

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE: Via Ingegneria Srl

SOGGETTO TECNICO: S.O. INGEGNERIA - DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE BOLOGNA



PROGETTO ESECUTIVO

Ampliamento del parcheggio Metropark P3 a servizio della stazione ferroviaria di Rimini
(Fase 2)

ELABORATI GENERALI

Relazione generale

SCALA -

Foglio 1 di -

STRUTTURA

M K G P

COMMESSA

R N 0 1

COD.PROG.

E R G E

TAVOLA

R 0 1

REV.

B

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Prima emissione	M.Di Girolamo	12/12/2019	MD. Cacciatore	12/12/2019	C. Minoli	12/12/2019	F. Celentani	12/12/2019
B	Revisione	M.Di Girolamo	14/02/2020	M.D. Cacciatore	14/02/2020	C. Minoli	14/02/2020	F. Celentani	14/02/2020
C	Revisione	-	-	-	-	-	-	-	-
D	Revisione	-	-	-	-	-	-	-	-

POSIZIONE
ARCHIVIO

LINEA

--	--	--	--

SEDE TECN.

--	--	--	--	--	--

NOME DOC.

--	--	--	--

NUMERAZ.

--	--	--	--	--	--

Verificato e trasmesso

Data

Convalidato

Data

Archiviato

Data

File:

INDICE

PREMESSE.....	2
DESCRIZIONE GENERALE	5
DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	7
DESCRIZIONE GENERALE DEL PROGETTO.....	8
DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI.....	10
OPERE CIVILI	10
FABBRICATO TECNOLOGICO	11
SISTEMAZIONI A VERDE	11
<i>Modalità di realizzazione delle opere a verde</i>	<i>12</i>
Ancoraggio delle piante	12
Pacciamatura.....	13
Impianto di irrigazione	13
Pavimentazione drenante	14
OPERE IMPIANTISTICHE	15
<i>Impianto di pubblica illuminazione.....</i>	<i>15</i>
<i>Impianto TVCC.....</i>	<i>15</i>
<i>Impianto di smaltimento acque piovane</i>	<i>15</i>
PROGETTO DELL'ACCESSIBILITÀ	17
DISTANZA DI RISPETTO RISPETTO ALLE CORRENTI ELETTROMAGNETICHE	17

PREMESSE

Sintesi istanze presentate e titoli abilitativi rilasciati

Il presente progetto è stato modulato per fasi e si inserisce nell’ambito del protocollo d’intesa stipulato tra FS, RFI, FSSU, il Comune di Rimini e la Regione Emilia Romagna (prot.n. FSSU\A0011\A\2019\0000608 del 06.06.2019) al fine di far fronte al duplice obiettivo di rispondere all’incremento della domanda di sosta e disciplinare l’uso delle aree nell’intorno del parcheggio, in relazione al progetto di restyling del piazzale di stazione e all’attivazione del Trasporto Rapido Costiero. Rispetto al parcheggio esistente, la FASE1 di progetto prevede la realizzazione di un parcheggio di ampliamento, di seguito denominato P2, con aumento dell’attuale capacità di parcheggio di 143 posti auto in più. La FASE2, oggetto della presente documentazione, in continuità con l’intervento di ampliamento previsto nella FASE1, prevede un secondo ampliamento del P2, di seguito denominato P3, con aumento dell’attuale capacità di parcheggio di 181 posti auto per un totale (P2+P3) di 324 posti auto.



In data 29.07.2019, con nota prot. n. 0210195/2019, si è concluso l’iter approvativo della FASE1 del progetto (pratica n. 2018-462-2289) tramite determinazione confermativa di conclusione positiva di conferenza di servizi con prescrizioni, riferita all’istanza di Permesso di Costruire in deroga ai sensi dell’art.20 della L.R. 15/2013, avanzata da Metropark in data 14.08.2018 e perfezionata formalmente tramite successivi invii. In ottemperanza alle prescrizioni richieste dal Comune, e al fine di dare avvio ai lavori di realizzazione della FASE1 in data 19.11.2019 è stato effettuato il deposito della documentazione integrativa tramite SCIA inessenziale in variante al Permesso di Costruire rilasciato (pratica n. 2785/19) con conseguente avvio dei lavori, avvenuto

in data 15.01.2020. In data 29.11.2019 Metropark ha depositato l'istanza di Permesso di Costruire in Variante al PC 2289/18 e in deroga, per la realizzazione della Fase2 del parcheggio di ampliamento, in corso di approvazione.

