



PIANO DELL'ARENILE

ai sensi dell'art.72 - LR 24/2017

Assunzione:

Delibera di G.C. n. 465 del 12/12/2023

Adozione:

Delibera di C.C. n. ___ del __/__/____

Approvazione:

Delibera di C.C. n. ___ del __/__/____

Pubblicazione BURERT:

n. ___ del __/__/____

QUADRO CONOSCITIVO

B4_REL

Relazione

Sindaco:

Jamil Sadegholvaad

Assessore al territorio:

Roberta Frisoni

Segretario Generale:

Diodorina Valerino

Responsabile Ufficio di Piano:

Carlo Mario Piacquadio

Responsabile del Procedimento:

Lorenzo Turchi

Garante della comunicazione e della partecipazione:

Carlo Mario Piacquadio

Indice

Indice	0
1.INTRODUZIONE	1
1.1 La storia della spiaggia di Rimini	1
1.2 Le trasformazioni urbane del comparto turistico	4
1.3 Dalla direttiva Bolkeinstein alle sentenze del Consiglio di Stato.....	5
1.4 Il Piano spiaggia nella Legge Regionale 24/2017, dagli studi strategici sull'arenile alla formazione del piano.....	9
1.5 Il Quadro conoscitivo.....	10
2 ARENILE – ANALISI CONOSCITIVE.....	11
2.1 Caratteristiche paesaggistiche e patrimoniali	11
2.2 Gli strumenti urbanistici e territoriali.....	14
2.2.1 Aspetti paesaggistico-ambientali	15
2.3 Lo stato di attuazione del Piano dell'Arenile vigente	18
2.4 Le superfici coperte esistenti	21
2.5 L'accessibilità all'arenile	26
2.5.1 La struttura stradale della città	26
2.5.2 Le modalità per raggiungere la spiaggia	27
3 AREE COMPLEMENTARI ALL'ARENILE – ANALISI CONOSCITIVE.....	32
3.1 Inquadramento generale e definizione delle aree.....	32
3.1.2 Lo stato di attuazione del Parco del mare di Rimini nord	33
3.1.3 Lo stato di attuazione del Parco del mare di Rimini sud.....	34
3.2 Le "piazze".....	40
3.2.1 Le schede di analisi	41
3.3 L'area del "triangolone"	50
3.3.1 Caratteristiche dell'area: stato patrimoniale, consistenze e funzioni.....	50
3.3.2 Aspetti urbanistici e paesaggistici	54
3.4 Colonia marina Ex Enel	56
3.4.1 Inquadramento territoriale ed urbanistico	56
3.4.2 Ricostruzione storica della colonia	58
3.4.3 Il contesto urbano	61
3.4.4 Il progetto di riqualificazione.....	61

1.INTRODUZIONE

1.1 La storia della spiaggia di Rimini

Primi passi della balneazione a Rimini

Seguendo l'esempio dell'Inghilterra e della Francia con il maggior vantaggio di avere un clima più adatto alla balneazione, Claudio e Alessandro Tintori in unione con il conte Ruggero Baldini decisero di costruire il primo stabilimento balneare di Rimini per favorire i bagni di mare. L'inaugurazione del primo stabilimento balneare di Rimini avvenne il 30 luglio 1843. Il primo rudimentale Stabilimento Balneare era formato da una struttura di legno su palafitte diviso in due zone separate, una per i maschi e l'altra per le femmine, che si raggiungevano con due pontili sorretti da corde. Per far funzionare lo Stabilimento, si fecero accordi con i vetturini di piazza per collegare la marina alla città, venne nominato un Direttore, si disposero due uomini di guardia e soccorso (gli attuali salvataggi), e dei camerieri.

Lo stabilimento nonostante l'organizzazione funzionale predisposta e la pubblicità tramite i giornali locali non diede i frutti sperati e l'impresa subì gravi perdite economiche.

La svolta venne nel 1861, anno dell'Unità d'Italia e con l'arrivo della linea ferroviaria Bologna – Ancona. A quel punto era più agevole raggiungere la marina di Rimini, tra le poche in Italia ad essere dotate di attrezzatura e organizzate a finalità terapeutiche. Infatti, proprio in quegli anni, il medico, Senatore del Regno, professore nonché scienziato di fama internazionale, Paolo Mantegazza fu nominato consulente dello Stabilimento Bagni di Mare (1866).

Nel dicembre 1869 la Municipalità Riminese riconoscendo l'utilità e l'obiettivo pubblico dei bagni di mare acquistò l'impresa e diede l'incarico di Direttore Sanitario dello Stabilimento Bagni di Mare al professor Paolo Mantegazza.

Lo Stabilimento necessitava di migliorie e la Municipalità incaricò l'ingegnere riminese Gaetano Urbani. Fu abbattuto il vecchio Stabilimento, fu costruita la piattaforma con i camerini, alcuni camerini vennero costruiti sulla spiaggia come servizio base alla vita di mare; il Kursaal, salotto mondano per i piaceri dei bagnanti, la Capanna Svizzera, inizialmente utilizzata come ricovero delle vetture e dei cavalli, poi trasformato in ristorante e padiglione per esposizioni e feste popolari. Tutto fu inaugurato il 1° luglio 1873.



Dal turismo di élite al turismo di massa

L'attività turistico balneare della città di Rimini nasce e si sviluppa sulla esistenza della spiaggia; bene che ha caratterizzato ed improntato la vita della città, nonché i costumi ed il modello di sviluppo socioeconomico della stessa. La spiaggia dalla fine dell'Ottocento è diventata fonte di vita e motore di sviluppo dell'intera comunità riminese.

Da quando si è manifestata la prima forma di turismo balneare ad oggi è cambiata la società e quindi anche il modo di concepire il turismo balneare.

Dal turismo di élite al turismo di massa, Rimini ha conosciuto una parabola ascendente, percorsa a volte con frenesia sulla spinta di esigenze contingenti non sempre organicamente coordinate.

Le trasformazioni urbanistiche ed edilizie della fascia litoranea con vertiginoso aumento della ricettività turistica e residenziale permanente ha indotto ad un graduale processo di totale utilizzazione economica della spiaggia, e quindi di saturazione delle concessioni.

Sulla spinta economica del turismo balneare Rimini ha trovato la forza e la capacità di riemergere dalle distruzioni della guerra consolidandosi nell'attività turistica quasi come un'autodidatta.

La nascita e la crescita dell'attività balneare hanno quindi trovato qui a Rimini delle connotazioni peculiari e specifiche che, come tali, vanno riconosciute e studiate.

Nel quadro di questa generale riorganizzazione occorre evidentemente non perdere di vista l'organizzazione dell'arenile, che snodandosi da Torre Pedrera a Miramare per uno sviluppo di oltre 16 km ha costituito e continuerà a costituire il fulcro del futuro modello di turismo balneare.

Anche sull'arenile si sono verificate nel tempo modifiche profonde dei modi di gestione e delle relative infrastrutture.

Considerato l'esperienza del passato, L'Amministrazione comunale alla fine degli anni 70 ha sentito l'esigenza, in aderenza al Programma Pluriennale di Attuazione 1979-1981, di dettare una regolamentazione urbanistica dell'arenile relativamente alle infrastrutture da installarsi sulla spiaggia, per una migliore funzione dei servizi da prestare all'attività turistico balneare.

Il Comune di Rimini ha approvato il Piano Particolareggiato dei Servizi dell'Arenile con Delibere di Consiglio comunale n. 783 del 04/08/1980 tratto San Giuliano – Miramare; e n. 784 del 04/08/1980 tratto Torre Pedrera – Rivabella.

La regolazione della spiaggia negli anni 2000

La Regione Emilia-Romagna con la Legge 31/05/2002 n. 9 "Disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo e di zone di mare territoriale" ha attribuito ai Comuni le funzioni di programmazione e gestione degli arenili, subordinando (Deliberazione di Consiglio Regionale n 468 del 06/03/2003), il conferimento di tali funzioni delegate all'approvazione di un "Piano dell'arenile" esteso all'intero arenile comunale.

L'Amministrazione comunale, all'inizio del nuovo millennio, decise di dotarsi di un nuovo "piano dell'arenile" conforme alle vigenti disposizioni legislative e, al tempo stesso, in grado di recepire le esigenze degli operatori e degli utenti, ed ha quindi commissionato l'incarico di redigere detto strumento all'architetto Sandro Volta.

Il primo punto per la redazione del piano dell'arenile è stato l'individuazione degli ambiti, per quanto possibile omogenei, di cui è composta l'intera costa, denominate "macrozone", individuate in base alla realtà geografica e dallo strumento pianificatorio comunale, ciò significa che il piano non può contenere previsioni uguali e ripetitive per l'intero territorio comunale, ma deve essere articolato in relazione agli ambiti individuati per meglio corrispondere alle necessità ed alle esigenze delle singole zone.

Il principio fondante del piano previgente è che la ristrutturazione e la riqualificazione della spiaggia non poteva avvenire facendo riferimento alle singole concessioni, alcune delle quali di dimensioni estremamente ridotte, ma previa costituzione di un comparto di intervento. Tali comparti nell'idea del progettista avrebbero dovuto creare veri e propri "stabilimenti", inglobando in un'unica concessione tutte le attività della spiaggia (bagnino, bar, mosconi, ecc.).

Il Comune di Rimini ha approvato il Piano dell'Arenile con Delibera di Consiglio comunale n. 64 del 2006.

L'Amministrazione comunale, a seguito di specifiche richieste da parte delle cooperative degli operatori di spiaggia, valutato che a distanza di qualche anno dall'approvazione non si erano concretizzate iniziative di accorpamento, ha rivisto alcune parti della normativa e conseguentemente ha approvato una variante al piano con deliberazione n. 9 del 16/02/2011 che rimarrà vigente fino all'approvazione del presente strumento.

1.2 Le trasformazioni urbane del comparto turistico

L'Osservatorio sul turismo dell'Emilia-Romagna recentemente presentato da: Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna, ha rilevato per la Riviera dell'Emilia-Romagna che, il movimento turistico nel periodo gennaio-settembre 2021 ha presentato un incremento del +27% degli arrivi e del +27,5% delle presenze; con una crescente presenza nazionale della domanda, oltre il 20% (+23% di arrivi e +21,1% di presenze), quella internazionale del +59,5% di arrivi e +78,2% di presenze rispetto allo stesso periodo del 2020.

Il ritorno ai valori pre-Covid quindi sembra procedere rapidamente, ma il gap rispetto al 2019 risulta ancora del -20,2% di arrivi e del -14,5% di presenze, a causa soprattutto della mancanza di circa il 40% della clientela internazionale (-44,8% di arrivi e -40% di presenze sul 2019).

I valori numerici ci mostrano che, anche nei periodi più bui, il sistema turistico riminese è stato in grado di mantenere un ottimo livello di presenze turistiche e ciò è dovuto anche alle proposte di rinnovamento urbano messe in campo dalla amministrazione comunale a partire dall'attuazione del Piano della salvaguardia della Balneazione Ottimizzato (PSBO) fino al più ampio progetto del "Parco del mare". Il PSBO, la più grande opera di risanamento idrico attualmente in corso in Italia, con un investimento di 154 milioni di euro, a cui hanno lavorato oltre al Comune, Hera e Romagna Acque, consta di 14 cantieri, che prevede interventi ingenti sugli 11 scarichi a mare che renderanno entro il 2024 la completa balneabilità di tutto il litorale cittadino.

Il progetto "Parco del mare", tuttora in corso di realizzazione, le cui scelte strategiche sono state condivise con gli organi sovraordinati mediante la sottoscrizione di un Accordo territoriale siglato dalla Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Rimini, si prefiggeva come obiettivo strategico la trasformazione dell'intero sistema arenile-lungomare e aree libere adiacenti ad esso, fino alla prima fascia edificata prospiciente il lungomare. Arenile, lungomare e aree libere pubbliche adiacenti avrebbero dovuto agire in sinergia alla realizzazione di un ampio parco urbano attrezzato con funzioni sportive, culturali e ricreative, libero dal traffico veicolare, e con caratteristiche tali da costituire, esso stesso, il presidio idraulico di difesa della città consolidata dagli allagamenti costieri.

Gli obiettivi strategici sono stati diversamente declinati nei due tratti di lungomare nord e sud, perché diverse sono le caratteristiche dei litorali e del tessuto urbano:

- a nord vi è una morfologia insediativa caratterizzata da scarsi spazi liberi in fregio al lungomare. Il lungomare generalmente veniva utilizzato anche per la sosta carrabile, e la ridotta disponibilità di strade alternative retrostanti non ha consentito una vera e totale pedonalizzazione del lungomare. Questa porzione di territorio risulta più porosa nelle parti retro-costiere, a monte della linea ferroviaria Rimini-Ravenna che qui non è troppo distante dal lungomare;
- a sud è invece presente un lungomare più ampio a cui si affiancano porzioni di aree pubbliche spesso date in concessione alle strutture frontistanti, utilizzate

prevalentemente come parcheggio pertinenziale o come de hors di pubblici esercizi. Ad esclusione della fascia dei lungomari, la zona sud risulta quasi totalmente sigillata nelle parti retro-costiere, anche in prossimità della linea ferroviaria, che qui è piuttosto distante dal lungomare.

