



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

ALLEGATO VU.A

Oggetto: PNRR - Misura M2.C2 - Intervento 4.2 Sviluppo Trasporto Rapido di Massa - Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera - Cattolica - 2^ tratta Rimini FS - Rimini Fiera (CUP D91E20000170001) – Progetto di fattibilità tecnica ed economica – Approvazione ai sensi dell'art. 48 del D.L. 77/2021 convertito con L. 108/21.

Relazione urbanistica.

Premessa

L'intervento per la realizzazione della 2° tratta del Metromare, da Rimini FS alla Fiera, del Sistema di Trasporto Rapido Costiero "Ravenna-Cattolica" (TRC), si inquadra nell'ambito dei programmi della Regione Emilia-Romagna orientati a creare un sistema di trasporto pubblico, rapido ed efficiente, a servizio della riviera romagnola tra Ravenna e Cattolica.

Il progetto per la tratta sud del sistema TRC, finalizzato a soddisfare il crescente bisogno di mobilità del bacino turistico ed urbano del territorio della Provincia di Rimini, è imperniato su una direttrice suddivisa in tre tratte così denominate:

- 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS di lunghezza pari a 9,8 km (realizzato da PMR e già in esercizio);
- 2^ tratta Rimini FS – Rimini Fiera di lunghezza pari a 4,2 km (opera oggetto del presente intervento);
- 3^ tratta estensione a sud Riccione FS – Cattolica FS (in fase di progettazione).

La direttrice Rimini Stazione FS - Rimini Fiera è stata indirizzata sulla stessa filosofia tecnica e tecnologica della tratta centrale Rimini FS – Riccione FS attraverso la progettazione di una infrastruttura di trasporto metropolitano di tipo leggero appartenente ai sistemi intermedi tipo "Bus Rapid Transit" – busvia ad alto livello di servizio.

La linea ha una lunghezza pari a 4,2 km e si sviluppa su un tracciato in sede interamente protetta, garantendo tempi di percorrenza certi, senza alcuna interferenza con la viabilità esistente. Sono presenti 2 capolinea (dei quali quello di partenza – Rimini FS – esistente, essendo quello della tratta centrale) e 6 fermate intermedie tutte a doppia via di corsa per garantire l'incrocio dei veicoli alle estremità delle tratte a singola via di corsa, con frequenze di servizio elevate e distanza tra le fermate poste ad interasse 600-700 m. I veicoli utilizzati, di concezione innovativa, potranno parimenti circolare lungo la ordinaria viabilità stradale, senza la necessità di impianti fissi con gruppo di autonomia a batteria.

L'intervento progettuale si sviluppa in un ambito già urbanizzato in adiacenza alla linea ferroviaria Bologna – Ancona, in rilevato rispetto al piano di campagna, mantenendosi a cavallo dell'attuale confine fra aree ferroviarie e comunali. In ogni caso risulta sempre alle distanze di rispetto previste dalla velocità di esercizio della linea Bologna – Ancona e non ha interferenze con gli impianti ferroviari ed è ideato in modo da integrare delle soluzioni di mobilità sostenibile al sistema del trasporto cittadino ed extra urbano.

Elementi di flessibilità del sistema sono determinati dalla realizzazione di una rotatoria ed una "bretella" di uscita intermedia, entrambi a circa metà tratta, all'altezza della fermata "Celle". La rotatoria consente l'eventuale esercizio limitato alla suddetta fermata, mentre la "bretella" di uscita consente l'implementazione di corse, in parte in sede segregata ed in parte sulla via ordinaria, a servizio del polo scolastico di Viserba (ad esempio negli orari di entrata ed uscita degli studenti).

