



P.R.G.

VARIANTE GENERALE 2007

COMUNE DI PENNABILLI

PROVINCIA DI RIMINI

PROGETTO:

DOTT. ING. PIER GIACINTO CELI

COLLABORATORI:

DOTT. ARCH. MARIA CHIARA FERRANTI

GEOM. MORENO BETTINI

DATA: AGOSTO 2007

AGGIORNAMENTO APRILE 2010

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO

DOTT. GIOVANNA LONGHI

IL SEGRETARIO COMUNALE:

DOTT. SANDRA MICHELORI

RELAZIONE GENERALE VARIANTE URBANISTICA 2023

ADOTTATO	DELIBERA C.C.	N. 44	DEL 10.08.2007
ADOTTATO DEFINITIVAMENTE	DELIBERA C.C.	N. 61	DEL 29.11.2007
PARERE PROVINCIA DI PESARO E URBINO	DELIBERA G.P.	N. 247	DEL 05.06.2009
CONTRODEDUZIONI AL SUDDETTO PARERE	DELIBERA C.C.	N. 51	DEL 15.09.2009
PARERE DEFINITIVO PROV. DI RIMINI		N. 63	DEL 24.03.2010
APPROVAZIONE	DELIBERA COMMISSARIO PREFETTIZIO	N. 11	DEL 24.04.2010

**VARIANTE URBANISTICA 2023
DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE PONTE
AL KM 0+900 DELLA SP 69BIS ROCCA PRATIFFI
COMUNI DI PENNABILLI (RN) E SANT'AGATA FELTRIA (RN)**

ALLEGATO

A.01.01

00 PREMESSA

L'articolo 53 della Legge Regionale 21 dicembre 2017, n.24 disciplina il "Procedimento Unico" volto all'approvazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico per la realizzazione delle quali si renda necessario provvedere all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità, nonché alla localizzazione delle stesse in quanto non previste negli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti e all'eventuale approvazione di variante urbanistica.

A norma della citata legge regionale, l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo dell'opera, secondo le modalità ed i contenuti da quella disciplinati, consente inoltre l'acquisizione di tutte le intese, autorizzazioni, concessioni, pareri, consensi e nulla osta, comunque denominati.

L'entrata in vigore, il 1° gennaio 2018, della nuova Legge Urbanistica Regionale n.24/2017, ha avviato un processo di innovazione della strumentazione urbanistica prevedendo all'articolo 3 che i Comuni avviino entro 4 anni dall'entrata in vigore della legge, il processo di adeguamento della strumentazione urbanistica alla nuova disciplina, e lo concludano entro i due anni successivi.

Al fine di garantire la tempestiva attuazione della nuova disciplina e al contempo garantire l'attuazione di interventi di interesse pubblico, l'articolo 4 della LR 24/2017 riconosce ai Comuni la facoltà, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, ed anche successivamente alla conclusione, il 1° gennaio 2022, della prima fase transitoria, di apportare varianti alla pianificazione vigente per quanto attiene, nella fattispecie, i procedimenti unici disciplinati dall'art.53 della LR 24/2017.

Sulla materia interviene l'Atto di Coordinamento approvato con DGR n.1956 del 22/11/2021 ribadendo il permanere, anche dopo il termine perentorio del 1° gennaio 2022, della possibilità in capo agli enti di approvare varianti urbanistiche nell'ambito dei procedimenti unici disciplinati dall'art.53 della LR 24/2017, ed evidenziando che *"... i procedimenti unici (tra cui quello previsto dall'art. 53 (...)) costituiscono procedimenti speciali che comportano, tra l'altro, l'effetto di localizzazione dei progetti approvati, in variante alla pianificazione urbanistica vigente. In questi, come in tutti i procedimenti localizzativi fondati sulla valutazione e approvazione di un progetto (definitivo o esecutivo) di un'opera o intervento, la conclusione favorevole del procedimento comporta, infatti, la conformazione della pianificazione urbanistica vigente al progetto approvato. In ragione dell'interesse pubblico che la legge riconosce alla realizzazione delle opere o interventi che ne sono oggetto, i procedimenti speciali fin qui richiamati costituiscono dunque un'eccezione alle ordinarie modalità di programmazione territoriale e urbanistica delle trasformazioni del suolo"*.

Il quadro normativo brevemente richiamato, integrato dai contenuti dell'Atto di Coordinamento approvato con DGR n.1577 del 08/07/2024, rappresenta il riferimento disciplinare del procedimento unico ex art.53 della LR 24/2017 di approvazione del progetto

SP69BIS "ROCCA PATRIFI

INTERVENTO DI PARZIALE SISTEMAZIONE PONTE AL KM 0+900 COMPLETAMENTO INTERVENTO RIFACIMENTO PONTE LOCALITÀ PONTE MESSA

La presente variante è di natura CARTOGRAFICA essendo relativa alla realizzazione di un nuovo ponte in località Ponte Messa in sostituzione dell'attuale ponte al km 0+900 dirella Sp 69 "Rocca Patrifi" che sarà demolito.

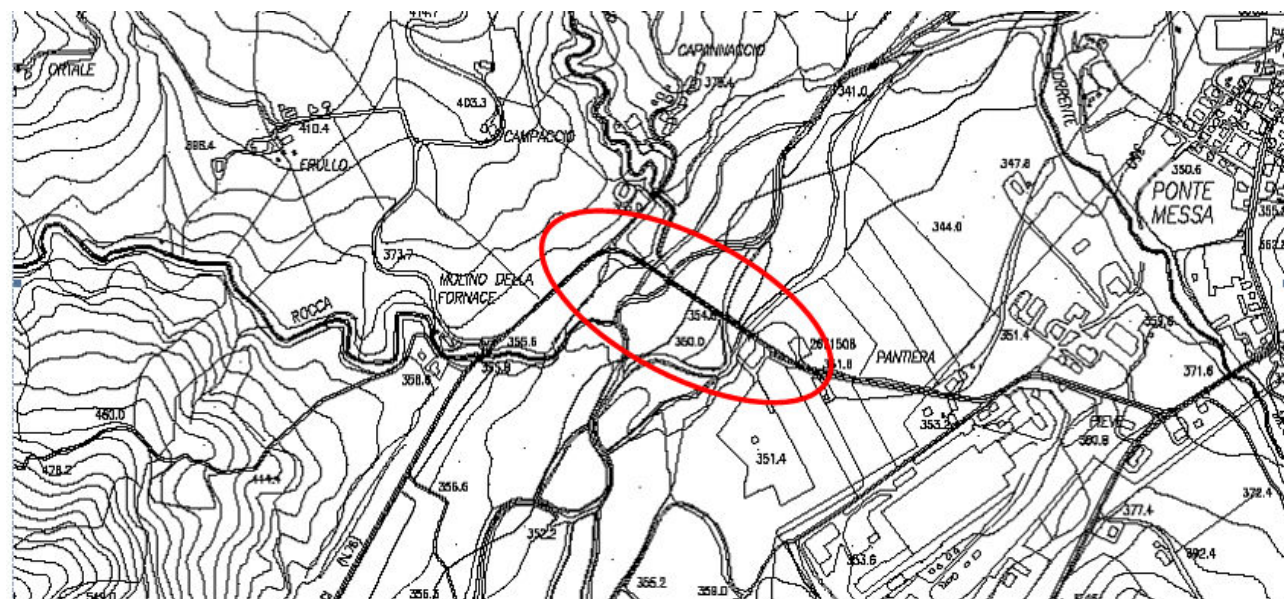
UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il presente procedimento unico, ex art.53 della LR 24/2017 è volto all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica ed esecutivo, relativo alla realizzazione di un nuovo ponte .

che prevede la realizzazione di un nuovo ponte in località ponte Messa lungo la SP69 BIS "ROCCA PATRIFI" in sostituzione di ponte esistente da demolire che attraversa il fiume Marecchia, e collega i comuni di Sant'Agata Feltria e Pennabilli.

L'intervento prevede pertanto l'interessamento di aree ricomprese nel territorio dei due comuni così come rappresentato nella documentazione progettuale depositata.

Al fine di regolare la realizzazione e gestione dell'opera, i Comuni di Sant'Agata Feltria e Pennabilli definiranno un Accordo ai sensi dell'art.15 della Legge 241/1990 da sottoporre all'approvazione delle rispettive Giunte Comunali e sottoscrivere dalle parti.



DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'attuale Ponte Messa al km 0+900 della Strada Provinciale 69 bis *Rocca Pratiffi*, attraversa il fiume Marecchia, e collega i comuni di Sant'Agata Feltria e Pennabilli.

Il ponte ha una lunghezza complessiva di ml 114.80 e presenta una corsia a senso unico alternato e limitazione di transito a carichi superiori alle 3.5 tonnellate.

Il progetto infrastrutturale prevede la realizzazione di un nuovo ponte in affiancamento al ponte esistente sul fiume Marecchia con asse spostato a monte parallelamente all'opera esistente e di una rotonda lato Sant'Agata Feltria nel punto di intersezione tra la SP 69 bis e la strada per la località Campaccio che consentirà

- la risoluzione della pericolosità dell'approccio al ponte in curva che richiederebbe una limitazione della velocità
- la risoluzione della criticità dell'intersezione in curva tra la SP 69bis e la strada comunale Località Campaccio

La realizzazione della rotonda consente di:

- impostare la nuova infrastruttura con asse parallelo al ponte esistente e perpendicolare all'asta fluviale
- salvaguardare l'esemplare arboreo di quercus più antico individuato lato Sant'Agata Feltria
- mantenere il traliccio ENEL lato Pennabilli
- ottimizzare il livello di sicurezza della pericolosa curva di accesso al ponte
- minimizzare gli impatti ambientali collocandosi su area perlopiù già pavimentata con minor consumo di suolo, minori modifiche planoaltimetriche e massima aderenza all'attuale assetto del suolo



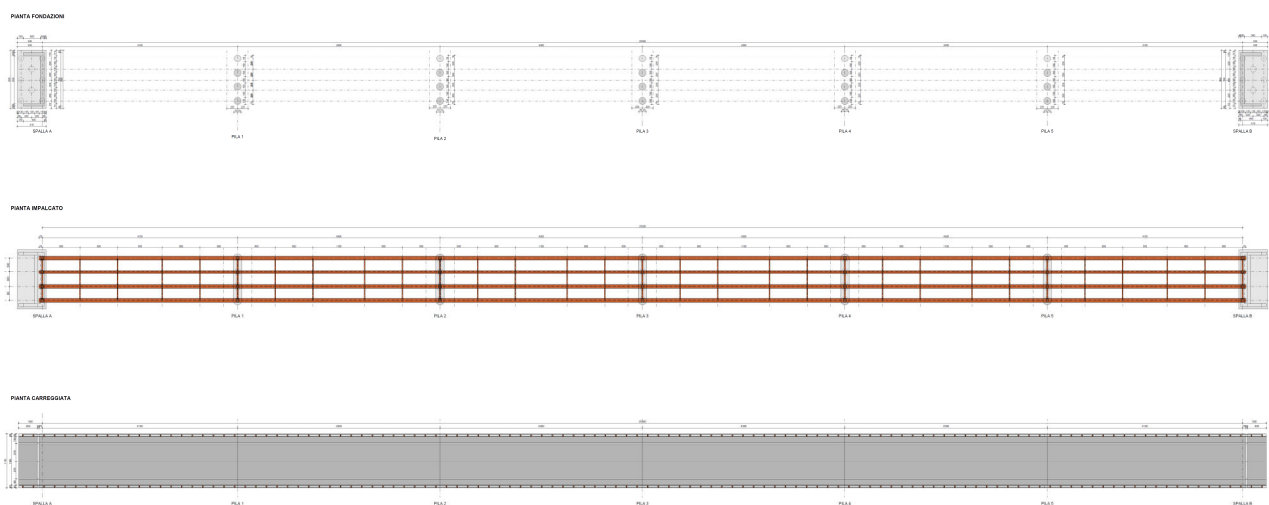
Il nuovo ponte ha una piattaforma pavimentata di 10.50 ml per una lunghezza complessiva di 265,00 ml, organizzata in due corsie di marcia da 375 cm, banchine laterali da 150 cm e cordoli di 60 cm.

Il tracciato dell'opera in progetto ha andamento rettilineo in affiancamento al ponte esistente con allargamento complessivo della piattaforma pavimentata di 4.60 ml.