La realizzazione del Parco del mare ha seguito percorsi diversi per i due litorali:

- Lungomare nord: gli interventi di avvio della riqualificazione sono stati sostanzialmente pubblici e hanno avuto come principale obiettivo l'allontanamento della viabilità carrabile da viale San Salvador (lungomare di Rimini nord), trasferendola sulla più arretrata via Diredaua, che corre parallelamente alla linea ferroviaria (sul lato mare) e che è allargata per permettere il doppio senso di marcia. L'operazione ha consentito di liberare, quasi del tutto, il lungomare dalle auto in transito e da quelle in sosta. A tali interventi ne sono seguiti altri, finalizzati alla fluidificazione del traffico: rotatorie e parcheggi pubblici a monte della linea ferroviaria Rimini-Ravenna, in sostituzione ed integrazione dei posti auto eliminati sul lungomare;
- Lungomare sud: l'approccio alla trasformazione del lungomare è stato inizialmente del tipo integrato, intervento pubblico coordinato con intervento privato. Il processo è iniziato con l'avviso pubblico di invito alla presentazione di proposte costituenti manifestazione di interesse, avviso che ha consentito all'Amministrazione di raccogliere e selezionare le numerose proposte presentate dai soggetti privati. Gli operatori turistici delle proposte selezionate dei tratti avviati, sono stati quindi chiamati a negoziare con l'Amministrazione al fine di coordinare il progetto privato con l'opera pubblica del Parco del mare, progettata e realizzata per tratti. A causa delle difficoltà incontrate nel percorso negoziale, oggi risulta realizzata solo l'opera pubblica.

In definitiva il progetto del Parco del mare nasceva con l'obiettivo di promuovere un complesso processo di rigenerazione urbana della zona turistica, che unitamente agli obiettivi di riqualificazione urbanistica dei lungomari intendeva coinvolgere, inglobandoli, obiettivi sociali, economici, di resilienza e sicurezza. E' stato avviato, sia sul litorale nord che su quello sud, con l'eliminazione della strada e la trasformazione del lungomare in un nuovo sistema di verde urbano lineare ma richiede necessariamente una prosecuzione. Senza il concorso degli interventi privati il parco è rimasto vuoto di quei servizi e funzioni attrattive che si sarebbero dovuto integrare sia con un arenile rinnovato e adeguato alla nuova realtà urbana sia con le strutture alberghiere riqualificate.

1.3 Dalla direttiva Bolkestein alle sentenze del Consiglio di Stato

Con la sentenza n. 17 dello scorso 9 novembre 2021 (e con la "gemella" n. 18, rese rispettivamente nell'ambito di giudizi di appello alle sentenze pronunciate da Tar Sicilia – Catania, n. 504/2021 e da Tar Puglia – Lecce, n. 73/2021) l'Adunanza plenaria del Consiglio di

Stato è intervenuta sulla questione del regime giuridico delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative (c.d. "concessioni balneari").

La decisione è stata affidata alla plenaria del Consiglio di Stato in ragione della "particolare rilevanza economico-sociale" della questione ed al fine di "assicurare certezza e uniformità di applicazione del diritto da parte delle amministrazioni interessate nonché uniformità di orientamenti giurisprudenziali"; è dunque rivolta non solo al Giudice amministrativo, ma anche a tutte le P.A. interessate da procedimenti relativi a concessioni balneari.

La questione riguarda profili di contrasto tra la normativa europea e la disciplina nazionale che dispone la proroga automatica e generalizzata fino al 31 dicembre 2033 delle concessioni demaniali in essere (art. 1, commi 682 e 683, legge n. 145 del 2018, art. 182, comma 2, d.l. 19 n. 34/2020).

La Corte di Giustizia con la sentenza 14 luglio 2016, in cause riunite C-458/14 e C-67/15 (Promoimpresa), affrontava già la questione, affermando che:

- l'articolo 12, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2006/123/CE (c.d. direttiva Bolkestein) osta ad una misura nazionale che preveda la proroga automatica delle autorizzazioni demaniali marittime e lacuali in essere per attività turistico-ricreative, in assenza di qualsiasi procedura di selezione tra i potenziali candidati;
- l'articolo 49 TFUE va interpretato nel senso che è contrario ad una normativa nazionale che consenta una proroga automatica delle concessioni demaniali pubbliche in essere per attività turistico-ricreative, nei limiti in cui tali concessioni presentino un interesse transfrontaliero certo.

Consapevole degli effetti della propria decisione, la plenaria dispone che gli effetti della sentenza si producano dopo il 31 dicembre 2023.

Il Consiglio di Stato ritiene che il lasso temporale di circa due anni sia:

- "congruo rispetto all'esigenza funzionale di espletare le gare e di evitare il significativo impatto economico e sociale che altrimenti deriverebbe dall'improvvisa decadenza dei rapporti concessori in essere";
- non "elusivo dell'obbligo di adeguamento della realtà nazionale all'ordinamento comunitario";
- adeguato rispetto al fine di "consentire a Governo e Parlamento di approvare doverosamente una normativa che possa finalmente riordinare la materia e disciplinare in conformità con l'ordinamento comunitario il sistema di rilascio delle concessioni demaniali".

L'Adunanza plenaria ritiene di "evitare ipotesi di preferenza 'automatica' per i gestori uscenti, in quanto idonei a tradursi in un'asimmetria a favore dei soggetti che già operano sul mercato" e di prediligere "criteri che, nel rispetto della par condicio, consentano anche di valorizzare l'esperienza professionale e il know-how acquisito da chi ha già svolto attività di gestione di beni analoghi (e, quindi, anche del concessionario uscente, ma a parità di condizioni con gli

altri), anche tenendo conto della capacità di interazione del progetto con il complessivo sistema turistico-ricettivo del territorio locale”.

Al fine di risolvere le problematiche di cui sopra, la Legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) delega il governo ad adottare uno o più decreti per l’affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico – ricreative e sportive.

L’articolo 3 della Legge concorrenza afferma che le concessioni balneari esistenti sono valide fino al 31 dicembre 2023, dopodiché dovranno essere oggetto di riassegnazione tramite evidenze pubbliche. Tuttavia, se un’amministrazione comunale dovesse dimostrare delle non meglio precisate “ragioni oggettive che impediscono la conclusione della procedura selettiva entro il 31 dicembre 2023, connesse, a titolo esemplificativo, alla pendenza di un contenzioso o a difficoltà oggettive legate all’espletamento della procedura stessa, l’autorità competente, con atto motivato, può differire il termine di scadenza delle concessioni in essere per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2024”.

A decidere come riassegnare le concessioni in seguito alla loro scadenza è dedicato l’articolo 4, che però di fatto elenca solo una serie di generici principi da concretizzare in modo più preciso nel successivo decreto attuativo da approvare entro sei mesi.

Le concessioni balneari, afferma la norma, dovranno essere affidate “sulla base di procedure selettive nel rispetto dei principi di imparzialità, non discriminazione, parità di trattamento, massima partecipazione, trasparenza e adeguata pubblicità, da avviare con adeguato anticipo rispetto alla loro scadenza” e le gare dovranno tenere “adeguata considerazione degli investimenti, del valore aziendale dell’impresa e dei beni materiali e immateriali, della professionalità acquisita anche da parte di imprese titolari di strutture turistico-ricettive che gestiscono concessioni demaniali”.

Al fine di premiare gli attuali concessionari che hanno gestito virtuosamente le spiagge e che meritano di continuare, più avanti nel testo si impone anche che le gare tengano conto “dell’esperienza tecnica e professionale già acquisita in relazione all’attività oggetto di concessione, secondo criteri di proporzionalità e di adeguatezza e, comunque, in maniera tale da non precludere l’accesso al settore di nuovi operatori”, nonché “della posizione dei soggetti che, nei cinque anni antecedenti l’avvio della procedura selettiva, hanno utilizzato una concessione quale prevalente fonte di reddito per sé e per il proprio nucleo familiare”. Si tratta di un passaggio piuttosto delicato, la cui attuazione dovrà essere concordata con la Commissione europea, che ha più volte dichiarato la sua contrarietà a qualsiasi forma di vantaggio per i concessionari uscenti.

Dovranno essere determinati criteri omogenei per l’individuazione delle aree suscettibili di affidamento in concessione assicurando adeguato equilibrio tra le aree demaniali in concessione e quelle libere; dovrà inoltre essere garantita la presenza costante di varchi per il libero e gratuito accesso e transito alla battigia.

Per evitare la concessione di ampie porzioni di spiaggia a pochi grandi capitali, invece, la legge propone molto genericamente "l'eventuale frazionamento in piccoli lotti delle aree demaniali da affidare in concessione, al fine di favorire la massima partecipazione delle microimprese e piccole imprese" e l'obbligo di stabilire un "numero massimo di concessioni di cui può essere titolare, in via diretta o indiretta, uno stesso concessionario a livello comunale, provinciale, regionale o nazionale".

Importanti sono invece i criteri di ecosostenibilità e accessibilità che la riforma chiede di tenere in "adeguata considerazione ai fini della scelta del concessionario".

In concreto si parla di "interventi indicati dall'offerente per migliorare l'accessibilità e la fruibilità dell'area demaniale, anche da parte dei soggetti con disabilità, e dell'idoneità di tali interventi ad assicurare il minimo impatto sul paesaggio, sull'ambiente e sull'ecosistema, con preferenza per il programma di interventi che preveda attrezzature non fisse e completamente amovibili".

Infine, la Legge concorrenza non entra nel merito dei criteri con cui calcolare l'indennizzo economico per i concessionari uscenti, limitandosi a stabilire che dovrà essere il decreto attuativo a occuparsi della "definizione di criteri uniformi per la quantificazione dell'indennizzo da riconoscere al concessionario uscente, posto a carico del concessionario subentrante".

Per quanto concerne la durata delle nuove concessioni, è previsto che esse possano essere rilasciate "per un periodo non superiore a quanto necessario per garantire al concessionario l'ammortamento e l'equa remunerazione degli investimenti autorizzati dall'ente concedente in sede di assegnazione della concessione e comunque da determinare in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare, con divieto espresso di proroghe e rinnovi anche automatici".

Il testo apre inoltre alla possibilità di aumentare i canoni demaniali: al settimo comma dell'articolo 4 si parla infatti della "definizione di criteri uniformi per la quantificazione di canoni annui concessori che tengano conto del pregio naturale e dell'effettiva redditività delle aree demaniali da affidare in concessione".

Il decreto attuativo dovrà inoltre definire "una quota del canone annuo concessorio da riservare all'ente concedente e da destinare a interventi di difesa delle coste e delle sponde e del relativo capitale naturale e di miglioramento della fruibilità delle aree demaniali libere".

Sulla base di quanto brevemente indicato, la pianificazione dell'arenile dovrà quindi tenere conto dello scenario delineato, al fine di rendere possibile la radicale riqualificazione dei servizi di spiaggia e delle strutture ricreative rispondenti alle aspettative degli ospiti della spiaggia, in un'ottica di ammodernamento dell'offerta turistica.

1.4 Il Piano spiaggia nella Legge Regionale 24/2017, dagli studi strategici sull'arenile alla formazione del piano

Come anticipato nel precedente paragrafo 1.2, l'ampio processo di riqualificazione del comparto turistico denominato "Parco del mare", necessita di essere completato anche attraverso la riqualificazione degli stabilimenti balneari e dei servizi di spiaggia.

Le strutture degli stabilimenti balneari appaiono obsolete e mal collocate rispetto al parco del mare, riducendo i risultati ottenuti dal processo di riqualificazione che ha visto, tra l'altro, l'eliminazione della la barriera in travertino posta tra arenile e lungomare.

In quest'ottica, lo studio Miralles-Tagliabue, incaricato della redazione delle linee guida progettuali relative parco del mare sud, ha provveduto a lanciare suggestioni anche per la riqualificazione dell'arenile. Analogamente, per il litorale nord sono state definite le "Linee Guida" e "l'Abaco" per la sistemazione del relativo arenile.

Entrambi gli studi predisposti, intendevano perseguire la coerenza stilistica tra lungomare e servizi di spiaggia, promuovendo un miglioramento della permeabilità visiva attraverso l'accorpamento delle strutture di spiaggia lungo i percorsi trasversali, e giungendo ad una riduzione dell'effetto barriera, già attutito a Rimini sud dalla realizzazione della passeggiata in legno posta ad una quota costante di 2.85 m sul livello del mare.

L'introduzione dell'infrastruttura verde, completata in parte, richiede oggi la definizione del nuovo disegno di spiaggia e quindi la predisposizione di un nuovo piano.

La nuova legge urbanistica regionale 21 dicembre 2017 n. 24, ha disciplinato le procedure per l'approvazione dei nuovi Piani dell'Arenile: *"I Comuni approvano, con le procedure di cui agli articoli 43, 44, 45, 46 e 47 della legge regionale sulla tutela e l'uso del territorio ed in conformità alle direttive regionali di cui all'articolo 2, comma 2, della presente legge, il Piano dell'arenile, avente ad oggetto la regolamentazione dell'uso e delle trasformazioni dell'arenile e delle costruzioni esistenti, nonché l'individuazione delle dotazioni delle aree per servizi pubblici e per tutte le attrezzature necessarie per l'attività turistica. Le previsioni del piano dell'arenile si attuano con intervento diretto."*

Il Piano dell'arenile, con la nuova legge urbanistica, assume un ruolo di piano urbanistico generale (PUG). Non è più un piano di dettaglio, come nella previgente normativa, che lo configurava come "piano particolareggiato", e pertanto è necessario che venga elaborato nell'ambito di una strategia che coinvolga l'intero ambito turistico della città.