Sintesi opere realizzate/da realizzarsi nelle Fasi A , Fase 1 e Fase 2

In seguito alla determina conclusiva con esito positivo della Conferenza dei servizi relativa alla pratica di Permesso di Costruire in Deroga PC 2289/18, RFI, in accordo con Metropark, in concomitanza con l'apertura del TRC, ha effettuato a settembre / ottobre 2019 la manutenzione ordinaria del parcheggio esistente (denominata Fase A - P1) per il rinnovamento delle finiture del parcheggio (casse e marciapiedi).

Successivamente, Metropark ha trasmesso le variazioni progettuali prescritte nel PC 2289/18 tramite deposito della SCIA inessenziale in variante al Permesso di Costruire, avvenuta in data 19.11.2019, al fine di procedere all'avvio dei lavori della FASE1 di ampliamento del parcheggio P2, iniziati in data 15.01.2020. Tali variazioni sono di seguito sintetizzate.

-Nell'area di parcheggio P1 è previsto solamente lo spostamento dell'attuale gate di ingresso al parcheggio, il quale viene traslato di circa 5m in basso, insieme alla cassa e all'armadio tecnologico. Questo spostamento determina una diminuzione dei posti auto che da 176, attuali, diventano 154.

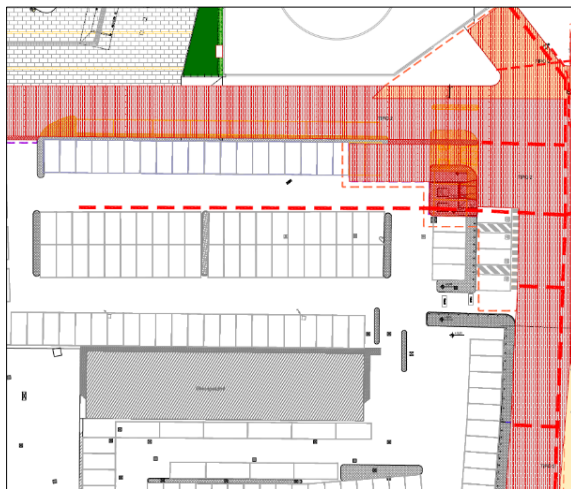


Figura 1: P1 - Demolizioni e ricostruzioni

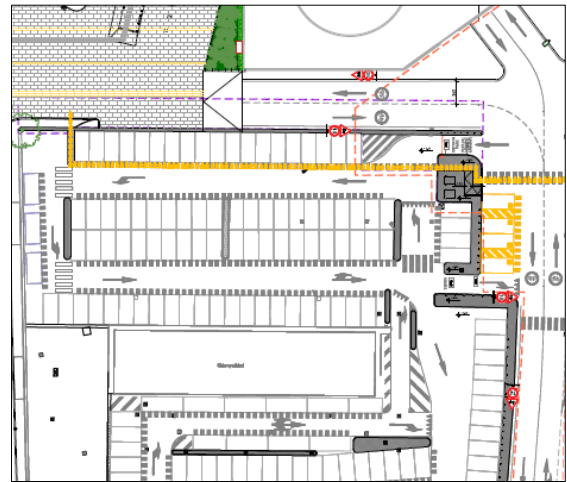


Figura 2: P1 - Nuova configurazione parcheggio

-Nell'area di Parcheggio P2- FASE1 vengono realizzati 2 gate di ingresso, 2 gate di uscita, 143 posti auto in pavimentazione tipo Idro Drain e 637.75 m² di area a verde. La viabilità di accesso alle aree di parcheggio rimane quella attuale. Si prevede la realizzazione dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche sia nell'area di parcheggio che nella viabilità di accesso. L'allaccio in fognatura avviene nel P1, affianco all'attuale punto di allaccio del parcheggio esistente. Si prevede, inoltre, la realizzazione dell'impianto di irrigazione delle aiuole e dell'impianto di illuminazione e di videosorveglianza.