In corrispondenza di numerose fermate è prevista la realizzazione di nuovi percorsi ciclopeditoni per la connessione della nuova infrastruttura con le reti di "mobilità lenta" (piste



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

ciclabili e percorsi pedonali), con il sistema della sosta e con le principali strade urbane limitrofe. Il ponte previsto per l'attraversamento del fiume Marecchia, oltre alla sede viaria del TRC, ospiterà anche un percorso ciclopedonale, congiungendo le due rive del fiume (San Giuliano con le Celle). Dal suddetto ponte partirà una pista ciclopedonale che raggiungerà prima la via Sacramora e poi la via dei Cipressi (accesso al cimitero monumentale cittadino), realizzando un nuovo asse di collegamento fra le piste ciclabili esistenti poste sugli argini del Marecchia e quindi con la "Bicipolitana", cioè la rete di percorsi ciclabili e ciclo-pedonali che permette di muoversi agevolmente su tutto il territorio di Rimini.

L'inserimento paesaggistico nel contesto urbano della nuova opera è garantito da una diffusa e qualificata sistemazione di tutte le aree interessate dal tracciato.

A contorno dell'opera sono previste una serie di opere di mitigazione, in particolare relative alla riqualificazione di spazi verdi esistenti ed alla realizzazione di nuove "aree di compensazione arborea", finalizzate alla riqualificazione delle zone urbane interessate dal passaggio del nuovo tracciato. L'intervento prevederà la realizzazione di 'cortine' vegetali, che consentiranno di creare una barriera tra le aree urbanizzate e la linea ferroviaria.

Gli obiettivi che si prefigge l'opera, come individuata nei livelli di pianificazione regionale e provinciale, è di creare una soluzione di mobilità sostenibile all'interno del circuito urbano ed extraurbano, in modo da rendere meno impattante e più efficace il raggiungimento dei luoghi presenti lungo la tratta, con particolare riguardo al polo fieristico della città. La caratteristica dell'opera è di essere un sistema di trasporto flessibile, grazie alla versatilità degli automezzi utilizzati, pensato per offrire dei servizi di mobilità anche all'esterno del tracciato. L'utilizzo di mezzi a trazione elettrica e la disposizione delle numerose fermate lungo il tracciato consentono di offrire a tutti gli utenti delle soluzioni alternative e sostenibili alla mobilità tradizionale e privata sia per i cittadini, sia per i fruitori degli eventi fieristici (circa 2 milioni di visitatori all'anno), abbattendo le emissioni di polveri sottili e anidride carbonica legate al traffico veicolare.

Finanziamento

Il progetto dell'opera era inizialmente compreso nell'ambito dei finanziamenti di cui alla L.211/1992, con delibera CIPE n.121/2001 è stato inserito all'interno del primo programma delle opere strategiche a livello nazionale di cui alla D.Lgs.190/2002 (ex L.443/2001 cosiddetta "Legge Obiettivo").

La seconda tratta Rimini FS - Rimini Fiera, oggetto della presente variante, vede come soggetto proponente e beneficiario del contributo statale, il Comune di Rimini mentre il Soggetto Attuatore viene ancora individuato in Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini P.M.R. soc.cons.a.r.l.

L'intervento è stato finanziato con D.M.IT. n.185 del 30.04.2020 e successivamente finanziato con D.M.IMS. n.448 del 16.11.2021, che lo ha inserito fra i progetti di cui alla misura M2.C2 investimento 4.2 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Successivamente con Decreto Dirigenziale n.337 del 22.12.2021 la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - Div. 2, ha provveduto all'impegno contabile delle risorse di cui all'art. 1, comma 1072 della L. 205/2017 destinate all'intervento di cui trattasi.

Inquadramento urbanistico

Sotto il profilo urbanistico l'opera, che consiste essenzialmente in una soluzione di mobilità funzionale alla circolazione di automezzi a impatto minimo sostitutivi ed integrativi al trasporto



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

con veicoli tradizionali. L'infrastruttura ha una sezione limitata e utilizza come piano di imposta il settore a ridosso del rilevato ferroviario ed un piano viario in parte a corsia unica.

L'opera è già prevista in diversi strumenti urbanistici vigenti, di livello regionale, provinciale e comunale.

Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)

La Legge regionale n. 30 del 1998 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale) individua il P.R.I.T. (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) come il principale strumento di pianificazione con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità, e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento. Lo strumento già prevede l'infrastruttura del TRC.

Il modello funzionale è ispirato alla logica dei sistemi integrati e si deve quindi caratterizzare per una efficace integrazione con i servizi ferroviari regionali, in termini di organizzazione fisica dei punti di interscambio, di coordinamento dei servizi, di integrazione tariffaria.

Nelle previsioni del PRIT, il TRC non opererà "in concorrenza" con la ferrovia, anzi svolgerà il ruolo fondamentale di appoggio ai servizi ferroviari al fine di migliorarne il grado di accessibilità e di estenderne la copertura territoriale, soprattutto nei confronti della mobilità di penetrazione-uscita dal territorio della fascia costiera. L'interconnessione con le stazioni ferroviarie è posta, pertanto, come vincolo essenziale ai fini delle scelte progettuali riguardanti il tracciato della nuova sede propria.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il Piano mette in luce l'esigenza di un sostanziale recupero delle prestazioni offerte dal trasporto pubblico su tutta la relazione costiera romagnola, da Cattolica a Ravenna, e anche su alcune importanti relazioni con l'entroterra (direttrice via Emilia, Valmarecchia, Valconca e San Marino).

Ferme restando le previsioni di attivazione del nuovo modello di servizi ferroviari regionali per il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico sulla direttrice costiera, il Piano recepisce i programmi della Regione Emilia-Romagna miranti alla realizzazione del TRC (Trasporto Rapido Costiero).

Si deve, infine, rilevare la perfetta coerenza e compatibilità del tracciato rispetto alle previsioni provinciali, perché lo strumento già prevede la sede del TRC in affiancamento alla linea FS. Nella tavola A è riportato a livello ideogrammatico il tracciato del TRC lungo la ferrovia in prosecuzione della prima tratta funzionale già realizzata.

Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il PSC è lo strumento di pianificazione urbanistica generale previsto dalla L.R. 20/2000, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso.

Il PSC è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 65 del 29/03/2011, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 15 del 15/03/2016 e in vigore dal 6/4/2016.

Nelle tavole 2 "Strategie di qualificazione del territorio" e 3 "Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi", è riportato a livello ideogrammatico il tracciato del TRC lungo la linea ferroviaria, nell'ambito dell'assetto di lungo periodo del sistema mobilità.

Vi sono alcune discrepanze irrilevanti nel numero e nel posizionamento delle fermate previste; si rileva infatti che nel PSC tali aspetti assumono un carattere indicativo, come previsto nell'art. 6.10 delle norme: "le previsioni grafiche del PSC relative alle infrastrutture per la mobilità di previsione e a quelle esistenti da potenziare hanno valore di schematizzazione della rete e di indicazione di larga massima per quanta riguarda la posizione degli svincoli o delle



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

fermate, la gerarchia stradale che comportano lo sviluppo di massima del tracciato e la posizione dello stesso, fino alla redazione dei progetti delle singole opere”.

Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

Il RUE rappresenta lo strumento di pianificazione urbanistica previsto dalla L.R. 20/2000 per disciplinare le attività di costruzione, di trasformazione fisica e funzionale e di conservazione dell'ambiente urbano, in conformità alle previsioni del PSC.

Il RUE è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 29/03/2011, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 15/03/2016 e in vigore dal 6/4/2016; successivamente ha avuto alcune varianti e l'ultima è stata approvata dal C.C. nella seduta del 14/03/2023.

Le tavole di RUE rappresentano ideogrammaticamente il tracciato del TRC 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS ma non riportano la prosecuzione del suddetto tracciato, costituita dalla 2^ tratta Rimini FS – Rimini Fiera.

