



*Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 463 del 29 maggio 2023**

***Parere Tecnico – Proroga VIA***

**Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso  
tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano  
Adriatico**

**Progetto: Proroga del termine di validità del Decreto di  
compatibilità ambientale  
DVA DEC-54 del 20/03/2013,  
già prorogato con D.M. 271 del 30/12/2020**

**ID VIP 9550**

**Proponente: ANAS S.p.A.**

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**Ricordata** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

### PREMESSO che

- Con nota prot. n. CDG DT.0149291 del 28/02/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. n. MiTE-29274 del 01/03/2022, la Società ANAS S.p.A. ha presentato istanza di proroga di cinque anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DEC-VIA-54 del 20/03/2013, emesso per il progetto definitivo di *realizzazione della Variante S.S. n. 16 “Adriatica” nel tratto compreso tra il km 193+00 (confine con il Comune di Bellaria) e il km 219+500 (confine con il Comune di Misano Adriatico) ricadente nel territorio dei Comuni di Bellaria, Rimini, Riccione, Coriano e Misano Adriatico (RN).*
- con nota prot. MASE-43244 del 22/03/2023, acquisita al prot. CTVA-3295 del 22/03/2023, la Direzione:
  - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
  - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale” (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il DEC-VIA-54 del 20/03/2013, il cui termine di validità è stato prorogato con il richiamato D.M. 271 del 30/12/2020, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
  - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato:
  - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web

dell'Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9644/14174>

## **PREMESSO e DATO ATTO che:**

### **D.M. n. 54 del 20 marzo 2013 di compatibilità ambientale con condizioni**

- il progetto “Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico ” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con l’emanazione del decreto di compatibilità ambientale n. 54 del 20 marzo 2013 , dall’esito positivo subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali;
- secondo il ricordato Decreto 54/2013 “il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale dovrà essere reiterata”;
- Con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per il beni e le attività culturali e per il turismo n. 271 del 30/12/2020 è stata prorogata di cinque anni la durata del DEC VIA 2013- 54 del 20/03/2013 con effetto dal 27/4/2018.

### **Istanza di Proroga**

- Con nota prot CDG DT.0149291 del 28/02/2023, acquisita al prot. MiTE-29274 del 01/03/2023 il proponente ha presentato istanza di proroga di cinque anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DEC-VIA-54 del 20/03/2013, emesso per il progetto definitivo di realizzazione della Variante S.S. n. 16 “Adriatica” nel tratto compreso tra il km 193+00 (confine con il Comune di Bellaria) e il km 219+500 (confine con il Comune di Misano Adriatico) ricadente nel territorio dei Comuni di Bellaria, Rimini, Riccione, Coriano e Misano Adriatico (RN), il Proponente ha chiesto la proroga ai sensi dell’art. 25 del d.lgs 152/2006 del ricordato decreto di compatibilità ambientale n. 54 del 2013 di **ulteriori 5 anni** a decorrere dalla data di pubblicazione di detto DM nella G.U. (v. infra)

### **Documentazione allegata all’istanza di proroga**

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga la seguente documentazione:

- “Relazione tecnica ambientale”;
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 2/02/2018

### **Termine di validità del DM 133 del 30 marzo 2018**

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 49 del **27 aprile 2013**.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è stato successivamente prorogato con D.M. 271 del 30/12/2020 al 27/04/2023

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di ulteriori 5 anni.

## **Dati istruttori di riferimento**

### **a. Relazione sullo stato di attuazione del progetto - Motivazione della richiesta di proroga**

Il progetto della variante alla S.S. 16 Adriatica si inserisce nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità esistente nella porzione di territorio della Provincia Riminese, previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

In particolare, all'interno dell'adeguamento della rete della viabilità principale provinciale si incentra il potenziamento del grande canale infrastrutturale longitudinale costituito dall'autostrada A14 e dalla variante alla SS 16 Adriatica.

Esso rappresenta uno dei principali collegamenti stradali nazionali fra il Sud ed il Nord e si inserisce nel più vasto ambito territoriale ed infrastrutturale interregionale e regionale. Attraverso la dorsale adriatica si collega il centro Europa con il sud del Mediterraneo.

La Variante alla SS16 Adriatica si estende nella tratta compresa tra la Igea Marina e Misano. Si tratta di una nuova infrastruttura stradale di Tipo B, con due corsie di marcia per direzione e 10 svincoli di raccordo con la rete ordinaria. La Variante ha lo scopo di potenziare il Corridoio Adriatico Nord – Sud suddividendo i flussi lungo i seguenti assi stradali:

- Autostrada A14 Bologna – Taranto: adeguata alla terza corsia della A14 tra la stazione di Rimini Nord e la stazione di Pedaso nelle Marche, gestisce la domanda di media e lunga percorrenza, di attraversamento e di scambio con il territorio riminese;
- Attuale tracciato della SS16: a servizio della mobilità di breve percorrenza e prevalentemente di natura locale;
- Variante SS16 finalizzata a gestire la domanda di scambio con il sistema autostradale e la componente locale di mobilità di medio raggio.

Salvo eventuali brevi tratti di transizione, la nuova SS 16 è interamente prevista con un tracciato accostato a quello dell'autostrada, a costituire un fascio infrastrutturale sostanzialmente unitario. Si tratta di una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale, ma anche di particolare consistenza sotto il profilo tipologico-dimensionale.

Il tratto stradale in esame, muovendosi da nord a sud attraversa i territori dei comuni di Bellaria, Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico.

L'area attraversata è densamente antropizzata, molto attiva dal punto di vista socio – economico, per la presenza di numerose strutture correlate al turismo estivo. Inoltre, lungo il suo sviluppo sono sorte anche numerose realtà industriali, commerciali e fieristiche ad elevato carico di traffico comprensoriale (Rimini Fiera, Industrie Valentini, Gross, Oltremare, Autodromo di Misano, ecc.).

L'intervento non ricade, neanche parzialmente, all'interno di aree naturali protette, come definite dalla L.394/199, e di siti della Rete Natura 2000.

Per la nuova Variante alla S.S. 16 si conferma, come nel progetto di SIA, la realizzazione di una strada di categoria B; la sezione tipo stradale è organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico (margine interno 3.50 m).

Per la connessione con la viabilità locale sono previsti 10 svincoli a livelli sfalsati:

- Bellaria – Igea Marina

- Rimini nord – Santarcangelo di Romagna
- S.S. 9 Via Emilia – Fiera di Rimini
- S.P. 258 Marecchiese
- S.S.72 Rimini – San Marino
- Rimini Aeroporto
- Riccione – Oltremare
- S.P. 35 Tavoleto (Morciano – Misano Adriatico)
- Misano A. - Autodromo “Marco Simoncelli”
- Interconnessione Misano

Il Proponente nella sopra citata nota del 28/02/2023 precisa che la richiesta di proroga di validità del DEC-VIA-54 del 20/03/2013, ai sensi dell’art. 25, c. 5, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si rende necessaria al fine di allineare i tempi di avvio dei lavori al compimento delle seguenti attività:

- A. perfezionamento dell’iter autorizzativo;
- B. affidamento progettazione esecutiva;
- C. redazione progettazione esecutiva;
- D. verifica di ottemperanza al DEC/VIA 54/2013 da esperire sul progetto esecutivo;
- E. validazione e approvazione progetto esecutivo;
- F. affidamento esecuzione dei lavori.

La Società precisa che *il disallineamento si è verificato a causa dell’indeterminatezza dovuta al lasso di tempo - circa 2 anni - intercorso dalla richiesta di proroga alla concessione della stessa, intervenuta in data 30/12/2020 con una decorrenza retroattiva al 27 aprile 2018, in concomitanza della sopraggiunta emergenza sanitaria da COVID-19 che ha reso particolarmente difficile il periodo di operatività.*

#### **b. Stato attuale dell’opera e delle verifiche di ottemperanza**

Il progetto della variante alla S.S. 16 Adriatica, si inserisce nell’ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità esistente nella porzione di territorio della Provincia Riminese, previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. L’intervento ha inizio alla progr. km 192+000 nel comune di Bellaria a nord della provincia di Rimini e termina alla progr. km 214+300 – nel comune di Misano Adriatico – in prossimità del fiume Conca dove si ricollega al tracciato esistente. Il tratto stradale è principalmente accostato a quello dell’autostrada ed attraversa un’area densamente abitata e molto attiva dal punto di vista socio – economico.

Il DEC VIA 54 del 20/03/2023 individuava tre sezioni di prescrizioni:

- Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS
- Prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali: come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell’Emilia Romagna-Bologna
- Prescrizioni della Regione Emilia Romagna:

La maggior parte delle prescrizioni dovranno essere ottemperate in fase di progettazione esecutiva o durante le attività di cantiere per la realizzazione dell'infrastruttura.

In linea di massima le prescrizioni riguardavano aspetti operativi, gestionali e dimensionali dell'infrastruttura e la definizione delle opere mitigative sia in fase di cantiere che in fase di esercizio delle varie componenti ambientali.

Allo stato attuale, il Proponente ha sviluppato il Progetto Definitivo tenendo conto delle suddette prescrizioni e dei miglioramenti applicabili anche alla luce delle normative intervenute. Il progetto definitivo non è stato ancora approvato e non sono state presentate istanze di verifica di ottemperanza

Nonostante, il Proponente nella Relazione allegata alla istanza di proposta ha descritto l'aggiornamento sulla base delle prescrizioni della CT VIA e degli adeguamenti tecnici e normativi. In particolare, per il completamento della fase approvativa ed in ottemperanza alle prescrizioni A15, A16 e quelle C1, C2, C3, C4, C5, C13, C14, C15, C16, C17 e C18 che hanno ricadute sugli aspetti localizzativi dell'opera il progetto è stato aggiornato ed ottimizzato rendendolo conforme anche alla normativa vigente. Fra le nuove normative che hanno avuto ricadute sulle soluzioni progettuali citiamo l'aggiornamento delle "Norme tecniche per le Costruzioni" - NTC2018 – DM 17/01/2018; le ricadute riguardano in particolare gli aspetti idraulici degli attraversamenti dei corsi d'acqua, comportando in linea generale un aumento delle luci e l'innalzamento della livelletta per il rispetto dei franchi idraulici.

L'aggiornamento progettuale è stato sviluppato condividendo le soluzioni con gli enti territoriali, Provincia di Rimini, Comuni, associazioni di categoria, ecc. Pertanto, sono stati svolti una serie d'incontri in cui sono illustrate le soluzioni e recepite gli accorgimenti per renderle meno impattanti e più funzionali.

I tratti oggetto di modifiche sono sintetizzati nel seguito ed evidenziati in Figura 1:

- Tratto Bellaria – Rimini Nord: semplificazione dello svincolo iniziale di Bellaria con il riutilizzo sul lato est di parte delle rampe esistenti presenti e lo spostamento delle nuove rampe sul lato ovest in modo da non interferire con i terreni dell'area vivaistica esistente. Nel tratto a cavallo dell'attraversamento della S.P. Tolemaide per la presenza di pregiate zone agricole il Proponente ha cercato, con piccole variazioni del tracciato principale ed il ricollocamento della viabilità interpodereale, di minimizzare la frammentazione dei fondi. In questo ambito è stata valutata anche la modalità di attraversamento della S.P. Tolemaide, preferendo rimanere a raso con la nuova variante alla S.S. 16, e realizzare per la S.P. Tolemaide un attraversamento in cavalcavia con una variante plano-altimetrica, contenendo i nuovi rilevati nella fascia adiacente al sedime esistente. Tale soluzione consente di avere un minor consumo di suolo con i rilevati bassi per la SS16 e di preservare la permeabilità visiva tra le zone interne ed il mare. In ottemperanza alla prescrizione C.2 , che limitava il collegamento del nuovo svincolo di Rimini Nord alla rotatoria esistente sulla SP Tolemaide utilizzando il riallineamento del tratto iniziale di Via Orsoletto. Anche in questo caso le piccole variazioni di tracciato sono scaturite dall'ottimizzazione della frammentazione dei fondi.

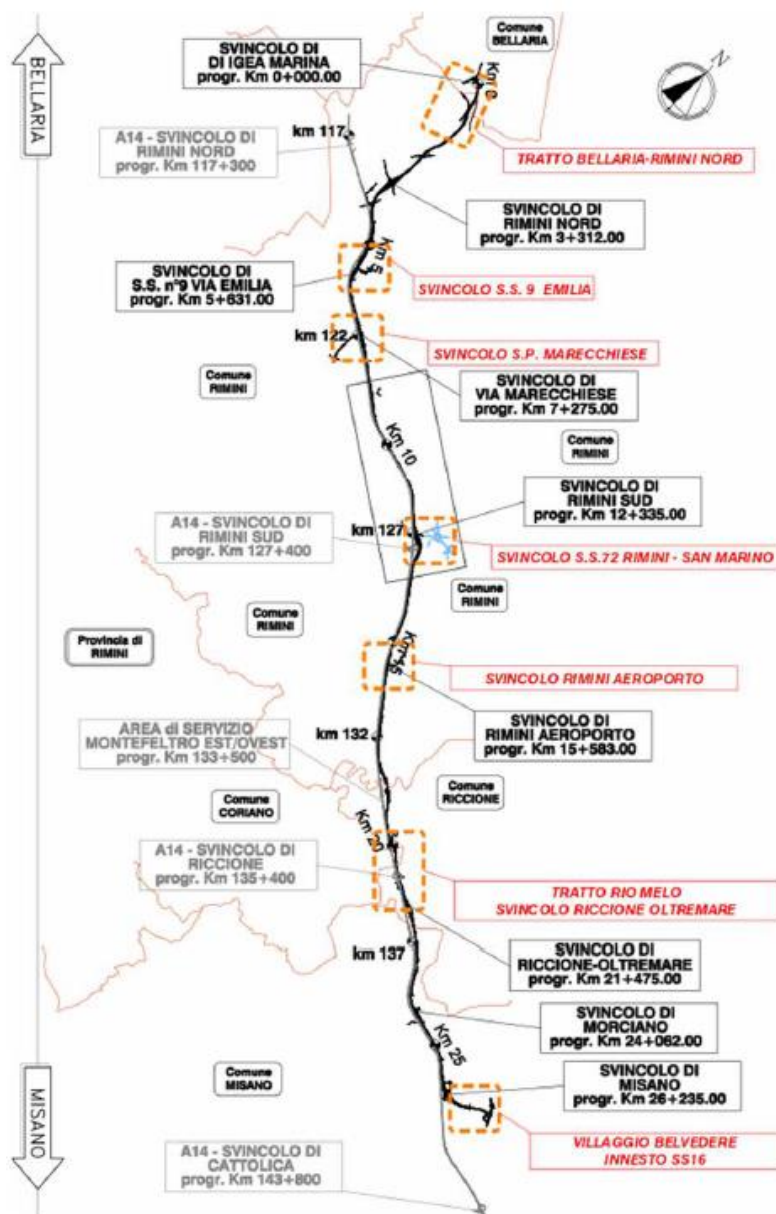


Figura 1 – Schematico: progetto e inquadramento delle aree di aggiornamento

- Tratto Svincolo SS9 Via Emilia – Svincolo variante SP Marecchiese: superato il cavalcavia di Sanata Giustina inizia lo stretto affiancamento con l'A14 (per ottimizzare le aree di ingombro del sedime stradale e l'impatto sul territorio) in ottemperanza anche a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione locale. Il tracciato di progetto assume, quindi, un andamento plano- altimetrico simile a quello autostradale. Per lo svincolo sulla SS9 Emilia che collega il polo fieristico di Rimini, è stato necessario ricercare una soluzione diversa da quella presentata che prevedeva innesti diretti sulla SS9 e tramite la realizzazione di due rotonde, una a monte ed una a valle si consentiva la completa direzionalità dello svincolo. Non potendo garantire con questa soluzione i franchi di rispetto dalla linea elettrificata della Ferrovia Bologna-Ancona per la rampa in entrata verso nord è stato necessario sposare verso sud l'intero svincolo e realizzare un breve collegamento per attestarsi sulla SS9 Emilia con una rotonda. Più a sud per l'attraversamento del Fiume Marecchia, nel rispetto delle NTC2018, è stato traslato il nuovo viadotto circa 10 m più a valle evitando

l'interferenza delle nuove pile con gli argini esistenti e portando le spalle fuori dall'area di esondazione. Il nuovo viadotto, pertanto, avrà una luce complessiva di 348 m rispetto ai 200 m inizialmente previsti. Proseguendo verso sud, una ulteriore ottimizzazione per minimizzare il consumo di suolo ha riguardato lo svincolo di connessione con la SP Marecchiese