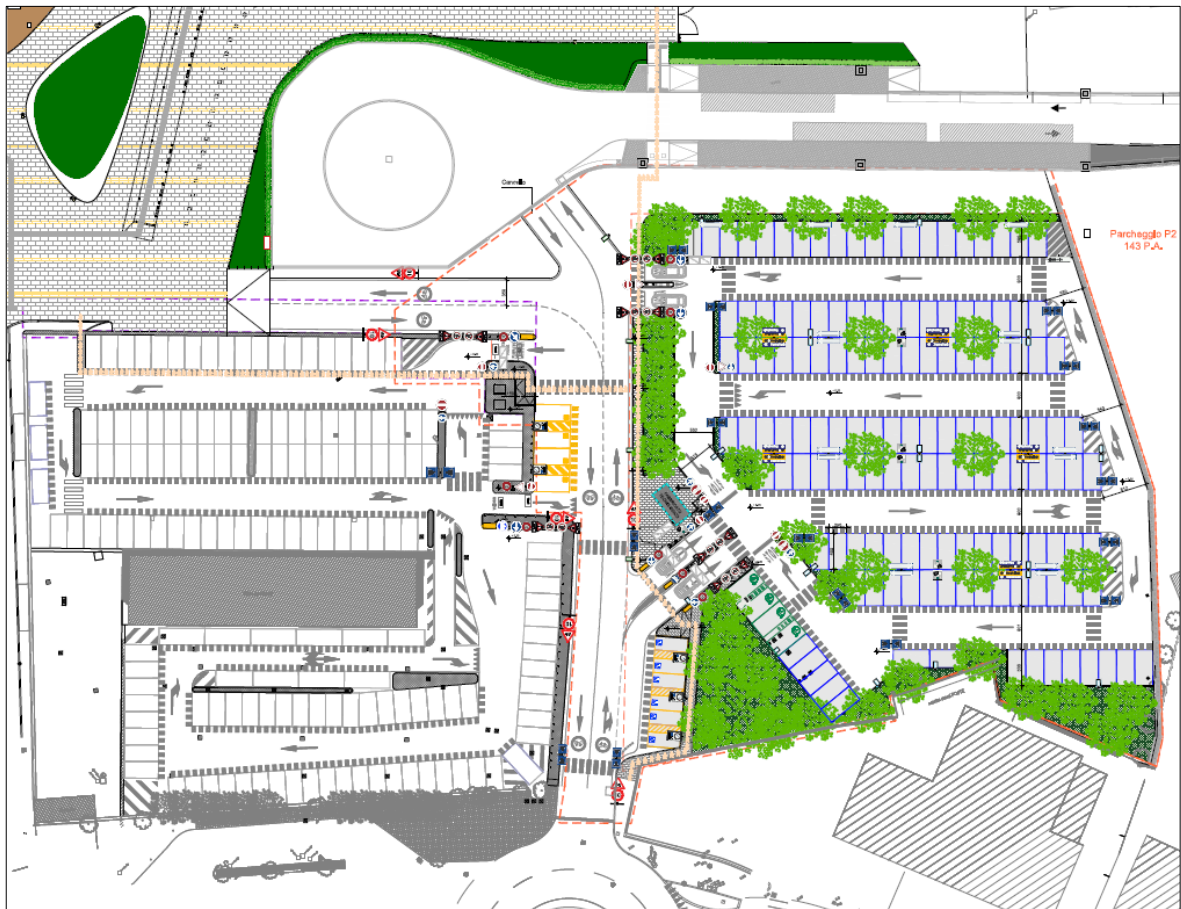


Figura 3: P2 - configurazione parcheggio in corso di realizzazione

Il progetto di ampliamento del parcheggio P2–Fase2, nell’area denominata P3, presentato da Metropark in data 29.11.2019 con istanza di Permesso di Costruire in Variante al PC 2289/18 e in deroga (pratica n. 2019-462-3172), è attualmente in corso di approvazione. L’area P3 è in continuità con il P2 – Fase1, mantiene le stesse logiche architettoniche e utilizza gli stessi materiali (es. la pavimentazione tipo Idro Drain dei posti auto). Non è prevista l’istallazione di nuovi gate di ingresso / uscita (l’accesso avverrà sempre da via Roma tramite i gate del P2). Si prevede di incrementare i posti auto del P2 di 181 posti auto in più, per un totale di 324 posti auto di ampliamento. Si realizza il fabbricato impianti tecnologici, si incrementa la rete di smaltimento delle acque meteoriche, e quella relativa agli impianti di irrigazione delle aree a verde, all’impianto di illuminazione e all’impianto di videosorveglianza. Si prevede inoltre di predisporre l’area che il comune ha destinato alla realizzazione di una pista ciclabile. Nella fattispecie Metropark prevedrà alla posa del pacchetto stradale comprensivo di strato di geotessuto, 20cm di sabbia e 20cm misto granulare. La realizzazione degli strati di finitura sarà poi a cura dell’amministrazione comunale.

Dato che durante la prima seduta di Conferenza dei servizi del 20.12.2019, è risultato necessario integrare il progetto consegnato, si procede a depositare nuovamente gli elaborati progettuali.

