



Comune di MISANO ADRIATICO

Provincia di Rimini

Committenti:

Sig.ri

Massimo Panozzo

Giulia Panozzo

Manuela Panozzo

Titolo:

**Realizzazione di n.3 villette residenziali bifamiliari in Località
Misano Adriatico, Via del Carro angolo Via della Conserva**

Oggetto:

Verifica di assoggettabilità a VAS, art. 12 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Rapporto Ambientale Preliminare

Settembre 2018

Dr. Geol. Arianna Lazzerini

Tecnico in Valutazione di Impatto Ambientale

Piazza Marini 25, 47822 Santarcangelo di Romagna (RN)

Tel. 0541/624073 - a.lazzerini71@gmail.com

Sommario

1. PREMESSA.....	3
1.1 AUTORITA' COMPETENTE E AUTORITA' PROCEDENTE	3
1.2 INTEGRAZIONE CON ALTRE PROCEDURE	3
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO E CONTENUTI DELLA VAS	4
2.1 NORMATIVA	4
2.2 CONTENUTI DELLA VAS	5
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA DI INTERVENTO	9
3.1 IL CONTESTO CARTOGRAFICO	9
3.2 IL CONTESTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE.....	12
3.3 IL CONTESTO AMBIENTALE E L'USO REALE DEL SUOLO	13
3.4 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO.....	15
3.5 INQUADRAMENTO GEOLOGICO	17
3.6 AMBIENTE ANTROPICO	21
3.7 ATMOSFERA E INQUINAMENTO ATMOSFERICO	23
6 – STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE, VINCOLI E TUTELE	24
6.1 PTPR – PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE	25
6.2 PAI ADB MARECCHIA CONCA	25
6.3 PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE 2020 – PAIR EMILIA ROMAGNA.....	26
6.4 PTCP RN – 2007 e var. 2012.....	27
6.4.1 TAVOLE DI PIANO PTCP 2007	27
6.4.2 QUADRO CONOSCITIVO PTCP 2007	31
6.4.3 NTA PTCP 2012 – ALTRI TEMI	32
6.5 PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	34
6.5.1 PIANO REGOLATORE GENERALE.....	35
6.5.2 QUADRO CONOSCITIVO DEL PSC.....	39
6.6 ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE.....	45
6.7 ALTRI PIANI, VINCOLI, TUTELE E SALVAGUARDIE	46
7. LINEE GENERALI DEL PROGETTO E TRASFORMAZIONE URBANISTICA	48
7.1 LINEE GENERALI DEL PROGETTO	48
7.2 TRASFORMAZIONE URBANISTICA PROPOSTA	49
8. VERIFICA DI COERENZA.....	50
8.1 VERIFICA DI COERENZA ESTERNA.....	50
8.2 VERIFICA DI COERENZA INTERNA	51

9. ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'	52
9.1 EFFETTO CUMULATIVO DEGLI IMPATTI SU ALTRI PIANI E PROGRAMMI	52
9.2 UTILIZZO DI RISORSE NATURALI	52
9.3 ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	53
9.3.1 ARIA ED EMISSIONI IN ATMOSFERA	53
9.3.2 ACQUE.....	53
9.3.3 SUOLO E SOTTOSUOLO.....	54
9.3.4 VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	54
9.3.5 PAESAGGIO	54
9.3.6 VIABILITA' E TRAFFICO	54
9.3.7 RUMORE	55
9.3.8 RIFIUTI.....	57
9.3.9 COMPONENTE ANTROPICA	57
9.3.10 RISCHI AMBIENTALI	57
9.3.11 ASSETTO URBANISTICO	58
10. MONITORAGGIO.....	58
11. DIFFICOLTA' RISCONTRATE NELLA REDAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE	58
12. SINTESI DELLE MISURE DI MITIGAZIONE	59
13. CONCLUSIONI E VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	60

1. PREMESSA

Obiettivo del presente rapporto ambientale preliminare ai sensi dell'Art.12 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. è descrivere le caratteristiche Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata in variante alla pianificazione urbanistica vigente, da realizzarsi in Comune di Misano Adriatico (RN) ubicato tra via del Carro e Via della Conserva, al fine di determinare in maniera qualitativa i possibili impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento sull'ambiente, inteso come sistema di relazioni tra fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, culturali, agricoli ed economici.

La normativa vigente, comunitaria, nazionale e regionale, prevede che le trasformazioni territoriali attuate con piani e programmi siano sottoposte a preventiva verifica di sostenibilità ambientale in base ad un preciso programma di analisi e di controllo, che oltre ad orientare le scelte strategiche, consegua l'obiettivo di mitigare eventuali effetti sull'ambiente e sulle sue componenti, nonché produca gli effetti di monitoraggio conseguenti all'attuazione con il fine di verificare sia nella fase intermedia decisionale, sia ex-post eventuali criticità.

Lo scopo della presente è accertare che l'attività antropica conseguente l'intervento edificatorio risulti compatibile con le condizioni necessarie ad uno sviluppo sostenibile, nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità.

Lo scopo del presente Rapporto Preliminare è dunque di supporto alla sola fase di screening (verifica di assoggettabilità a VAS), volta a valutare la possibilità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

1.1 AUTORITA' COMPETENTE E AUTORITA' PROCEDENTE

La parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., recante norme in materia ambientale, prevede che ogni piano o programma che possa determinare impatti di rilievo sull'ambiente debba essere corredato una Valutazione Ambientale Strategica che ponga in evidenza gli eventuali interventi di sostenibilità per l'attuazione delle previsioni.

Essendo il progetto attuabile solo a seguito di specifica variante allo strumento urbanistico comunale, si rende necessaria la valutazione di assoggettabilità a VAS di competenza della Provincia di Rimini, che si avvale delle strutture tecniche per la relativa analisi dei contenuti e dei pareri endoprocedimentali.

1.2 INTEGRAZIONE CON ALTRE PROCEDURE

La VAS in oggetto si inserisce all'interno dell'iter di approvazione del Piano Particolareggiato e quindi del Permesso di costruire per la realizzazione dell'intervento edificatorio. I contenuti del presente rapporto costituiscono elementi propedeutici alla definizioni delle scelte di progetto e contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di tutela dell'ambiente.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO E CONTENUTI DELLA VAS

2.1 NORMATIVA

Con la Direttiva Comunitaria 2001/42/CEE è stata introdotta la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione degli strumenti urbanistici.

La Direttiva Europea è stata recepita nella seconda parte del Decreto Legislativo n.152 del 03/04/2006 entrato in vigore il 31 luglio 2007, modificato e integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n.4. La Regione Emilia Romagna aveva in parte anticipato la direttiva europea sulla VAS ("Dir. 2001/42/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente") con la L.R. 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio", che ha introdotto, tra le altre innovazioni, la valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT) come elemento costitutivo del piano approvato.

Attualmente la Regione Emilia Romagna ha approvato la L.R. 9/08 in cui viene individuata l'Autorità competente alla VAS, nello specifico la Provincia per i piani ed i programmi approvati dai Comuni, ed in cui vengono dettate disposizioni per la fase transitoria, e sta predisponendo la propria normativa regionale di recepimento del decreto legislativo 4/2008, correttivo del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" in vigore dal 13 febbraio 2008. Il D.Lgs. 4 del 16 gennaio 2008 definisce come "valutazione ambientale di piani programmi VAS - valutazione ambientale strategica" il processo che comprende la verifica di assoggettabilità preliminare, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del piano programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio. La verifica di assoggettabilità, detta anche screening, consiste nella verifica preliminare attivata per valutare se i piani o i programmi possono avere un impatto significativo sull'ambiente e devono essere quindi sottoposti alla fase successiva di valutazione vera e propria. La verifica preliminare si conclude con il provvedimento di verifica che costituisce un atto obbligatorio e vincolante dell'autorità competente.

L'art. 6 comma 3 stabilisce inoltre che per i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi la VAS è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente in seguito alla procedura di verifica di assoggettabilità, assoggettando o meno il piano o programma alla valutazione ambientale.

La verifica di assoggettabilità è una procedura finalizzata ad accertare se un piano o un programma debba o meno essere assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

La procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS è regolamentata dall'art. 12, Titolo II, Parte II del D.Lgs.152/2006.

Sempre a livello regionale le linee guida per lo svolgimento delle procedure in materia di VAS e di assoggettabilità a VAS (verifica di assoggettabilità) sono contenute nella DGR 2170/2015, avente per titolo "DIRETTIVA PER SVOLGIMENTO DI FUNZIONI IN MATERIA DI VAS, VIA, AIA ED AUA IN ATTUAZIONE DELLA LR N. 13 DEL 2015".

2.2 CONTENUTI DELLA VAS

La **VAS** consiste in un processo volto ad **individuare preventivamente gli impatti significativi ambientali** che deriveranno dall'attuazione delle singole scelte di **piano e progetto** e consente, di conseguenza, di selezionare tra le possibili alternative, le soluzioni migliori al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Come previsto dalla Direttiva europea, affinché la VAS possa raggiungere l'obiettivo di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile"*, la VAS ha interagito nel processo formativo ed è stata integrata nelle attività di programmazione e pianificazione fin dall'inizio dell'elaborazione della variante del PRG al fine di garantire la coerenza delle attività esternali e di sviluppo con i principi di salvaguardia dell'ambiente seguendo alcuni passi fondamentali:

- assunzione degli obiettivi
- elaborazione delle politiche e azioni
- approvazione delle scelte di piano
- monitoraggio degli effetti derivanti dall'attuazione delle stesse.

A questo scopo, la valutazione è stata effettuata *"durante la fase preparatoria ed **anteriamente** all'adozione del piano o del programma o all'avvio della relativa procedura legislativa"* (dir. 2001/42/CE, art. 4), supportando la pianificazione e la programmazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del piano o del programma, nonché alla implementazione del monitoraggio.

La verifica di assoggettabilità a VAS consiste nella redazione del **Rapporto Ambientale preliminare** in cui siano **individuati, descritti e valutati gli effetti significativi sull'ambiente**, tenendo conto degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano nonché delle alternative ragionevoli, sulla base dell'**Allegato I** alla direttiva 2001/42/CE.

L'allegato A alla direttiva in materia di VAS della Regione Emilia Romagna (INDICAZIONI OPERATIVE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (VdA) DI PIANI URBANISTICI APPROVATI DAI COMUNI) di cui alla DGR 2170/2015, definisce i contenuti del rapporto ambientale preliminare (paragrafo 4.1.1) ed i criteri di per lo svolgimento dell'istruttoria da parte dell'Autorità competente.

Per quanto concerne ai contenuti del rapporto preliminare, nella direttiva regionale questi vengono mutuati dall'Allegato I alla Parte II del D.Lgs.152/2006:

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- *in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*

- *la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
- *problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;*
- *la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*
- *carattere cumulativo degli impatti;*
- *natura transfrontaliera degli impatti;*
- *rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*
- *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*
- *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*
- *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;*
- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

In merito al contenuto della VAS, si può osservare che coerentemente alla natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano o programma la VAS si configura come un processo che concorre alla definizione delle scelte dello stesso.

Essa è volta ad individuare preventivamente gli effetti che deriveranno dall'attuazione delle scelte di piano o programma e consente, di conseguenza, di selezionare tra le possibili soluzioni alternative quelle maggiormente rispondenti ai predetti obiettivi.

Nel contempo, la VAS individua le misure di pianificazione e programmazione volte ad impedire, mitigare o compensare l'incremento delle eventuali criticità ambientali già presenti e i potenziali impatti negativi delle scelte operate. La procedura è dunque orientata a fornire elementi conoscitivi e valutativi per la formulazione delle decisioni definitive del piano o programma, sotto il profilo della garanzia della coerenza delle stesse con le caratteristiche e lo stato dell'ambiente.

In merito al monitoraggio degli effetti del piano o programma, la valutazione degli effetti ambientali è volta a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e a migliorare la coerenza del piano o programma con gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati ai vari livelli di pianificazione e dalla normativa.

Essenziale alla disciplina di VAS è pertanto che alla valutazione preventiva e previsionale dei possibili impatti segua, in fase attuativa del piano o programma, un controllo degli effettivi impatti sull'ambiente, derivanti dalla esecuzione degli stessi e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dalla normativa ovvero perseguiti dal piano o programma stesso.

In questa prospettiva, la VAS deve risultare orientata ad individuare i principali tematismi e le criticità che dovranno essere oggetto del monitoraggio e individuare i principali indicatori sintetici, che consentano di verificare gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma.

La verifica di assoggettabilità, consiste in una “*verifica se il piano o il programma possa avere effetti significativi sull’ambiente*”, al fine di assumere conseguentemente la decisione se esso debba essere assoggettato a VAS.

In riferimento ai contenuti degli allegati I e II della direttiva europea, per quanto richiamato dalla normativa nazionale e regionale, si propone la seguente articolazione dei *sistemi* da sottoporre a verifica:

1. il sistema naturale e ambientale, che comprende:

- gli aspetti fisici, morfologici e biotici naturali che caratterizzano, valorizzano e garantiscono la qualità del sistema ambientale e costituiscono le risorse naturali relative: alla disponibilità e alla qualità delle acque sotterranee e superficiali; alle caratteristiche dei suoli, in rapporto alla loro permeabilità, al fenomeno della subsidenza e al degrado per erosione e dissesto; agli ambiti vegetazionali e faunistici; al sistema forestale e boschivo; alle aree ed elementi di valore naturale costituenti reti ecologiche, spazi di rigenerazione e compensazione ambientale;
- le parti del territorio interessate dai rischi naturali per le opere e le attività umane, determinate in particolare da fenomeni di dissesto idrogeologico, di instabilità geologica e di pericolosità idraulica o da valanghe; dal rischio sismico; dalla difficoltà di deflusso superficiale delle acque meteoriche in rapporto alla efficienza delle infrastrutture e del reticolo di scolo e irrigazione di pianura, alla capacità dei corpi ricettori e allo stato delle reti;
- le parti del territorio interessate da limiti alle trasformazioni o da condizioni al suo utilizzo che derivano dalla presenza di uno specifico interesse pubblico alla difesa del suolo e ai valori naturalistici insiti nel territorio;

2. il sistema territoriale, che comprende:

- il sistema insediativo territoriale, che definisce le principali tipologie e l'attuale gerarchia dei centri abitati nel sistema insediativo territoriale, con riferimento al ruolo che essi svolgono nella prestazione di servizi alla popolazione e alle attività economiche;
- il sistema insediativo storico urbano e rurale, che ha come riferimento le parti del territorio caratterizzate dai tessuti urbani di antica formazione, dagli assetti e dalle infrastrutture del territorio rurale che costituiscono elementi riconoscibili della organizzazione storica del territorio, dalle aree di interesse archeologico, dagli edifici di interesse storico/architettonico e di pregio storico/culturale e testimoniale e dalle relative aree di pertinenza;
- il sistema dei territori urbanizzati, costituito dalle parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, con riguardo alle caratteristiche urbanistiche e funzionali del tessuto urbano e alle condizioni d'uso del patrimonio edilizio esistente; alle parti del territorio urbano caratterizzate da situazioni di degrado; alle parti del territorio caratterizzate da una concentrazione di attività produttive, commerciali o di servizio, o da una elevata specializzazione funzionale con forte attrattività di persone e merci;

3. il sistema delle dotazioni territoriali, il quale definisce:

a) il livello di qualità urbana, che deriva dalle tipologie e dalle caratteristiche funzionali del sistema degli impianti e delle reti tecnologiche, tra cui quelle che assicurano la funzionalità e la qualità igienicosanitaria degli insediamenti; dal complesso degli spazi e attrezzature pubbliche, destinati a servizi di interesse collettivo;

b) il livello di qualità ecologico ed ambientale, definito dal grado di incidenza del sistema insediativo sull'ambiente naturale, con particolare riferimento alla impermeabilizzazione dei suoli, alla locale accentuazione dei fenomeni di dissesto e subsidenza, alla qualità e quantità della risorsa idrica, alla gestione integrata del ciclo idrico e alla gestione dei rifiuti, alla condizione dell'habitat naturale nel territorio e nell'ambiente urbano e alle caratteristiche meteorologiche locali; dal grado di salubrità dell'ambiente urbano, con particolare riferimento al livello di inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico e alla individuazione dei siti contaminati; dal grado di sicurezza del territorio in rapporto ai rischi industriali.

4. il sistema delle infrastrutture per la mobilità, il quale comprende:

il sistema di impianti, opere e servizi che assicurano la mobilità delle persone e delle merci. Esso è costituito dalla rete esistente e programmata delle principali infrastrutture per la mobilità, in relazione: alle diverse modalità di trasporto urbano ed extraurbano; alle loro caratteristiche in termini di sicurezza, capacità di carico e livelli di funzionalità.

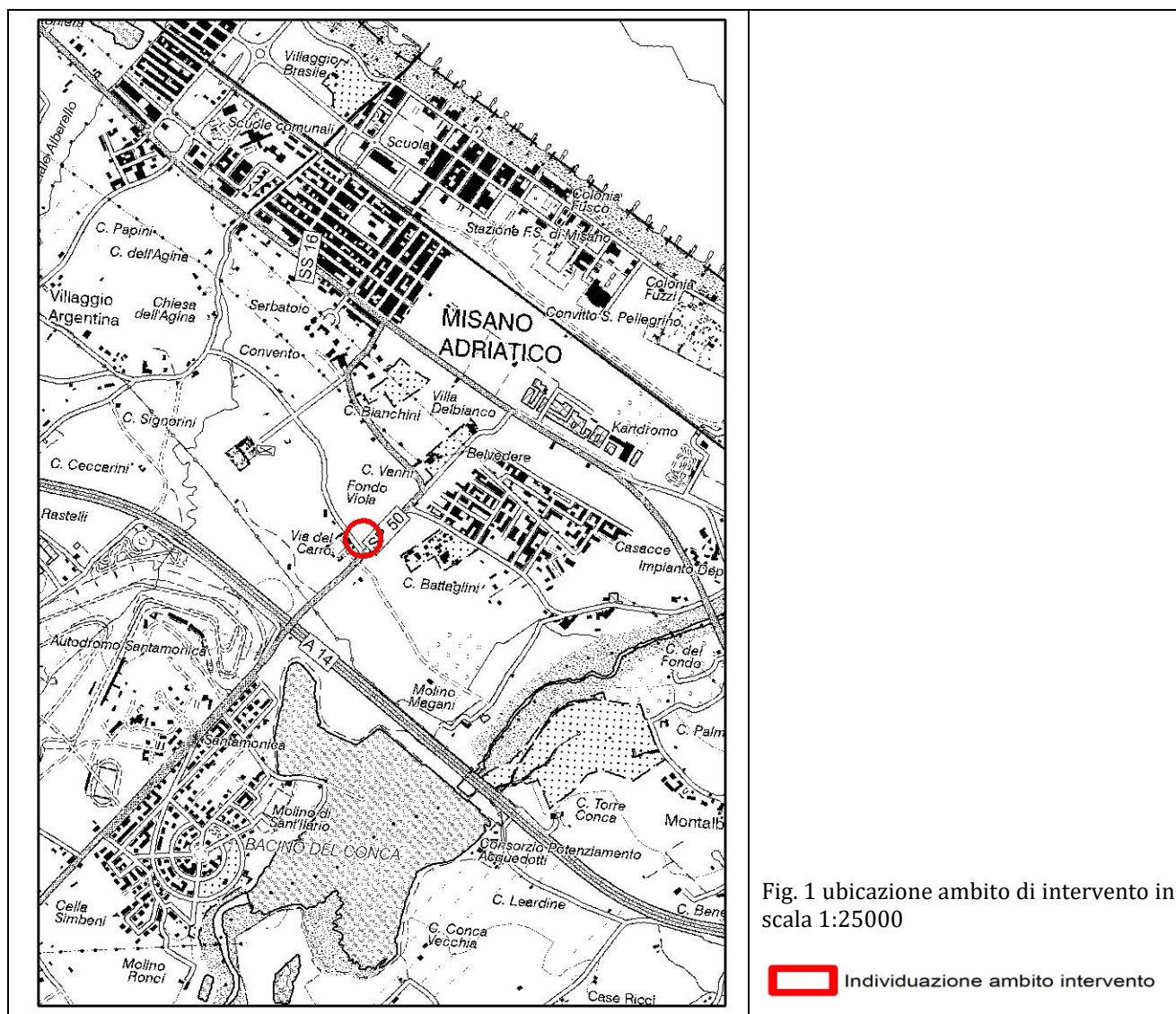
5. il sistema del territorio rurale, il quale comprende:

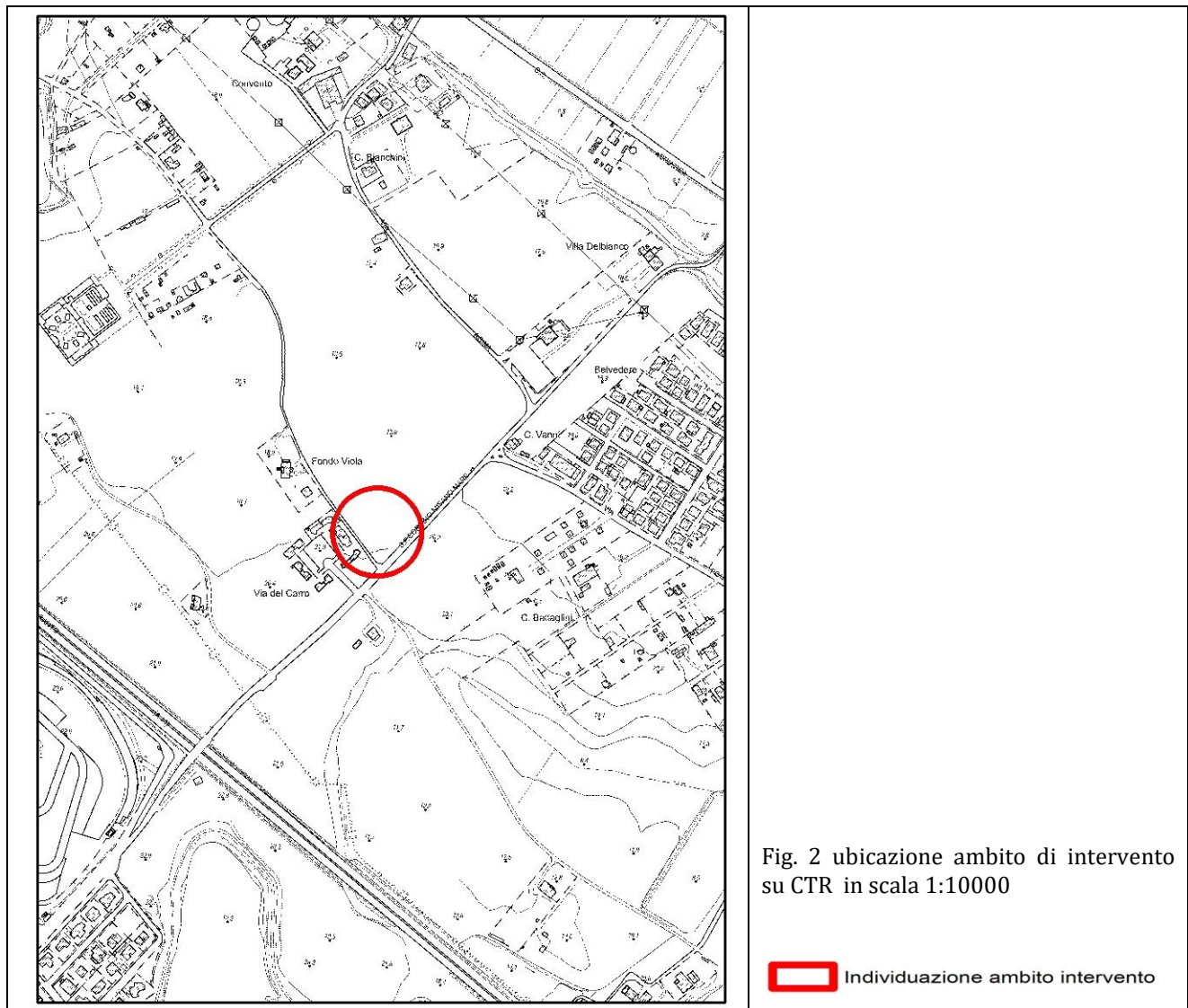
l'assetto del territorio non urbanizzato, caratterizzato dalla compresenza e integrazione di valori naturali, ambientali e paesaggistici e di attività agricole. Esso si articola nelle parti del territorio omogenee: per l'uso, per le caratteristiche morfologiche, pedologiche e climatiche dei suoli in rapporto alla vocazione agricola, zootecnica, silvo/pastorale o forestale; per le condizioni di marginalità produttiva; per la presenza di valori paesaggistici, per le caratteristiche delle aziende agricole; per la consistenza del patrimonio edilizio esistente e delle dotazioni infrastrutturali e di servizi.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA DI INTERVENTO

3.1 IL CONTESTO CARTOGRAFICO

L'area oggetto di intervento è posta nel territorio Comunale di Misano Adriatico ad ovest della frazione Belvedere ed è posta tra la SS 16 Adriatica e l'Autostrada A14. Nella cartografia la zona viene indicata con il toponimo "Fondo Viola". La lottizzazione è accessibile dalla SS 16 Adriatica, percorrendo successivamente la Strada Provinciale n.50 (Via del Carro), all'incrocio con Via della Conserva. Cartograficamente è ricompresa nella tavoletta in scala 1:25000 della Regione Emilia Romagna 268NO e nell'elemento in scala 1:5000 268011 della CTR regionale.





Catastralmente il terreno in oggetto è individuato al foglio n.9 del Comune di Misano Adriatico, mappali n. 2250 e 2224.

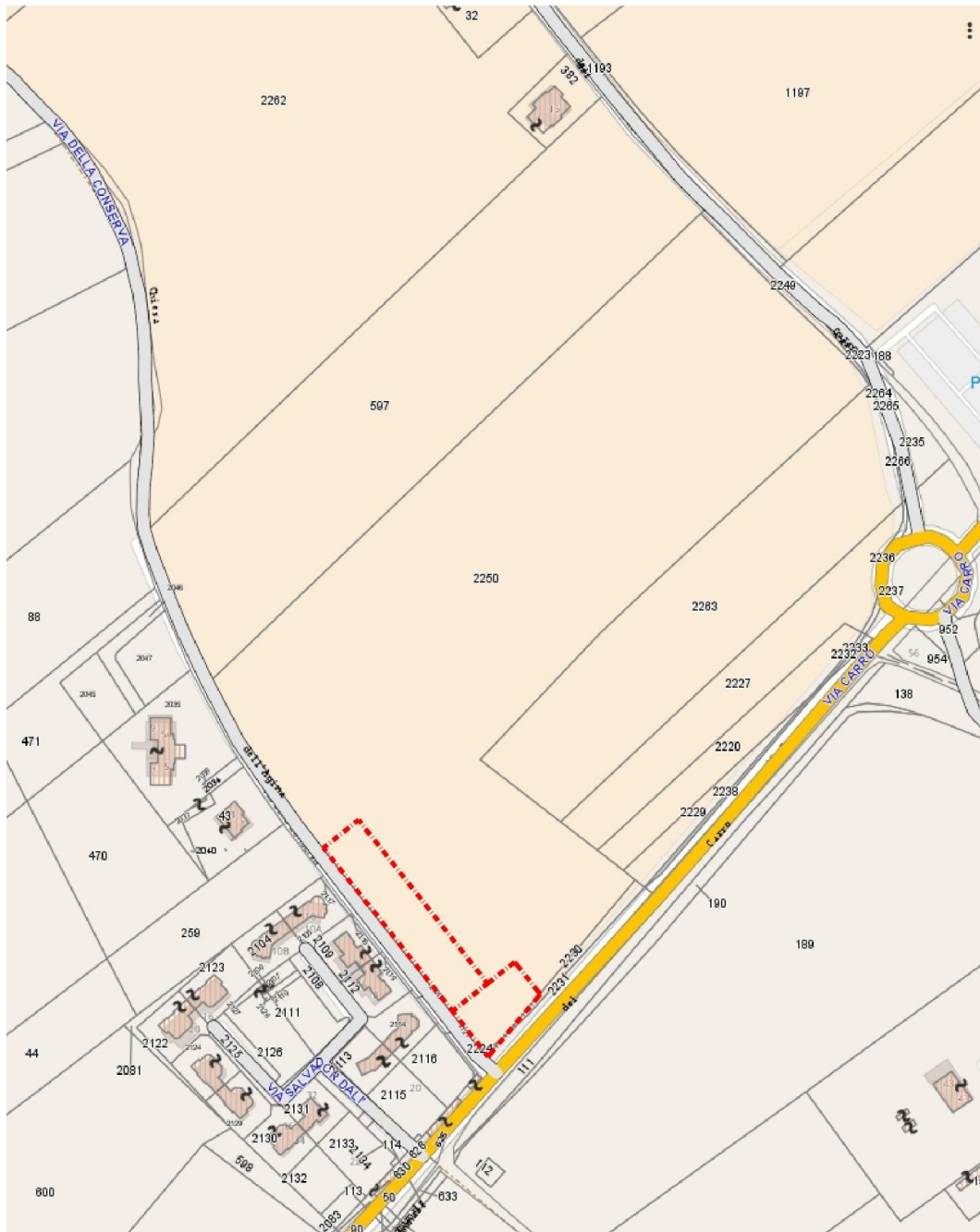


Fig. 3 mappa catastale territoriale con individuazione dell'area di intervento (SIT Comune di Misano Adr. mod.)

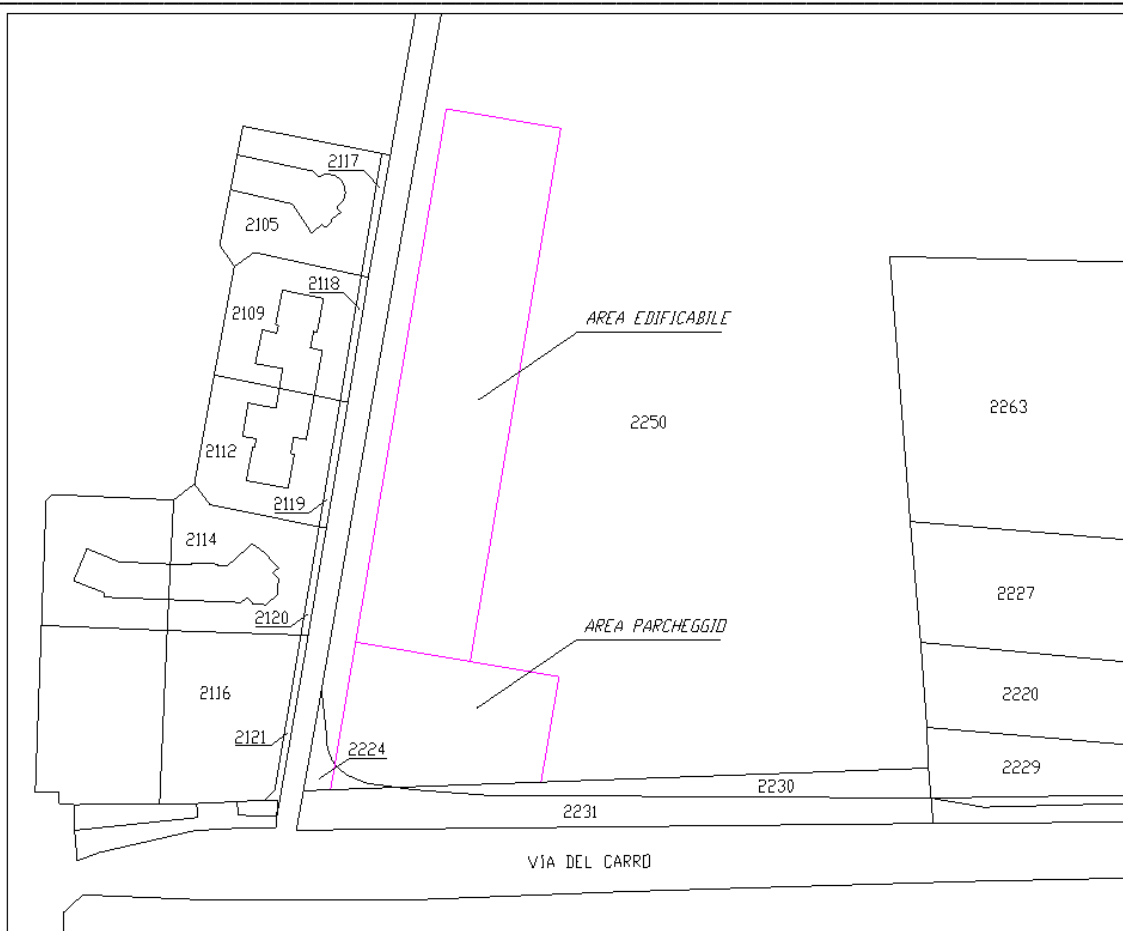


Fig. 4 mappa catastale in scala 1:1000 allegata alle tavole del progetto.

3.2 IL CONTESTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE

Il contesto territoriale è solcato da due principali corsi d'acqua disposti in direzione Sud-Ovest/Nord-Est, rispettivamente il rio dell'Agina a Nord dell'area e il Fiume Conca a Sud. I due collettori idrografici sono ricompresi il primo nel reticolo idrografico minore definito dal PTCP, il secondo nel reticolo idrografico principale.

L'area si presenta quasi completamente pianeggiante con quote assolute ricomprese tra 21 m nel margine Sud-Ovest e 18 m in direzione Nord.

I gradienti morfologici territoriali divagano in direzione Est verso il Fiume Conca ed Ovest verso il rio dell'Agina, con apice lungo la direttrice solcata dalla via del Carro la quale coincide con un crinale secondario che funge da spartiacque tra i due collettori idrici.

I sistemi morfologici del territorio oggetto di indagine, coincidono con quelli dell'alta pianura dei conoidi, della pianura fino alla zona palustre di retro duna e della costa. Nell'ambito della pianura, i limiti fra i subsistemi morfologici di paleoalveo, di argine naturale e sepolti più antichi, sono spesso amalgamati entro bacini interfluviali. Questi ultimi, in particolare, interclusi fra i subsistemi ad argini naturali che realizzano aree topograficamente più rilevate e forme allungate secondo l'asse del corpo idrico, formano aree topograficamente più depresse fino a realizzare valli con difficoltà di drenaggio. Nel subsistema a bacini interfluviali, è compreso anche l'ambiente deposizionale di retro duna.

L'assetto pianeggiante del territorio, lo preserva da problemi connessi a mobilitazioni gravitative per l'inconsistenza dei gradienti topografici, pertanto, gli aspetti salienti di carattere geomorfologico, attengono quelli connessi all'efficienza idraulica dei corsi d'acqua e delle superfici fondiarie che possono esprimere condizioni di scarsa efficienza di drenaggio idrico superficiale.

Il gradiente morfologico dell'area, in un contesto più ampio, propone una direzione di deflusso superficiale indirizzato verso Nord, conformemente alla diminuzione della quota topografica.



Fig. 5 quote topografiche in prossimità dell'ambito di intervento. La via del Carro (SP 50) è posizionata sulla demarcazione morfologica (spartiacque) tra il bacino del rio dell'Agina e del Fiume Conca.

3.3 IL CONTESTO AMBIENTALE E L'USO REALE DEL SUOLO

L'area è localizzata in un contesto peri-urbano, dove sono molto evidenti le trame a carattere antropico date dalle urbanizzazioni e delle infrastrutture.

Il contesto è prevalentemente agricolo con colture di tipo seminativo irriguo intercalate a zone incolte e limitate superfici boscate disposte perlopiù lungo filari o in piccole macchie a verde privato.

Nello specifico dell'area in oggetto questa è attualmente coltivata a seminativo cerealicolo.



Fig. 6 foto aerea 2017 (Google Earth) con individuazione dell'area di intervento (in rosso). La trama della suddivisione dei fondi agricoli si conforma ai confini catastali e alla viabilità principale e secondaria, al margine di alcune aree urbanizzate o fortemente antropizzate.



Fig. 7 Panoramica dell'area di intervento vista da via del Carro

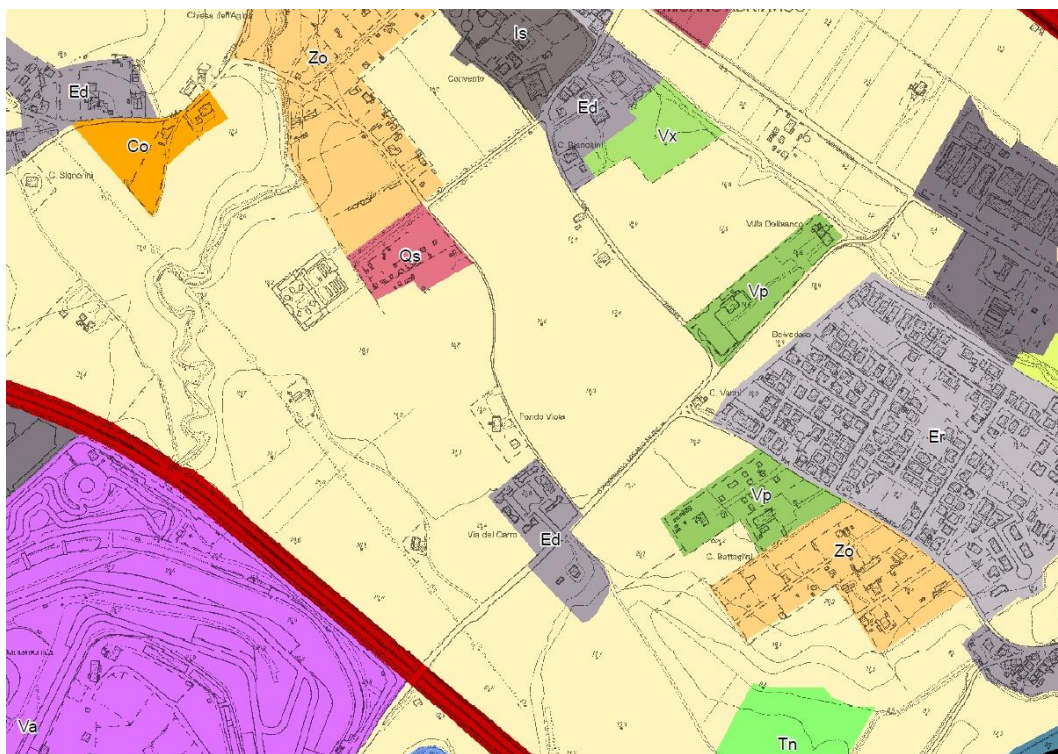


Fig. 8 Uso del suolo, stralcio della tavola 10A del QC del PSC (che riprende il PTCP Rimini 2007). In giallo chiaro i seminativi semplici irrigui.

3.4 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO

Il PTCP Rimini 2007 ricomprende l'area di intervento nel contesto territoriale identificato come Sub-unità di paesaggio 2.h (Sub-unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Conca); la descrizione della Sub-unità è la seguente (QC del PTCP):

La sub-unità di paesaggio formata dalle alluvioni del fiume Conca costituisce la parte più meridionale della parte pianeggiante della Provincia di Rimini. I suoi limiti sono l'Udp della costa, il confine meridionale della Provincia, il corso del fiume Conca, il sistema collinare. Dal punto di vista agrario l'ambito ha un carattere definito ed abbastanza omogeneo; la struttura della maglia rurale è orientata, anche se i suoi tracciati non sono sempre regolari. Le colture praticate sono a seminativo con la presenza di frutteti e vigneti, in appezzamenti di media dimensione. In particolare la porzione ricompresa fra l'invaso del Conca e il corso del Ventena presenta interesse agricolo visuale per la regolarità della maglia poderale. Gli insediamenti presenti, con particolare riferimento agli ambiti produttivi e turistico sportivi, sono un elemento non omogeneo con la struttura del paesaggio e con la sua fruizione visuale. Dal punto di vista geomorfologico ed idrogeologico l'ambito è caratterizzato dai terrazzi fluviali e dall'essere parzialmente ricompreso nella zona di ricarica e vulnerabilità della falda.



Fig. 9 stralcio della tavola C2 del PTCP Rimini 2007 (Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali). Il colore giallo individua la sub-unità 2h descritta in precedenza

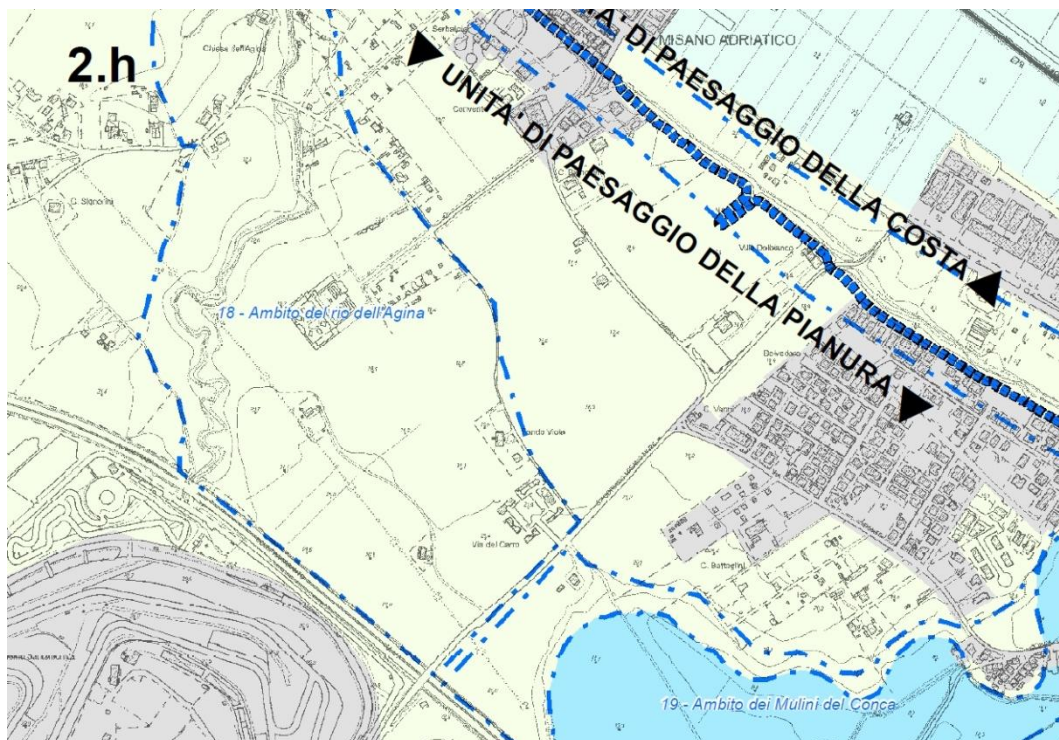


Fig. 10 stralcio della tavola 1 del QC del PSC che riprende la tavola C2 del PTCP RN. L'area di intervento è posta a confine dell'ambito n.18 del rio dell'Agina individuato con linea tratto-punto di colore blu (Paesaggi identitari art. 1.4 PTCP).

3.5 INQUADRAMENTO GEOLOGICO

Il territorio in esame presenta le tipiche caratteristiche geologiche e geomorfologiche della pianura intravalliva con presenza di depositi alluvionali recenti e meno recenti. Nello specifico i depositi sono identificati come AES8, con alternanze di livelli argillosi e ghiaiosi:

AES8 - Subsistema di Ravenna

Depositi alluvionali eterometrici dati da ciottoli, sabbie e limi. Corrisponde nelle aree intravallive ai depositi terrazzati più bassi. Rientrano in questa unità anche le alluvioni attualmente in evoluzione in alveo e quelle del primo terrazzo, talora fissate da arbusti. Limite superiore coincidente con il piano topografico, dato da suoli variabili da non calcarei a calcarei. I suoli non calcarei e scarsamente calcarei hanno, al tetto, colore bruno scuro e bruno scuro giallastro, spessore dell'orizzonte decarbonatato da 0,3 ad 1 m e contengono reperti archeologici di età dal Neolitico al Romano. I suoli calcarei appartengono all'unità AES8a. Limite inferiore coincidente, in affioramento, con una superficie di erosione fluviale o con il contatto delle tracimazioni fluviali sul suolo non calcareo al tetto di AES7.

