PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA

STRUTTURA RICETTIVA E RESIDENZIALE
UBICATA SUL LUNGOMARE DELLA REPUBBLICA

COMUNE DI RICCIONE

COMMITTENTE

ERNESTA S.r.l.
Via Meucci, 37
Limidi Frazione di Soliera (MO)

AIRIS
TECNICO ACUSTICO COMPETENTE
Dott.ssa Francesca Rametta

ORDINE DEI DOTTORI AGRONOMI E FORESTALI BOLOGNA

PROGETTO PAESAGGISTICO

STUDIO LAURA GATTI
20135 – Milano
via L.A. Muratori 46/9
tel. 025454180 fax. 025454180
laura@lauragatti.it

VAS, VALSAT E STUDI AMBIENTALI SPECIALISTICI

Nomisma S.p.A.
Strada Maggiore, 44
40125 Bologna (Italy)
tel. 0516483.345 – fax 051223441
website: www.nomisma.it
salvatore.giordano@nomisma.it

Consulenze Specialistiche

AIRIS S.r.l.
Via del Porto, 1
I–40122 Bologna (Italy)
tel. 051 266075
website: www.airis.it

PROGETTO STRUTTURE E IMPIANTI

Via Galileo Galilei, 220
41126 Modena
T: +39 059 35 65 27
info@politecnica.it
www.politecnica.it

PROGETTO ARCHITETTONICO

Stefano Boeri Architetti
via Gaetano Donizetti, 4
20122 Milano
t +39 0255014101
f +39 0236769185

revisione	data	disegnato	controllato	approvato
D				
C				
B				
A				
emissione	12.07.2019	–	–	–

livello
ACCORDO OPERATIVO

tavola
VALSAT
Rapporto preliminare

commessa	file
–	
scala	**formato**
–	–

n. tavola

AO 00 010

COMUNE DI RICCION

PROVINCIA DI RIMINI

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA RICETTIVA E RESIDENZIALE UBICATA SUL LUNGOMARE DELLA REPUBBLICA

ACCORDO OPERATIVO

Committente	*Timbro e Firma del committente*
Ernesta Srl Via Meucci, 37 Limidi Frazione di Soliera (MO)	

Società e professionisti incaricati

Società incaricata

Nomisma

Strada Maggiore, 44 - 40134 Bologna
Tel. 051 648 3111 - Fax 051-232209
e-mail: info@nomisma.it

Consulenza Ambientale

AIRIS
INGEGNERIA PER L'AMBIENTE

Via del Porto, 1 - 40122 Bologna
Tel 051/266075 - Fax 266401
e-mail: info@airis.it

Gruppo di lavoro:

Responsabile di Commessa	Dott. Salvatore GIORDANO
Coordinamento	Dott.ssa Francesca RAMETTA*
Quadro programmatico progettuale	Arch Camilla ALESSI
Viabilità e traffico	Ing. Francesco MAZZA* Ing Giacomo NONINO
Inquinamento acustico	Dott.ssa Francesca RAMETTA* Dott. Juri ALBERTAZZI* Geom. Andrea BARBIERI
Inquinamento atmosferico	Dott. Fabio MONTIGIANI*
Suolo - Sottosuolo e acque	Dott. Valeriano FRANCHI
Paesaggio e verde	Arch Camilla ALESSI
Elaborazioni Cartografiche ed editing	Geom. Andrea BARBIERI

* tecnico acustico competente, abilitato ai sensi della legge 447/95

Timbro e Firma del tecnico

VALSAT	N. Elaborato Unico
	Scala: Varie

C									
B									
A	12 luglio 2019	Emissione		vari		FR		SG	
Revisione	Data	Descrizione	Dimensioni	Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma
				Redazione		Controllo - emissione		autorizzazione	

Nome file	Codice commessa	Luglio 2019

INDICE

1 PREMESSA 1-1

2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE E PROGRAMMATICO 2-1

2.1 DESCRIZIONE DELL'AMBITO DI INTERVENTO 2-1

2.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO INSEDIATIVO 2-2

2.2.1 Il progetto delle aree verdi 2-9

2.3 VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI 2-12

2.3.1 RUE comune Riccione - Tavola dei vincoli e Scheda dei vincoli 2-15
2.3.2 Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Rimini 2-41
2.3.3 PSAI Bacino Marecchia Conca 2-43

3 VIABILITÀ E TRAFFICO 3-1

3.1 LA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO NELLO SCENARIO ATTUALE 3-1

3.2 I FLUSSI DI TRAFFICO NELLO SCENARIO ATTUALE 3-4

3.3 PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO 3-6

3.4 TRAFFICO GENERATO DAI NUOVI INSEDIAMENTI 3-7

3.5 LA COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC 3-10

3.6 SINTESI E CONCLUSIONI 3-10

4 RUMORE 4-1

4.1 RIFERIMENTI NORMATIVI 4-2

4.2 CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INTERVENTO 4-5

4.2.1 Sorgenti di rumore 4-5
4.2.2 Indagini strumentali per Il clima acustico attuale 4-6
4.2.2.1 I rilievi fonometrici 4-6
4.2.2.2 I principali parametri acustici 4-6
4.2.2.3 Postazioni fonometriche e risultati 4-7
4.2.3 I flussi di traffico nello scenario attuale 4-11
4.2.4 I livelli acustici calcolati nella situazione ante operam 4-12

4.3 IL CLIMA ACUSTICO FUTURO 4-17

4.3.1 Stima dei flussi di traffico nello scenario futuro di progetto 4-17

4.3.2 Sorgenti acustiche legate al progetto 4-19
4.3.3 I livelli sonori simulati 4-20
4.4 LA COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC 4-28
4.5 SINTESI E CONCLUSIONI 4-29

5 INQUINAMENTO ATMOSFERICO 5-1
5.1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E DELLA PIANIFICAZIONE DI SETTORE 5-2
5.2 LO STATO DI QUALITÀ DELL'ARIA NELLO SCENARIO ATTUALE 5-7
5.2.1 Lo stato attuale di qualità dell'aria desunto dai dati monitorati a livello urbano 5-8
5.2.2 Rilievi della qualità dell'aria nel comune di Riccione con laboratorio mobile ARPA 5-25
5.3 LO STATO DI QUALITÀ DELL'ARIA NELLO SCENARIO ATTUALE 5-37
5.4 LO STATO DI QUALITÀ DELL'ARIA NELLO SCENARIO FUTURO 5-40
5.5 LA COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC 5-43
5.6 SINTESI E CONCLUSIONI 5-43

6 SUOLO – SOTTOSUOLO - ACQUE 6-1
6.1 SUOLO, SOTTOSUOLO E RISCHI AMBIENTALI 6-1
6.1.1 Caratterizzazione litostratigrafica 6-8
6.2 ASPETTI SISMICI 6-11
6.2.1 Caratterizzazione sismica 6-16
6.2.2 Microzonazione sismica dell'area 6-18
6.2.3 Verifica alla liquefazione 6-19
6.3 INTERFERENZE CON LA COMPONENTE SUOLO – SINTESI E CONCLUSIONI 6-19
6.4 IDROGRAFIA SUPERFICIALE 6-20
6.4.1 Il reticolo idrografico e la Pianificazione sovraordinata 6-23
6.4.2 Studio idraulico del Rio Melo (ex AdB Marecchia – Conca) 6-24
6.4.3 Il reticolo consortile 6-26
6.5 IDROGEOLOGIA 6-27
6.6 IL PROGETTO DELLA RETE DI ACQUE REFLUE E METEORICHE A SERVIZIO DEL COMPARTO 6-31
6.6.1 Risparmio e riuso delle acque 6-32
6.7 LA COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC 6-37

6.8 INTERFERENZE CON LA COMPONENTE ACQUE – SINTESI E CONCLUSIONI 6-37

7 CAMPI ELETTROMAGNETICI.....7-1

7.1 STATO ATTUALE 7-1

7.1.1 Sorgenti Cem a bassa frequenza..... 7-1

7.1.2 Sorgenti Cem ad alta frequenza 7-3

7.2 STATO FUTURO 7-4

7.2.1 Sorgenti Cem a bassa frequenza..... 7-4

7.2.2 Sorgenti Cem ad alta frequenza 7-4

7.3 SINTESI E CONCLUSIONI 7-4

8 ENERGIA 8-1

8.1 PREMESSA 8-1

8.2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E DELLA PIANIFICAZIONE DI SETTORE 8-3

8.2.1 Le nome sulla prestazione energetica degli edifici ed il PER 2030 8-3

8.2.2 Gli strumenti locali: il PEP provinciale e i Piani Comunali..... 8-12

8.3 I CONSUMI ENERGETICI E LE EMISSIONI CLIMALTERANTI NELLO SCENARIO ATTUALE 8-14

8.4 CLIMA ED ATMOSFERA NELLO SCENARIO FUTURO 8-15

8.5 LA COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC..... 8-18

8.6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 8-18

9 VERDE, ECOSISTEMI E PAESAGGIO.....9-1

9.1 STATO ATTUALE 9-1

9.2 STATO FUTURO 9-22

9.3 EFFETTI AMBIENTALI E COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO 9-28

9.3.1 La coerenza della proposta con gli obiettivi di sostenibilità del PSC..... 9-36

9.4 SINTESI E CONCLUSIONI 9-37

ALLEGATI

1. **Rapporti dei rilievi fonometrici e caratteristiche tecniche della catena di misura utilizzata**
2. **Rapporti dei rilievi di traffico**
3. **Schede tecniche degli impianti tecnologici**

1 PREMESSA

Il presente elaborato rappresenta il rapporto di VALSAT per la proposta progettuale oggetto di Accordo Operativo relativa all'area costituita dai due lotti attigui dell' "Ex Delfinarium" e di "Villa Ernesta", situati sul Lungomare Della Repubblica di Riccione, al n. civico 8.

La proposta progettuale riguarda la realizzazione di una struttura ricettiva e residenziale mediante il recupero e la rifunzionalizzazione della Villa esistente e la costruzione di un edificio ex novo.

Img. 1.1 – Inquadramento dell'area di intervento sulla foto aerea

Il Rapporto di -VALSAT ha lo scopo di illustrare la conformità delle previsioni urbaniste del comparto, da attuare attraverso la stipula di un Accordo Operativo (di seguito AO) ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017, con particolare riferimento alle tematiche ambientali, alle previsioni ed indicazioni contenute negli strumenti urbanistici comunali approvati e negli strumenti urbanistici sovraordinati.

Mantenendo come principale riferimento il D.Lgs. 152/06 e le norme regionali, i contenuti del Rapporto Ambientale sono:

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali dell'AO e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione dell'AO;

c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente all'AO,

e) coerenza con obiettivi di protezione ambientale stabiliti dal PSC;

f) possibili impatti significativi sull'ambiente (impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi);

g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione dell'AO;

In particolare, sulla base del progetto di AO, nella VALSAT sono stati approfonditi i seguenti temi:

- la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e con i vincoli esistenti e

- gli effetti ambientali attesi riguardanti:

  - viabilità e traffico
  - inquinamento acustico;
  - inquinamento atmosferico;
  - suolo, sottosuolo e ambiente idrico;
  - campi elettromagnetici;
  - Energia;
  - Verde ecosistemi e paesaggio.

2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE E PROGRAMMATICO

Il presente capitolo fornisce una descrizione sintetica della proposta progettuale oggetto di Valsat, e la verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni, al fine dell'inquadramento della proposta nella cornice della pianificazione vigente e delle tutele presenti sul territorio.

2.1 Descrizione dell'ambito di intervento

L'area d'intervento è ubicata a nord-est e in posizione periferica all'interno del Comune di Riccione, in un contesto caratterizzato principalmente da due componenti: la prima, il litorale sabbioso con gli stabilimenti balneari, che prosegue estendendosi da nord a sud nel lato est dell'area, e la seconda, ricettiva e residenziale, che circonda il lotto sugli altri tre lati.

Nello specifico, l'area di intervento comprende l'isolato su cui si trovano Villa Ernesta ed ex Delphinarium, tra viale Milano e il Lungomare della repubblica.

Il lotto interessato dalla trasformazione ha superficie territoriale totale corrispondente a circa 3.700 mq.

Img. 2.1 – Inquadramento dell'area di intervento sulla foto aerea

Img. 2.2 Vista aerea del lotto

2.2 Descrizione del progetto insediativo

Il progetto proposto prevede la realizzazione di una struttura ricettiva e residenziale mediante il recupero e la rifunzionalizzazione della Villa esistente e la costruzione di un edificio ex novo. In particolare, si propone una soluzione progettuale che punta anche al recupero di Villa Ernesta e del giardino di pertinenza di valore storico, tutelando e valorizzando le piantumazioni che connotano quest'ambito di città. In armonia con l'approccio sulla parte di recupero, la nuova costruzione sarà caratterizzata da facciate vegetali che contribuiranno a mitigarne la volumetria, in un'ottica di sostenibilità, volta alla rinaturalizzazione dell'ambiente urbano.

Il nuovo edificio, previsto nell'area ex delfinario, comprende funzioni ricettive e residenziali, ed è sviluppato a torre; la riqualificazione di villa Ernesta prevede l'inserimento della SPA - centro benessere e di locali tecnici.

Si prevede inoltre la riqualificazione delle pertinenze, con la realizzazione di spazi funzionali alle attività insediate, quali spazi per l'accesso, la socialità, il relax, piscine, solarium, giardino attrezzato per la sosta.

Secondo quanto riportato nella relazione Tecnica, in riferimento alla tematica del contenimento del consumo di suolo, il progetto prevede un'occupazione al suolo dei volumi costruiti di circa 764 mq, su una superficie complessiva del lotto di circa 3.402 mq, con un'incidenza del 22%. Le aree verdi previste si estendono per circa 1418 mq, di cui più di 1.112 mq filtranti, mentre la restante superficie verrà in parte pavimentata con materiali filtranti per la realizzazione di percorsi e accessi e in parte verrà utilizzata per la realizzazione di una piscina a servizio della struttura ricettiva. Al di sopra di alcuni volumi tecnici interrati saranno realizzate aree verdi pensili.

Il perimetro del lotto verrà in larga parte piantumato al fine di generare un filtro continuo di alberi che mitigheranno i camminamenti pubblici e privati sia all'interno che all'esterno dell'area. Il lato mare sarà interessato dalla piantumazione di arbusti perimetrali che ombreggeranno, senza coprirle, le aree da destinare a solarium e relax.

Le tutele presenti sull'edificio e il lotto di Villa Ernesta hanno orientato le definizioni progettuali verso il mantenimento dei caratteri architettonici esteriori principali della Villa, ovvero il consolidamento e il mantenimento dei due prospetti principali lato mare e fronte via Milano, ed il recupero del giardino storico annesso alla villa stessa.

A livello pedonale l'accesso alla villa è stato collocato in due punti alternativi, il primo direttamente dal lungomare pedonale sul fronte mare e a diretto contatto con il punto in cui è stata collocata la reception di accesso alla struttura, ed un secondo sul punto di confine e passaggio tra la villa e la nuova struttura ricettiva che sarà realizzata nel lotto ex Delfinarium, in modo da garantire l'interazione tra le due strutture che sono parte dell'intervento unitario.

Tutte le aree esterne del lotto di villa Ernesta saranno utilizzate prevalentemente a giardino, riqualificando ed enfatizzando l'attuale vocazione fortemente connotata dalle alberature esistenti, di cui sono stati mantenuti gli esemplari in buono stato ed eliminate le piante ammalorate. Pavimentazioni soprelevate in legno saranno utilizzate nella parte di giardino più conservativa, alfine di non intaccare in alcun modo i substrati esistenti e gli apparati radicali delle piante. In questo modo saranno realizzate delle aree relax, solarium e gioco differenziate tra loro.

La struttura di nuova costruzione ospiterà le funzioni ricettive di diversa tipologia e dimensione.

Il nuovo edificio si sviluppa su 10 piani fuori terra, compreso il livello zero, per un'altezza complessiva di circa 32,40 m, in corrispondenza del solaio di copertura dell'ultimo livello abitabile, nel rispetto delle altezze massime presenti nel contesto urbano di riferimento. L'intervento prevede la realizzazione di 1 piano interrato da destinare a parcheggi pertinenziali della struttura.

I livelli dal +1 al +5 saranno interessati dalle tipologie afferenti alla struttura ricettiva (camere e suites di diversa dimensione e conformazione), i livelli dal +6 al +9 ospiteranno invece appartamenti, anche questi di varia tipologia e dimensione.

Le facciate risultano connotate da una sequenza di pieni e vuoti costituita dai volumi in aggetto delle logge e dagli arretramenti delle facciate, servite da logge e terrazze. Lo spazio aperto privato, ai vari livelli, diviene elemento di primaria importanza ed è arricchito dalla presenza di verde pensile. Le logge infatti ospitano vasche di contenimento per arbusti e alberi di diversa grandezza che punteggiano le facciate, mantenendo un carattere di forte riconoscibilità dell'intervento.

Le facciate vegetali, oltre a connotare l'immagine dell'architettura dell'edificio, realizzano un filtro naturale tra l'esterno e la chiusura perimetrale dell'edifico, confine fisico con l'ambiente interno. La presenza delle alberature e degli arbusti contribuisce ad attutire l'impatto della temperatura in facciata, a creare ombreggiature sugli spazi esterni delle logge e dei terrazzi e di conseguenza dello spazio interno.

In merito agli accessi il progetto prevede una chiara gerarchia che distingue i flussi carrabili da quelli pedonali. Gli ingressi carrabili sono due, l'accesso diretto avviane lungo via Milano, in corrispondenza del "drop-off" destinato principalmente ai taxi e alle auto per il solo carico e

scarico, in asse rispetto all'ingresso principale dell'edificio, attestato sulla reception di accoglienza. Ai lati del drop off trovano collocazione 6 posti auto di servizio e per la sosta breve degli utenti e addetti.

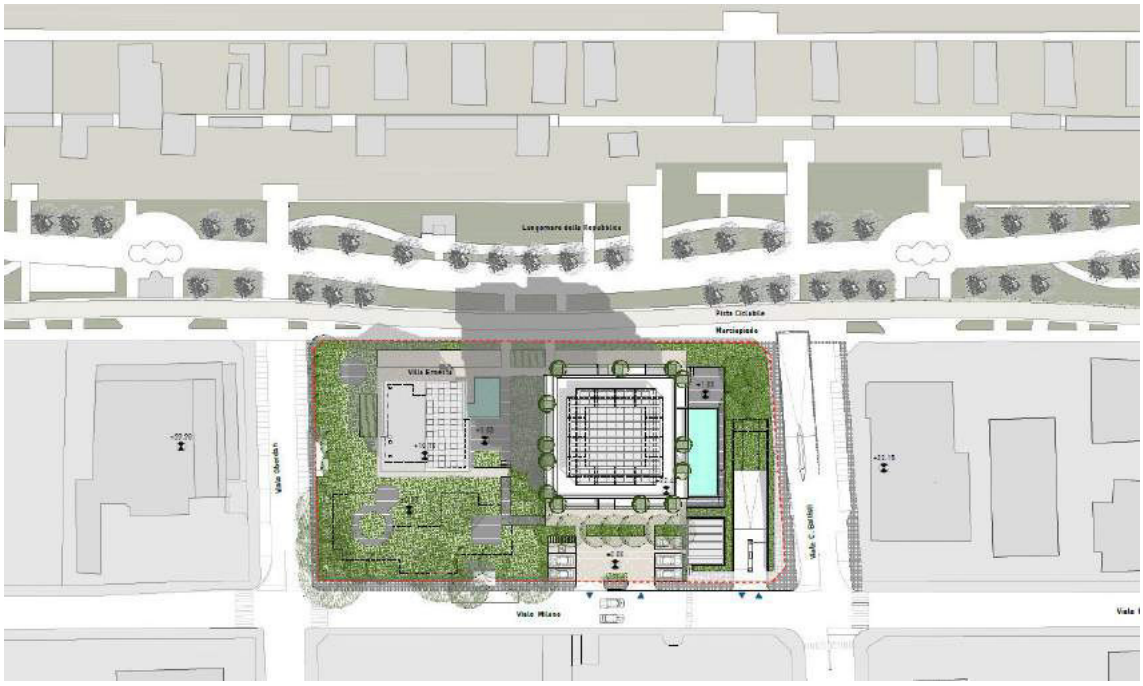
Lateralmente all'ingresso principale è collocata la rampa di accesso al livello interrato, destinato ai parcheggi di pertinenza. La rampa è ortogonale a via Milano, in modo da scostare l'accesso di qualche metro rispetto al punto di innesto della rampa del parcheggio pubblico posta su via C. Battisti, ed evitare qualsiasi conflitto di flussi. Il parcheggio interrato contiene n.51 posti auto, è dotato di corselli di larghezza non inferiore a 6 mt, se a doppia corsia, oppure non inferiori a 4,5mt, se a corsia unica.