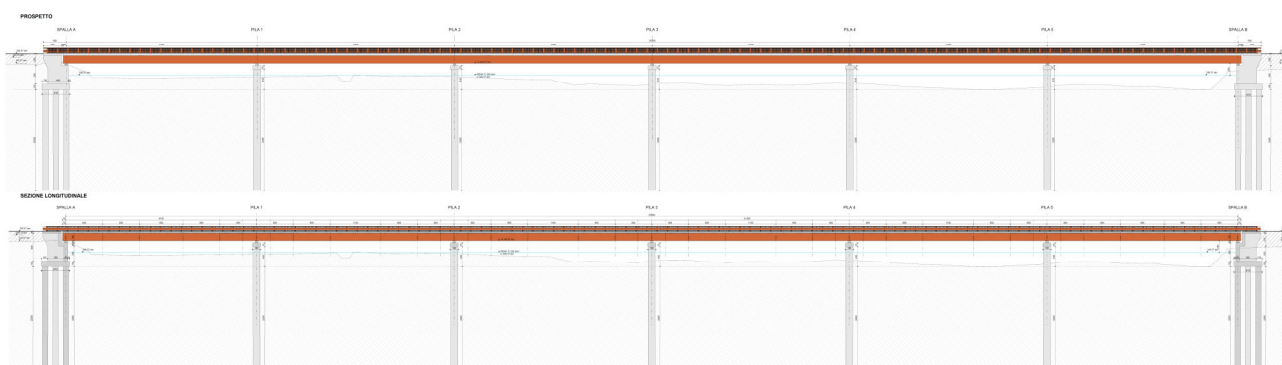
Il profilo longitudinale dell'opera in progetto è lineare costante impostato alla quota +62 cm ml rispetto all'opera esistente con spessore dell'impalcato di 185 cm.

La piattaforma è organizzata a due spioventi con pendenze verso l'esterno del 2.5 %.

Il nuovo ponte è composto da sei campate per una lunghezza pari a 43.00 ml misurata in asse appoggi per le campate tra le cinque pile e 41.50 ml per le campate terminali pila – spalla, una lunghezza pari a 255,00 ml misurata in asse appoggi d'estremità e spalle da ml 4.00 per uno sviluppo totale 265,00 ml.



Piante



Prospetto e sezione longitudinale



ANALISI DEGLI AZZONAMENTI

Premesso che

- l'area di sedime del ponte esistente e i relativi tratti stradali di approccio al ponte ricadono in Art. 30 delle NTA del PRG del comune di Pennabilli **Aree destinate alla viabilità**
- nelle tavole di piano l'individuazione cartografica delle infrastrutture viarie e dei tracciati connessi è puramente indicativa così come esplicitato nelle NTA

"L'indicazione grafica di PIANO relativa alle infrastrutture viarie di cui sopra ha valore indicativo per la redazione dei progetti esecutivi delle opere che, nel caso interessino zone agricole di salvaguardia paesistico-ambientale devono essere redatti con le modalità stabilite per la verifica di compatibilità ambientale."

- l'area di sedime del nuovo ponte e relativi tratti stradali di approccio e raccordo alla viabilità esistente ricadono in Art. 27 delle NTA **Zone agricole di tutela ambientale E2** non perimetrata cartograficamente nelle tavole di piano e individuata con campitura bianca

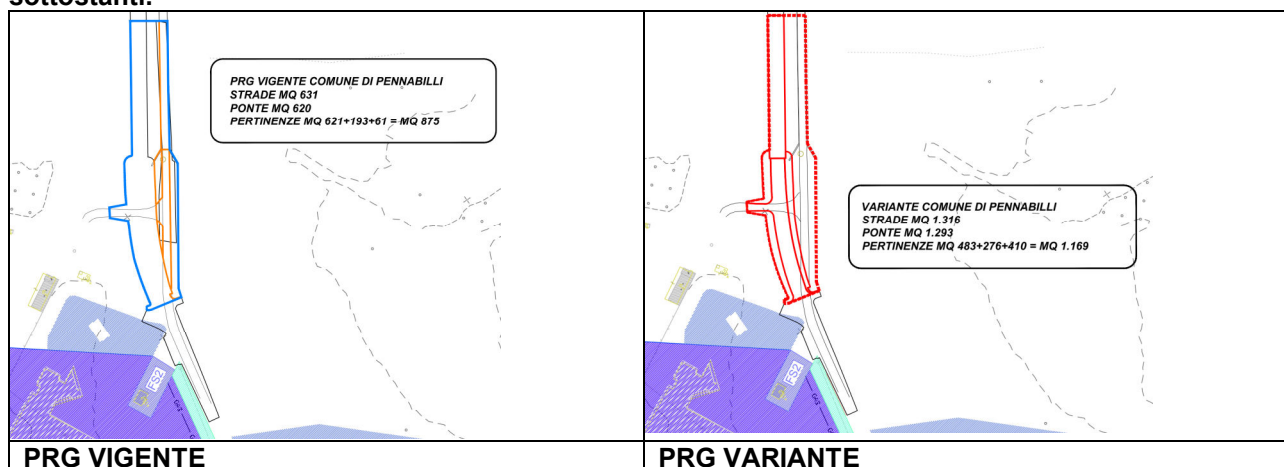
non essendo possibile effettuare un raffronto di superfici ante e post intervento,

ai fini di un'analisi degli azzonamenti si riportano le superfici dello stato di fatto e dello stato di progetto individuando l'area di sedime della struttura del ponte e della sede stradale con relative pertinenze (scarpate – rilevati) delle porzioni ricadenti in comune di Pennabilli.

Limitatamente alle porzioni ricadenti in comune di Pennabilli, il bilancio teorico²¹ degli azzonamenti ante e post intervento, basato sulle superfici di ingombro delle opere stradali nello stato di fatto e dello stato di progetto, risulta il seguente (tra parentesi sono riportati i parziali rispettivamente relativi a sedime della struttura del ponte, della sede stradale e relative pertinenze, tra cui scarpate e rilevati):

Azzonamenti	PRG VIGENTE	PRG VARIANTE	Δ
Aree destinate alla viabilità	(631+620+875) 2.126 mq	(1.316+1.293+1.169) 3.778 mq	(685+673+294) 1.652 mq
Zone agricola di tutela ambientale - E2	3.778 mq	2.126 mq	-1.652 mq

La rappresentazione grafica di dettaglio delle attuali e nuove opere può essere evinta dalle due figure sottostanti.



²

Non essendo cartografate con specifica campitura né le zone viarie né quelle agricole, non è possibile effettuare un bilancio effettivo.

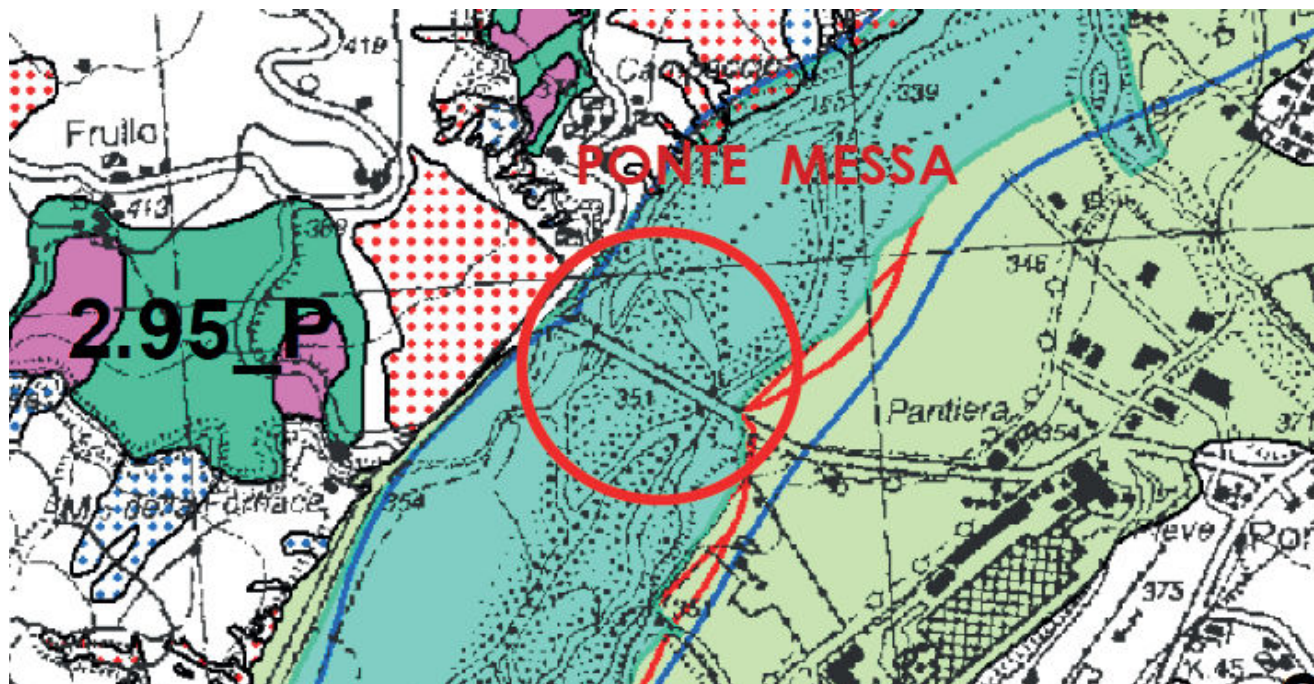
VERIFICA DI CONFORMITÀ ALLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA E LOCALE DI SETTORE

Si riporta di seguito la verifica di conformità delle scelte di piano/progetto alla pianificazione urbanistica sovraordinata, locale e di settore **individuando in rosso le parti di normativa dei vari piani che interessano specificatamente l'intervento infrastrutturale previsto.**

PIANO STRALCIO DI BACINO MARECCHIA - CONCA

Il riferimento è lo studio della Autorità Interregionale di Bacino Marecchia Conca (Variante al Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico approvata con DPCM del 25 febbraio 2020 e pubblicato sul BURERT n. 420 del 4 dicembre 2020).

Il progetto ricade nell'alveo fluviale del fiume Marecchia



PAI Tavola 4/4 QUADRO GENERALE DEL PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Legenda

Limite dell'Autorità di Bacino

FASCE FLUVIALI

Alveo (art.8)

Fascia con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni nella situazione pre-interventi (art. 9)

AVI - Fasce ad alta vulnerabilità idrologica

Delimitazione della fascia di territorio con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 500 anni (art. 10)

AREE DI VERSANTE IN CONDIZIONI DI DISSESTO

Calanchi (art.14)

Aree in dissesto per fenomeni in atto (art. 14)

Aree di possibile influenza del dissesto nelle frane di crollo (art. 15)

Aree di possibile evoluzione del dissesto e frane quiescenti (art. 16)

Abitati dichiarati da consolidare ex L.445/1908 nel territorio della Regione Emilia-Romagna (Art. 14, comma 3 lett. e; Art. 15, comma 3 lett. e; Art. 16, comma 3 lett. d)

Aree verificate (art. 17)

AREE IN DISSESTO DA ASSOGGETTARE A VERIFICA (ART. 17)

Attiva

Quiescente

L'area di intervento ricade in:

- Alveo (art.8)
- Fascia con probabilità di inondazione corrispondente a piena con piene con tempo di ritorno di 200 anni (art.9)
- AVI – Fasce ad alta vulnerabilità idrologica
- Delimitazione della fascia di territorio con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 500 anni (art.10)

L'intervento in progetto

- **rientra nelle modalità di gestione degli alvei** che

“deve essere finalizzata esclusivamente al mantenimento o al ripristino della funzionalità idraulica e al mantenimento o ripristino della qualità ambientale del corpo idrico. Sono funzionali al raggiungimento di questi obiettivi le seguenti tipologie di intervento:.....”

b) adeguamento delle infrastrutture di attraversamento che determinano il rischio idraulico (cfr. art. 1, comma 5, DL n.180/98) (a);

- **sottostà alle prescrizioni** relative agli alvei che

“costituiscono misure di tutela per la difesa dai fenomeni alluvionali, immediatamente vincolanti, per gli alvei già individuati dal presente piano, dalla data di entrata in vigore del Piano Stralcio:

a) i titoli abilitativi, le approvazioni di opere pubbliche di cui alla legislazione vigente, gli strumenti urbanistici generali e attuativi e loro varianti, nonché gli “accordi” (art.34, D.Lgs 247/00) e le “conferenze” (art.3bis, L. 441/87) per la loro attuazione, non devono consentire interventi edilizi e trasformazioni morfologiche di qualsiasi natura;

*b) sono fatti salvi gli interventi di cui alle lett. a), b), c), e d) del precedente comma 3, gli interventi di captazione connessi alla utilizzazione delle risorse idriche superficiali nel rispetto delle prescrizioni dell'art. 22 del D.Lgs 152/99 (b) e del Piano di tutela delle acque di cui all'art.44 del D.Lgs 152/99, successivamente alla sua entrata in vigore, gli interventi relativi a **infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento, che non determinino rischio idraulico.***

*La realizzazione degli interventi relativi a **infrastrutture tecnologiche e viarie** è subordinata al parere vincolante dell'Ente preposto al nulla-osta idraulico, che verifica la compatibilità dell'opera con le finalità del Piano Stralcio e trasmette il parere per conoscenza all' Autorità di bacino.*

