



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 10257] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006  
relativa al progetto “S.S.72 di San Marino – Interventi di riqualificazione e messa  
in sicurezza”  
Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. n. 627974 del 04/08/2023, acquisita al prot. MASE n. 132014 in data 10/08/2023, la Anas S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato istanza, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo “S.S.72 di San Marino – Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza”.

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo, predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017, recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo.

L'intervento costituisce proposta di modifica ad una strada extraurbana a 4 corsie già esistente e rientra nella tipologia di cui all'Allegato II-bis, punto 2 lettera h, alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, denominata “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)”.

L'infrastruttura stradale esistente è a 2 carreggiate con 2 corsie per senso di marcia, si colloca all'interno della Provincia di Rimini e si sviluppa per circa 10,6 km a partire dalla periferia del capoluogo fino alle pendici del monte Titano, per poi proseguire all'interno della Repubblica di San Marino.

Finalità dell'intervento di riqualificazione è la messa in sicurezza di punti critici della SS72 lungo il tratto tra il km 1+000 ed il km 10+654 (circa 9,6 Km di lunghezza), attraverso la realizzazione di 18 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 attraverso la realizzazione di tratti di nuova viabilità secondaria.

La Statale attualmente risulta classificata come strada di categoria C "extraurbana secondaria" perché non dotata dei requisiti di sicurezza e fluidità della circolazione che ricondurrebbero ad una strada di categoria B "extraurbana principale" ; il Proponente evidenzia che gli interventi in progetto sono già previsti all'interno degli strumenti urbanistici di livello regionale, provinciale e comunale allo scopo

di aumentare il livello di sicurezza della SS72; a tal proposito, il Piano Regionale integrato dei Trasporti (PRIT) 2025 della Regione Emilia-Romagna, 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" e gli interventi di cui alla proposta progettuale erano già stati individuati nel precedente PRIT 98-2010.

### **Analisi e valutazioni**

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. Il tracciato risulta tipicamente pianeggiante, attraversa 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.

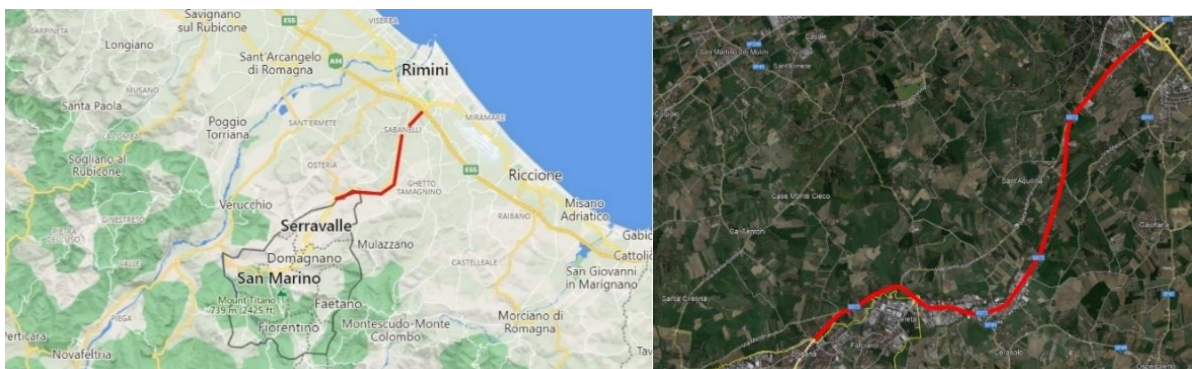


Fig. 1 – Inquadramento territoriale dell'intervento (Fonte: Lista di controllo)

Il progetto definitivo proposto prevede la realizzazione di 18 interventi essenzialmente localizzati in corrispondenza delle intersezioni esistenti, attualmente caratterizzate da impianti semaforici che ne regolano i flussi e, al fine di migliorare il livello della sicurezza, contemplano anche l'eliminazione degli innesti diretti di strade minori sulla statale e la riorganizzazione della circolazione complessiva, attraverso la realizzazione di piccoli tratti di viabilità secondaria. Per questo motivo, afferma il Proponente, il progetto proposto, in seguito ai confronti con il Comune di Rimini, ha incluso anche interventi su viabilità limitrofe, in tratti anche non direttamente collegati con la SS72, al fine di ottenere un miglioramento generale della funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura.