Alla luce di quanto sopra riportato è stata avviata l'elaborazione di un nuovo Piano dell'Arenile, ai sensi dell'articolo 3 comma 2 della L.R. n. 9/2002, così come modificato dall'art. 72 della L.R. n. 24/2017, con le procedure di cui agli artt. 43, 44, 45, 46 e 47 della nuova legge "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

Il nuovo piano dell'arenile realizzato in anticipo rispetto alla formazione del PUG può essere definito un PUG "tematico" e dovrà essere costituito da: Quadro conoscitivo, Valutazioni ambientali, Studi geologici e Progetto e supererà difatti le previsioni omologhe contenute nella disciplina vigente siano esse PP dell'arenile o RUE.

1.5 Il Quadro conoscitivo

In questo documento vengono sintetizzati gli aspetti che sono stati indagati sia per il tratto di costa oggetto di studio "Arenile" che per le aree poste a monte dell'arenile, ma strettamente connesse ad esso "Aree complementari all'arenile". Per maggiore chiarezza e vista la peculiarità delle aree e degli analisi svolte, il Quadro conoscitivo prima ed il progetto poi, mantengono l'articolazione in Arenile e Aree complementari all'arenile.

Le analisi svolte hanno avuto l'obiettivo di costruire un documento sintetico e semplificato che sia in grado di fotografare lo stato di fatto delle aree oggetto di indagine e di costituire uno strumento di supporto alla fase di progetto.

In particolare le indagini condotte hanno riguardato: l'analisi dello stato patrimoniale delle aree dell'arenile, l'analisi della morfologia costiera, lo stato erosivo e la vulnerabilità al rischio di alluvionamento costiero, geologico e sismico, la ricognizione delle superfici presenti, lo stato di attuazione del previgente piano, la tipologia di servizio offerto, la qualità ambientale e paesaggistica, la mobilità.

2 ARENILE – ANALISI CONOSCITIVE

2.1 Caratteristiche paesaggistiche e patrimoniali

L'arenile di Rimini fa parte di un contesto costiero pressoché uniforme che si estende ininterrottamente da Gabicce (PU) a Lido di Classe (RA), caratterizzato da una costa rettilinea sabbiosa più o meno profonda e retrostanti insediamenti urbani lineari sostanzialmente continui delimitati dalla SS16.

La spiaggia è oggi distinguibile in tre assetti geo-morfologici:

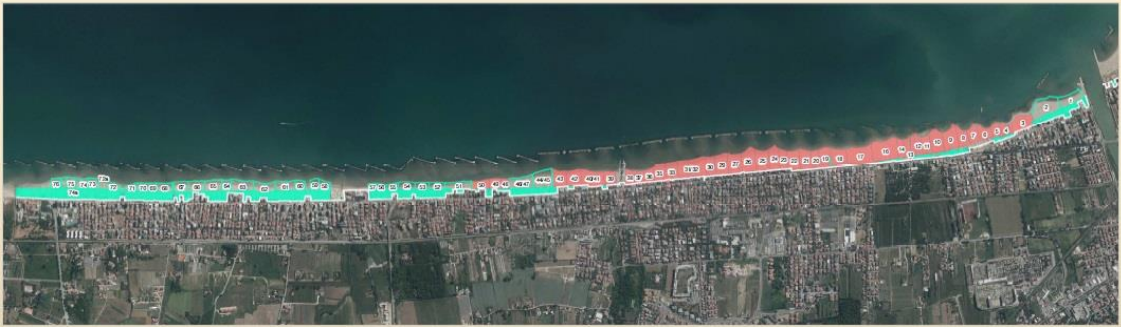
- **Litorale nord**, compreso tra il confine comunale di Bellaria Igea Marina e il deviatore Marecchia. I 7.200 metri sono caratterizzati da una spiaggia di limitata profondità, con una linea di battigia non rettilinea a causa della presenza dei frangiflutti. La spiaggia per lo più di proprietà privata è completata da un'area demaniale risultato di recenti opere di ripascimento.



Individuazione patrimoniale delle aree

- Aree in concessione
- Aree speciali in concessione
- Aree in concessione già riqualificate o con progetti in itinere
- Spiagge libere
- Aree private
- Limite piano dell'arenile

Rimini nord – stabilimenti balneari



71 stabilimenti balneari

39 totalmente in concessione

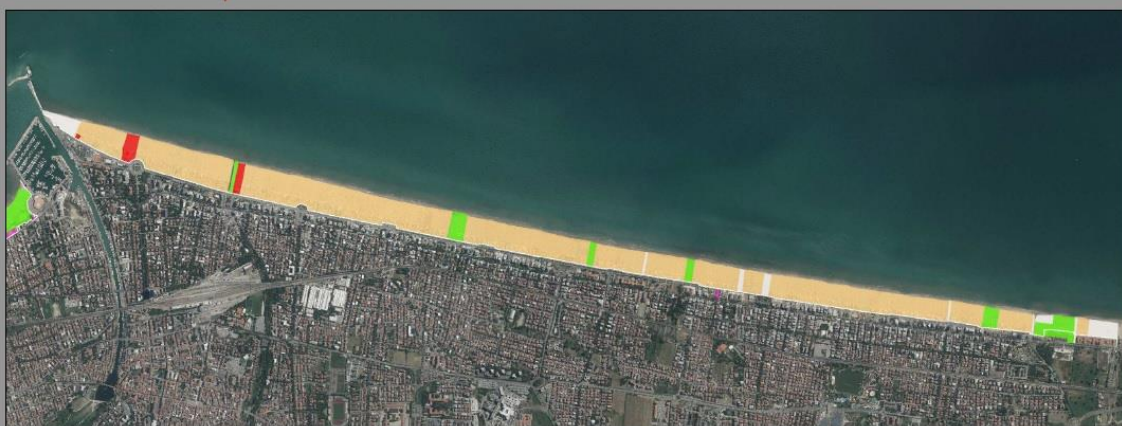
32 in parte su area privata

— Limite piano dell'arenile

- **San Giuliano mare**, compreso tra il deviatore Marecchia e il porto canale. I 750 metri di spiaggia sono stati realizzati attraverso un'adeguata opera di ripascimento dell'arenile contenuto tra l'argine orientale del Deviatore del Marecchia e il sistema di dighe occidentale e foranea della Darsena Turistica ricompresi nel perimetro della Zona F3, del PRG previgente, attuata tramite il progetto unitario convenzionato di cui all'art. 4.5.1.2 della "Variante Darsena".



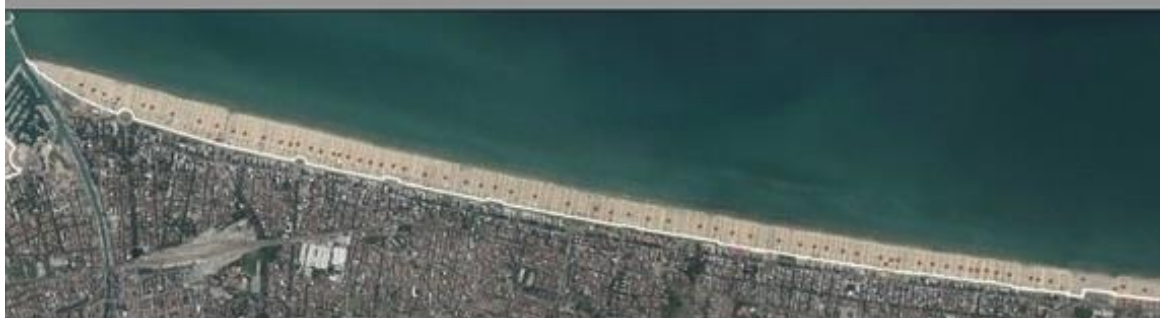
- **Litorale sud**, compreso tra il porto canale e il confine comunale con Riccione. I 7.500 metri sono caratterizzati da una spiaggia ampia con una linea di battigia rettilinea sostanzialmente parallela all'urbanizzazione. La spiaggia demaniale è gestita da circa 150 concessionari.



Individuazione patrimoniale delle aree

- Aree in concessione
- Aree speciali in concessione
- Aree in concessione già riqualificate o con progetti in itinere
- Spiagge libere
- Aree private
- Limite piano dell'arenile

Rimini sud – le concessioni attuali



- 68 bar in concessione da riassegnare con bando di cui 2 di interesse testimoniale
- 161 stabilimenti in concessione
- Limite piano dell'arenile

2.2 Gli strumenti urbanistici e territoriali

Il territorio turistico comunale, classificato nel PSC come ambito urbano consolidato costiero a marcata caratterizzazione turistica AUC_T (art.5.3 del PSC.N) e arenile, ricade nella strumentazione territoriale sovraordinata (PTPR, PTCP) nel Sistema costiero ed in particolare l'arenile è classificato quasi per intero in zone di riqualificazione della costa e dell'arenile. Solo una piccola porzione di territorio, collocato nella zona di San Giuliano, ricade in zone urbanizzate in ambito costiero e in ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica.

Il «Piano Territoriale Paesistico Regionale» (PTPR) approvato dalla Regione Emilia-Romagna con DCR n. 1338 del 28/01/1993 ha introdotto criteri e prescrizioni generali territoriali, ed in particolare gli articoli 12-13-14-15-16 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) definiscono gli ambiti di analisi e di intervento in relazione alla maggiore o minore antropizzazione, enunciando gli obiettivi da perseguire e dettando le relative prescrizioni per la zona costiera e l'arenile.

Il «Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale» (PTCP), approvato con delibera di CP n. 6 del 23/10/2008, individua le aree dell'arenile come "Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile" per le quali valgono le disposizioni contenute nell'articolo 5.6 che ammette le trasformazioni urbanistiche e edilizie delle aree ivi ricadenti, purché la nuova costruzione sia limitata solo alle porzioni più arretrate e esclusivamente come trasferimento di volumi dai varchi a mare e dalle aree incongrue rappresentate dalla zona ricompresa tra la battigia e la prima strada ad essa parallela.

Il comma 4 dello stesso articolo 5.6 indirizza nello specifico i piani dell'arenile a garantire integrazione tra la spiaggia e il primo fronte costruito perseguendo:

1. la riconoscibilità dei caratteri locali,
2. la visuale libera della battigia dalla prima infrastruttura per la mobilità (carrabile o pedonale),
3. il riordino della spiaggia anche attraverso il disimpegno di usi o elementi incongrui alla balneazione,
4. il contenimento delle altezze delle strutture edilizie,
5. l'accorpamento dei manufatti esistenti destinati alla vita di spiaggia, il loro distanziamento dalla battigia e la riduzione della superficie attualmente coperta del 10%,
6. l'utilizzo di materiali ecologicamente e paesaggisticamente compatibili come legno per le pavimentazioni e limitando l'uso di murature e CA,
7. la diversificazione dell'offerta turistica.

Gli edifici esistenti in tale ambito possono essere oggetto di interventi conservativi fino alla ristrutturazione edilizia, nonché di accorpamento di più edifici senza però comportare incrementi dei volumi esistenti e a condizione che il progetto determini il miglioramento della visuale libera verso mare.

Nel «Piano Strutturale Comunale» (PSC), approvato con delibera di CC n. 15 del 15/03/2016, l'area ricompresa nel Piano Particolareggiato dell'Arenile risulta classificata "Arenile" per il

quale l'articolo 5.3 comma 9 individua gli "Ambiti urbani consolidati a marcata caratterizzazione turistica" (AUC_T) e demanda al POC l'attuazione del piano dell'arenile, esteso anche alle aree complementari all'arenile. Strumentazione oggi inattuabile a seguito dell'approvazione della LR 24/2017.

In riferimento ai vincoli e alle tutele che interessano l'area oggetto di studio, si richiama la tavola del Quadro Conoscitivo (elaborato B4 TAV3), dalla quale si evince che l'intero ambito territoriale (arenile e aree complementari) è gravato dal vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/04, legato ai territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia.