(Pleistocene sup. - Olocene)

Le indicazioni di tipo geotecnico sulle fondazioni e sulla interrelazione opera terreno vengono demandate alla fase progettuale esecutiva ed alle relazioni specialistiche.

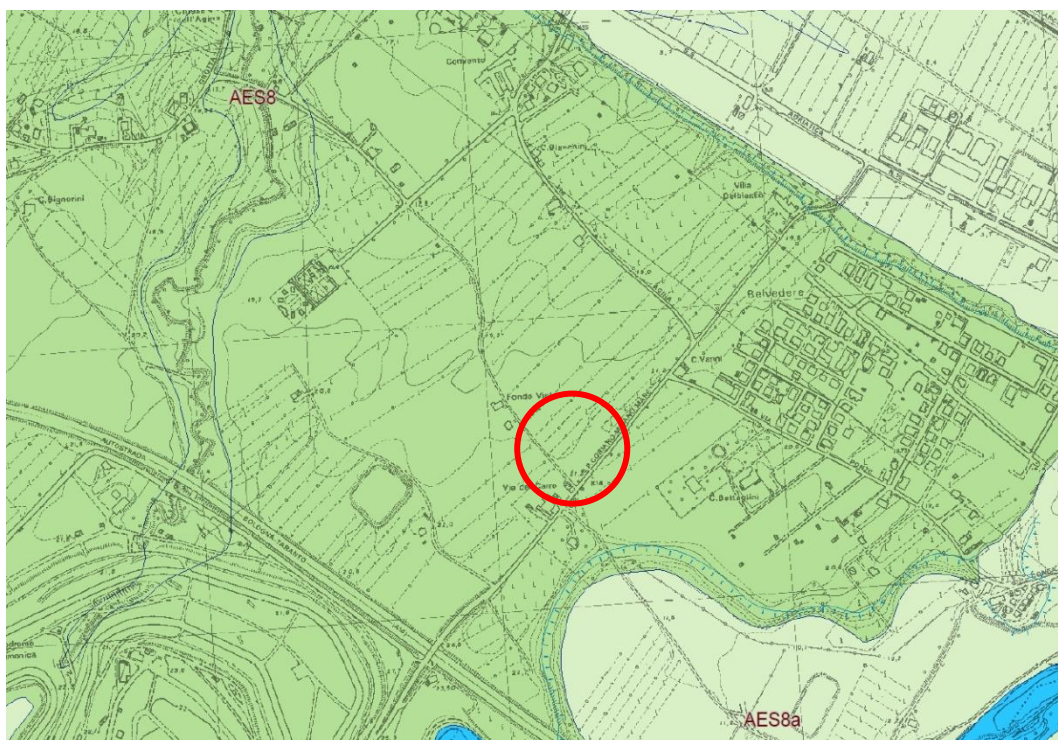


Fig. 11 stralcio della carta geologica regionale elemento 268010 Misano Adriatico alla scala 1:5000. In verde più scuro i depositi AES8, in verde chiaro i depositi AES8a.

La stratigrafia locale, desunta da un sondaggio per la realizzazione di un pozzo per acqua nelle immediate vicinanze (elemento 268010P630 della banca dati regionale), propone le seguenti caratteristiche:

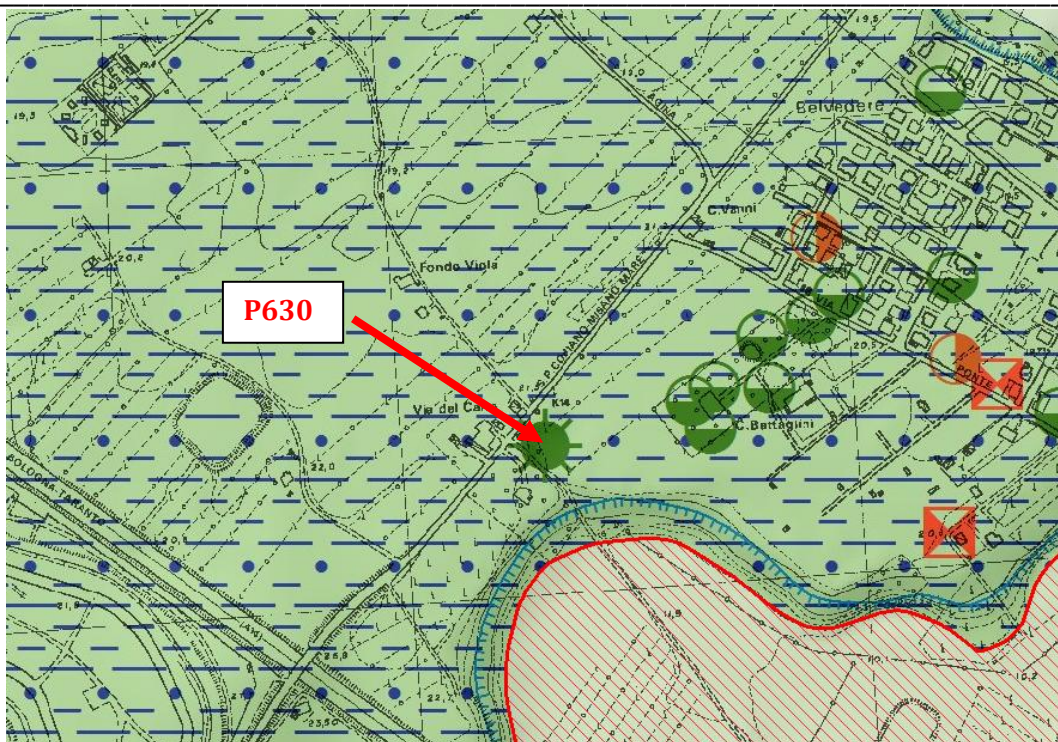
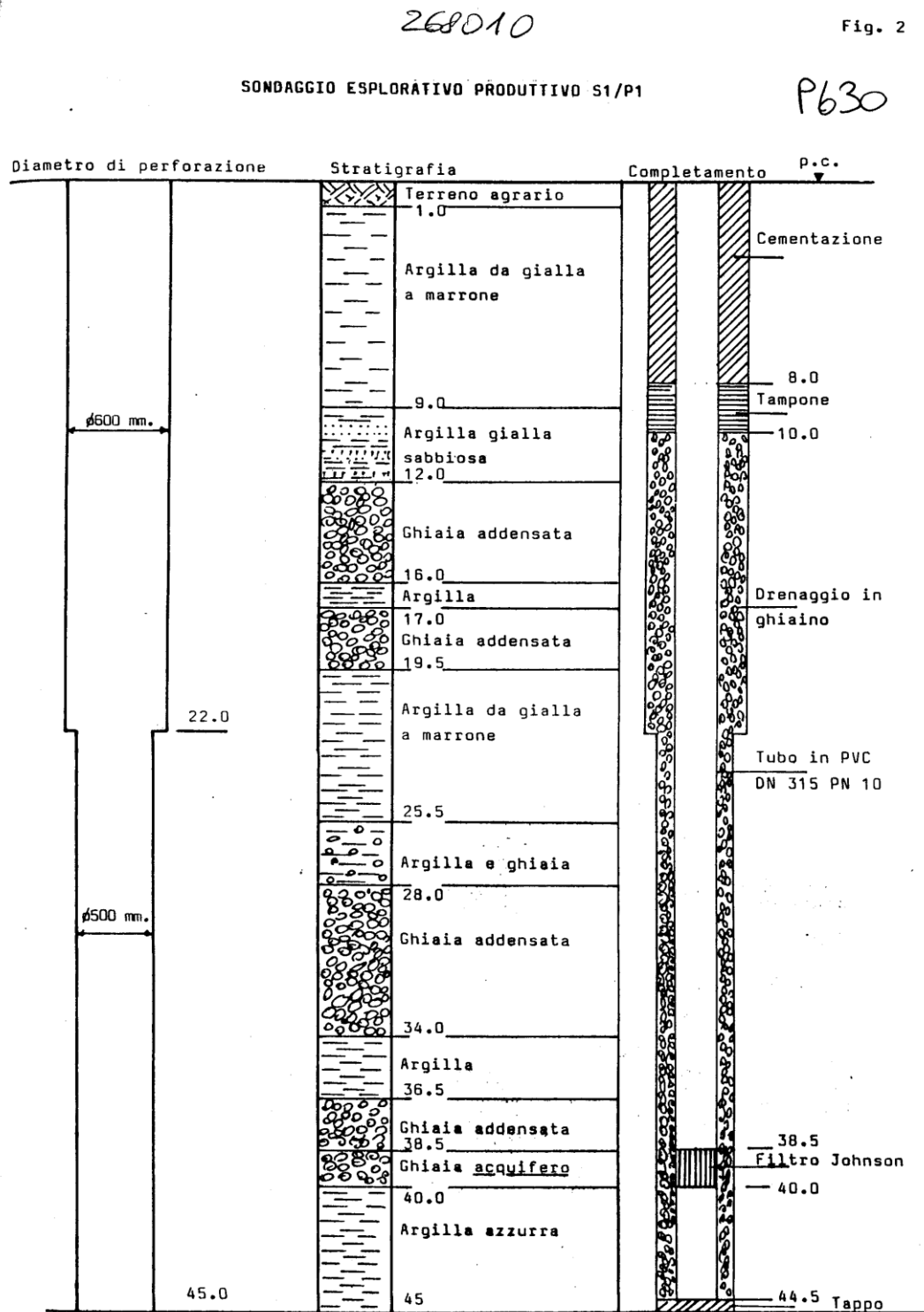


Fig. 12 stralcio della carta geologica regionale con ubicazione del sondaggio P630



Studio di Geologia Applicata e Ingegneria

UBICAZIONE
630 → 631

Fig. 13 stratigrafia del sondaggio 268010P630

La falda viene intercettata alla profondità di circa 38 metri dal p.c. (cfr. stratigrafia sondaggio); la carta delle piezometrie della conoide del Conca, allegata al QC del sistema ambientale del PTCP RN 2007, indica per l'area in oggetto, una piezometrica di 10 m s.l.m., ricompresa nella conoide del Fiume Conca, in una zona di protezione della falda (ARI del PTCP: cfr. paragrafo 6.4.1 seguente).

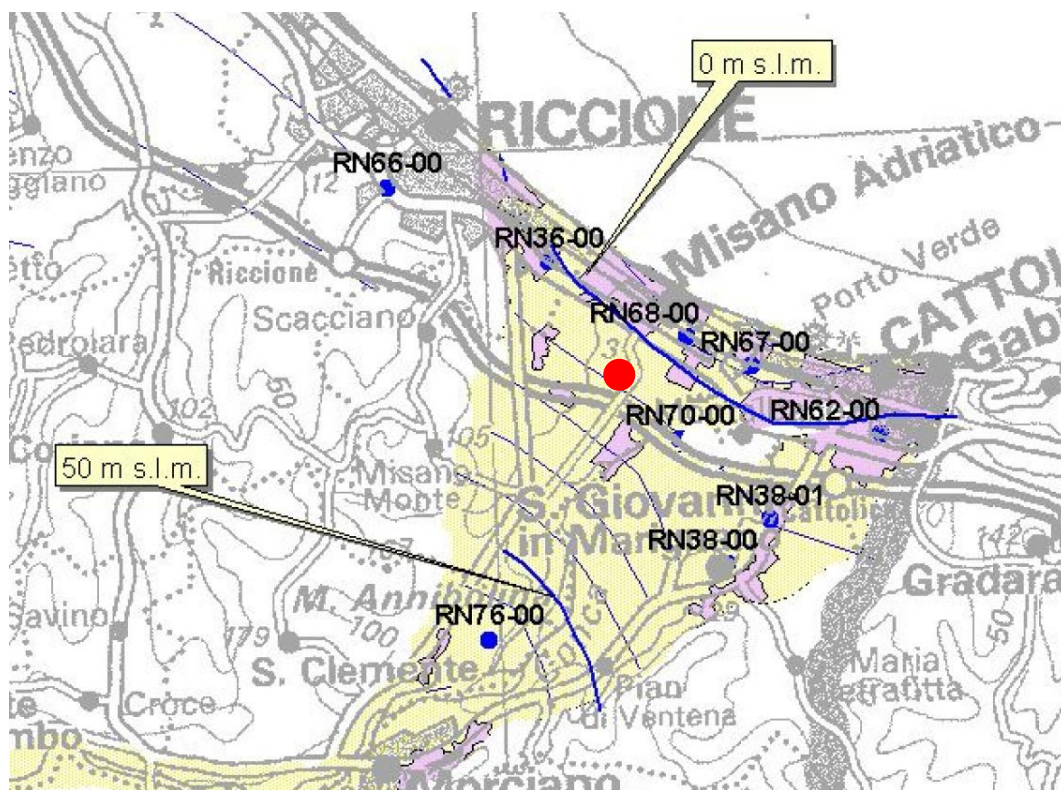


Fig. 14 Relazione QC SA – piezometriche della conoide del Conca.

Per quanto attiene ai suoli, l'area è ricompresa nella delineazione 6885 della carta regionale, con profilo pedologico ascrivibile al complesso dei suoli SANTA MONICA franco argillosi (SM01).

I suoli SANTA MONICA franco argillosi sono molto profondi, a tessitura da media a moderatamente fine. Sono molto o fortemente calcarei e moderatamente alcalini in superficie, da fortemente a estremamente calcarei e da moderatamente a fortemente alcalini in profondità. E' presente ghiaia non alterata a partire da due metri circa di profondità. Il substrato è costituito da alluvioni a tessitura da media a grossolana.



Fig. 15 stralcio della carta dei suoli della Regione Emilia Romagna

3.6 AMBIENTE ANTROPICO

Il territorio del Comune di Misano Adriatico ha subito, soprattutto negli anni recenti, una notevole trasformazione dei caratteri identitari naturali che hanno acquisito connotazioni tipicamente antropiche con lo sviluppo sia delle aree urbanizzate che delle infrastrutture di collegamento. Sono altresì da annoverare, nelle trasformazioni antropiche del territorio, le parcellizzazioni agrarie di tipo estensivo e la diminuzione conseguente delle coperture alberate e le zone verdi naturali. Da segnalare è la presenza dell'autodromo di Santa Monica, elemento paesaggistico molto rilevante nel contesto locale, già individuato anche dalla pianificazione provinciale come elemento a forte impatto e per il quale si rendono necessarie misure di mitigazione e di contenimento degli impatti (anche acustici).

L'intervento in oggetto si inserisce in un contesto ad oggi prevalentemente agricolo, al margine di una zona residenziale già esistente su via della Conserva. La modifica apportata alla conformazione dell'area con la variante cartografica alla zonizzazione di PRG, contribuirà ad integrare meglio la nuova realizzazione con l'edificato già presente, come sarà descritto nello specifico nel proseguo del presente rapporto.



Fig. 16 via del Carro in corrispondenza dell'incrocio su via della Conserva.



Fig. 17 panoramica della zona residenziale esistente in via della Conserva (vista da Nord).



Fig. 18 incrocio tra via del Carro, via del Bianco e via Ponte Conca (frazione Belvedere).

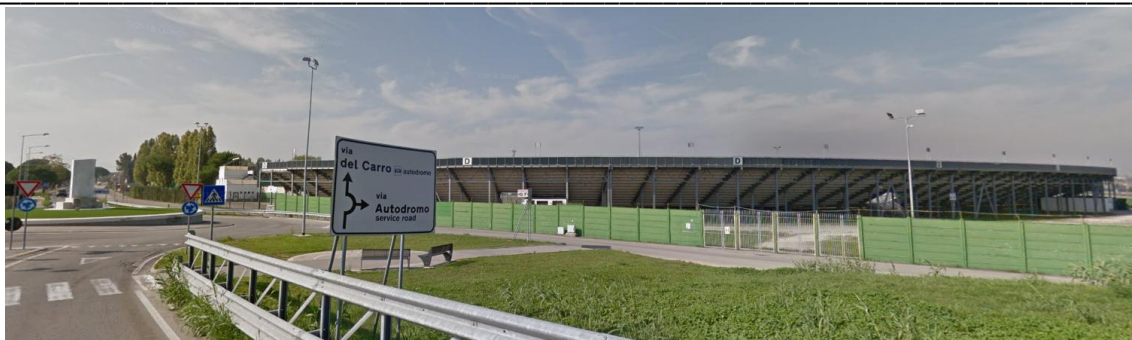


Fig. 19 autodromo di Santa Monica visto da via del Carro.

L'area di intervento è accessibile da infrastrutture viabilistiche adeguate e da servizi di trasporto locale. Su via del Carro è presente una pista ciclabile. L'accesso su via della Conserva sarà comunque adeguato in funzione anche della realizzazione del parcheggio pubblico, oltre che per consentire un transito ed una immissione sulla strada provinciale più agevole e in condizioni di maggior sicurezza.

3.7 ATMOSFERA E INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Le caratteristiche orografiche e di "carico" antropico, unitamente alle condizioni meteo-climatiche, del territorio oggetto di analisi, assumono grande importanza in quanto possono favorire o meno l'accumulo di inquinanti atmosferici tra i quali i gas climalteranti.

Le NTA del PAIR Piano Aria Integrato Regionale 2020, all'articolo 8 comma 3 prevede l'obbligo, in sede di VAS, di valutare l'incidenza in termini di inquinamento atmosferico del piano o programma e di definire le relative misure di mitigazione dell'impatto.

Le NTA del PRG comunale prevedono altresì nelle modalità di attuazione degli interventi che in fase di progettazione attuativa dei singoli insediamenti/opere vengano valutate le eventuali ricadute ambientali, in particolare sotto il profilo acustico ed atmosferico.

Le emissioni atmosferiche inquinanti sono state stimate da Arpa Emilia-Romagna con analisi modellistiche su base annua. Si stima che il traffico su strada e la combustione non industriale, principalmente il riscaldamento degli edifici commerciali e residenziali, siano le fonti principali di emissione per le polveri (PM10), seguiti dai trasporti non stradali e dall'industria. Le politiche di controllo e riduzione delle emissioni di particolato primario dovrebbero quindi agire prioritariamente su questi macrosettori. Le emissioni industriali e la produzione di energia risultano invece la seconda causa di inquinamento da ossidi di azoto (NOx), che sono anche un importante precursore della formazione di particolato secondario ed ozono. Il principale contributo alle emissioni di ammoniaca (NH3), importante precursore della formazione di particolato secondario, deriva dall'agricoltura, settore spesso trascurato nelle strategie volte ad una riduzione dell'inquinamento da polveri. L'uso di solventi nel settore industriale e civile è il principale responsabile delle emissioni di composti organici volatili (COV), precursori assieme agli ossidi di azoto della formazione di particolato secondario e ozono. La combustione nell'industria ed i processi produttivi sono la fonte più rilevante di biossido di zolfo (SO2) che, sebbene presenti una concentrazione in aria di gran lunga inferiore ai valori limite, è un importante precursore della formazione di particolato secondario anche a basse concentrazioni. Per la formulazione delle politiche di controllo delle emissioni è importante anche considerare il peso dei diversi tipi di combustibile usati in Emilia-Romagna. Dall'analisi emerge che il consumo del gasolio per autotrasporto è responsabile del 63% delle emissioni di NOx; per il PM10 gli apporti dalle attività di combustione di legna e similari, dall'utilizzo di gasolio per autotrazione e dalle attività senza combustibile (es. usura freni e pneumatici, abrasione strade) risultano pressoché equivalenti tra loro. Il contributo della combustione della biomassa legnosa ha un ruolo importante anche nella emissioni

di CO (45%) e COV (28%). Le emissioni di COV, CH₄, N₂O ed NH₃ non dipendono o derivano solo parzialmente dalla combustione e, pertanto, non sono associabili all'uso di uno specifico combustibile: infatti le emissioni di COV derivano principalmente dall'uso dei solventi, CH₄ principalmente dal trattamento dei rifiuti solidi urbani in discarica e da attività legate alla agricoltura, responsabili anche delle emissioni di NH₃.

Nelle zone di pianura la qualità dell'aria è minacciata dalle eccessive emissioni inquinanti che inducono stati di contaminazione significativi. In particolare l'Emilia-Romagna ha frequenti situazioni di superamento dei valori limite per gli inquinanti Ozono, PM₁₀, PM_{2.5} e NO₂; queste condizioni sono causate dalla elevata densità abitativa, dalla industrializzazione intensiva, dal sistema dei trasporti e di produzione dell'energia e sono favorite dalla particolare conformazione geografica che determina condizioni di stagnazione dell'aria per scarsa ventilazione e basso rimescolamento atmosferico.

La vicinanza con il mare e la conformazione della pianura di retro duna più elevata del livello del mare nella zona di Santa Monica determina quindi una situazione di minor stagnazione dell'aria incidente in maniera diretta sulla qualità dell'aria. Non va trascurato l'apporto del traffico veicolare sulla via del Carro.

Si rimanda al seguito del presente rapporto per le considerazioni in merito agli impatti sulla componente atmosfera e le conseguenti azioni e misure di mitigazione proposte (derivanti da precise e specifiche direttive e normative).

6 – STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE, VINCOLI E TUTELE

Nel presente paragrafo vengono analizzati gli strumenti di pianificazione ai vari livelli riportando notazioni e giudizi di fattibilità degli interventi previsti.

Le verifiche di compatibilità sono state effettuate esclusivamente sugli strumenti di pianificazione vigenti che interessano l'area a vario titolo (tutela, salvaguardia, prescrizione), restano escluse valutazioni sugli aspetti e sull'applicazione di norme non riguardanti il sito di intervento.

L'analisi di conformità e la verifica della sostenibilità devono essere attuate rapportando le indicazioni progettuali agli strumenti di pianificazione approvati, ai vincoli esistenti e gravanti sull'area, alle tutele ambientali, territoriali e paesaggistiche eventualmente presenti:

- 1) individuazione dei vincoli attraverso la sovrapposizione cartografica dell'area in cui verranno realizzate le opere in progetto con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale interessati.
- 2) Analisi delle prescrizioni e delle modalità di gestione scaturite dalla presenza di vincoli e verifica della compatibilità delle opere in progetto con le prescrizioni;
- 3) Individuazione di eventuali azioni e indicazioni a carattere operativo –modalità di gestione ai fini della sostenibilità degli interventi.