- Collegamento svincolo Rimini Sud – SS72 Rimini – San Marino: si prevede la costruzione di una rotatoria di grande diametro, regolata con i tronchi di scambio che collega in ogni direzione la S.S. 16 con via della Repubblica e la S.S. 72. Sono previste inoltre corsie dedicate per la svolta a destra per i veicoli provenienti dalla S.S. 16 direzione Sud verso la S.S. 72 e per i veicoli che provengono dalla S.S. 16 direzione Nord verso via della Repubblica. La nuova configurazione del nodo sulla SS16 esistente ha reso necessario ristudiare anche l'intersezione prevista dalla Variante di progetto con la SS72 Rimini San Marino. La soluzione individuata consente di semplificare l'intersezione connettendo direttamente le rampe di svincolo ad una rotatoria posta in asse alle SS72, senza la necessità di realizzare una bretella di collegamento parallela alla consolare. Questo è stato reso possibile in quanto, in accordo con il comune di Rimini, si è inibita la connessione carrabile del sottopasso di via Pomposa posta immediatamente a nord della SS72, consentendo di abbassare le livellette delle rampe di svincolo e quindi di collegarle direttamente alla SS72.
- Svincolo Rimini Aeroporto: in questo svincolo si è mantenuto il tracciato parallelo al sedime autostrade evitando il doppio flesso per la realizzazione della rotatoria di svincolo, ricavandone un netto miglioramento del consumo di suolo.
- Tratto Rio Melo – Svincolo di Riccione – Oltremare: facendo riferimento alle prescrizioni C3 e C4, nel tratto immediatamente più a sud, a cavallo del Rio Melo, è in corso di realizzazione una bretella che collega Via Udine con Viale Venezia nel Comune di Riccione. La presenza di questa nuova bretella rende complesso e molto impattante la realizzazione dello svincolo previsto nel progetto della variante alla SS16. Pertanto si è proposto di eliminarlo, anche in considerazione della presenza, a meno di 1 km più a sud, del previsto svincolo "Riccione-Oltremare". Per quest'ultimo, come richiesto dalla prescrizione C4 è stato eliminato il collegamento ad est che interessava il piede collinare del parco "Castello degli Argonauti".
- Tratto Misano Adriatico – Zona Belvedere – raccordo funzionale al tracciato esistente: il tratto terminale di progetto è stato rivisitato per tener conto sia delle prescrizioni A15, A16 e C14 e dalla necessità di migliorare la connessione con il tratto esistente della statale, evitando una intersezione a raso come richiesto dal "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" DM19/4/2006.

Al riguardo si precisa che, con il presente parere si prende atto dell'anticipazione degli sviluppi del progetto ma non ci si esprime in merito alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni e alla eventuale necessità di verifica di assoggettabilità di modifiche sostanziali al progetto.

Infine, per quanto concerne la ricognizione dei vincoli attualmente vigenti, essa è riportata nella Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

### **c. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.**

Ai fini dell'istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all'istanza di proroga in oggetto, cui il presente parere espressamente rinvia.



Confronto fra lo stato di fatto ambientale iniziale e quanto previsto nello studio di impatto ambientale (di seguito, SIA)

Il SIA risale al 2013 e :

- è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, recante “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale” con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio.
- è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale. Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia foto-piano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l’elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.
- è stato redatto anche con l’obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l’opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d’intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell’ambiente e nel territorio.

La documentazione presentata ha lo scopo di analizzare il contesto in cui si inserisce l’opera al fine di verificare eventuali cambiamenti rispetto alle tutele inserite nel SIA del progetto autorizzato, per l’ottenimento della proroga.

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

*a) descrizione degli interventi in progetto*

La relazione contiene una descrizione dettagliata del progetto, delle variazioni introdotte a seguito di prescrizioni e/o di adeguamenti migliorativi, inclusa la cantierizzazione e la gestione delle materie. E’ stato inoltre aggiornato lo studio di traffico, con valutazioni effettuate a partire dallo Scenario attuale, che rappresenta la mobilità dello scenario Pre-Covid dell’anno 2019. Il modello fa riferimento all’ora di punta del giorno ferial medio del periodo neutro (mese di Aprile/Ottobre), mese in cui i livelli di traffico dell’area di studio sono in linea col traffico del giorno medio annuo.

Risulta significativo il ruolo che la Variante di progetto della SS16 Adriatica riveste nel decongestionamento dell’itinerario attuale della SS16: si attende che nel giorno medio annuo la Variante riduca il traffico mediamente del 20% nella tratta tra Via Tolemaide e Via Circonvallazione Ovest, del 30% nel tratto compreso tra Via Circonvallazione Ovest e la SS72 e del 20% a Sud di Rimini. La riduzione del traffico nello scenario di progetto risulta significativa anche sulla A14, in particolare nella tratta tra Rimini Nord e Rimini Sud dove si attende un calo di veicoli totali giornalieri corrispondente al 25% del traffico del giorno medio annuo.

Infine, sulla SS9 Via Emilia è atteso un aumento dei flussi nello scenario progettuale in corrispondenza del nuovo svincolo, ed una diminuzione lungo la sezione radiale in ingresso a Rimini.

b) *analisi per singole componenti*

**b.1) Inquadramento territoriale e vincolistico**

Le principali modifiche riscontrate tra la normativa vigente all'atto della redazione del precedente SIA e quella attuale sono riassunte nella successiva Tabella 1

L'analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

Il Proponente ritiene l'analisi effettuata nel SIA ancora valida, così come il relativo rapporto di conformità dell'opera. Per quanto riguarda le modifiche localizzate del tracciato, la tipologia di area attraversata rimane la stessa di quella già individuata nel SIA; pertanto, non sono evidenziati variazioni significative nell'interpretazione della coerenza del progetto.

**Tabella 1 – Confronto tra piani vigenti e piani superati**

Livello	Piano Vigente	In vigore da	Piani Superati	Modifica
Regionale	P.T.R.	Approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010	-	-
Regionale	P.T.P.R.	Approvato con DCR n.1338 del 28 gennaio 1993 e successivamente inglobato nel P.T.R.	-	-
Provinciale/ Città Metropolitana	Variante P.T.C.P. Provincia di Rimini	Approvato, con la delibera di Consiglio Provinciale n. 12 del 23 aprile 2013	P.T.C.P.	Estensione del PTCP 2007 al territorio dell'Alta Valmarecchia (non di interesse)
Comunale	P.S.C. Bellaria Igea Marina	Approvato con Delibera di C.C. n. 85/2017	Precedente P.R.G.	Sostituzione del Precedente P.R.G.
Comunale	P.S.C. e R.U.E. Comune di Rimini	Approvati con la delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 15/03/2016	Precedente P.R.G.	Sostituzione del Precedente P.R.G.
Comunale	P.S.C. Comune di Riccione	Pubblicazione sul B.U.R. n° 63 del 23/05/2007	-	-
Comunale	Variante Generale del P.R.G. Comune di Coriano	Approvata con delibera di G.P. n. 154 del 29/07/2003	-	-

Comunale	Variante P.R.G. E P.U.G. Comune di Misano Adriatico	Approvata il 23/03/2015 con Delibera C.C. n.9. E approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 44 del 03/08/2022	Precedente P.R.G.	Sostituzione del Precedente P.R.G.
Altro	Rete Natura 2000	-	-	-

### **Pianificazione comunale**

Riguardo alla pianificazione comunale dei 5 Comuni attraversati dal nuovo tracciato in progetto, è da segnalare come 3 di essi, nel periodo intercorso dalla redazione del precedente SIA, si siano dotati di un nuovo strumento di pianificazione comunale. I comuni in questione sono: Bellaria Igea Marina, Rimini e Misano Adriatico. L'analisi del sistema degli usi e del regime di trasformazione dei suoli delle aree vincolate attraversate dal tracciato di progetto, è stata svolta attraverso la lettura dei PRG Comunali.

Con l'aggiornamento dei piani regolatori sopra elencati, è necessaria una nuova analisi degli stessi in relazione al tracciato in progetto

### **Pianificazione comunale**

#### **Piano Strutturale Coomunale (PSC) Comune di Bellaria Igea Marina**

Lo strumento urbanistico vigente nel comune di Bellaria Igea Marina è il Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con Delibera di C.C. n. 85/2017. Dall'analisi del tratto di tracciato di progetto ricadente nel territorio comunale emerge che le zone individuate nella pianificazione attuale, precedentemente individuate come zone agricole sono:

- AVN-Aree di valore naturale, ambientale e paesaggistico (L.R. 20/2000 art. A-17);
- AVP-Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (L.R. 20/2000 art. A-19);
- ECO-Dotazioni ecologiche e ambientali (L.R. 20/2000 art. A-25);
- Strada statale n-16 "Adriatica";
- MOB.VE-Rete della viabilità extraurbana di interesse intercomunale – Esistente/Di progetto.

Rispetto alla precedente analisi sviluppata nel SIA, si evidenzia la presenza della previsione del nuovo tracciato stradale di progetto: Sistema delle infrastrutture per la mobilità (L.R. 20/2000 art. A-5) – MOB.VR-Rete della viabilità di base di interesse nazionale e regionale – Strada statale n-16 "Adriatica", articolo 84;

Nelle aree tutelate, sono previste opere di allaccio alla viabilità esistente, già previste dallo stesso P.S.C. All'interno dello strumento urbanistico vengono indicate, nel sistema delle infrastrutture per la mobilità, delle previsioni di tracciato per la rete della viabilità extraurbana di interesse comunale parzialmente difformi rispetto al progetto dell'opera. Il piano, dunque, prevede la realizzazione dell'opera che per esigenze progettuali è stata modificata rispetto a quanto previsto dallo strumento urbanistico.

#### **Piano Strutturale Coomunale (PSC) Comune Rimini**

Lo strumento urbanistico vigente nel comune di Rimini è il Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con Delibera di C.C. n. 16 del 15/03/2016.

Il Proponente riporta le zone interessate dal tracciato di progetto, individuate dal Piano.

**Tabella 2 – Aree interessate dal tracciato di progetto del PRG del Comune di Rimini**

Area individuata dal precedente studio	Area individuata nella pianificazione attuale
Zone agricole	ZONA E1: zona agricola normale
Zone agricole	ZONA E2: zona agricola per la salvaguardia paesistica-ambientale
Zone agricole	ZONA E3: zona agricola speciale
Parchi	ZONA F3.1: parchi a scala comprensoriale o territoriale
Verde pubblico	ZONA G3.1: aree a verde pubblico, a parco di quartiere e per il gioco
Verde pubblico	ZONA G3.2: area per attrezzature sportive e spettacoli
Residenziale	ZONA B3: zona residenziale speciale di ristrutturazione
Residenziale	ZONA B4: nuclei urbanizzati in territorio agricolo: ghetti non storici,
Residenziale	ZONA C1: zona residenziale di espansione soggetta a piano urbanistico preventivo di iniziativa privata
Altri servizi	ZONA G4.1: aree per parcheggi pubblici non attrezzati,
Industriale di espansione	ZONA D1: zona di espansione per insediamenti produttivi
Residenziale di espansione	ZONA C5: zona residenziale speciale di espansione soggetta a P.P. consortile,
Industriale	ZONA D1: zona di espansione per insediamenti produttivi
Industriale	ZONA D4: zona produttiva speciale con conservazione del carico urbanistico
Servizi sensibili	ZONA D1: zona di espansione per insediamenti produttivi
Aree bianche	

Dall'analisi del Piano il Proponente non ha riscontrato difformità fra le analisi effettuate nell'ambito del SIA e le disposizioni del Piano approvato nel 2016.

### **Piano Strutturale Comunale (PSC) Comune di Misano Adriatico**

Lo strumento urbanistico vigente nel comune di Misano Adriatico è il Piano Urbanistico Generale (PUG), approvato con Delibera di C.C. n. 44 del 03/08/2022.

Il Proponente riporta le zone interessate dal tracciato di progetto, individuate dal Piano.

**Tabella 3 – Aree interessate dal tracciato di progetto del PUG del Comune di Misano Adriatico**

Area individuata dal precedente studio	Area individuata nella pianificazione attuale
Zone agricole	Territorio rurale - Ambito agricolo periurbano
Zone agricole	Sede stradale
Zone agricole	Territorio rurale - Ambito agricolo di rilievo paesaggistico
Residenziale	R1 – Tessuti urbani misti a densità media o bassa
Residenziale	R3 – Frange urbane ovvero nuclei urbani minori, ovvero lotti con presenza o contiguità di elementi di pregio storico – culturale o

	ambientale
Residenziale	Territorio rurale - Ambito agricolo periurbano
Parchi	Territorio rurale - Ambito agricolo periurbano
Verde pubblico	Spazi aperti di libera fruizione per usi pubblici collettivi e spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive.