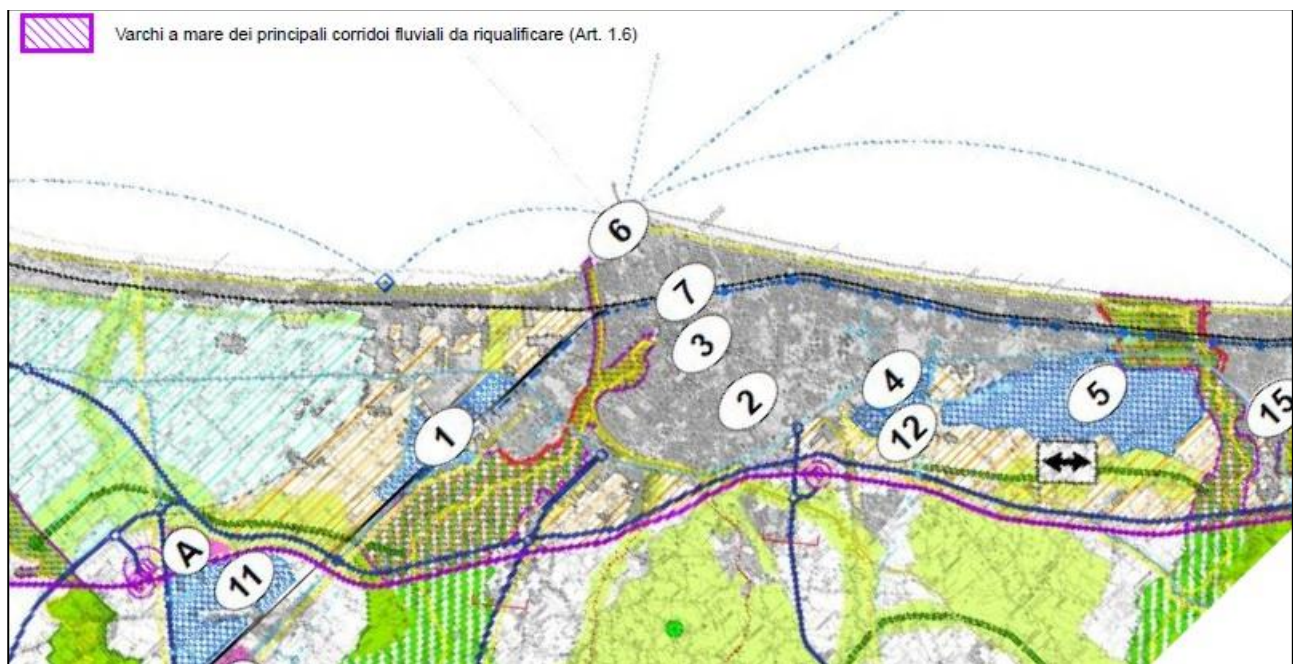
Le attività edilizie sull'arenile attualmente sono regolate dal "Piano Particolareggiato dell'arenile", approvato con deliberazione di CC n. 64 del 28/03/2006 e aggiornato con variante approvata con deliberazione di CC n. 9 del 27/01/2011.

2.2.1 Aspetti paesaggistico-ambientali

Il piano dell'arenile rappresenta l'occasione per definire i quattro varchi a mare individuati nella tavola "PSC 2" solo a livello ideogrammatico, da salvaguardare quali uniche porzioni residue di territorio inedificato all'interno di un tessuto edilizio costiero molto denso. Nella medesima tavola di Quadro Conoscitivo sono dunque riportati i varchi già definiti nella tavola A del PTCP, relativi ai corridoi fluviali da riqualificare (deviatore Marecchia e Rio dell'Asse), integrati con gli altri due varchi (fossa Pedrera Grande o Fontanaccia e camping Rivabella) che sono stati definiti a livello di areale tenendo in considerazione l'edificato esistente e le reali porzioni di territorio ancora libero.



PSC tav 2 – Strategie di qualificazione del territorio



PTCP tav A – Assetto evolutivo del sistema provinciale

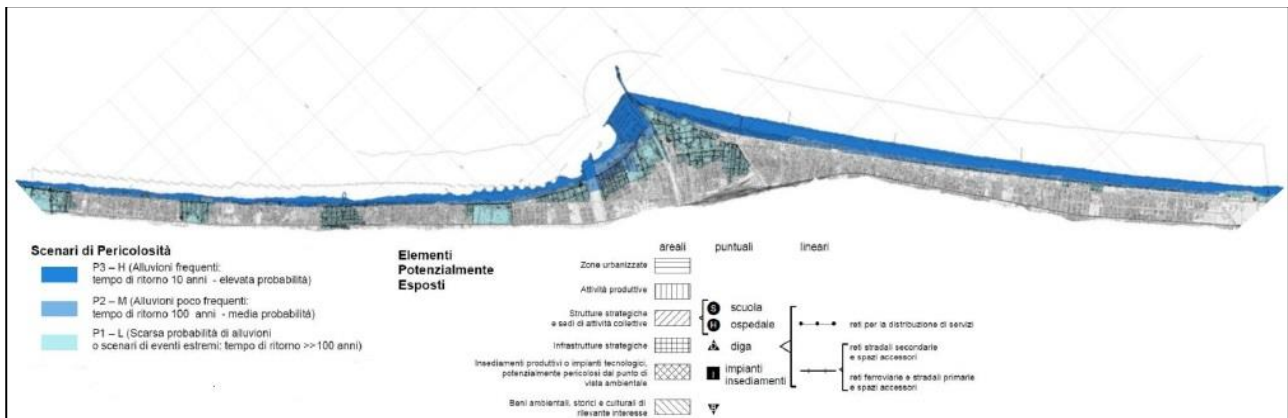
I varchi così individuati sono tutelati nel presente piano per salvaguardare e sviluppare la residua componente ecologica che essi rappresentano.

Per il rischio alluvioni il riferimento è il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), Piano introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurre le conseguenze negative nei confronti della vita e salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale, delle attività economiche e delle infrastrutture strategiche.

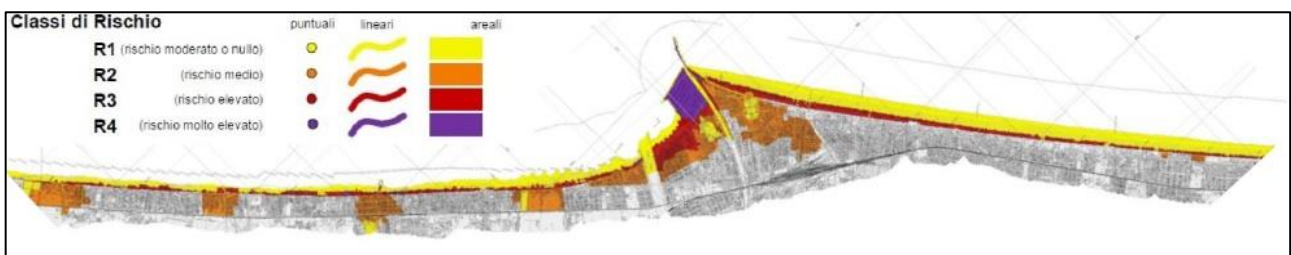
In base a quanto disposto dal D. Lgs. 49/2010, di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, il PGRA, alla scala dell'intero distretto, agisce in sinergia con i Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) vigenti ed ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica.

Gli elaborati del "Piano di gestione rischio alluvioni", predisposti ai sensi dell'art. 14, comma 3 della Direttiva 2007/60/CE, adottati in data 20 dicembre 2021, dalle Conferenze Istituzionali permanenti delle Autorità di bacino distrettuali del fiume Po e dell'Appennino Centrale, sono stati utilizzati per l'elaborazione degli studi idraulici del presente piano.

Si riportano di seguito le cartografie esaminate:



PGRA tav. le 13 e 14 - Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti (art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e art. 6 del D.lgs. 49/2010)



PGRA tav. le 13 e 14 - Mappa del rischio potenziale (art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e art. 6 del D.lgs. 49/2010)



In particolare sono state prese in esame le mappe della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti al rischio del PGRA, quale base di partenza per gli approfondimenti a scala locale, realizzati per la predisposizione del quadro conoscitivo del Piano, con riferimento alla caratterizzazione della pericolosità ed alla sua proiezione in condizioni di cambiamento climatico. Inoltre, è stato effettuato uno studio specialistico per valutare i possibili eventi di allagamento costiero, con riferimento a diversi tempi di ritorno (RT, tempo medio intercorrente tra due eventi successivi di uguale entità) e diverse condizioni ambientali e climatiche. I dettagli di tale studio sono riportati nel documento B1_REL.

2.3 Lo stato di attuazione del Piano dell'Arenile vigente

Il Piano particolareggiato dell'Arenile adottato ad agosto 2005 ed approvato nel 2006, poi modificato con la variante del 2011, è ancora oggi operativo, anche in conseguenza delle disposizioni normative nazionali che hanno determinato una proroga dei termini di attuazione di ulteriori 3 anni (art. 10 comma 4 bis Legge del 11/09/2020 n. 120).

Nonostante le accurate analisi svolte da tale piano, finalizzate a migliorare la qualità della spiaggia, il Piano non ha trovato particolare adesione da parte degli operatori balneari e dei pubblici esercizi. Infatti, il Piano, prendendo atto dell'eccessiva parcellizzazione dell'arenile, proponeva accorpamenti a fronte di una riduzione sia delle concessioni che delle volumetrie esistenti.

Per incentivare le forme aggregative, il Piano disponeva che i singoli concessionari potessero procedere singolarmente alla sola manutenzione delle strutture esistenti.

Solo una minima parte degli operatori balneari ha provveduto a riqualificare la spiaggia in attuazione del suddetto piano, si contano infatti poco più di dieci progetti, di cui i più significativi posti nel tratto nord su aree private non soggette a concessione pubblica.

La ricognizione delle superfici esistenti ed il confronto con le superfici riqualificate è riportato nell'elaborato B4_TAV.5.

Litorale sud

Bagni Riqualificati	mq.
Bagno 28/a	50
Bagno 146 - 146a - 147	220
Colonia Comasca	25
Patronato Scolastico (ircolo velico)	75
Talassoterapico	100
TOTALE	470



Litorale San Giuliano mare

Bagni Riqualificati	mq.
Lido San Giuliano	1.429
TOTALE	1.429



Litorale nord

Bagni Riqualificati	mq.
Bagno 76	138
Bagno 74/a - 75	125
Bagno 70 - 71 - bar	156
Bagno 68 - 69	158
Bagno 63	113
Bagno 62	98
Bagno 53	62
Bagno 44 - 45 - bar	271
Bagno 43 - bar	175
B. 11 -12 - 13 - 14 - 16	347
Bagno 8	79
Bagno 3 - 4	222
TOTALE	1.944



Negli ultimi anni è notevolmente cambiato il panorama generale del turismo. Cambiamento che reso ancora più forte dalla scadenza delle concessioni demaniali. E' previsto l'obbligo di riassegnare le concessioni con un nuovo bando per gennaio 2024, con una possibile "proroga tecnica" fino a gennaio 2025 in presenza di ragioni "oggettive".

Facendo tesoro di quanto "non è accaduto" in questi anni, è stata rilevata una scarsissima volontà a processi associativi (macrozone), privilegiando per lo più la presentazione di progetti individuali.

Nel corso del 2018, ritenendo l'attuale PP ormai invecchiato, l'Amministrazione Comunale di Rimini aveva dato avvio al percorso di variante al Piano dell'Arenile 2010, mirata ad agevolare gli interventi di riqualificazione degli stabilimenti balneari, e del lungomare e delle aree pubbliche ad esso connesse, introducendo modalità di intervento più flessibili, al fine di superare la logica dei comparti, procedimento sospeso poi in funzione delle già citate sentenze di Consiglio di Stato che hanno portato ad avviare una revisione più generale.

In previsione dei bandi descritti dalla sentenza plenaria 17/2021, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto che fosse giunto il momento di redigere un Nuovo Piano Urbanistico dell'Arenile che preveda la riqualificazione degli stabilimenti attraverso l'intervento dei singoli concessionari ed anche premialità per forme gestionali aggregate.

La tabella seguente sintetizza lo stato di fatto delle attività presenti sulla spiaggia:

Rimini nord	Bagni	Libere	Speciali	Militari	Centro Dir.	Bar/Rist.	Commercio
n.	63	5	5	0	0	27	9

San Giuliano	Bagni	Libere	Speciali	Militari	Centro Dir.	Bar/Rist.	Commercio
n.	5	1	0	0	0	4*	0

*Comprensivo del ristorante Laura

Rimini sud	Bagni	Libere	Speciali	Militari	Centro Dir.	Bar/Rist.	Commercio
n.	157	7	6	2	1	67	0

Legenda:

Bagni – si stabilimenti balneari;

Libere – spiagge libere;

Speciali – comparti speciali (circolo velico, colonie, Grand Hotel,)

Militari – aree in consegna all'Aviazione militare;

Centro Dir. – uffici associazione operatori spiaggia

Bar/Rist. – pubblici esercizi

Commercio – attività commerciali (negozi, edicole,)

Il numero stimato di **ombrelloni**, nel rispetto delle superfici minime previste dalla ordinanza balneare, è di circa n. 66.300 ed è così ripartito:

- Rimini nord – n. 20.000
- San Giuliano – n. 1.300
- Rimini sud – n. 45.000

2.4 Le superfici coperte esistenti

Il Piano dell'arenile previgente aveva determinato le superfici coperte esistenti sulla scorta delle quali erano state poi indicate le superfici di progetto che complessivamente rispettano le riduzioni imposte dalla strumentazione territoriale e paesistica (art. 5.6 comma 4 lettera e di PTCP). Le superfici esistenti e di progetto risultano ripartite nei seguenti ambiti come segue:

	Superfici esistenti	Superfici di progetto	Riduzione
Litorale sud	36.668 mq	32.451 mq	- 11,50%
San Giuliano mare	1.588 mq	1.429 mq	- 10,01%
Litorale nord	11.093 mq	10.326 mq	- 6,91%
Totale	49.349 mq	44.126 mq	- 10,58%

Il Piano dell'arenile previgente non riporta la ricognizione delle superfici presenti sulla spiaggia di San Giuliano, perché questa porzione dell'arenile è disciplinata dal "Progetto integrato della zona portuale e delle aree limitrofe", ma per semplicità vengono riportate anch'esse nella tabella di riepilogo di cui sopra.

Dalla tabella sovrastante risulta chiaro che, il piano previgente avendo rilevato una forte concentrazione insediativa a Rimini sud, poco meno del 75% del totale, prevedeva che l'obiettivo disposto dalla strumentazione sovraordinata potesse essere raggiunto complessivamente. Imponendo, quindi dei tagli alle superfici esistenti non omogenei. Infatti appare evidente nella tabella sovrastante, che il litorale nord è sensibilmente sotto la soglia di ammissibilità determinata dalle norme regionali, ma risulta compensata da una maggiore riduzione prevista sul litorale sud.