Gli accessi pedonali sono sostanzialmente tre, il principale è posto in adiacenza all'asse pedonale del Lungomare della Repubblica, in corrispondenza del quale trovano collocazione delle postazioni per le biciclette condivise. Da via Milano, il drop-off dei taxi e l'area di sosta breve sono di fatto una piazza di accesso importante e a diretto contatto con la reception di accoglienza. Un ulteriore accesso diretto avviene dal parcheggio interrato, attraverso una scala e due ascensori entrambe filtrati.

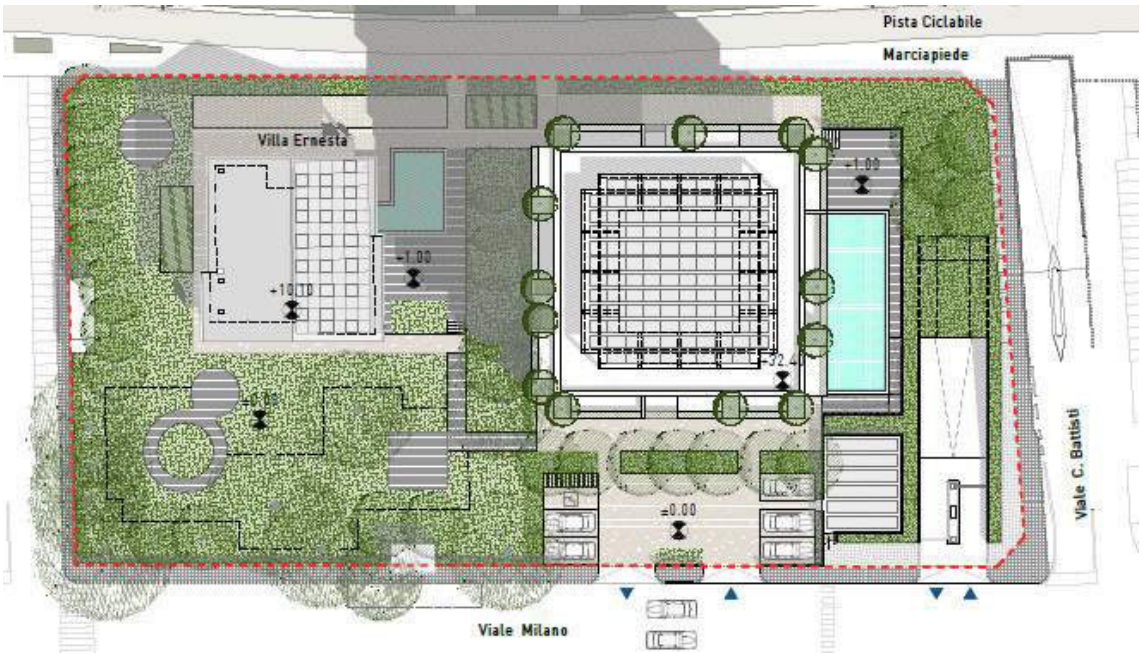
Di seguito alcune immagini tratte dagli elaborati dell'Accordo operativo, per la visualizzazione degli aspetti del progetto di interesse per il presente Studio.

Sono inoltre riportati, in fondo al paragrafo, i dati quantitativi del progetto, e le dotazioni fornite (parcheggi e verde).

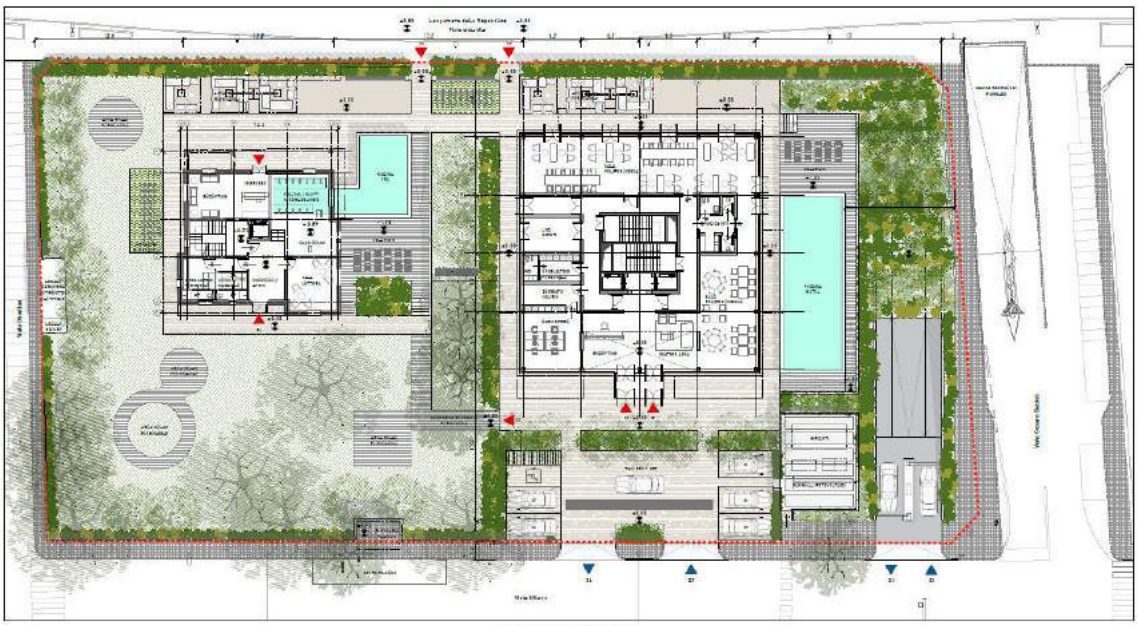
Img. 2.3 – Immagini estratte dall'elaborato "Progetto architettonico – Stato di progetto" dell'Accordo Operativo (Studio Stefano Boeri Architetto): Planivolumetrico di progetto – Inquadramento



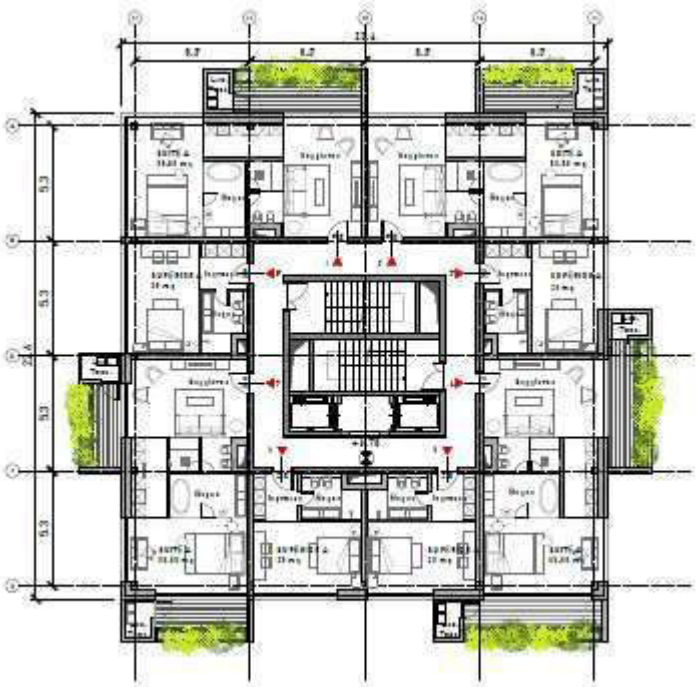
Img. 2.4 – Immagini estratte dall'elaborato "Progetto architettonico – Stato di progetto" dell'Accordo Operativo (Studio Stefano Boeri Architetto): Planivolumetrico di progetto (ZOOM)



Img. 2.5 – Immagini estratte dall'elaborato "Progetto architettonico – Stato di progetto" dell'Accordo Operativo (Studio Stefano Boeri Architetto): Pianta piano terra; Pianta piano 2 (con verde verticale).



PIANTA PIANO TERRA



PIANTA PIANO 2

Img. 2.6 – Immagini estratte dall'elaborato "Progetto architettonico – Stato di progetto" dell'Accordo Operativo (Studio Stefano Boeri Architetto): Sezione contestualizzata.

Tab. 2.1 – Dati urbanistici del progetto

AREA EX DELFINARIUM - VILLA ERNESTA			
DATI GENERALI			
	Lotto Villa Ernesta		
	Superficie territoriale da rilievo	1.768,00	mq
	Superficie coperta (Sq) Villa Ernesta	270,00	mq
	Superficie territoriale giardino di pertinenza	1.498,00	mq
	Superficie utile lorda esistente Villa Ernesta (da trasferire su lotto Ex Delfinarium)	432,00	mq
	Premio volumetrico 10% eff. Energetico Villa Ernesta (da trasferire su lotto Ex Delfinarium) - *RUE art. 5.4.2*	43,20	mq
	SUL totale - 100% residenziale	**475,20**	**mq**
	SUL di progetto - dest. funz.SPA (trasferimento da lotto ex Delfinarium a Villa Ernesta)	**380,00**	**mq**
	Lotto ex Delfinarium		
	Superficie territoriale da rilievo	1.904,00	mq
	Indice territoriale	5,00	mc/mq
	Volume massimo ammissibile	9.520,00	mc/mq
	Superficie utile lorda di progetto (h. convenzionale 3,05m al netto delle riduzioni per eff. energetico)	**3.121,31**	mq
	Incremento una tantum SPA strutture ricettive (da trasferire in Villa Ernesta) - *RUE art. 4.2.3 c.8*	380,00	mq
	Premio volumetrico 5% (RUE art. 5.4.2 comma 1bis)	175,07	mq
	SUL Villa Ernesta (trasferita da lotto Villa Ernesta)	**475,20**	mq
	Totale SUL ex Delfinarium (al netto della SUL - SPA trasferita in Villa Ernesta)	**3.771,58**	mq

	TOTALE SUL DI PROGETTO (lotto Villa Ernesta + lotto ex Delfinarium)	**4.151,58**	**mq**
	Sintesi delle destinazioni funzionali		
	Destinazione residenziale (40% SUL totale lotto ex Delfinarium)	*1.318,55*	*mq*
	Destinazione residenziale (SUL trasferita da Villa Ernesta a lotto ex Delfinarium)	*475,20*	*mq*
	Totale SUL a destinazione residenziale	***1.793,75***	***mq***
	Destinazione ricettiva Villa Ernesta (SUL trasferita dal lotto ex Delfinarium a Villa Ernesta)	*380,00*	*mq*
	Destinazione ricettiva (60% SUL totale lotto ex Delfinarium)	*1.977,83*	*mq*
	Totale SUL a destinazione ricettiva	***2.357,83***	***mq***
	SUL TOTALE DI PROGETTO	***4.151,19***	***mq***

	SUPERFICIE PERMEABILE ART. 3.2.3 DEL RUE		
	Superficie scoperta esistente	3.402,00	mq
a	Superficie permeabile richiesta (SP) min. 30% ST	1.020,60	mq
b	Superficie permeabile di progetto (SP)	1.112,00	mq
	Differenza a-b	**+ 92**	**mq**
	PARCHEGGI PERTINENZIALI (P3)		
	Parcheggi P3 Residenza (20 alloggi < 60 mq + 4 alloggi >60 mq) - posti auto richiesti	28	P.A.
	Parcheggi P3 Ricettivo (mq 2.357,83x3,05/10 = 719,14/25) - posti auto richiesti	29	P.A.
	TOTALE PARCHEGGI P3 (richiesti)	57	P.A.
	TOTALE PARCHEGGI P3 (progetto)	57	P.A.
	PARCHEGGI PUBBLICI (P1)		
	Parcheggi P1 Residenza esistente villa Ernesta (475.20 mq) non dovuti		
	Parcheggi P1 Residenza (20% SUL) - posti auto richiesti	264	mq.
	Parcheggi P1 Ricettivo (40% SUL) - posti auto richiesti	943	mq.
	TOTALE PARCHEGGI P1 (richiesti)	1.207	mq
	TOTALE PARCHEGGI P1 (di progetto)	1.207	mq.

	CALCOLO DOTAZIONI TERRITORIALI (U)		
	U destinazione residenziale esistente Villa Ernesta (475,20 mq) non dovuta		
	U destinazione residenziale nuova costruzione (80% SUL) - superficie richiesta	1.054,84	mq
	U destinazione residenziale di progetto (marciapiedi da asservire lato via Milano e lato rampa pubblica)	77,9	mq
	U destinazione residenziale da monetizzare	976,94	mq
	U destinazione ricettiva (60%SUL) - superficie richiesta	1.414,70	mq
	U destinazione ricettiva di progetto		mq
	U destinazione ricettiva da monetizzare	1.414,70	mq

2.2.1 Il progetto delle aree verdi

Per la descrizione sintetica del progetto delle aree verdi si fa riferimento alla relazione "*Progetto paesaggistico – Relazione descrittiva*" elaborato dallo Studio Laura Gatti di Milano, ripresa in maniera sintetica nel Cap. 9 – Verde, ecosistemi e paesaggio del presente Studio.

Il progetto intende inserirsi coerentemente all'interno del tessuto comunale, senza drastici cambi di registro e/o risultarne avulso. Per integrarsi non solo all'interno dell'attuale area ma del tessuto urbano il progetto prevede, dopo opportune analisi puntuali, di integrare alcuni individui arborei esistenti e di valorizzarli e integrarli in un nuovo sistema verde: una fascia, in grado di assolvere alla funzione di mitigazione visuale verso le residenze esterne al lotto. Così operando, le preesistenze arboree che già nel passato avevano la stessa funzione, verranno valorizzate e ritorneranno ad essere un elemento di paesaggio con un ruolo ben preciso.

Nell'intervento sono presenti inoltre degli spazi urbani di aggregazione che potranno essere liberamente vissuti non solo dagli ospiti ma anche dai fruitori dell'area che con il desiderio di soffermarsi e vivere appieno gli spazi aperti definiti dal progetto.

"In sintesi, gli interventi previsti hanno le seguenti definizioni:

a) rimozione di alberature ammalorate;

b) realizzazione di percorsi ed aree di sosta;

c) riqualificazione siepe perimetrale esistente;

d) nuove piantagioni arboree e arbustive. "

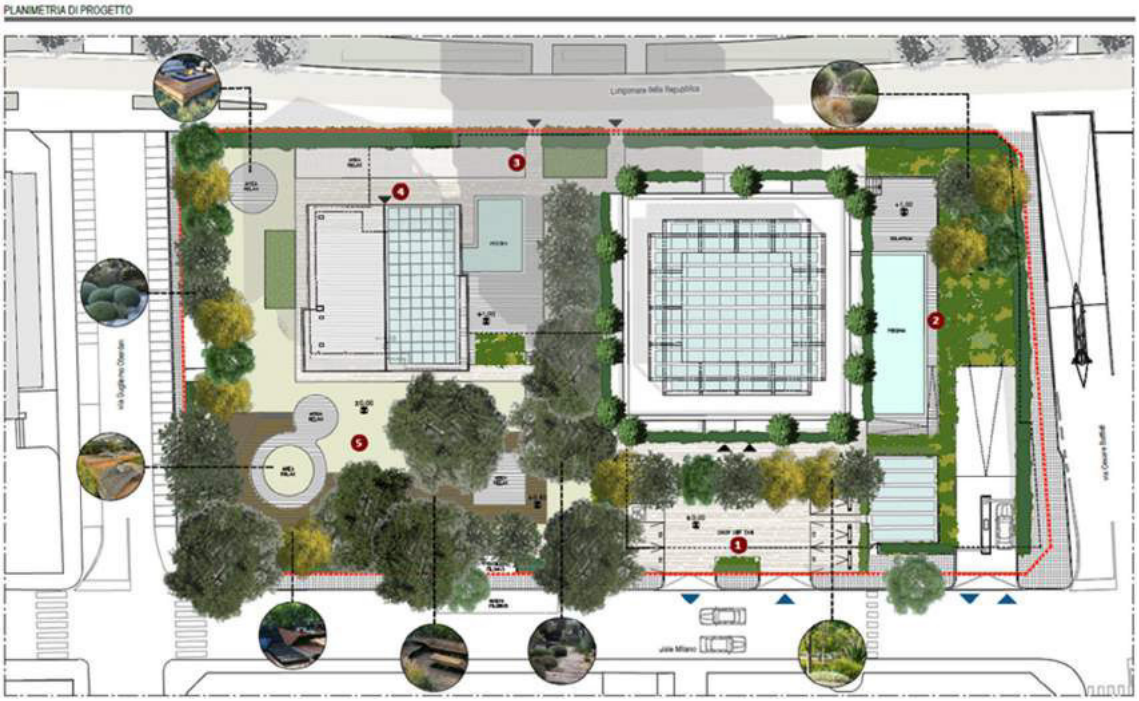
(…)

"I criteri generali su cui si basa il progetto sono:

- *costituzione di un sistema a verde unitario nel paesaggio urbano;*
- *impianti a verde di qualità con attenzione alla razionalizzazione delle operazioni manutentive future e contenimento dei relativi costi;*
- *ripristino e creazione di fasce di mitigazione e mascheramento;*
- *implementazione della funzione sociale e aggregativa nel paesaggio con la creazione di spazi verdi tematici per bambini e adulti;*

Il progetto prevede di realizzare strutture leggere, quali barriere visive, aree gioco organizzate che assicurino un utilizzo appropriato dell'area da parte dei visitatori."

Img. 2.7 – Viste tratte dalla Tav. Progetto del paesaggio - Stato di progetto – Layout funzionale e botanico dei giardini (Dott. Agr. Laura Gatti)



Di seguito la descrizione del progetto tratta dall'elaborato: Progetto del paesaggio - Stato di progetto – Layout funzionale e botanico dei giardini (Dott. Agr. Laura Gatti).

"Il layout funzionale del giardino della ex Villa Ernesta e del nuovo lotto a vocazione turistica si basa sul principio di ottimizzazione dello spazio aperto distribuendo le diverse vocazioni a seconda delle condizioni climatiche ed evitando di interferire con le preesistenze vegetazionali, ma al contrario riconoscendone le valenze ed operando per salvaguardarle.

1) Ingresso dell'albergo

Svolge funzioni di rappresentanza e deve consentire l'accesso veicolare in condizioni ordinarie e di emergenza. La quinta vegetale costituisce il filtro fra il drop off / parcheggio varcato il quale inizia una nuova esperienza visiva e sensoriale

2) Giardini dell'albergo

Caratterizzati da una molteplice varietà di tessiture e profumazioni, mantengono una uniformità nelle tonalità del verde scuro lucido e del glauco con accenti di colore tono su tono.

3) Ingresso alla SPA

L'ingresso pedonale principale viene trasferito verso mare a rimarcare il fatto che all'area non si accede con le auto. L'ingresso secondario da viale Oberdan viene chiuso e l'area fra la villa e il sedime stradale assume il ruolo di area di disimpegno di diverse funzioni, con un arredo ed un sistema di piantagioni leggeri in considerazione della presenza di servizi interrati.

4) Solarium

In generale, sulla prima linea del mare esposta ai venti freddi da est è difficile realizzare una

copertura vegetale consistente. Opportunamente, quindi, questa area avrà funzioni di ingresso principale e rappresentanza; essendo prevalentemente soleggiata, in questa area si realizzeranno piscina e solarium.

5) Relax al chiaro di luna

In questa area che si affaccia su viale Milano le piante esistenti hanno meno sofferto i danni legati ai venti freddi e salmastri e si presentano in discreto stato di conservazione. I pini e gli olivagni rappresenteranno l'ossatura di una zona destinata al relax e protetta dal traffico stradale da una doppia cortina arbustiva a formare una siepe da mantenere in forma libera.