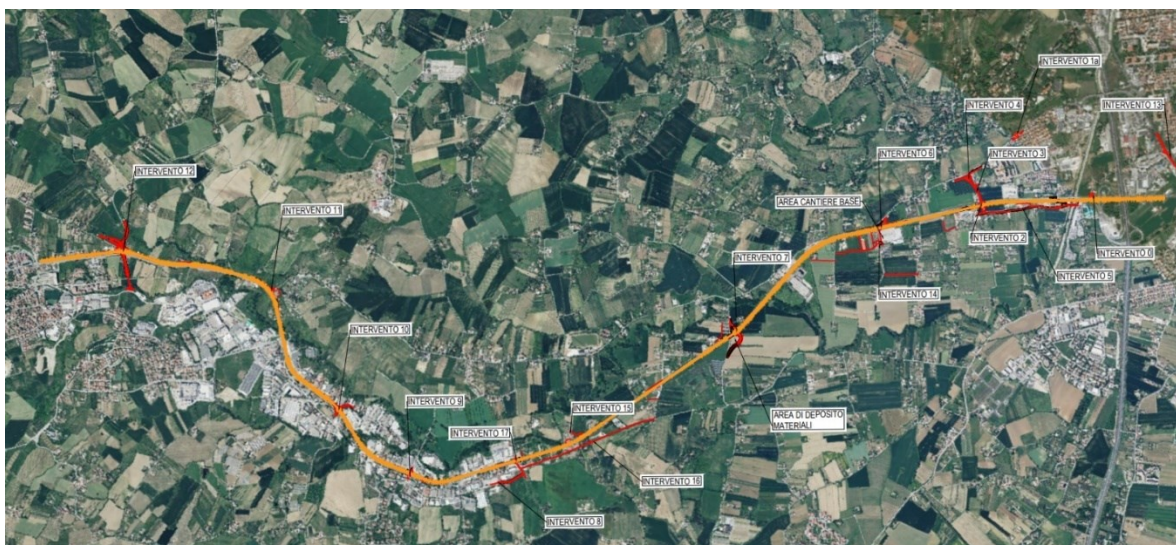


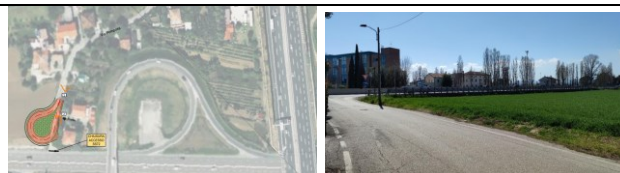
Fig. 2 – Planimetria di progetto su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Inoltre, in accordo con il Consorzio di Bonifica della Romagna e gli Enti regionali competenti, in occasione degli interventi di messa in sicurezza, il progetto ha previsto anche interventi lungo gli attraversamenti idraulici esistenti al fine di adeguarli alla nuova configurazione stradale e migliorarne la funzionalità idraulica, secondo le indicazioni del Regolamento di Polizia Idraulica.

Gli interventi previsti sono i seguenti, le planimetrie e le foto provengono da Allegati alla Lista di Controllo:

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

Eliminazione dell'attuale innesto di via Pomposa sulla SS72 nella carreggiata direzione San Marino ed allargamento del tratto finale della piattaforma stradale per generare una zona che consenta la manovra di inversione di marcia.



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

Realizzazione di una nuova rotatoria sulla SS72 in corrispondenza dell'intersezione fra Via della Gazzella e Via della Grotta Rossa, attualmente organizzata tramite segnaletica orizzontale e verticale.



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

Realizzazione di una nuova rotatoria sulla SS72 in corrispondenza dell'intersezione fra Via della Gazzella e Via della Grotta Rossa, attualmente organizzata tramite segnaletica orizzontale e verticale.





### • Intervento 3 - Allargamento di Via del Gatto

-Allargamento e rettifica planimetrica di Via del Gatto che collega la SS72 e la strada comunale via della Grotta Rossa; la strada sarà ad unica carreggiata con 2 corsie, una per senso di marcia.

-Adeguamento della tombinatura esistente sul canale Barattona con uno scatolare 150x125, al fine di migliorarne la funzionalità idraulica.



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

Introduzione di una rotatoria su via della Grotta Rossa al posto dell'attuale intersezione a T; le vie che si innestano in rotatoria saranno localmente modificate per consentire un corretto innesto nell'intersezione.