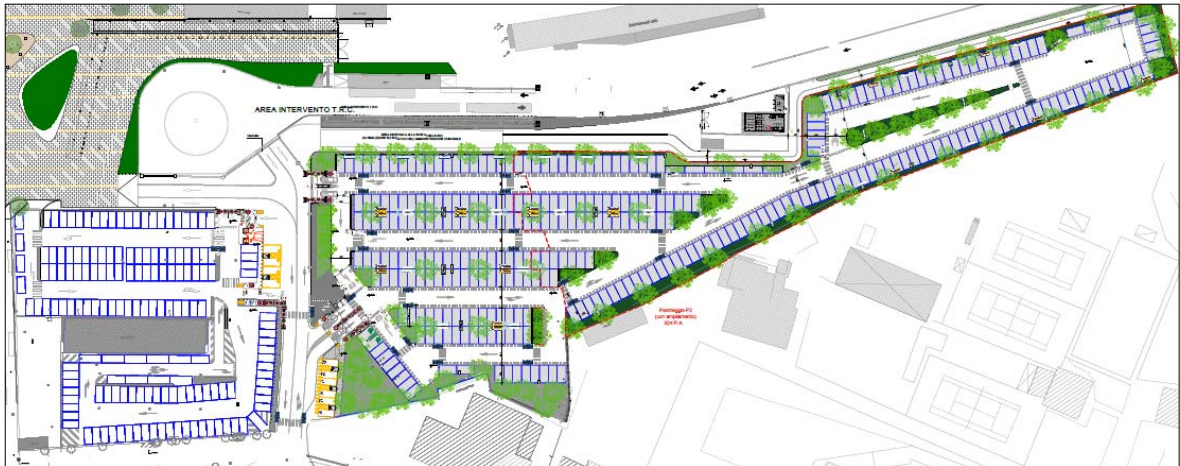


Figura 4: Configurazione parcheggio di ampliamento P2 - Fase2 denominato P3

DESCRIZIONE GENERALE DELL'AMPLIAMENTO DEL PARCHEGGIO P2 – FASE2

Il presente progetto ha come obiettivo l'ampliamento del parcheggio antistante alla stazione di Rimini P2, mediante l'estensione dell'area occupata dallo stesso verso sud est. Lo scopo è di ampliare l'offerta di sosta per i veicoli privati in questa zona centrale della città di Rimini, la cui centralità è chiamata ad aumentare in vista dei diversi interventi di potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e di riqualificazione urbana previsti. In questo senso, l'estensione del parcheggio è chiamata a bilanciare la futura perdita di capacità di parcheggio dell'attuale piazzale, quando l'attuale parcheggio P1, collocato tra via Roma e via Cesare Battisti, attorno all'edificio "velopark", sarà dismesso nell'ambito del progetto di riqualificazione della piazza della stazione. Nelle immagini sotto riportate si evince la logica dell'intervento di riqualificazione della piazza, e le sue ripercussioni sul parcheggio P1.





DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO



L'ampliamento del parcheggio P2 – FASE2 (ossia, l'area P3) si sviluppa nelle aree poste a sudest dello stesso; trattasi di un'area sostanzialmente vuota, di forma irregolare, assimilabile ad un trapezio allungato, di lunghezza pari a circa 180 metri, larghezza massima di circa 55 metri, e superficie pari a 5.600 mq circa.

L'area è delimitata a nord-est dal tracciato della nuova linea di trasporto pubblico costiero (TRC); a sud-ovest, dall'area del DLF (Dopo lavoro Ferroviario); infine, a nord-ovest l'area è posta in continuità con il parcheggio P2, del quale costituisce l'ampliamento.

Altri due elementi sono rilevanti ai fini della descrizione del contesto nel quale il nuovo parcheggio è chiamato ad inserirsi:

- la pista ciclopedonale prevista dal Comune di Rimini lungo il muro di confine della sede del TRC, la quale, collegando il Parco Ausa a sudest con il piazzale di stazione a nord-ovest, lambisce l'intero limite dell'intervento;
- la cabina di trasformazione elettrica a servizio della già citata linea TRC; la cabina e le sue pertinenze (compresi i due accessi carrabili a est e ovest), rappresentano un punto di strozzatura dell'area di intervento lungo il lato nord-est.

DESCRIZIONE GENERALE DEL PROGETTO

Come già accennato, Il parcheggio costituisce il prolungamento del parcheggio P2. Conseguentemente, i criteri progettuali per l'organizzazione funzionale, per la scelta delle finiture e in generale per tutte le opere di completamento (illuminazione, progetto del verde, accessibilità, ecc) sono in coerenza con quanto previsto nel parcheggio P2 – Fase1.