La siepe esistente, formata da pittosporo e evonimo per lo più, verrà conservata e potenziata verso l'interno del giardino. Per salvaguardare gli esemplari di pino, di importanza rilevante proprio se osservati dalla pubblica via, si eviteranno scavi e movimenti di terra in area radicale, attraverso l'ottimizzazione del progetto impiantistico. Un sistema articolato di pavimentazioni sopraelevate in materiali naturali eviterà la costipazione dell'area di insidenza."

2.3 Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni

Ai sensi della Legge Regionale n. 15 del 30/07/2013 "Semplificazione della Disciplina edilizia" art. 51 comma 3-quinquies, nonché art. 37 – Tavola dei vincoli: comma 4 - della Nuova Legge Urbanistica regionale L. 24/2017, nella "*Valsat di ciascun strumento urbanistico o atto negoziale che stabilisca la localizzazione di opere o interventi in variante alla pianificazione è contenuto un apposito capitolo, denominato "verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato*."

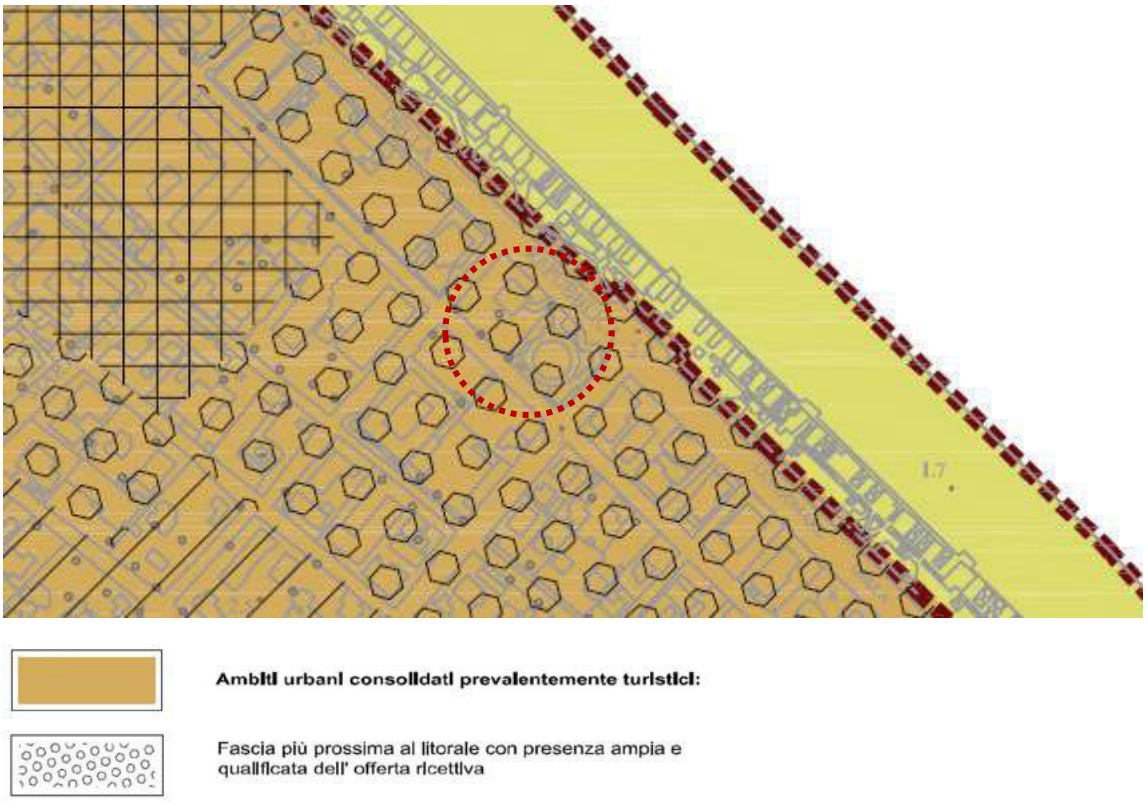
La Tavola dei vincoli, quale documento conoscitivo, è stata introdotta dalla LR 15/2013, con la finalità di "*assicurare la certezza della disciplina urbanistica e territoriale vigente e dei vincoli che gravano sul territorio e, conseguentemente, semplificare la presentazione e il controllo dei titoli edilizi e ogni altra attività di verifica della conformità degli interventi di trasformazione progettati"*.

Il PSC del Comune di Riccione è in vigore dal 23/05/2007, data di pubblicazione sul B.U.R. n° 63 del 23/05/2007. Gli elaborati che lo compongono sono i seguenti:

- Norme di attuazione;
- Tavola n. 1 del PSC: Tutele geologiche e idrogeologiche e aree di rispetto delle *infrastrutture ed attrezzature*: *individua le condizioni di vulnerabilità e i vincoli derivanti dalla pianificazione sovraordinata in materia di assetto geologico e idrogeologico; contiene inoltre i vincoli e le distanze di rispetto da osservare in relazione alla presenza di infrastrutture;*
- Tavola n. 2 del PSC Tutele dell'ambiente, del paesaggio e dei beni storico-culturali: *individua i diversi vincoli derivanti da norme di legge o piani sovraordinati, o individuati dal PSC in applicazione di direttive di piani sovraordinati;*
- Tavola n. 3 del PSC Ambiti territoriali e indicazioni progettuali: *riporta la suddivisione del territorio in ambiti a cui corrispondono differenti politiche e forme di intervento, nonché l'indicazione delle principali azioni progettuali riguardanti il sistema ambientale, il sistema della mobilità, il sistema insediativo;*
- Relazione di Valsat: *Espone la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale delle previsioni del Piano e le indicazioni per i monitoraggio degli effetti dell'attuazione.*

La tavola 3 del PSC classifica l'area di intervento entro gli "*Ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici*" (art. 4.3 NTA PSC), in particolare nella "*Fascia più prossima al litorale con presenza ampia e qualificata dell'offerta ricettiva*". Tali Ambiti costituiscono "*la città turistica, ossia i tessuti urbani collocati per la gran parte a mare della linea ferroviaria con forti presenze di strutture alberghiere, pubblici esercizi e residenze turistiche e altri servizi turistici. Questi ambiti comprendono in larga prevalenza aree già edificate, la relativa trama viaria, le dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive ed inoltre, le aree in corso di riqualificazione sulla base di Piani attuativi approvati e vigenti*".

Img. 2.8 – Stralcio Tav. 3 di PSC: Ambiti territoriali e indicazioni progettuali (area di intervento nel cerchio rosso)



Tra gli obiettivi per questi ambiti, ed in particolare per la "*Fascia più prossima al litorale con presenza ampia e qualificata dell'offerta ricettiva"* il PSC indica (art. 4.3 comma 2):

- "*mantenere e qualificare la ricettività alberghiera che deve restare in questa fascia la funzione dominante e caratterizzante e perseguire una qualificata integrazione fra il primo fronte costruito, le aree per la mobilità e l'arenile in raccordo con le previsioni del Piano dell'Arenile*;"

Ed inoltre:

- "*tutelare le ville, i giardini di pregio e gli altri immobili di pregio storico-culturale e testimoniale;*"

Risulta evidente la coerenza della proposta progettuale, che prevede la realizzazione di una struttura ricettiva/residenziale e la riqualificazione della Villa Ernesta (con attuazione della SPA collegata alla struttura ricettiva), con gli obiettivi della pianificazione urbanistica vigente per l'ambito di riferimento.

A nordest, oltre il lungomare della Repubblica, l'ambito confina con il Polo funzionale "*Arenile*".

Inoltre, il comune ha approvato con la Variante 2016 al RUE la "Tavola dei Vincoli", secondo il disposto della LR 24/2017 (ex art. 19 comma 3 bis LEGGE REGIONALE n.20 del 24 marzo 2000 s.m.i.):

Art. 37 Tavola dei vincoli: "*Allo scopo di favorire la conoscibilità e il coordinamento delle*

prescrizioni conformative del territorio e dei vincoli morfologici, paesaggistici, ambientali, storico- culturali e infrastrutturali che gravano sul territorio e di semplificare la presentazione e il controllo dei titoli edilizi e ogni altra attività di verifica di conformità degli interventi di trasformazione, i Comuni si dotano di un apposito strumento conoscitivo, denominato "tavola dei vincoli". In esso sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio, derivanti, oltre che dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, dalle leggi, dai piani generali o settoriali, ovvero dagli atti amministrativi di apposizione di vincoli di tutela. Tale atto è corredato da un elaborato, denominato "scheda dei vincoli", che riporta per ciascun vincolo o prescrizione, l'indicazione sintetica del suo contenuto e dell'atto da cui deriva."

Si riporta di seguito la disamina dei vincoli e delle tutele evidenziati nella "*Tavola dei Vincoli"*; i riferimenti normativi e gli effetti dei vincoli e delle tutele sono desunti dalla "*Scheda dei vincoli*" allegata al RUE.

In riferimento al Rischio Idrogeologico si specifica che il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del fiume Po (Distretto Idrografico Appennino settentrionale) è stato definitivamente approvato il 3 marzo 2016, con deliberazione n.2/2016; le Mappe della pericolosità degli elementi esposti e del rischio di alluvioni, erano state adottate dai Comitati Istituzionali delle Autorità di Bacino Nazionali il 23/12/2013, per poi essere definitivamente approvate in data 03/03/2016.

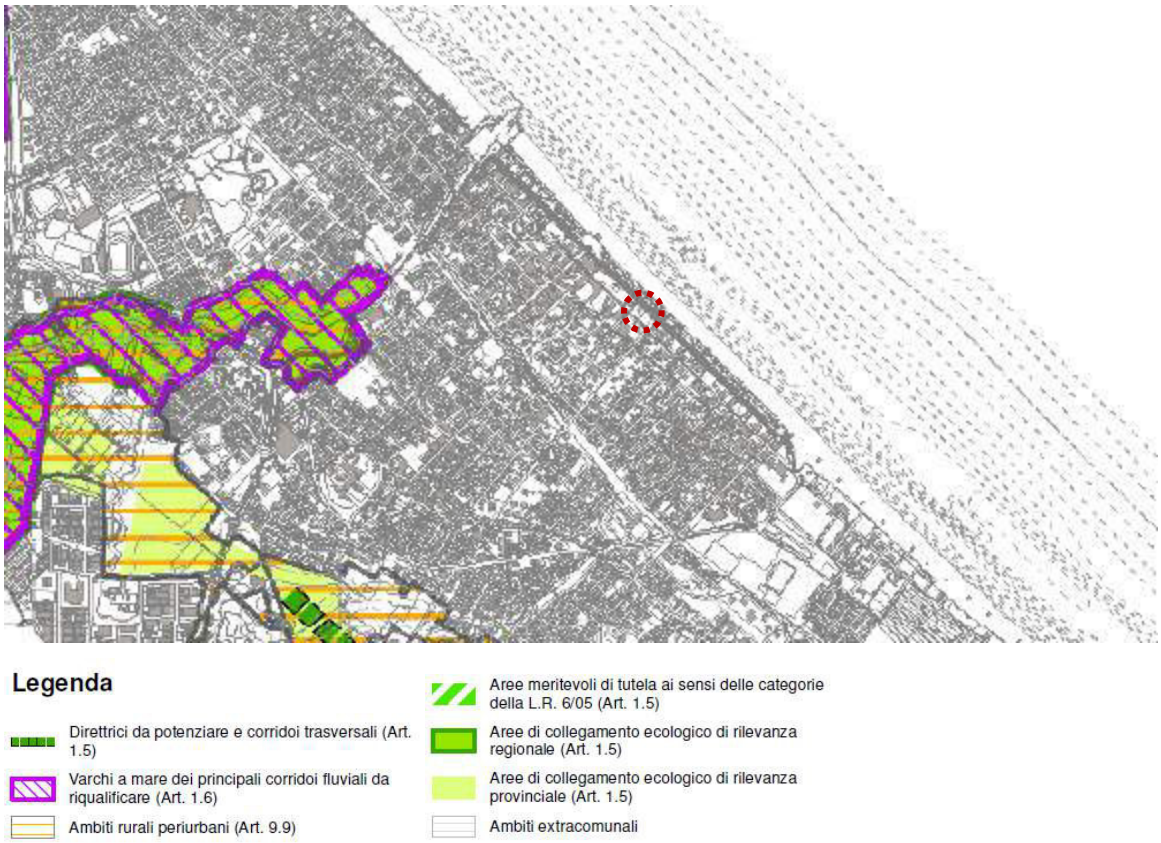
Con Del. n. 1 del 27 aprile 2016 del Comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino interregionale Marecchia - Conca, è stato adottato il "Progetto di Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) - Variante 2016" elaborata, tra le altre finalità, per le "*riedizioni con adattamenti agli ambiti già definiti nel PGRA delle fasce di pericolosità e ambiti di rischio fluviale*". Nell'ambito della Variante 2016, i riferimenti per la verifica di conformità sono dati dalle "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale dei Corsi d'acqua Naturali", le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica" e le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito costiero marino".

Le considerazioni sulla valutazione della pericolosità e del rischio sono esposte al Par. 1.3.3 PAI Bacino Marecchia Conca, nel Cap. 6. Suolo, sottosuolo e ambiente idrico del presente Studio e nell'elaborato "AO 00 o13 – Valutazione del rischio idraulico".

2.3.1 RUE comune Riccione - Tavola dei vincoli e Scheda dei vincoli

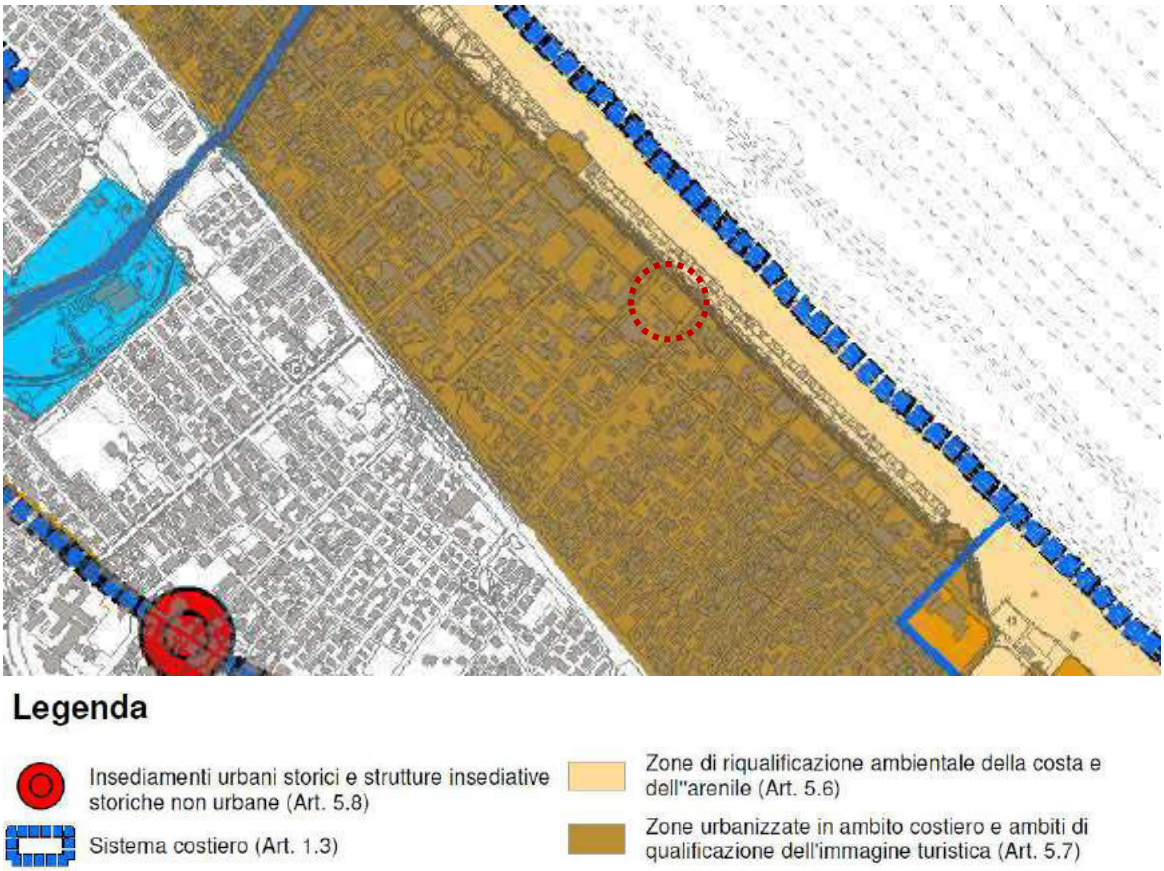
Di seguito viene esposta l'analisi sulla conformità rispetto ai vincoli e prescrizioni di legge relativi all'ambito di interesse, riportati nelle Tavole dei vincoli (Elaborati da n. TV001 a TV027) e nella "Scheda dei vincoli" approvata nel 2019 nell'ambito della Variante 2016 al RUE.

Img. 2.9 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV001 – PTCP: Vincoli e prescrizioni della Tav. A (area di intervento nel cerchio rosso)



La tavola non evidenzia vincoli o prescrizioni per l'area in oggetto.

Img. 2.10 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV002 – PTCP: Vincoli e prescrizioni della Tav. B (area di intervento nel cerchio rosso)



L'area di intervento ricade entro la perimetrazione delle "*Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica*" (Art. 5.7)

Si tratta di Ambiti di disciplina degli interventi nelle zone urbanizzate in ambito costiero, nonché in ambiti di qualificazione dell'immagine turistica quali aree di frangia contigue alle precedenti.

L'art. 5.7 "*Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica*" del PTCP definisce le zone urbanizzate in ambito costiero quali "*aree caratterizzate da un'elevata densità edificatoria con prevalenza di strutture non connesse alla residenza stabile e da un'insufficiente dotazione di standard urbani collegabili alle attività di fruizione turistica",* nonché "*ambiti di qualificazione dell'immagine turistica quali aree di frangia contigue alle precedenti."*

Secondo il comma 2 "*Le trasformazioni consentite nelle zone di cui al presente articolo devono garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:*

a) riduzione della occupazione delle aree;

b) valorizzazione delle aree libere residue come elementi strategici per la qualificazione del tessuto edificato esistente e per un globale miglioramento della qualità urbana;

c) diversificazione degli usi e delle funzioni;

d) realizzazione delle dotazioni territoriali di cui al Capo A-V della LR 20/2000;

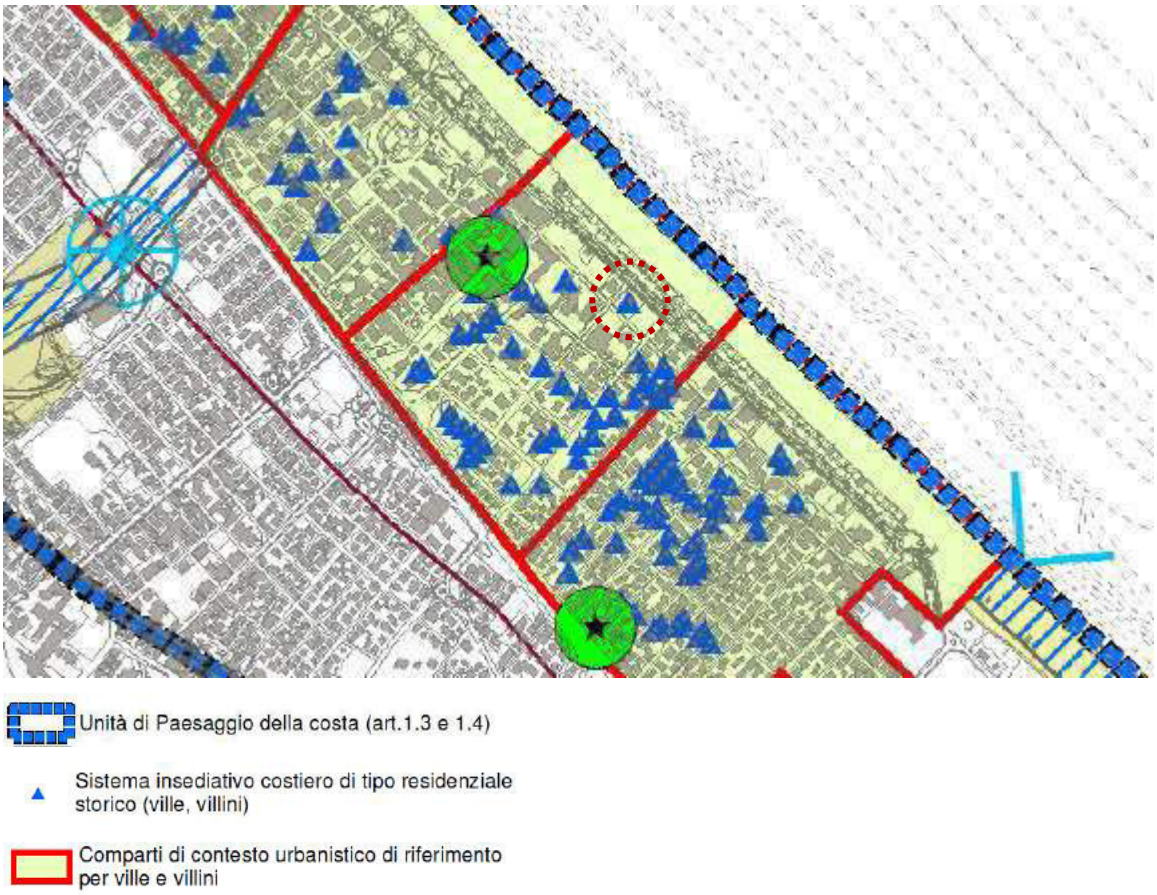
e) realizzazione di spazi e di percorsi pedonali in continuità con le aree di pertinenza dell'arenile e con il sistema ambientale di penetrazione con l'entroterra."