Per appurare se i dati relativi alle superfici esistenti, riportati dal previgente piano e sintetizzati nella tabella sovrastante, siano ancora idonei, è stato necessario verificarli sulla base delle conoscenze acquisite. Tra queste è stato utile fare degli approfondimenti sulla base degli accertamenti eseguiti negli anni sugli edifici dell'arenile, con le specifiche di seguito descritte.

I tre macro-ambiti in cui è suddivisa la costa riminese, ospitano rispettivamente stabilimenti balneari e chioschi bar nelle seguenti quantità:

- Litorale nord, la spiaggia perlopiù in proprietà privata ospita 71 concessioni balneari in parte in concessione per la porzione di ombreggio prospiciente la battigia e 27 pubblici esercizi (chioschisti) di cui 10 in concessione demaniale;
- San Giuliano mare, che comprende 5 bagni e 4 pubblici esercizi a gestione unitaria interamente in un'unica concessione;
- Litorale sud, attualmente suddiviso in 161 concessioni balneari e 67 gestori di pubblici esercizi (chioschisti) tutti in concessione demaniale.

Sull'Arenile così come sopra individuato sono presenti manufatti edilizi che si distinguono in:

- STABILIMENTI BALNEARI, o "BAGNINI" nel numero indicato sopra, che sono composti da "Cabine a servizio dei clienti", "Cabina del Gestore" e "Servizi" (impianti sportivi, docce, aree giochi);
- CHIOSCHI BAR a concessione differente rispetto alla precedente e di norma assegnata a soggetti diversi in numero molto inferiore rispetto agli stabilimenti, in una percentuale che si aggira attorno al 40%.

Nell'espletamento delle funzioni di controllo in capo a questa Amministrazione, sono stati esperiti alcuni accertamenti volti alla verifica dello stato legittimo dei luoghi come oggi definito dagli articoli 9 bis D.P.R. 380/2001 e 10 bis L.R. 15/2013 riscontrando peculiarità e differenze che si distinguono a seconda che la zona analizzata sia sul litorale sud o nord.

In merito agli esiti di tali accertamenti vanno fatte alcune premesse sull'iter seguito al fine della ricostruzione dello stato legittimo.

In particolare va posto in evidenza che l'articolo 31 Legge 1150/1942 prevedeva, nella versione originaria, ovvero prima delle modifiche apportate dalla Legge 765/1967, che per realizzare nuove costruzioni e per modificare quelle esistenti fosse necessario un titolo edilizio per "ampliare quelle esistenti o modificare la struttura o l'aspetto nei centri abitati ed ove esista il piano regolatore comunale, anche dentro le zone di espansione di cui al n. 2 del comma 2 dell'articolo 7, deve chiedere apposita licenza al podestà del Comune".

Solo con la Legge 765/1967 (in vigore dal 01/09/1967) l'onere di richiedere un titolo preventivo è stato esteso all'intero territorio comunale.

Ne è conseguito che sino al 31/08/1967, così come comprovato anche dal parere reso dall'Ufficio legale di questa amministrazione (protocollo 28280 del 28/04/1986) su aree del demanio marittimo il potere di autorizzare l'occupazione e la costruzione spettava unicamente ai competenti organi locali del Ministero della Marine Mercantile (Capitaneria di Porto) attraverso l'apposito atto di concessione amministrativa, così come sancito anche dal Consiglio di Stato Sezione VI del 29/11/1966 n. 919.

Diversamente per le opere realizzate successivamente alla data sopra indicata, la ricostruzione dello stato legittimo pretende il reperimento di idoneo titolo abilitativo.

Si è pertanto proceduto a verificare se sussistessero documenti che comprovassero lo stato degli immobili ante 1967 senza tuttavia reperirne.

Nei limiti degli accertamenti eseguiti si è potuto concludere che le superfici indicate come esistenti nel precedente Piano dell'Arenile risultano nel complesso coincidenti con quelle dello stato in essere.

Al fine di verificare le consistenze sull'arenile si è provveduto inoltre, ad effettuare una sovrapposizione tra il catasto 2021 e lo stato di fatto 2005. Gli esiti hanno confermato che a tutt'oggi gli stabilimenti non riqualificati hanno mantenuto per lo più le consistenze preesistenti al Piano dell'arenile 2005.

Il quadro conoscitivo del piano 2005 viene pertanto confermato, in termini di superfici rilevate e aggiornato con gli interventi di demolizione e riqualificazione sui manufatti presenti

sull'arenile, attuati in forza del medesimo piano, così come rappresentato nella Tav. B4_Tav5-
"Aggiornamento delle superfici coperte dello stato di fatto".



Foto Rn Sud (Marina Centro) Anno 1978



Foto Rn Sud (Marina Centro) 13/04/1985



CTR Rn Sud (Marina Centro) Anno 2005 - Catasto 2021



Foto Rn Nord (Viserba) Anno 1978

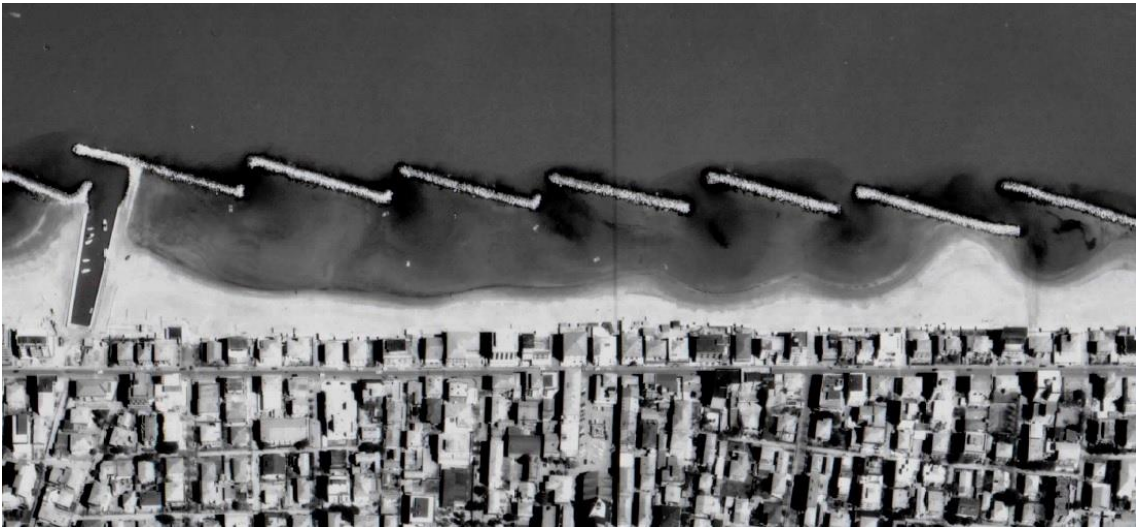
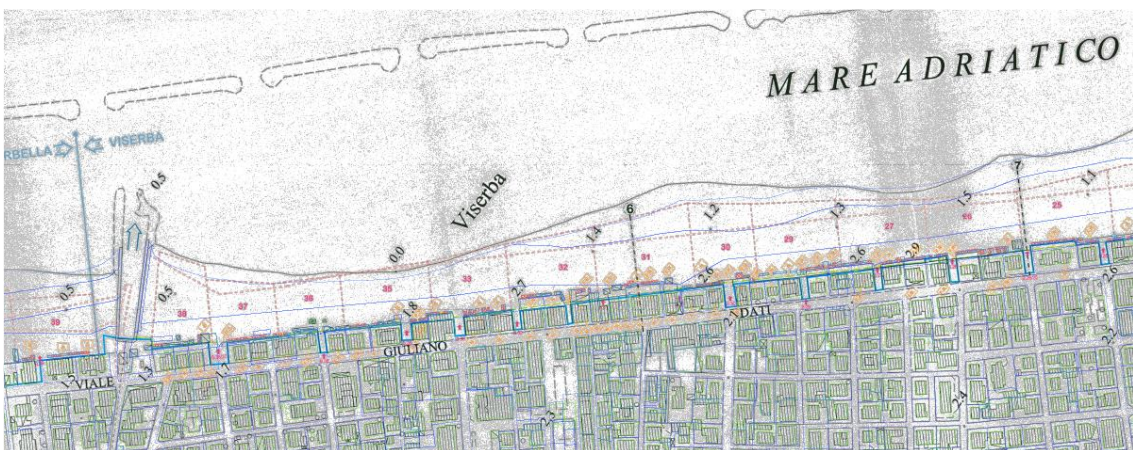


Foto Rn Nord (Viserba) 13/04/1985



CTR Rn Nord (Viserba) Anno 2005 – Catasto 2021

Analizzando i dati relativi alla distribuzione della superficie coperta relativi alle singole "concessioni" riportati nella tavola B4_Tav11, emerge che nella parte nord dell'arenile sono localizzati circa il 23 % di superfici coperte del totale; nell'arenile di San Giuliano il 3 % e nell'arenile sud il 74 %.

Anche in questo caso si evidenzia una notevole differenza tra parte nord e parte sud dell'arenile: in questo caso la differenza non deriva semplicemente dalla geo-morfologia della spiaggia, ma anche dalla differente densità e dal tipo della struttura urbana e ricettiva dell'immediato entroterra, e dalle caratteristiche della clientela.

Se consideriamo il rapporto tra la "superficie coperta" esistente e il "fronte" delle concessioni, pur tenendo presente che la profondità media della spiaggia a nord è in un rapporto variabile tra un terzo ed un mezzo rispetto alla profondità media della spiaggia sud, si ottiene una densità media di 1,71 mq/ml a nord, di 2,12 a San Giuliano e 4,82 mq/ml a sud.

Emergono notevoli differenze tra i vari tratti di arenile, così come esistono densità assai diverse tra le singole concessioni, anche adiacenti.

La zona a minore densità di superfici coperte è il tratto Viserba (1,30 mq/ml), mentre le altre zone poste a nord variano tra 1,60 e 2,00 mq/ml.

La zona a maggiore densità di superfici coperte è il tratto 1, con un indice pari a 7,14 mq/ml, seguita dal tratto 2 con 7,12 mq/ml; le altre zone poste a sud hanno un indice variabile tra 6,45 mq/ml (tratto 3) e 3,20 mq/ml (tratto 5). Solo il tratto 9 ha una densità atipica pari a 1,78 mq/ml.

Sempre relativamente alle densità di superfici coperte, vi sono differenze abissali tra le concessioni: si varia tra un minimo di 0,69 mq/ml (Viserba) ad un massimo di 4,61 mq/ml (Torre Pedrera), per il litorale nord; e si varia da un minimo di 2,38 mq/ml (Pascoli-Lagomaggio) ad un massimo di 8,16 mq/ml (Tripoli), per il litorale sud.

Anche le concessioni dei pubblici esercizi sono distribuite in modo disomogeneo.

Nella parte sud del litorale sono stati rilevati n. 68 bar di cui 2 di interesse storico testimoniale (Grand Hotel e Nettuno): il tratto che ha la maggiore concentrazione è il tratto 7, con n. 14 esercizi ad una distanza media reciproca di ml. 99; la zona di minore concentrazione è il tratto 5 (con solo 324 ml di fronte) con n. 2 esercizi ad una distanza media reciproca di ml. 162. Il tratto 2, con n. 7 esercizi, ha la maggiore concentrazione di bar, con una distanza media reciproca di ml. 72.

Data la differente situazione morfologica nella parte nord del litorale l'analisi della situazione dei pubblici esercizi è assai più complessa.

L'esistenza di numerosi edifici sul lato mare della litoranea, molti dei quali alberghieri, direttamente adiacenti all'arenile e da esso direttamente accessibili, rende superfluo una sintesi sistematica della situazione.

Sono stati rilevati n. 15 bar localizzati sulla spiaggia e direttamente al servizio di essa. A questi occorre però aggiungere n. 12 bar e/o ristoranti localizzati sull'arenile a diretto contatto con la strada litoranea, da cui traggono ulteriore potenziale clientela.

Occorre precisare che sono presenti ulteriori pubblici esercizi che, esterni al presente piano, che sono tuttavia direttamente accessibili dall'arenile.

In questo caso non è possibile stabilire una distanza media reciproca tra esercizi: si può tuttavia rilevare che la zona a minore concentrazione è senz'altro Torre Pedrera.

La spiaggia di San Giuliano è stata recentemente riqualificata e i 3 bar/ristoranti realizzati sono equidistanti e sono direttamente al servizio dell'arenile. Si evidenzia che è presente anche un ulteriore ristorante localizzato sull'arenile ma a diretto contatto con la strada litoranea.

Complessivamente si può affermare che la dotazione di pubblici esercizi sull'arenile di Rimini è disomogenea e quindi l'equidistanza media è assolutamente variabile: vi sono zone di forte concentrazione (sud) e zone quasi prive di esercizi (nord).

La tavola B4_Tav11, analizza inoltre i servizi presenti sull'arenile, complementari agli stabilimenti balneari, come ad esempio: le attrezzature sportive (campi da beach tennis, volley e calcetto); servizi ricreativi (aree gioco bimbi, campi da bocce, ecc...), dalla quale emerge che tutti gli stabilimenti sono dotati di attività complementari per intrattenere la clientela, più o meno omogenee e ripetitive, e solo alcuni hanno scelto di privilegiare certe tipologie di servizi per rispondere alle esigenze di alcune tipologie di fruitori.