Tavola dei Vincoli

Nella Tavola dei Vincoli il progetto è interessato dai seguenti vincoli e tutele, identificati nella Scheda dei vincoli come segue:

- Sistema forestale boschivo (Scheda n. 13 - Tav. VIN 1);
- Aree soggette a vincolo paesaggistico (Scheda n. 14 - Tav. VIN 1);
- Viabilità storica (Scheda n. 18 - Tav. VIN 2.1 - art. 2.16 PSC);
- Centro storico (Scheda n. 21 - Tav. VIN 2.1);
- Zone a diversa potenzialità archeologica – potenzialità media, alta e bassa (Scheda n. 27 - Tav. VIN 2.2 - art. 2.12 PSC);
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Scheda n. 28 - Tav. VIN 3a - art. 2.2 PTCP);
- Scoli consorziali (Scheda n. 30 - Tav. VIN 3);
- Aree esondabili – tempi di ritorno fino a 200 anni (Scheda n. 31 - Tav. VIN 3 - art. 2.3 PTCP);
- Aree esondabili – tempi di ritorno fino a 500 anni (Scheda n. 34 - Tav. VIN 3 - art. 2.18bis PSC);
- Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo (ARA) (Scheda n. 35 - Tav. VIN 3 – art. 3.3 PTCP);
- Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) (Scheda n. 37 - Tav. VIN 3 - art. 3.5 PTCP);
- Pozzi, zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile (Scheda n. 40 Tav. VIN 3 - art. 2.24 PSC);
- Fascia di rispetto ferroviario (Scheda n. 52 - Tav. VIN 4.2);
- Fascia di rispetto cimiteri (Scheda n. 54 - Tav. VIN 4.2);
- Demaniali marittimi (Scheda n. 57 - Tav. VIN 4.2);
- Elettrodotti e relative distanze di rispetto (Scheda n. 62 - Tav. VIN 4.2);
- Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile (Scheda n. 67 - Tav. VIN 4.2 - art. 6.12 PSC).

L'intero tracciato attraversa aree a diverso grado di potenzialità archeologica (bassa, media e alta), nelle quali il progetto è soggetto a valutazione archeologica della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Negli invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua sono consentite, ai sensi dell'art. 2.2 di PTCP, nuove infrastrutture in attraversamento che non determinino rischio idraulico e il tracciato previsto, coerentemente con le indicazioni di piano, è il più possibile ortogonale all'alveo.



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Nelle aree esondabili, ai sensi dell'art. 2.3 di PTCP, sono consentiti interventi relativi a nuove infrastrutture che non comportino rischio idraulico e per le quali sia dimostrata l'impossibilità di localizzazione alternativa.

Nelle aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo (ARA) qualora l'area interessata non sia già impermeabilizzata, ai sensi dell'art. 3.3 di PTCP, sono comunque consentiti gli interventi relativi a opere pubbliche o di interesse pubblico relativi a infrastrutture viarie di nuova previsione per le quali sia dimostrata l'impossibilità di alternative di localizzazione.

Si rileva che le opere interagenti con gli ambiti a pericolosità idraulica individuati sono state progettate in seguito ad uno studio idraulico di compatibilità a cui si rimanda.

Il progetto prevede anche la realizzazione di alcune piste ciclo pedonali per il collegamento delle fermate alle strade pubbliche ed ai percorsi ciclopedonali esistenti. In particolare il percorso ciclabile di collegamento tra la via Sacramora e la pista ciclopedonale esistente lungo il Marecchia interessa nel suo tratto iniziale, un'area del sistema forestale boschivo, nel quale sono consentite opere pubbliche o di interesse pubblico di natura infrastrutturale nel rispetto delle prescrizioni previste all'art. 5.1 di PTCP. La pista ciclopedonale prevista sarà realizzata con pavimentazione permeabile ed ecocompatibile.

Nelle aree di ricarica indiretta della falda (ARI), ai sensi dell'art. 3.5 di PTCP, a compensazione di eventuali nuove impermeabilizzazioni sono individuate aree da destinare a ripascimento della falda per un'estensione superiore a quella di nuova impermeabilizzazione al fine di limitare il rischio idraulico.