Inoltre: "*nelle aree di cui al presente articolo è da incentivare l'accorpamento degli edifici a destinazione ricettiva-turistica finalizzato al recupero ed incremento di spazi comuni di soggiorno all'aperto, verde privato, servizi di pubblico interesse e/o pubblici all'interno di progetti di riqualificazione del tessuto urbano*."

Si ritiene che la proposta progettuale, che contiene quanto possibile le superfici "artificializzate", ad esempio prevedendo verde pensile su alcune porzioni del parcheggio interrato, prevede funzioni diversificate (residenza e ricettivo) e coerenti con l'ambito territoriale in cui si inserisce, realizza percorsi in continuità con le aree di pertinenza dell'arenile (collegamenti con il Lungomare della Repubblica), realizza un volume accentrato e sviluppato in verticale liberando spazi per la socialità all'aperto e verde privato, riqualificando un'area attualmente degradata, sia coerente con la direttiva del PTCP.

Tali ambiti sono soggetti alla disciplina di PSC riguardante gli interventi degli ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici e di riqualificazione.

Img. 2.11 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV003 – PTCP: Vincoli e prescrizioni della Tav. C (area di intervento nel cerchio rosso)



L'ambito di intervento ricade entro la perimetrazione dell'"*Unità di paesaggio della co*sta[1]" del PTCP: tale perimetro individua (art. 1.3) il Sistema costiero (Unità di paesaggio della costa) quale "*porzione di territorio che (per genesi o per tipo di fruizione) mantiene un rapporto ed è influenzata dal mare e la cui delimitazione si attesta su elementi naturali ove esistenti e in corrispondenza della costruzione urbana consolidata della costa*."

Il comma 4 definisce indirizzi per il riordino del sistema insediativo costiero e per il controllo delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie; in particolare il punto c) indica che "*deve essere promosso e favorito il recupero dei complessi edilizi meritevoli di tutela, in special modo delle colonie marine ed i loro spazi liberi di pertinenza, con la definizione di destinazioni d'uso che privilegino le attività culturali e per il tempo libero, ed il recupero e conservazione degli edifici e dei contesti urbani delle prime residenze turistiche(ville villini e loro aggregati urbani)."*

[1] Art. 1.4 PTCP: "*Le unità di paesaggio e le sub-unità di paesaggio sono insiemi territoriali coerenti e identificabili secondo criteri specifici di omogeneità, originalità, tipicità, valore storico–culturale e qualità paesistico e ambientale così come descritto nel Quadro conoscitivo – Sistema ambientale*. (…) *In particolare devono essere perseguiti il mantenimento, la tutela e la valorizzazione dei caratteri e degli elementi componenti distintivi dei valori ambientali, paesaggistici, storico testimoniali e percettivi di ciascuna Unità e Sub unità di paesaggio così come evidenziati nel Quadro conoscitivo."*

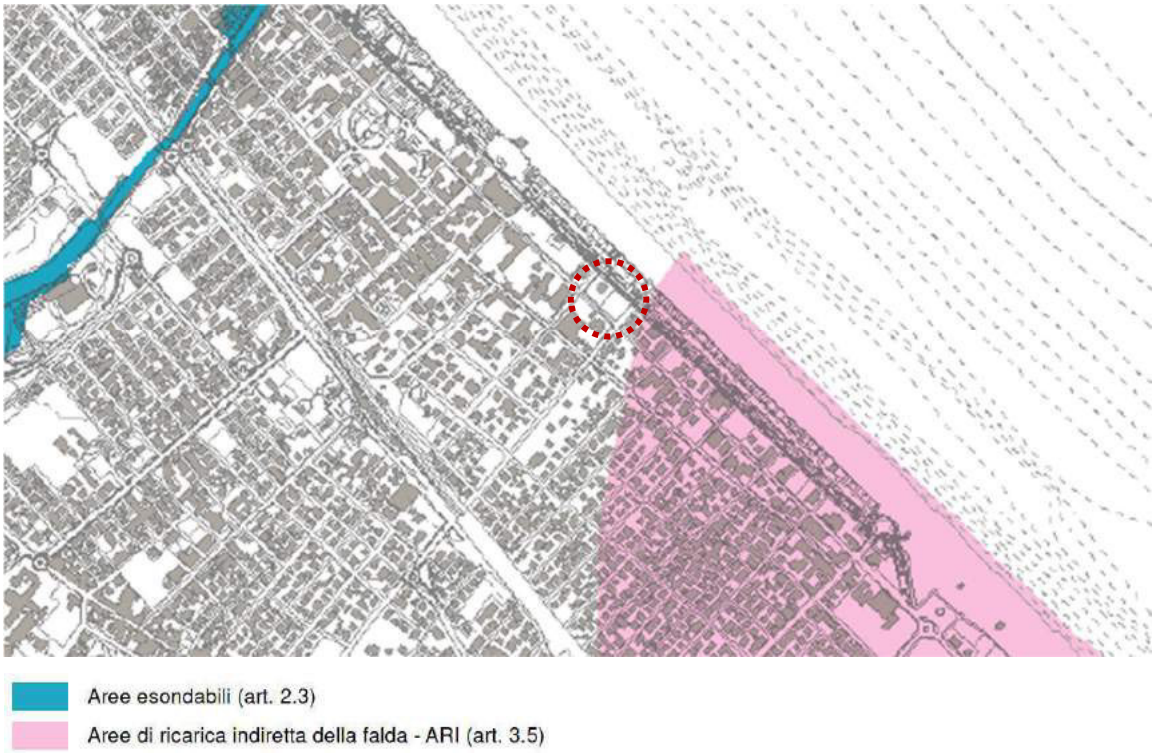
La proposta progettuale, che prevede il recupero e riqualificazione della Villa Ernesta appare coerente con la norma.

Villa Ernesta è identificata come parte del "*Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini)"*: il PTCP all'art. 5.9 disciplina la "*Tutela Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini)".* Inoltre, è identificato il "*Comparto di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini*" (art. 5.9 PTCP) riferito a Villa Ernesta.

Secondo l'art. 5.9 per "*il Sistema insediativo costiero storico delle prime residenze turistiche (ville e villini, ospizi e colonie)*" e relative pertinenze "*devono essere preservati e ripristinati i caratteri identitari originali e le tipologie insediative storiche con riferimento agli aspetti edilizi, urbanistici e di inserimento ambientale*."

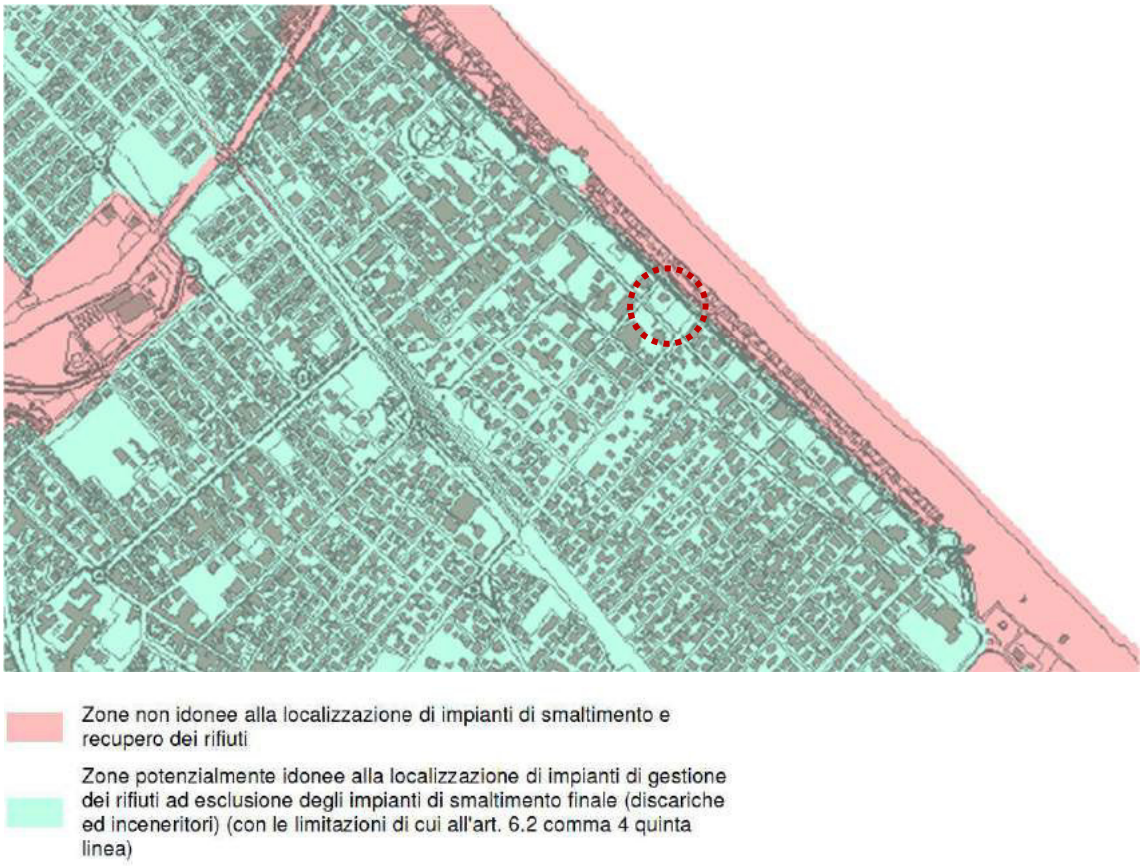
La proposta progettuale, che prevede il mantenimento di Villa Ernesta nei suoi caratteri architettonici esteriori principali, ovvero il consolidamento e il mantenimento dei due prospetti principali lato mare e fronte via Milano, ed il recupero del giardino storico annesso alla villa stessa, appare coerente con la norma.

Img. 2.12 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV004 – PTCP: Vincoli e prescrizioni della Tav. D (area di intervento nel cerchio rosso)



La tavola non evidenzia vincoli o prescrizioni per l'area in oggetto.

Img. 2.13 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV005 – PTCP: Vincoli e prescrizioni della Tav. E (area di intervento nel cerchio rosso)



La Provincia elabora il Piano di settore denominato "Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti" (PPGR) ai sensi dell'art. 128 della LR 21 aprile 1999, n.3 e successive modificazioni nonché della LR 12 luglio 1994, n.27 e successive modificazioni. Il PPGR è elaborato dalla Provincia nei rispetto degli obiettivi generali ed indirizzi espressi nella Relazione generale del PTCP.

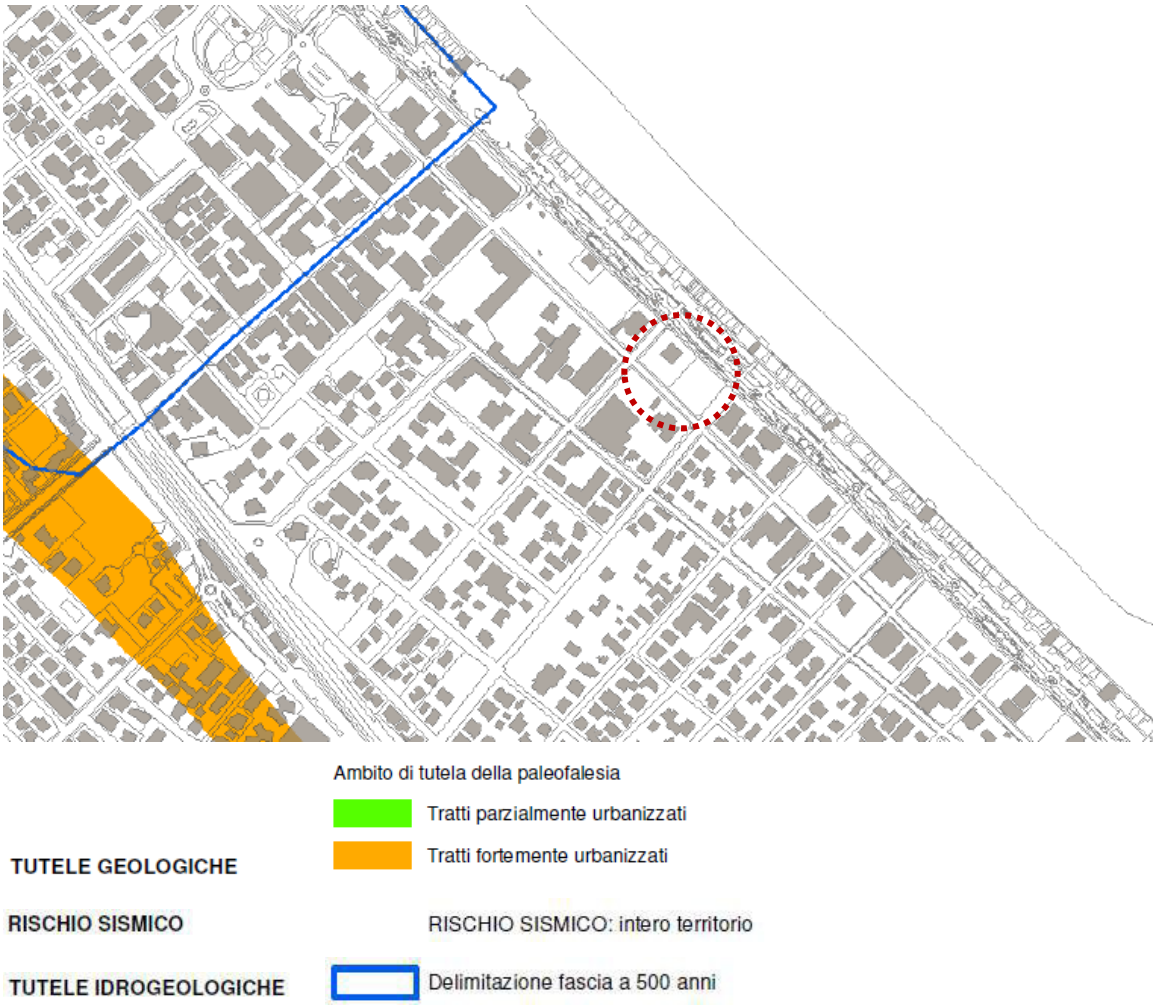
Il PTCP individua nella Tavola E:

- l'insieme delle aree nelle quali è vietata la realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani e/o speciali;
- l'insieme delle aree nelle quali è vietata esclusivamente la realizzazione di impianti di smaltimento finale (discariche e inceneritori) di rifiuti urbani e/o speciali.

L'ambito di intervento ricade entro la perimetrazione delle *"Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con le limitazioni di cui all'art. 6.2 comma 4, quinta linea) smaltimento e recupero dei rifiuti."*

La proposta progettuale prevede la realizzazione di una struttura ricettiva/residenziale e la riqualificazione della Villa Ernesta (con attuazione della SPA collegata alla struttura ricettiva) e non risulta in contrasto con la disciplina descritta.

Img. 2.14 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV006 – PSC - Tav. 1a: Tutele geologiche, rischio sismico, tutele idrogeologiche (area di intervento nel cerchio rosso)

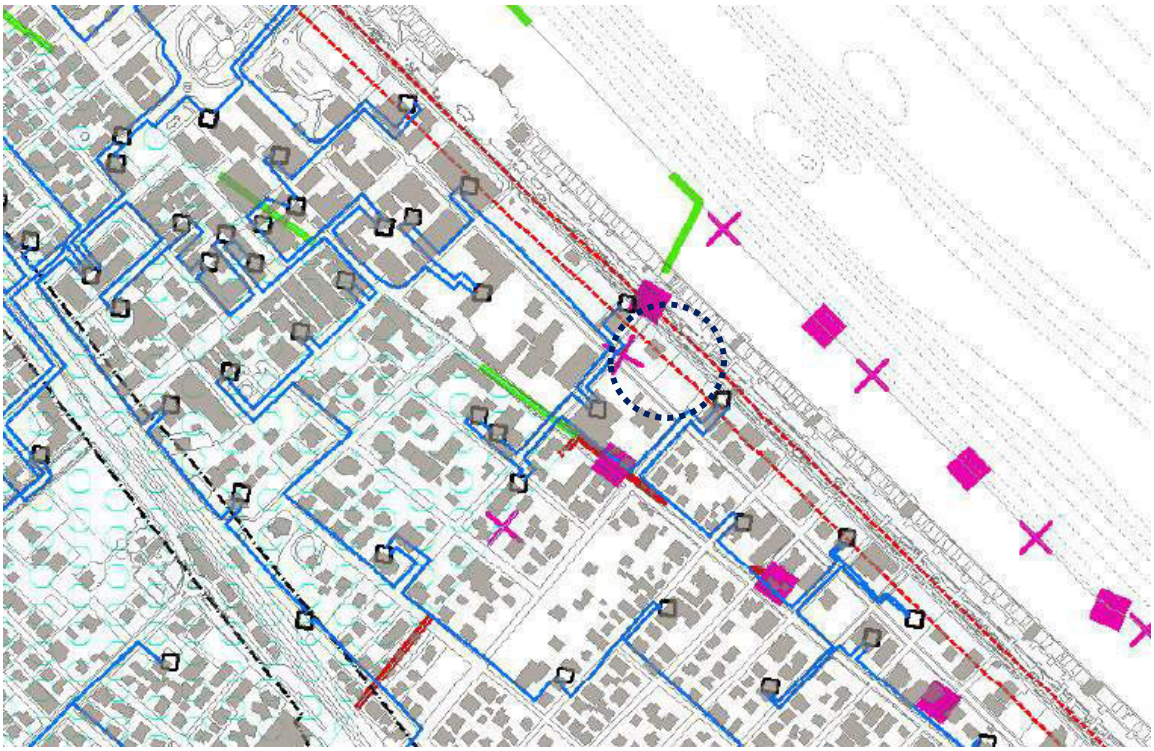


Il Il PSC riporta, nella Tav. n. 1 le aree interessate da particolari caratteristiche di rischio sismico. La Tavola TV006 riprende il PSC e riporta l'individuazione del territorio comunale in Zona 2: Sismicità media, effettuata dal PSC in applicazione dell'OPCM n. 3724/2003.

Secondo l'art. 2.5 del PSC "*Alle aree di cui al presente articolo ed in generale a tutto il territorio comunale si applicano tutte le norme nazionali in materia ed in particolare quelle regionali quali le L.R. 19 giugno 1984, n. 35 e s. m. e i., L.R. 25 novembre 2002, n. 31 e s. m. e i. e L.R. 14 aprile 2004, n. 7.*"

Non risultano interferite altre perimetrazioni.