Dall'analisi del Piano il Proponente non ha riscontrato difformità fra le analisi effettuate nell'ambito del SIA e le disposizioni del Piano approvato nel 2016.

Tuttavia una porzione di territorio precedentemente indicato come residenziale viene definito come "territorio rurale, ambito agricolo periurbano".

### Rapporto di conformità dell'opera

In seguito alle modifiche apportate al tracciato di progetto e all'aggiornamento di alcuni strumenti di pianificazione il Proponente riporta la scelta di verificare la conformità dell'opera rispetto alle normative vigenti. Infatti, rispetto al precedente SIA, viene riscontrato l'aggiornamento dello strumento di pianificazione di tre comuni: Bellaria Igea Marina, Rimini e Misano Adriatico. Il risultato dell'analisi conclude che l'opera è conforme con gli strumenti di pianificazione vigenti.

**Tabella 4 – Quadro Normativo del Comune di Bellaria Igea Marina**

Area individuata nella pianificazione attuale	Articolo norme	Conformità con lo strumento vigente
AVN - Aree di valore naturale, ambientale e paesaggistico (L.R. 20/2000 art. A 17),	74	SI
AVP - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (L.R. 20/2000 art. A 19)	75	SI
ECO - Dotazioni ecologiche e ambientali (L.R. 20/2000 art. A 25)	85	SI
Strada statale n 16 "Adriatica",	84	SI
MOB.VE - Rete della viabilità extraurbana di interesse intercomunale – Esistente/Di progetto	84	SI

**Tabella 5 – Quadro Normativo del Comune di Rimini**

Area individuata nella pianificazione attuale	Articolo norme	Conformità con lo strumento vigente
ZONA E1: zona agricola normale	31.1	SI
ZONA E2: zona agricola per la salvaguardia paesistica ambientale	31.2	SI
ZONA E3: zona agricola speciale	31.3	SI
ZONA F3.1: parchi a scala comprensoriale o territoriale	26.2.3	SI
ZONA G3.1: aree a verde pubblico, a parco di quartiere e per il gioco	26.1.3	SI
ZONA G3.2: area per attrezzature sportive e spettacoli	26.1.3	SI
ZONA B3: zona residenziale speciale di ristrutturazione	23.1.4	SI
ZONA B4: nuclei urbanizzati in territorio agricolo; ghetti non storici	23.1.5	SI
ZONA C1: zona residenziale di espansione soggetta a piano urbanistico preventivo di iniziativa privata	23.2.1	SI
ZONA G4: aree per parcheggi pubblici non attrezzati	26.1.4	SI
ZONA C5: zona residenziale speciale di espansione soggetta a P.P. consortile	23.2.5	SI
ZONA D1: zona di espansione per insediamenti produttivi	25.1	SI
ZONA D4: zona produttiva speciale con conservazione del carico urbanistico	25.4	SI
Perimetro accordo di pianificazione/programma	35	SI

**Tabella 6 – Quadro Normativo del Comune di Misano Adriatico**

Area individuata nella pianificazione attuale	Articolo norme	Conformità con lo strumento vigente
Territorio rurale – Ambito agricolo periurbano	5.1	SI
Sede stradale	2.1	SI
Territorio rurale – Ambito agricolo di rilievo paesaggistico	5.1	SI
R1 – Tessuti urbani misti a densità media o bassa	4.4	SI
R3 – Frange urbane ovvero nuclei urbani minori, ovvero lotti con presenza o contiguità di elementi di pregio storico – culturale o ambientale	4.6	SI
Spazi aperti di libera fruizione per usi pubblici collettivi e spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive	2.2	SI

### Tavole dei vincoli

Il Proponente riporta la tabella della coerenza del progetto con le tutele delle aree, comprendendo anche quelle già individuate nel precedente SIA.

Per quanto riguarda il PTCP di Rimini:

- per l'articolo Art. 2.2 Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);
- per l'articolo Art. 5.3 Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);
- per l'articolo Art. 5.4 Zone di tutela dei caratteri di laghi, bacini e corsi d'acqua, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);

Mentre per quanto riguarda il PTPR dell'Emilia Romagna:

- per l'articolo Art. 9 Sistemi dei crinali e sistema collinare, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);
- per l'articolo Art. 12 Sistema costiero, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);
- per l'articolo Art. 17 Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua: zone di tutela dei caratteri ambientali e dei corsi d'acqua, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);
- per l'articolo Art. 19 Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale, le opere di mitigazione vengono riportate nelle tavole (cfr. Tavv T00\_IA10\_AMB\_CT\_20/21/22/23/24);

### **Elementi naturali e paesaggistici**

Dall'analisi della Relazione Ambientale (elb. T00IA10AMBRE01A) il Proponente non evidenzia differenze rispetto al precedente Studio di Impatto Ambientale. Non hanno subito modifiche le unità di paesaggio indicate dal PTCP della Provincia di Rimini e le variazioni del tracciato proposto non ne ha interessate di nuove. Il Proponente riporta un riassunto dell'analisi svolta nel precedente SIA evidenziando la modalità di individuazione di tutti quegli elementi, naturali ed antropici, che caratterizzano l'ambito territoriale di relazione tra la costa e la collina (sezione trasversale), nonché quello che si sviluppa ortogonalmente alla linea di costa (sezione longitudinale).

Per l'analisi del territorio come "sezione trasversale" il Proponente prende come riferimento gli aspetti geomorfologici, idrogeologici e vegetazionali che concorrono a determinare la conformazione fisica del territorio, nonché alla organizzazione del sistema insediativo storico e contemporaneo ed infine alla struttura del sistema relazionale, anch'esso distinto in storico e contemporaneo. L'immagine complessiva risulta essere il risultato della sovrapposizione di una serie di strati informativi e della loro successiva interpretazione ed integrazione, che conduce ad una lettura omogenea determinata dalla sequenza di fasce disposte parallelamente alla linea di costa alle aree montane. Inoltre è possibile assimilare l'intero territorio provinciale ad un rettangolo, in cui la diagonale disposta secondo la giacitura Nord-Ovest Sud-Est, segna la linea di demarcazione tra il territorio della pianura e quello della collina.

L'organizzazione del sistema insediativo storico, dove ritorna l'assetto territoriale "a fasce", è composto da tre distinti allineamenti di preferenziale localizzazione dei centri urbani, così strutturati:

- l'allineamento costiero, costituito da Rimini, Riccione e Cattolica;
- l'allineamento pedecollinare, al quale si ascrivono Santarcangelo, Coriano, San Clemente, Morciano;
- l'allineamento collinare, formato da Torriana, Verucchio, Montescudo, Monte Colombo, Gemmano, Montefiore Conca, Saludecio, Montegridolfo e Mondaino.

Mentre per l'analisi del territorio come "sezione longitudinale" il Proponente riporta che gli elementi di strutturazione del paesaggio sono rappresentati dai due principali sistemi vallivi e dai relativi corsi d'acqua del Fiume Marecchia e del Fiume Conca, che determinano in maniera forte la struttura del paesaggio.

L'unità di paesaggio (individuata dal P.T.C.P.) all'interno della quale ricade prevalentemente il corridoio di studio è rappresentata dalla "Unità di paesaggio della pianura agricola periurbana". All'interno della suddetta unità il Piano Provinciale riconosce essenzialmente due tipologie di paesaggi rurali a prevalenza di caratteri omogenei, ossia il paesaggio delle "aree agricole periurbane della città della costa" ed il paesaggio degli "orti litoranei e della pianura tra il Marecchia e l'Uso".

Il Proponente, sulla base dell'analisi effettuata, riporta i punti salienti in grado di tracciare l'immagine del paesaggio esistente:

- differenziazione del territorio interessato dall'intervento in due principali fasce, di cui una propriamente pianeggiante e un'altra pedecollinare;
- valenza dell'ambito in studio di cerniera, anche in ragione di quanto detto sopra, tra sistemi territoriali, quello padano e quello costiero appenninico, tra loro profondamente differenti per elementi strutturanti e caratterizzanti, e quindi paesaggi;
- rapporto dialettico tra longitudinalità e trasversalità rispetto alla linea costiera, ossia tra elementi a giacitura parallela alla costa, in gran parte a matrice antropica e frutto delle trasformazioni del passato recente (ma presenti nella matrice antropica già in passato come, ad esempio, infrastrutture di viabilità adibite a garantire le percorrenze lungo la costa) ed elementi a giacitura perpendicolare a dominanza naturale, ma anch'essi storicamente presenti nella matrice antropica come, ad esempio, percorsi di risalita dei fondovalle e dei crinali verso l'entroterra.

Facendo riferimento alle unità di paesaggio individuate dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini la lettura del paesaggio viene sviluppata attraverso il riconoscimento delle diverse tipologie di paesaggio in funzione delle caratteristiche morfologiche del supporto territoriale e delle modalità di uso agricolo del suolo. Il Proponente indica che queste informazioni sono state integrate attraverso l'evidenziazione della "viabilità storica" e degli "edifici o complessi isolati di interesse storico, ambientale e paesaggistico", tratti sia dal Piano Provinciale che, a scala locale, dal nuovo Piano Regolatore di Rimini.

L'ambito di studio, stretto tra la fascia costiera e quella collinare, si trova in una posizione intermedia non soltanto rispetto ad una lettura di tipo geografico, centrata sulla posizione geografica e sull'andamento orografico, ma anche rispetto alle diverse logiche insediative.

Per illustrare il modello di assetto della struttura insediativa è possibile ricorrere allo schema tripartito in costa – pianura – collina, che esprime l'esistenza di una singolare corrispondenza



tra differenti andamenti altimetrici del supporto territoriale e diverse modalità con le quali, nel tempo, si stratifica il processo insediativo:

- il continuum urbano, interrotto da episodici varchi a mare, che connota l'unità di paesaggio della costa;
- la pianura fortemente antropizzata in cui le aree coltivate sono frammiste all'edificato, che diviene sempre più polverizzato man mano che ci si allontana dalla linea ferroviaria e dagli assi stradali diretti verso l'entroterra lungo i quali, secondo un modello di urbanizzazione lineare, si sono concentrate delle espansioni residenziali e produttive recenti; al di là di questa seconda fascia, nella quale si concentrano anche gli assi infrastrutturali primari (A14, SS9 Emilia, SS3 Flaminia);
- la collina caratterizzata dagli areali dei vigneti e dei frutteti, e dalla preferenziale concentrazione dei tessuti edificati intorno ai nuclei storici.

La rigidità di questo modello tripartito per fasce parallele alla linea costiera viene interrotto dal sistema delle valli dei principali corsi d'acqua: l'asta del Marecchia, che, unitamente al Torrente Ausa, costituisce uno dei due corsi d'acqua tra i quali è sorta Rimini, ed il Conca.

L'orditura in senso trasversale alla linea di costa è costituita prevalentemente dai corsi d'acqua costituiti da: Fiume Uso, Torrente Marecchia, Torrente Ausa, Torrente Marano, Rio Melo, Torrente Conca. In particolare, il Fusso, il Marecchia ed il Marano rappresentano dei chiari segni strutturanti del paesaggio che, disposti ortogonalmente alla linea di costa, interrompono la orditura per fasce ad essa parallele, individuando differenti destinazioni d'uso del suolo.

L'unità di paesaggio è quella di paesaggio periurbano della città della costa, i cui caratteri dominanti sono costituiti da campi ad orditura regolare, con alternanza di colture arboree specializzate e seminativo semplice, marcata semplificazione delle sistemazioni agrarie, notevole edificazione sparsa e presenza di elementi di naturalità nella vegetazione degli alvei.

La collina di S. Martino viene configurata come emergenza morfologica isolata che domina l'ampia pianura, prevalentemente agricola, compresa il Torrente Marano ed i rilievi di S. Fortunato, mentre quest'ultima, appartenente alle ultime propaggini del sistema montuoso che discende da San Marino, unitamente alle frange dei tessuti urbani dell'area periurbana di Rimini configura, all'altezza della strada di Covignano, una stretta che separa la pianura costiera, a Sud, da quella della valle del Marecchia e più oltre dalla stessa Pianura Padana, a Nord

Considerando le modifiche che il progetto dell'infrastruttura stradale possono produrre sulle condizioni percettive, il Proponente evidenzia come la funzione costitutiva dell'immagine dell'ambito di intervento è essenzialmente legata al suo carattere di "percorso".

In termini analoghi, in un paese morfologicamente accidentato e difficile come l'Italia, una pianura costiera tende inevitabilmente sia a garantire i collegamenti lungo costa sia a permettere e raccordare i collegamenti verso l'entroterra, nei punti in cui ciò si rende più facile (valli fluviali e crinali). Tuttavia la specificità dell'ambito di intervento è data dal suo configurarsi come ambito di svolta della principale percorrenza lungo costa, rispetto alla quale le percorrenze trasversali rivestono evidentemente un ruolo minore verso l'altro canale di percorrenza principale, costituito dalla valle padana. Tale funzione di percorso, storicamente costitutiva dell'immagine mentale dell'ambito di intervento, è allo stato attuale assunta dall'autostrada A14, insieme alla statale Adriatica- Emilia e alla ferrovia, ed il Proponente afferma che sarà assunta anche dal tracciato in progetto che si andrà a configurare.

In definitiva, il Proponente riporta che gli elementi di visualità attuale (punti panoramici, strade panoramiche, ecc.) presenti nell'area d'interesse ed i rapporti con il paesaggio non hanno subito modifiche rispetto all'assetto valutato nel precedente SIA.

Nella Relazione il Proponente riporta un elenco delle principali modifiche subite dal tracciato al fine di notare come il nuovo tracciato è scostato solo per piccole porzioni dal precedente, senza quindi andare a modificare in maniera significativa il nuovo assetto già analizzato nel precedente SIA

Vengono riportate dal Proponente alcune vedute dell'area di intervento da punti panoramici o da strade di percorrenza con affaccio diretto sull'opera in progetto, nonché fotosimulazioni esplicative (ad esempio Figura 2). I punti individuati sono quelli maggiormente sopraelevati rispetto al contesto circostante, comunque rari in quanto il territorio percorso dall'infrastruttura in progetto è perlopiù pianeggiante e/o costiero. Per l'individuazione delle visibilità lato monte/ovest è stata utilizzata l'attuale E55 (in quanto il nuovo tracciato corre parallelo alla stessa nel lato valle/est) e sono stati inseriti ulteriori fotoinserimenti generali dell'opera in progetto con comparazione ante e post operam.



**Figura 2 – Veduta del ponte sul Marecchia**

La componente paesaggistica, come riportato dal Proponente, non presenta particolari mutamenti rispetto al precedente S.I.A. Il paesaggio circostante l'area di interesse non ha subito modifiche che ne intacchino i valori identitari.