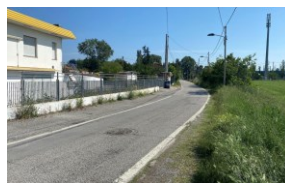
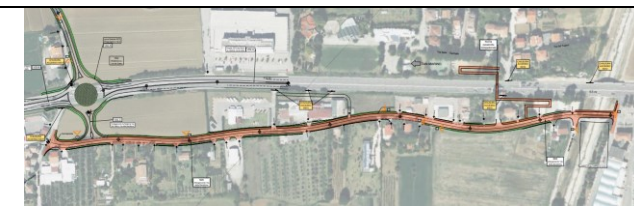


### • Intervento 5 – Allargamento Via Barattona

- Rettifica e allargamento di Via Barattona, parallela alla SS72; la strada sarà a 1 carreggiata e 2 corsie, una per senso di marcia

-Inserimento di un marciapiede di larghezza di 1,50 m sul lato ovest della viabilità in progetto.

-Demolizione e ricostruzione del Viadotto sul Torrente Ausa con l'eliminazione delle pile per migliorare la configurazione idraulica attuale del deviatore Ausa; il ponte verrà realizzato nel periodo estivo, in corrispondenza del periodo di magra del Torrente Ausa; l'allargamento del viadotto servirà a collegare via del Terrapieno alla rotatoria di progetto (V02) in corrispondenza di via del Gatto, predisponendo la chiusura di tutti gli accessi sulla SS72



### • Intervento 6 – Innesto Via della Grotta Rossa

-Sostituzione dell'attuale intersezione semaforizzata sulla SS72 mediante la realizzazione di corsie di decelerazione e accelerazione per la sola direzione San Marino.

-Chiusura del varco nello spartitraffico mediante il prolungamento della barriera New Jersey attualmente presente.

-Sostituzione del muro esistente, per la realizzazione degli adeguamenti planimetrici necessari, con un muro di controripa in pietra naturale lungo circa 224 m, della stessa altezza.



### • Intervento 7 – Rotatoria su Via Amola

Realizzazione di una nuova rotatoria a 4 rami sulla SS72 in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente; i rami in ingresso dalla SS72 saranno a doppia corsia, mentre quelli di via Amola e di via Montevecchio a singola corsia. Tutti i rami di uscita saranno ad unica corsia.



• **Intervento 8 – Prolungamento di via Pascoli**

Prolungamento di Via Pascoli fino all'intersezione con Via del Poggio; tale prolungamento ricalcherà in parte il sedime dell'attuale strada sterrata e se ne discosterà in alcuni tratti per distanziarsi di almeno 5 m dal canale esistente a cielo aperto che corre ad ovest della strada, a seguito di quanto prescritto dal Consorzio di Bonifica.



• **Intervento 9 – Rotatoria su SP49**

Realizzazione di una nuova rotatoria a 4 rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente fra la SS72 e la strada SP49; i rami in ingresso dalla SS72 saranno a doppia corsia, quelli dalla SP49 a corsia singola



• **Intervento 10 – Rotatoria Via Pavese**

-Realizzazione di una nuova rotatoria a 4 rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente fra la SS72 e Via Pavese; i rami in ingresso dalla SS72 saranno a doppia corsia, quelli dalla SP49 a corsia singola;

-Chiusura degli innesti di Via Rovereta e di Via T. Tasso;

-Spostamento più a nord di 2 accessi presenti lungo Via Pavese per renderli compatibili con la presenza della nuova rotatoria.



• **Intervento 11 – Innesto Via S. Aquilina**

-Rettifica dell'intersezione mediante la realizzazione di adeguate corsie specializzate per la direzione San Marino; riguarderà anche il ripristino degli accessi esistenti, che vengono in parte ricollocati lungo la SS72 e in parte spostati più a nord lungo Via Santa Aquilina.

-Il muro di sostegno esistente verrà sostituito da una nuova struttura che non subirà modifiche altimetriche significative e sarà rivestita in pietra locale.



• **Intervento 12 – Rotatoria San Marino**

-Realizzazione di una nuova rotatoria a 4 rami, in sostituzione dell'innesto della Via Consolare esistente, nella zona in cui Via Marignano e Via Monte Cieco di innestano sulla Consolare Rimini-San Marino che a sua volta sfocia nella SS72 in direzione San Marino

-Rifacimento di un ponticello esistente per consentire l'innalzamento di quota necessario alla viabilità per immettersi lungo Via Monte Cieco.