Img. 2.15 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV007 – PSC - Tav. 1b: Fasce di rispetto delle infrastrutture della mobilità; fasce di rispetto dalle infrastrutture tecnologiche ed attrezzature; rispetti da impianti fissi per il trasporto e la distribuzione di energia elettrica e per le telecomunicazioni; reticolo idrografico secondario (area di intervento nel cerchio blu)



Ambiti demaniali marittimi

- Zona di 30 ml. di larghezza dal limite del Demanio Marittimo - art. 55 C.d.N.;

Ambito Aeroportuale

Limite delle aree nelle altre direzioni diverse da quelle di atterraggio comprese tra 300 metri e 3 Km dal perimetro dell'Aeroporto

AMBITO AEROPORTUALE: Limite delle aree nelle altre direzioni diverse da quelle di atterraggio comprese tra 3 Km e 5 Km dal perimetro dell'Aeroporto

Limite delle aree intorno all'areoporto militare comprese tra 3 Km e 7.5 Km dal perimetro dell'Aeroporto;

RISPETTI DA IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO E LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA E PER LE TELECOMUNICAZIONI:

ELETTRODOTTI: Impianti da 132 kV

ELETTRODOTTI: impianti inferiori a 132 kV;

Una porzione dell'ambito di intervento, prossima al Lungomare della Repubblica, ricade nella perimetrazione della "*Zona della profondità di 30 metri dal Demanio Marittimo entro la quale l'esecuzione di nuove opere è sottoposta ad autorizzazione da parte dell'autorità preposta*". La norma di riferimento è il R.D. n.327/1942, Codice della Navigazione, Art. 55. Si tratta di Aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale, in relazione agli interessi della sicurezza dello stato e alle esigenze della navigazione marittima, sulle quali la competenza di funzioni amministrative resta in capo allo stato, ai sensi dell'art. 59 del DPR 24/07/1977 n. 616.

Inoltre, nella Tav. 1 del PSC ripresa in TV007 è individuato il perimetro dell'ambito aeroportuale dell'Aeroporto di Rimini, nonché le zone del territorio comunale interessate dalle direzioni di atterraggio e dalle altre direzioni soggette a limitazioni in materia di ostacoli alla navigazione (artt. 714, 714 bis, 715, 715 bis e 715 ter, c. d. n. come modificati, sostituiti o introdotti dalla L. 58/1963). Sono individuate in particolare:

- *Zona "A" : aree sulla direttrice di atterraggio comprese tra 300 metri e 3 Km dal perimetro dell'Aeroporto;*
- *Zona "B" :aree sulla direttrice di atterraggio fino a 300 metri dal perimetro dell'Aeroporto;*
- *Zona "C": aree nelle altre direzioni fino a 300 metri dal perimetro dell'Aeroporto;*
- *Limite delle aree nelle altre direzioni diverse da quelle di atterraggio comprese tra 300 metri e 3 Km. dal perimetro dell'Aeroporto.*

L'ambito ricade nelle seguenti perimetrazioni:

- Aree comprese tra 3 e 7,5 Km dal perimetro dell'aeroporto militare soggette a limitazioni in materia di ostacoli alla navigazione aerea. (N. B. Le disposizioni di cui all'Art. 715bis, previgenti, sono state modificate, abrogate, riformulate o sostituite, dall'art. 3 del D. Lgs. n. 96/2005 e s.m.). Il riferimento normativo è il R.D. n. 327/1942, Codice della Navigazione, Art. 715bis, previgente; D. Lgs. n. 96/2005, ripresi nel PSC, Norme di Attuazione Art. 3.13 comma 9 e nel RUE, Norme Art. 3.4.6.
- Aree ricadenti nelle direzioni di atterraggio soggette alle limitazioni in materia di ostacoli alla navigazione aerea. (N.B. Le disposizioni di cui agli Art. 715 e 715bis, previgenti, del C.d.N. sono state modificate, abrogate, riformulate o sostituite, dall'art. 3 del D. Lgs. n. 96/2005 e s.m.). Il riferimento normativo è il R.D. n. 327/1942, Codice della Navigazione, Art. 715 e 715bis, previgenti; D. Lgs. n. 96/2005 e s. m., ripresi nel PSC, Norme di Attuazione Art. 3.13 comma 9 e nel RUE, Norme Art. 3.4.6.

In prossimità dell'abito di intervento sono presenti reti per la distribuzione dell'energia elettrica, che generano fasce di attenzione per l'edificazione: in particolare di evidenzia la presenza di "*impianti inferiori a 132 kV*" (art. 3.13 comma 3 PSC). La disamina della compatibilità rispetto a tali impianti è svolta nel Cap. 7 campi elettromagnetici cui si rimanda; trattandosi di linee interrate, non si riscontrano particolari criticità, salva la verifica in fase di progettazione definitiva del rispetto delle distanze dalle sorgenti all'interno dell'area.

Img. 2.16 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV008 – PSC - Tav. 2a: Tutele di beni ambientali e paesaggistici (area di intervento nel cerchio blu)

Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (art. 24 del PTCP);

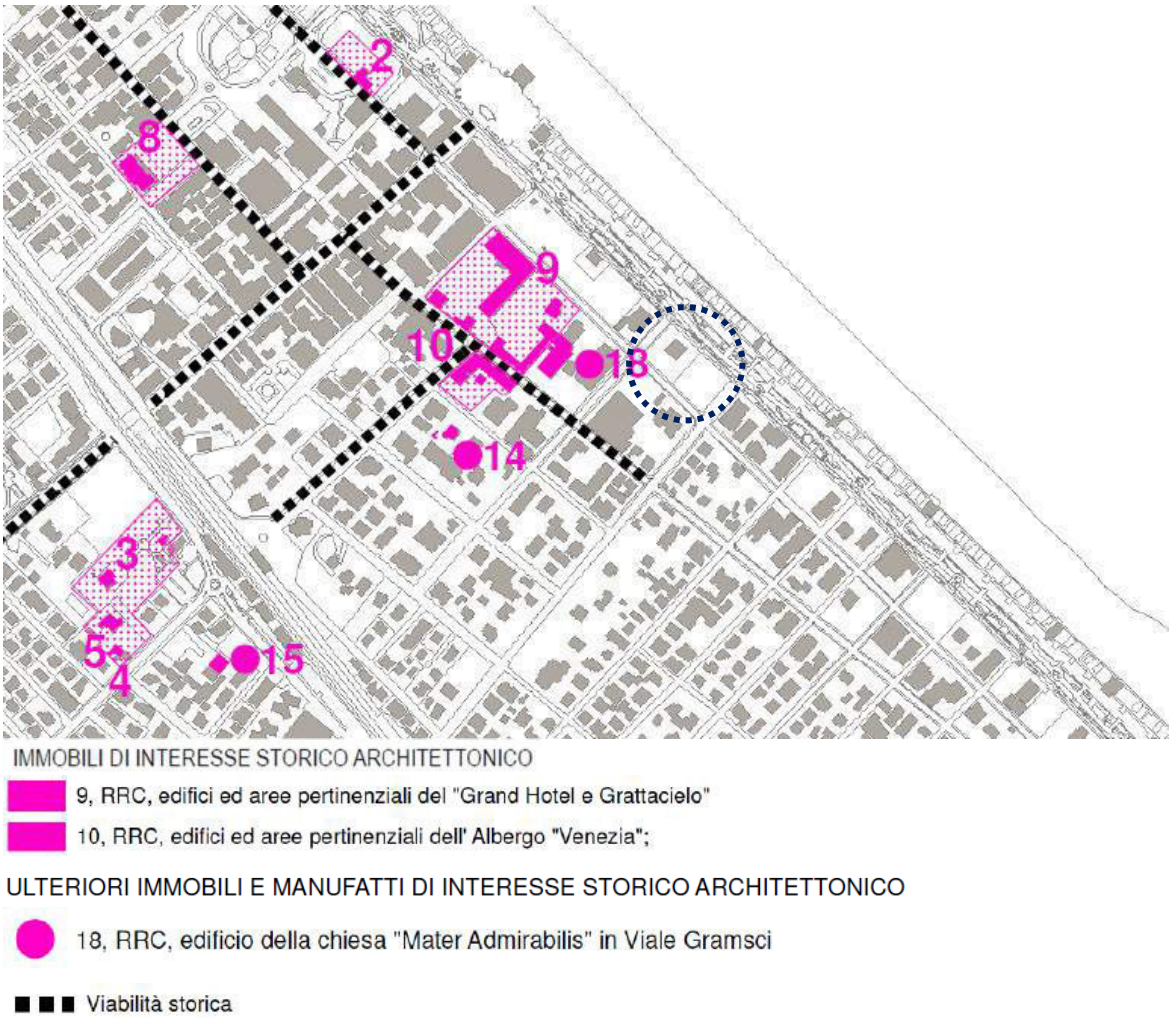
Zone urbanizzate in ambito costiero (art. 25 del PTCP);

Individuazione delle aree comprese negli ambiti di cui all'art. 142, comma 1, lettere a) e c) soggette a tutela:

aree comprese negli ambiti di cui all'art. 142, comma 1, lettere a) (300 metri dalla linea di battigia);

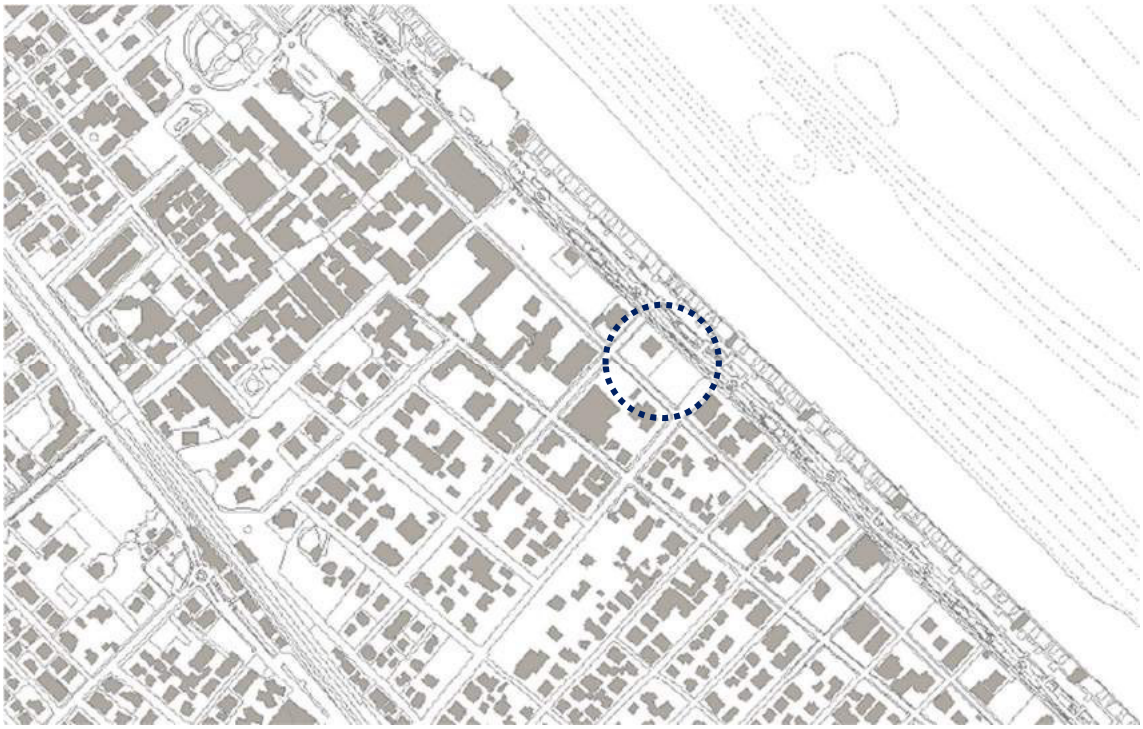
L'ambito di intervento ricade entro la perimetrazione delle "Zone urbanizzate in ambito costiero" (art. 5.7 del PTCP) la cui disciplina è già stata analizzata con la relativa Tav. B di PTCP.

Img. 2.17 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV009 – PSC - Tav. 2b: Tutele di beni storico-culturali (area di intervento nel cerchio blu)



Nell'area di intervento non è identificato nessun Bene di interesse storico culturale.

Img. 2.18 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV010 – PSC - Tav. 3: Città delle colonie - Centro storico (area di intervento nel cerchio blu)



L'ambito di intervento non ricade né nel Centro storico né nella Città delle colonie.

Img. 2.19 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV011 – RUE 2008 – Prescrizioni e vincoli (area di intervento nel cerchio blu)

La Tavola evidenzia la presenza nell'area oggetto di intervento di immobili (Villa Ernesta e sue pertinenze) che presentano interesse storico architettonico e di pregio storico culturale e testimoniale, oggetto della disciplina di tutela del RUE.

Img. 2.20 – Stralcio Tavola 1F del RUE (coordinato 2018) – Articolazione degli ambiti urbani in zone e trasformazioni territoriali (area di intervento con perimetro rosso)

Come visibile dallo stralcio riportato:

- l'area di villa Ernesta è classificata come *Act3 - Zona turistica del litorale* (art. 4.3.1 RUE - Articolazione degli ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici) – *tipo A - Unità edilizie a prevalente destinazione residenziale* (art. 4.3.2 RUE);
- l'area dell'ex Delphinarium è classificata come *Act3 - Zona turistica del litorale - tipo B - Unità edilizie a prevalente destinazione alberghiera*;
- l'edificio di villa Ernesta è classificato tra gli Immobili di pregio storico-culturale e testimoniale: secondo l'Art. 2.17 - *Categorie di tutela e relative finalità e modalità di intervento* la *Sottocategoria 2.2* cui appartiene comprende "*le unità edilizie in mediocre stato di conservazione ed in carenza di elementi architettonici ed artistici di pregio, che fanno tuttavia parte integrante del patrimonio edilizio storico".*
  Gli interventi previsti dovranno tenere conto della disciplina specifica definita dal RUE.
- L'area di pertinenza della villa è perimetrata come "*Giardino di pertinenza*" – art. 2.18 RUE: i giardini di pertinenza degli edifici sono quegli spazi adibiti a verde che pur non presentando particolari caratteri di valore storico-ambientale, contribuiscono allo standard qualitativo della città nel suo insieme e dello specifico ambito di insediamento.
  Gli interventi previsti dovranno tenere conto della disciplina specifica definita dagli art. 2.17 e 18: la scelta di conservare Villa Ernesta nei suoi caratteri architettonici esteriori principali, ovvero il consolidamento e il mantenimento dei due prospetti principali lato mare e fronte via Milano, ed il recupero del giardino storico annesso alla villa stessa, persegue le prescrizioni contenute nel Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Riccione Art. 2.17, commi 17 e 18, che escludono interventi di totale demolizione.
  Si ricorda inoltre il comma 4 dell'art. 2.18 del RUE:
  "*Nell'ambito dei giardini di cui al presente comma deve essere garantita la conservazione dell'uso attuale e la valorizzazione dell'impianto del verde. A tal fine è consentito modificare l'attuale impianto del giardino purché non sia modificata la quantità di superficie permeabile preesistente (SP).*"
  In merito si evidenzia che il progetto prevede un'occupazione al suolo dei volumi costruiti di circa 764 mq, su una superficie complessiva del lotto di circa 3.402 mq, con un'incidenza del 22%. Le aree verdi previste si estendono per circa 1.418 mq, di cui più di 1.112 mq filtranti, mentre la restante superficie verrà in parte pavimentata con materiali filtranti per la realizzazione di percorsi e accessi e in parte verrà utilizzata per la realizzazione di una piscina a servizio della struttura ricettiva.

Img. 2.21 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV012 – PSC QC: Aree tutelate: D. Lgs. n. 42/2004 art. 142, c. 1, lett. a) e c) (area di intervento nel cerchio blu)

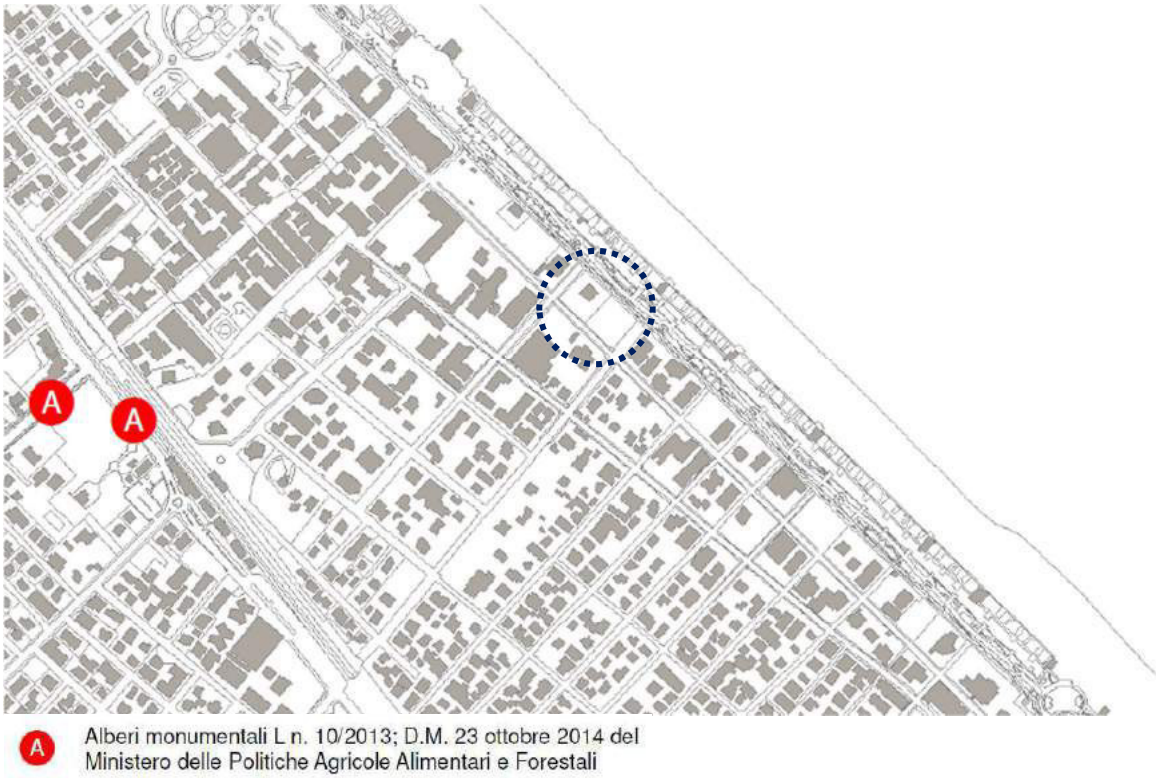
Comma 1, lett. c) dell' art. 142 – Aree tutelate per legge - del D.Lgs. 22/01/2004 n° 42 Parte terza - Titolo Primo, fermo restando l'eventuale applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 dello stesso art. 142 (casi di disapplicazione delle disposizioni

i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia

territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia

L'ambito di intervento ricade entro la perimetrazione delle aree tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera a): "*territori costieri, compresi in una fascia di profondità di 300 m dalla battigia*". Nell'area vige la disciplina di cui al D. Lgs. 42/2004 art. 142 commi 1, 2, 3 e 4, e quanto riportato nell' Art. 2.12 - *Aree soggette a vincolo paesaggistico* del RUE.

Img. 2.22 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV013 – PSC QC: Tutela del patrimonio paesaggistico: Aree di riequilibrio ecologico; Alberi monumentali (area di intervento nel cerchio blu)



L'ambito di intervento non è interessato da nessun elemento di tutela.