Le misure di tutela vincolanti, unitamente alle modalità di gestione del precedente comma 3, costituiscono elemento di riferimento per gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica affinché le scelte urbanistiche siano interrelate alle esigenze di difesa dal rischio idraulico e di tutela delle dinamiche fluviali.
Direttive

L'Autorità di Bacino, entro otto mesi dalla data di approvazione del Piano Stralcio, emana, ai sensi dell'art.17, comma 3 lett.c) della L.183/89, specifiche Direttive riguardanti:

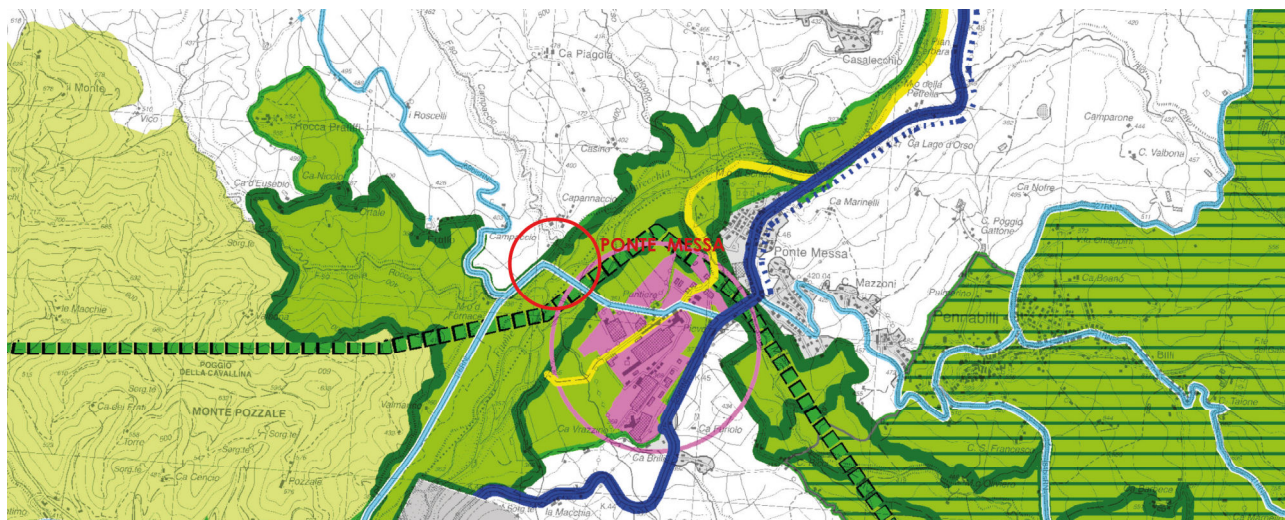
- *disposizioni in merito agli interventi di manutenzione e di sistemazione degli alvei, secondo criteri di bassa artificialità e tecniche di ingegneria naturalistica;*
- *disposizioni relative alla regolamentazione delle derivazioni di acque pubbliche finalizzata a garantire il mantenimento del minimo deflusso vitale nei corpi idrici (art. 22, D.Lgs 152/99) (b), in coerenza con le prescrizioni del Piano di tutela delle acque di cui all' art.44 del D.Lgs 152/99, successivamente alla sua entrata in vigore;*
- ***criteri e modalità per la redazione degli studi per la compatibilità idraulica delle infrastrutture viabilistiche e tecnologiche nelle fasce fluviali;***
- ***definizione dei parametri necessari all'implementazione di modelli idraulici;***

Il quadro conoscitivo emerso dall'attività di indagine geologico – geomorfologica e dagli approfondimenti litostratigrafico – geotecnici compresa la caratterizzazione sismica locale, è stato assunto come riferimento per la progettazione e il dimensionamento degli interventi in progetto che, pertanto, risultano concepiti e strutturati sia per soddisfare la sicurezza e funzionalità dell'opera di raccordo della SP 69BIS alle due sponde del Fiume Marecchia, sia per scongiurare perturbazioni all'officiosità idraulica del corso d'acqua e alla stabilità delle aree coinvolte comprese quelle adiacenti direttamente raccordate.

Ai sensi del R:D:L: 3267/23 e successive norme statali e regionali relative al vincolo idrogeologico, per quanto di competenza geologica si esprime un giudizio di fattibilità per la realizzazione degli interventi previsti in progetto.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE PTCP

- Tavola A Assetto evolutivo del sistema provinciale
- Tavola B Tutela del patrimonio paesaggistico
- Tavola C 3/3 Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico culturali
- Tavola D3/3 Rischi ambientali



PTCP Tavola A Assetto evolutivo del sistema provinciale

LEGENDA

ASSETTO AMBIENTALE

Elementi della rete ecologica provinciale

- Area di collegamento ecologico di rilevanza regionale (Art. 1.5)
- Area di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (Art. 1.5)
- Varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare (Art. 1.6)
- Direttrici da potenziare e corridoi trasversali (Art. 1.5)
- Parchi e riserve
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)
- Paesaggio naturale e semi-naturale protetto del Conca (Delibera C.P.33/2011)
- Aree meritevoli di tutela ai sensi delle categorie della L.R. 6/05 (Art. 1.5)
- Progetto di valorizzazione ambientale (Art. 1.6)

Ambiti rurali

- ad alta vocazione produttiva
- perurbani

ASSETTO INSEDIATIVO

- Insedimenti principali
- Varchi di discontinuità urbana da salvaguardare
- Margini urbani
- Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale:
 - A-Ambito Valmarecchia
 - B-Ambito Raibano
 - C-Ambito Valconca
- Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo inter-comunale

ASSETTO RELAZIONALE

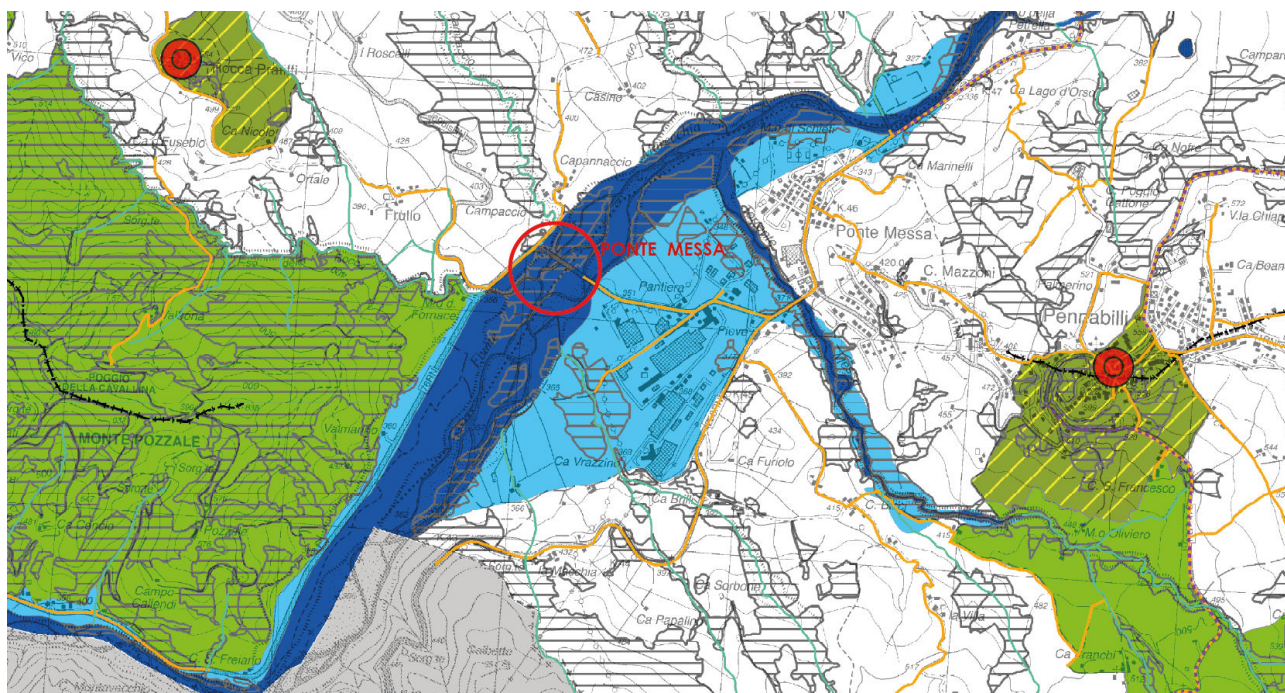
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie principali
- Stazioni ferroviarie minori da potenziare
- Alta velocità
- Trasporto rapido costiero
- Trasporto rapido costiero itinerario ipotizzato
- TRC fermate
- Itinerari ciclabili di collegamento funzionale
- Itinerari ciclabili fruitivi
- Autostrada
- Caselli
- Itinerari di interesse regionale e provinciale esistenti ed in progetto
- Itinerari di interesse regionale e provinciale: corridoi
- Itinerari di interesse regionale e provinciale: tratti da assoggettare ad interventi di riqualificazione
- Itinerari di interesse regionale e provinciale da attuare nel lungo periodo, successivamente all'adeguamento della E45 nelle modalità previste dal PRIT (l. tratto da valutare di concerto con le amministrazioni limitrofe)
- Itinerari di interesse intercomunale e locale esistenti ed in progetto
- Itinerari di interesse intercomunale e locale: corridoi
- Principali interconnessioni viabilistiche e assi di accesso e distribuzione (art. 7.4 e 11.4)
- Linee di cabotaggio a medio e lungo raggio
- Sistema dei porti

L'area di intervento ricade in:

- area di collegamento ecologico di rilevanza regionale
- itinerari di interesse intercomunale e locale esistenti ed in progetto
- direttrici da potenziare e corridoi trasversali (art. 1.5)

L'opera in progetto essendo opera di attraversamento dell'alveo fluviale rientra tra gli interventi consentiti e subordinati al parere vincolante dell'Ente preposto al nulla-osta idraulico.

Nella progettazione dell'opera di attraversamento sono stati considerati tutti gli elementi ambientali e paesaggistici che caratterizzano l'area di intervento, gli impatti generati in fase di realizzazione ed in fase di esercizio e gli interventi di mitigazione / compensazione previsti.



PTCP Tavola B Tutela del patrimonio paesaggistico

Legenda

TUTELA DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO

	Zone ed elementi di interesse storico-archeologico (Art. 5.5)		Ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica (Art. 5.7 c.3)
	Sistema forestale boschivo (Art. 5.1)		Città delle Colonie (Art. 5.10)
	Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2)		Colonie marine (Art. 5.10)
	Zone di tutela agro-naturalistica (Art. 5.2b)		Sistema costiero (Art. 1.3)
	Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)		Sistema collinare - montano e dei crinali (Art. 1.2)
	Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)		Unità di Paesaggio della pianura (Art. 1.4)
	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)		Reticolo idrografico principale
	Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2)		Reticolo idrografico minore (Art. 2.2)
	Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)		Strade panoramiche (Art. 5.9)
	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)		Strade storiche extraurbane (Art. 5.9)
	Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (Art. 5.6)		Linee di crinale (Art. 1.2)
			Osservatorio Astronomico "Gruppo Astrofilo N. Copernico" (Art. 10.10)
			Insedimenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane (Art. 5.8)

L'area di intervento ricade in:

- reticolo idrografico principale
- invasi ed alvei di corsi d'acqua (art. 2.2)
- zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)
- strade storiche extraurbane (art. 5.9)

Articolo 2.2 Invasi ed alvei di corsi d'acqua

b) Sono fatti salvi, previo parere vincolante dell'ente preposto al rilascio del nulla osta idraulico, i seguenti interventi, opere e attività qualora previsti dagli strumenti urbanistici generali:

- interventi relativi alle infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento *che non determinino rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo;*

Articolo 5.4 Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini, e corsi d'acqua

11.(P) *La subordinazione alla eventuale previsione mediante gli strumenti di pianificazione di cui al decimo comma non si applica alle strade, agli impianti per l'approvvigionamento idrico e per le telecomunicazioni, agli impianti a rete per lo smaltimento dei reflui, ai sistemi tecnologici per il trasporto dell'energia, che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un comune ovvero di parti della popolazione di due comuni confinanti. Nella definizione dei progetti di realizzazione, di ampliamento e di rifacimento delle infrastrutture lineari e degli impianti di cui al presente comma si deve evitare che essi corrano parallelamente ai corsi d'acqua fatte salve particolarissime situazioni in cui sia dimostrata la impossibilità di ogni altro tracciato. Resta comunque ferma la sottoposizione a valutazione di impatto ambientale delle opere per le quali essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali.*

Articolo 5.9 Elementi di interesse storico - testimoniale

1. Il PTCP individua nella Tavola B i tratti di viabilità storica extraurbana di rilevanza territoriale con riferimento alla cartografia I.G.M. di primo impianto e nella Tavola C il tracciato della Fossa Viserba SX Marecchia e Patara Dx Marecchia e delle tratte ferroviarie storiche.