L'area di intervento risulta divisa in due sottozone di forma triangolare, con un punto di strozzatura in corrispondenza della cabina tecnologica del TRC; questa conformazione planimetrica condiziona la distribuzione del parcheggio:

nella prima area, posta in continuità con l'esistente parcheggio P2, vengono prolungati i corselli esistenti; due linee di parcheggio a pettine caratterizzano i due bordi, verso la pista ciclopedonale che lambirà la linea TRC, e verso le aree del Dopo lavoro Ferroviario;

la seconda area, verso sud est, essendo molto più stretta (larghezza massima pari a 28 metri), non consente la creazione di corsie intermedie; conseguentemente si è optato per privilegiare la sosta lungo i bordi esterni, articolando la viabilità attorno ad un'aiuola centrale sistemata a verde.

Nel punto di contatto tra le due aree prima citate, è rilevante menzionare la strozzatura che l'area subisce in virtù della presenza della cabina elettrica di trasformazione del sistema TRC; in effetti, la cabina, e soprattutto il piazzale ad essa afferente, creano un disallineamento del limite nord est del parcheggio, il quale dev'essere arretrato in questa zona per consentire il passaggio della pista

ciclopedonale prevista dal Comune di Rimini. La planimetria fornisce il dettaglio della sistemazione progettata.

L'accesso all'area di parcheggio di ampliamento P2 – Fase2 è garantita dai gate previsti per il parcheggio P2 – Fase1, localizzati sulla viabilità di accesso alle aree di parcheggio P1 e P2. In concreto, nel parcheggio P2 sono previsti due varchi di entrata e due di uscita. Non sono previsti altri varchi di accesso nella zona di ampliamento di cui al presente progetto.

La capacità totale di parcheggio del P2 ampliato (fase 1 e fase2) garantirà **324 posti auto totali**, mentre il parcheggio esistente ne conterà **154**.

Park P2	Park P2		Ampliamento		Totale	
	4.796	mq	5.615	mq	10.411	mq
	n° posti auto	14 3	n° posti auto	181	n° posti auto	324

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Le caratteristiche dell'ampliamento del parcheggio P2 riprendono gli stessi criteri del progetto del parcheggio P2; in questo senso, il progetto prevede le seguenti lavorazioni:

Opere civili

I corselli del parcheggio saranno pavimentati in asfalto, con un pacchetto che prevede:

- strato di usura 4 cm;
- binder 8 cm;
- Sottofondo stabilizzato 33 cm;

Conseguentemente, lo spessore totale della pavimentazione sarà pari a 45 cm.

gli stalli di sosta saranno invece pavimentati in calcestruzzo drenante tipo "Idrodrain"; questa scelta scaturisce dal recepimento delle prescrizioni del Comune di Rimini. In concreto, è prevista una soletta drenante di 15 cm di spessore, posta al di sopra di uno spessore di materiale granulare di 30 cm;

Si tenga conto del fatto che, al fine di minimizzare i volumi di materiale da rimuovere, così come per migliorare le condizioni della rete di deflusso delle acque meteoriche, il piano finito del parcheggio è collocato a circa 20 cm rispetto all'attuale piano di campagna.

Le bordature tra le zone pavimentate in asfalto e quelle in CLS drenante sono in CLS, poste a filo della pavimentazione; invece, quelle che definiscono le aiole perimetrali e/o i marciapiedi, rialzate, saranno realizzate in pietra calcarea.

Infine, è prevista la realizzazioni di tutta la segnaletica orizzontale e verticale per garantire il corretto indirizzamento dei flussi veicolari.

Fabbricato tecnologico

Per garantire la corretta gestione del parcheggio di ampliamento, è stato inserito, nel progetto, un fabbricato tecnologico per l'alloggiamento delle principali centrali impiantistiche quali il quadro elettrico generale, l'UPS e l'impianto di esazione del parcheggio.



Pur trattandosi di un volume tecnico necessario per l'alloggiamento delle centrali degli impianti tecnologici del parcheggio, saltuariamente deve ospitare le operazioni di movimentazione della cassa. Pertanto, l'altezza interna del fabbricato prevista è di 2,70m, in deroga ai 2,30m prescritti.