I principali elementi che compongono il paesaggio dell'area oggetto di intervento rimangono le fasce parallele sviluppate dalla costa verso ovest, passando da aree costiere e pianeggianti a paesaggi collinari e pedemontani. A questi elementi di intersecano ortogonalmente i corsi d'acqua e la viabilità di penetrazione.

Il tracciato infrastrutturale, che presenta alcune differenze rispetto a quello analizzato nel precedente SIA, viene inserito comunque nello stesso paesaggio ed al contempo, le aree interessate dall'opera non hanno subito particolari modifiche che ne riconfigurino i tratti prevalenti.

In conclusione, il Proponente riporta che l'opera risulta compatibile con il contesto paesaggistico esistente e considera, nel caso in cui non si manifestino variazioni sostanziali allo stato di fatto della componente in esame, fatte salve le interferenze e le considerazioni complessive individuate nel SIA.

### **Pianificazione di Settore**

Nella Relazione ambientale (elb. T00IA10AMBRE01A), in riferimento a quanto illustrato nel SIA, il Proponente riporta alcuni aggiornamenti collegati all'evoluzione della normativa di settore e alla pubblicazione di nuove pianificazioni. Inoltre vengono riportate le eventuali variazioni legate alle modifiche puntuali di tracciato che sono intervenute nel corso degli anni anche in ottemperanza alle prescrizioni degli Enti.

Per quel che riguarda l'ambiente idrico è bene evidenziare che il contesto programmatico, nel periodo intercorso tra la data del precedente studio fino ad oggi, sono stati aggiornati alcuni Piani e sono stati emessi nuovi, come di seguito schematizzato:

- Aggiornamenti:
  - o “Piano di Assetto Idrogeologico” (2016)
  - o “Piano di Tutela delle Acque” - Regione Emilia Romagna & ARPAE Emilia Romagna (Giugno 2021).
- Nuova Pianificazione:
  - o “Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume PO - 3° Ciclo di pianificazione 2021 - 2027” – Autorità del bacino Distrettuale del Fiume Po (2021) ed “Indagini regionali finalizzate al Piano di Gestione 2021” – Regione Emilia Romagna & ARPAE Emilia Romagna (Giugno 2021).
  - o “Aggiornamento e revisione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione redatto ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 49/2010 attuativo della Dir. 2007/60/CE – Il ciclo di gestione” - Relazione Metodologica - Distretto del fiume Po (Giugno 2022).

I principali corsi d'acqua, che il Proponente riporta come indicati nel precedente SIA, interessati dal progetto di adeguamento della SS 16 e su cui concentrare l'attenzione sono, procedendo da Nord verso Sud:

- Rio Fontanaccia,
- Scolo Brancona,
- Fosso Viserba,
- Fiume Marecchia,
- Fosso Padulli,
- Deviatore Torrente Ausa,
- Torrente Ausa,

- Fosso Rodella,
- Scolo Roncasso,
- Torrente Marano,
- Torrente Melo,
- Rio Ribano,
- Rio Alberello,
- Rio Agina.

Successivamente il Proponente riporta una tabella contenente l'elenco dei corsi d'acqua che rientrano nelle acque pubbliche della Regione.

### **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)**

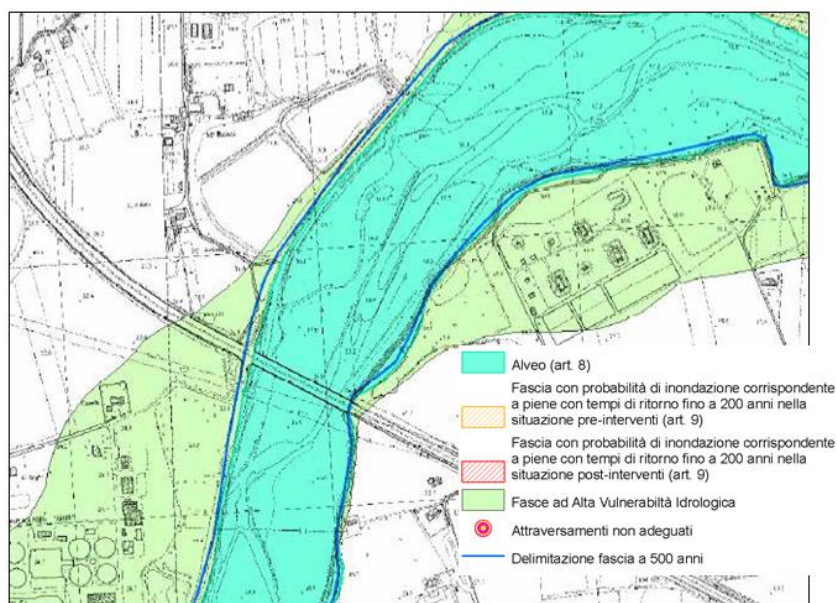
Il PAI è stato aggiornato a seguito delle numerose varianti che sono state emesse nel corso degli ultimi venti anni.

La pianificazione di bacino vigente nel sottobacino del Marecchia-Conca è costituita dal "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Interregionale Marecchia – Conca"(PAI)" adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione n. 2 del 30 marzo 2004, e approvato dalla Regione Emilia- Romagna con deliberazione della Giunta Regionale n.1703/2004, dalla Regione Marche con deliberazione del Consiglio Regionale n. 139/2004, dalla Regione Toscana con deliberazione del Consiglio Regionale n. 1150/04.

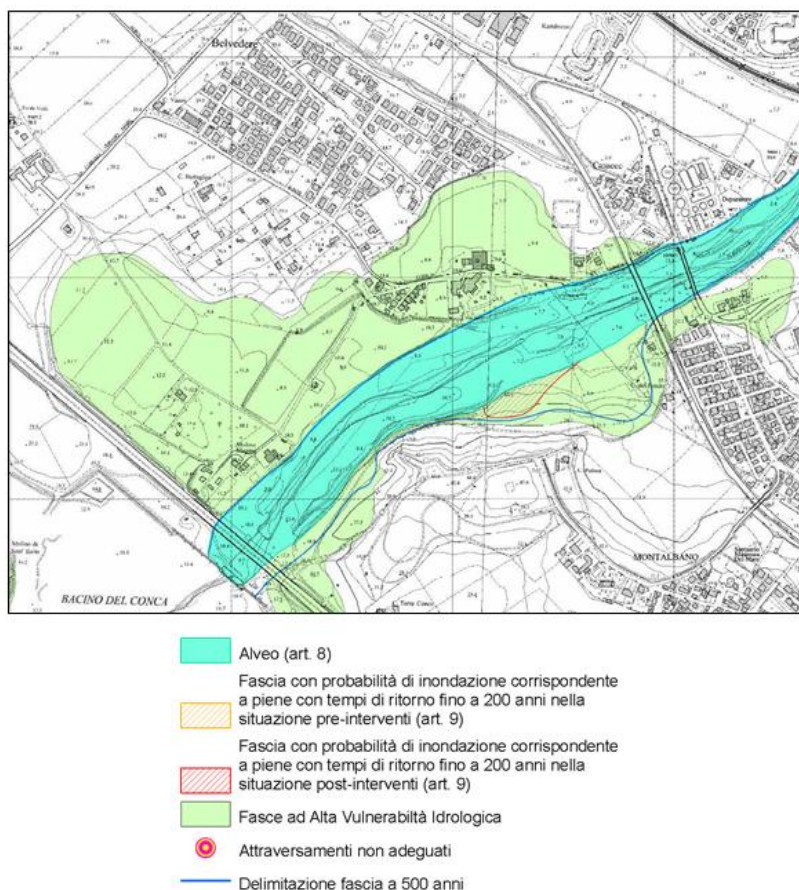
Successivamente il PAI è stato oggetto di numerosi aggiornamenti, integrazioni e varianti in coerenza allo sviluppo delle diverse attività conoscitive di approfondimento e studio rispetto alla prima banca dati PAI/2004.

Il Proponente riporta che la principale variazione, rispetto a quanto vigente alla data del precedente studio, riguarda la definizione di “fasce ad alta vulnerabilità idrologica”. Infatti viene rilevata la presenza di queste perimetrazioni nell'ambito degli attraversamenti dei Fiumi Marecchia e Conca.

Le fasce ad alta vulnerabilità vengono riportate in colore verde chiaro nelle seguenti figure.



**Figura 3 – PAI Variante 2016 - Fasce fluviali e interventi previsti - Fiume Marecchia - ALLEGATO 5 – Elab. 2-1**



**Figura 4 – PAI Variante 2016 - Fasce fluviali e interventi previsti - Fiume Conca - ALLEGATO 5 – Elab. 2-1**

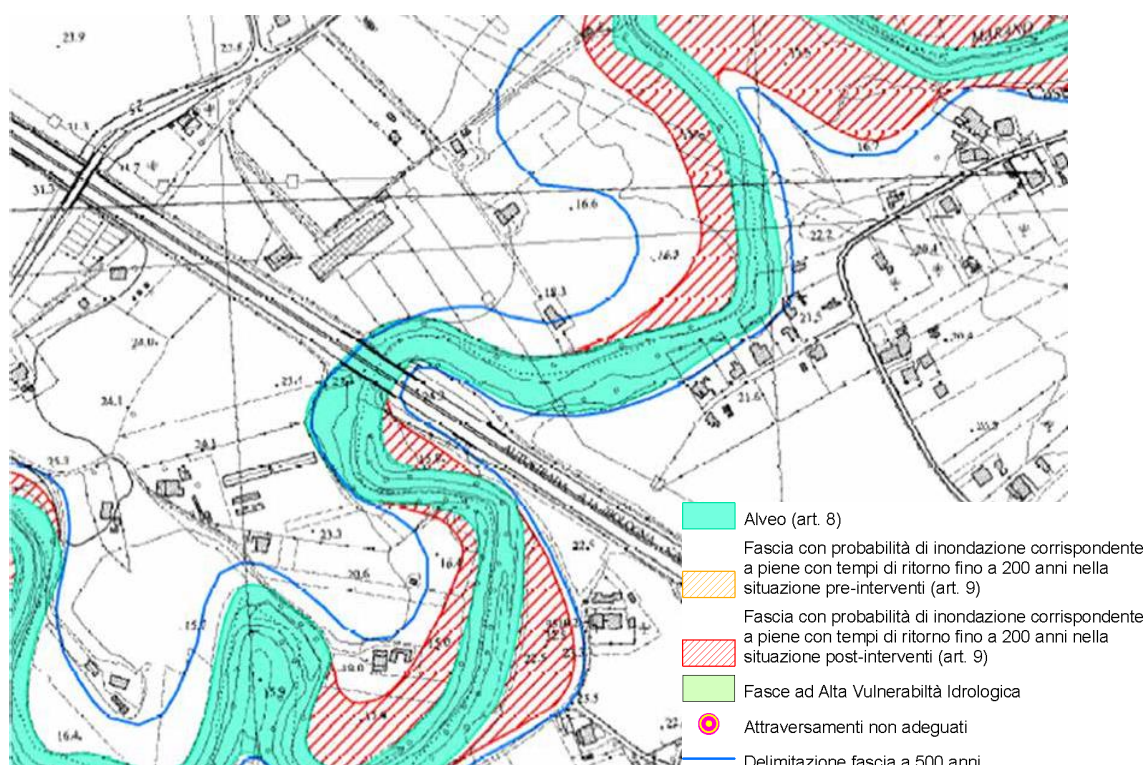


Per questo tipo di aree le NTA prevedono (alla lettera b.) misure di tutela della qualità ambientale del corso d'acqua e di preservare l'equilibrio idrogeologico del sottosuolo. La medesima norma indica che sono fatti salvi gli interventi relativi a opere pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili e gli interventi relativi a infrastrutture a rete esistenti o di nuova previsione limitatamente a quelle per le quali sia dimostrata l'impossibilità di alternative; la realizzazione degli interventi relativi alle opere pubbliche o di interesse pubblico e alle infrastrutture a rete di nuova previsione è subordinata al parere vincolante dell'Autorità di bacino distrettuale, espresso nelle forme di cui al comma 4 dell'art. 5 delle presenti norme per la verifica di compatibilità con le finalità del Piano Stralcio.

Le fasce di territorio di alta vulnerabilità idrologica, nelle parti non ricadenti nelle fasce esondabili, sono sottoposte a diverse prescrizioni che costituiscono misure di tutela della qualità ambientale del corso d'acqua.

Il Proponente riporta che durante le lavorazioni dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari alla salvaguardia delle condizioni di qualità della risorsa idrica superficiale e sotterranea. Dovrà essere minimizzato l'impatto delle opere di fondazione sull'equilibrio idrogeologico del sottosuolo e salvaguardare la naturale ricarica della falda. Particolare attenzione deve esser rivolta alla possibile riduzione della permeabilità del suolo e alla di tutela della qualità delle acque dei corsi d'acqua scongiurando possibili dispersioni evitando inoltre lo stoccaggio di prodotti o sostanze chimiche pericolose.

Un'ulteriore variazione riguarda il Torrente Marano in cui è possibile trovare la presenza di una fascia di esondazione con tempi di ritorno pari a 200 e 500 anni.



**Figura 5 – PAI Variante 2016 - Fasce fluviali e interventi previsti - Fiume Marano - ALLEGATO 5 – Elab. 2-1**

In questo tratto viene sviluppato l'asse di progetto che, tra le pk. 18+000 e 18+800 circa, attraversa una "Fascia con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni nella situazione post-interventi (art. 9)" e la "Delimitazione fascia per tempi di ritorno fino a 500 anni".

I rilevati di approccio sono esterni ad entrambe le fasce, mentre le pile del viadotto ricadono all'interno delle stesse. Durante le lavorazioni dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari alla salvaguardia della risorsa idrica nei confronti sia della possibile modifica delle condizioni di deflusso del torrente sia dei possibili sversamenti di sostanze inquinanti.

### **Assetto idrogeologico**

Dal punto di vista idrogeologico, nell'area di studio, le maggiori riserve idriche sotterranee sono localizzate nei depositi alluvionali del fondovalle, nelle pianure alluvionali e nei conoidi fluviali dei corsi d'acqua maggiori. I più importanti, per sviluppo areale e per entità del deposito, sono quelli del fiume Marecchia.

L'elemento geomorfologico più evidente del conoide marecchiese è rappresentato dalla profonda incisione dell'alveo compresa sostanzialmente tra Ponte Verrucchio e Poggio Berni. La profonda incisione ha messo a giorno tutta una successione di depositi sedimentari ed il fiume ha assunto una funzione drenante nei confronti della falda superficiale, anziché alimentante come avveniva in passato.