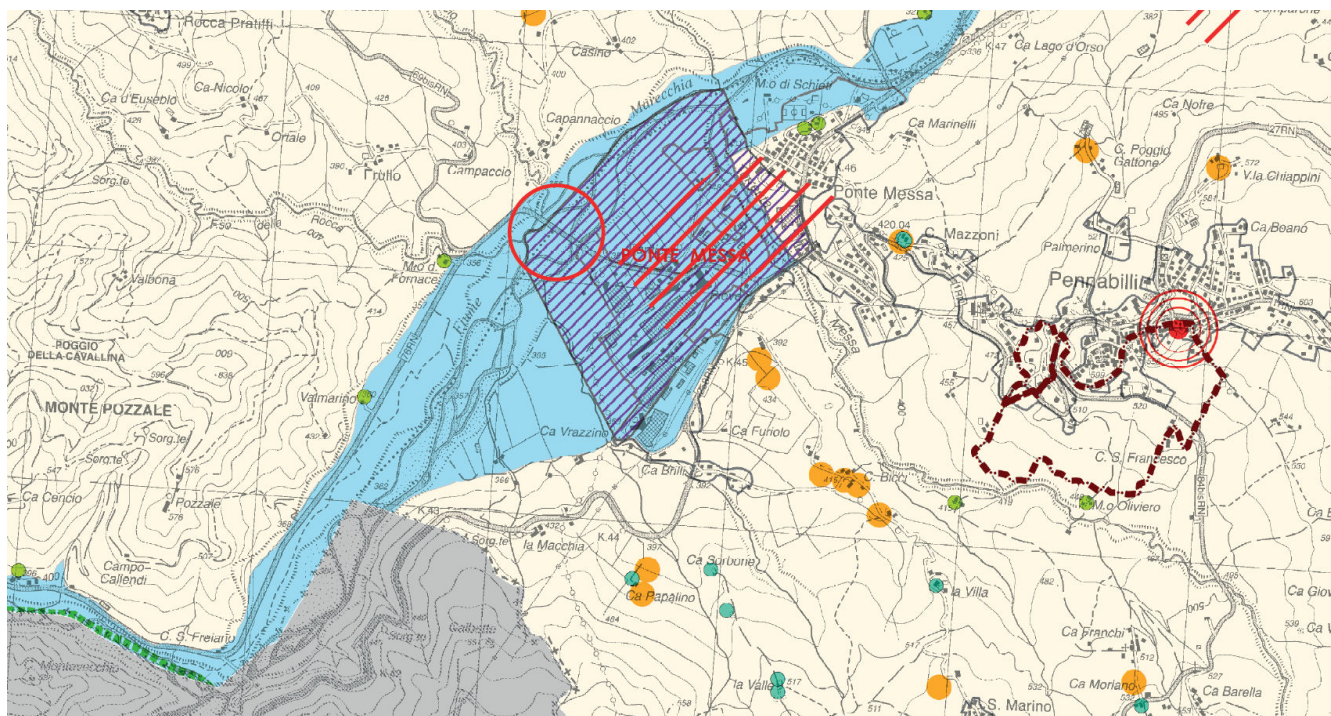
2.(D) E' fatto obbligo agli strumenti di pianificazione comunale di sottoporre a specifiche prescrizioni di tutela la viabilità storica individuata dal presente Piano e gli ulteriori tratti di viabilità storica di rilevanza locale individuata nella redazione degli strumenti urbanistici. Detta viabilità, individuata nella cartografia del primo catasto dello stato nazionale per la parte più propriamente urbana e nella cartografia I.G.M. di primo impianto per la parte extraurbana, non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa *salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità.*

....
La viabilità storica extraurbana va tutelata sia per quanto concerne gli aspetti strutturali sia per quanto attiene l'arredo e le pertinenze. In particolare sarà cura degli strumenti comunali l'individuazione di adeguate fasce di rispetto e la selezione dei tracciati storici che possono costituire assi di connessione secondari della rete ecologica implementata a livello locale.

Il nuovo ponte essendo opera di attraversamento dell'alveo fluviale rientra tra gli interventi consentiti

Nella progettazione dell'opera è stata dettagliatamente valutata /dimostrata

- la necessità dell'intervento
- la minimizzazione degli impatti sull'ambito fluviale
- l'attenzione alla tipologia / dimensionamento degli elementi strutturali in rapporto al contesto paesaggistico
- l'attenzione alla compatibilità tecnica e ambientale dei materiali e agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo che garantiscano il minor impatto ambientale e la massima durabilità dell'opera nel suo complesso.
- la necessità di eliminare il restringimento della carreggiata in corrispondenza del ponte
- la necessità di garantire la transitabilità anche ai mezzi pesanti
- l'attenzione in fase progettuale alla fruibilità in sicurezza del ponte da parte dell'utenza debole (ciclisti – pedoni)



Ptcp Tavola C3/3 Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico culturali

Legenda

RISORSE PAESAGGISTICHE E STORICO/CULTURALI

- Aree compromesse dei fiumi per progressiva perdita dei caratteri identitari
- Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio
- Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini
- Aree Archeologiche

- Unità di paesaggio dell'alta collina e della montagna
- 1.a sub - unità di paesaggio dell'arenile
- 1.b sub - unità di paesaggio delle foci fluviali
- 1.c sub - unità di paesaggio dei varchi a mare
- 2.a sub - unità di paesaggio del corso del fiume Marecchia
- 2.b sub - unità di paesaggio del corso del fiume Conca
- 2.c sub - unità di paesaggio del torrente Marano
- 2.d sub - unità di paesaggio del corso del torrente Uso
- 2.e sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Marecchia
- 2.f sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalle del Marecchia
- 2.g sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli
- 2.h sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Conca
- 2.i sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalle del Conca
- 3.a sub - unità di paesaggio della bassa collina del Marecchia e dell'Uso
- 3.b sub - unità di paesaggio della bassa collina di Ausa, Marano, Melo
- 3.c sub - unità di paesaggio della bassa collina di Conca, Ventena, Tavollo
- 3.d sub - unità di paesaggio delle rupi calcaree di Torriana, Montebello, Verucchio
- 3.e sub - unità di paesaggio del sistema collinare calcareo-arenaceo della zona sud
- 4.a sub - unità di paesaggio dell'alta collina e della montagna marechiese
- 4.b sub - unità di paesaggio della montagna del crinale appenninico
- 4.c sub - unità di paesaggio dell'alto corso del fiume Marecchia

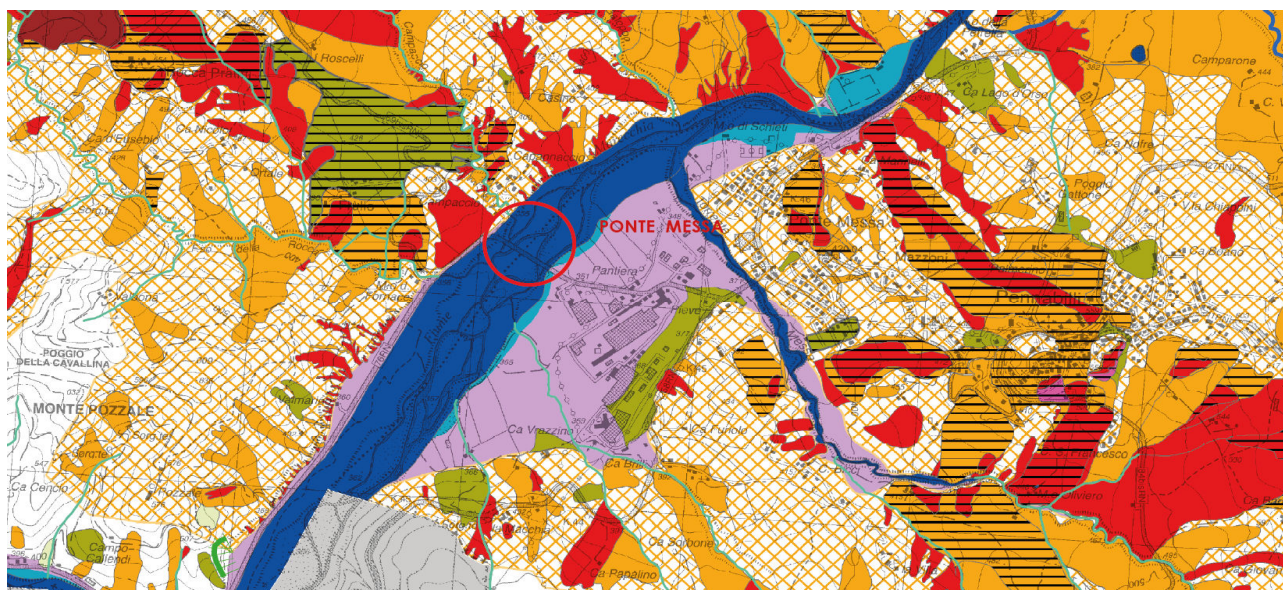
L'area di intervento ricade in:

- 2.a sub unità di paesaggio del fiume Marecchia
- 4.c sub unità dell'alto corso del fiume Marecchia
- Aree compromesse dei fiumi per progressiva perdita dei caratteri identitari (in territorio del comune di Pennabilli)
- Non ricade ma è limitrofo ad Aree sensibilità archeologica (in territorio del comune di Pennabilli)

6(P) Fatta salva ogni ulteriore disposizione dei piani o progetti di cui al terzo comma, nelle aree di cui al precedente comma 1 possono essere attuate le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici comunali, fermo restando che **ogni intervento è subordinato all'esecuzione di sondaggi preliminari**, svolti in accordo con la competente Soprintendenza archeologica, rivolti ad accertare l'esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti di intervento con gli obiettivi di tutela, anche in considerazione della necessità di individuare aree di rispetto o di potenziale valorizzazione e/o fruizione.

Si segnala la prossimità dell'area di intervento a Aree sensibilità archeologica del'alta Val Marecchia

In considerazione di tale vicinanza preventivamente alla realizzazione dell'opera saranno effettuati sondaggi svolti in accordo con la competente Soprintendenza archeologica,



Ptcp Tavola D3/3 RISCHI AMBIENTALI

Legenda	
AMBITI A PERICOLOSITA' IDRAULICA	
	Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico principale (art. 2.2)
	Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico minore (art. 2.2)
	Aree esondabili (art. 2.3)
AMBITI A VULNERABILITA' IDROGEOLOGICA	
	Bacino Marecchia e Conca (art. 3.6)
	Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3)
	Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4)
	Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5)
	Bacini imbriferi - BI (art. 3.5)
AMBITI A PERICOLOSITA' GEOMORFOLOGICA	
	Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati (art. 4.1 commi 3 e 7)
	Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti verificati (art. 4.1 commi 6 e 7)
	Aree di possibile influenza di frane di crollo (art. 4.1 commi 3 e 7)
	Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi da verificare (art. 4.1 commi 3 e 7)
	Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art. 4.1 commi 5 e 7)
	Depositi di versante da verificare (art. 4.1 comma 10)
	Depositi di versante verificati (art. 4.1 comma 11)
	Depositi eluvio-colluviali e antropici (art. 4.1 comma 12)
	Abitati da consolidare (art. 4.2)
	Calanchi (art. 4.1 commi 3, 4 e 7)
	Aree potenzialmente instabili (art. 4.1 comma 9)
	Scarpate (art. 4.1 comma 13)
	Aziende a rischio di incidente rilevante (art. 8.6)

L'area di intervento ricade in:

ambiti a pericolosità idraulica e ambiti a vulnerabilità idrogeologica Bacino Marecchia e Conca

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua – reticolo idrografico principale (art. 2.2)
- Aree esondabili (art. 2.3)
- Area di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo ARA (art. 3.3)

ambiti a pericolosità geomorfologica

Articolo 2.2 Invasi ed alvei di corsi d'acqua

b) Sono fatti salvi, previo parere vincolante dell'ente preposto al rilascio del nulla osta idraulico, i seguenti interventi, opere e attività qualora previsti dagli strumenti urbanistici generali:

- interventi relativi alle infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento **che non determinino rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo;**

Art.2.3 Aree esondabili

Sono fatti salvi i seguenti interventi, opere e attività:

- i) **interventi relativi a infrastrutture tecnologiche e viarie esistenti o a nuove infrastrutture che non comportino rischio idraulico e per le quali sia dimostrata l'impossibilità di localizzazione alternativa;**

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

2(P) Sono fatti salvi i seguenti interventi, opere e attività:

- i) gli interventi relativi a opere pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili e gli **interventi relativi a infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o di nuova previsione limitatamente a quelle per le quali sia dimostrata l'impossibilità di alternative di localizzazione.** Le previsioni delle nuove infrastrutture nonché i progetti preliminari relativi ad interventi di ripristino e adeguamento delle infrastrutture esistenti sono comunque **soggetti al parere obbligatorio e vincolante dell'Autorità di Bacino interregionale Marecchia e Conca;**

L'area non ricade direttamente in ambiti a pericolosità geomorfologica ma va segnalato che in comune di Sant'Agata Feltria, il tracciato di imbocco del nuovo ponte lambisce una zona instabile per fenomeni in dissesto attivi da verificare "Campaccio".