L'analisi della pianificazione a vario livello incide sulle verifiche di coerenza esterna ed interna del piano programma, nello specifico del P.P. proposto.

Possono quindi definirsi:

Verifica di coerenza esterna

I principali piani o programmi sovraordinati di riferimento per la verifica di coerenza esterna sono:

- *PTPR: Piano Territoriale Paesistico Regionale;*
- *Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)*
- *PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*
- *PRG Comune di Misano Adriatico*
- *QC del PSC di Misano Adriatico*

Verifica di coerenza interna

Valutare e orientare i contenuti del piano o programma in base ai criteri di sostenibilità

- *Individuazione e descrizione delle sinergie tra il sistema degli obiettivi ambientali specifici e il sistema delle azioni del piano/programma*
- *Individuazione di eventuali contraddizioni/incoerenze all'interno del piano/programma rispetto al raggiungimento degli obiettivi ambientali specifici, descrizione di come tali contraddizioni sono affrontate*

6.1 PTPR – PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

Il PTPR della Regione Emilia Romagna inserisce l'area tra le zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, rimandando alle disposizioni dell'articolo 28 delle NTA.

L'articolo 28 delle norme prevede direttive e prescrizioni inerenti la tutela dei corpi idrici e pone limitazioni ad attività e trasformazioni che possano incidere sulla qualità e la quantità delle acque. Le disposizioni specifiche vengono demandate al piano provinciale PTCP al quale si farà specifico riferimento nei paragrafi successivi.

6.2 PAI ADB MARECCHIA CONCA

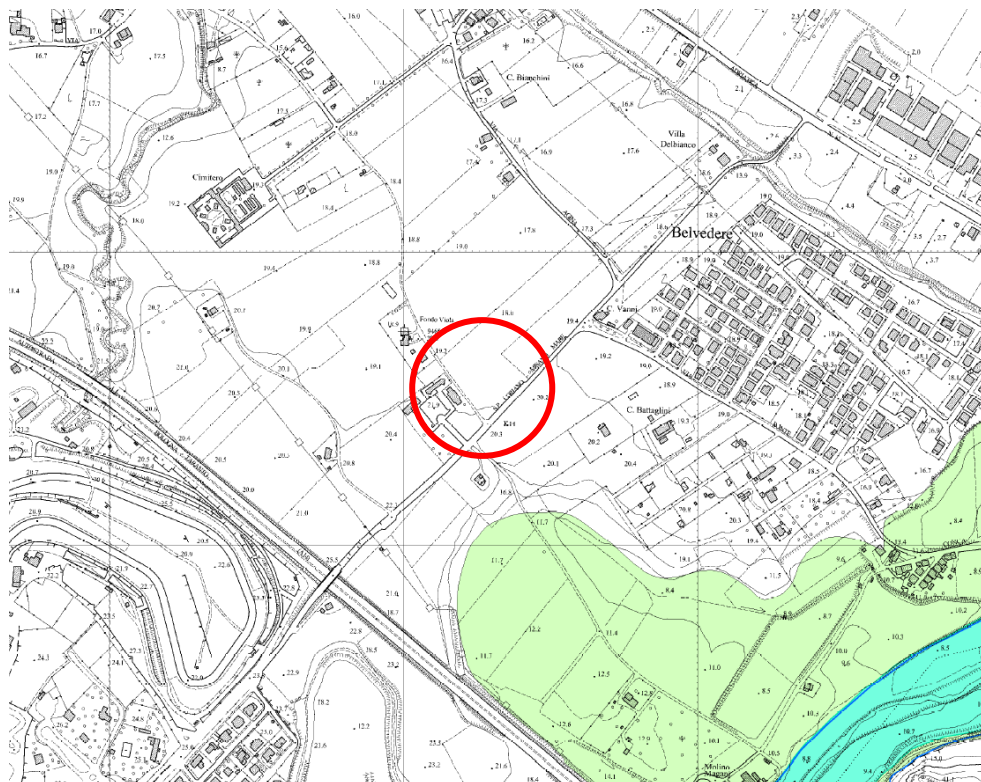


Fig. 20 stralcio della tavola 6.1 Conca Fasce Progetto di Variante 2016. L'area di intervento è esterno a tutte le perimetrazioni individuate dalle tavole di piano.

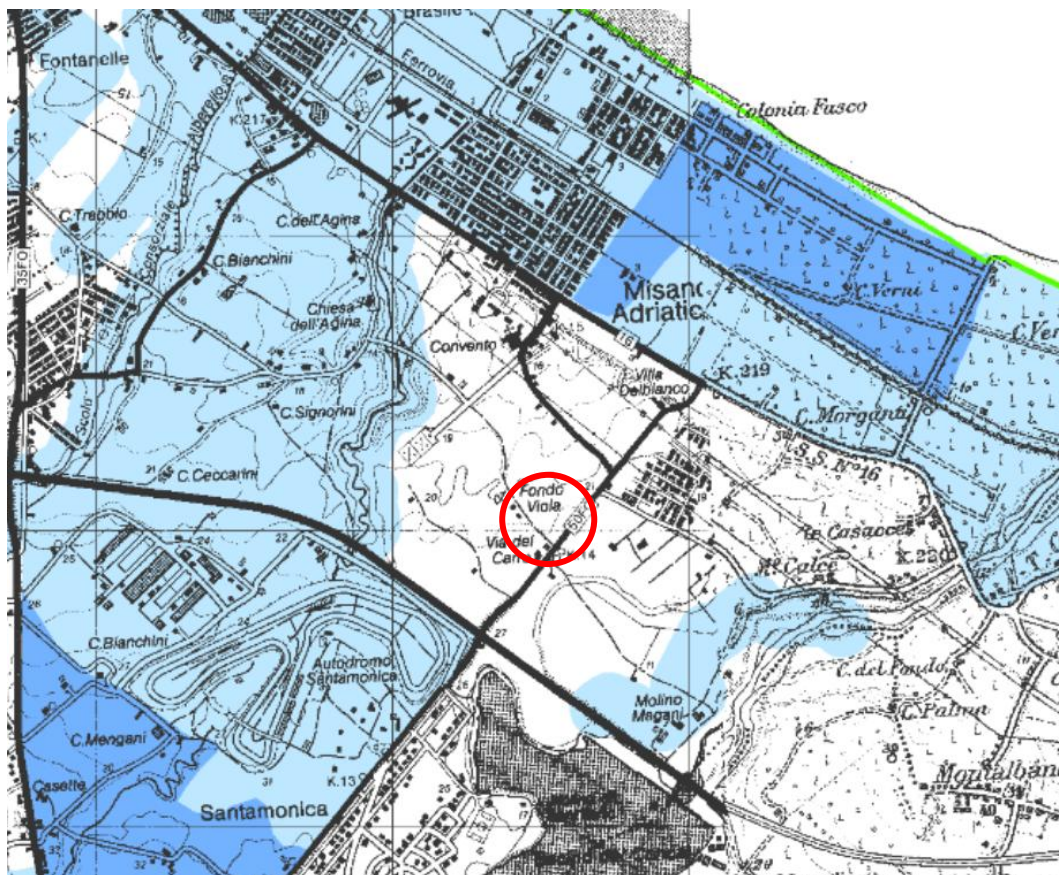


Fig. 21 stralcio della tavola 5.3 variante 2016 del PAI Marecchia-Conca relativa alla pericolosità del reticolo secondario e di pianura (PGRA).

L'intervento NON ricade all'interno di nessuno degli elementi di vincolo e/o tutela definiti dal piano stralcio per il rischio idrogeologico PAI sia nella versione vigente, sia nella versione progetto di variante 2016 (in corso di approvazione dal distretto Po).

6.3 PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE 2020 – PAIR EMILIA ROMAGNA

Come già anticipato in precedenza le NTA del PAIR Piano Aria Integrato Regionale 2020, all'articolo 8 comma 3 prevede l'obbligo, in sede di VAS, di valutare l'incidenza in termini di inquinamento atmosferico del piano o programma e di definire le relative misure di mitigazione dell'impatto.

Le norme tecniche del piano introducono direttive e prescrizioni, le prime relative alle azioni generali e alle integrazioni con la pianificazione vigente a livello locale, le seconde relative a misure obbligatorie.

Per quanto attiene le misure generali gli articoli 16 (mobilità ciclo pedonale), 17 (ampliamento delle aree verdi) e 18 (trasporto pubblico locale) definiscono obiettivi da perseguire per il miglioramento della qualità dell'aria e la sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni.

In tema di prescrizioni gli articoli 24, 25 e 26 stabiliscono obblighi, divieti e misure per la riduzione delle emissioni nelle aree urbane ed urbanizzabili.

La Regione Emilia Romagna inoltre ha approvato il Regolamento regionale 3 aprile 2017, n.1 "Regolamento regionale di attuazione delle disposizioni in materia di esercizio, conduzione, controllo, manutenzione e ispezione degli impianti termici per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici

e per la preparazione dell'acqua calda per usi igienici sanitari, a norma dell'art.25-quater della Legge regionale 23 dicembre 2004, n.26 e S.M."

6.4 PTCP RN – 2007 e var. 2012

Il Comune di Misano Adriatico è ricompreso, come territorio amministrativo, nel PTCP variante 2007 della Provincia di Rimini. Per le valutazioni seguenti si è quindi fatto riferimento alle tavole di piano, al Quadro Conoscitivo ed alla Valsat della citata variante, integrando le indicazioni normative con l'aggiornamento al PTCP variante AVM del 2012. Le considerazioni sulla tavola C di piano sono riportate nel precedente paragrafo 3.4.

Vengono quindi analizzati solo i temi pertinenti con l'obiettivo della trasformazione urbanistica e le tavole nelle quali l'area è interessata da elementi di piano.

6.4.1 TAVOLE DI PIANO PTCP 2007

Tavola A

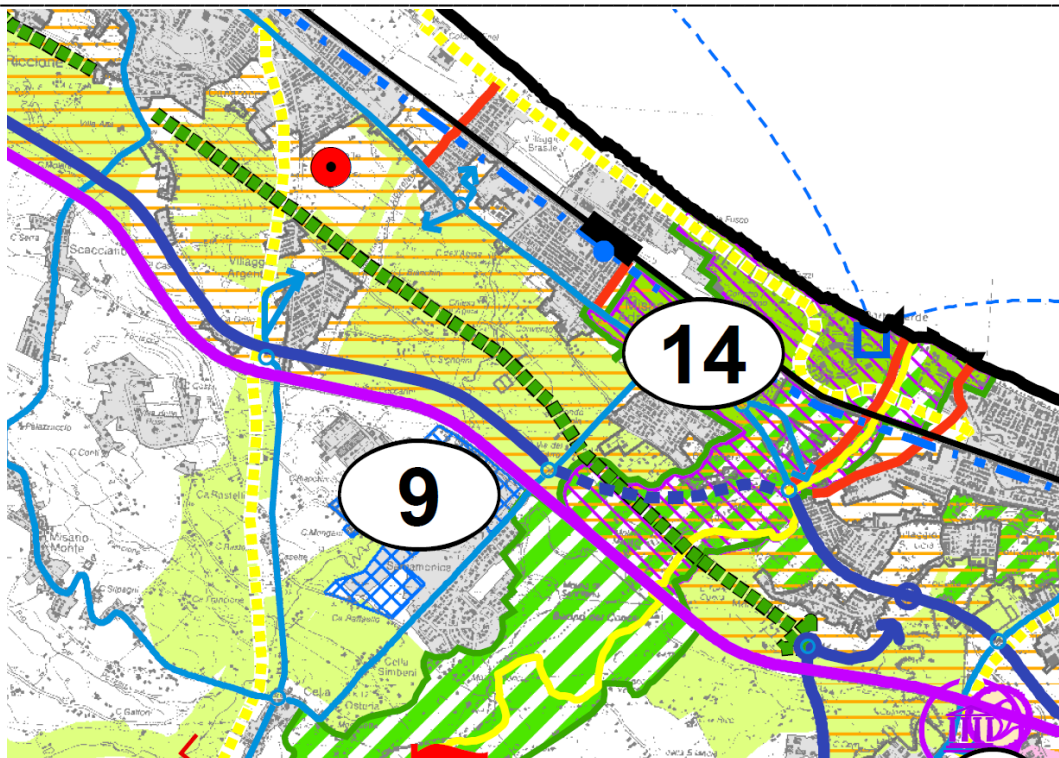
La tavola A del PTCP ricomprende l'area all'interno di un corridoio ecologico di rilevanza provinciale – aree PAN (articolo 1.5 del PTCP) ai sensi della legge regionale 06/2005.

Il progetto si inserisce all'interno di un contesto agricolo. Non vengono prodotte limitazioni allo spostamento della fauna locale e non vengono introdotti elementi di disturbo quali emissioni acustiche o attività rumorose in grado di creare turbative. Si considerano rispettate le indicazioni dell'articolo 1.5 del PTCP che prevede una tutela dei corridoi ecologici ed interventi progettuali a basso impatto ambientale complessivo. La nuova perimetrazione dell'area di intervento, in modifica al PRG vigente, permette infatti, di mantenere uno spazio maggiore in "campo aperto" per il corridoio ecologico e per le azioni che vorranno attuarsi per la valorizzazione ambientale.

La via del Carro (SP 50) si inserisce all'interno della direttrice da potenziare (linea verde tratteggiata in figura seguente), come ostacolo al corridoio ecologico come definito all'articolo 1.5 del PTCP; ciò può essere identificato come una componente limitante.

Il PTCP prevede che la salvaguardia e la regolamentazione di dette aree, di valenza locale, dovrà essere sviluppata dai Comuni nella redazione dei PSC in conformità agli obiettivi dell'articolo 1.5 delle NTA.

Per quanto attiene alle direttrici da potenziare, il PTCP promuove la realizzazione a livello intercomunale delle Direttrici da potenziare e del corridoio trasversale di media collina finalizzato alla salvaguardia dei valori ambientali e delle visuali paesaggistiche. L'intervento non si frappone alle visuali paesaggistiche da valorizzare e, nella nuova perimetrazione, risulta più equilibrato nel rapporto con la zona residenziale già esistente su via della Conserva.



ASSETTO AMBIENTALE

Elementi della rete ecologica provinciale

-  Aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale (Aree PAN) (Art. 1.5)
-  Aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (Art. 1.5)
-  Varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare (Art. 1.6)
-  Direttrici da potenziare e corridoi trasversali (Art. 1.5)
-  Siti di importanza comunitaria (Riserva orientata di Onferno) (Art. 1.5)
-  Siti di importanza comunitaria (Area Torriana, Montebello, fiume Marecchia) (Art. 1.5)
-  Aree meritevoli di tutela ai sensi delle categorie della L.R. 6/05 (Art. 1.5)
-  Progetto di valorizzazione ambientale (Art. 1.6)

Ambiti rurali

-  ad alta vocazione produttiva
-  periurbani

ASSETTO INSEDIATIVO

-  Insediamenti principali
-  Varchi di discontinuità urbana da salvaguardare
-  Margini urbani

Fig. 22 stralcio della tavola A del PTCP

Tavola B

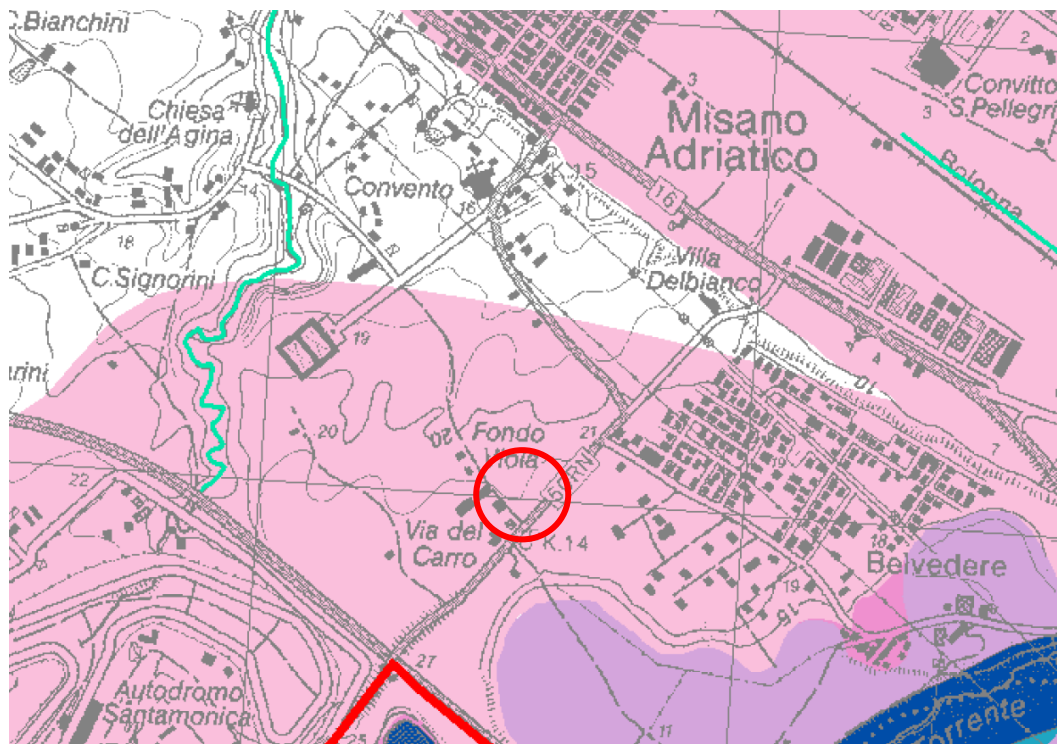
La tavola B del PTCP individua nella via del Carro una direttrice di viabilità storica, di collegamento entroterra-mare. Il progetto prevede solo un adeguamento dell'accesso su via della Conserva.



- Strade storiche extraurbane (Art. 5.9)

Fig. 23 stralcio della tavola B del PTCP

Tavola D



Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5)

Fig. 24 stralcio della tavola D del PTCP

L'area ricade all'interno delle fasce ARI del PTCP, normate dagli articoli 3.2, 3.3 e 3.5 (nello specifico) delle NTA (vengono riportate solo le parti di interesse):

Articolo 3.2 Disposizioni generali relative alle zone di protezione delle acque sotterranee

1.(P) Nelle aree di ricarica ARA, ARD, ARI è vietato l'interramento, l'interruzione e/o la deviazione delle falde acquifere sotterranee, con particolare riguardo per quelle alimentanti acquedotti per uso idropotabile.

Articolo 3.3 Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo – ARA

6.(D) Nelle aree urbanizzate o destinate ad interventi di urbanizzazione conformemente alle disposizioni del presente articolo nonché nelle aree rurali con particolare riferimento ai nuclei isolati, i Comuni devono prevedere misure per la tutela quali-quantitativa della risorsa idrica e assumere idonei provvedimenti per garantire che le stesse aree siano provviste di rete fognaria separata, con possibilità di allacciamento di tutti gli insediamenti alla rete nera, a perfetta tenuta, recapitante a un adeguato impianto di trattamento in relazione alla potenzialità dell'agglomerato ed alla capacità autodepurativa del corpo idrico ricettore. Devono essere previsti sistemi di gestione delle acque meteoriche, adottando pratiche e strategie per la riduzione dei contaminanti trasportati dalle acque di pioggia (riportate nelle Linee guida del "Piano di indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia" di cui all'art.10.2 comma 8), escludendo quei sistemi che prevedono l'infiltrazione nel sottosuolo delle acque di dilavamento potenzialmente inquinate. Inoltre deve essere prevista la messa in sicurezza delle infrastrutture tecnologiche e viarie, prevedendo per le strade classificate A (autostrade), B (Strade extraurbane principali) e C (Strade extraurbane secondarie) dispositivi per il controllo delle acque di prima pioggia e degli sversamenti accidentali. I Comuni assumono le misure necessarie per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma anche attraverso l'adeguamento degli strumenti urbanistici definendo le disposizioni di dettaglio.

Articolo 3.5 Aree di ricarica indiretta della falda - ARI e bacini imbriferi – BI

1.(D) Al fine di salvaguardare la ricarica della falda e la relativa qualità delle acque, ferme restando le disposizioni di cui al precedente art. 3.2, all'interno delle aree di ricarica indiretta della falda e dei bacini imbriferi valgono le seguenti disposizioni:

- a) sono ammessi interventi di nuova urbanizzazione di norma in continuità al territorio urbanizzato esistente nel rispetto delle disposizioni relative al sistema insediativo e ambientale del presente Piano;*
- b) al fine di limitare il rischio idraulico derivante dallo smaltimento delle acque meteoriche operano le prescrizioni di cui al precedente articolo 2.5. Inoltre nelle Aree di ricarica indiretta (ARI) i Comuni, nella predisposizione degli strumenti urbanistici generali, a compensazione di eventuali nuove impermeabilizzazioni individuano le aree da destinare a ripascimento della falda per un'estensione di norma non inferiore a quella di nuova impermeabilizzazione, fermo restando l'obbligo di gestione delle acque di prima pioggia ai sensi dell'art. 10.2 delle presenti norme;*
- c) nelle aree urbanizzate e nelle aree destinate alla urbanizzazione dagli strumenti urbanistici vigenti o che saranno destinate all'urbanizzazione, nonché nelle aree rurali con particolare riferimento ai nuclei sparsi valgono le disposizioni di cui al comma 6 del precedente articolo 3.3.*

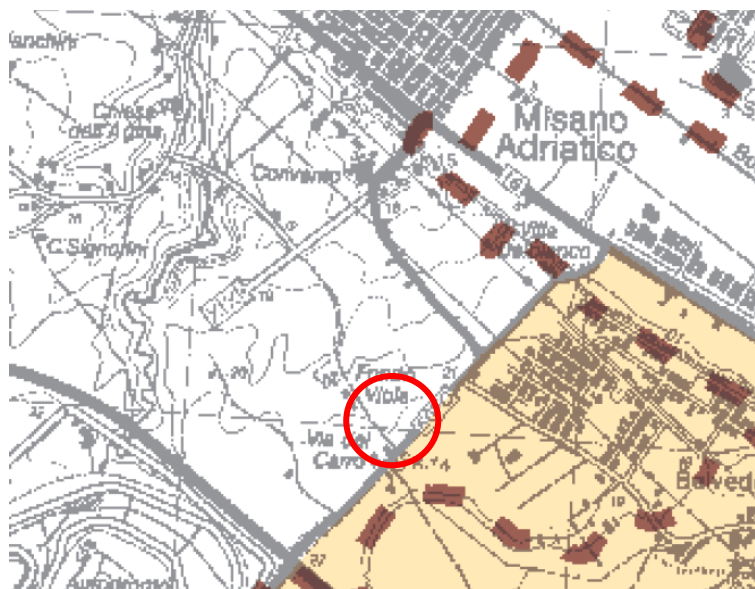
In sintesi, le disposizioni normative prevedono per l'area:

1. Divieto di interrimento, interruzione e deviazione delle falde acquifere;
2. Rete fognaria separata con allacciamento alla rete nera a perfetta tenuta;
3. Obbligo di adottare sistemi di gestione delle acque meteoriche con pratiche e strategie per la riduzione dei contaminanti trasportati dalle acque di prima pioggia
4. Nuove urbanizzazioni in continuità con il territorio urbanizzato esistente;
5. Accorgimenti per limitare il rischio idraulico;
6. Individuazione di aree permeabili per il rinascimento della falda con estensione non inferiore a quella di nuova impermeabilizzazione;

Per gli aspetti relativi agli articoli 2.5 e 10.2 delle NTA si rimanda al successivo paragrafo 6.4.3.