-Geometrizzazione di 2 nuove viabilità di ricucitura che garantiscano l'accesso alle abitazioni presenti a nord della SS72

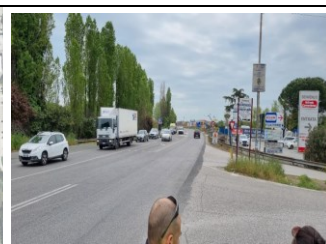




- **Intervento 13 – Innesto Via Pomposa**

-Riorganizzazione del sedime stradale esistente di Via Pomposa lungo la carreggiata sud della SS16, 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.

-Rimozione delle corsie di accumulo presenti sulla SS16.



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

-Realizzazione di una nuova configurazione stradale in sostituzione dell'intersezione semaforizzata di Via Pianazzo, specularmente all'area dell'intervento 6 (innesto di Via della Grotta Rossa); da questo lato della SS72 sono presenti, oltre all'immissione di Via Pianazzo, anche numerosi accessi ad abitazioni private ed un grande parcheggio a servizio dell'area commerciale posta in adiacenza alla SS72



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

-Chiusura accessi diretti esistenti alla SS72; allo stato attuale l'accesso alle numerose abitazioni presenti avviene tramite un tratto cieco della Via Consolare Rimini-San Marino che si innesta direttamente sulla statale.

-Realizzazione di una nuova strada che consentirà di collegare l'agglomerato urbano alla SS72



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

Chiusura di tutti gli accessi diretti delle abitazioni alla SS72 mediante 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**

-Realizzazione di una nuova rotatoria a 4 rami, in sostituzione dell'intersezione semaforizzata esistente in corrispondenza dell'intersezione fra la SS72 e Via del Poggio;

-Allargamento della viabilità esistente con una sezione a doppio senso di marcia fino all'intersezione con il nuovo prolungamento di Via Pascoli;

-Realizzazione di una nuova passerella pedonale di attraversamento sul lato nord della nuova rotatoria



• **Rifacimento opere idrauliche lungo aree intervento 2-3-14-8-16-12**

-Le aree degli interventi 2-3-14 risultano interferenti con il Canale Barattona (tombato) prima del suo recapito nel Deviatore Ausa; il progetto proposto prevede un adeguamento del manufatto esistente (condotta di diametro circa 1.20 m in calcestruzzo) in corrispondenza degli interventi di progetto con uno scatolare di base 150 cm e di altezza 125 cm al fine di migliorare il funzionamento del nodo idraulico;

-Le aree degli interventi 8-16 risultano interferenti con il Canale Rigardarà (parzialmente tombato). 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;

- In corrispondenza dell'area dell'intervento 12, sostituzione dell'attuale attraversamento idraulico sul fosso Barigello con 2 scatolari 300 x 300 cm al fine di adeguare l'interferenza alle normative idrauliche vigenti e migliorare la sicurezza idraulica; l'attraversamento non sarà percepibile in quanto già attualmente mascherato da un fitto filtro di vegetazione.

Il proponente rappresenta che la SS72 è localizzata prevalentemente in area agricola, ad esclusione dei tratti iniziali e finali che attraversano i margini degli insediamenti ed aree produttive, e che gli interventi di rammaglio ai tracciati esistenti (principalmente intervento 7, 12, 14, 15 e 16) interessano parzialmente anche fasce di suolo libero ricadenti sempre in ambiti agricoli; *in generale, 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 per le linee di comunicazione viaria negli strumenti di pianificazione vigenti ed evidenzia, in particolare, che gli interventi finalizzati alla riqualificazione e al potenziamento e alla messa in sicurezza della SS72, di cui al progetto proposto, sono già previsti all'interno degli strumenti urbanistici di livello regionale, provinciale e comunale.*

Le Aree di Cantiere previste saranno tre (1 C.B. e 2 C.O.); per l'area in corrispondenza del Ponte di Via Barattona, da abbattere e ricostruire, che ricade nella "zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", il Proponente evidenzia che l'occupazione sarà limitata alla fase di cantiere e che all'ultimazione dei lavori verrà riportata allo stato ante operam.

Il Cantiere Base sarà localizzato su una parte della superficie (circa 4.000 mq su 13.200 mq) del parcheggio localizzato all'altezza del km 2+500 della SS72. Un Cantiere Operativo sarà localizzato presso il Ponte di Via Barattona, in un'area sterrata di circa 1.600 mq attualmente adibita a parcheggio.



Fig. 3 – Cantiere Base e Cantiere Operativo Ponte via Barattona (Fonte: Lista di controllo)

Un secondo C.O. sarà localizzato al km 4+050, in posizione più baricentrica, su un'area di circa 1.200 mq e servirà allo stoccaggio dei materiali. Quest'area (1200 mq), corrisponde al sedime terminale della Via Montevecchio 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.