Il **QUADRO CONOSCITIVO** del PTCP individua tutti gli **elementi di tutela ambientale e paesaggistica**

esplicitati nelle tavole

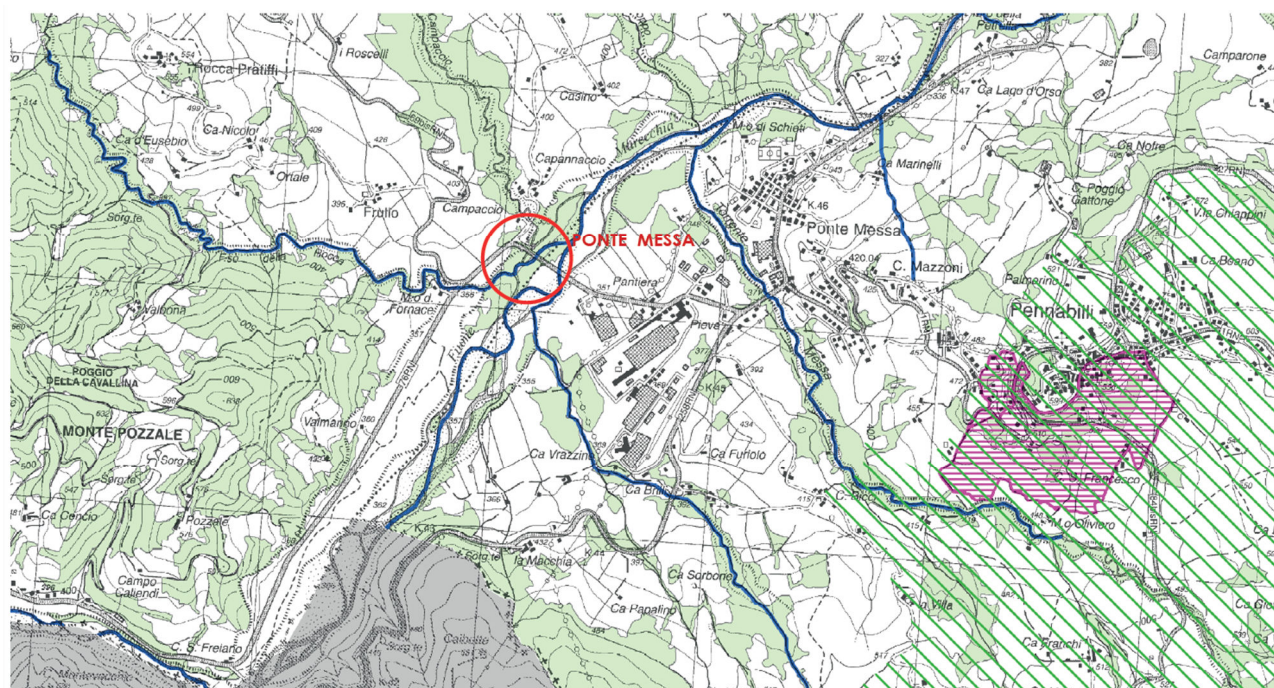
PTCP Tqc8 Carta dei beni paesaggistici

PTCP Tqc9 Carta delle aree naturali e dei geositi

PTCP Tqc10 Carta delle tutele paesistiche

e presi a riferimento nella definizione dell'intervento in tutte le sue fasi:

- scelte progettuali
- progettazione preliminare e definitiva
- valutazione degli impatti su ambiente e paesaggio
- valutazione delle misure di controllo / mitigazione / compensazione degli impatti negativi



PTCP Tqc8 Carta dei beni paesaggistici

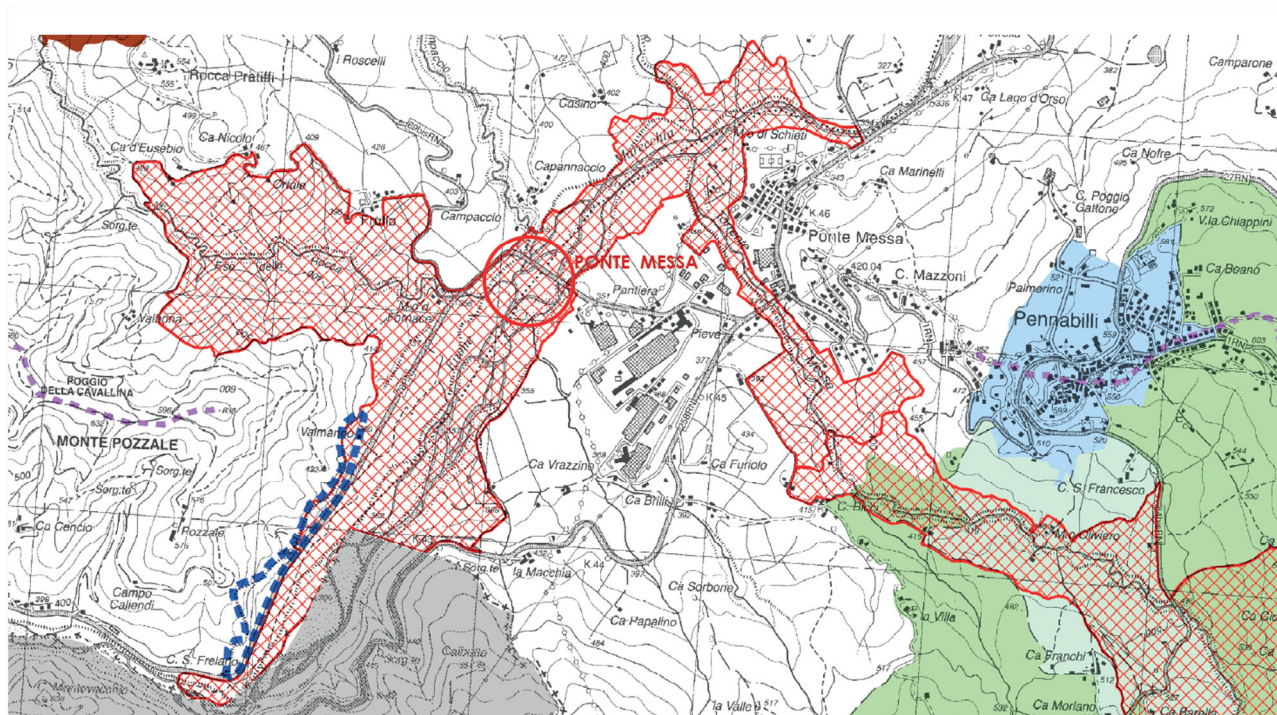
Legenda

beni paesaggistici

- Aree di interesse pubblico
- Limite 1200 s.l.m.
- Laghi
- Acque Pubbliche
- Parco Naturale del Sasso Simone e Simoncello
- Sistema forestale boschivo
- Usi civici
- Aree del Parco museo minerario delle miniere di zolfo

L'area di intervento ricade in:

- **Sistema forestale boschivo**

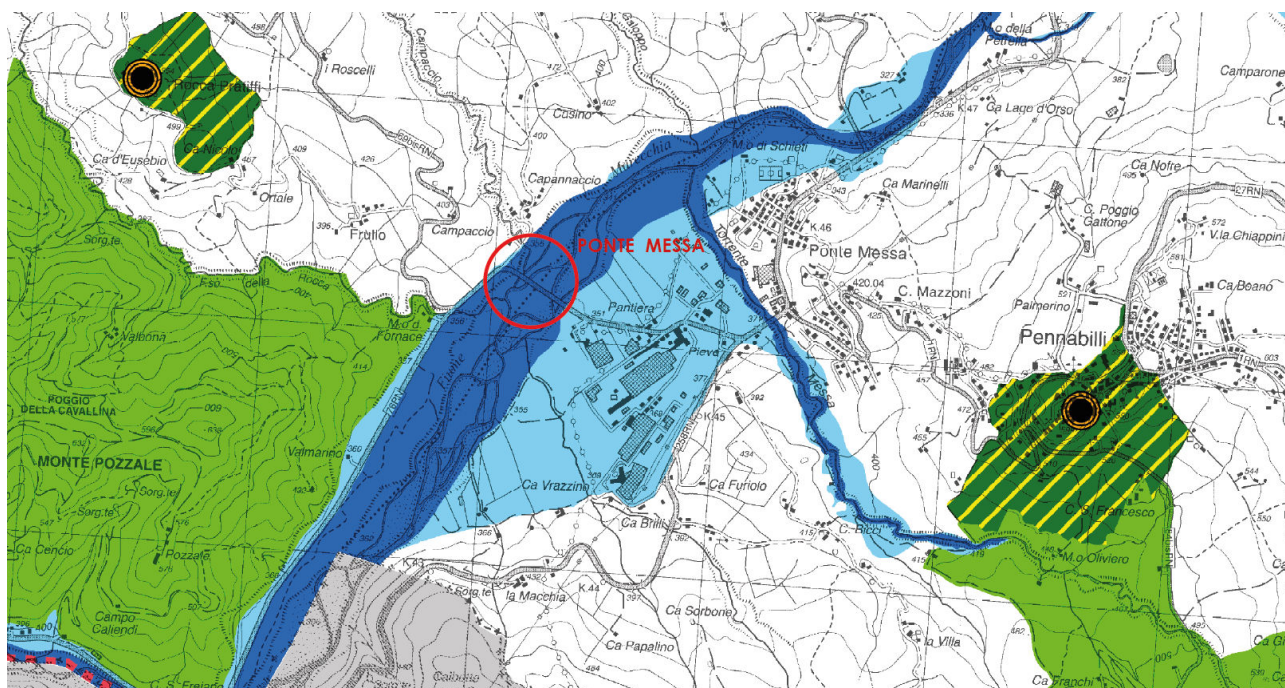


PTCP Tqc9 Carta delle aree naturali e dei geositi

Legenda	
Parco Naturale "Sasso Simone e Simoncello"	
	Zona B - Riserva Generale Orientata
	Zona C - Protezione
	Zona D - Promozione economica e sociale
	Zone contigue
Aree della Rete Natura 2000 (SIC-ZPS)	
	SIC
	SIC-ZPS
Aree del patrimonio geologico regionale	
	Aree di interesse geologico
Altri elementi di interesse naturale/paesaggistico	
	Crinali di interesse paesaggistico (I° livello)
	Crinali di interesse paesaggistico (II° livello)
	Oasi di protezione faunistico venatoria
	Aree calanchive








L'area di intervento ricade in:

- area protetta siti della Rete Natura 200 zona SIC –ZPS



PTCP Tqc10 Carta delle tutele paesistiche

Zone di tutela

-  Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2a)
-  Zone di tutela agro-naturalistica (Art. 5.2b)
-  Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)
-  Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)
-  Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)
-  Limite dell'areale di pertinenza del crinale appenninico
-  Insediamenti urbani storici (Art. 5.8)

L'area di intervento ricade in:

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)

PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA DELLA PROVINCIA DI RIMINI PTAV 2020

Strutture e infrastrutture di area vasta

“La dimensione strutturale del piano attiene essenzialmente, oltre che all'individuazione dei valori ambientali e dei servizi ecosistemici ad essi associati, alla disciplina degli insediamenti sovracomunali e alla individuazione dei corridoi di fattibilità delle infrastrutture sovracomunali.

In merito al sistema relazionale il Ptav assume il duplice obiettivo di **promuovere l'accessibilità ai territori urbani e interni in termini non esclusivamente infrastrutturali** (integrando le funzioni del PUMS e privilegiando l'intermodalità a favore del trasporto pubblico e collettivo, l'affermazione della mobilità ciclo-pedonale e la diffusione del mobility management) **e di ridurre il consumo e la frammentazione del suolo a carico delle infrastrutture limitando gli interventi a quelli effettivamente strategici ed essenziali per l'ottimizzazione degli assetti territoriali e di mobilità complessiva.**

In particolare, per la rete stradale si confermano, in coerenza con il Piano territoriale dei trasporti regionale, gli elementi portanti degli itinerari di rilevanza regionale, provinciale e intercomunale e i principali progetti e relativi corridoi attinenti in via prioritaria al sistema nuova SS 16/SS9, al nuovo collegamento SS 258/E45 e al potenziamento del collegamento verso Tavullia in territorio marchigiano. Nell'intento di rafforzare il ruolo di guida dell'azione pubblica, ma anche in considerazione dei considerevoli impatti delle opere stradali, il Ptav è occasione per definire i criteri di miglioramento delle infrastrutture esistenti (di competenza diretta della Provincia ma anche di scala comunale) secondo principi di gestione ecologica, di ristoro dei servizi ecosistemici sottratti con l'occupazione di suolo, di realizzazione di fasce arborate di mitigazione e di inserimento paesaggistico.”