6.4.2 QUADRO CONOSCITIVO PTCP 2007

La tavola SA2.2 del QC ambientale pone l'area al margine esterno di un'oasi di protezione della fauna. Non vi sono interferenze con il progetto e con gli interventi, essendo l'area completamente esterna.



ISTITUTI FAUNISTICI (Provincia di Rimini - Piano Faunistico Venatorio 2000/2005)
Oasi di protezione della fauna

Fig. 25 stralcio della tavola SA2.2 del QC del PTCP

L'area si inserisce al margine (non in sovrapposizione) di un ambito territoriale connotato da forte identità culturale, funzionale, storica e morfologica (cfr. figura seguente).

Nel contesto locale sono inoltre presenti i seguenti elementi:

1. Relazioni tra ambiti ed elementi significativi del paesaggio: nessuna interrelazione;
2. Percorsi pedonali e ciclabili da progettare, di valore paesaggistico; sistema della mobilità "lenta" che si sviluppa nella direttrice di via della Conserva, collegando l'asta valliva del Fiume Conca con quella del rio dell'Agina.

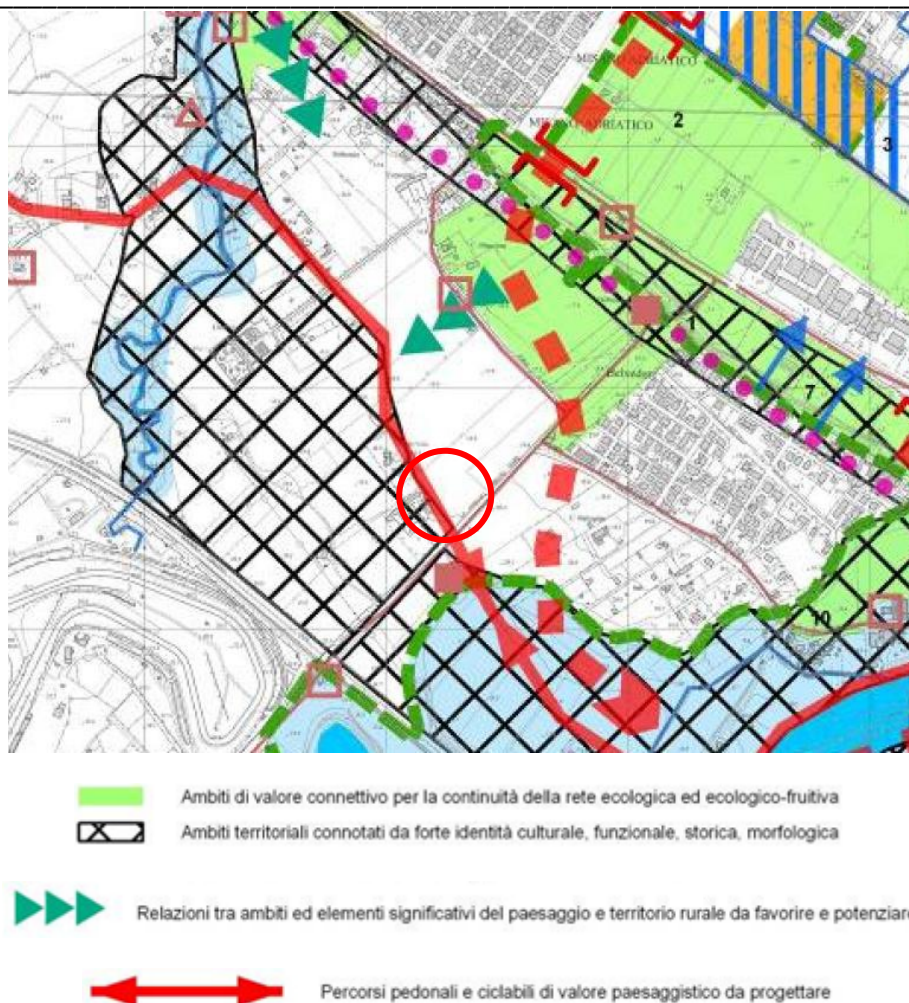


Fig. 26 Relazione QC SA - Corridoi e percorsi: direttrici fondamentali, rete secondaria ed esistente

6.4.3 NTA PTCP 2012 – ALTRI TEMI

La tutela quali-quantitativa della risorsa idrica per l'ARI deve essere attuata perseguendo le finalità e le prescrizioni dell'articolo 2.5 delle NTA del PTCP.

Il Comune di Misano Adriatico non dispone di uno studio specialistico sul rischio idraulico a scala comunale come prescritto dal comma 1 dell'articolo 2.5 del PTCP; per l'ambito in oggetto si applicano quindi le prescrizioni del comma 2 dell'articolo 2.5.

Articolo 2.5 Mitigazione del rischio idraulico e funzionalità idraulica

1.(P) I Comuni, nella predisposizione degli strumenti urbanistici generali e comunque entro due anni dall'entrata in vigore del presente Piano, redigono uno studio generale volto alla individuazione delle eventuali aree urbane esposte al rischio idraulico connesso allo smaltimento delle acque meteoriche e assumono idonee misure di mitigazione in particolare prevedendo la localizzazione e la realizzazione di sistemi di raccolta delle acque a servizio di più ambiti o complessi insediativi, esistenti e di previsione, in accordo con le Autorità competenti individuando gli interventi a carico dei soggetti privati.

2. (P) In assenza dello studio generale di cui al precedente comma 1, negli interventi attuativi di trasformazione urbana e di nuova urbanizzazione devono essere previsti, quali opere di presidio idraulico, invasi di laminazione tali da garantire un rilascio al corpo idrico ricettore non superiore a 10 l/s per ettaro di superficie drenata interessata dall'intervento ed in ogni caso con capacità pari almeno a

350 m³ per ogni ettaro di superficie effettivamente impermeabilizzata. Il corretto dimensionamento delle opere di presidio idraulico e delle opere di recapito al corpo idrico ricettore dovranno essere determinate con specifico studio idraulico. Nel caso in cui dal calcolo del volume di laminazione necessario a garantire il rispetto del rilascio massimo ammissibile di 10 l/sec per ettaro di superficie drenata, risultasse un valore superiore ai 350 m³ per ogni ettaro di superficie impermeabilizzata, si procederà al conseguente maggiore dimensionamento delle opere di laminazione. Se viceversa il volume di laminazione necessario risultasse inferiore a 350 m³ per ogni ettaro di superficie impermeabilizzata, non potendo derogare alla capacità minima delle opere di laminazione, sarà necessario ridurre di conseguenza il rilascio sul ricettore terminale.

Le opere di laminazione possono avere capacità inferiore a 350 m³ per ettaro di superficie impermeabilizzata o possono non essere previste (solo per interventi inferiori a 5.000 m² di superficie territoriale), se il loro dimensionamento viene verificato da apposito studio specifico che documenti la modalità di smaltimento delle acque meteoriche in rapporto alle caratteristiche e alla capacità di smaltimento delle portate di piena dei corpi idrici ricettori fino al ricettore finale e alle eventuali criticità connesse al rischio idraulico dell'area urbana afferente ai medesimi ricettori.

3.(P) Nell'attuazione delle previsioni urbanistiche, nonché negli interventi di riqualificazione urbana o di sostituzione degli insediamenti esistenti e nei singoli interventi edilizi, deve essere ridotta al minimo l'impermeabilizzazione dei suoli prevedendo usi che non ne pregiudichino la permeabilità e perseguendo la tendenziale riduzione della superficie impermeabile. I Comuni definiscono la percentuale di superficie (non inferiore al 30% della superficie territoriale) che deve essere mantenuta permeabile in profondità e la realizzazione di opere di compensazione per la riduzione degli effetti dovuti alla impermeabilizzazione. Tali opere sono definite dai Comuni sulla base delle indicazioni dell'Autorità di Bacino interregionale Marecchia e Conca e dei gestori della rete scolante.

4.(D) Nella realizzazione di interventi edilizi, anche singoli, di riqualificazione o di nuova costruzione i Comuni devono prevedere la realizzazione di idonei sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque piovane al fine di ridurre il rischio idraulico connesso al deflusso delle acque meteoriche e di favorire il risparmio idrico.

5.(D) Per quanto riguarda le modalità di gestione delle acque di prima pioggia, anche in relazione agli interventi di cui ai precedenti commi 1 e 2, si rinvia alle disposizioni dell'art. 10.2 delle presenti norme.

6.(P) Nel territorio agricolo deve essere mantenuta, a carico dei conduttori dei fondi, la rete scolante superficiale. In caso di sostituzione dei fossi con drenaggi tubolari interrati devono essere realizzati invasi con capacità corrispondente al volume della rete scolante eliminata al fine di garantire la permanenza di acqua di superficie nel territorio agricolo.

Nel testo dell'articolo 10.2 comma 7 delle NTA che segue, vengono sottolineate le parti che riguardano nello specifico l'area di intervento (nella tipologia di nuova urbanizzazione di tipo residenziale):

Articolo 10.2 Requisiti degli insediamenti in materia di smaltimento e depurazione dei reflui e gestione delle acque meteoriche

1.(D) Con riguardo alla sostenibilità degli insediamenti rispetto alla capacità delle reti di smaltimento dei reflui e delle acque meteoriche, in tutto il territorio provinciale si deve tendere a garantire il rispetto dei seguenti requisiti:

a) le reti e gli impianti dovranno essere adeguati per consentire l'allacciamento di tutti gli insediamenti ricadenti nel territorio urbano e dei nuclei insediativi del territorio rurale, l'adeguamento dovrà consentire la possibilità di allacciamento di tutti gli ambiti per nuovi insediamenti alla rete fognaria recapitante ad un impianto di trattamento e depurazione adeguato alla potenzialità dell'agglomerato;

l'impianto dovrà avere caratteristiche tecniche tali da consentire la capacità autodepurante del corpo ricettore; gli insediamenti rurali isolati potranno utilizzare impianti di fitodepurazione per il trattamento delle acque nere;

b) officiosità idraulica delle reti fognarie principali adeguata ai deflussi di acque bianche e nere in essere e previsti, anche nei momenti di punta;

c) potenzialità dell'impianto o degli impianti di depurazione adeguata ai carichi idraulici e inquinanti in essere e previsti, con utilizzo delle migliori tecnologie esistenti nel rispetto della Delibera della Giunta Regionale n.1053/2003; realizzazione, ove possibile ed opportuno, di sistemi di fitodepurazione come ulteriore stadio del processo di depurazione;

d) portata di magra dei recettori finali degli scarichi in uscita dagli impianti di depurazione tale da garantire un livello di diluizione e di qualità delle acque adeguato agli obiettivi di qualità stabiliti nel Piano di Tutela delle Acque e comunque adeguato agli usi a cui sono destinate;

e) officiosità dei corpi idrici ricettori finali adeguata alla portata di piena delle acque meteoriche, in rapporto alla estensione delle impermeabilizzazioni esistenti e previste.

f) Sistemi di gestione delle acque meteoriche, finalizzati al recupero, riutilizzo, contenimento del deflusso e dell'inquinamento, con particolare riguardo alle linee guida del "Piano di indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia" di cui al successivo comma 8.

.....

3.(P) Per i Comuni non dotati dei nuovi strumenti urbanistici di cui alla LR20/2000, per le previsioni edificatorie già vigenti nel PRG le verifiche di sostenibilità di cui al precedente comma devono essere effettuate in sede di approvazione del Piano Attuativo; nel caso di introduzione di nuove previsioni tramite variante al PRG, le verifiche di sostenibilità devono essere effettuate in sede di elaborazione della Variante.

.....

7.(P) Fatte salve le disposizioni della delibera di G.R. n.286/2005 punto 8 relativamente agli interventi di separazione e trattamento delle acque di prima pioggia o di dilavamento derivanti dagli stabilimenti o insediamenti produttivi, nelle aree a destinazione produttiva/commerciale, per le aree comuni (strade e parcheggi), dovrà essere prevista la gestione delle acque di prima pioggia e di eventuali sversamenti, qualora la superficie insediativa complessiva sia superiore a 3 ha, o qualora lo richieda la Provincia per esigenze di tutela del corpo idrico ricettore. La gestione delle acque di prima pioggia dovrà avvenire preferibilmente con sistemi naturali. Per le aree esclusivamente residenziali, si dovrà prevedere, ove possibile in relazione alle caratteristiche del suolo o in subordine della rete idrografica, il completo smaltimento in loco delle acque meteoriche. Lo stesso principio vale per le aree produttive/commerciali relativamente alle acque meteoriche non suscettibili di contaminazione.

6.5 PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il Comune di Misano Adriatico dispone di PRG variante generale del 1997, definitivamente approvato nel 1999, con successive varianti integrative l'ultima delle quali approvata il 23/03/2015.

Nel seguito vengono analizzati i temi di interesse in termini urbanistici, di tutela e di vincolo, così rappresentati nelle tavole del piano e nelle norme tecniche attuative vigenti.

Con DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE NR. 29 DEL 23/02/2017 (APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER IL NUOVO PIANO URBANISTICO) il Comune di Misano Adriatico ha avviato l'iter per la realizzazione del nuovo strumento urbanistico comunale (PSC-RUE-POC), ai sensi dell'allora vigente legge regionale 20/2000. Nella stessa DGC si prende atto della conclusione dello studio per la redazione del quadro conoscitivo propedeutico ai nuovi strumenti urbanistici comunali, quadro conoscitivo analizzato nel seguito e riportante in particolare i temi già rappresentati e trattati dal PTCP Rimini trasportati ad una scala locale di maggior dettaglio.

6.5.1 PIANO REGOLATORE GENERALE

L'area oggetto di trasformazione urbanistica e di intervento viene identificata nelle tavole e nelle norme del PRG comunale con la sigla comparto C2-B Santa Monica, con le disposizioni specifiche dell'articolo 4.8.3 punto 26 delle NTA.



Fig. 27 PRG Misano Adriatico Tav. 3/A Tutele e rispetti settore Nord

La viabilità storica, individuata nelle tavole del PRG, sono normate dall'articolo 2.1.14 delle NTA:

Art. 2.1.14 - Viabilità storica

1. Nelle planimetrie di P.R.G. è individuata la rete della viabilità storica presente nel territorio comunale. Detta viabilità, comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza o di pubblica incolumità.

2. Gli interventi sulla viabilità storica ricompresa entro il perimetro dei centri e nuclei storici sono disciplinati dalle specifiche disposizioni inerenti tale insediamento, di cui al Titolo 4.

- 3. Gli interventi sulla restante viabilità storica dovranno assicurare la conservazione sia del tracciato e della sagoma, sia dei manufatti costitutivi quali ponti e parapetti realizzati con materiali e forme tradizionali, sia delle opere laterali quali fossi, arredi, tabernacoli votivi.*
- 4. Nei seguenti tratti di viabilità storica, che evidenziano una minore persistenza dei caratteri dell'impianto storico, il vincolo di conservazione va riferito esclusivamente al tracciato, agli eventuali arredi e ai tabernacoli votivi, o altri simili elementi minori di interesse storico testimoniale presenti lungo il tracciato: statale "Adriatica", via S. Clemente, via Grotta, provinciale Riccione-Morciano, via del Carro.*
- 5. Ai sensi delle presenti norme non costituiscono modifiche del tracciato e della sagoma le opere di sistemazione o rifacimento, secondo criteri di maggiore sicurezza ed efficienza, delle intersezioni stradali, nonché la realizzazione delle opere espressamente previste nelle planimetrie di P.R.G..*

Gli interventi di adeguamento dell'immissione su via del Carro e il rifacimento della sede viaria nel tratto a ridosso della perimetrazione, per tutta l'estensione proposta in variante al comparto C2-B del PRG vigente, rientrano tra gli interventi ammessi dall'articolo 2.1.14 poiché rispetteranno la natura e il carattere di viabilità storica della strada e mantenendone il tracciato nel sedime attuale.

Le fasce di rispetto stradale sono regolate dall'articolo 3.2.5 delle NTA.

Art. 3.2.5 - Fasce di rispetto stradale

- 1. Le fasce di rispetto stradale relative alle strade pubbliche sono indicate nelle planimetrie di PRG e la loro profondità deve in ogni caso intendersi non inferiore a quella stabilita dal Nuovo Codice della Strada, in relazione alla classificazione della rete stradale di cui all'Art.3.2.2, ferme restando le eventuali maggiori ampiezze delle fasce indicate nelle planimetrie di P.R.G., fatte salve, in ogni caso, le minori ampiezze stabilite da strumenti urbanistici attuativi già vigenti alla data di adozione delle presenti Norme.*
- 2. Lateralmente alle "strade vicinali" si intende altresì definita, ancorchè non individuata nelle planimetrie di P.R.G., una specifica fascia di rispetto stradale, di profondità pari a m. 10.*
- 3. Le fasce di rispetto stradale sono destinate alla tutela e ampliamento della viabilità esistente e alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi pubblici, piantumazioni e sistemazione a verde, conservazione dello stato di natura, barriere antirumore, elementi di arredo urbano. Esse possono altresì ricomprendere al proprio interno specifiche zone di verde complementare alla viabilità, per le quali valgono le disposizioni di cui all'Art. 3.2.4.*
- 4. Sugli edifici esistenti sono consentiti, nel rispetto della normativa di zona, interventi CD, MO, MS, RC, RE, D, nonché interventi AM, purché l'ampliamento avvenga nella parte non prospiciente il fronte stradale.*
- 5. Per la realizzazione di recinzioni e per l'impianto di siepi o alberature valgono le disposizioni del Codice della Strada e suo Regolamento di applicazione.*

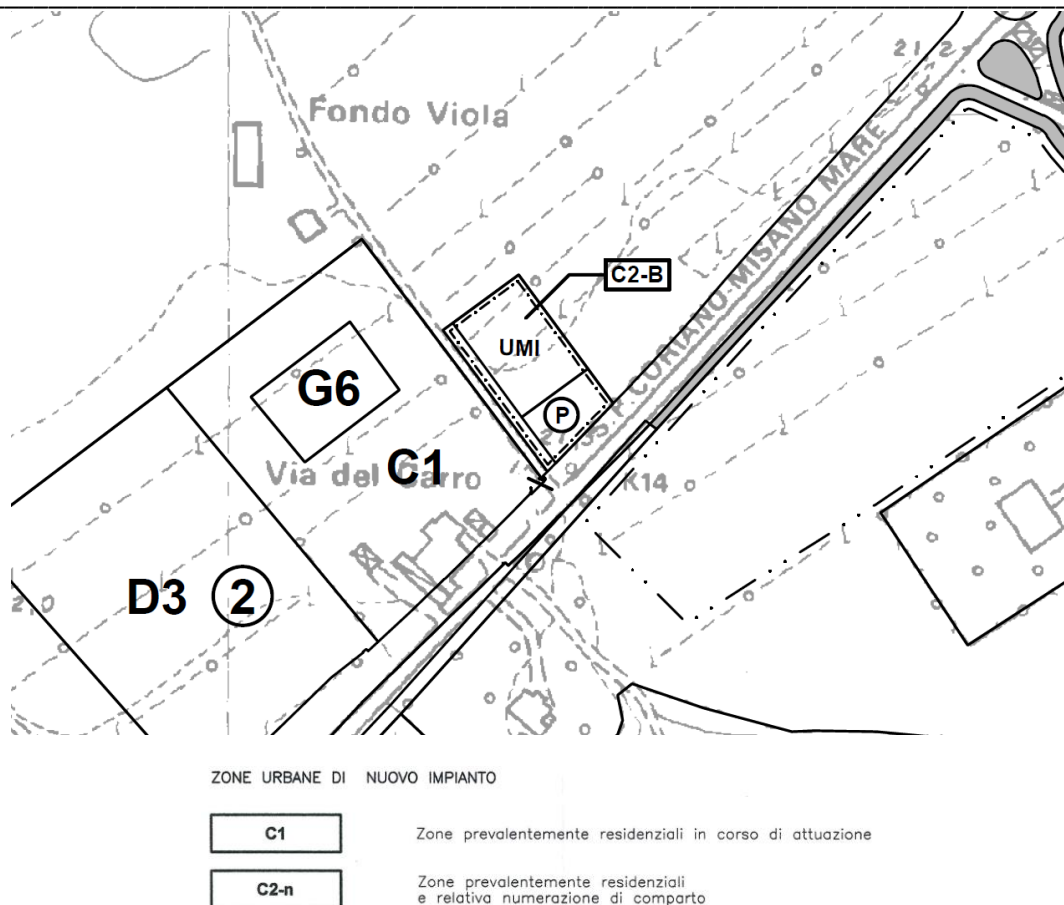


Fig. 28 PRG Misano Adriatico Tav. 2/A Azzonamenti settore Nord

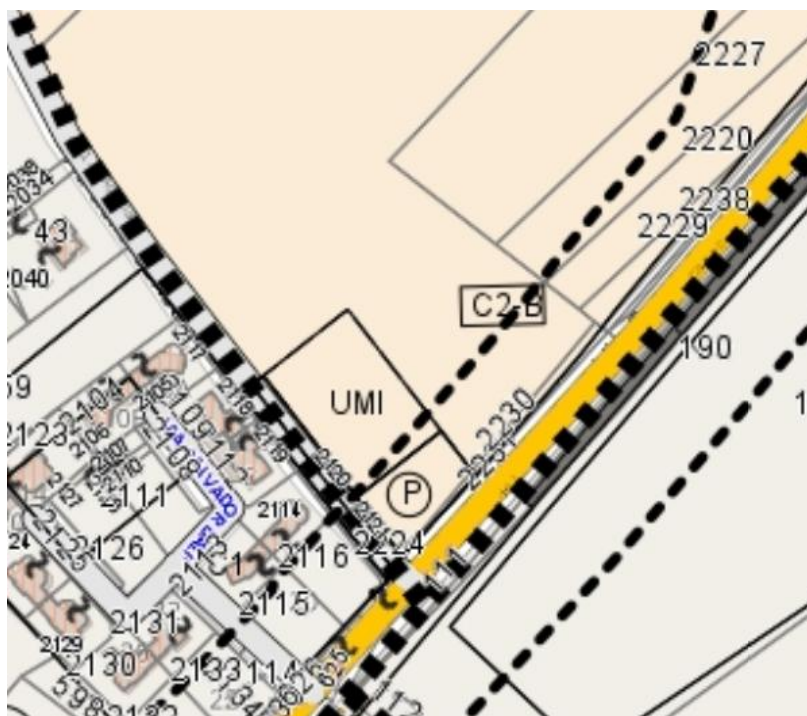


Fig. 29 stralcio cartografico dal SIT comunale con rappresentazione del PRG vigente per il comparto C2-B Santa Monica.