Le precipitazioni meteoriche costituiscono la principale fonte di alimentazione dell'acquifero, ricaricandolo direttamente cadendo sui depositi alluvionali e infiltrandosi nel sottosuolo, e indirettamente, cadendo sui versanti argillosi ed arrivando per scorrimento superficiale o ipodermico ai limiti dell'area alluvionale, infiltrandosi nel sottosuolo.

Le sorgenti perenni sono localizzate soprattutto nei pressi di Verrucchio, mentre altre nei pressi della Marecchiese o nei dintorni di S. Fortunato e di Montescudo.

Nell'area montana le poche e modeste sorgenti nascono da accumuli eluviali porosi o semiporosi e da masse franate. Il Proponente afferma che sono sorgenti che alimentano nuclei abitati, caratterizzate da uno scarso sviluppo della produzione idrica, infatti sorgenti con portate di 5 l/sec si trovano soltanto nell'area montana

La pianura, a causa dell'assenza di limiti di permeabilità, manca di sorgenti naturali; le uniche segnalazioni sono ubicate nella piana riminese tra la via Emilia e il F. Marecchia con portata di circa 20 l/sec. Altre sorgenti sono ubicate presso la stazione ferroviaria di Viserba (Sorgenti Sortie) con portata di circa 0,25 l/sec, ed altre tra Viserba e Bellaria con portate inferiori al litro/sec. Tra Igea Marina e Rimini vengono citate le sorgenti e Sacramora (classificata come minerale), "Palughe Cacciaguerra", l'antico pozzo romano di Castracane.

Le risorse idriche sotterranee sono i subalvei dei corsi d'acqua principali, negli slarghi maggiori, e specialmente nel tratto collinare che precede la loro uscita in pianura; i conoidi sepolti, pleistocenici, nel tratto della alta pianura; la pianura costiera

Per quanto riguarda la pianura sono conosciute soltanto falde di scarsa importanza, mentre nella fascia costiera sono conosciute quattro falde, in strati, o lenti ghiaioso – sabbiose. I corpi granulari più grossolani, attribuibili a paleoalvei di natura prevalentemente ghiaiosa, sono presenti in un intervallo di profondità massimo di circa 50 metri; il Rubicone ha prodotto tre paleoalvei ghiaiosi con modesta dispersione areale, mentre l'Uso ha un apporto clastico maggiore, registrato a tutte le quote e con notevole dispersione areale.

Il Proponente riporta una breve descrizione del sistema degli acquiferi di pianura e delle conoidi

La trasmissività della falda è generalmente bassa a causa della modesta permeabilità degli acquiferi; solo in corrispondenza dei paleoalvei ghiaiosi, ad elevata permeabilità, la trasmissività aumenta notevolmente.

### **Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)**

Il PGRA è stato introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello di-strettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali. Secondo il D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, il PGRA è stralcio del Piano di Bacino e ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica. Alla scala di intero distretto, il PGRA agisce in sinergia con i PAI vigenti.

Il Proponente riporta che rispetto al SIA precedente è stata indicata anche la recente pianificazione relativa al rischio alluvioni.

Le attività di elaborazione del PGRA 2021, come quelle del PGRA 2015, vedono il territorio della Regione Emilia-Romagna ricadente nel distretto del fiume Po, suddiviso in 4 Unità di Gestione (Unit of Management-UoM):

- UoM ITN008, coincidente con il bacino del fiume Po;
- UoM ITI021, coincidente con il bacino del fiume Reno;
- UoM ITR081, coincidente con i bacini dei fiumi romagnoli;
- UoM ITI01319 coincidente con i bacini dei fiumi Conca, Uso e Marecchia e bacini minori afferenti alla costa.

Tale frammentazione del territorio regionale, discendente dalla suddivisione in bacini di rango nazionale, regionale e interregionale ai sensi della ormai soppressa L. 183/1989, risulta essere un unicum all'interno del distretto idrografico del fiume Po e rende particolarmente complessa la gestione del Piano e delle sue misure.

### **Piano di Tutela delle Acque (PTA)**

Il Proponente riporta che il Piano di Tutela delle acque (PTA) ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel precedente SIA.

Per ottemperare a quanto stabilito dall'art. 44 comma 2 del decreto, le Autorità di bacino di rilievo nazionale, regionale e interregionale, ricadenti nel territorio emiliano – romagnolo, hanno definito obiettivi a scala di bacino e priorità di interventi per il bacino idrografico di competenza articolati secondo le caratteristiche del territorio, la rilevanza ambientale delle criticità emerse e il livello conoscitivo acquisito.

Uno degli obiettivi prioritari nel bacino Marecchia – Conca è il controllo dell'eutrofizzazione del Mare Adriatico e la tutela della balneabilità delle acque marino costiere.

Con riferimento al fosforo e quindi al controllo dell'eutrofizzazione, la concentrazione è stata determinata pari a 0,1 mg/l, coerentemente con il valore già fissato dall'Autorità di bacino del fiume Po alla sezione di chiusura di Pontelagoscuro.

Per il bacino Marecchia - Conca, si evidenzia tuttavia che prolungati periodi di magra potrebbero rendere tale obiettivo difficilmente raggiungibile.

Per ogni singolo bacino, al fine di rispettare la concentrazione limite, è stata individuata la quota parte di carichi sversati da abbattere, espressi in termini di carichi giornalieri di BOD5, Azoto totale e Fosforo totale.



Per quanto riguarda le destinazioni d'uso dei corpi idrici superficiali, l'obiettivo a scala di bacino consiste nel mantenimento di una qualità idonea agli usi previsti, nel breve – medio periodo, dei principali corsi d'acqua: vita acquatica, uso potabile, uso irriguo e balneazione.

Il Proponente riporta l'effettuazione di uno studio del bilancio idrico mediante la quantificazione dei prelievi da acque superficiali e sotterranee a scopo acquedottistico, industriale, irriguo dove sono stati stimati i volumi medi annui ripartiti per singolo bacino idrografico.

Con riferimento agli aspetti quantitativi delle acque superficiali e sotterranee, l'obiettivo a scala di bacino consiste nel mantenere un quadro dei prelievi compatibile con i criteri di salvaguardia ambientale nella gestione delle acque, con riferimento alla riproducibilità dei volumi in falda e all'introduzione dell'obbligo del rilascio del DMV, qualora naturalmente presenti, almeno su Uso, Conca e Marecchia.

L'Allegato 6 del decreto stabilisce i criteri per l'individuazione delle aree sensibili, che vengono considerate come aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento e l'art. 18, comma 2 punto a) elenca quelle da considerare, in prima istanza, come sensibili.

Sono state perimetrate in ambiente ARCVIEW quelle esistenti sul territorio regionale e cioè le zone umide individuate ai sensi della Convenzione di Ramsar, le aree costiere dell'Adriatico-Nord Occidentale e i corsi d'acqua ad esse afferenti per un tratto di 10 Km dalla linea di costa. Per quanto concerne la zona del delta del Po, poiché non esiste una consolidata delimitazione di tale territorio, è riferito alla delimitazione delle “stazioni” nelle quali si articola il Parco Regionale del Delta del Po, che tuttavia comprende un'area estesa anche nell'entroterra (Valli di Argenta e Marmorta), che è ritenuta geomorfologicamente connessa con le disposizioni di antichi tratti fluviali padani..

- Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (già descritte nel precedente SIA);
- Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari (definizione aggiornata):

Sono state, inoltre, oggetto d'indagine le aree caratterizzate da ricarica da falda (alimentazione) individuate nelle zone di protezione

Per ciò che riguarda le sostanze attive, il Proponente riporta la necessità di individuare criteri che consentano di selezionare tra esse quelle prioritarie in termini di più elevato rischio ambientale su cui orientare il monitoraggio:

- aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano (già descritte nel precedente SIA);
- zone di Protezione (già descritte nel precedente SIA);
- le zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (già descritte nel precedente SIA);
- le zone di protezione delle acque sotterranee in ambito collinare-montano (già descritte nel precedente SIA);
- le zone di protezione delle acque superficiali (già descritte nel precedente SIA);
- la normativa delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano della Regione Emilia-Romagna (già descritte nel precedente SIA).

## Piano di Gestione delle Acque

Il Proponente riporta la scelta di aggiungere anche il Piano di Gestione delle Acque in quanto nella seduta del 16 dicembre 2021 la Conferenza Operativa ha espresso parere favorevole al riesame e aggiornamento Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po.

Le variazioni apportate per il distretto idrografico del fiume Po riguardano un significativo ampliamento del territorio di competenza, che oltre al bacino Po, ora include anche altri bacini che afferiscono direttamente al mare Adriatico, precisamente:

- il bacino del Fissero-Tartaro-Canal Bianco, prima appartenente al distretto idrografico delle Alpi Orientali;
- i bacini del Reno, Romagnoli e del Conca-Marecchia, prima appartenenti al distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale

Lo studio delle pressioni concorre alla valutazione del RISCHIO di non raggiungimento dell'obiettivo di buono stato sui singoli corpi idrici, oltre che fornire elementi di supporto per l'eventuale individuazione di possibili misure/azioni migliorative.

## VINCOLI

Nell'ambito del SIA la disamina dei vincoli paesaggistici presenti nell'area di progetto è stata effettuata in base a quanto indicato nel P.T.P.R. della Regione Emilia Romagna; tale Piano, , non ha subito aggiornamenti, pertanto si confermano le analisi effettuate nel precedente SIA. In aggiunta a ciò, è stata effettuata una ulteriore verifica sul portale SITAP ed il WebGis Patrimonio Culturale Regione Emilia Romagna.

La ricognizione delle aree vincolate di cui all'art. 136, d.lgs. 42/2004 condotta sulla base di quanto riportato nel sito web del Ministero per i beni e le attività culturali – Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) e di quanto riportato nella tavola “Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico-culturali” del PTCP 2007 e variante 2012 della Provincia di Rimini, ha evidenziato la situazione sintetizzata nella tabella seguente:

Codice vincolo	Area oggetto del vincolo	Stato del vincolo	Uso dell'area	Interazione con la opera in progetto
80202	Zona denominata la Carletta in località Covignano nel comune Rimini notevole per la architettura della villa e la vegetazione del parco	Operante	Modificabilità previa autorizzazione	Ricadente nell'area di studio e non interessata dalla opera in progetto
80199	Terreno facente parte del colle delle grazie di proprietà di Tosi Attilio	Operante	Modificabilità previa autorizzazione	Ricadente nell'area di studio e non interessata dalla opera in progetto
80201	Terreno facente parte del colle delle grazie di proprietà di Spina Pietro	Operante	Modificabilità previa autorizzazione	Ricadente nell'area di studio e non interessata dalla opera in progetto
80200	Terreno facente parte del colle delle grazie di proprietà di Morri Imelde fu Giuseppe Bedotti	Operante	Modificabilità previa autorizzazione	Ricadente nell'area di studio e non interessata dalla opera in progetto
85000	Colli di S. Martino Monte L'abate e S. Lorenzo in Correggiano siti nel comune di Rimini	Operante	Modificabilità previa autorizzazione	Ricadente nell'area di studio e non interessata dalla opera in progetto

L'unica situazione di maggiore prossimità ad una area vincolata si verifica in corrispondenza di quella di S. Martino Montellabate, fatta eccezione per un breve tratto, in corrispondenza del quale il tracciato si trova in prossimità. L'area in oggetto è identificata dal codice vincolo 85000 ed è denominata come "Colli di S. Martino Monte l'Abate e S. Lorenzo in Correggiano siti nel comune di Rimini". Inoltre, occorre ricordare che, a prescindere dai rapporti geometrici qui descritti, nella realtà la infrastruttura in esame e l'area vincolata saranno sempre separate dal tracciato della autostrada A14 secondo quanto previsto dal progetto definitivo dell'allargamento alla terza corsia già oggetto di procedura di valutazione di impatto ambientale (decreto n. 405 del 16 Maggio 2007)

Riguardo invece ai beni vincolati ex art. 142, D.lgs. 42/04, sono da segnalare esclusivamente i corsi d'acqua per una fascia di 150 m (lett. c) e le aree boscate (lett. g). Per quanto riguarda i corsi d'acqua (art. 142, lett. c), interessati dal vincolo rimangono gli stessi già elencati nel SIA.

Per quanto concerne i corsi d'acqua Scolo Fontanaccia (o Pedrera Grande) e Scolo Brancona compaiono nel sistema vincolistico, la Deliberazione di Giunta Regionale n. 2531/2000, li esclude come beni da tutelare, rispettivamente per assenza di elementi di interesse paesaggistico-ambientali e presenza di un contesto rurale banalizzato e in zona urbanizzata. In base a tale condizione anche nel SIA non sono stati rappresentati come beni tutelati.

Per quanto invece attiene le aree boscate (art. 142, lett. g), l'infrastruttura attraversa tali tipologie di aree in unico punto (territori coperti da foreste e da boschi, inerenti al torrente Marano) alle chilometriche 18+500-18+600, al confine fra i comuni di Rimini e Riccione per un'estensione complessiva pari a 98 metri circa, la stessa estensione già indicata nel SIA.

Il Proponente riporta gli estratti cartografici del WebGis Patrimonio culturale Regione Emilia Romagna e conferma che nessun vincolo interferisce con il tracciato.

Secondo il Proponente l'opera è da ritenersi conforme all'assetto normativo di tutela presente, e inoltre sottolinea sempre il fatto che il nuovo tracciato sarà affiancato all'autostrada esistente e che tali vincoli sono già stati presi in considerazione durante la stesura del precedente studio impatto ambientale.

## **AREE PROTETTE**

Il Proponente conferma l'assenza di aree adibite a parco o a riserva, come specificato nel SIA. Inoltre non vengono registrate novità in merito ai siti appartenenti alla Rete Natura 2000 definiti dalla direttiva Habitat (Direttiva CE n. 92/43/) inoltre il Proponente riporta che non sono presenti né aree SIC né ZPS all'interno dell'area oggetto di studio.

Ad una distanza di circa 4 km dall'infrastruttura in oggetto è posta l'area SIC IT4090002 "Torriana, Montebello, Fiume Marecchia", mentre a circa 3,5 km è situata l'area ZPS IT5310024 "Colle San Bartolo e litorale pesarese, la quale include al suo interno il SIC IT5310006 "Colle San Bartolo". Le caratteristiche morfologiche ed insediative sono tali da escludere qualsiasi interferenza anche indiretta, confermando quanto già esaminato con il SIA.

All'interno del comune di Misano Adriatico l'opera interessa un'area individuata come "Paesaggio naturale e seminaturale protetto – Torrente Conca", ambito istituito dalla Provincia di Rimini ai sensi della L.R. n.6 del 17 Febbraio 2005.