Il progetto del TRC si inserisce, in prossimità del parcheggio della Fiera, in un "Ambito di ricarica indiretta della Falda (ARI)", ma trattandosi di un ambito complessivamente già impermeabilizzato, il rapporto di permeabilità non viene mutato sensibilmente. Le nuove aree impermeabilizzate risultano 2747 mq. A compensazione il progetto prevede il ripristino di una fascia verde posta fra il TRC e la linea ferroviaria nell'ambito del parcheggio sud-est della Fiera, pari a 1720 mq. nonché la previsione di un'area di 1060 mq. adiacente la rotatoria per l'inversione di marcia dei mezzi, da frazionare dalla particella catastale Fg. 55 Mapp. 672 di proprietà del Comune di Rimini e da vincolare a verde permeabile come compensazione per il ripascimento della falda.

Oltre alle suddette aree verranno inoltre realizzate anche alcune ampie aiuole nei marciapiedi antistanti l'ingresso sud della Stazione Ferroviaria di Rimini Fiera.

Valutazione della compatibilità urbanistica

Sulla base delle valutazioni effettuate, si ritiene il progetto compatibile con la strumentazione urbanistica comunale vigente (PSC).

Sarà comunque necessario modificare le tavole di RUE per riportare l'ambito interessato dall'opera, la Tavola dei vincoli e la Valsat per individuare le aree di ripascimento della falda a compensazione di nuove impermeabilizzazioni in ambito ARI.

In merito alla Valutazione di Impatto Ambientale si precisa che l'opera è soggetta a procedura di Screening, si rimanda alla Valutazione di sostenibilità ambientale redatta a corredo del progetto.

Procedimento amministrativo

Il Piano Strutturale Comunale (PSC), in coerenza con il PTCP, individua i principali interventi per il completamento del sistema infrastrutturale per la mobilità.



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Come definito dall'art. 6.10 delle norme di PSC, l'attuazione delle opere pubbliche individuate nel PSC, dunque, secondo la previgente legge urbanistica L.R. 20/2000, doveva avvenire tramite inserimento nel Piano Operativo Comunale (POC).

L'Amministrazione Comunale, pur essendo dotata dei nuovi strumenti urbanistici previsti dalla L.R. 20/2000, quali PSC e RUE, non è tuttavia dotata di POC.

Poiché in seguito all'entrata in vigore della nuova legge urbanistica L.R. 24/2017 e alla conclusione della prima fase del periodo transitorio (DGR 1956/2021) non è più possibile procedere alla formazione di nuovi POC, le opere pubbliche vengono approvate attraverso procedimenti speciali che prevedono:

- l'approvazione del progetto di opera pubblica;
- la localizzazione dell'opera pubblica e quindi la modifica della strumentazione urbanistica vigente;
- l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera per le aree di proprietà privata.

Nel caso specifico, il procedimento di approvazione del progetto fa riferimento al DL 24 Febbraio 2023 n. 13, recante "Disposizioni Urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC" all'Articolo 14 (Ulteriori misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC e in materia di procedimenti amministrativi), che reca ulteriori semplificazioni, proroga procedure semplificate già in essere e apporta modifiche alla disciplina degli affidamenti di cui all'articolo 48 comma 5 e seguenti del DL 77/21.

L'opera, finanziata con le risorse previste dal PNRR, sarà realizzata con appalto integrato effettuato sulla base del PFTE - redatto secondo le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori.

Per il PFTE, posto a base di gara, è convocata la conferenza di servizi da svolgere in forma semplificata che tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari anche ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, dichiarando già la pubblica utilità dell'opera.