Sulla via della Conserva viene quindi individuata una fascia di ulteriori metri 10 per lato, ai sensi del comma 2 dell'articolo 3.2.5; il progetto pone l'edificato al di fuori della fascia di rispetto.

NTA DEL PRG - articolo 4.8.3 - C2 / Zone urbane di nuovo impianto prevalentemente residenziali

26- C2-(B) Santamonica

Usi ammessi: a1, a2, b4.1, b5, f1.1, f2.2, f2.4.

Potenzialità edificatoria e parametri d'intervento:

- potenzialità edificatoria complessiva: 700 mq da destinare agli interventi privati all'interno della UMI,
- SPmin: almeno 35% all'interno di ciascuna unità di intervento;
- H max = m. 4,5.
- dovranno essere rispettate disposizioni dell'Art 3.3 comma 6 delle NTA del PTCP 2007 (ARI) per quanto concerne le misure da attuare per la tutela quali-quantitativa della risorsa idrica;

Gli spazi per servizi pubblici e sociali indicati dalle planimetrie di P.R.G. all'interno del comparto hanno valore indicativo e sono da sistemare e cedere all'Amministrazione, nei limiti definiti dalle presenti Norme per le zone corrispondenti;

In sede di pianificazione attuativa, tali spazi possono subire variazioni di destinazione specifica e limitate variazioni di conformazione (anche tra gli spazi pubblici e la UMI privata) fermo restando la loro superficie e il rispetto dei limiti minimi stabiliti dall'Art A-24 delle LR. 20/2000 (min 700 mq) ; al suddetto comparto non vengono applicati gli indici perequativi e le disposizioni dell'Art. 4.1.2.

Dovranno essere realizzate le seguenti opere:

- 1) allargamento stradale contermini al comparto su Via Chiesa dell'Agina;*
- 2) parcheggio pubblico in fregio alla Via del Carro come da planimetria di PRG;*

Dovrà inoltre essere realizzata:

- 3) piantumazione con essenze arbustive dell'area posta all'interno della fascia di rispetto stradale (indicata dal PRG) posta su Via Chiesa dell'Agina e comunque 1 essenza arborea/50 mq di SC all'interno della SF (UMI)*

I parcheggi pubblici P1 sono in ogni caso da prevedersi in misura non inferiore a mq. 4 ogni 40 mq. di SC all'interno dell'area appositamente destinata in prossimità della SF (UMI);

Requisiti tipologici: *Gli edifici dovranno essere di tipologia uni-bifamiliare e plurifamiliari omogenei al più diretto contesto edificato.*

Tipi d'intervento ammessi: *tutti.*

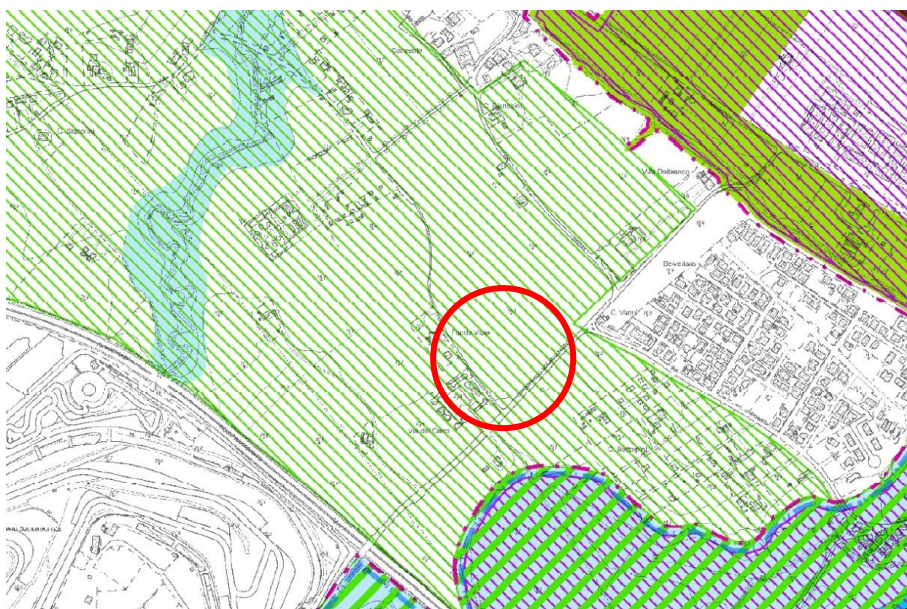
Modalità di attuazione degli interventi:

- *strumento urbanistico attuativo o strumento urbanistico diretto convenzionato nel caso di esatta corrispondenza con le dotazioni territoriali rappresentate nella cartografia del PRG, previo sottoscrizione di accordo con il privato ai sensi dell'Art 18 della LR.20/00.*
- *in fase di progettazione attuativa dei singoli insediamenti/opere dovranno essere valutate le eventuali ricadute ambientali, in particolare sotto il profilo acustico ed atmosferico. Nel merito, per i casi previsti dall'art 8 della L 447/95, dovranno essere redatte le relative "valutazione previsionale di clima acustico" e/o la "Documentazione di impatto acustico", secondo i criteri definiti dalla D.G.R. 673/2004, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente.*

Le considerazioni sugli aspetti normativi e di coerenza rispetto al PRG sono riportati nei successivi paragrafi 7 e 8.

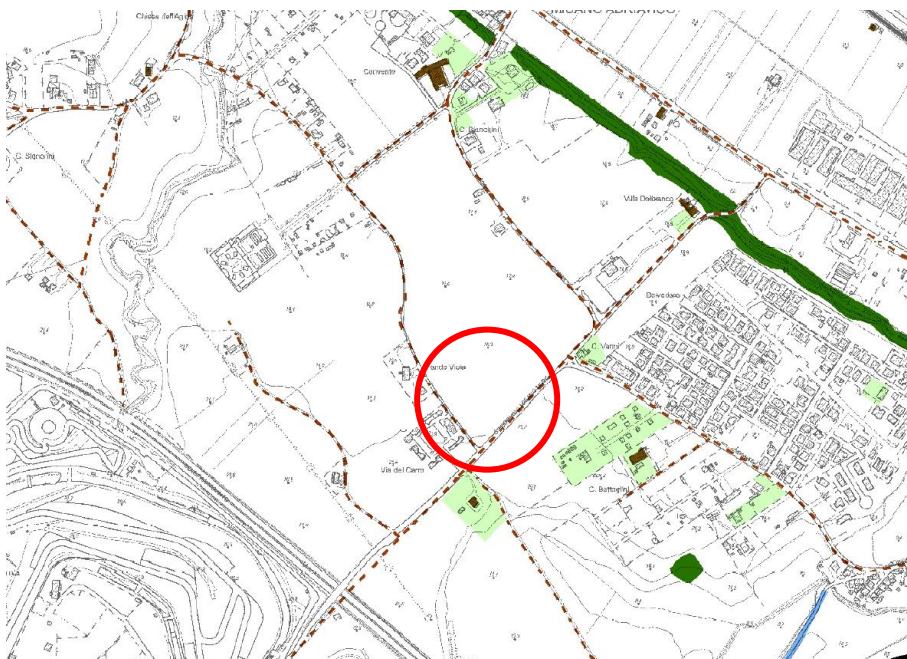
6.5.2 QUADRO CONOSCITIVO DEL PSC

Nel seguito vengono riportati gli stralci del QC del PSC di Misano Adriatico, elaborato nel dicembre del 2016 e assunto come base per la nuova pianificazione urbanistica comunale. Vengono riportati solamente i temi che si pongono in sovrapposizione con l'area di intervento. Le tavole del QC riprendono i temi già rappresentati nel PTCP rapportandoli ad una scala locale ed integrandoli con temi derivati dal PRG comunale.



 Aree rilevanza ecologica provinciale (art. 1.5 punto 4 lett. b PTCP)

Fig. 30 stralcio tavola 2 Tutele e vincoli naturali e ambientali



 Viabilità storica (art. 2.1.14 PRG)

Fig. 31 stralcio tavola 3B Beni storici e paesaggistici - Tutele e vincoli del PRG vigente

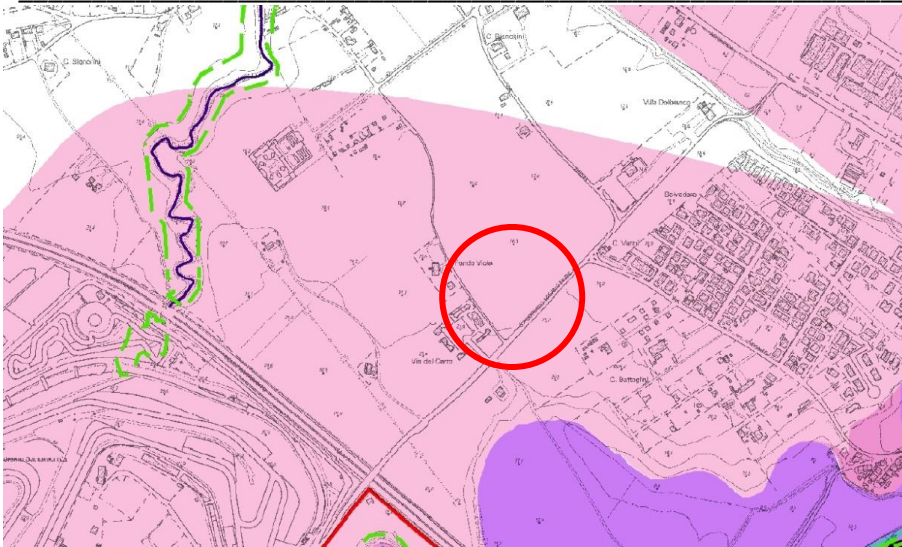
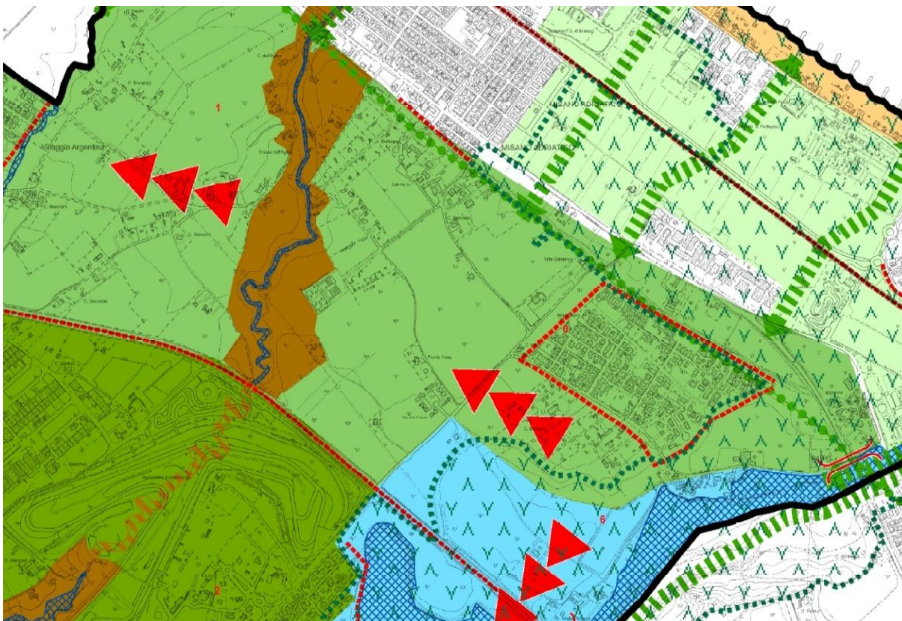


Fig. 32 stralcio tavola 4 Rischi ambientali. In rosa le aree di ricarica indiretta della falda (ARI – articolo 3.5 del PTCP).



Ambiti della rete ecologica

 Ambito della direttrice trasversale costiera

 Connessioni da favorire

Fig. 33 stralcio tavola 5 Rete eco

Comune di MISANO ADRIATICO (RN)
Verifica di assoggettabilità a VAS
P.P. in Via del Carro angolo Via Conserva.

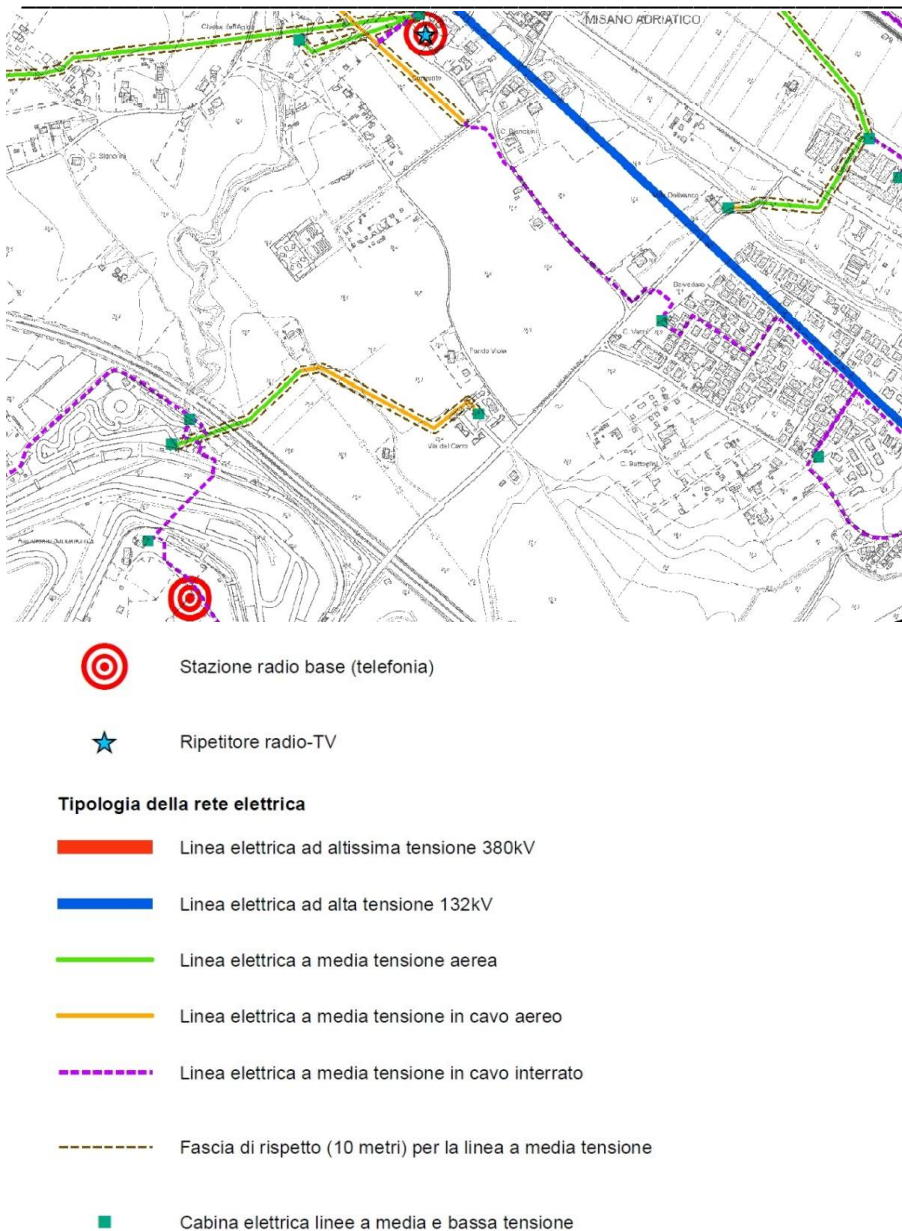


Fig. 34 stralcio tavola 7A Infra_Rete elettrica

Comune di MISANO ADRIATICO (RN)
Verifica di assoggettabilità a VAS
P.P. in Via del Carro angolo Via Conserva.

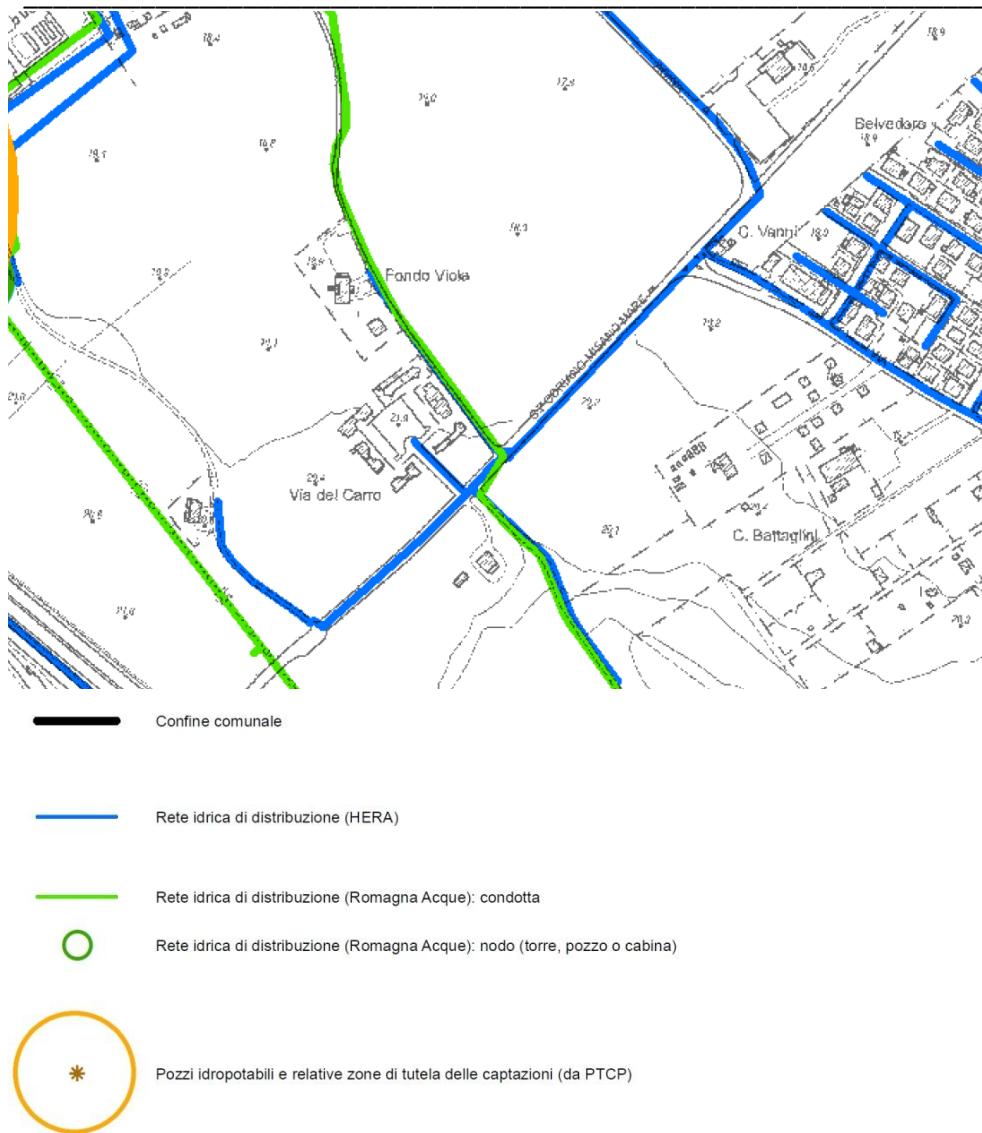


Fig. 35 stralcio tavola 7B Infra_Rete idrica

Comune di MISANO ADRIATICO (RN)
Verifica di assoggettabilità a VAS
P.P. in Via del Carro angolo Via Conserva.