Il tracciato di progetto, soprattutto nella sua versione modificata oggetto di proroga, è costituito in buona parte da una galleria artificiale con rimodellamento superficiale che ha consentito un intervento di mitigazione paesaggistico – ambientale adeguato, volto a valorizzare il contesto

paesaggistico e naturale dell'ambito attraversato, nonché il recupero di un ambiente di margine tra un ambito costruito (Villaggio Belvedere) e un ambito aperto degradante verso il fiume.

### **Rapporto di conformità dell'opera**

Il Proponente non segnala elementi ostativi alla relazione dell'opera in quanto l'analisi delle aree protette non rileva perimetrazioni aggiuntive rispetto a quelle già studiate nel precedente studio di impatto ambientale.

### **ATMOSFERA**

Il Proponente per la caratterizzazione meteorologica riporta le principali grandezze meteorologiche rilevate nella provincia di Rimini dal 2017 al 2020. I grafici sono stati estrapolati dal documento "Rapporto qualità dell'aria Rimini anno 2020", redatto da ARPAE nel mese di giugno 2021. Il Proponente afferma che le analisi meteorologiche riportate nel SIA del 2008 possano essere considerate valide e pienamente coerenti con gli andamenti che hanno riportato in questi anni i parametri del caso.

Sono riportate le concentrazioni di fondo in riferimento agli inquinanti PM10, CO ed NO2 per lo scenario dell'anno 2010. A tali concentrazioni di inquinamento di fondo erano state poi sommate le concentrazioni ipotizzate prodotte dalla nuova sorgente emissiva SS16, per verificare le concentrazioni presenti sul territorio al 2010 in presenza della nuova infrastruttura.

Al fine di avere un quadro indicativo anche dell'inquinamento atmosferico che avrebbe interessato il territorio nello scenario futuro dell'anno 2030.

In sintesi, per gli inquinanti PM10, NO2 e CO, l'analisi dei dati di monitoraggio raccolti dalle centraline di ARPA Emilia Romagna di Rimini via Flaminia, Rimini Parco Marecchia, Verrucchio e San Clemente nel decennio 2011-2021, evidenzia andamenti delle concentrazioni in costante diminuzione nel corso degli anni. Le linee di tendenza al 2030 inserite nei grafici restituiscono per gli inquinanti analizzati i seguenti valori attesi sul territorio: circa 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  per il PM10, circa 17  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  per NO2 e circa 0,6  $\text{mg}/\text{m}^3$  per il CO.

Le stime per il fondo al 2030, effettuate nella precedente valutazione previsionale di impatto ambientale per la componente atmosfera mostrano in generale tendenze alla diminuzione (coerentemente con quanto misurato) e valori confrontabili con la linea di tendenza per il PM10 (21,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) oppure sovrastimati per l'NO2 (35,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ed il CO (1,3  $\text{mg}/\text{m}^3$ ), comunque inferiori ai limiti imposti dalla normativa vigente.

Risultano pertanto confermate le previsioni in merito all'andamento delle concentrazioni degli inquinanti di riferimento PM10, NO2 e CO, effettuate all'interno della precedente valutazione di impatto ambientale.

Per quanto riguarda l'analisi delle concentrazioni derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura di progetto, si osserva come una diminuzione dei valori degli input emissivi, a parità sia di condizioni meteorologiche che di progetto, non possono che restituire dei valori di concentrazioni degli inquinanti proporzionalmente minori. Infatti, le due principali grandezze in gioco nella stima delle concentrazioni degli inquinanti restituite dai modelli di simulazione sono proprio i fattori di emissione dell'infrastruttura simulata e le condizioni meteorologiche che agiscono sulla dispersione e diluizione delle concentrazioni prodotte.

Appare quindi evidente che, essendo diminuiti i quantitativi complessivi di emissioni inquinanti di circa il 15% e non essendo variate in modo significativo le condizioni meteorologiche al contorno, le concentrazioni prodotte dall'esercizio dell'infrastruttura subiranno una diminuzione indicativamente dello stesso ordine di grandezza. I valori di concentrazione

definiti nello scenario di progetto del SIA, quindi, che presentavano dei valori massimi (comprensivi delle concentrazioni di fondo) compresi tra i 30 e i 35 µg/mc, non superano nello scenario di progetto 2030 (con i dati aggiornati al 2022) le concentrazioni di 30 µg/mc, rimanendo in qualunque caso ben distanti del limite normativo vigente pari a 40 µg/mc.

**Conclusioni:** Il Proponente riporta che non si presentano variazioni significative delle condizioni meteorologiche; rimangono valide le concentrazioni di fondo ambientale per lo scenario di progetto; si presenta una diminuzione del fattore di emissione medio dei veicoli circolanti sull'infrastruttura nello scenario di progetto; le emissioni complessive (e le relative concentrazioni in aria) dell'Opera diminuiscono di circa il 15% rispetto alle precedenti valutazioni di impatto in esercizio.

## RUMORE

Il Proponente, ai fini della richiesta di proroga, riporta la verifica delle possibili modifiche intervenute nell'ambiente dagli anni della redazione del SIA ad oggi, condotta attraverso l'analisi:

- dell'assetto insediativo;
- della normativa acustica;
- delle ricadute acustiche del progetto sull'ambiente.

Il Proponente ha effettuato un nuovo censimento dei ricettori su tutta l'estensione del tracciato nella fascia di territorio ricompresa nei 250 metri dal ciglio infrastrutturale. Nella relazione tecnica ambientale, sono riportati in forma tabellare il numero degli edifici censiti: si riscontra una differenza di quasi 800 edifici tra il censimento effettuato all'epoca del SIA e quello attuale (molti dei nuovi ricettori riguardano un uso saltuario, appartenente alla categoria "Non abitativo" che, precedentemente, erano stati trascurati in prima approssimazione).

Nei ventisette chilometri circa di estensione del tracciato, non sono state osservate variazioni rilevanti dell'uso del territorio, fatta eccezione per alcune aree che vengono descritte dal Proponente ed indicate negli stralci planimetrici.

Nella seguente tabella sono riportati gli edifici censiti nel SIA:

Comune	Ric abitativo	Ric non abitativo	Ric sensibile
Bellaria	7	0	0
Coriano	6	21	0
Misano Adriatico	199	52	0
Riccione	190	119	0
Rimini	664	328	1
<b>Totale</b>	1066	520	1
<b>Totale complessivo</b>	1587		

Inoltre, il Proponente riporta il censimento aggiornato nel documento "Relazione tecnica ambientale" redatta ai fini della richiesta di proroga:

Comune	Ric abitativo	Ric non abitativo	Ric sensibile
Bellaria	4	3	0
Coriano	9	37	0
Misano Adriatico	272	188	0
Riccione	204	271	0
Rimini	771	620	3
<b>Totale</b>	1260	1119	3
<b>Totale complessivo</b>	2382		

Il Proponente riporta i riferimenti normativi già individuati nel SIA a riguardo dei limiti acustici all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura e l'elenco delle infrastrutture concorsuali e i rispettivi limiti di riferimento.

Per i cinque comuni attraversati dal progetto sono state apportate modifiche al Piano di Zonizzazione dei comuni di Rimini e di Riccione. Successivamente è stato aggiornato il Piano di Zonizzazione Acustica del comune di Bellaria Igea Marina e sono stati approvati quelli dei comuni di Coriano e Misano Adriatico. Per detti piani il Proponente ricorda che i limiti di riferimento valgono al di fuori delle fasce di pertinenza acustica stradale, e per essi si considera quanto indicato all'art. 2 "Limiti di emissione" e all'art. 3 "Limiti assoluti di immissione" del DPCM 14/11/1997.

Nel caso della nuova zonizzazione acustica comunale di Rimini, il progetto relativo alla variante della S.S.16 è completamente presente ed indicato nella cartografia. In particolare, l'intero tracciato risulta compreso nella Classificazione acustica di progetto in Classe IV - Aree di progetto ad intensa attività umana con un piccolo tratto in Classe V - Aree prevalentemente produttive. Il Proponente riporta che rispetto al precedente Piano, il nuovo documento aggiornato al 2016 non evidenzia modifiche se non il sopra citato progetto della stessa S.S.16 e una nuova classificazione del "Quartiere 1° Maggio", che da classe II passa a classe III, definendo valori limite (sia di emissione – art. 2 DPCM 14/11/1997, sia di immissione – art. 3 DPCM 14/11/1997) più elevati di 5 decibel.

Per quanto riguarda il comune di Riccione la struttura del Piano rimane sostanzialmente la stessa di quella precedente; il Proponente però osserva alcune variazioni (progetto della variante S.S. 16, inserita in fascia in classe IV di ampiezza circa 50 metri per lato; porzioni di territorio vicino il torrente Marano, che da classe II passano a classe III; strada comunale di via Veneto inserita in fascia IV, di ampiezza circa 50 metri per lato; area del cimitero di Viale Udine, che da classe II passa a classe III; area intorno allo svincolo di Riccione dell'A14, che viene inglobata nella classe V appartenente all'area industriale posta a cavallo dell'autostrada) che introducono e recepiscono il progetto di variante della S.S. 16, definendo in generale limiti acustici più elevati.

Per quanto riguarda la Variante di adeguamento del Piano di Zonizzazione Acustica del comune di Bellaria Igea Marina, essa è stata redatta in coerenza con il Piano Strutturale Comunale e non modifica la precedente Classificazione Acustica che localizza il progetto nelle classi III e IV.

Il tracciato nel comune di Coriano ricade interamente nella classe acustica IV definita dalla presenza dell'autostrada A14; lato mare la restante parte di territorio interessato è in classe III, mentre lato monte risulta in classe V per la presenza dell'area industriale di Raibano.

Il tracciato nel comune di Misano Adriatico ricade in classe IV (di progetto) fino al km 26 circa, dove cioè è prevista nel Piano la presenza della variante alla SS16, mentre, successivamente il tracciato interessa aree in classe III; in questo tratto è prevista la realizzazione di una galleria artificiale di circa 600 metri di estensione che di fatto limita l'emissione acustica dell'infrastruttura. A maggiore distanza dal ciglio stradale, sia lato mare, sia lato monte, si osservano aree in classe III, tranne circa 1,5 km, tra le pk 24+500 e pk 26+000, in cui si osserva la classe V per la presenza dell'autodromo di Misano.

Il Proponente afferma che gli aggiornamenti ai Piani di zonizzazione acustica dei comuni di Rimini, Riccione e Bellaria Igea Marina hanno mantenuto l'azzoneamento già indicato nelle precedenti revisioni. Localmente, in alcuni casi, i Piani acustici aggiornati, recependo la presenza dell'infrastruttura di progetto, hanno apportato delle modifiche innalzando di una classe il territorio riducendone, di fatto la sensibilità acustica.

Anche per quanto riguarda i nuovi piani acustici dei comuni di Coriano e Misano Adriatico, è stata recepita la presenza della nuova variante alla SS16 e il territorio direttamente interessato è in classe IV fatta eccezione per il tratto finale ricadente nel comune di Misano A. che è in classe III; in questo il Proponente specifica che il tracciato prevede una galleria artificiale a protezione dei ricettori presenti dalle emissioni acustiche e atmosferiche.

In sintesi il Proponente afferma che i Piani di classificazione acustica aggiornati rispetto all'epoca del SIA non hanno apportato sostanziali modifiche ai documenti precedentemente vigenti; nei casi invece di nuovi Piani di classificazione acustica le indicazioni in essi contenuti risultano compatibili con la presenza dell'infrastruttura di progetto.

Il Proponente riporta nell'elaborato di richiesta di proroga gli stralci di zonizzazione acustica dei comuni interessati

Per quanto riguarda la stima del clima acustico in esercizio, dall'epoca di redazione del SIA i flussi di traffico e il relativo mix di tipologia di veicoli ha subito una notevole evoluzione, in alcuni casi non prevedibile a priori in particolare in riferimento al calo dovuto alla pandemia. Il Proponente tenendo conto di uno studio basato su modelli econometrici aggiornato al sistema di mobilità attuale (2022), è stato ridefinito il nuovo scenario di progetto al 2030, lo stesso orizzonte temporale del SIA, stimando i flussi veicolari leggeri e pesanti aggiornati.

Dal confronto dei dati di traffico di riferimento del SIA, il Proponente riporta quanto segue:

- nei primi quattro tratti (indicati nella tabella dell'elaborato T00IA10AMBRE01A documentazione ambientale – relazione tecnica – richiesta di proroga), un decremento, più accentuato nei primi due tratti in cui si osserva una media di -52% ed una media di -6% nei due tratti successivi;
- un incremento nei tratti da 5 a 9 (indicati nella tabella dell'elaborato T00IA10AMBRE01A documentazione ambientale – relazione tecnica – richiesta di proroga) maggiore nei primi tre tratti, con una media di circa +80%; nei due tratti finali la media si attesta su circa +7%.

A fronte dell'incremento del volume totale di veicoli, diminuisce la percentuale di veicoli pesanti, passando da un valore di circa 15,5% nello scenario del SIA, ad un valore variabile nei diversi tratti con una media del 4%, sia di giorno, sia di notte, nello scenario 2030 considerato nella richiesta di proroga.

In riferimento a detti variazioni di flussi, il Proponente riporta i livelli di emissione acustica alla sorgente estratti dal modello di calcolo per entrambi gli scenari di progetto del SIA e della richiesta ai fini di un confronto delle potenziali ricadute acustiche ai ricettori.

Dai valori riportati nelle tabelle (elaborato T00IA10AMBRE01A), i livelli di potenza acustica della sorgente subiscono una diminuzione nello scenario di progetto aggiornato, rispetto allo scenario di progetto di riferimento del SIA, per sei dei nove tratti considerati, sia di giorno, sia di notte. Tale diminuzione dei livelli acustici è possibile, anche a fronte di maggiori flussi veicolari, per la diversa composizione del mix di traffico tra veicoli leggeri e pesanti.

Viceversa, laddove la differenza dei flussi veicolari è più consistente, i livelli di potenza acustica della sorgente subiscono un incremento, seppur contenuto, nello scenario di progetto aggiornato per i tratti 4, 5, 6. Tali differenze risultano inferiori a 1 decibel, quindi poco rappresentative e comunque ottimizzate nello scenario di progetto mitigato.

Il Proponente fornisce indicazioni di maggior dettaglio per le situazioni rappresentative lungo l'intero tracciato di progetto e riporta la descrizione degli interventi previsti in sede di richiesta di proroga rispetto a quelli indicati nel SIA.