Dal Documento di indirizzo PTAV settembre 2020

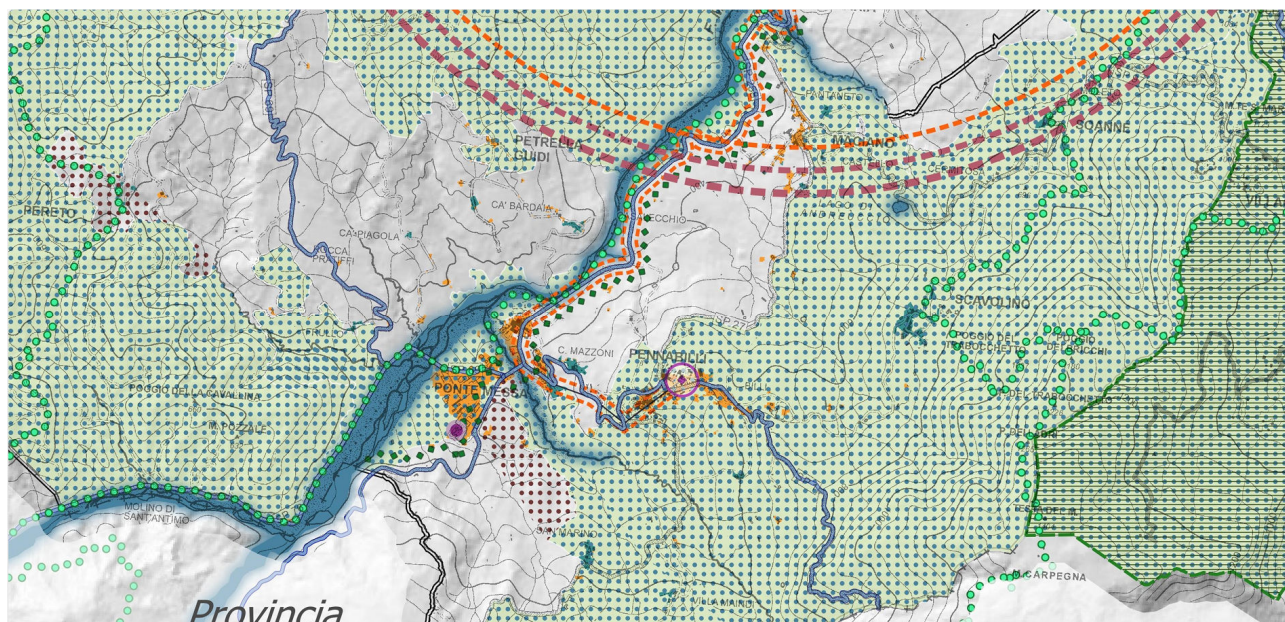
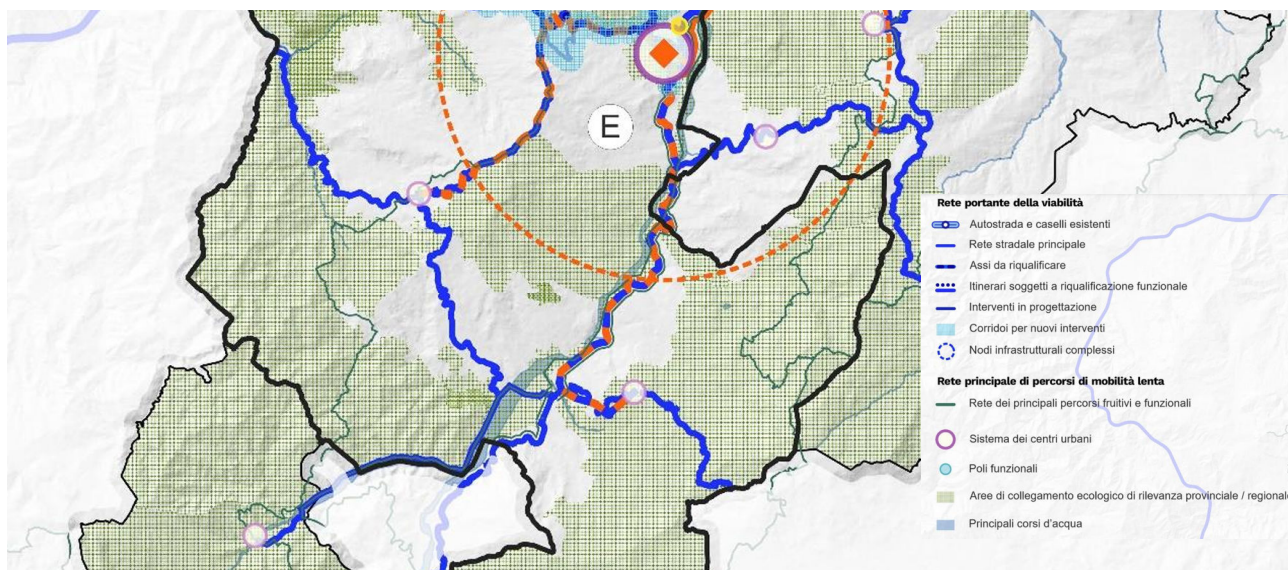


TAVOLA 01 strategie e obiettivi CARTA DELLE STRATEGIE

- Trasporto Pubblico - Linee da rafforzare
- Trasporto Pubblico - Snodo delle linee di forza
- ◆ Trasporto Pubblico - Servizi a chiamata per le aree deboli
- Rete dei percorsi ciclo pedonali a prevalente carattere fruitivo
- ◆◆◆◆ Rete dei percorsi ciclo pedonali a prevalente carattere funzionale



linee di indirizzo e coordinamento
**MAPPA LIC4 - sistema della mobilità sostenibile e coerente con
l'assetto del territorio**

MAPPA LIC4 SISTEMA DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E COERENTE CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO

Il progetto ha come obiettivo la massima attenzione all'inserimento dell'opera nel contesto ambientale – paesaggistico ed archeologico della Val Marecchia, punto strategico dell'iter “*Tiberinus*” sin da epoca romana come testimonia la presenza della Pieve romanica di Ponte Messa.

Sono state valutate come esigenze qualitative:

- la minimizzazione degli impatti sull'ambito fluviale
- l'attenzione in fase progettuale alla tipologia / dimensionamento degli elementi strutturali in rapporto al contesto paesaggistico
- l'attenzione in fase progettuale alla compatibilità tecnica e ambientale dei materiali e agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo che garantiscano il minor impatto ambientale e la massima durabilità dell'opera nel suo complesso.



Sono state valutate come esigenze quantitative:

- la necessità di eliminare il restringimento della carreggiata in corrispondenza del ponte
- la necessità di garantire la transitabilità anche ai mezzi pesanti
- l'attenzione alla fruibilità in sicurezza del ponte da parte dell'utenza debole (ciclisti – pedoni)



Ponte Messa ricade nella ciclovía integrata “Bike Marecchia” percorso partecipato, nell’ambito del Piano Strategico della Valmarecchia.

“Bike Marecchia!” ha previsto la definizione di un percorso unitario ciclabile della Valmarecchia di cui ha indicato le criticità da affrontare e risolvere lungo l’itinerario.

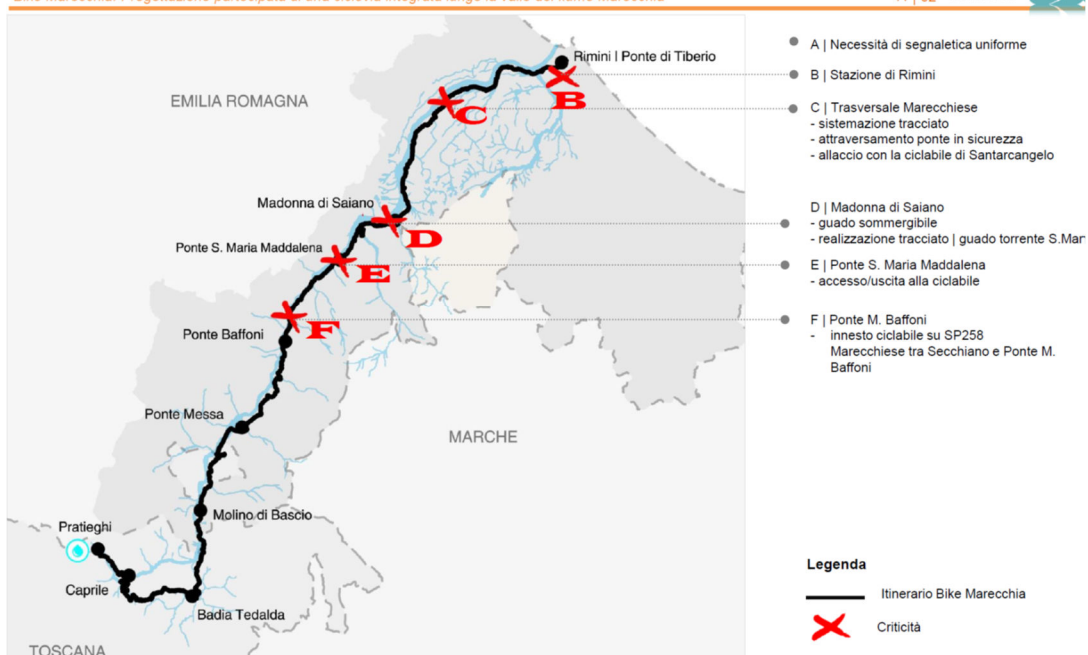
Nonostante Ponte Messa non rientri tra le criticità individuate dal progetto Bike Marecchia la riqualificazione del ponte e soprattutto l’incremento della sezione prevista garantirà un percorso in sicurezza nello spirito del progetto “Bike Marecchia!” che ha sperimentato una progettualità condivisa sul tema della mobilità dolce – pedonale e ciclabile – connessa al fiume, alla sua migliore manutenzione e fruizione, anche in funzione di un consistente sviluppo del **turismo sostenibile in questa importante e strategica area interna**.

Il progetto risulta pertanto conforme alle linee di indirizzo del PTAV 2020 della provincia di Rimini

Esito del progetto partecipato della ciclovía integrata Bike Marecchia

Bike Marecchia! Progettazione partecipata di una ciclovía integrata lungo la valle del fiume Marecchia

41 | 62



PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE PAIR 2020

Con deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 l'Assemblea Legislativa ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020), che è entrato in vigore dal 21 aprile 2017.

Il Piano, che ha quale orizzonte temporale strategico di riferimento il 2020, prevede 94 misure per il risanamento della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite fissati dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010.

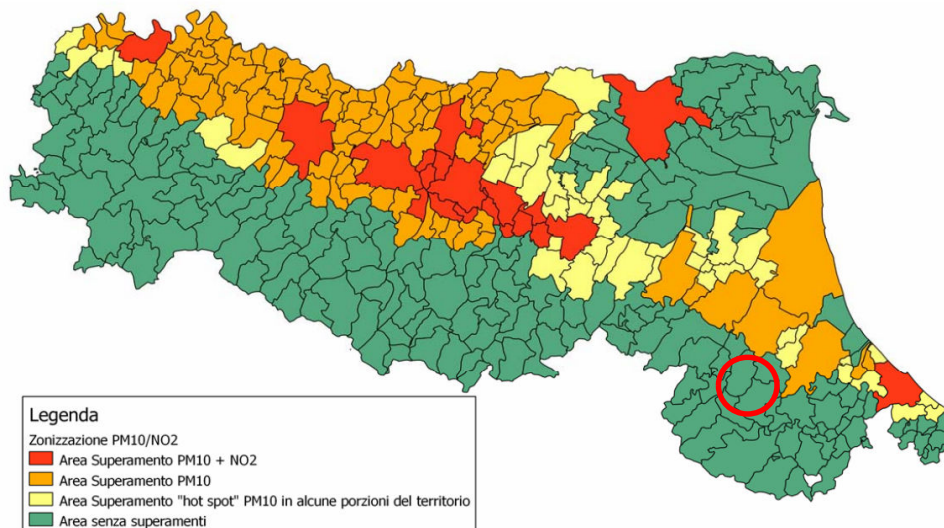
L'obiettivo è la riduzione delle emissioni, rispetto al 2010, del 47% per le polveri sottili (PM10), del 36% per gli ossidi di azoto, del 27% per ammoniaca e composti organici volatili, del 7% per l'anidride solforosa e di conseguenza portare la popolazione esposta al rischio di superamento dei valori limite di PM10 dal 64% del 2010 all'1% nel 2020.

Nei comuni di Pennabilli e Sant'Agata Feltria non si rilevano aree di superamento dei valori limite per PM10 e NO2.

L'intervento oggetto di analisi non è normato dalle Norme del PAIR perché si configura come un intervento limitato: la realizzazione del nuovo ponte e della rotatoria di approccio non inciderà sulla riduzione dei volumi di veicoli.