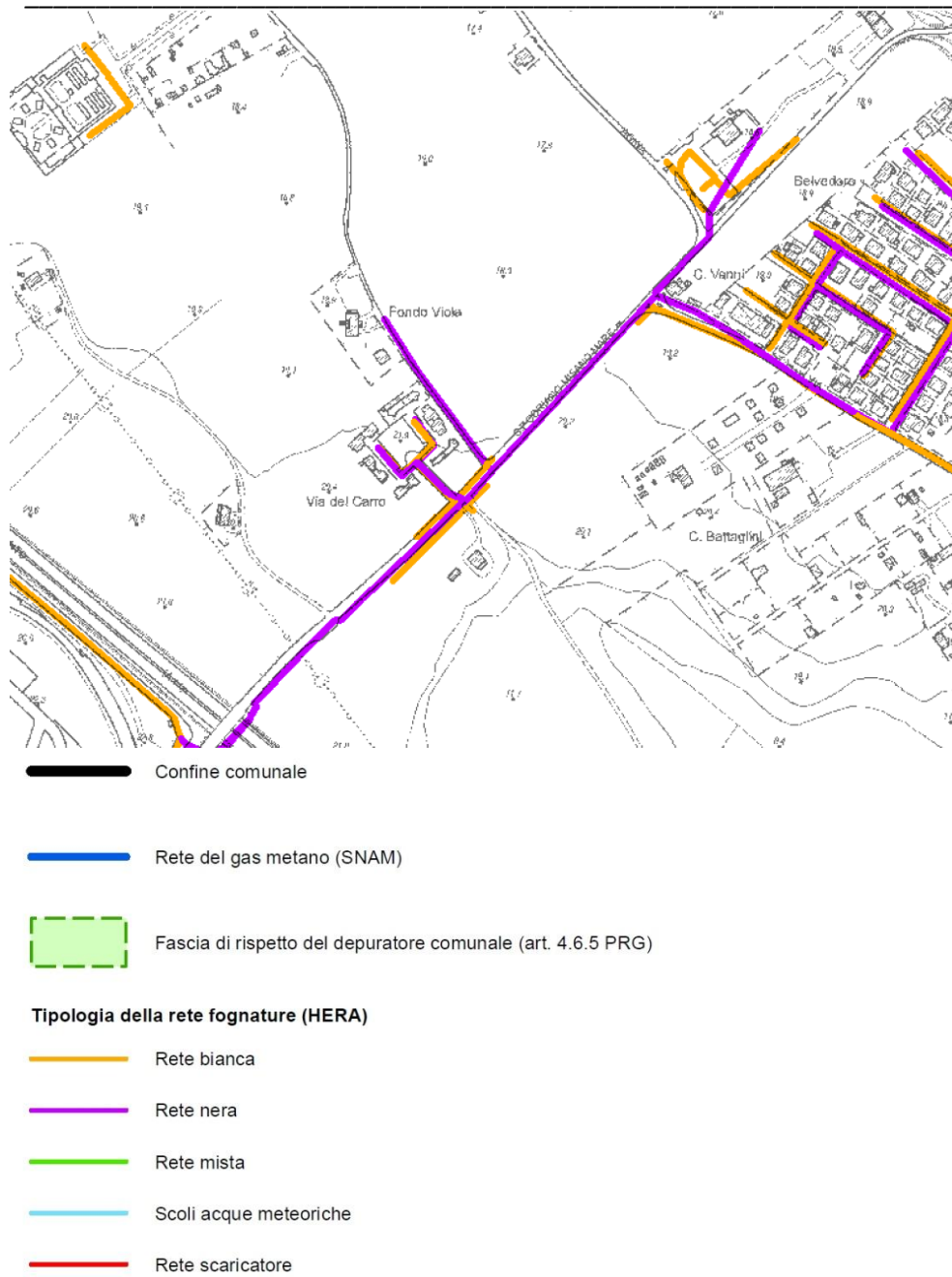


Fig. 36 stralcio tavola 7C Infra_Rete_fognaria_gas

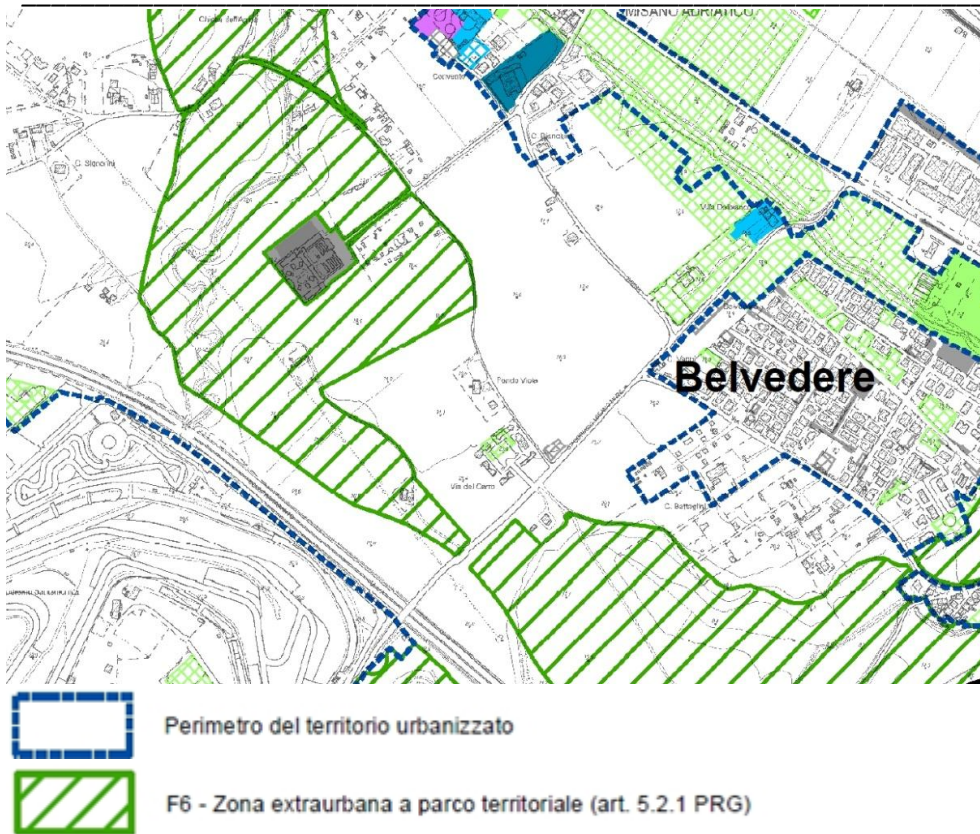


Fig. 37 stralcio tavola 8 Dotazioni

6.6 ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 91 del 17/12/2015 è stato adottato il nuovo “Piano comunale di classificazione acustica del territorio comunale” (in “Variante generale” alla vigente zonizzazione acustica da ultimo approvata con deliberazione C.C. n. 126 del 12/11/1996), ai sensi dell'art. 3 della Legge Regionale 9/5/2001, n. 15 e s.m.i., recante “Disposizioni in materia di inquinamento acustico”, con pubblicazione sul BUR n. 149 del 30.05.2018.

L'area di intervento è ricompresa in parte in classe IV (zona destinata a parcheggio) definita dalle NTA del piano come area ad intensa attività umana, e in parte in classe III (area residenziale), definita come area di tipo misto.

Si rimanda alle considerazioni sulla valutazione previsionale di impatto acustico.



Fig. 38 stralcio della tavola allegato 2 al Piano Comunale di classificazione acustica.

6.7 ALTRI PIANI, VINCOLI, TUTELE E SALVAGUARDIE

LEGGE REGIONALE 24/2017 DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO per il consumo di suolo (il testo sottolineato indica le parti di più specifico interesse):

Articolo 1 comma 2 lettera a)

a) contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici;

Articolo 3

Adeguamento della pianificazione urbanistica vigente e conclusione dei procedimenti in corso

1. I Comuni, per assicurare la celere e uniforme applicazione su tutto il territorio delle disposizioni stabilite dalla presente legge, avviano il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro il termine perentorio di tre anni dalla data della sua entrata in vigore e lo concludono nei due anni successivi, con le modalità previste dal presente articolo.

Articolo 4

Attuazione degli strumenti urbanistici vigenti

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino alla scadenza del termine perentorio per l'avvio del procedimento di approvazione del PUG stabilito dall'articolo 3, comma 1, il Comune, attraverso l'atto di indirizzo di cui al comma 2, può promuovere la presentazione di proposte di accordi operativi, aventi i contenuti e gli effetti di cui all'articolo 38, per dare immediata attuazione a parte delle previsioni contenute nei vigenti PSC, nell'osservanza di quanto disposto dai commi 2 e 3, e può promuovere il rilascio di permessi di costruire convenzionati, di cui all'articolo 28-bis del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia. Testo A), per attuare le previsioni del PRG e del POC vigenti.

4. Fermo restando il rilascio dei titoli abilitativi edilizi per le previsioni dei piani vigenti soggette ad intervento diretto, entro il termine di cui al comma 1 possono altresì essere adottati i seguenti atti e può essere completato il procedimento di approvazione degli stessi avviato prima della data di entrata in vigore della presente legge:

a) le varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente, tra cui le varianti di adeguamento a previsioni cogenti contenute in leggi o piani generali o settoriali;

b) i piani attuativi dei piani regolatori comunali vigenti, anche in variante, di cui all'articolo 3 della legge regionale 8 novembre 1988, n. 46 (Disposizioni integrative in materia di controllo delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche);

c) i Piani urbanistici attuativi (PUA), di iniziativa pubblica o privata, di cui all'articolo 31 della legge regionale n.20 del 2000;

d) i Programmi di riqualificazione urbana (PRU), di cui alla legge regionale 3 luglio 1998, n. 19 (Norme in materia di riqualificazione urbana);

e) gli atti negoziali e i procedimenti speciali di approvazione di progetti che comportano l'effetto di variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Articolo 6 comma 7

7. Non sono computate altresì nella quota massima di cui al comma 1 le aree utilizzate per l'attuazione delle previsioni dei piani urbanistici vigenti, ai sensi dell'articolo 4.

Per quanto attiene ad altri vincoli tutele e salvaguardie, si attesta quanto segue.

1. L'area non rientra nel perimetro di tutela del vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 3267/23;
2. L'area non rientra in zone di protezione speciale o siti di importanza comunitaria;
3. L'area non rientra in zone di tutela o di vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (testo unico dei beni culturali e paesaggistici).

7. LINEE GENERALI DEL PROGETTO E TRASFORMAZIONE URBANISTICA

7.1 LINEE GENERALI DEL PROGETTO

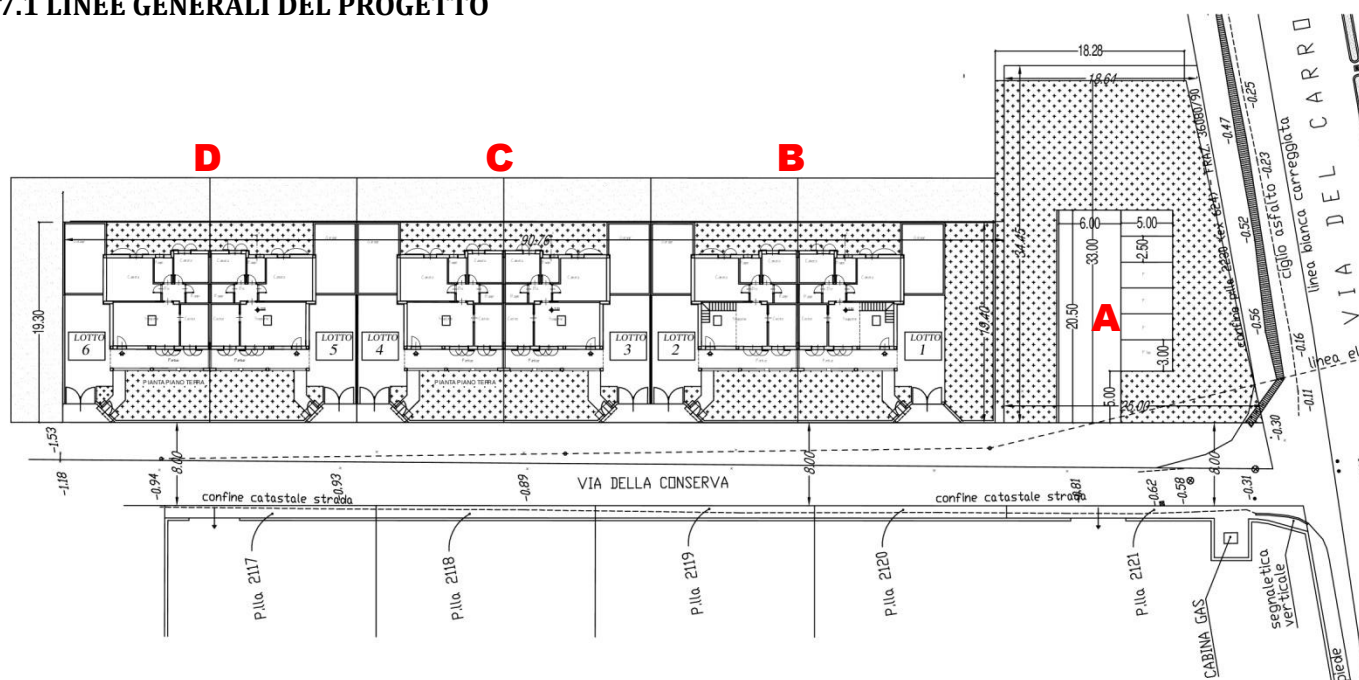


Fig. 39 planimetria di progetto

Gli interventi di progetto prevedono la realizzazione di uno spazio a parcheggio (A in figura) localizzato all'interno della fascia di rispetto stradale (via del Carro) e 6 lotti edificabili suddivisi in tre corpi costituiti da villette bifamiliari (B, C, D). L'accesso avverrà su via della Conserva, lungo la quale sono ubicati tutti i sottoservizi (allacciamenti).

La linea elettrica presente sul lato mare di via della Conserva verrà interrata nello spazio tra il sedime stradale e il limite del comparto. Gli edifici residenziali sono posti alla corretta distanza di rispetto sulla strada vicinale, come prescritto dalle norme del PRG comunale.

Le superfici sulle quali si sviluppa l'intervento assommano a:

- 750 mq per l'area a parcheggio con accesso da via della Conserva
- 1750 mq per il comparto residenziale nel quale vengono rispettati indici e standard stabiliti dall'articolo 4.8.3 punto 26 delle NTA del PRG (comparto C2-B Santa Monica).

Il progetto non prevede la realizzazione di piani interrati, sviluppando tutto l'edificato fuori terra. Sono previste ampie zone di verde pubblico (zona parcheggio) e privato (residenziale) a compensazione e mitigazione della trasformazione urbanistica attuata.

Si rimanda al successivo paragrafo 8 per la verifica di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione e le norme vigenti.

7.2 TRASFORMAZIONE URBANISTICA PROPOSTA

Per attuare gli interventi di progetto si è optato per una razionalizzazione del perimetro del comparto, modificandone la morfologia rispetto al PRG vigente.

L'area infatti, a parità di superficie, viene distribuita in aderenza alla via della Conserva ottenendo una migliore definizione del disegno urbanistico rispetto alla zona residenziale esistente sul lato apposto della strada vicinale, permettendo anche una migliore accessibilità ai lotti ed una più proficua pianificazione dell'edificato. La figura seguente pone in evidenza le due situazioni:

- In arancio la perimetrazione del comparto nel PRG vigente
- In rosso tratteggiato la trasformazione urbanistica proposta.

La trasformazione non comporterà sbilancio di superficie sia parziale (750 mq per l'area parcheggio e 1750 mq per la porzione edificabile) sia complessiva, rispettando i limiti stabiliti dalle norme del PRG, alle quali si fa specifico riferimento.

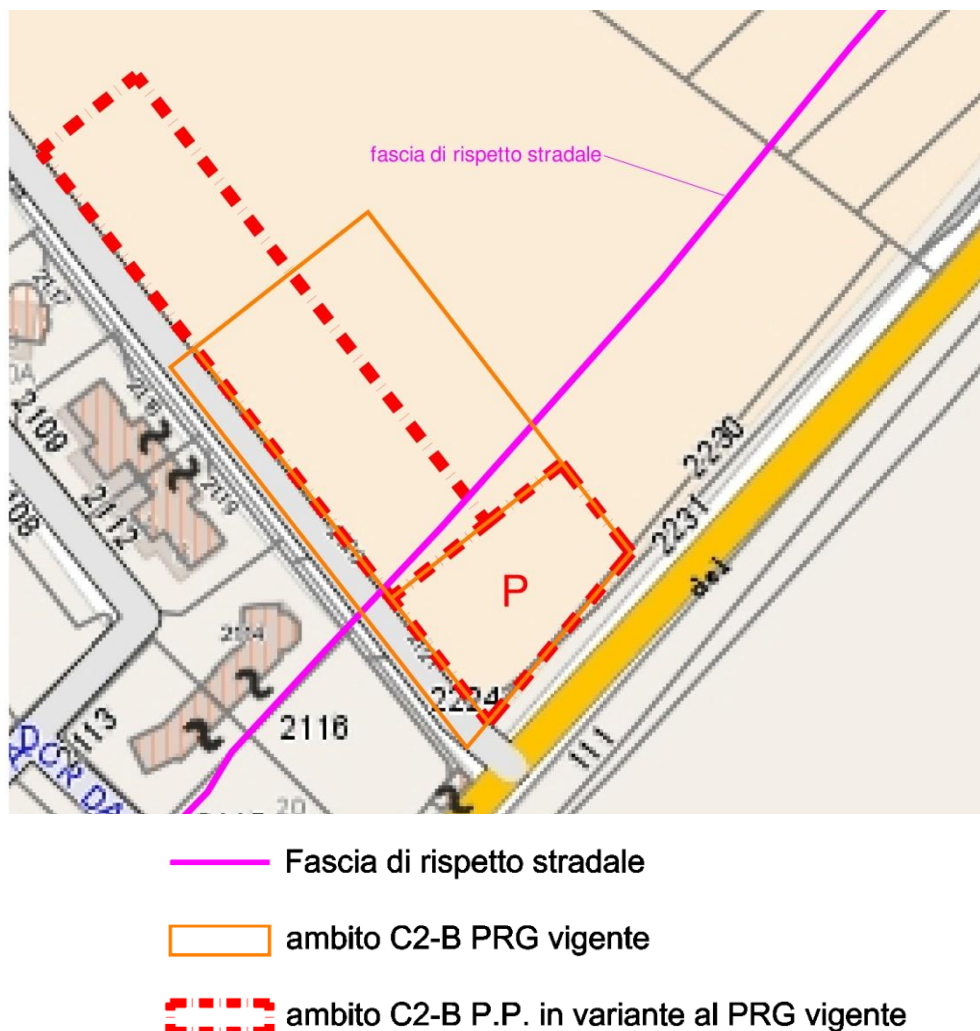


Fig. 40 sovrapposizione della perimetrazione del comparto nel PRG vigente con quanto proposto nella presente trasformazione urbanistica.

8. VERIFICA DI COERENZA

La verifica di coerenza delle scelte di piano e di progetto determina come queste si pongono in rapporto alla pianificazione urbanistica sovraordinata, locale e di settore (coerenza esterna) e come la trasformazione urbanistica può incidere in maniera diretta o indiretta sul piano urbanistico che intende variare (coerenza interna).

Nel seguito vengono quindi proposti i due momenti della verifica di coerenza, con livelli di e tipologie di rappresentazione derivate da studi e contributi proposti dal Ministero dell'Ambiente e dalle linee guida Ispra (quaderno n. 148/2017).

	Coerenza diretta	Gli elementi del piano sono pienamente coerenti con lo strumento urbanistico e le norme
	Coerenza indiretta	Gli obiettivi del piano presentano affinità e sinergie con lo strumento urbanistico e le norme (derivano prescrizioni)
	Indifferenza	Gli obiettivi del piano non sono correlati o non sono pertinenti con le finalità dello strumento urbanistico e delle norme
	Incoerenza	Gli obiettivi del piano sono in contrapposizione con lo strumento urbanistico e le norme

Tabella 1 – suddivisione delle quattro classi di coerenza

8.1 VERIFICA DI COERENZA ESTERNA

strumento	Tavole/norme	coerenza	note
PTPR	<i>ART. 28</i>		
PAI	<i>TAV. 6.1</i>		Nessuna sovrapposizione
PAI/PGRA	<i>TAV.5.3</i>		Nessuna sovrapposizione
PAIR	<i>ART. 24, 25, 26</i>		Prescrizioni progettuali per installazioni
PTCP	<i>A</i>		Corridoio ecologico di rilevanza provinciale da salvaguardare
	<i>B</i>		
	<i>C</i>		
	<i>D</i>		Prescrizioni per ARI tutela risorsa idrica
	<i>ART. 1.5</i>		Corridoio ecologico di rilevanza provinciale da salvaguardare
	<i>ART. 2.5</i>		Prescrizioni per mitigazione rischio idraulico
	<i>ARTT. 3.2-3.3-3.5</i>		Prescrizioni per ARI e rinascimento della falda
	<i>ARI</i>		
	<i>ART. 10.2</i>		Smaltimento acque meteoriche in loco – rete adeguata
PRG	<i>ART. 2.1.14</i>		
	<i>ART. 3.2.5</i>		
	<i>ART. 4.8.3 P.26</i>		Prescrizioni da NTA scheda comparto
QC PSC 2016			Coerenza con i temi del PTCP RN 2007
ZAC			
LR 24/2017	<i>ART. 4</i>		
	<i>ART. 6 C.7</i>		Criterio di esclusione dal computo del consumo di suolo
RDL 3267/23			Non rientra in zone a vincolo idrogeologico
LR 06/2005			Non rientra in aree SIC/ZPR rete Natura 2000
D.LGS 42/04			Non rientra in vincoli e tutele paesaggistiche

8.2 VERIFICA DI COERENZA INTERNA

Per la verifica della coerenza interna ci si è avvalsi della seguente tabella, che suddivide le azioni e le prescrizioni in funzione della loro efficacia nel ristabilire la piena e diretta coerenza dell'obiettivo con i piani sovraordinati e le norme specifiche, verificate in prima istanza nel paragrafo precedente (elementi a coerenza indiretta con prescrizioni):

	Non efficace	Azione/prescrizione che non consente di raggiungere la coerenza diretta
	Parz. efficace	Azione/prescrizione solo parzialmente efficace al raggiungimento della coerenza diretta
	Efficace	Azione/prescrizione che consente di raggiungere la coerenza diretta

strumento	Tavole/norme	azione	efficacia	descrizione
PAIR	ART. 24, 25, 26	<i>Diminuzione delle emissioni inquinanti</i>		Rispetto delle NTA del PAIR 2020 e dei regolamenti regionali; installazione di apparati a basse emissioni e contenimento dei particolati.
PTCP	A	<i>Spazi liberi per la salvaguardia del corridoio ecologico</i>		Mantenimento di un'ampia compagine a verde. La razionalizzazione del comparto edificabile su via della Conserva permette di liberare maggiore spazio sulla direttrice interna del corridoio ecologico. Il corridoio ecologico è comunque in contraddizione con la presenza della via del Carro con barriere ed ostacoli non sormontabili. La riduzione dell'impatto con la trasformazione urbanistica attuata (modifica del perimetro) anche se migliorativa rispetto alla pianificazione vigente, contribuisce solo parzialmente al raggiungimento della coerenza diretta.
	D	<i>Ripascimento della falda in area ARI (area di ricarica indiretta)</i>		Individuazione di un area pari alla superficie impermeabilizzata da destinare al rinascimento della falda in base alle indicazioni dell'articolo 3.5 del PTCP (ARI).
	ART. 1.5			Si veda descrizione tavola A precedente
	ART. 2.5	<i>Mitigazione del rischio idraulico</i>		Realizzazione di vaso di laminazione e/o altro dispositivo in grado di rispettare i requisiti di invarianza idraulica di cui all'articolo 2.5 comma 2 della NTA del PTCP
	ARTT. 3.2-3.3-3.5 ARI			Si veda descrizione tavola D precedente
PRG	ART. 4.8.3 P.26	<i>Rispetto dell'articolo 3.3 comma 6 del PTCP</i>		Si veda descrizione tavola D del PTCP precedente
		<i>Mantenimento della superficie complessiva</i>		Rispetto delle prescrizioni del PRG: 2500 sup. complessiva, 750 mq a parcheggio (superiori ai 700 mq da norma) 1750 edificabili.
		<i>Mantenimento di SPmin</i>		Rispetto della prescrizione con mantenimento di SPmin del 35% per ogni unità di intervento.
		<i>Adeguamento sede stradale e parcheggio pubblico</i>		Adeguamento dell'innesto su via del Carro e della sede stradale di via della Conserva
		<i>Piantumazioni</i>		Mitigazione visuale e paesaggistica; migliore inserimento nel contesto rurale ed ambientale locale

9. ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'

Nel presente paragrafo saranno analizzati gli impatti ambientali individuati e verranno, per ognuno di questi, espressi dei giudizi di sostenibilità.