Fig. 4 – Cantiere Operativo ponte via Montevecchio (Fonte: Lista di controllo)

Il cronoprogramma lavori prevede che l'opera sia eseguita in 700 gg naturali e consecutivi; ultimata la fase di cantiere, al fine di ripristinare lo stato delle aree ante operam, il Proponente afferma che si procederà alla ricostruzione e ricompattazione del terreno asportato, alla ricostruzione del manto superficiale erboso, alla semina e/o rimpianto di essenze arbustive ed arboree e che le azioni di progetto produrranno una perdita di suolo esclusivamente nelle aree di adeguamento della viabilità esistente, dove il suolo non potrà essere ripristinato, aree che sono ai bordi della statale esistente.

Il Proponente stima una produzione di rifiuti pari a 150.000 m<sup>3</sup> di materiale da scavo, in parte da riutilizzare in cantiere ed in parte da conferire in discarica ed indica la necessità di approvvigionare 40.000 m<sup>3</sup> di materiali per rilevati, da reperire in cava, e 5.500 m<sup>3</sup> di terreno vegetale; rappresenta a tal proposito che il traffico di mezzi pesanti indotto durante la fase di cantiere comporterà il transito massimo di 2 veicoli/ora, con un aggravio dell'attuale traffico di mezzi pesanti di circa il 3%.

La lavorazione di demolizione e ricostruzione del ponte Via Barattona verrà effettuata nei periodi di secca del Torrente Ausa in modo da non interferire con il normale regime idraulico del torrente stesso; l'impalcato verrà demolito usando pinzatrici che taglieranno in pezzi di dimensione ridotta gli elementi strutturali, che, con l'uso di gru a tralicci, saranno poi posizionati su mezzi pesanti per il trasporto verso i siti di conferimento finale. *La demolizione non prevederà quindi l'utilizzo di esplosivi.*

Con riferimento al **punto 7 della Lista di Controllo** "Iter autorizzativo del progetto proposto" il Proponente indica che:

- si dovrà acquisire autorizzazione paesaggistica;
- l'intervento dovrà essere sottoposto a Conferenza dei Servizi, per l'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta previsti da legge;
- per l'intervento 1a, che interessa una Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti, sarà richiesto parere all'Autorità di Bacino Distrettuale.

Con riferimento al **punto 8 della Lista di controllo**, "Aree sensibili e/o vincolate", il Proponente afferma che:



- Gli interventi 0, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 e 17 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 perfluviale delle “acque pubbliche”;
- Le aree di intervento non ricadono in Siti della rete Natura 2000; l’area più prossima è il SIC IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia, che dista, in linea d’aria, circa 6.5 Km, 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;
- Gli interventi 1a, 4 e 6 si trovano al limite di “Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale” (Art. 5.3), in particolare la “Località Covignano”. Gli interventi 11, 12 e 16 confinano con aree del “Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico” (Art. 5.1);

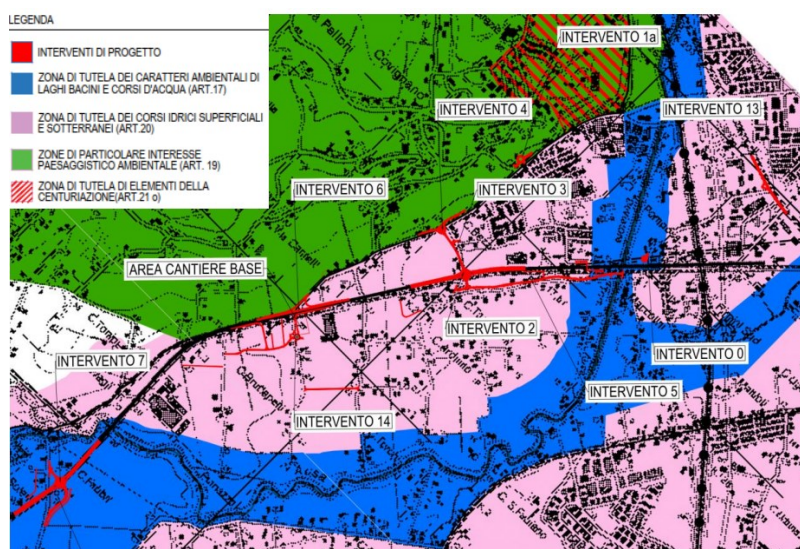


Fig. 5 – Estratto del Piano Territoriale Paesistico Regionale (1993) con interventi di progetto (Fonte: Lista di controllo)