Nella progettazione sono comunque previste **misure di efficientamento dell'illuminazione pubblica** (direttiva art. 28 del PAIR 2020) attraverso l'adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, con installazioni di sistemi automatici di regolazione.

ALLEGATO 2 – ZONIZZAZIONE DEL TERRITORIO REGIONALE E AREE DI SUPERAMENTO DEI VALORI LIMITE PER PM10 E NO2 Allegato 2 - A – Cartografia delle aree di superamento (DAL 51/2011, DGR 362/2012) - anno di riferimento 2009



VERIFICA DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA URBANISTICA VIGENTE

PIANO REGOLATORE GENERALE PRG VARIANTE GENERALE 2007

Di seguito la verifica di conformità del progetto con gli strumenti urbanistici del comune di Pennabilli.

Tavola 03 Zonizzazione Ponte Messa

L'intervento ricade in zona agricola di tutela ambientale E2 art. 27 delle NTA

Tali zone riguardano quelle parti di territorio agricolo nelle quali, per la presenza di elementi naturali da tutelare (corsi d'acqua e punti panoramici), di elementi del patrimonio storico-culturale da salvaguardare (centri storici, edifici extraurbani rurali e religiosi), di condizioni di instabilità in atto o potenziali (aree soggette a dissesti e aree con pendenza superiore al 30%), il PIANO pone particolari limitazioni agli interventi edificatori e a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali.

In tali zone non è consentita alcuna nuova costruzione, ma, al fine di garantire le attività agricole in atto, è ammesso l'ampliamento delle costruzioni esistenti di cui al punto 1 del precedente art.26, nel rispetto di tutti gli indici e prescrizioni di cui a tale articolo e fino ad un massimo del 20% della volumetria esistente; per i fabbricati rurali di valore architettonico o storico ambientale censiti dal PIANO prevalgono le norme di cui all'art. 43

Sempre al fine di garantire le attività agricole in atto, è ammessa la costruzione di stalle, fienili, depositi di cui al precedente art.26, nel rispetto di tutti gli indici e prescrizioni di cui a tale articolo e fino ad un massimo di mq. 400, solo nelle zone la cui tutela derivi esclusivamente da fattori di pericolosità geologica potenziale bassa e cioè frane quiescenti. I progetti dovranno essere corredati da una relazione geologica e geotecnica, basata su rilievi oggettivi quali sondaggi a rotazione che dovrà altresì dimostrare che l'intervento migliora la stabilità del versante. I manufatti dovranno essere realizzati con strutture leggere e rispondere comunque alle prescrizioni generali sul loro aspetto esteriore.

In tali zone sono inoltre vietati i seguenti interventi:

- il transito con mezzi motorizzati fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, vicinali gravate da servitù di passaggio e private esistenti, fatta eccezione per i mezzi di servizio e per quelli occorrenti all'attività agro-silvo-pastorale;
- l'allestimento di impianti, di percorsi, o tracciati per attività sportiva da esercitarsi con mezzi motorizzati;
- l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo, esclusa la segnaletica stradale e quella turistica di cui alla Circolare Ministero LL.PP. 09/02/1979 n.400.
- l'apertura di nuove cave e l'eventuale ampliamento di quelle esistenti;
- la realizzazione di depositi e di stoccaggi di materiali non agricoli;
- la costruzione di recinzioni delle proprietà se non con siepi e materiale di tipo o colori tradizionali, salvo le recinzioni temporanee a servizio di colture specializzate che richiedono la protezione da specie faunistiche particolari.

Eventuali opere di pubblica utilità a livello infrastrutturale previste dal PIANO in tali zone e che dovessero necessariamente essere localizzate nelle stesse, sono soggette a verifica di compatibilità ambientale in base alla normativa vigente all'atto della progettazione delle opere.

Il progetto per le motivazioni di seguito riportate

- **incrementare il livello di sicurezza** della circolazione degli utenti dell'attuale infrastruttura.
Il ponte, dati i limiti dimensionali della carreggiata, non garantisce la continuità delle due corsie e costituisce una pericolosa "strozzatura" dell'asse di collegamento SP 69 in un punto strategico di collegamento tra i comuni di Pennabilli e Sant'Agata Feltria.
- **mettere in sicurezza il ponte esistente** che necessita di consistenti interventi di consolidamento delle sottostrutture che presentano ammaloramenti diffusi e lesioni
- **garantire una circolazione più agevole** senza le attuali limitazioni al transito di mezzi pesanti e con adeguamento della sezione stradale attuale ad una sola corsia

presenta il carattere di necessità richiesto dal Piano Regolatore vigente

Definiti obiettivi e priorità alla base della proposta progettuale, sono state considerate le due ipotesi di intervento

- adeguamento / consolidamento delle strutture esistenti
- realizzazione di nuovo ponte

La scelta progettuale di demolizione e ricostruzione dell'infrastruttura è il risultato di un'attenta analisi delle possibili soluzioni alternative

La realizzazione di un nuovo ponte consentirà di

- mantenere in funzione la struttura esistente con demolizione a lavori ultimati;
sarà così garantita la circolazione per tutta la durata dell'intervento
- ottimizzare la progettazione a tutti i livelli:

durabilità / vita nominale dell'opera
impatti e interferenze con l'asta fluviale
interferenze con le reti
manutenzione dell'opera

- garantire l'ottimale adeguamento della sezione stradale che risponderà alla soluzione base prevista dalla normativa vigente per strade extraurbane secondarie di categoria C1 a due corsie (ml 10.50)

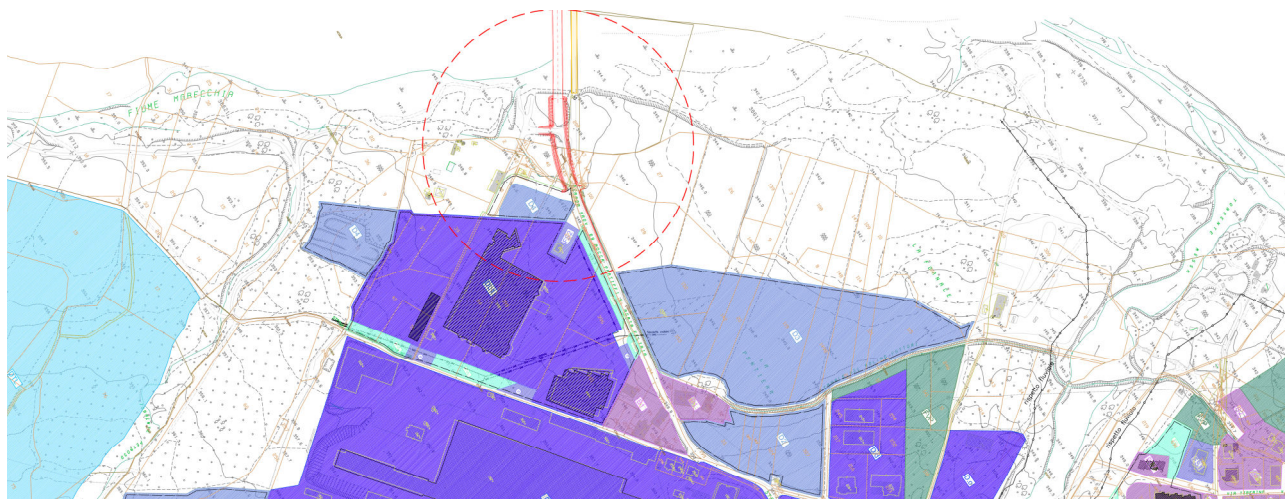
La soluzione prescelta ipotizza la realizzazione di un nuovo ponte con asse spostato a monte parallelamente all'opera esistente e di una rotonda lato Sant'Agata Feltria nel punto di intersezione tra la SP 69 bis e la strada per la località Campaccio che consentirà

- la risoluzione della pericolosità dell'approccio al ponte in curva che richiederebbe una limitazione della velocità
- la risoluzione della criticità dell'intersezione in curva tra la SP 69bis e la strada comunale Località Campaccio

La realizzazione della rotonda consente di:

- impostare la nuova infrastruttura con asse parallelo al ponte esistente e perpendicolare all'asta fluviale
- salvaguardare l'esemplare arboreo di quercus più antico individuato lato Sant'Agata Feltria
- mantenere il traliccio ENEL lato Pennabilli
- ottimizzare il livello di sicurezza della pericolosa curva di accesso al ponte
- minimizzare gli impatti ambientali collocandosi su area perlopiù già pavimentata con minor consumo di suolo, minori modifiche planoaltimetriche e massima aderenza all'attuale assetto del suolo.

In relazione alla tipologia di intervento, la proposta risulta conforme alle indicazioni di Piano

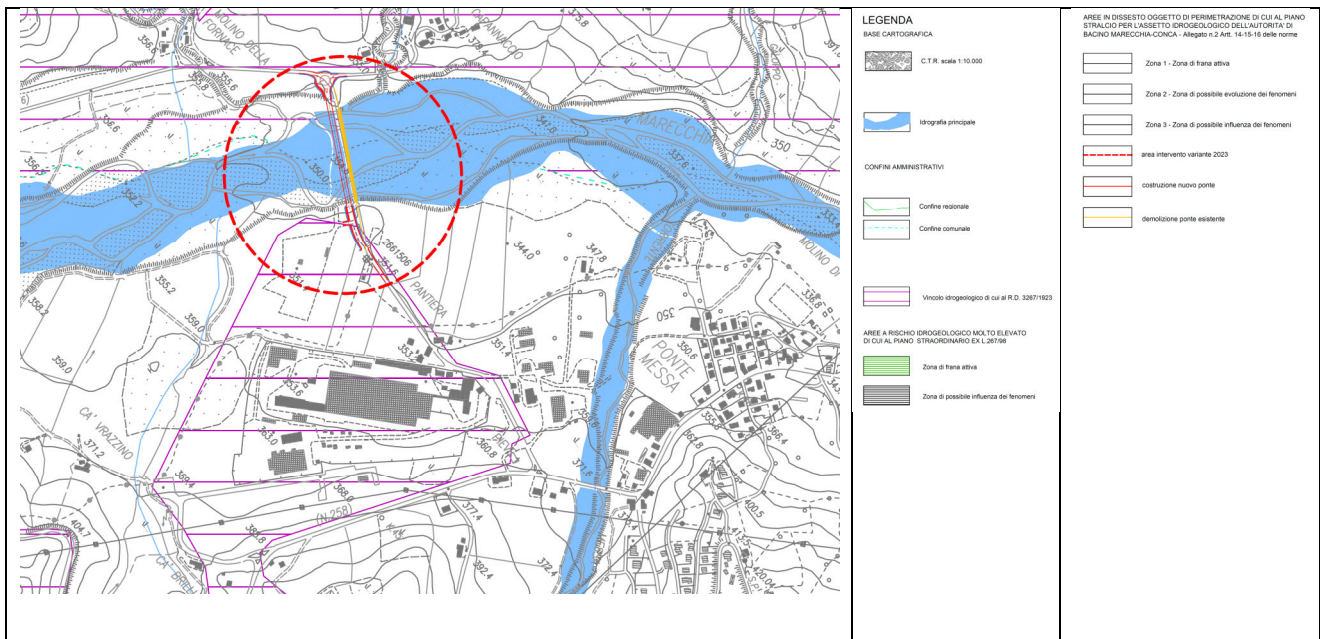


Allegato A.01.03

Zonizzazione Ponte Messa inserimento dell'intervento Tavola 03

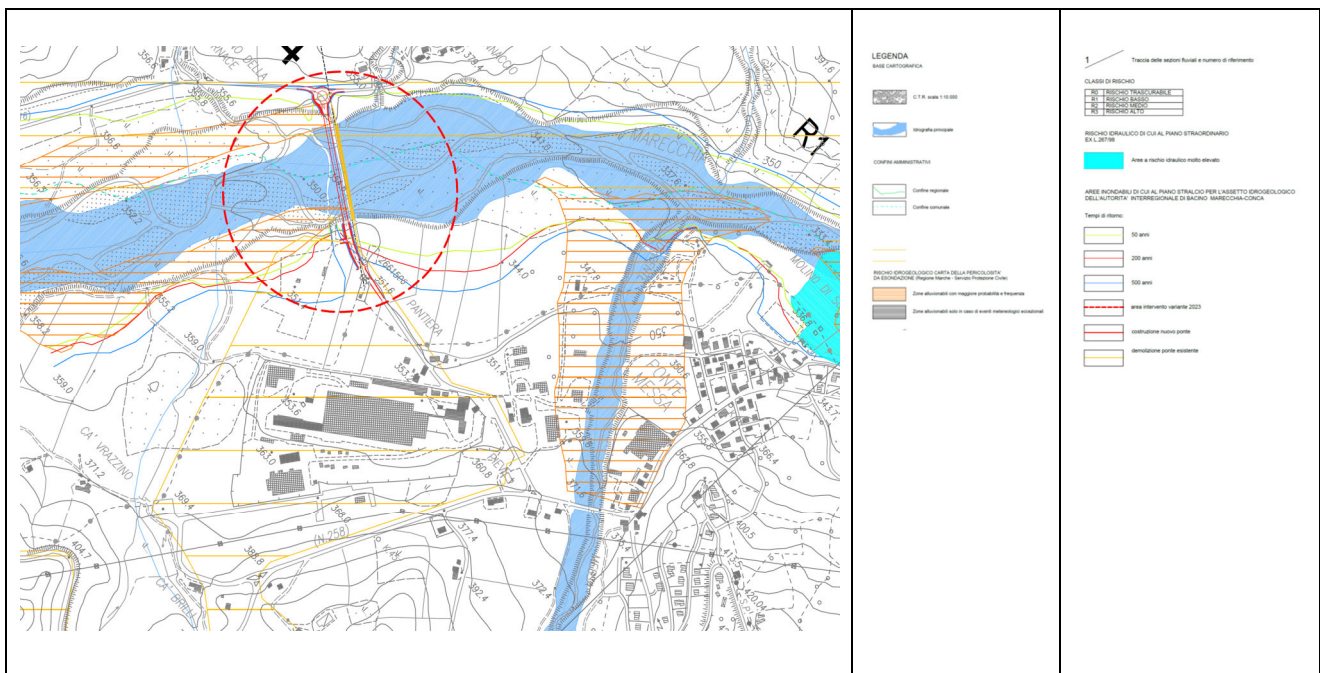
Si riportano le tavole aggiornate con inserimento dell'intervento