Possono quindi essere distinte due fasi alle quali corrispondono diversificati impatti ambientali:

- a) Impatti dovuti alle fasi di cantiere e di realizzazione delle opere;
- b) Impatti dovuti alla trasformazione urbanistica.

Nella prima fase al punto a) gli effetti potranno considerarsi limitati nel tempo e mitigabili con accorgimenti operativi; nella seconda fase al punto b) gli impatti andranno valutati e mitigati in relazione alla loro possibile persistenza nel tempo e andranno gestiti con soluzioni progettuali e realizzative in grado di ridurre gli effetti in termini assoluti.

La valutazione viene quindi articolata secondo quanto stabilito dall'Allegato V alla Parte II del D.Lgs n. 152/2006 come modificato dal D.Lgs n. 4/2008, affrontando le seguenti argomentazioni:

- Portata;
- Ordine di grandezza e complessità dell'impatto;
- Durata e complessità dell'impatto;
- Probabilità dell'impatto;
- Durata, frequenza e reversibilità dell'impatto;

9.1 EFFETTO CUMULATIVO DEGLI IMPATTI SU ALTRI PIANI E PROGRAMMI

Non sono presenti altri piani, programmi o progetti in aree contermini che possano interessare il presente intervento e che possano comportare effetti cumulativi per impatti.

All'intorno, inteso come zona di possibile influenza ambientale e territoriale dell'area e della trasformazione attuata dal presente progetto, non si rilevano fattori sinergici incrementali dello stato di fatto, anche nelle condizioni di cantiere operativo. Le analisi sugli impatti potenziali ed indotti prodotte nel presente documento si ritengono utili alla definizione del grado complessivo di interazione con le componenti ambientali, senza necessità di introdurre fattori incrementali e/o differenziali sullo stato di fatto.

9.2 UTILIZZO DI RISORSE NATURALI

Il progetto prevede un limitato utilizzo di risorse naturali, concentrate esclusivamente nei materiali necessari alla realizzazione delle opere. Il terreno di copertura potrà essere riutilizzato in sito, nel rispetto della disciplina normativa del DPR 120/2017, per la realizzazione di rinterri e per le zone destinate ad impianto del verde.

9.3 ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

9.3.1 ARIA ED EMISSIONI IN ATMOSFERA

La realizzazione delle opere in progetto non produrrà emissioni in atmosfera; in fase di cantiere verranno utilizzate macchine ed apparati in regolare manutenzione e in perfetta efficienza. Non sono previste attività pulverulente. Dovrà essere prestata particolare attenzione, sempre in fase di cantiere, alla movimentazione terra e alla circolazione di mezzi pesanti in relazione alla presenza di un'area residenziale con termine definibile "sensibile".

Dovranno essere rispettate le indicazioni generali del PAIR 2020 soprattutto nelle parti relative all'installazione di apparati di riscaldamento/raffrescamento che minimizzino la produzione di inquinanti atmosferici, nel rispetto dei regolamenti regionali e nazionali. La componente traffico generata in loco può essere considerata di carattere modesto e, viste le caratteristiche ambientali e climatologiche dell'area, non in grado di produrre impatti significativi sulla componente aria ed emissioni in atmosfera.

Si dovranno rispettare i limiti ed i divieti stabiliti dalla DGR 1412/2017 "Misure per il miglioramento della qualità dell'aria in attuazione del PAI2020".

Effetti limitati alle sole fasi di cantiere: installazione di apparati non inquinanti e rispetto di limitazioni e divieti.

9.3.2 ACQUE

Gli accorgimenti progettuali che si traducono in modalità realizzative delle opere, perseguono le direttive e le prescrizioni individuate nel PTCP relativamente alla tutela della componente acqua superficiale e sotterranea.

Non si realizzeranno scavi in grado di produrre effetti negativi sul falda nel rispetto delle prescrizioni del piano provinciale, preservandone la funzionalità, non verranno realizzate opere in grado di diminuire gli effetti di infiltrazione efficace nel primo sottosuolo.

La gestione di eventuali sversamenti superficiali di sostanze inquinanti verrà gestita nelle fasi di emergenza del cantiere (modalità di gestione operativa).

Viene mantenuto il rapporto di permeabilità dei suoli stabilito nelle norme del PRG specifiche per il comparto.

Saranno realizzati interventi per il mantenimento dell'infiltrazione efficace nella falda (art. 3.5 del PTCP); non si ritiene necessario il trattamento delle acque di prima pioggia essendo la tipologia di intervento non rientrante tra quelle potenzialmente inquinanti.

Le acque meteoriche saranno smaltite in loco; allo scopo le reti collettamento vengono reputate già opportunamente dimensionate per il recapito dei nuovi allacciamenti, con reti separate. Le acque di scarico saranno allacciate alla fognatura nera presente in sito in rete separata già adeguata al collettamento e al conferimento all'impianto di depurazione locale.

Per quanto attiene le acque superficiali si ritiene opportuno verificare la rete di scolo delle acque meteoriche provenienti dal comparto agricolo circostante, verificando, se opportuno, il rispetto del comma 6 dell'articolo 2.5 del PTCP; andranno verificati e opportunamente dimensionati i fossi di scolo

su via del Carro e (soprattutto se interrati) i sistemi di smaltimento delle acque meteoriche su via della Conserva.

Nessun impatto sulla componente acqua, nel rispetto delle prescrizioni e degli accorgimenti tecnici e realizzativi.

9.3.3 SUOLO E SOTTOSUOLO

In fase di cantiere verranno adottate tutte le misure opportune atte a contenere il consumo di suolo e alla preservazione della risorsa; non sono previste attività in grado di produrre effetti sulla componente sottosuolo.

L'intervento rientra tra quelli ammissibili per la LR 24/2017, in particolare per gli effetti sul consumo di suolo.

Nessun impatto sulle componenti suolo e sottosuolo.

9.3.4 VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

La fase di cantiere potrà produrre, in maniera temporanea e molto limitata, effetti di disturbo sulla componente fauna locale. Non si rilevano effetti sulla componente vegetazione e flora, non essendo presenti coperture vegetazionali e/o aree di tutela.

Le componenti fauna ed ecosistemi, se rapportate alle disposizioni dell'articolo 1.5 del PTCP per quanto attiene alla salvaguardia del corridoio ecologico di rilevanza provinciale, risentiranno di effetti sostanzialmente positivi in quanto il ridisegno urbanistico dell'area, più accostata a via della Conserva e meno estesa all'interno dello spazio libero di tipo agricolo, comporterà una riduzione dell'ostacolo in senso parallelo alla costa e di transito dall'asta fluviale del Conca a quella del rio dell'Agina.

Nessun impatto sulle componenti vegetazione e flora.

Effetti limitati sulla componente fauna in fase di cantiere.

Effetti migliorativi sulle componenti fauna ed ecosistemi con il ridisegno urbanistico del comparto (corridoio ecologico provinciale).

9.3.5 PAESAGGIO

L'intervento non ricade in ambiti di tutela o di vincolo. La realizzazione delle opere dovrà comunque considerare il contesto ambientale circostante e produrre le opportune mitigazioni in termini paesaggistici, integrandosi in maniera armoniosa e di limitato impatto.

Dovranno rispettarsi le tipologie costruttive previste dalle norme del PRG, uniformandosi all'edificato esistente in loco.

Nessun impatto sulla componente paesaggio.

9.3.6 VIABILITA' E TRAFFICO

La viabilità locale è già adeguata al traffico, modesto, generato dalla futura presenza dell'area residenziale di progetto. Verranno adeguati sia l'innesto tra la via del Carro e la via della Conserva e sarà dimensionata ed adeguata la sede stradale di via della Conserva per il tratto in fregio agli edifici residenziali.

La realizzazione degli interventi sulla viabilità locale dovrà rispettare le norme di PRG relative alla tutela della viabilità storica.

La realizzazione del parcheggio, come standard urbanistico, (con accesso su via della Conserva) come da prescrizione di PRG contribuirà al soddisfacimento di esigenze locali.

Nessun impatto sulla componente viabilità e traffico.

9.3.7 RUMORE

Come prescritto dalle NTA del PRG comunale è stata eseguita una specifica valutazione di clima acustico con rilievi fonometrici. Nel seguito si riportano le considerazioni contenute nella relazione specialistica redatta dall'Ing. Massimo Feletti.

In base alle verifiche ed alle misure effettuate si può affermare che:

- i livelli sonori misurati in riferimento al rumore ambientale ed al traffico stradale, nel tempo di riferimento **Diurno** presso l'area in oggetto, risultano **Inferiori** ai valori limite assoluti di immissione previsti nella classificazione acustica del territorio del Comune di Misano Adriatico (Classe III) ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997 e della L. 447/95.*
- i livelli sonori misurati in riferimento al rumore ambientale ed al traffico stradale, nel tempo di riferimento **Notturmo**, risultano **Superiori** ai valori limite assoluti di immissione previsti nella classificazione acustica del territorio del Comune di Misano Adriatico (Classe III) ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997 e della L. 447/95.*

	Identificazione della misura	T _R	L _{Aeq, TR} in facciata [dB(A)]	Valori limite assoluti di immissione D.P.C.M. 14/11/1997 [dB(A)]	Rispetto Limite
P1	Via della Conserva (Misano)	Diurno	59	60	SI
P1	Via della Conserva (Misano)	Notturmo	58	50	NO

Tabella 2 - Verifica del rispetto/non rispetto dei valori limite assoluti di immissione (dalla relazione di clima acustico)

Come risulta da Tabella 2 precedente i valori rispettano i limiti imposti dalla normativa vigente nel periodo Diurno, ma NON rispettano quelli previsti per il periodo Notturmo.

Pertanto risulta necessario realizzare delle opere di mitigazione acustica.

Risulta necessaria la realizzazione di una barriera acustica in grado di ridurre di almeno 8 dB(A) il livello di pressione acustica presente in tale zona.

Constatato che la fonte di rumore principale è rappresentata dalla strada denominata Via del Carro, risulterà necessario proteggere la prima abitazione più prossima a tale sorgente. Le altre abitazioni risultano protette dalla prima e comunque meno sensibili al rumore prodotto dal traffico veicolare in quanto maggiormente distanti dalla sorgente.

La barriera dovrà proteggere l'abitazione dell'unità familiare, la quale ha uno sviluppo planimetrico su un unico piano (piano terra).

Per il posizionamento ottimale di una barriera acustica, che dovrà comunque essere opportunamente progettata in termini di materiale utilizzato, altezza, lunghezza e distanza da sorgente e ricettore.



Fig. 41 – stralcio della relazione di clima acustico con ubicazione indicativa della barriera acustica

In riferimento all'influenza del rumore prodotto dal transito veicolare all'interno del nuovo parcheggio, visto il numero esiguo dei posti auto (n° 6), vista la tipologia di veicoli che transiteranno (esclusivamente veicoli leggeri), visto il rumore ambientale già presente in zona, sia nel periodo Diurno che Notturno, che tale rumore NON produrrà aumenti significativi al livello di pressione acustica ambientale già presente in tale area.

Si sottolinea inoltre che, a scopo cautelativo, la barriera prevista per la mitigazione acustica verrà posizionata tra la prima villetta residenziale e il parcheggio stesso.

Durante le fasi cantiere dovranno essere adottate tutte le opportune precauzioni per la riduzione delle emissioni acustiche, evitando di eseguire operazioni rumorose al di fuori degli orari lavorativi consentiti e verificando la piena efficienza ed il rispetto della normativa vigente degli apparecchi, dei mezzi e degli utensili meccanici utilizzati.

Impatti molto limitati in fase di cantiere, mitigabili con attenta gestione di mezzi ed attrezzature.

Mitigazione degli impatti acustici dovuti al traffico con scelte progettuali ben definite e prescrittive.

9.3.8 RIFIUTI

La fase di cantiere produrrà inevitabilmente rifiuti di varia natura. Questi andranno gestiti nel rispetto delle norme specifiche, avendo cura di mantenere le aree in perfetto ordine al fine di evitare contaminazioni e/o inquinamenti.

Le terre da scavo andranno gestite nel rispetto del DPR 120/2017, mentre per tutte le altre componenti rifiuto prodotte ci si dovrà riferire alla parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Ad intervento realizzato la produzione di rifiuti sarà gestita con le normali modalità già consolidate a livello comunale (raccolta RSU e raccolta differenziata) adeguata all'incremento di carico antropico che si verrà a creare.

Impatti molto limitati in fase di cantiere, mitigabili con attenta gestione degli spazi.
Nessun impatto ad intervento realizzato.

9.3.9 COMPONENTE ANTROPICA

In fase di cantiere possibili effetti di disturbo per i residenti; effetti mitigabili con il rispetto degli orari di lavoro, delle norme generali sui cantieri comunali e con il mantenimento in efficienza dei mezzi e degli strumenti utilizzati.

L'area è prossima a servizi fondamentali locali.

Si ritiene di fondamentale importanza la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza dell'innesto su via del Carro.

Nessun impatto sulla componente antropica.

9.3.10 RISCHI AMBIENTALI

L'area non rientra in zone di rischio ambientale conclamato (PAI e PTCP). Ciò nonostante il PTCP Rimini prescrive all'articolo 2.5 prescrive al comma 2, in assenza di uno studio generale su rischio idraulico esteso a scala comunale, la realizzazione di presidi di mitigazione (invarianza idraulica) nel rispetto delle dimensioni stabilite dallo stesso articolo delle NTA di piano.

In fase esecutiva quindi dovranno essere verificate le seguenti condizioni, necessarie per la mitigazione complessiva del rischio idraulico potenziale:

1. Verificare la realizzazione di uno studio sul rischio idraulico a scala comunale da parte del Comune di Misano Adriatico (ad oggi non realizzato ma richiesto quale integrazione dagli uffici provinciali in fase di predisposizione del QC del PSC) opzione che consente il rispetto del comma 1 dell'articolo 2.5 delle NTA del PTCP;
2. In caso di assenza dello studio idraulico a scala comunale in fase di progettazione esecutiva e di rilascio del titolo abilitativo, dovranno applicarsi le prescrizioni del comma 2 dell'articolo 2.5 del PTCP provvedendo all'individuazione di un presidio idraulico atto a mitigare gli effetti di rischio.

Non si rilevano altri rischi ambientali derivanti dalla realizzazione dell'intervento. Non sono presenti in sito, in un ampio raggio, attività che possano generare rischi ambientali di alcun genere. Il Comune di Misano Adriatico non è interessato da stabilimenti a rischio incidente rilevante.

Nessun impatto derivante da rischi ambientali.

9.3.11 ASSETTO URBANISTICO

La trasformazione urbanistica attuata con un ridisegno della perimetrazione del comparto comporterà una migliore funzionalizzazione degli spazi interni della UMI, più a ridosso della viabilità di accesso e meno protesa all'interno del comparto agricolo circostante.

Il mantenimento dei rapporti di superficie soddisfa le prescrizioni contenute nelle NTA del PRG in base alle quali piccoli aggiustamenti anche dell'assetto urbanistico sono consentiti nel rispetto, appunto, delle superfici, degli indici e degli standard stabiliti.

La nuova conformazione del comparto risulta più organica al contesto già edificato esistente su via della Conserva e produce effetti importanti anche sulla mitigazione paesaggistica.

La realizzazione del parcheggio previsto dovrà anch'essa essere integrata con il contesto rurale circostante limitando e mitigandone il più possibile gli impatti visuali.

Effetti positivi del nuovo assetto urbanistico.

Nessun impatto conseguente al ridisegno del comparto.

10. MONITORAGGIO

Si prevede di eseguire un monitoraggio continuo delle scelte operate in termini di ripercussioni sulla componente ambientale in generale. Il monitoraggio sarà eseguito anche nelle fasi di cantiere.

Le attività di monitoraggio dovranno riguardare lo stato di attuazione delle prescrizioni contenute negli strumenti di pianificazione e individuare il grado di compatibilità delle scelte progettuali in rapporto ai benefici in termini ambientali. Saranno quindi valutate la sostenibilità degli interventi e in che misura questi concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici indicati nel presente rapporto preliminare. In particolare si dovrà raccordare la progettazione esecutiva integrandola con i contenuti emersi dalla verifica di coerenza e dall'attuazione delle azioni/prescrizioni necessarie al superamento delle incongruenze evidenziate.

La progettazione esecutiva dovrà in particolare tenere conto dei risultati del precedente paragrafo 9.

Dovranno essere monitorati nello stato di attuazione la realizzazione delle mitigazioni territoriali e paesaggistiche, gli impatti relativi ad emissioni in atmosfera e acustiche rispettando i limiti di norma in particolare nelle fasi di cantiere.

11. DIFFICOLTA' RISCONTRATE NELLA REDAZIONE DELLO STUDIO AMBIENTALE

Lo studio ambientale è stato redatto utilizzando tutte le informazioni disponibili in banche dati pubbliche ed elaborando i vari temi specifici in funzione del tema e della tipologia di trasformazione urbanistica.

Sono state comunque rilevate alcune carenze di tipo documentale che non hanno consentito di poter definire nel dettaglio alcuni elementi ambientali:

1. Carenza di dati sulla qualità dell'aria nella zona di interesse; non sono state effettuate campagne di rilievo in sito;
2. Carenza di dati sul traffico locale, soprattutto sulla SP50 Via del Carro.

12. SINTESI DELLE MISURE DI MITIGAZIONE

	Componenti ambientali e territoriali	Mitigazioni	Giudizio
1	Aria ed emissioni in atmosfera	Accorgimenti tecnici, logistici e realizzativi delle opere	Conforme e compatibile
2	Acque	Tutela quali-quantitativa della falda	Conforme e compatibile
3	Suolo e sottosuolo	Riutilizzo del materiale di sterro, conservazione del suolo	Conforme e compatibile
4	Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Interventi sul verde pubblico e privato	
5	Paesaggio	Utilizzo di materiali e tecniche di intervento compatibili con il contesto rurale	Conforme e compatibile
6	Viabilità e traffico	Incremento molto limitato sulla viabilità locale già adeguata	Conforme e compatibile
7	Rumore	Utilizzo di mezzi di cantiere in perfetta efficienza e manutenzione. Attenuatori dell'impatto acustico (barriera acustica)	Conforme e compatibile
8	Rifiuti	Nessuna mitigazione	Conforme e compatibile
9	Componente antropica	Rispetto delle norme generali di sicurezza. Presenza di servizi locali.	Conforme e compatibile
10	Rischi ambientali	Riduzione del rischio idraulico – invarianza idraulica.	Conforme e compatibile
11	Assetto urbanistico	Ridisegno organico del comparto.	Necessita di modifica al PRG

13. CONCLUSIONI E VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

Il presente rapporto è stato incentrato sulla verifica della sostenibilità delle azioni previste per il progetto in rapporto agli indicatori ambientali caratteristici del sito e di un contesto prossimo.

Le azioni operate rispettano le prescrizioni contenute nelle norme e nei piani e concorrono ad incrementare la sostenibilità degli interventi nell'area. Laddove sono state riscontrate parziali incoerenze, sono state fornite indicazioni (azioni e prescrizioni) per una risoluzione degli effetti potenzialmente negativi.

Particolare attenzione è stata posta sulla matrice ambientale, per la quale sono state valutate azioni di mitigazione in grado di concorrere al riequilibrio del bilancio ambientale complessivo.

Viste le considerazioni di sostenibilità ambientale e di conformità degli interventi previsti in rapporto agli obiettivi e le azioni di progetto, **si propone l'esclusione dalla procedura VAS (verifica di assoggettabilità), data l'entità delle trasformazioni introdotte dal progetto e dalla variante urbanistica, conseguentemente alle azioni/prescrizioni introdotte e alle misure di mitigazione da adottare per il contenimento degli impatti individuati, in particolare per rumore, tutela della falda e rischio idraulico.**