Il fabbricato sarà collocato sull'isola pedonale prevista a fianco dei varchi di ingresso al parcheggio e presenta dimensioni al finito in pianta pari a 5,71 x 2,50 m. Il manufatto, ad un solo piano, è di altezza totale fuori terra pari a 3,20 m. La struttura del fabbricato è composta da un telaio in calcestruzzo armato posto su una fondazione a platea continua. La struttura che sorregge i pannelli di rivestimento è invece in elementi scatolari di acciaio. Le murature di tamponamento esterno saranno realizzate in blocchi di CLS di tipo termico; le pareti saranno intonacate all'interno, mentre l'esterno sarà rivestito con pannelli termoisolanti in XPS a formare un cappotto termoisolante. Il trattamento esterno del fabbricato segue le impostazioni progettuali previste nell'intero ambito urbano antistante la stazione ferroviaria di Rimini. In concreto, le facciate cieche risulteranno interamente rivestite in pannelli metallici ad effetto CORTEN, posate a facciata ventilata. I pannelli saranno ancorati alla muratura non strutturale mediante una sottostruttura realizzata in alluminio. La superficie esterna che incornicia la cassa di esazione, arretrata rispetto al filo esterno della facciata, è caratterizzata da un diverso trattamento superficiale; in concreto, è previsto in questo caso un rivestimento in doghe di legno ad andamento orizzontale, ancorate ad un sistema di montanti, sempre in legno, vincolati a loro volta alla muratura esterna. Infine, il progetto prevede una serie di infissi allo scopo di consentire l'accesso e l'illuminazione degli spazi interni. I diversi infissi, fissi o apribili secondo quanto riportato nei grafici di progetto, saranno realizzati con struttura in acciaio verniciato e specchiature in vetrocamera.

E' rilevante segnalare che il fabbricato tecnologico ha come scopo albergare le dotazioni impiantistiche necessarie per garantire il funzionamento da remoto del parcheggio, il quale, infatti, non sarà presidiato dall'operatore. In questo senso, all'interno del fabbricato **non è prevista la presenza continuativa di personale.**

Sistemazioni a verde

La progettazione delle aree a verde è avvenuta ai sensi del regolamento comunale del verde urbano privato e pubblico e delle aree incolte del Comune di Rimini, Allegato C (approvato con deliberazione C.C. del 27.03.2001). Nella fattispecie sono state inserite le seguenti tipologie arboree al fine di ottemperare alla necessità di ombreggiare il 30% della superficie totale del parcheggio:

- *Cercis Siliquastrum*;
- *Carpinus Betulus*;
- *Acer Campestre*.

La superficie totale del parcheggio (aree P2 e P3) è pari a 10.369,72 m². La minima superficie totale da ombreggiare richiesta da regolamento del verde, deve essere pari al 30% di 10.369,72 m² ovvero 3.110,78 m². La superficie ombreggiata in oggetto risulta essere pari a 4199,30 m² pertanto la verifica risulta soddisfatta.

Relativamente al rispetto della permeabilità del parcheggio, secondo cui è necessario soddisfare il rapporto tra superficie permeabile e superficie totale > 33% , l'area di ampliamento del parcheggio nella sua totalità (P2+P3) prevede una superficie permeabile (composta da pavimentazione in materiale Idro Drain e aree a verde) pari a 5.826,45 m² rispetto ad una superficie complessiva di 10.369,77 m². Pertanto il rapporto tra superficie permeabile e superficie totale risulta essere pari al 56,19% , è maggiore del 33% richiesto. La permeabilità risulta dunque verificata.

Modalità di realizzazione delle opere a verde

Il materiale vivaistico impiegato corrisponderà a piante sane, esenti da ogni difetto e da malattie, parassiti e deformazioni. Come indicato nell' art.3 del Regolamento di riferimento, gli alberi di nuovo impianto avranno una circonferenza minima del fusto di cm 20/22. Il fusto ed i rami principali saranno esenti da difetti, ferite, capitozzature, abrasioni, ustioni, strozzature ed alterazioni varie. La chioma sarà ben ramificata, uniforme e simmetrica con branche ben distribuite in ogni direzione. L'apparato radicale sarà ben sviluppato, equilibrato, ricco di radici secondarie e di capillizio, fresco e sano. Gli alberi saranno forniti in zolla di dimensioni proporzionate a quelle della pianta, ben imballate con apposito involucro (iuta, teli di plastica, paglia, ecc.) e opportunamente rinforzato con rete metallica se le piante superano i 4 metri di altezza o realizzato con idoneo materiale plastico poroso resistente (tipo "Plan Past" o simili) da rimuovere prima della piantagione.