A.01.03	Zonizzazione Ponte Messa tavola 03
A.01.04	Carta delle aree in dissesto e delle zone con vincolo idrogeologico tavola B03
A.01.05	Carta delle aree a rischio idraulico tavola B04
A.01.06	Beni storici e architettonici tavola B07
A.01.07	Matrice tavola B08
A.01.08	Sovrapposizione carta del rischio geologico e PAI con le previsioni di Piano tavola B09



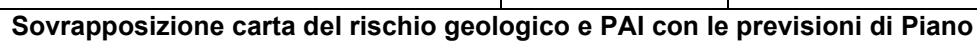
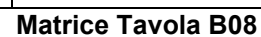
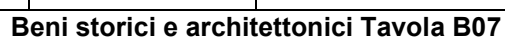
Allegato A.01.04

Carta delle aree in dissesto e delle zone con vincolo idrogeologico Tavola. B03



Allegato A.01.05

Carta delle aree a rischio idraulico Tavola B04

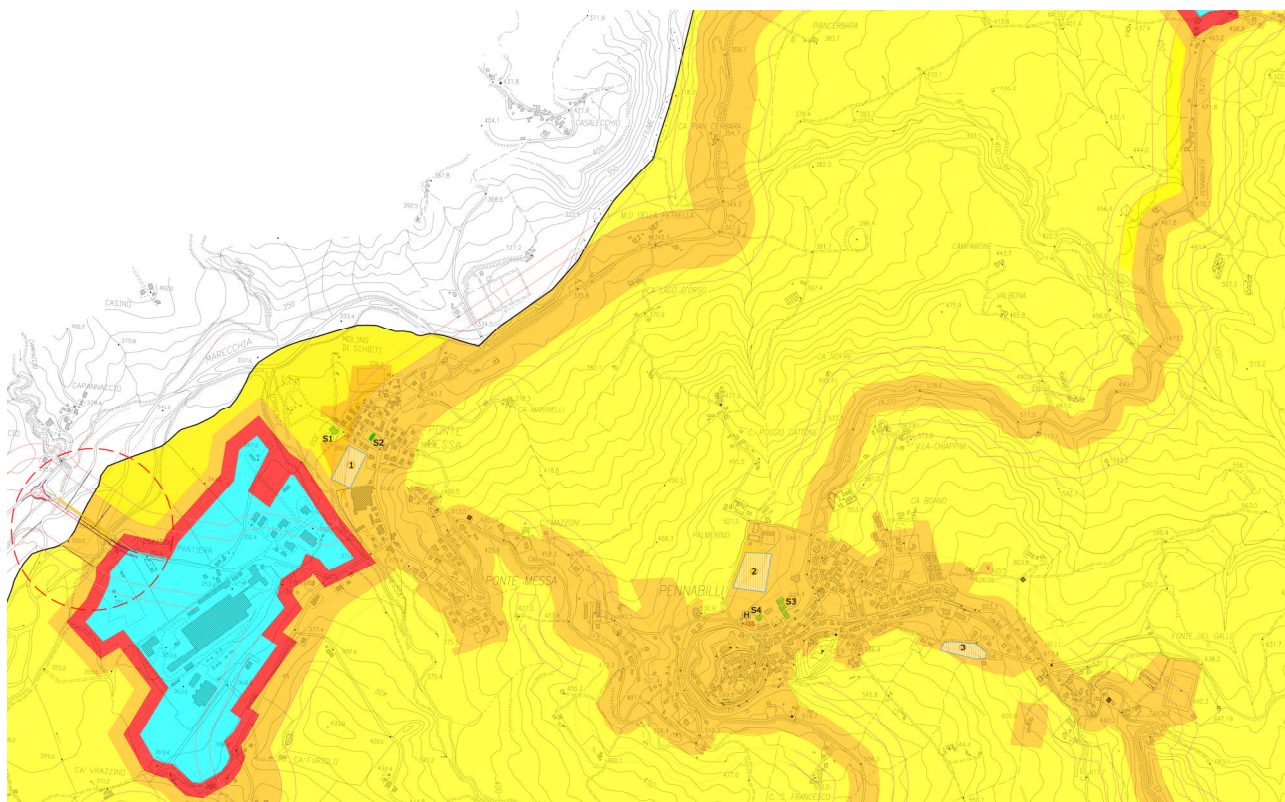


PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Il Piano di classificazione acustica del comune di Pennabilli individua l'area di intervento come ricadente in **classe III Aree di tipo misto**.

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali e uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici

Viene pertanto aggiornata la cartografia su base CTR del Piano di zonizzazione acustica



Classi di destinazione d'uso del territorio		Limiti di immissione dBA		Limiti di emissione dBA	
		Tempo di riferimento		Tempo di riferimento	
		Diurno ore 6.00-22.00	Notturmo ore 22.00-6.00	Diurno ore 6.00-22.00	Notturmo ore 22.00-6.00
I	Aree particolarmente protette	50	40	45	35
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45	50	40
III	Aree di tipo misto	60	50	55	45
IV	Aree di Intensa attività umana	65	55	60	50
V	Aree prevalentemente industriali	70	60	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70	65	65

ALLEGATO
VERIFICA DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI GENERALI DELLA L.R. 24/2017

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

In questo capitolo si riassume la coerenza esterna del progetto con gli obiettivi generali della L.R. 24/2017

	COERENZA DIRETTA	Gli elementi del piano sono pienamente coerenti con lo strumento urbanistico e le norme
	COERENZA INDIRETTA	Gli obiettivi del piano presentano affinità e sinergie con lo strumento urbanistico e le norme
	INDIFFERENZA	Gli obiettivi del piano non sono correlati o non sono pertinenti con le finalità dello strumento urbanistico e delle norme
	INCOERENZA	Gli obiettivi del piano sono in contrapposizione con lo strumento urbanistico e le norme

COERENZA ESTERNA GLI OBIETTIVI GENERALI DELLA L.R. 24/2017

	OBIETTIVI NORMATIVI DELLA LEGGE URBANISTICA DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO	PROPOSTA DI PROGETTO
art. 1 LR 24/2017	<i>contenere il consumo di suolo</i>	coerenza parziale la realizzazione del nuovo ponte comporta necessariamente un allargamento del sedime stradale esistente limitatamente alla sola impronta di suolo necessaria alla realizzazione della nuova rotatoria, mentre l'impronta dei raccordi del nuovo ponte saranno compensati con il ripristino – ricucitura di suolo libero degli approcci del vecchio ponte da demolire
	<i>favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati ed il miglioramento della qualità urbana ed edilizia con riferimento all'efficienza nell'uso dell'energia, performance ambientali dei manufatti e dei materiali, alla vivibilità dei quartieri</i>	coerenza diretta obiettivo dell'intervento è: <ul style="list-style-type: none"> - garantire il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale e quindi anche la vivibilità dell'area - migliorare/incrementare la connessione dei territori dell'entroterra. - migliorare la performance ambientale (nuovo impianto di illuminazione efficientamento energetico).
	<i>tutela e valorizzazione del territorio per i caratteri ambientali e paesaggistici favorevoli al benessere umano ed alla conservazione della biodiversità</i>	coerenza diretta la proposta della nuova intersezione è migliorativa della tutela e valorizzazione del territorio/caratteri ambientali e paesaggistici <ul style="list-style-type: none"> - riduzione numero pile in alveo - riduzione dimensione plinti La nuova struttura <ul style="list-style-type: none"> - non altera l'impatto paesaggistico trattandosi di realizzazione del nuovo ponte a monte della struttura esistente - non modifica nella sostanza lo status ante operam - non compota impatti sulla biodiversità
	<i>tutela e valorizzazione degli elementi storici e culturali</i>	coerenza diretta la progettazione della nuova struttura ha come obiettivo l'incremento della sicurezza stradale tenendo presente il valore storico del tracciato esistente che viene sostanzialmente mantenuto traslandolo di pochi metri a monte tenendo conto delle condizioni al contorno e delle interferenze con reti ed impianti
	<i>promozione delle condizioni di attrattività per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive terziarie;</i>	coerenza diretta il dimensionamento a due corsie della carreggiata e la realizzazione della rotonda di intersezione comporta: <ul style="list-style-type: none"> - il massimo incremento di sicurezza - riduzione dei tempi di percorrenza delle strade in oggetto per tutte le attività che in essa convergono - miglioramento della mobilità connessa alle attività produttive in prossimità del ponte
	<i>promozione di maggiori livelli di conoscenza del territorio e del patrimonio edilizio esistente per assicurare azioni di tutela e la sostenibilità degli interventi di trasformazione.</i>	coerenza diretta la proposta progettuale è stata elaborata tenendo conto dei vari livelli di conoscenza del territorio mettendo in atto azioni di tutela e di sostenibilità

Art. 34 LR 24/2017	<i>la crescita e qualificazione dei servizi e delle reti tecnologiche,</i>	coerenza diretta l'intervento ha come obiettivo la rsi prefigura proposta del miglioramento dell'intersezione intende migliorare la comunicazione viaria ed il relativo servizio
	<i>l'incremento quantitativo e qualitativo degli spazi pubblici</i>	coerenza indiretta pur non trattandosi propriamente di "spazio pubblico" l'intervento di realizzazione di una nuova infrastruttura pubblica è coerente con l'obiettivo di " <i>incremento quantitativo e qualitativo degli spazi pubblici</i> "
	<i>la valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico</i>	coerenza indiretta l'intervento risponde ai principi di valorizzazione del patrimonio identitario – culturale – paesaggistico (il ponte sarà realizzato in affiancamento al ponte esistente senza sostanziali variazioni al tracciato storico della strada intesa come <i>patrimonio identitario / culturale / paesaggistico</i>) E' stato valutato l'inserimento paesaggistico della nuova struttura sia in termini di dimensionamento, tipologia architettonica e impatto materico
	<i>il miglioramento delle componenti ambientali, lo sviluppo della mobilità sostenibile</i>	coerenza diretta l'intervento con allargamento della carreggiata risponde all'obiettivo di sviluppo della mobilità sostenibile in coerenza con i principi di pianificazione urbanistica del Comune di Pennabilli e Sant'Agata Feltria Ponte Messa ricade nella ciclovia integrata "Bike Marecchia" percorso partecipato, nell'ambito del Piano Strategico della Valmarecchia. "Bike Marecchia!" ha previsto la definizione di un percorso unitario ciclabile della Valmarecchia di cui ha indicato le criticità da affrontare e risolvere lungo l'itinerario. Nonostante Ponte Messa non rientri tra le criticità individuate dal progetto Bike Marecchia la riqualificazione del ponte e soprattutto l'incremento della sezione prevista garantirà un percorso in sicurezza nello spirito del progetto "Bike Marecchia!" che ha sperimentato una progettualità condivisa sul tema della mobilità dolce – pedonale e ciclabile – connessa al fiume, alla sua migliore manutenzione e fruizione, anche in funzione di un consistente sviluppo del turismo sostenibile in questa importante e strategica area interna.
	<i>il miglioramento del benessere ambientale e l'incremento della resilienza del sistema abitativo rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e agli eventi sismici."</i>	coerenza indiretta la proposta non riguarda specificatamente il sistema abitativo. Il progetto del ponte e della nuova intersezione ha tenuto in considerazione il rischio sismico ed idraulico.