- L’intervento 1a interessa una Zona instabile per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art.17-P.A.I.); per interventi in tali aree l’Art. 17 del P.A.I. prevede che è necessario effettuare la ricognizione di tali aree per la redazione di uno studio geologico-geomorfologico e geotecnico dettagliato, da trasmettere insieme alla proposta di trasformazione all’Autorità di bacino distrettuale, che dovrà esprimere parere in merito. In corrispondenza del nuovo viadotto sul Torrente Ausa (intervento 5) c’è una interferenza con aree di esondazione con tempi di ritorno fino a 500 anni(art.10 – P.A.I.); l’art. 10 del PAI prevede che 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.
- Gli interventi 3- 4 - 8- 17 ricadono in aree soggette ad alluvioni poco frequenti (P2), gli interventi 2- 5- 7 e parte degli interventi 13-14-17 ricadono in quelle soggette ad alluvioni frequenti (P3) del P.G.R.A. Il Proponente rappresenta che la SS 72 costituisce il limite di esondazione per gran parte delle aree alluvionabili del reticolo di bonifica perché si pone

leggermente in rilevato rispetto alle aree circostanti, completamente pianeggianti e che, dagli strumenti di pianificazione non emergono limitazioni in tali aree; rappresenta altresì che dall'analisi degli art. 9 e 10 del P.A.I. si evince che la configurazione di progetto risulta idraulicamente compatibile con la pianificazione vigente in materia di protezione dei rischi idraulici;

- L'area si trova in *zona sismica 2* (sismicità medio-alta);
- Alcuni interventi intercettano la Linea elettrica AT aerea (int. 7,12,16), la Linea MT interrata (interventi 1a,4,13), la Linea MT aerea (int. 7,8,12,16), l'Acquedotto di Romagna (int.5), il Metanodotto in esercizio e di progetto Ravenna-Jesi(int.7); il Proponente rappresenta che in fase di Conferenza di Servizi e di progettazione esecutiva, sanno redatti singoli progetti di risoluzione delle varie interferenze, in accordo con gli Enti Gestori.

Con riferimento al **punto 9 della Lista di controllo** "Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale" il Proponente rappresenta che:

- 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. In corrispondenza delle rotatorie ed in corrispondenza delle eventuali viabilità dismesse non necessarie agli accessi a proprietà private e commerciali, sarà previsto il rinverdimento come opere di mitigazione;
- Saranno prodotte emissioni di polveri in atmosfera durante la movimentazione dei materiali in fase di cantiere, ma saranno temporalmente limitate alla fase dei lavori e saranno comunque mitigate con operazioni di bagnatura e spazzolatura delle aree e viabilità di cantiere, lavaggio delle ruote degli automezzi, umidificazione/copertura dei cumuli del materiale stoccato; in fase di esercizio ci saranno effetti migliorativi sull'ambiente in quanto gli interventi di progetto serviranno a rendere il traffico più scorrevole con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti;
- In fase di cantiere aumenteranno le emissioni acustiche a causa dei macchinari che verranno utilizzati, e per mitigare gli effetti, saranno utilizzate barriere antirumore mobili; non si prevedono incrementi dei livelli sonori in fase di esercizio;
- In via della Gazzella, oggetto dell'intervento, sono presenti come ricettori sensibili, una Chiesa ed una Scuola dell'infanzia, sulle quali non saranno prodotti effetti significativi in seguito agli interventi perché questi consisteranno solo in un adeguamento delle viabilità esistenti; durante la fase di demolizione del Ponte di Via Barattona, che verrà realizzata in 10 gg lavorativi durante il periodo estivo di chiusura delle scuole, verranno posizionati schermi antirumore in corrispondenza della scuola (distante 270m dal Ponte).

### **Considerazioni e conclusioni**

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerato che la finalità l'intervento di messa in sicurezza ed adeguamento del tratto di SS 72 San Marino – Rimini, compreso tra il casello autostradale di Rimini Sud e il confine di stato sammarinese, ha come finalità *la realizzazione di 18 interventi sviluppati al fine di risolvere tutte le principali criticità di tipo puntuale* nel rispetto degli atti pianificatori vigenti, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole ritenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone di non sottoporre la soluzione progettuale avanzata a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

**Il Responsabile del procedimento**  
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