Img. 2.23 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV014 – PTCP v.2012 - Quadro Conoscitivo: Carta Forestale (area di intervento nel cerchio blu)

Sistema forestale boschivo

L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.24 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV015 – Carta Unica dei criteri generali di localizzazione degli impianti fotovoltaici: Localizzazione degli impianti fotovoltaici (area di intervento nel cerchio blu)

CARTA UNICA DEI CRITERI GENERALI DI LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI FOTOVOLTAICI

Aree non idonee all'installazione di impianti fotovoltaici con moduli ubicati al suolo

Aree idonee all'installazione di impianti fotovoltaici con moduli ubicati al suolo:

B3

B1

B5

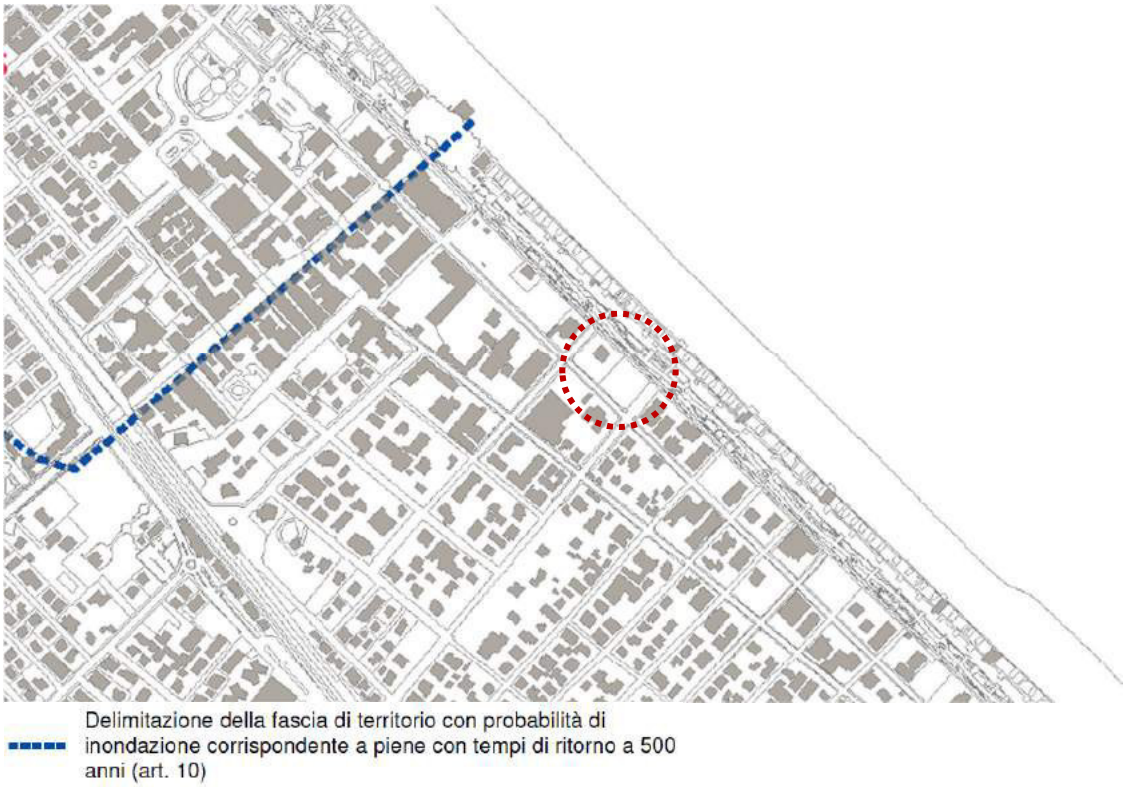
B2

L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.25 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV016 – MIBACT - Patrimonio Culturale dell'Emilia Romagna: Beni Culturali: D.lgs. n.490/1999 – Titolo I; D.lgs. n. 42/2004 Artt. 10,12 e 13 (area di intervento nel cerchio blu)

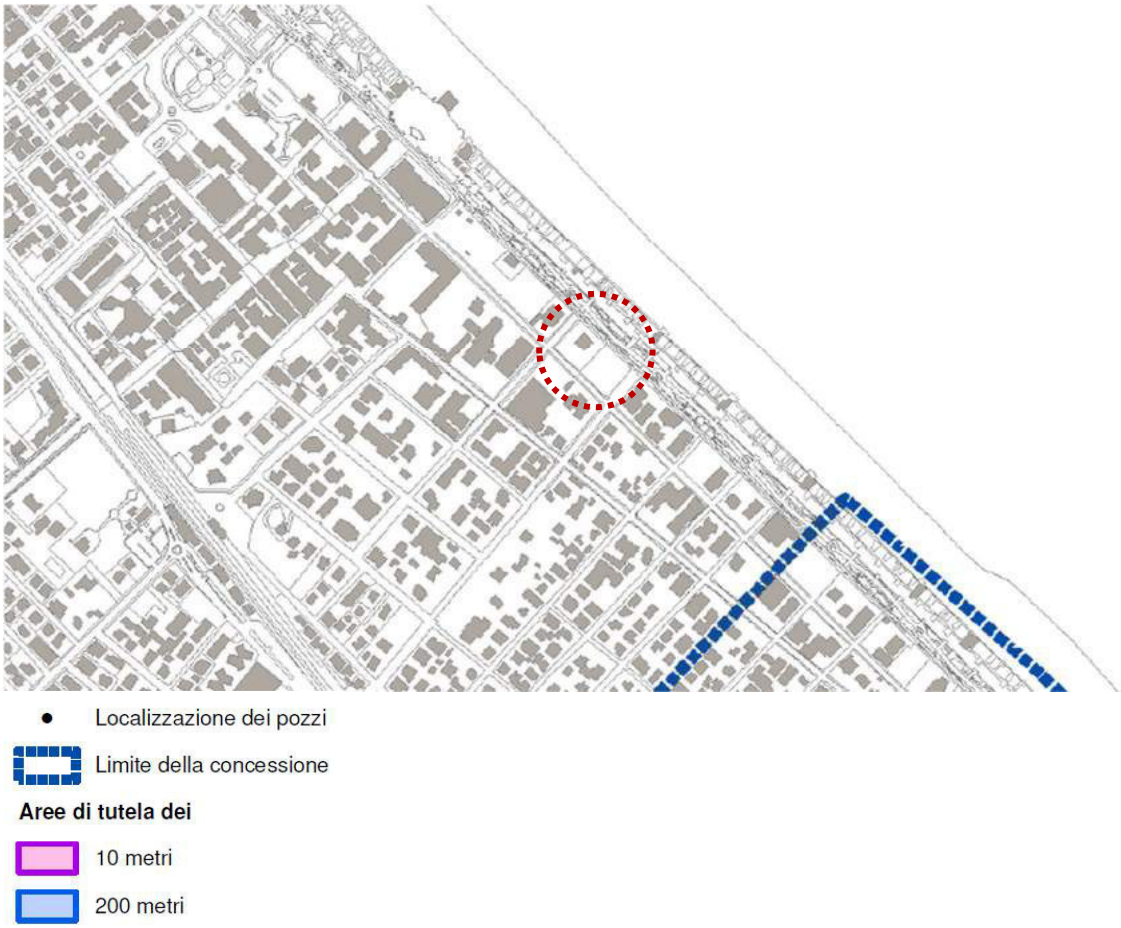
L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.26 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV017 – Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI): Rischio idraulico; Aree in dissesto idrogeologico (area di intervento nel cerchio rosso)



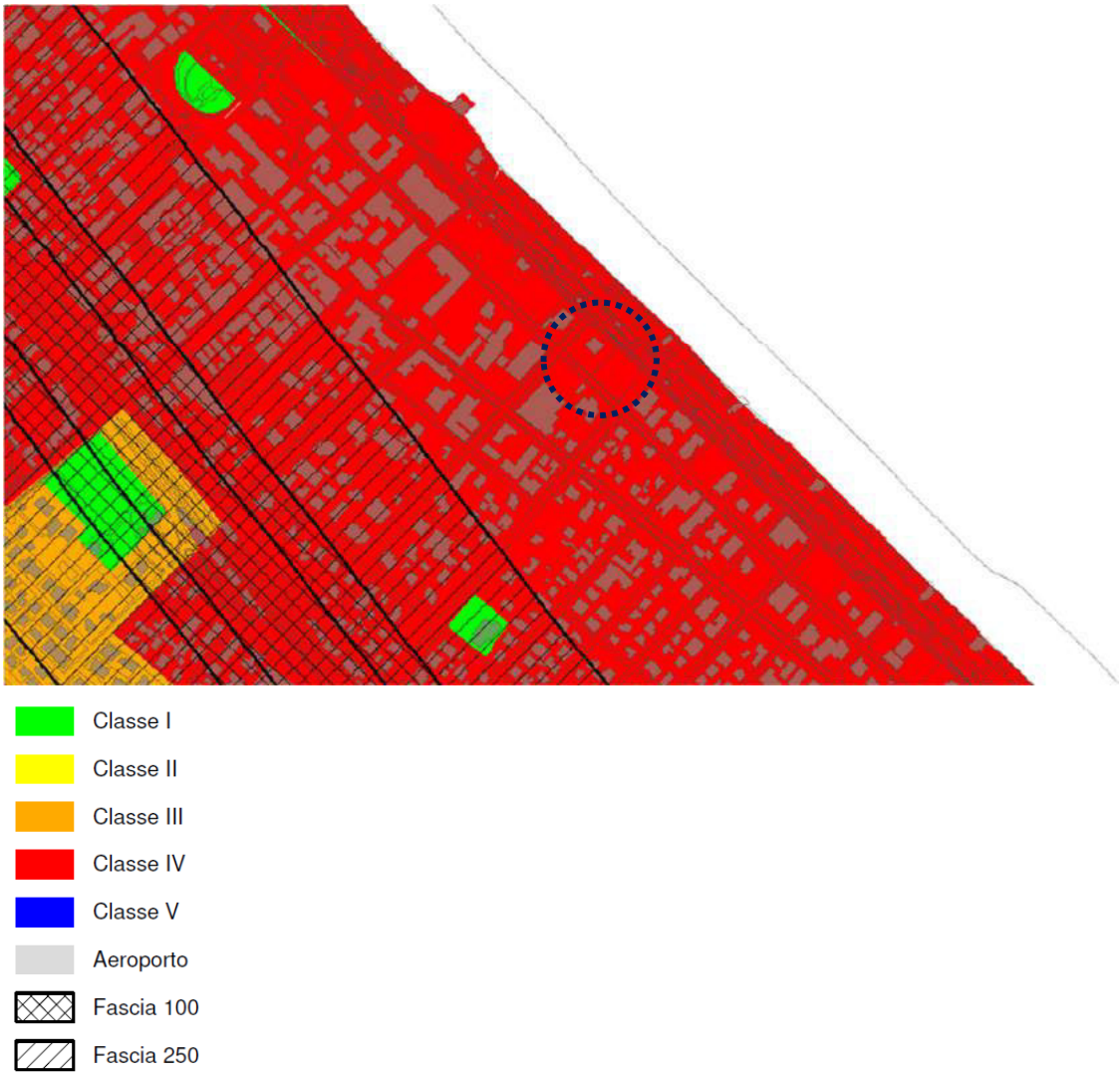
L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.27 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV018 – Tutela del sistema delle acque pubbliche superficiali e sotterranee: Acque sotterranee minerali (area di intervento nel cerchio rosso)



L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.28 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV019 – Sostenibilità degli insediamenti: Piano Comunale di Classificazione Acustica (area di intervento nel cerchio blu)

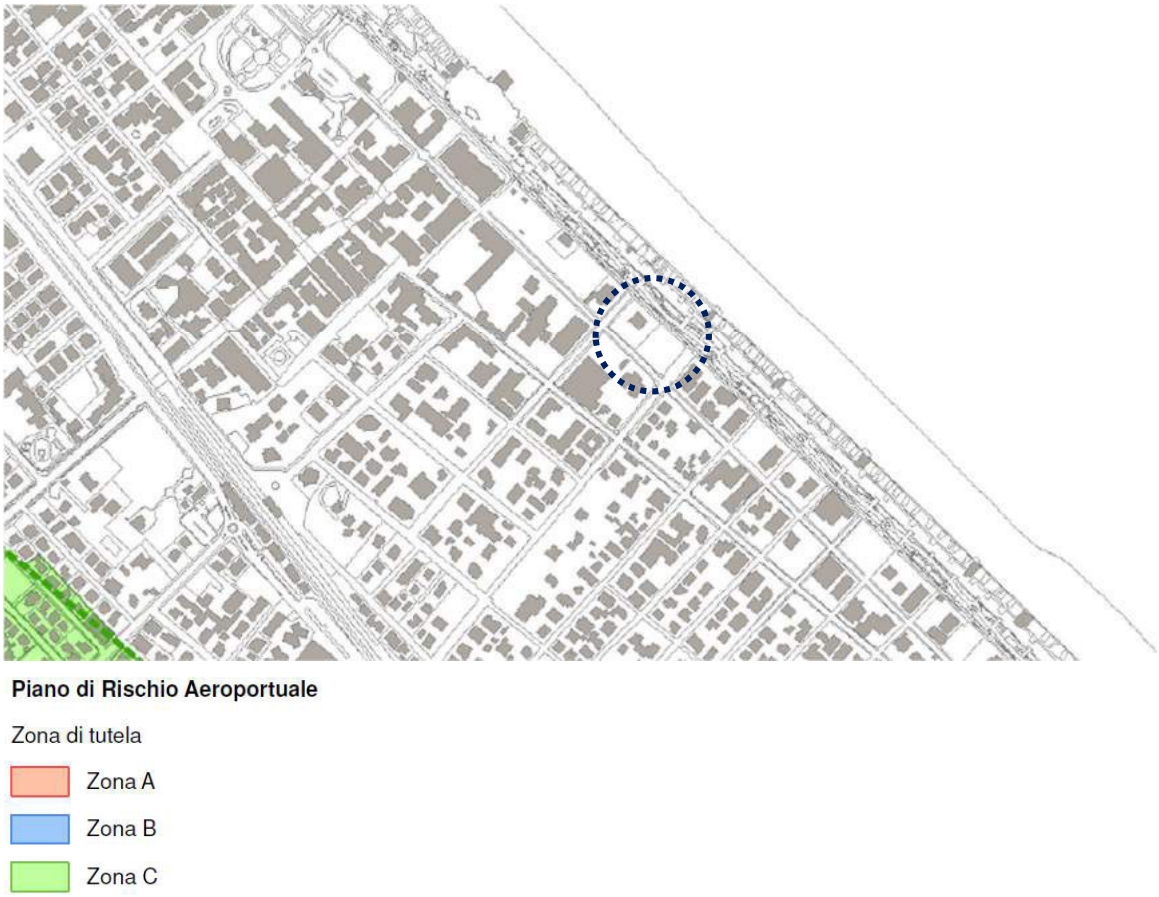


L'ambito di intervento si trova in IV classe acustica. La compatibilità acustica della trasformazione è analizzata al Cap. 4 Inquinamento acustico, cui si rimanda.

Img. 2.29 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV020 – Fasce di rispetto delle infrastrutture della mobilità: Fasce di rispetto stradale; Fasce di rispetto stradale di nuovi tratti di strade realizzate; Corridoio di salvaguardia per l'attuabilità della nuova "S.S. 16 (area di intervento nel cerchio blu)

L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

Img. 2.30 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV023 – Rischio connesso all'attività' aerea e tutela del territorio - Piano di Rischio Aeroportuale (area di intervento nel cerchio blu)



L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

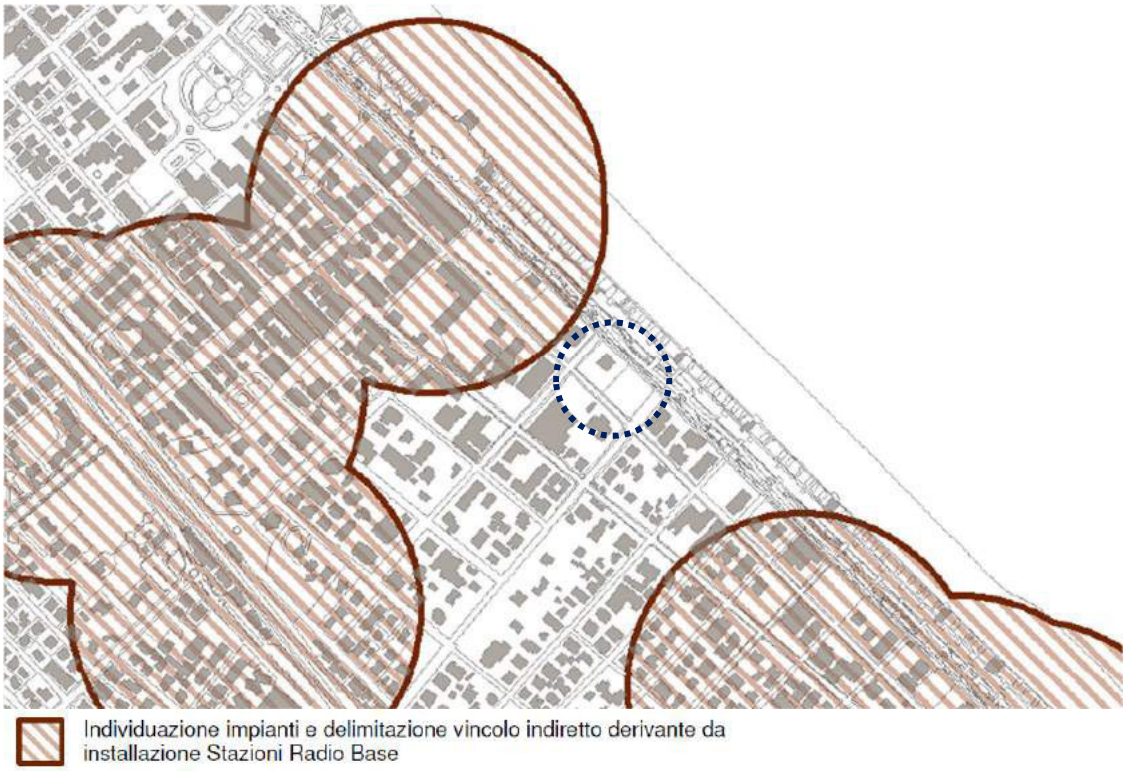
Img. 2.31 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV025 – Zona di trenta metri dal demanio marittimo; Zone in prossimità della linea doganale (area di intervento nel cerchio blu)

Una porzione dell'ambito di intervento, prossima al Lungomare della Repubblica, ricade nella perimetrazione della "*Zona di 30 metri di larghezza dal limite del Demanio Marittimo" (art. 55 C.d.N.).*

Il PSC identifica le Aree ricadenti nella zona della profondità di 30 metri dal Demanio Marittimo; secondo l'art. 55 del Codice della Navigazione l'esecuzione di nuove opere entro la zona deve essere sottoposta all'autorizzazione del capo del compartimento. La norma di riferimento è, oltre al Codice della Navigazione Art. 55, il R.D. n.327/1942.

Si tratta di Aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale, in relazione agli interessi della sicurezza dello stato e alle esigenze della navigazione marittima, sulle quali la competenza di funzioni amministrative resta in capo allo stato, ai sensi dell'art. 59 del DPR 24/07/1977 n. 616.

Img. 2.32 – Stralcio Tavola dei vincoli – Elaborato n. TV026 – Fasce di rispetto delle infrastrutture (area di intervento nel cerchio blu)



L'ambito di intervento non è interessato da nessuna perimetrazione.

2.3.2 Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Rimini

La Provincia di Rimini ha approvato, con la delibera di Consiglio Provinciale n. 12 del 23 aprile 2013, la variante al piano territoriale di coordinamento provinciale comprensiva dell'estensione del PTCP 2007 al territorio dell'Alta Valmarecchia, del recepimento delle disposizioni vigenti in tema di tutela delle acque e della carta forestale aggiornata per tutto il territorio provinciale.

Costituiscono il Piano i seguenti elaborati:

1. Relazione Generale
2. Norme di attuazione
3. Tavole di piano
4. Valsat
5. Quadro Conoscitivo
6. Allegato al Quadro Conoscitivo
7. Quadro conoscitivo ante legge 117/2009
8. Carta forestale

Il Piano comprende le seguenti Tavole:

- Tavola A: Assetto evolutivo del sistema provinciale,
- Tavole B: Tutela del patrimonio paesaggistico,
- Tavole C: Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico culturali,
- Tavole D: Rischi ambientali,
- Tavola Da: Rischi Ambientali - Zone di protezione delle acque sotterranee in territorio montano,
- Tavole E: Aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti.

Le Tavole dalla B alla E sono state analizzate in quanto riportate nella Tavola dei Vincoli del RUE comunale di Riccione.