L'approvazione del progetto con tale procedura può determinare variazione della strumentazione territoriale e urbanistica vigente, nel caso il procedimento unico garantisce quindi la conformità urbanistica sulla base del progetto allegato e conseguentemente determina nello specifico modifica del RUE, della Tavola dei Vincoli e della VAS-Valsat (PSC e RUE), oltre all'apposizione di vincolo espropriativo ed alla conseguente dichiarazione di pubblica utilità sulle particelle catastali indicate nell'elaborato redatto in conformità all'art. 10 della L.R. 37/2002 e dal particellare di esproprio allegato al progetto.

L'elaborato cartografico allegato alla variante urbanistica, redatto ai sensi dell'art. 10 della L.R. 37/2002, finalizzato all'apposizione del vincolo espropriativo, riporta in ottemperanza del comma 1 del citato articolo "le aree interessate dai vincoli espropriativi e i nominativi di coloro che risultino proprietari delle stesse secondo le risultanze dei registri catastali". Tale elaborato non indica quindi le aree oggetto di occupazione temporanea che sono contenute unicamente nel piano particellare di esproprio allegato al progetto.

Contenuti della variante urbanistica

Con l'approvazione del progetto con tale procedura si determina modifica delle tavole di RUE interessate dal progetto, introducendo un perimetro di progetto speciale con riferimento all'ambito oggetto d'intervento.

La presente proposta di variante prevede la modifica dei seguenti elaborati cartografici di RUE:

- Tavv. 1.4, 1.5, 1.7, 1.8 "Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale".



Comune di Rimini

Direzione generale
Settore Governo del Territorio
U.O. Pianificazione Generale

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
tel. 0541 704698
PEC: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

La VAS-VALSAT redatta per la variante in oggetto comporta modifica del rapporto ambientale RUE.VAL e della sintesi non tecnica RUE.VAL.ST.

Inoltre, l'approvazione del progetto comporta la modifica della tavola Vin 3 e della tavola 2.3 di Valsat relativamente alle aree di ricarica indiretta della falda (ARI), in quanto il progetto determina incremento della impermeabilità dei suoli appartenenti a tale ambito.

La variante prevede inoltre modifiche normative all'art. 7 bis "Progetti speciali e strategici" delle norme di RUE, inserendo un nuovo punto 4) nel comma 1 "TRC Rimini FS - Rimini Fiera" nel quale viene data la possibilità agli edifici soggetti a demolizione per la realizzazione dell'infrastruttura di essere ricostruiti in sostituzione dell'esproprio.

Aspetti geologici

In merito agli aspetti geologici si precisa che è stato redatto uno studio geologico con finalità di pianificazione urbanistica, completo di campagna geognostica in sito ed analisi laboratorio. Nell'ambito della Conferenza dei Servizi la Provincia di Rimini ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/08 valuterà la compatibilità dello strumento urbanistico con gli elementi di pericolosità geologica locale e di riduzione del rischio sismico, al pari di tutti gli atti di pianificazione urbanistica, così come specificato nell'art. 2, comma 4, dell'allegato alla L.R. 20/2000.

La documentazione geologica prodotta attiene agli aspetti di pianificazione urbanistica, in linea con i contenuti della cartografia geologica del Quadro Conoscitivo del PSC, e delle Studio di microzonazione sismica di I°, II° e III° livello di approfondimenti recentemente prodotti e collaudati dal DPC di Roma.

Si precisa che, ai fini della riduzione del rischio sismico, la realizzazione di opere strutturali la cui tipologia sia inseribile nelle norme prescrittive dell'art. 123 del RUE, in quanto trattasi di opere classificabili come "*[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile*", di cui al punto A.2.3.2 dell'allegato A della Delibera di G.R. 1661/2009, in fase di progettazione definitiva/esecutiva è fatto obbligo di definire l'azione sismica mediante specifiche analisi di risposta sismica locale (RSL).

Il Responsabile
U.O. Pianificazione Generale
Arch. Lorenzo Turchi
(documento firmato digitalmente)

Il Dirigente
Settore Governo del Territorio
Ing. Carlo Mario Piacquadio
(documento firmato digitalmente)