Nel SIA erano previste 61 barriere: 48 nel comune di Rimini, 9 nel comune di Riccione e 4 nel comune di Misano Adriatico. Le barriere avevano un'altezza variabile tra 2 e 6 metri ed in totale raggiungevano le seguenti dimensioni:

COMUNI	TOT	
	m	m <sup>2</sup>
RIMINI	8.607,0	33.554,5
RICCIONE	1.168,0	5.753,0
MISANO ADRIATICO	1.357,0	6.822,0
TOTALE	11.132,0	46.129,5

Le modifiche del progetto ed il nuovo censimento ricettori effettuato hanno portato a non prevedere 7 delle 61 barriere antirumore previste nel SIA e ad aggiungerne 3 nei pressi di nuovi ricettori residenziali. Le modifiche delle barriere, in alcuni casi hanno anche riguardato, una variazione della lunghezza.

In definitiva, considerando sia le barriere antirumore escluse che quelle aggiunte rispetto al SIA, si dimensionano in totale:

COMUNI	TOT	
	m	m <sup>2</sup>
RIMINI	8.265,88	32.223,65
RICCIONE	1.168,00	5.753,00
MISANO ADRIATICO	1.112,00	6.332,00
TOTALE	10.545,9	44.308,65

Considerando il totale di metri lineari e di superficie degli interventi di mitigazione previsti, si evince una diminuzione totale pari a circa il 5% rispetto alle dimensioni previste nel SIA

Per quanto riguarda la tipologia delle barriere previste, il Proponente conferma quanto affermato nel SIA.



Conclusioni: gli esiti dello studio di traffico hanno evidenziato, rispetto al contesto osservato nel SIA, una differente distribuzione dei flussi veicolari e del relativo mix leggeri/pesanti lungo l'infrastruttura di progetto. Le differenze riscontrate in questa fase implicano delle variazioni del livello di potenza acustica emessa dalla sorgente e, conseguentemente, il livello di pressione sonora in facciata ai ricettori censiti.

In particolare, nell'ambito del SIA, mediante gli interventi di mitigazione acustica, su 1.066 edifici censiti, sono risultati fuori limite nel post operam di progetto 187 edifici, di cui 174 sono stati riportati al di sotto delle soglie normative mediante gli interventi di mitigazione.

Dei 1.260 ricettori abitativi e 3 sensibili censiti, sono risultati fuori limite nel post operam di progetto 213 edifici, tutti riportati al di sotto delle soglie normative mediante gli interventi di mitigazione

In sintesi il Proponente riporta che la situazione di contesto relativa alla proroga, unitamente alla variazione delle condizioni emissive della sorgente e alle condizioni di tracciato come modificato e descritto precedentemente, hanno consentito di ottimizzare la criticità acustiche riscontrate nel SIA e portare tutti i ricettori al di sotto delle soglie normative. In particolare, a questo riguardo, il Proponente evidenzia la situazione nettamente migliorativa dell'introduzione della galleria artificiale in corrispondenza della pk 27+000 circa che ha consentito escludere ogni emissione acustica oltre che atmosferica sugli edifici dell'area abitata di 'Belvedere' nel comune di Misano Adriatico

Inoltre, secondo il Proponente:

- il contesto ambientale di riferimento è rimasto analogo a quello già descritto nel SIA, fatta eccezione per la realizzazione di piccoli nuclei residenziali;
- le classificazioni acustiche comunali accolgono già la previsione del progetto di variante alla statale 16 e le aree interessate non coinvolgono classificazioni sensibili acusticamente;
- lo studio di traffico condotto ad hoc evidenzia una diversa distribuzione dei flussi veicolari, tale che le emissioni acustiche alla sorgente e anche ai ricettori risultano in diminuzione nello scenario di progetto aggiornato, rispetto a quello di riferimento del SIA, per circa il 70% dell'estensione del tracciato, sia di giorno, sia di notte. Nella restante parte di tracciato i livelli di potenza sonora subiscono un incremento, pur se inferiore a 1 decibel;
- la nuova configurazione di progetto unitamente alle emissioni acustiche differenziate ha reso possibile mitigare tutti i ricettori potenzialmente fuori limite normativo mediante il ridimensionamento delle barriere antirumore che comportato una diminuzione di circa il 5,5% dell'estensione complessiva delle schermature;

Il Proponente afferma che le considerazioni conclusive del SIA sono condivisibili anche nello scenario di progetto ridefinito nella richiesta di proroga.

In conclusione, in considerazione che non si manifestano alla data di stesura del documento variazioni sostanziali allo stato di fatto della componente in esame, vengono fatte salve le considerazioni individuate rappresentate nello Studio di Impatto Ambientale

## **SUOLO E SOTTOSUOLO**

Il Proponente riporta alcuni aggiornamenti, collegati all'evoluzione della normativa di settore e alla pubblicazione di nuove pianificazioni, rispetto al SIA precedentemente consegnato.

È stato definito un quadro ante operam centrato sulle caratteristiche morfologiche, stratigrafico - sedimentologiche e sismiche che hanno permesso di focalizzare l'attenzione sulle operazioni necessarie per la realizzazione dei lavori e sui possibili effetti sull'ambiente circostante. Inoltre lo studio della componente suolo e sottosuolo ha consentito di prevedere i possibili interventi e/o accorgimenti da seguire, allo scopo di mitigare e tutelare l'ambiente dalle possibili interferenze.

Per quanto riguarda l'aspetto geolitologico il Proponente riporta, come descritto nel precedente SIA, la descrizione dell'appennino Emiliano Romagnolo ponendo l'attenzione esclusivamente sui due ultimi settori di cui è suddiviso, ovvero l'Appennino Romagnolo ed il basso Appennino e Pianura Padana.

Il Proponente descrive brevemente dal punto di vista litologico e dal punto di vista tettonico l'Appennino Romagnolo, e dal punto di vista litologico e da quello strutturale il basso Appennino e la Pianura Padana.

Nell'area in esame vengono acquisiti, grazie ad un'analisi bibliografica, i dati relativi alle caratteristiche litologiche e strutturali. Inoltre è stato integrato un rilevamento geologico diretto sul terreno, in scala 1:5.000, effettuato per il progetto di ampliamento dell'autostrada A14.

Il Proponente riporta i quattro principali gruppi di depositi appartenenti a successioni marine e continentali di età compresa tra il Miocene e l'Olocene, suddivisi ulteriormente in depositi aventi caratteristiche litotecniche comparabili (il numero indicato tra parentesi al fianco di ogni singolo deposito fa riferimento alla legenda delle carte geologiche); partendo dal più giovane al più antico, essi si distinguono in:

- successioni continentali e marine quaternarie;
- successioni continentali quaternarie;
- successioni marine plio-quaternarie
- successioni terrigene mioceniche.

Per quanto riguarda l'inquadramento geomorfologico dell'area in esame, c'è un netto contrasto tra la parte occidentale, con caratteristiche prettamente montane, e la zona orientale prossima alla linea di costa.

In particolare, muovendosi dal settore interno verso la costa, si incontra una fascia a rilievo dolce in cui affiorano soprattutto rocce terrigene a prevalente componente sabbiosa ed argillosa; qui la morfologia è tipicamente collinare, con rilievi debolmente degradanti verso mare.

Dal punto di vista delle caratteristiche litologico-strutturali del substrato affiorante e della morfologia del paesaggio, il Proponente differenzia l'area in quattro settori fondamentali:

- fascia pedemontana;
- pianure;
- costa.

Infine il Proponente riporta la descrizione delle fasce sopra citate.

## **SETTORE IDRICO SUPERFICIALE**

Nell'elaborato T00IA10AMBRE01A (documentazione ambientale – Relazione tecnica ambientale) il Proponente riporta che tra gli elementi chimici generali analizzati nelle acque superficiali vi sono alcuni parametri “macrodescrittori” utili per stimare il livello di alterazione

della qualità delle acque ed evidenziare la presenza di impatti riconducibili a diverse fonti di pressione antropica. In particolare: Ossigeno disciolto (OD), BOD5, COD, Azoto ammoniacale ( $\text{N-NH}_4^+$ ), Azoto nitrico ( $\text{N-NO}_3^-$ ), Fosforo totale (P tot), Escherichia coli.

Il Proponente riporta un prospetto riepilogativo dei valori medi dei principali descrittori di impatto antropico calcolati per le stazioni di interesse monitorate nel 2020.

Dal confronto tra il tracciato oggetto di SIA e quello presente nell'elaborato T00IA10AMBRE01A, il Proponente osserva che l'asse ha subito alcune modifiche, perlopiù puntuali e contestualizzate (descritte al capitolo 2 dell'elaborato T00IA10AMBRE01A) che sono ritenute dal Proponente non significative per la componente in quanto non intercettano aree e fasce di esondazione.

L'unica modifica del tracciato che invece può ritenersi interessante per la componente in esame è quella localizzata tra le pk. 18+000 e 18+800 circa (attraversamento T. Marano), in quanto attraversa una "Fascia con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni nella situazione post-interventi (art. 9)" e la "Delimitazione fascia per tempi di ritorno fino a 500 anni". I rilevati di approccio sono esterni ad entrambe le fasce, mentre le pile del viadotto ricadono all'interno delle stesse, ma il Proponente non rileva sostanziali differenze relazionali con detto piano, con l'unica accortezza, peraltro valida in entrambe le situazioni di tracciato (SIA e Aggiornamento) che riguarda la fase di realizzazione dell'opera in cui evitare possibili stoccaggi di sostanze inquinanti e sversamenti nelle acque di morbida e di piena del corso d'acqua.

Per i potenziali impatti prevedibili il Proponente rimanda a quanto illustrato nel SIA in quanto le condizioni relative all'ambiente idrico superficiale non hanno subito variazioni significative e le azioni di progetto ben si inseriscono nel corridoio di analisi.

Sulla base di quanto sopra indicato il Proponente osserva che la principale variazione rispetto a quanto vigente alla data del precedente studio riguarda la definizione di "fasce ad alta vulnerabilità idrologica", infatti rileva la presenza di queste perimetrazioni nell'ambito degli attraversamenti dei Fiumi Marecchia e Conca. Le fasce di territorio di alta vulnerabilità idrologica, nelle parti non ricadenti nelle fasce esondabili (come quelle indicate) sono sottoposte a diverse prescrizioni che costituiscono misure di tutela della qualità ambientale del corso d'acqua.

Un'altra variazione riguarda l'attraversamento del Torrente Marano in cui si osserva la presenza di fasce di esondazione con tempi di ritorno pari a 200 e 500 anni. In questo tratto si sviluppa l'asse di progetto che, tra le pk. 18+000 e 18+800 circa, attraversa una "Fascia con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni nella situazione post-interventi (art. 9)" e la "Delimitazione fascia per tempi di ritorno fino a 500 anni".

In Conclusione il Proponente riporta quanto segue:

"in considerazione del fatto che non si manifestano alla data di stesura del presente documento variazioni sostanziali allo stato di fatto della componente in esame, vengono fatte salve le interferenze individuate nello Studio di Impatto Ambientale".

## **AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO**

La rete di monitoraggio presente in provincia di Rimini è estesa oltre che agli acquiferi profondi di pianura (conoidi e piane alluvionali) anche a quelli freatici di pianura e montani.

Il Proponente riporta l'elenco delle singole stazioni di campionamento situate in provincia di Rimini dove viene riportata l'ubicazione, il corpo idrico, la tipologia di monitoraggio e la carta riportante la localizzazione sul territorio.

La rete di monitoraggio delle acque sotterranee provinciale è costituita da due reti:

- una rete della piezometria o quantitativa;
- una rete del chimismo o qualitativa.

Nella rete provinciale di Rimini sono presenti un totale di 38 stazioni di monitoraggio in ognuna delle quali vengono misurati solo i parametri quantitativi o solo quelli qualitativi o entrambi.

Il Proponente riporta in forma tabellare la valutazione dello stato chimico relativa alle stazioni della rete delle acque sotterranee della provincia di Rimini elaborata, a livello regionale, sui dati del monitoraggio del triennio 2014-2016. Complessivamente lo stato chimico delle stazioni di monitoraggio, definito dai dati del monitoraggio triennali (2014-2016), è "buono" per oltre il 60% nel 2014 e 2016; inoltre, il Proponente riporta la situazione relativa allo stato quantitativo della rete delle acque sotterranee.

Il Proponente afferma che dal confronto tra il tracciato oggetto di SIA e quello oggetto della relazione cod. T00IA10AMBRE01A, l'asse ha subito alcune modifiche, perlopiù puntuali e contestualizzate (descritte al capitolo 2 dell'elaborato T00IA10AMBRE01A). Queste sono ritenute non significative per la componente in quanto non apportano modifiche rilevanti al territorio.

L'unica modifica del tracciato che è ritenuta interessante dal Proponente per la componente in esame è quella in località Belvedere nel comune di Misano Adriatico localizzata tra le pk. 26+850 e 27+460 circa per il tratto in galleria artificiale, in quanto quest'ultima, non prevista nel SIA, rappresenta un avvicinamento dell'asse verso una scarpata di terrazzo fluviale (Figura 6).

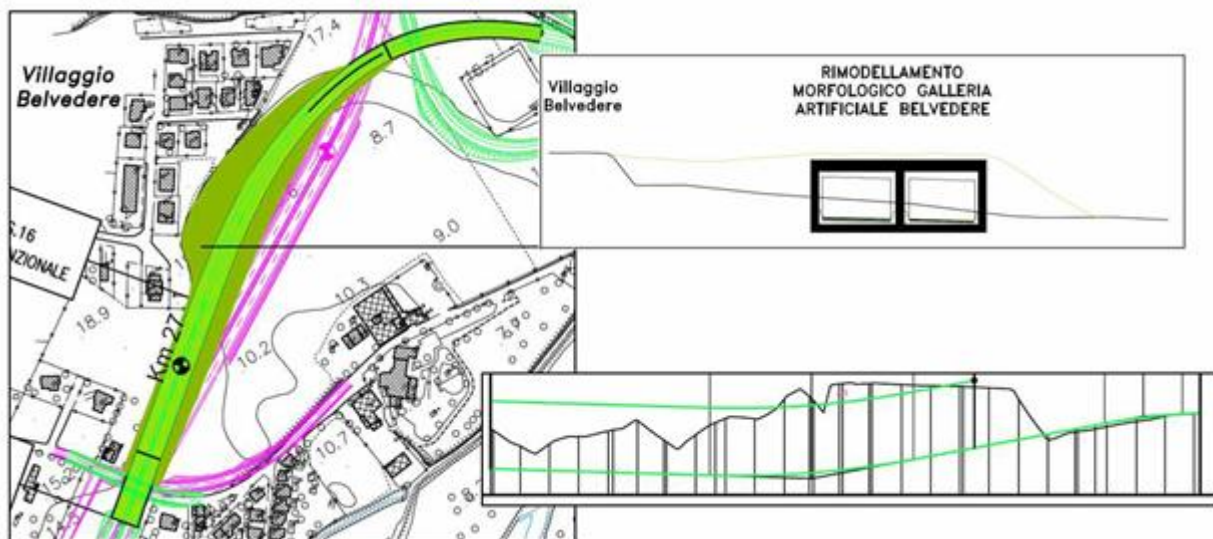


Figura 6 – Stralcio planimetria e sezioni dell'intervento tra pk 26+850 e pk 27+460

Il Proponente afferma la necessità di porre attenzione durante la fase realizzativa dell'intervento al fine di evitare cedimenti, smottamenti e/o qualsiasi tipo di dissesto e a questo proposito dovrà essere eseguita un'adeguata analisi progettuale al fine di scongiurare l'instaurarsi di questo tipo di fenomeno nell'area dell'abitato di Belvedere che si trova immediatamente al di sopra della scarpata fluviale.