Ancoraggio delle piante

Le piante saranno ancorate tramite dei tutori di legno verticali, in legno di castagno o di pino trattato in autoclave di dimensioni medie di diametro cm 5/7 e dell'altezza di m 3,00; i pali posti in verticale saranno saldamente infissi sul fondo della buca, la pianta protetta nel punto di

legatura ed i legacci saranno di materiale idoneo deformabile; i pali dovranno essere posti a terra ogni 1/3 di circonferenza. Le legature saranno realizzate con fasce di filo di cocco, in gomma o in apposito materiale plastico, non in corda sottile o con guaine di cavi elettrici. I materiali impiegati per la legatura devono durare almeno due o tre periodi vegetativi e devono conservare la propria elasticità.

Pacciamatura

Dopo la posa a dimora, il terreno alla base dell'albero andrà pacciamato con materiale organico (legno triturato compostato, foglie, corteccia di conifera etc.) al fine di favorire migliori condizioni di umidità negli orizzonti superficiali del suolo e ostacolare la crescita di specie erbacee indesiderate.

Nelle aiuole dove è previsto l'uso di pacciamatura, per contenere lo sviluppo della vegetazione spontanea infestante sarà opportuno collocare un apposito telo pacciamante biodegradabile costituito in fibra di cocco (o altro materiale di origine organica) .

Impianto di irrigazione

- L'impianto di irrigazione è composto dalle seguenti componenti:
- programmatore elettrico a n.6 linee con manopola e timer per la programmazione del tempo di irrigazione desiderato, dispositivo di sicurezza apertura valvole con ritardo di 5 secondi, alimentazione a 230 V con trasformatore 230 V / 24 V;
- valvola manuale (1" femmina + 1" femmina) per la chiusura acqua a monte delle elettrovalvole per operazioni di manutenzione;
- elettrovalvole in nylon caricato in fibra di vetro, componenti metallici in acciaio inox, dispositivo di chiusura anti colpo d'ariete;
- raccordi (1" femmina + 1" femmina + 1" maschio) per il collegamento in serie delle elettrovalvole;
- raccordi diametro 25 mm per raccordare i tubi in polietilene in partenza dalle elettrovalvole alle elettrovalvole stesse;
- tubi in polietilene da 3/4" per la distribuzione della rete di irrigazione secondo n.6 dorsali, comprensiva di raccordi, gomiti, prolunghe, derivazioni a T da 25 mm, pozzetti in PVC.
- valvole di drenaggio da installare alla fine di ciascuna delle sei dorsali per lo svuotamento automatico delle tubazioni del circuito, in bronzo con filetto maschio 3/4" e riduzione da 1";
- irrigatori statici con testina regolabile da 0° a 350°, gittata raggio 2,5 m, corpo in materiale plastico antiurto e molla di rientro in acciaio inox, valvola in gomma di non ritorno antiriscaldamento con dispositivo antigelo.

Pavimentazione drenante

La pavimentazione drenante dei posti auto sarà realizzata in calcestruzzo drenante.

Opere impiantistiche

Come per le opere civili, il progetto delle sistemazioni impiantistiche ripercorre gli stessi principi progettuali del parcheggio P2; in concreto, il progetto prevede l'estensione delle seguenti dotazioni impiantistiche:

Impianto di pubblica illuminazione

É prevista la realizzazione di un impianto di pubblica illuminazione, in grado di garantire un livello di illuminamento pari a 20 lx di Em.

I pali di illuminazione saranno del tipo iGuzzini Platea Pro (o equivalenti), per esterni, IP66, con ottica stradale e luce diretta, di altezza fuori terra pari a 8 m, sia con doppio proiettore (quando in mezzo agli stalli centrali), che con attacco singolo (nel caso di pali lungo il perimetro).

La dimensione del proiettore a LED, con potenza totale di 86.8 W, è di 406x276 mm. I proiettori sono installabili con montaggio a testapalo in alluminio pressofuso.

La rete di canalizzazioni elettriche presenti nel parcheggio è composta da tubazioni in PVC corrugato da 63 mm.

Impianto TVCC

Associato all'impianto di pubblica illuminazione, saranno installate telecamere a circuito chiuso, per garantire una corretta gestione da remoto del parcheggio.