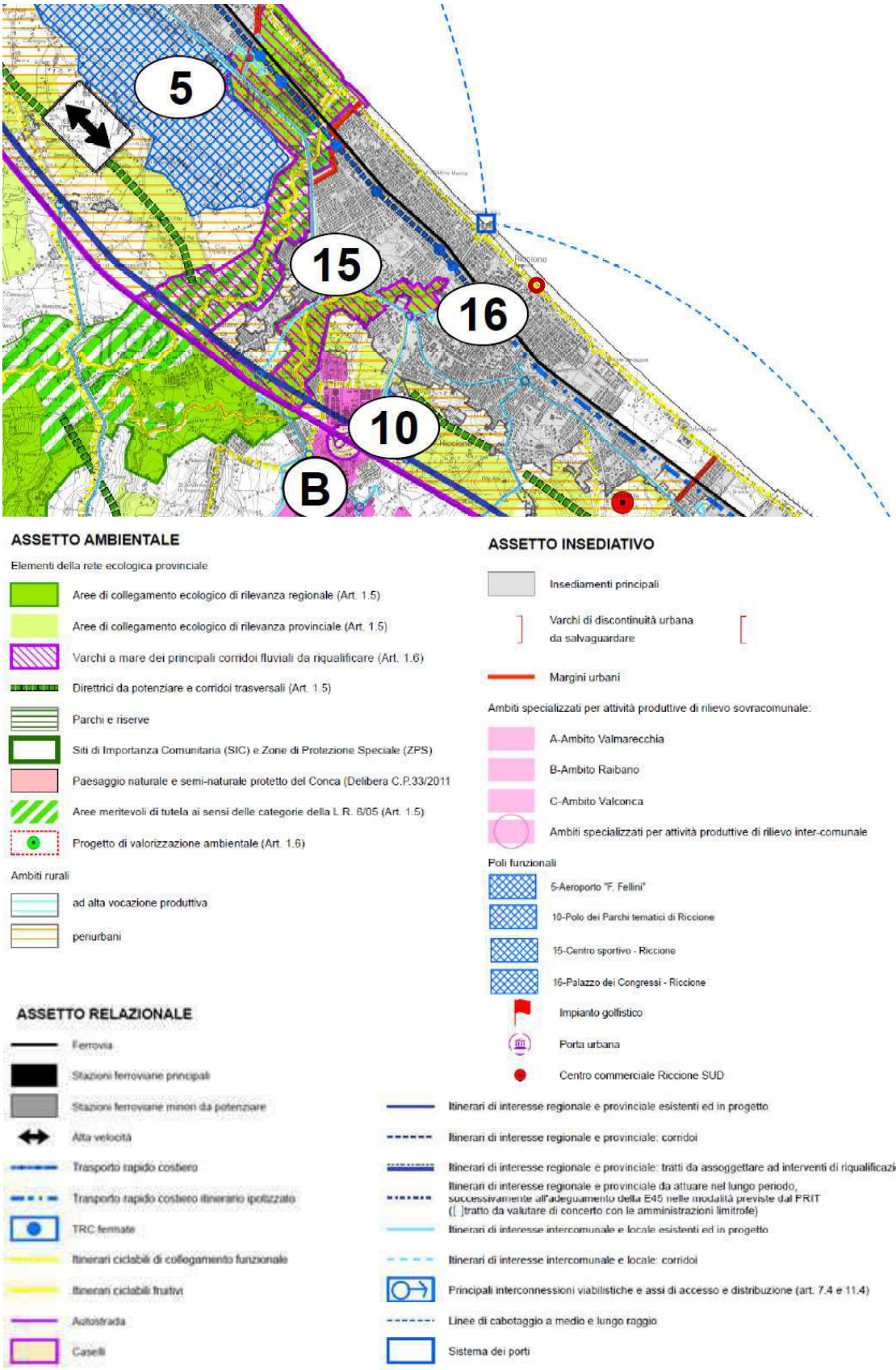
Della Tav. A la Tavola dei Vincoli (Elaborato TV001) riporta solo i "*Vincoli e prescrizioni della Tavola A*"; dunque nel seguito si analizzano le ulteriori indicazioni contenute della Tavola A.

Come visibile dall'immagine riportata, l'area di intervento ricade entro i "Principali insediamenti"; si trova in prossimità dell'arenile a contatto con "Itinerari ciclabili di collegamento funzionale" (Lungomare della Repubblica) e a breve distanza dalla Stazione ferroviaria di Riccione (nella Img. è coperta dal bollino n. 16), cui corrisponde anche la fermata del TRC che collega l'area verso nord e verso sud lungo la linea ferroviaria.

La posizione dell'ambito di trasformazione appare idonea sia in quanto le funzioni previste risultano omogenee con le funzioni insediate nell'ambito di riferimento, sia rispetto all'assetto relazionale esistente e di progetto del Piano.

Inoltre, la trasformazione non interferisce con elementi di pregio dell'assetto ambientale del territorio.

Img. 2.33 – Stralcio Tavola A PTCP - Assetto evolutivo del sistema provinciale (area di intervento nel cerchio rosso)



Img. 2.34 – Stralcio Carta forestale del PTCP – Sistema forestale e boschivo (area di intervento nel cerchio rosso)

La Carta mostra che l'area di intervento non è interessata dal Sistema forestale e boschivo.

2.3.3 PSAI Bacino Marecchia Conca

Nel territorio dell'Autorità di Bacino (AdB), la pianificazione di bacino è attuata limitatamente al settore dell'assetto Idrogeologico e agli ambiti dei corsi d'acqua, dei versanti e degli abitati in dissesto, attraverso il Piano Straordinario e il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.).

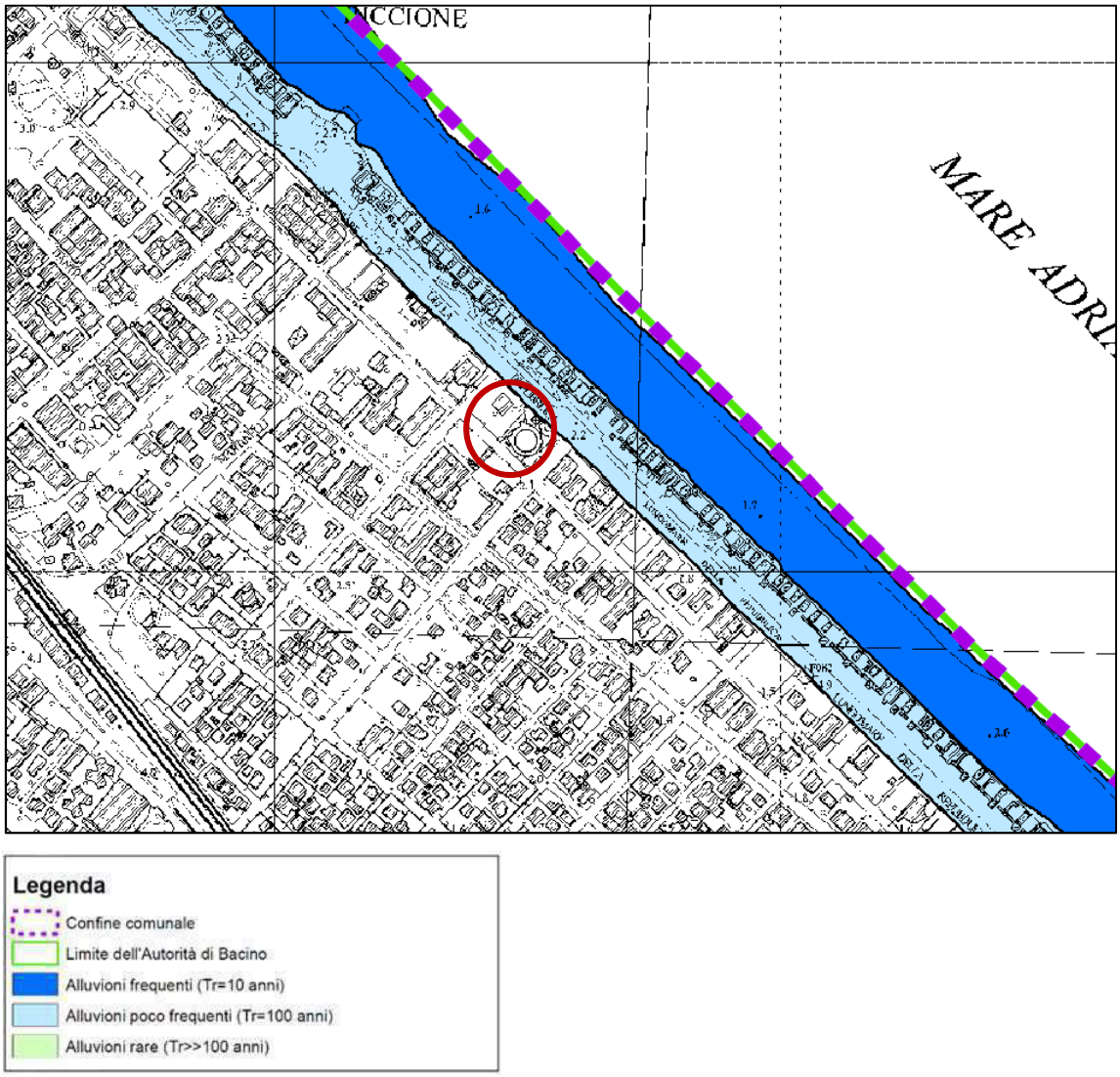
Il P.A.I. è sviluppato per ambiti fisiografici e tematici, ed è composto da: relazione, allegati, elaborati cartografici, norme tecniche di attuazione e direttive.

In data 17/02/2017, con l'entrata in vigore del D.M. 25 ottobre 2016, sono state soppresse le Autorità di bacino nazionali, interregionali e regionali confluite nelle Autorità di Bacino

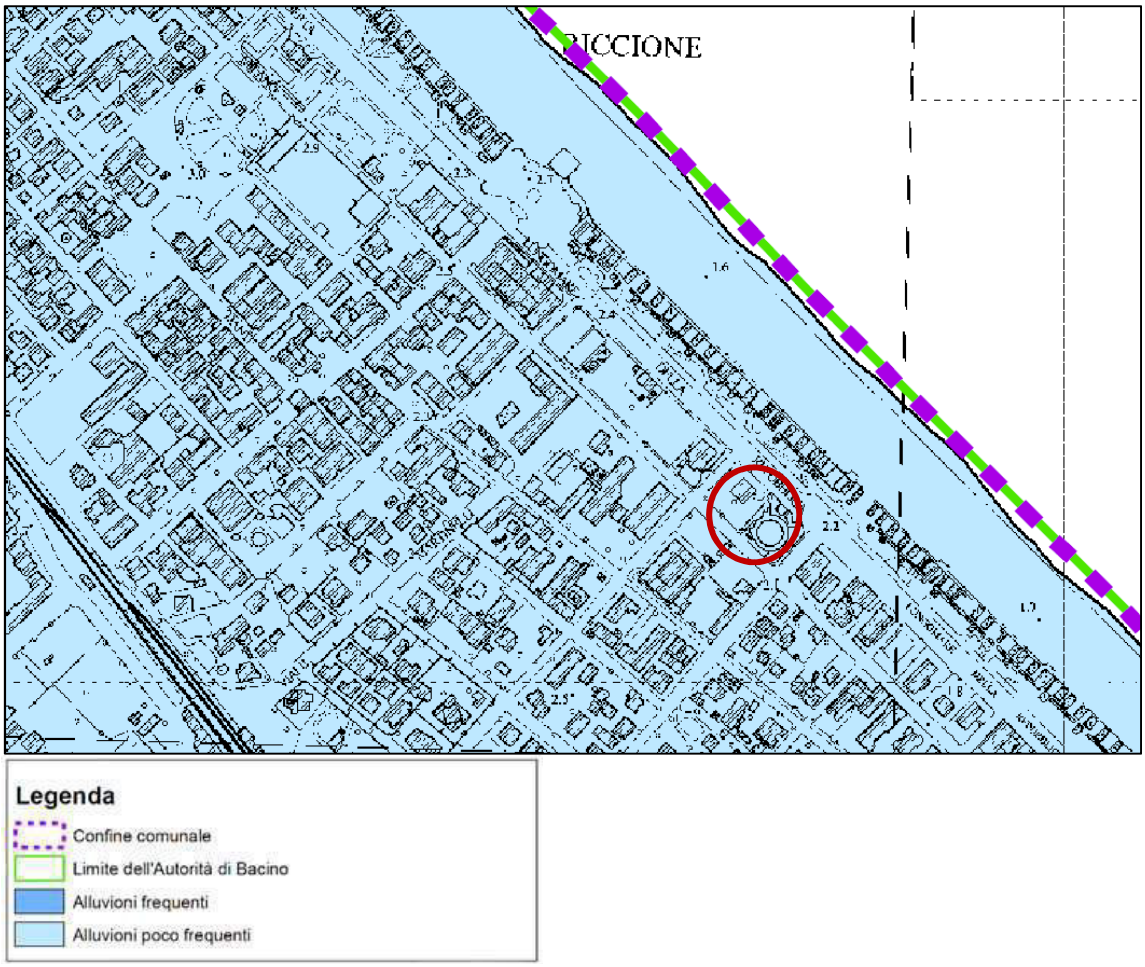
distrettuali; l'Autorità di Bacino interregionale Marecchia – Conca è confluita pertanto, da tale data, nell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po.

Rimangono in vigore i Piani di Bacino delle Autorità Regionali ed interregionali vigenti; per l'area in progetto, che si trova nelle vicinanze del Torrente Marano, si deve pertanto fare riferimento PSAI (Piano Stralcio Assetto Idrogeologico) del Marecchia – Conca, oltre che al "Progetto di Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) - Variante 2016 del Marecchia - Conca", Adottato dal Comitato Istituzionale con Deliberazione n°. 1 del 27 aprile 2016 ed elaborato, tra le altre finalità, per il coordinamento tra il PAI vigente e il Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione del distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale.

Img. 2.35 – Stralcio dalle "Mappe della pericolosità – Alluvioni marine" – PAI Progetto di variante 2016 (AdB Marecchia-Conca) – Territorio del comune di Riccione (area di intervento nel cerchio rosso)



Img. 2.36 – Stralcio dalle "Mappe della pericolosità – Reticolo idrografico di pianura" – PAI Progetto di variante 2016 (AdB Marecchia-Conca) – Territorio del comune di Riccione (area di intervento nel cerchio rosso)



Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) è stato introdotto dalla Direttiva europea 2007/60/CE recepita nel diritto italiano con D. Lgs. 49/2010.

Il PGRA del fiume Po (Distretto Idrografico Appennino settentrionale) è stato definitivamente approvato il 3 marzo 2016, con deliberazione n.2/2016; le Mappe della pericolosità, degli elementi esposti e del rischio di alluvioni, erano state adottate dai Comitati Istituzionali delle Autorità di Bacino Nazionali il 23/12/2013, per poi essere definitivamente approvate in data 03/03/2016.

Nell'ambito della Variante 2016, al fine di coordinamento del Piano Stralcio con le Mappe della Pericolosità e del Rischio di alluvioni del PGRA, sono state redatte le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale dei Corsi d'acqua Naturali", le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica" e le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito costiero marino".

Le "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale dei Corsi d'acqua Naturali" sono recepite negli elaborati grafici dell'Allegato 3 "Esondabilità attuale e rischio attuale" e

dell'Allegato 5 "Fasce fluviali e interventi previsti", che a loro volta fanno riferimento agli elaborati della Variante 2006 relativa al rio Melo

Come diffusamente esposto nel Cap. 6. Suolo, sottosuolo e ambiente idrico del presente Studio, e nell'elaborato "AO 00 o13 – Valutazione del rischio idraulico":

- L'intervento in oggetto non è interessato dalle perimetrazioni delle "Mappe della pericolosità relative all'Ambito territoriale dei Corsi d'acqua Naturali" del Progetto di Variante; con riferimento in particolare agli Allegati 3 e 5 l'area in esame non è compresa nella cartografia e risulta comunque esterna alle perimetrazioni delle aree di esondabilità attuali e di rischio e delle fasce con probabilità di inondazione per i diversi tempi di ritorno.
- L'intervento in oggetto non è interessato dalle perimetrazioni delle "Mappe della pericolosità per alluvione marina" del PAI – Progetto di variante 2016.
- Con riferimento alla "Mappa della pericolosità – reticolo Idrografico di Pianura" del PAI – Progetto di variante 2016 dell'Autorità Interregionale di Bacino Marecchia – Conca, l'intervento ricade in un area caratterizzata da Alluvioni poco frequenti (bassa probabilità – P2).

Si rimanda al Cap. 6. Suolo, sottosuolo e ambiente idrico del presente Studio, e all'elaborato "AO 00 o13 – Valutazione del rischio idraulico" per le considerazioni specifiche in merito alle attenzioni che il progetto sviluppa già in questa fa se e si propone di sviluppare nelle ulteriori fasi progettuali al fine di ridurre le pressioni sul sistema di smaltimento (accorgimenti per il riutilizzo delle acque grigie e l'accumulo ed utilizzo delle acque meteoriche dai coperti; laminazione delle acque bianche al fine dell'invarianza idraulica), e per la protezione dell'autorimessa interrata.

3 VIABILITÀ E TRAFFICO

L'attuazione di un intervento insediativo produce effetti diretti, dovuti alla generazione-attrazione di veicoli legate alle nuove attività, che andranno ad interessare la rete stradale dell'area in un intorno difficilmente definibile con precisione, ma che generalmente si riduce progressivamente allontanandosi dal luogo dell'intervento stesso.

La proposta di progetto dell'Accordo Operativo prevede l'insediamento, nell'area in cui sorgeva il Delfinario, di un nuovo edificio a destinazione ricettiva (con parziale uso residenziale) e la conversione dell'adiacente Villa Ernesta ad uso ricettivo (SPA).

L'assetto distributivo dei comparti prevede un doppio accesso da Viale Milano, di cui il primo conduce al parcheggio interrato di nuova realizzazione e il secondo conduce ad un parcheggio a raso posto tra Viale Milano e l'edificio di nuova realizzazione.

L'analisi del traffico ha avuto tuttavia anche l'obiettivo di fornire un supporto alla caratterizzazione degli effetti ambientali (rumore, inquinamento dell'aria ecc.) legati al traffico stradale indotto e a quello già presente sulla viabilità circostante e che influenza il sito oggetto di studio.

In particolare, è utile per gli obiettivi del presente studio quantificare i volumi di traffico che caratterizzano lo scenario attuale in un giorno medio di riferimento, prima della realizzazione dell'intervento e confrontarli con quelli stimati nello scenario futuro a completamento del nuovo intervento insediativo.