Il Proponente, in ogni caso, in questa fase di studio dal punto di vista dei potenziali impatti ambientali indotti sulla componente "suolo e sottosuolo" dal rimodellamento morfologico, per la realizzazione della galleria artificiale, non rileva problematiche significative.

Per quel che concerne il dissesto idrogeologico, va ricordato che la suddetta variazione progettuale ricade in un'area definita dal PAI come "Fasce ad alta vulnerabilità idrologica". Per tale motivo, nell'ambito della fase di cantierizzazione, va posta particolare attenzione a tutte attività di cantiere, al fine di non creare impatti con i corpi idrici (superficiali e sotterranei) presenti nell'area.

Sotto il profilo geomorfologico il Proponente conferma che il tracciato in progetto non è interessato direttamente da particolari forme attive e/o quiescenti, in quanto per molti tratti corre all'interno di aree urbanizzate o industriali che hanno profondamente modificato le caratteristiche geomorfologiche e mascherato il profilo topografico preesistente, alterando il naturale equilibrio idrologico ed idrogeologico.

In riferimento alle modifiche localizzate di tracciato il Proponente afferma che non comportano variazioni delle interferenze rispetto alla soluzione del SIA, in quanto nessuna di queste interferisce con aree in dissesto e/o corpi di frana attivi o quiescenti definiti dal PAI. Ciò può essere confermato anche per la galleria artificiale tra le pk 26+850 e pk 27+460, dove il Proponente raccomanda però l'attenzione in fase realizzativa alla presenza del terrazzo fluviale che borda l'abitato di Belvedere e alla vicinanza del fiume Conca per il quale il PAI indica "Fasce ad alta vulnerabilità idrologica". Per quest'ultimo aspetto, la soluzione proposta non differisce molto da quella indicata nel SIA in quanto la profondità raggiunta dalla livelletta è pressoché la stessa, mentre cambia la modalità in elevazione del progetto che da trincea passa a galleria artificiale con rimodellamento morfologico; quest'ultimo, secondo il Proponente, consentito proprio dalla presenza del terrazzo fluviale sopra descritto.

## **VEGETAZIONE FLORA E FAUNA**

Il Proponente riporta in riferimento allo SIA (capitoli 5 e 6) lo stato di fatto dell'area oggetto di intervento dal punto di vista vegetazionale ed ecosistemico, il capitolo 5 "vegetazione, flora e fauna" fornisce un inquadramento biogeografico dell'area, una ricognizione dei siti di interesse naturalistico ed una analisi di dettaglio del corridoio di studio. Il capitolo 6 "ecosistemi" individua i sistemi agricolo, fluviale e antropico come quelli di maggiore rilevanza e ne descrive caratteristiche e specificità. Vengono inoltre presi in analisi i contenuti della "Rete Ecologica" della Provincia di Rimini e vengono analizzati i rapporti fra l'infrastruttura e gli ecosistemi presenti.

Secondo il Proponente le valutazioni riportate nel SIA risultano in linea di principio confermate, specialmente per quanto riguarda la caratterizzazione d'area vasta. L'analisi alla scala di dettaglio porta ad individuare, alcune variazioni di entità modesta in termini di uso del

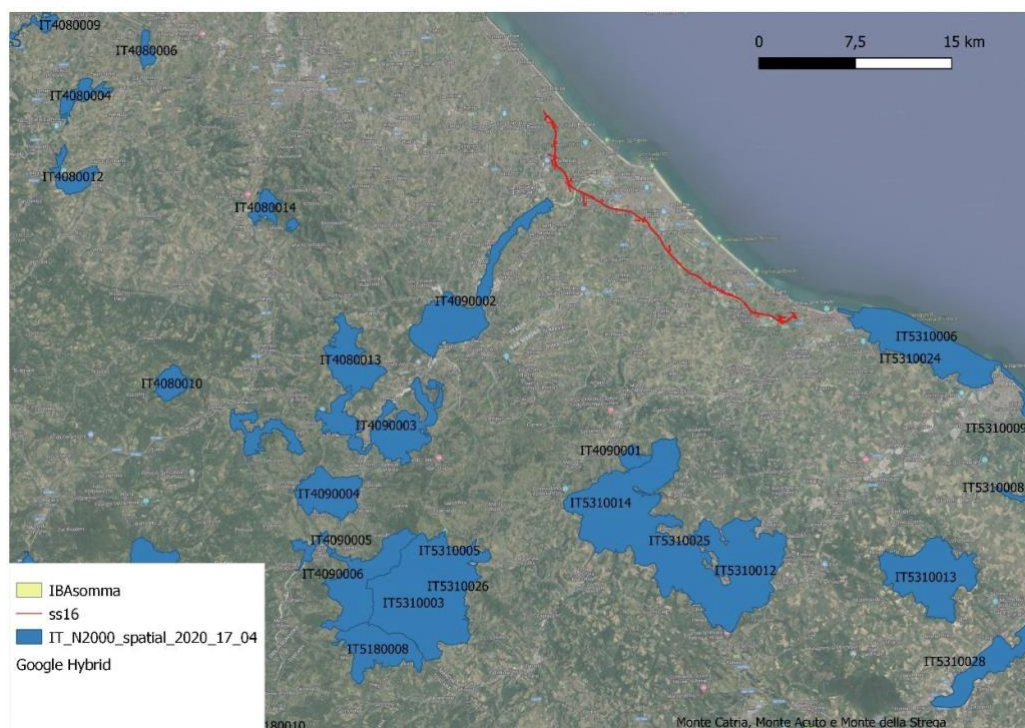
suolo e componente vegetazionale, per lo più in corrispondenza di modifiche del sistema viabilistico (nuovi svincoli, modifiche nel sistema dei sottopassi e cavalcavia, etc.).

Ai fini della verifica delle modifiche apportate all'interno del corridoio del verde analizzato nel SIA nei confronti del sistema Rete Natura 2000 ed il sistema delle aree protette Regionali e Nazionali il Proponente ha preso a riferimento le seguenti fonti, consultate a novembre 2022:

- <https://natura2000.eea.europa.eu/#>
- <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/siti/it4090002>
- [https://geoportale.regione.emilia-romagna.it/@\\_@search?SearchableText=rete%20natura](https://geoportale.regione.emilia-romagna.it/@_@search?SearchableText=rete%20natura)
- [https://www.regione.marche.it/natura2000/pagina\\_base07a3.html?id=1567](https://www.regione.marche.it/natura2000/pagina_base07a3.html?id=1567)

Nello Studio di Impatto Ambientale erano stati presi in considerazione i seguenti siti Rete Natura, in quanto erano risultati essere i più prossimi al corridoio analizzato:

- ZSC IT4090002 “Torriana, Montebello, Fiume Marecchia” – Regione Emilia-Romagna.
- ZPS IT5310024 “Colle San Bartolo e litorale pesarese” – Regione Marche.
- ZSC IT5310006 “Colle San Bartolo” – Regione Marche.



**Figura 7 – Rapporti spaziali tra SS16 e il sistema Rete Natura**

I tre siti RN più prossimi all'infrastruttura risultano essere sempre quelli precedentemente analizzati e, posti rispettivamente a 2 km a ovest per quanto riguarda il sito IT IT4090002 e a 4 km per quanto riguarda invece i siti IT5310024 e IT5310006.

Tutti gli altri siti RN risultano essere collocati a distanze superiori ai 10 km inoltre tra l'opera e le aree a parco più prossime la distanza risulta essere oltre i 15 km.

Il Proponente riporta in dettaglio a i principali elementi di differenza rispetto a quanto riportato nel SIA. Le valutazioni sono supportate anche da immagini satellitari (fonte: Google Earth) di confronto fra la situazione al 2010/11 (a seconda dei dati disponibili) e al 2022:

- Svincolodi via Padulli / via Montese a Rimini
- Galleria Covignano a Rimini
- Sotto passo via Panoramica / via Feleto a Rimini
- Cavalcavia di via Coriano
- Cavalcavia di via Casalecchio
- Cavalcavia di viale Udine a Riccione

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione paesaggistica, il Proponente specifica che l'aggiornamento progettuale non ha comportato uno stravolgimento del progetto originario, ma ne ha anzi mantenuto la logica e le tipologie di intervento. Le modifiche intervenute sono rese necessarie esclusivamente per un adattamento delle opere di mitigazione al tracciato infrastrutturale nella sua versione aggiornata. Per tutto ciò che non viene esplicitamente trattato o richiamato il Proponente rimanda a quanto riportato nel SIA, il quale mantiene la sua validità.

Il Proponente riporta l'elenco delle tavole aggiornate in merito alle opere di mitigazione paesaggistica-ambientale e sistemazione del verde.

Al fine di facilitare il confronto fra la versione presentata con il SIA e l'aggiornamento, all'interno degli elaborati di progetto vengono riportati i perimetri delle aree precedentemente interessate da interventi di mitigazione a verde, sovrapposti al perimetro degli stessi nella condizione aggiornata.

In termini quantitativi, quanto previsto con l'aggiornamento presentato porta ad un aumento nelle superfici interessate da opere a verde, rispetto a quanto riportato nel SIA, per ognuna delle tipologie di intervento considerate. Il Proponente riporta in forma tabellare il confronto fra le quantità previste nel progetto approvato e le quantità previste nella richiesta di proroga, in entrambi i casi suddivise per Lotto realizzativo. Di seguito si riporta la sintesi delle quantità degli interventi di mitigazione previsti nel SIA e nella richiesta di proroga

<b>Variazione complessiva</b>	<b>Quantità complessive m<sup>2</sup></b>		
<b>Tipologia di intervento</b>	<b>SIA</b>	<b>Proroga</b>	<b>Differenza</b>
Formazione arboreo – arbustiva di tipo igrofilo	4.712	4.762	50
Cespuglieto meso – igrofilo	1.567	9.242	7.675
Filare arboreo tipo A	1.642	2.053	411
Filare arboreo – arbustivo	2.522	2.711	189
Formazione arbustiva aperta termo – mesofila	72.295	76.943	4.648
Arbusti a gruppi a consolidamento dei rilevati	40.227	57.029	16.802
Prato cespugliato ornamentale	15.758	68.125	52.367
Prato cespugliato termo – mesofilo	19.704	97.716	78.012



Fascia arboreo – arbustiva a carattere igrofilo	2.935	9.412	6.477
Filare arboreo tipo B	611	1.590	979
Ripristino suolo agricolo	88.972	99.860	10.888

Si evince un incremento di circa il 70% degli interventi previsti in questa fase di progetto rispetto a quanto indicato originariamente nel SIA. Infatti, tralasciando gli interventi di ripristino del suolo agricolo, si osserva un'estensione complessiva di interventi areali pari a 323.089 m<sup>2</sup> proposti nel presente documento, contro i 157.198 m<sup>2</sup> previsti nel SIA; analogamente, si osservano 6.354 m di interventi a filare contro i 4.775 m previsti nel SIA.

Per le mutate geometrie di progetto, seppur a carattere puntuale, nonché in ottemperanza alle prescrizioni del DEC VIA in oggetto (n. 54/2013) relativamente alla formazione di fasce di vegetazione lungo l'infrastruttura con funzione di schermo visivo e di propagazione delle polveri, compatibilmente con le disponibilità dei terreni e delle funzioni in esso contenute. In particolare, l'individuazione delle aree potenzialmente utili ai fini dell'ubicazione degli interventi paesaggistico – vegetazionali è stata ricercata anche in relazione alle aree intercluse dal progetto e al completamento dell'esproprio sulle particelle catastali frazionate e occupate nella loro prevalenza

Il Proponente riporta gli stralci delle opere a verde presentate nel SIA a confronto con gli stralci delle opere a verde implementate per il progetto aggiornato.

**Conclusioni:** le modifiche a carico delle opere a verde, introdotte in variazione rispetto alla versione precedentemente approvata, sono rese necessarie per adattare il progetto di mitigazione alle modifiche al tracciato infrastrutturale nel frattempo intervenute.

Sia i tipologici di intervento che le strategie e logiche progettuali sono rimaste invariate rispetto a quanto già previsto negli elaborati del SIA. Inoltre, le modifiche hanno portato ad un incremento considerevole delle opere a verde in progetto.

In sintesi, la variazione rispetto alla componente è ritenuta poco significativa dal Proponente, e migliorativa rispetto alla versione precedentemente proposta e approvata.

In conclusione il Proponente ha operato il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e quello originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e successivamente approvato, al fine di evidenziare se siano intervenuti o meno cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato nel SIA redatto nel novembre 2013 e di cui al DEC VIA n M. n.54 del 20/03/2013 al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali. In particolare, ha provveduto:

- ad aggiornare il quadro della Pianificazione territoriale, urbanistica e di settore nonché della vincolistica in essere nell'ambito di intervento; in merito, in base all'analisi condotta, non sono subentrate modifiche e/o aggiornamenti significativi rispetto a quanto analizzato nel SIA. Pertanto, la coerenza degli interventi in oggetto è stata già verificata ed è a oggi confermata;
- ad analizzare in modo puntuale le singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam fino a ora eseguito, non evidenziando variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA.



Pertanto, lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nel SIA.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risulata dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti;

### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

### **ESPRIME PARERE**

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 5 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n.54 del 20/03/2013, già prorogato con D.M. 271 del 30/12/2020.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei cui al D.M. 54/2013 e, qualora le modifiche introdotte a seguito di prescrizioni e/o di approfondimenti progettuali risultino di tipo localizzativo (ovvero esterne al corridoio esaminato) o potenzialmente significative ai fini ambientali, le medesime dovranno essere oggetto di valutazione ambientale in termini almeno di valutazione ambientale preliminare ex art. 6 co. 9 del D.L.vo 152/2006 o direttamente di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del medesimo D.L.vo.

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**