Impianto di smaltimento acque piovane

Viste le normative regionali e nazionali seguenti:

- Legge 25/2/2010, n. 36: Disciplina sanzionatoria dello scarico di acque reflue;
- D.Lgs. 16/01/2008, n.4 Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152, recante norme in materia ambientale;
- D.Lgs n. 152 del 3/4/2006: Norme in materia ambientale – Parte terza Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche;
- Deliberazione 4/2/1977 (in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff. n. 48, del 21 febbraio) – del Comitato dei Ministri per la tutela delle acque dall'inquinamento Criteri, metodologie e norme tecniche generali di cui all'art. 2, lettere b), d) ed e), della legge 10 maggio 1976, n. 319, recante norme per la tutela delle acque dall'inquinamento;

- Legge 10/5/1976, n. 319: Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento - Gazz. Uff. 29 maggio 1976, n. 141;
- D.Lgs n. 205 del 3/12/2010 Disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive in materia ambientale;
- D.Lgs n. 128 del 29/6/2010 modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n. 152,
- Circ. MLPP 7/1/1974 n.11633 Istruzioni per la progettazione delle fognature e degli impianti di trattamento delle acque di rifiuto:
- Legge Regionale n.20 del 31.05.2006 e successive modifiche (L.R. 17/2010) Art. n.9 , Art. n. 2 ;
- Deliberazione della giunta regionale 14 febbraio 2005, n. 286;
- Piano di Indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia_Dicembre 2012

In accordo con le norme sopra indicate e con quanto riportato nelle linee guida provinciali “*Piano di Indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia_Dicembre 2012*”, saranno realizzati due tipi di pavimentazione stradale, una in materiale drenante, in corrispondenza delle zone di sosta dei veicoli, l'altra in materiale impermeabile, in corrispondenza delle aree di manovra.

Anche in questo caso, il progetto rappresenta un prolungamento del sistema di raccolta e smaltimento già previsto nel parcheggio P2 (il quale, a sua volta, è stato progettato / dimensionato, tenendo conto della superficie di ampliamento, sia per quanto riguarda le portate che le quote di scorrimento).

Al fine dello smaltimento delle acque, su pavimentazione impermeabile sarà realizzata una nuova rete di smaltimento, composta da collettori di diametro esterno pari a 500 mm, tale da creare un polmone di laminazione con apposito punto di allaccio al Fosso Fontana dotato di una strozzatura da 160mm per garantire una immissione in fognatura massima pari a 15 l/s.

A fronte della Normativa sopra elencata non è necessario prevedere la realizzazione di una vasca di prima pioggia.

PROGETTO DELL'ACCESSIBILITÀ

Nel rispetto delle disposizioni previste dal Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici." il progetto prevede la realizzazione di percorsi pedonali dedicati.

Per quanto riguarda il fabbisogno di posti per portatori di handicap, come previsto al punto 8.2.3 del DM 236/1989, sono stati previsti 1 posto auto ogni 50, infatti nell'area di parcheggio P1 sono previsti 154 posti auto, pertanto i posti riservati ai diversamente abili sono 3. Nell'area di parcheggio di ampliamento fase 1 e fase 2 i posti auto totali saranno 324, pertanto andranno riservati ai diversamente abili n. 7 posti auto. Attualmente nel progetto sono previsti 10 posti auto totali riservati ai diversamente abili quindi la richiesta dalla normativa risulta soddisfatta. I posti auto saranno non a pagamento, riservati ai veicoli per persone a ridotta mobilità, opportunamente segnalati, ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso.

DISTANZA DI RISPETTO RISPETTO ALLE CORRENTI ELETTROMAGNETICHE

Come già accennato, l'area di progetto è posta a ridotta distanza dalla cabina di trasformazione a servizio della linea di Trasporto Rapido Costiero. La corrente d'ingresso in cabina è pari a 15kV.

Riguardo a questa cabina, il Dipartimento Sanità Pubblica del Comune di Rimini ha chiesto, nell'ambito dell'esame della prima emissione del progetto, di procedere con la valutazione della Distanza di Prima Approssimazione (D.P.A.), ai sensi del D.P.C.M. 08/07/03 e del D.M. 29/05/08, allo scopo di valutare l'ammissibilità di nuove attrezzature o altro che preveda la presenza di persone all'interno delle D.P.A.

La valutazione riguarda in concreto l'obiettivo di qualità dell'induzione magnetica al di sotto di 3 microTesla. In termini concreti, ciò significa garantire una distanza di 2 metri entro i quali non sono consentite destinazioni di tipo **residenziale, sanitarie, scolastiche e che comunque prevedono una permanenza continuativa superiore alle 4 ore**. A questo proposito, si segnala che nessuna delle attività previste nel progetto (stalli di sosta e relativa viabilità di accesso e, nella fascia che si frappone tra il parcheggio e la cabina, la pista ciclabile comunale), rientrano nelle fattispecie menzionate dalla norma; ragioni per la quale si considera verificato l'obiettivo indicato nella norma.