2.5 L'accessibilità all'arenile

2.5.1 La struttura stradale della città

Originariamente, alla spiaggia e alle aree complementari all'arenile si accedeva tramite una rete stradale distribuita a pettine rispetto alle dorsali longitudinali interne: viale Principe Amedeo, viale Tripoli, via Pascoli, via Lagomaggio, viale Rimembranze, ecc. nella parte a sud, ed analogamente nella parte nord, anche se in quest'ultimo tratto il collegamento verso mare è costituito principalmente da un tracciato stradale meno gerarchizzato e di scala differente per dimensione e lunghezza (monte/mare). Le dorsali costituivano l'ossatura principale della rete stradale della città lineare.

Lo sviluppo del turismo balneare e la conseguente trasformazione urbanistica della fascia rivierasca hanno comportato la realizzazione di una strada litoranea costruita a servizio degli insediamenti, diventata sia asse di accesso alla spiaggia che asse di collegamento tra i diversi comuni costieri confinanti facendo perdere importanza alle originali strade "a pettine".

L'entità del traffico privato ha posto in crisi l'uso contestuale delle strade litoranee come assi di accesso alla fascia turistica e come assi di transito: il traffico veicolare rappresenta uno degli elementi che influisce più negativamente sulla qualità di vita negli insediamenti costieri (inquinamento atmosferico ed acustico, sicurezza, impatto paesaggistico, ecc.).

La funzione delle strade litoranee e la relativa regolamentazione del traffico non è oggetto del Piano dell'Arenile: tuttavia le ipotesi del "ruolo", dell'accessibilità, della sistemazione e gestione dell'arenile debbono essere coerenti con le ipotesi di trasformazione e sviluppo della mobilità del territorio comunale assunte con il piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), adottato con la delibera di Giunta Comunale n. 417 del 20/12/2018.

La recente realizzazione del Parco del mare ha portato a liberare, anche se in taluni casi solo parzialmente (vedi la Ztl a Rimini nord), il lungomare dalla presenza della viabilità carrabile destinandolo alla mobilità attiva, allo svago, al tempo libero, sia per i residenti che per i turisti.

Coerentemente con i parametri di formazione storica della realtà costiera, con la realizzazione del cosiddetto "Parco del mare" lungo la fascia litoranea, si è in qualche modo ripristinata l'originaria accessibilità all'arenile.

La tavola di quadro conoscitivo B4_Tav7 - *Analisi della mobilità, fruizione della spiaggia - per i residenti in provincia di Rimini*, di seguito riportata, rappresenta i principali assi di penetrazione alla spiaggia e riporta l'individuazione delle aree sosta pubbliche e private di uso pubblico esistenti.

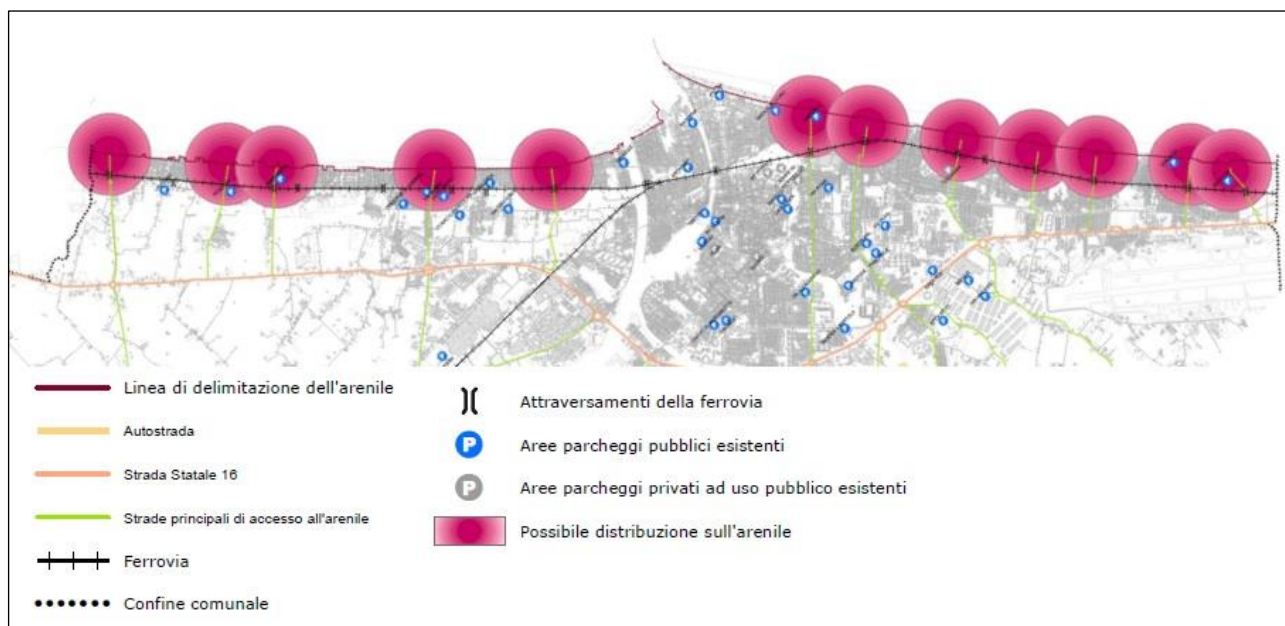


Immagine da elaborato B4 TAV 7 – Analisi della mobilità: fruizione della spiaggia per i residenti in Provincia di Rimini



Immagine 1 – "la città lineare" - quadrante di riferimento dall'arenile alla ferrovia (circa 1/5 della popolazione residente)

2.5.2 Le modalità per raggiungere la spiaggia

Rimini ha una popolazione residente di 150.000 unità; circa 2/3 di questi è domiciliata nella fascia tra la Strada Statale 16 Adriatica e la spiaggia; tale distanza consente loro di raggiungere la spiaggia preferibilmente con un mezzo a due ruote (prevalentemente biciclette o moto). Una quota di popolazione pari a circa 27.000 abitanti (circa 1/5) risiede a mare della ferrovia. Data la breve distanza (da 200 a 500 m.), tale quota raggiunge preferibilmente la spiaggia piedi o (in minima parte) con biciclette. La spiaggia è dotata di servizi equamente

distribuiti scarsamente differenziati e pertanto i fruitori generalmente prediligono gli stabilimenti esclusivamente per una questione di prossimità alla residenza.

A tal proposito è stata predisposta la scheda di analisi dell'elaborato B4_Tav11, che riporta il numero degli stalli per biciclette esistenti. L'analisi fa emergere che le zone dove sono presenti quantità maggiori di stalli sono le spiagge più frequentate dalla popolazione residente.

I turisti ospiti negli alberghi raggiungono la spiaggia a piedi in quanto è prassi consolidata che albergatori e gestori della spiaggia stabiliscano delle convenzioni e pertanto si ritiene marginale e addirittura trascurabile l'utilizzo di mezzi condivisi (monopattini e biciclette).



Immagine Rimini Nord - Assi principali di penetrazione al mare con individuazione aree libere potenzialmente utilizzabili a parcheggio



Immagine Rimini Sud - Assi principali di penetrazione al mare con individuazione aree libere potenzialmente utilizzabili a parcheggio

Sono state inoltre condotte analisi sulla tipologia di utenza della spiaggia nei diversi quartieri litoranei.

Parte nord:

- Torre Pedrera e Viserbella sono zone prevalentemente turistiche caratterizzate da un numero elevato di posti letto (circa 8.300) rispetto alla popolazione residente.
- Viserba e Rivabella sono aree che pur avendo un numero elevato di posti letto (circa 7.200) avendo subito negli ultimi decenni un'elevata espansione residenziale nella zona compresa tra la ferrovia e la S.S. 16, sono da considerarsi utilizzate prevalentemente dai residenti.

San Giuliano

- Ha una popolazione residente consistente rispetto alla ricettività alberghiera che è concentrata più a ridosso del viale Ortigara; caratterizzata da una popolazione residente a mare della ferrovia di circa 4.500 e numero di posti letto pari a circa 1.450: per tali presupposti la spiaggia viene utilizzata in buona parte dalla popolazione residente.

Parte sud:

- Zona marina centro e lido, dal porto a via Lagomaggio, è caratterizzata da una forte presenza alberghiera (circa 23.300 posti letto), ma anche da un consistente numero di residenti di circa 45.800 nella zona a mare della S.S. 16 ed in particolare solo 8.000 di

questi risiedono a mare della ferrovia e pertanto ad una distanza non superiore a m. 500 dalla spiaggia. Tali zone sono comunque frequentate anche dai residenti provenienti da zone distanti oltre 1 km dal mare.

- Zona da Bellariva al confine con Riccione: è frequentata prevalentemente dai turisti in considerazione dalla forte presenza di posti letto nelle strutture ricettive alberghiere rispetto alla popolazione residente.

L'analisi ha fatto emergere che nelle zone prevalentemente a destinazione residenziale, dove l'utenza è locale, vi è una maggiore presenza di manufatti destinati a cabine. Tale dato potrà essere utile in fase di progettazione per l'assegnazione delle superfici. L'assegnazione potrà tenere conto del fatto che gli stabilimenti maggiormente frequentati dai residenti sono collocati nella zona intermedia (tra la ferrovia e la SS16), tra il Porto e via Lagomaggio.

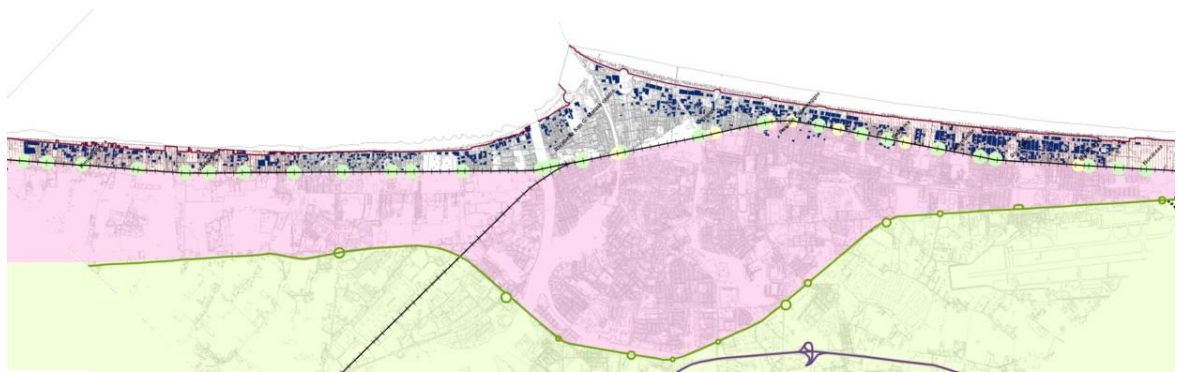


Immagine da elaborato B4 TAV 8 – Analisi della mobilità: fruizione della spiaggia per i residenti e per turisti che alloggiano in albergo

Al fine di stabilire quantità di servizi di spiaggia differenziati in funzione della tipologia di utilizzatore non è sicuramente secondaria la distanza tra la residenza e il mare. A tal proposito è utile segnalare che nella zona nord (Rivabella – Torre Pedrera) i fruitori della spiaggia utilizzano prevalentemente la moto.

Come già anticipato sopra, per quantificare puntualmente gli spazi di sosta biciclette è stata condotta un'indagine ad Agosto 2022 su alcuni tratti di arenile nord e sud, i cui risultati sono stati sintetizzati nell'elaborato B4_Tav11, dalla quale è emerso che il rapporto tra le biciclette in sosta rispetto alla ricettività dello stabilimento balneare in funzione del numero di ombrelloni è il seguente:

Lido San Giuliano: il 50%;

Rimini sud dal Bagno 1 al 71: il 30%;

il restante arenile (Rimini sud e nord): il 10%.

L'analisi condotta ha inoltre evidenziato che attualmente le aree per sosta bici sono distribuite nei diversi bagni in maniera disomogenea e mal segnalata e talvolta con stalli insufficienti e/o in stato di degrado. In tale situazione i fruitori spesso parcheggiano i propri mezzi in maniera disordinata e non adeguata.

L'indagine ha inoltre evidenziato la sosta di diversi ciclomotori soprattutto nei tratti di arenile prospicienti i lungomari carrabili mentre nei tratti in cui il Parco del Mare è stato già realizzato la sosta dei ciclomotori avviene nelle aree loro dedicate.

Alla luce di quanto sopra esplicitato emerge che nella progettazione dei nuovi stabilimenti balneari dovranno essere individuate apposite aree all'interno degli stabilimenti e garantiti almeno i medesimi rapporti suindicati per la sosta bici. Dovranno essere inoltre individuate aree per parcheggi moto sulle aree limitrofe al Parco del Mare in analogia ai tratti già realizzati. Per gli arenili più prossimi alle arterie di penetrazione, frequentati da coloro che utilizzano l'auto, sarà necessario individuare aree di sosta anche a monte della ferrovia, debitamente servite da navette e servizi di mobilità condivisa (bike sharing, monopattini, ecc), così come previsto dal PUMS, mentre sulla zona sud sono stati finanziati ed in procinto di essere realizzati o potenziati n. 6 parcheggi: Interrato Marvelli; Kennedy; Pascoli; Toscanini; Rivazzurra; Miramare Airport (interscambio TRC).

