40	Intervento n. 5 - Allargamento su Via Barattona – Planimetria su ortofoto	1:1000	40_T00EG00GENPO07A
41	Fotoinserimento Ponte Via Barattona	-	41_T00IA10AMBFO01A
42	Intervento n. 6 – Innesto Via della Grotta Rossa - Planimetria di progetto	1:1000	42_V06PS00TRAPP01A
43	Intervento n. 6 – Innesto Via della Grotta Rossa – Planimetria su ortofoto	1:1000	43_T00EG00GENPO08A
44	Intervento n. 7 – Rotatoria Via Arnola – Planimetria di progetto	1:1000	44_V07SV00TRAPP01A
45	Intervento n. 7 – Rotatoria Via Arnola – Planimetria su ortofoto	1:1000	45_T00EG00GENPO09A
46	Fotoinserimento Rotatoria Via Amola	-	46_T00IA10AMBFO02A
47	Intervento n. 8 - Prolungamento Via Pascoli – Planimetria di progetto	1:1000	47_S08PS00TRAPP01A
48	Intervento n. 8 - Prolungamento Via Pascoli – Planimetria su ortofoto	1:1000	48_T00EG00GENPO10A
49	Intervento n. 9 – Rotatoria su SP49 - Planimetria di progetto	1:1000	49_V09SV00TRAPP01A
50	Intervento n. 9 – Rotatoria su SP49 – Planimetria su ortofoto	1:1000	50_T00EG00GENPO11A
51	Intervento n. 10 – Rotatoria su Via Pavese – Planimetria di progetto	1:1000	51_V10SV00TRAPP01A



52	Intervento n. 10 – Rotatoria su Via Pavese – Planimetria su ortofoto	1:1000	52_T00EG00GENPO12A
53	Intervento n. 11 – Innesto Via S. Aquilina – Planimetria di progetto	1:1000	53_V11PS00TRAPP01A
54	Intervento n. 11 – Innesto Via S. Aquilina – Planimetria su ortofoto	1:1000	54_T00EG00GENPO13A
55	Intervento n. 12 – Rotatoria San Marino – Planimetria di progetto	1:1000	55_V12SV00TRAPP01A
56	Intervento n. 12 – Rotatoria San Marino – Planimetria su ortofoto	1:1000	56_T00EG00GENPO14A
57	Fotoinserimento Rotatoria San Marino	-	57_T00IA10AMBFO03A
58	Intervento n. 13 – Innesto via Pomposa – Planimetria di progetto	1:1000	58_V13PS00TRAPP01A
59	Intervento n. 13 – Innesto via Pomposa – Planimetria su ortofoto	1:1000	59_T00EG00GENPO15A
60	Intervento n. 14 – Rotatoria via Pianazzo – Planimetria di progetto	1:1000	60_V14SV00TRAPP01A
61	Intervento n. 14 – Rotatoria via Pianazzo – Planimetria su ortofoto	1:1000	61_T00EG00GENPO16A
62	Intervento n. 15 – Innesto nord Fornace Marchesini – Planimetria di progetto	1:1000	62_V15PS00TRAPP01A
63	Intervento n. 15 – Innesto nord Fornace Marchesini – Planimetria su ortofoto	1:1000	63_T00EG00GENPO17A
64	Intervento n. 16 – Collegamento sud Fornace Marchesini – Planimetria di progetto	1:1000	64_V16PS00TRAPP01A
65	Intervento n. 16 – Collegamento sud Fornace Marchesini – Planimetria su ortofoto	1:1000	65_T00EG00GENPO18A
66	Intervento n. 17 – Rotatoria via del Poggio – Planimetria di progetto	1:1000	66_V17SV00TRAPP01A
67	Intervento n. 17 – Rotatoria via del Poggio – Planimetria su ortofoto	1:1000	67_T00EG00GENPO19A
68	Planimetria degli interventi di mitigazione	1:5000	68_T00IA20AMBPL01A
69	Sezioni tipo Interventi di mitigazione-Rotatorie	1:5000	69_T00IA20AMBST01A
70	Planimetria opere di mitigazione rotatorie Tav. 1 di 3	Varie	70_T00IA20AMBPL02A
71	Planimetria opere di mitigazione rotatorie Tav. 2 di 3	varie	71_T00IA20AMBPL03A
72	Planimetria opere di mitigazione rotatorie Tav. 3 di 3	varie	72_T00IA20AMBPL04A

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.