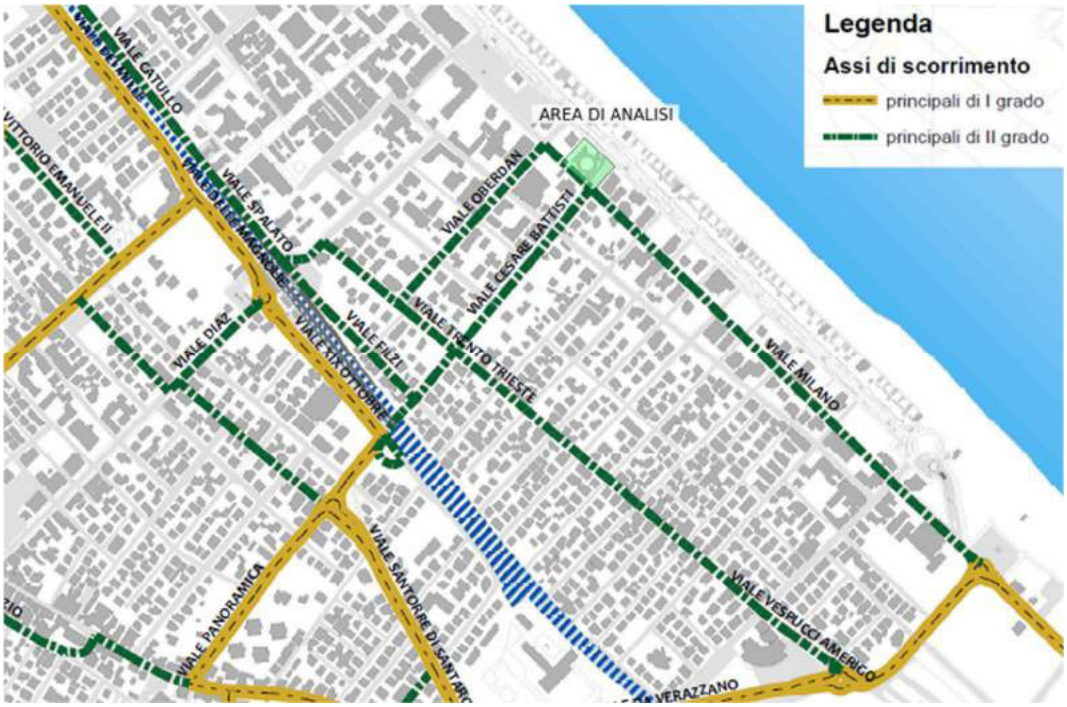
3.1 La rete stradale di riferimento nello scenario attuale

L'area interessata dall'intervento si colloca in un ambito completamente urbanizzato posto tra viale Milano, all'altezza delle intersezioni con viale Battisti e viale Oberdan, e l'itinerario ciclo-pedonale "Lungomare della Repubblica". L'area ricade inoltre all'interno dell'ambito denominato "Zone urbanizzate in ambito costiero (art. 25 PTPC)", così definito dal PSC del Comune di Riccione.

La via di accesso al comparto è rappresentata da viale Milano e viene classificata dal PGTU vigente (Luglio 2011) come "Strada urbana locale di tipo F" e, così come viale Oberdan e viale Cesare Battisti, come asse di scorrimento principale di II grado della attuale rete viabilistica di scorrimento principale individuata all'interno dello stesso Piano.

Img. 3.1 – Inquadramento dell'area di intervento

Img. 3.2 – Rete viabilistica di scorrimento (Estratto Tav 3 – PGTU 2011 Riccione)



Come già accennato in precedenza, l'accesso veicolare ai lotti di progetto è consentito da viale Milano.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il sito di intervento è servito dal trasporto pubblico su gomma con la fermata n.51 "Delfinario". Tale fermata è utilizzata dalle linee suburbane:

- 125 (Riccione p.le Curiel – Cattolica)
- 11 (Rimini – Riccione)
- 58 (Fontanelle – Croce)
- 55 (Riccione – Misano Monte)

Img. 3.3 – Rete delle linee TPL (estratto Mappa TPL Riccione – Start Romagna)

La figura sottostante, estratta dalla tavola del PGTU di Riccione dedicata alla mobilità lenta, riporta le piste ciclabili e i percorsi promiscui nell'intorno dell'area di intervento

Img. 3.4 – Rete percorsi ciclabili (estratto Tav. 5 "Mobilità lenta" del PGTU di Riccione)

3.2 I flussi di traffico nello scenario attuale

Al fine di caratterizzare lo stato attuale del traffico sulla rete stradale di riferimento all'area oggetto di studio, sono stati effettuati dei rilievi sulla sezione di viale Milano posta all'altezza di Villa Ernesta.

I rilievi eseguiti su sede stradale sono stati condotti mediante dispositivi automatici, in particolare mediante l'uso di radar doppler Compact 1000 JR, installati ai lati della carreggiata uno per ogni senso di marcia. Il monitoraggio è stato condotto per 24 ore a partire dalle 06:00 di martedì 11/06/2019.

Le Figure sottostanti riportano rispettivamente la localizzazione della sezione di rilievo monitorata e la posizione del radar posto su viale Milano (lato terra).

Img. 3.5 – Localizzazione della sezione di rilievo

Img. 3.6 – Localizzazione della sezione di rilievo

Nelle tabelle sotto riportate vengono presentati i risultati ottenuti dalle elaborazioni dei dati di traffico della fase di monitoraggio. Dalle tabelle e dai grafici riportati in allegato, emerge che il carico veicolare massimo che insiste su viale Milano, inteso come somma nelle due direzioni, ricade per le ore mattutine nella fascia oraria compresa tra 11 e le 12 (675 v/h) e per quelle serali tra le 17 e le 18 (718 v/h).

La seconda tabella presenta il flusso orario medio, nelle due direzioni, per il periodo diurno (6-22) e quello notturno (22-6). Tali dati verranno utilizzati nell'analisi del clima acustico.

Tab. 3.1 – Flussi di traffico sulla rete stradale – scenario attuale – ora di punta della mattina e della sera (v/h) e flussi giornalieri (V/g) per direzione di marcia

Sezione	Strada	Dir	Ore 11-12 v/h			Ore 17-18 v/h			24 Ore v/g		
			Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
T1	Viale Milano	N	236	49	285	341	35	376	4.706	628	5.334
		S	333	57	390	300	42	342	5.027	647	5.674

Tab. 3.2 – Flussi di traffico sulla rete stradale – scenario attuale – Flussi medi orari nei periodi diurno e notturno (v/h) per direzione di marcia

Sezione	Strada	Dir	Flusso medio orario periodo diurno (v/h)			Flusso medio orario periodo notturno (v/h)		
			Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
T1	Viale Milano	N	254	35	289	81	8	88
		S	259	36	295	110	9	119

Nel tratto di viale Battisti confinante con il lotto di progetto è presente un accesso al parcheggio sotterraneo di Riccione In Parking. Nel periodo corrispondente ai rilievi fonometrici e di traffico, attraverso l'ausilio di una telecamera posta all'incrocio tra viale Milano e viale Cesare Battisti, sono stati rilevati 22 veicoli in ingresso e 23 in uscita dal parcheggio stesso nelle 24 ore.

La fascia oraria in cui sono stati registrati il numero massimo di veicoli in ingresso e in uscita è compresa tra le 18 e le 19 del 11/06/2019, in cui sono stati rilevati rispettivamente 3 e 5 veicoli.

3.3 Principali elementi di progetto

La proposta di progetto dell'Accordo Operativo prevede l'insediamento, nell'area in cui sorgeva il Delfinario, di un edificio a destinazione ricettiva (con parziale uso residenziale) e la conversione dell'adiacente Villa Ernesta ad uso SPA. Di seguito si riportano le superfici utili lorde di progetto, suddivide per destinazione d'uso.

Tab. 3.3 – Superfici utili previste dal progetto per destinazione d'uso

Destinazione d'uso	Superficie Utile Lorda(m^2)
Ricettivo	1.978
SPA	380
Residenziale	1.794

L'accesso al comparto avverrà da viale Milano.

3.4 Traffico generato dai nuovi insediamenti

La costruzione di uno scenario futuro ha lo scopo di consentire la verifica degli effetti conseguenti l'attuazione della proposta di progetto nell'ambito di un quadro complessivo che tenga conto anche della situazione nell'area urbana in cui esso si inserisce. Il calcolo del carico urbanistico e dei flussi di traffico generati e attratti dal progetto è stato effettuato considerando il potenziale di attrazione delle attività di cui si prevede l'insediamento sotto forma di movimenti giornalieri e nell'ora di punta, che abbiano come origine o destinazioni tali attività.

In particolare, il calcolo è stato effettuato considerando un orizzonte temporale nel quale il progetto possa ritenersi attuato e gli effetti conseguenti stabilizzati, consentendo nello stesso tempo di ritenere accettabili le stime effettuate.

Il carico urbanistico complessivo è stato stimato a partire dalle previsioni insediative in termini di superfici che saranno destinate ai diversi usi: ricettivo (albergo e SPA) e residenziale.

Per quanto riguarda i flussi di traffico generati e attratti, sulla base dei dati del carico urbanistico, utilizzando opportuni coefficienti rapportati alle diverse destinazioni d'uso, sono stati stimati gli spostamenti complessivi, generati e attratti nel giorno medio di riferimento.

Successivamente, in relazione ai diversi soggetti e alle motivazioni che stanno alla base dei loro spostamenti, sono stati introdotti opportuni coefficienti per tener conto della utilizzazione del mezzo privato rispetto agli altri mezzi di trasporto e dell'occupazione media del veicolo.

La tabella di seguito riportata mostra il risultato del carico urbanistico, espresso in unità/giorno, ottenuto dalle stime effettuale e i veicoli generati – attratti nel giorno medio di riferimento, nell'ora di punta mattutina (8-9) e in quella serale (18-19).

Tab. 3.4 – Stima del carico urbanistico e flussi di traffico per destinazione d'uso previste dal progetto

Comparto	Carico urbanistico giornaliero (unità)					Veic./g	Veic./hp 8-9	Veic./hp 18-19
	Residenti	Addetti	Utenti	Conf-Prel.	TOT CU			
Ricettivo	0	24	100	4	128	74	9	17
SPA	0	6	50	1	57	48	2	7
Residenziale	60	0	0	0	60	33	10	10
TOTALE	60	30	150	5	244	155	22	34

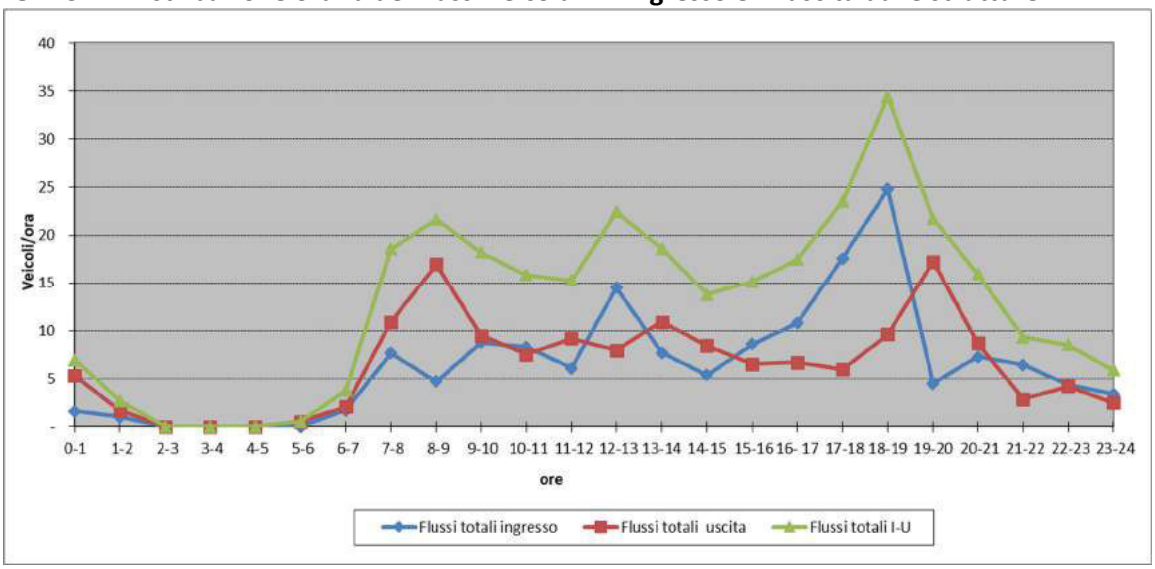
Complessivamente il carico urbanistico giornaliero stimato per le attività residenziale, ricettivo e SPA ammonta a 244 unità, a cui è associata una stima di flussi veicolari generati/attratti pari a 155 v/g (310 v/g considerando ingresso e uscita).

La distribuzione oraria nel giorno di riferimento mostra un andamento con una fascia oraria di punta assoluta (34 veic/h) compresa tra le 18 e le 19 e due picchi orari di minore entità compresi nelle fasce orarie 8-9 e 12-13 (22 veicoli/ora).

L'incidenza del traffico pesante sui flussi prodotti dalle attività insediate risulta essere nulla.

Nel grafico che segue viene mostrato l'andamento orario dei veicoli in ingresso e uscita dal comparto di progetto nello scenario futuro.

Grf. 3.1 - Distribuzione oraria dei flussi veicolari in ingresso e in uscita dalle strutture



I flussi generati dalle diverse attività previste nello scenario futuro sono stati equamente ripartiti, in termini di direzioni di provenienza e destinazione, lungo le due direzioni veicolari nord-sud di viale Milano. I veicoli attratti sono stati invece interamente collocati nel flusso veicolare in provenienza da Sud, data l'individuazione degli assi di scorrimento principali – viale Milano, via Oberdan e via Battisti - e la organizzazione della circolazione prevista dal PGTU, in virtù della zona ZTL corrispondente all'area a maggior vocazione turistica del centro di Riccione.

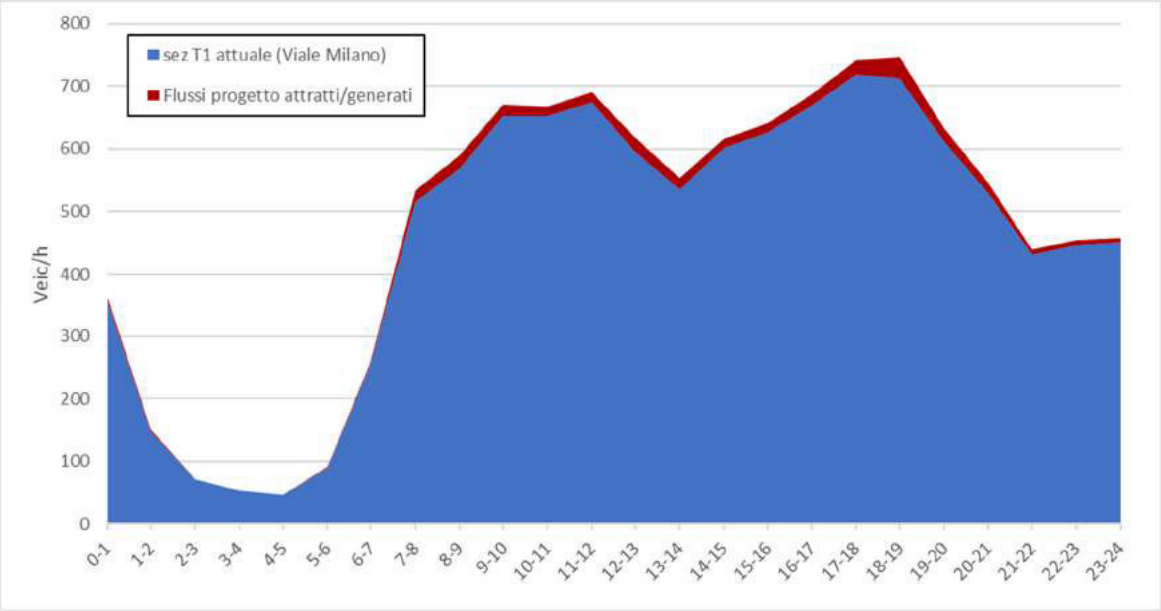
Img. 3.7 – Organizzazione circolazione del centro di Riccione (Estratto PGTU Riccione tav.6 – Individuazione ZTL, Area pedonale, Zone '30' e Stanze Nord e Sud esistenti e di previsione del PGTU)

Al fine di valutare gli effetti dei flussi veicolari sulla rete indotti dai nuovi lotti e individuare l'ora del giorno per la quale l'impatto del carico urbanistico è maggiore, in relazione ai flussi attuali rilevati su viale Milano, si è sommato il contributo dei veicoli attratti/generati dal comparto ai veicoli rilevati presso la sezione T1 di viale Milano.

Nell'immagine che segue è presentata la distribuzione oraria della sezione T1 come somma delle due direzioni in colore blu, alla quale è stata aggiunta il contributo del carico dei veicoli attratti/generati dalle nuove attività insediate (rosso).

Dall'osservazione del grafico risulta che la combinazione delle distribuzioni dei flussi indotti dai nuovi comparti e i flussi rilevati su viale Milano definiscano la fascia oraria compresa tra le 18 e le 19 come l'ora di punta assoluta (746 veicoli/ora complessivi).

Grf. 3.2 - Incrementi dei flussi veicolari sulla rete indotti dal carico urbanistico calcolato



La tabella successiva presenta i flussi medi orari totali, intesi come somma dei flussi rilevati e dei flussi generati dai nuovi insediamenti, per i periodi diurno e notturno in corrispondenza della sezione T1 di viale Milano. I flussi riportati in tabella saranno quindi utilizzati per la valutazione del clima acustico nello scenario di progetto.

Tab. 3.5 – Previsione flussi di traffico sulla rete stradale – scenario futuro – Flussi medi orari nei periodi diurno e notturno (v/h) per direzione di marcia

Sezione	Strada	Dir	Flusso medio orario periodo diurno (v/h)			Flusso medio orario periodo notturno (v/h)		
			Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
T1	Viale Milano	N	258	35	294	82	8	89
		S	259	36	295	110	9	119

Come si può osservare dai grafici sopra riportati, i flussi veicolari attratti e generati dai nuovi insediamenti previsti dal progetto rappresentano una minima parte del flusso veicolare già presente lungo viale Milano allo stato attuale. Nell'ora di massimo carico già individuata in precedenza i veicoli diretti e provenienti dai nuovi comparti rappresentano poco meno del 5%

del traffico totale. Si può concludere quindi che gli effetti del traffico indotto sul sistema della mobilità attuale risultino limitati e si può supporre che non generino condizioni tali da produrre situazioni di congestione. Inoltre, in ragione del basso afflusso al parcheggio pubblico sotterraneo, come descritto nel paragrafo di descrizione dei flussi di traffico allo stato attuale, è ragionevole escludere che il carico indotto dagli insediamenti previsti dal progetto possa creare fenomeni di accodamento in ingresso e uscita dal parcheggio stesso.

3.5 La coerenza della proposta con gli obiettivi di sostenibilità del PSC

La Valsat del PSC ha fissato i seguenti Obiettivi di sostenibilità per la verifica di sostenibilità delle previsioni di trasformazione del territorio, per la presente componente:

a) *Miglioramento della qualità ambientale*

L'insediamento degli interventi previsti nella proposta di progetto è concentrato in un ambito completamente urbanizzato e quindi non comporta una trasformazione radicale di un territorio non antropizzato. Inoltre, visto il minimo incremento apportato dal progetto, in termini di traffico indotto, rispetto ai flussi rilevati allo stato attuale si può dedurre che gli impatti sulla qualità ambientale ad esso associati (qualità dell'aria e rumorosità) siano molto limitati e non costituiscano un peggioramento significativo rispetto alla situazione attuale.

3.6 Sintesi e conclusioni

Le analisi condotte sul tema della viabilità e del traffico sono state finalizzate alla valutazione degli impatti sulla mobilità indotti dall'insediamento degli interventi previsti dalla proposta di progetto dell'Accordo Operativo sull'area dell'ex Delfinario di Riccione.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio a destinazione ricettiva (con parziale uso residenziale) e la conversione dell'adiacente Villa Ernesta ad uso ricettivo (SPA). Gli interventi si collocano in un'area già accessibile sia per il trasporto pubblico locale, è già presenta una fermata proprio in corrispondenza dei lotti, sia per la mobilità pedonale e ciclabile.

L'analisi è stata condotta inizialmente con il monitoraggio dei flussi allo stato attuale, mediante il conteggio dei veicoli in transito lungo viale Milano in corrispondenza dei lotti di progetto. Quindi, successivamente alla procedura di calcolo del carico urbanistico indotto dalle attività di cui si prevede l'insediamento, è stata stimato l'impatto dei flussi generati e attratti dai nuovi insediamenti rispetto al traffico totale.

Da queste analisi è risultato che l'entità dei volumi generati non è tale, rispetto alla situazione attuale, da gravare in maniera significativa sulle condizioni della viabilità esistente e da produrre situazione di congestione. Infatti, nell'ora di massimo carico individuata tra le 18 e le 19 i veicoli attratti e generati dagli interventi rappresentano poco meno del 5% rispetto al traffico totale. Inoltre, è da escludere che il traffico indotti possa rappresentare causa di fenomeni di accodamento per l'ingresso e uscita dal parcheggio pubblico sotterraneo adiacente all'area dell'ex Delfinario, in ragione del basso utilizzo del parcheggio stesso.

Quanto previsto dall'Accordo Operativo risponde all'obiettivo di sostenibilità del PSC in tema di qualità ambientale, in ragione della marginalità del traffico indotto rispetto a quanto rilevato allo stato attuale.