Negli ultimi due anni l'Amministrazione Comunale in collaborazione con Start Romagna ha avviato una nuova forma di trasporto pubblico **Shuttlemare** per raggiungere la spiaggia nel periodo estivo. Il servizio quotidiano di andata e ritorno, prenotabile dall'utente mediante un'apposita app, fornisce un collegamento (al momento gratuito) dalle fermate di trasporto pubblico o dai parcheggi scambiatori, fino alla fermata più prossima alla spiaggia indicata dall'utente.



Immagine da Elaborato B4 Tav 9 - Analisi della mobilità: pubblica e di servizio

Lo Shuttlemare serve la fascia sud, dal porto al bagno 100, ed ha come bacino di utenza la zona a più alta densità abitativa, alla quale si somma l'utenza residente fuori dalla zona urbana che generalmente si serve dei parcheggi scambiatori.

Dall'avvio del servizio avvenuto il 12/04/2022 al 12/09/2022, i passeggeri che hanno utilizzato il servizio sono stati 41.475 con una media di 284 passeggeri/giorno con un picco di n. 522 passeggeri/giorno nei mesi di luglio e agosto.

3 AREE COMPLEMENTARI ALL'ARENILE – ANALISI CONOSCITIVE

3.1 Inquadramento generale e definizione delle aree

Come già accennato precedentemente, l'ambito del nuovo Piano dell'arenile include, oltre all'arenile, anche le aree definite "complementari all'arenile". Tali aree rientravano già nelle aree destinate al progetto di riqualificazione del "Parco del mare".



Il progetto di Parco del mare riguardava fin dalla sua origine un ambito tale da includere sia il lungomare che l'arenile. Ha tra gli obiettivi principali la riqualificazione ambientale dell'arenile e del lungomare prevedendo un passaggio graduale dalla spiaggia all'urbanizzato mediante la creazione di un nuovo esteso spazio urbano caratterizzato da una forte componente di verde, aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive, al fine di creare un luogo destinato all'incontro e alla relazione tra le persone, allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni all'aperto, in grado di ricucire la frattura tra la città e il mare.

L'obiettivo della riqualificazione della fascia turistica è stato poi declinato diversamente tra litorale nord e sud e ha riguardato prevalentemente la trasformazione dei lungomari.

Il completamento del Parco del mare rappresenta uno degli obiettivi strategici dell'Amministrazione nell'ambito della riqualificazione della città turistica. L'ambito del Piano dell'arenile, allargato alle aree pubbliche a monte dell'arenile, consente di addivenire ad un disegno unitario del lungomare e dell'arenile e di creare integrazione delle funzioni, continuità degli spazi e unitarietà di progetto.

3.1.1 Aspetti urbanistici e paesaggistici

Nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) le aree ricadono nelle "zone urbanizzate in ambito costiero e in ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica" (art. 14 PTPR e art. 5.7 PTCP). Si tratta di aree caratterizzate da un'elevata densità edificatoria con prevalenza di strutture non connesse alla residenza stabile e da un'insufficiente dotazione di standard urbani collegabili alle attività di

fruizione turistica, nonché ambiti di qualificazione dell'immagine turistica quali aree di frangia contigue alle precedenti.

Le trasformazioni consentite in tali aree devono garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) riduzione della occupazione
- b) valorizzazione delle aree libere residue come elementi strategici per la qualificazione del tessuto edificato esistente e per un globale miglioramento della qualità urbana;
- c) diversificazione degli usi e delle funzioni;
- d) realizzazione delle dotazioni territoriali di cui al Capo A-V della LR 20/2000;
- e) realizzazione di spazi e di percorsi pedonali in continuità con le aree di pertinenza dell'arenile e con il sistema ambientale di penetrazione con l'entroterra.

Nel Piano Strutturale Comunale (PSC) le aree ricadono in "ambiti urbani consolidati a marcata caratterizzazione turistica" (AUC_T) per le quali il PSC prevede, la qualificazione di tutta la fascia turistica con la realizzazione, a stralci, del Parco del mare, al fine di affermare una nuova immagine della città costiera attraverso l'incremento del verde urbano, la diversificazione delle funzioni e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile con la creazione di percorsi di connessione tra arenile e strutture ricettive.

3.1.2 Lo stato di attuazione del Parco del mare di Rimini nord

Per il tratto di Rimini nord la riqualificazione urbana e ambientale del Lungomare delle località Torre Pedrera, Viserbella, Viserba e Rivabella è già avvenuta attraverso un ampio progetto di opera pubblica.

Come in precedenza anticipato il lungomare nord presenta una morfologia insediativa ad elevata densità edilizia, spesso spinta fino ai margini dell'arenile, con scarsi spazi liberi, utilizzati anche per la sosta carrabile, un lungomare utilizzato sia come via di scorrimento sia come strada di servizio per rifornire alberghi e ristoranti, poche strade alternative retrostanti che consentano una totale pedonalizzazione del lungomare.

La presenza di un arenile poco profondo, prevalentemente privato, non sempre dotato dei servizi minimi di spiaggia e sovente occupato da fabbricati.

La porzione di territorio risulta più porosa nelle parti retro costiere a monte della linea ferroviaria Rimini-Ravenna, non troppo distante dal lungomare, caratteristica che ha consentito la realizzazione di nuove aree di parcheggio, funzionali a hotel e residenze (quasi totalmente privi di parcheggi pertinenziali), e per i fruitori della spiaggia.

La realizzazione del Parco del mare nord ha quindi riguardato interventi sostanzialmente pubblici, ed è stata possibile anche grazie all'acquisizione di fondi ottenuti dalla partecipazione a bandi messi a disposizione dalla Regione (Bando delle periferie, progetto per la riqualificazione urbana e ambientale e per il recupero delle vocazioni identitarie dei luoghi dell'area turistica di Rimini nord).

Al fine di allontanare il traffico veicolare dal lungomare nord è stata allargata la strada che corre parallela alla linea ferroviaria (lato mare), per consentire il doppio senso di marcia. Sono

state previste e realizzate nuove aree di sosta in prossimità della linea ferroviaria (lato monte) e sono stati realizzati interventi finalizzati a fluidificare la viabilità quali la realizzazione di rotatorie, mentre sono in fase di attuazione l'eliminazione dei passaggi a livello sulla linea Rimini-Ravenna e la messa in sicurezza degli incroci stradali delle strade di scorrimento.

L'insieme degli interventi descritti hanno consentito di eliminare le auto in sosta sul lungomare, a favore di un nuovo verde costiero e l'utilizzo della viabilità solo per servizio.

Tutto ciò ha permesso la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione di aree verdi, percorsi ciclo-pedonali, spazi di aggregazione e l'introduzione di elementi architettonici che richiamino la vocazione identitaria delle singole frazioni di Rimini Nord per una fruizione ottimale dello spazio naturalistico costituito dall'arenile e dal mare.

3.1.3 Lo stato di attuazione del Parco del mare di Rimini sud

Per la realizzazione del progetto Parco del Mare di Rimini sud si è proceduto seguendo strategie diverse perché diverse risultano le peculiarità di questa porzione di territorio.

La parte sud della fascia costiera è caratterizzata da un lungomare ampio, con porzioni di aree pubbliche spesso date in concessione alle strutture frontistanti, utilizzate prevalentemente come parcheggi pertinenziali di hotel e residenze, o come aree di plateatico gestite da pubblici esercizi.

Nella zona sud è presente un arenile profondo, esclusivamente pubblico e quasi totalmente dato in concessione ai privati. Questo tratto di spiaggia, dove trovano posto 151 stabilimenti balneari, il cui insediamento non è stato rinnovato da decenni, presenta funzioni e tipologie insediative ormai dissuete.

La prima fascia edificata del territorio urbanizzato contigua al lungomare è delimitata, sul lato monte, da una viabilità pressoché continua, che ha consentito lo spostamento della viabilità carrabile e, conseguentemente, la pedonalizzazione pressoché totale dei lungomari. Ad esclusione della fascia dei lungomare, la zona sud retro costiera risulta quasi totalmente sigillata fino alla linea ferroviaria che, nelle porzioni più centrali, risulta anche piuttosto distante dal lungomare. Ciò ha comportato la necessità di mettere in atto strategie per la ri-collocazione, in interrato, dei numerosi parcheggi pubblici (e privati) sottratti sul lungomare e nuove strategie per raggiungere agevolmente hotel e spiaggia.

Nell'ottica di realizzare un parco urbano confortevole e fruibile tutto l'anno, unitamente alla previsione di realizzare attività pubbliche legate al tempo libero, allo sport, al sea-wellness, sono state previste anche funzioni commerciali, ristorative e di servizio, con la possibilità di realizzare anche parcheggi interrati privati in aree pubbliche, in sostituzione di quelli eliminati sul lungomare, così da poter ampliare e articolare l'offerta dei servizi ed elevare i livelli qualitativi di quelli offerti.

Considerata la complessità e la vastità dell'intervento della zona sud, che coinvolge ampi e diversi spazi pubblici, talvolta commisti a quelli privati, è stata pensata una progettazione unitaria, sinergica tra pubblico e privato. Con tale progettazione si è quindi inteso mettere a

sistema: la fascia dell'arenile (dedicata alle strutture balneari), il lungomare, le eventuali aree in fregio, la prima linea di edifici prospicienti il lungomare (direttamente coinvolti nella riqualificazione), nonché tutti gli operatori economici interessati a creare impresa nella realizzazione del Parco del mare.

Il coinvolgimento degli operatori si è reso necessario sia per rendere sinergico l'intervento di riqualificazione, volto ad offrire un'unitarietà di immagine e funzionamento dell'apparato turistico, sia per garantire la copertura degli investimenti pubblici, importanti in considerazione dell'ampiezza del lungomare. Gli introiti, derivanti dalla concessione di diritti di superficie ai privati di aree pubbliche, nonché dagli oneri concessori, sarebbero infatti serviti a finanziare la parte pubblica dell'intervento.

Per la redazione del progetto del Parco del mare sono stati eseguiti studi specifici inerenti: pericolosità idraulica, Vas/ValSAT, microclima e isole di calore, rilievo topografico e plano-altimetrico, geologia e geomorfologia, analisi di risposta sismica locale, analisi di microzonazione sismica, verifica della liquefacibilità e analisi idrogeologica, indagini geognostiche e geofisiche, prove di laboratorio, indagini geognostiche sismiche e la definizione delle linee di indirizzo progettuali.

A seguito degli studi effettuati, alle aree del lungomare è stato affidato anche il compito di garantire una maggiore resilienza sul tema cambiamenti climatici. Tale obiettivo è stato ottenuto mediante l'innalzamento della passeggiata fronte mare ad una quota pari a 2,85 metri sul livello del mare e raccordando l'arenile con un appartato dunale che ha eliminato qualsiasi confine visivo tra i due sistemi contermini. Il parco ha quindi assunto l'obiettivo di divenire un'area "filtro" tra il territorio urbano e l'arenile, una nuova "soglia urbana" destinata al *wellness* che con la sua attrattività potesse fornire stimoli alla loro rigenerazione.

La complessa attuazione del Parco del mare sud è stata quindi pensata e progettata in modo tale da consentire una flessibilità (e autonomia) nell'attuazione delle varie componenti del progetto, interventi riuniti e coordinati dallo strumento urbanistico dell'**Accordo di programma**, di cui all'art. 40 della ex LR 20/2000 (oggi artt. 59 e 60 della LR 24/2017) rappresentando il "progetto complessivo" che avrebbe consentito di apportare le necessarie variazioni alla strumentazione urbanistica, sia per gli interventi pubblici, sia per le nuove superfici da concedere ai privati, secondo indici massimi definiti. La definizione degli interventi privati sarebbe stata preceduta dalla sottoscrizione di accordi di pianificazione da redigersi ai sensi dell'art. 18 (accordo coi privati) della medesima LR 20/2000.

Al fine di individuare i soggetti privati interessati a concorrere alla realizzazione del Parco del mare con la loro attività d'impresa, è stato pubblicato nel 2015 l'*Avviso pubblico di invito alla presentazione di proposte costituenti "manifestazione d'interesse" per la riqualificazione del lungomare sud*.

Con l'avviso pubblico sono state fornite indicazioni ("Linee guida"), aventi lo scopo di indirizzare gli operatori economici a presentare proposte conformi agli indirizzi generali

delineati dall'Amministrazione in merito agli aspetti distributivi, paesaggistici, ambientali e di mobilità generale del lungomare, suddiviso in 9 tratti funzionali.

Per la **riqualificazione della spiaggia**, auspicata ma mai realizzata attraverso il vigente Piano particolareggiato dell'arenile, le Linee guida hanno fornito indicazioni finalizzate a ottimizzare gli spazi costruiti favorendo l'accorpamento degli stabilimenti balneari e dei servizi di spiaggia al fine di liberare l'arenile e consentire la ri-naturalizzazione delle porzioni di territorio più prossime al mare, dando la possibilità di trasferire dette superfici sulle aree in riqualificazione del lungomare.

Per la **riqualificazione delle strutture private** prospicienti il lungomare, le Linee guida hanno avuto la funzione di guidare gli operatori economici nella gestione delle nuove superfici, privilegiando quelle finalizzate ad incrementare e migliorare i servizi delle strutture esistenti (parcheggi interrati, sale da pranzo, bar/ristoranti ecc...) da de-localizzarsi anche sulle aree del lungomare.

A seguito dell'avviso pubblico sono pervenute numerose proposte (155), presentate in forma singola o associata, coinvolgendo complessivamente 365 operatori economici privati, dimostrando in tal modo grande interesse nella riqualificazione dei lungomare.

Le manifestazioni sono state poi valutate nel corso del 2016 dal "gruppo di lavoro" appositamente istituito, che le ha selezionate, in base ai criteri di progettazione urbana e architettonica individuati dalle Linee guida, a cui è seguita la presa d'atto dell'attività svolta ed è stato dato avvio alle negoziazioni (ai sensi dell'art. 18 LR 20/20000).

Contestualmente all'avviso, l'Amministrazione ha avviato lo Studio di fattibilità degli interventi pubblici, secondo le medesime indicazioni delle "Linee guida" fornite agli operatori privati, progetto realizzato in conformità alla strumentazione urbanistica vigente.

Le negoziazioni sono state avviate con i proponenti dei tratti 1 e 8 in quanto nell'aprile del 2016 la Giunta ha approvato il **<Progetto preliminare per l'infrastruttura verde urbana>**, progetto pubblico limitato all'area estesa tra il Parco Fellini e Piazzale Kennedy e al Lungomare Spadazzi, coincidenti con i tratti 1 e 8 dell'avviso pubblico.

L'attività negoziale avviata nei tratti 1 e 8 manifesta fin dall'inizio uno scarso interesse degli imprenditori, in modo particolare per gli interventi proposti sull'arenile auspicati dall'Amministrazione al fine di creare una forte integrazione con il parco pubblico. Le proposte presentate dagli operatori balneari su detti tratti, che hanno interessato 12 stabilimenti sui 19 presenti nel tratto 1 e tutti i 15 stabilimenti presenti nel tratto 8, a conclusione della lunga attività negoziale non hanno portato alla sottoscrizione di alcun accordo.

L'attività negoziale è quindi proseguita con alcuni operatori delle strutture alberghiere ma soprattutto con nuovi operatori economici (quelli che non hanno alcuna attività in essere su quelle porzioni di lungomare), che avrebbero, invero, dovuto rappresentare la forma residuale dell'investimento.

Ad ogni modo per meglio integrare e coordinare la progettazione degli interventi pubblici e privati, l'Amministrazione Comunale ha affidato, in esito ad una procedura selettiva ad

evidenza pubblica, un incarico professionale ad un raggruppamento avente come capogruppo Miralles Tagliabue EMBT slp, per elaborare le linee di indirizzo progettuali generali del Parco del Mare Sud, nonché per l'espletamento dell'attività di controllo sulla progettazione stessa.

Nel 2019 la Giunta approva il lavoro prodotto dagli incaricati tra cui il "**Booklet** - Linee di indirizzo progettuale -Parco del Mare Sud- Trattati da 1 a 9", documento che rappresenta un vademecum contenente le soluzioni progettuali scelte, completo di tipologie, materiali, caratteri estetico/architettonici, scelte tecnologiche/costruttive, elementi prestazionali. Tale documento/manuale è stato quindi preso a riferimento per la progettazione sia pubblica sia privata.

A seguito dell'approvazione di tale documento la fase negoziale con i soggetti privati dei tratti 1 e 8, subisce un rallentamento a causa della necessaria revisione della progettazione finalizzata a recepire i contenuti delle Linee progettuali dettate dal Booklet, mentre, a seguito della partecipazione al bando pubblico per i finanziamenti POR-FESR Emilia-Romagna, il progetto preliminare dell'opera pubblica realizzato per i tratti 1 e 8 subisce un'importante "accelerata" avendo ricevuto un contributo pari a 2.850.0000 euro.

A inizio 2019 viene dato avvio ai lavori sui lungomare Tintori e Spadazzi, la cui realizzazione è vincolata dal contributo a tempi di attuazione molto stretti, con ultimazione delle opere prevista entro la fine dello stesso anno.

I finanziamenti per la realizzazione dei primi due tratti di opera pubblica, non inducono l'Amministrazione a rinunciare all'intenzione di portare avanti il "progetto complessivo" originariamente definito tanto che vengono introdotti nel progetto esecutivo di opera pubblica, in procinto di attuazione, i "campi edificatori" dei progetti privati definiti, che vanno ad individuare veri e propri tasselli rappresentanti le aree di massimo ingombro oggetto di negoziazione, all'interno delle quali sviluppare, successivamente, l'intervento privato oggetto di negoziazione.

L'opera pubblica viene comunque progettata, e poi realizzata, utilizzando un linguaggio unitario, in modo da non risultare incompleta o disomogenea anche nell'eventualità di una mancata attuazione della parte privata.

Il Parco del mare realizzato



In data 22/01/2020 viene dato avvio della procedura urbanistica del “progetto complessivo” con la sottoscrizione dell’**Accordo Territoriale**, con il quale Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Rimini definiscono il quadro d’intenti e gli obiettivi comuni, in grado di assicurare un efficace coordinamento nella programmazione e attuazione garantendo, pur nell’attuazione per stralci, quei caratteri di unitarietà e forte connotazione strategica che le linee programmatiche Miralles Tagliabue EMBT slp esprimono.

Invero tale accordo, di valore procedimentale, al fine di produrre gli effetti urbanistici desiderati, necessita del recepimento dei contenuti nella strumentazione urbanistica (Accordo di programma in variante) e quindi soggiace ai tempi definiti dalla legge regionale (LR 24/2017).

Nonostante il forte impulso dell’Amministrazione nel perseguire l’attuazione del progetto complessivo, l’attività negoziale avviata con i soggetti privati, finalizzata a sottoscrivere accordi (ex art. 18) da recepire nello strumento urbanistico dell’Accordo di programma, è risultata particolarmente faticosa, lunga e complessa, caratterizzata da una notevole difficoltà nel coinvolgere dapprima gli operatori balneari, reticenti ad attivare investimenti per la riqualificazione delle spiagge a causa delle incertezze legate alla proroga delle concessioni balneari, difficoltà che nel tempo si sono registrate anche con gli altri operatori economici promotori di manifestazioni di interesse.

Le difficoltà incontrate, ed i conseguenti rallentamenti rispetto ai tempi programmati per l’attuazione della complessiva procedura urbanistica, sono generalmente ascrivibili alla pandemia e alle conseguenti incertezze economiche conseguenti ai periodi di chiusura forzata.

Dopo lunga contrattazione, nel luglio del 2020, la Giunta Comunale approva una parte degli schemi di accordo ex art. 18 inerenti il tratto 1 ed attende la definizione di un progetto privato più ampio che coinvolga anche le negoziazioni con i proponenti le manifestazioni di interesse dei tratti 2 e 3, sui quali nel frattempo veniva avviata la progettazione pubblica, al fine di approvare l'Accordo di programma allineato all'opera pubblica, ormai autonoma.

Con il passare del tempo diventa sempre più evidente la separazione delle due componenti progettuali rappresentate dalla parte pubblica e da quella privata. Infatti, mentre la progettazione pubblica prosegue con i tratti 2 e 3, progettazione che consente di partecipare ad altro bando e poi ad accedere altro fondo pubblico, iniziano le contrattazioni con i soggetti privati dei medesimi tratti, che mostrano le medesime difficoltà già denunciate qualche tempo prima dagli operatori nei tratti 1 e 8.

Mentre si negozia con i soggetti privati dei tratti 2 e 3, viene fissato l'inizio lavori dell'opera pubblica dei medesimi tratti per l'autunno 2021.

La progettazione dell'opera pubblica è poi proseguita su tutti i restanti tratti, progettazione che ha consentito di beneficiare di un finanziamento su fondi PNRR per i tratti 6 e 7.

Dal mese di gennaio 2023 è stata avviata la progettazione definitiva/esecutiva dei tratti 4-5-9. Attualmente risultano già realizzati i seguenti tratti: tratto 1 "da piazzale F. Fellini a piazza Kennedy", tratto 2 "da piazza Kennedy a piazza A. Marvelli", tratto 3 "da piazza Tripoli a piazza B. Croce", tratto 8 "da lungomare Spadazzi a viale Padova"; sono stati approvati i progetti del tratto 6 "da piazzale Gondar a viale Siracusa" con l'inizio lavori previsto entro l'autunno 2023, e il tratto 7 "da viale Siracusa a lungomare Spadazzi" con l'avvio dei lavori previsto entro l'autunno 2024. Mentre per i restanti tratti: 4 "da piazza B. Croce a piazza A. Toscanini", 5 "da piazza A. Toscanini a piazzale Gondar", 9 "da viale Padova a confine con Riccione", sono già stati approvati i progetti definitivi.

Oltre ai restanti tratti del Parco del mare ancora da riqualificare, altre aree collocate nell'ambito del Parco del mare sud necessitano di processi di riqualificazione, in particolare:

- le piazze, collocate in corrispondenza delle principali vie di penetrazione verso mare.
- l'area denominata "triangolone", incamerata a seguito del federalismo demaniale;
- l'ex colonia Enel, da anni in completo stato di abbandono;

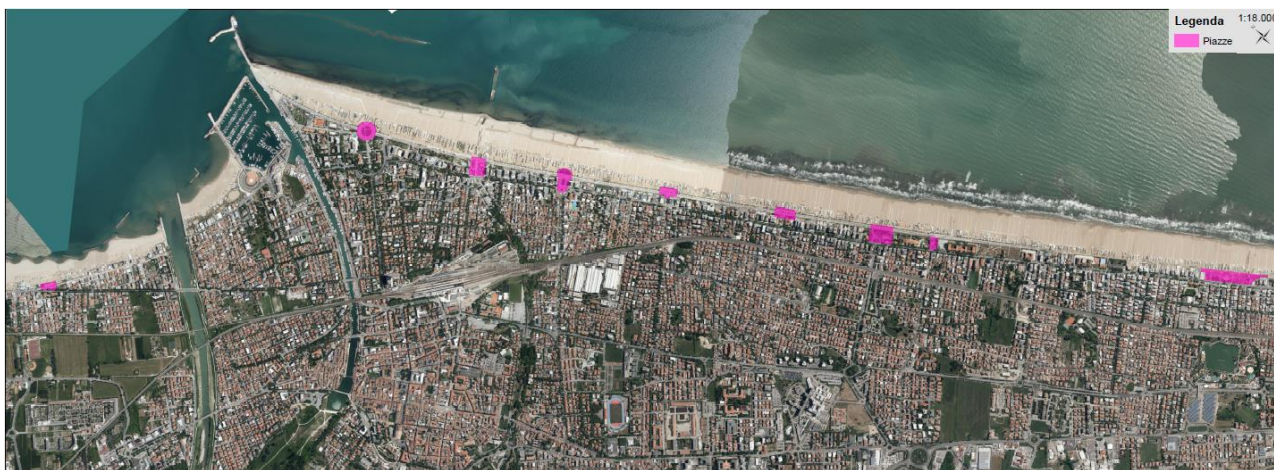
Il Parco del mare, spogliato dell'intervento dei privati sull'arenile e sulle attività alberghiere, si è tradotto quindi nell'opera pubblica di trasformazione del lungomare, che avrebbe dovuto essere arricchita con l'intervento dei privati, necessario ad attrezzare il parco con pubblici esercizi. I cambiamenti sociali, avvenuti nella fase post pandemica, hanno fatto emergere un crescente bisogno di vita open air e hanno reso inadeguata la realizzazione di nuovi edifici nel parco, prediligendo un parco libero, prevalentemente verde. Pertanto è stato necessario cambiare la strategia per il completamento del Parco, che si è rivolta all'intervento dei privati sull'arenile.

3.2 Le "piazze"

All'interno del Parco del mare, sono presenti alcuni spazi perlopiù ineditati, le cosiddette "piazze", non oggetto della progettazione dei vari tratti del parco urbano, ma che rappresentano luoghi di importanza strategica in quanto costituiscono spazi di connessione tra i tratti del Parco del mare riqualificati, o oggetto di progettazione, e l'edificato retrostante. Tali spazi rappresentano pertanto un'importante opportunità di riqualificazione, nell'ottica di una maggiore connessione del Parco del mare con la città. Alcune di tali aree nel corso degli anni sono già state oggetto di riqualificazione o sono oggetto di progetti di prossima riqualificazione, mentre per le rimanenti è necessario attivare processi di rifunzionalizzazione.

Complessivamente le "piazze" esistenti sono nove, otto delle quali sono collocate nel Parco del mare sud e solo una a nord: piazzale Adamello, piazzale antistante il parco Fellini, piazzale Kennedy, piazza Marvelli, piazzale Benedetto Croce, piazzale Toscanini, area tra lungomare Di Vittorio – prolungamento via Lagomaggio, piazzale don Giancarlo Ugolini (ex Gondar), parco viale Regina Margherita.

Tra queste aree, piazzale Kennedy è stata recentemente riqualificata nell'ambito del progetto di attuazione del PSBO, su piazza Marvelli è stato approvato un progetto per la realizzazione di un parcheggio interrato, sul piazzale Toscanini e sul parco viale Regina Margherita sono stati elaborati progetti di riqualificazione di prossima realizzazione; il presente piano potrà favorire processi di rifunzionalizzazione sulle piazze non ancora oggetto di riqualificazione, coordinandoli con la strategia delineata per l'arenile e per il Parco del mare.



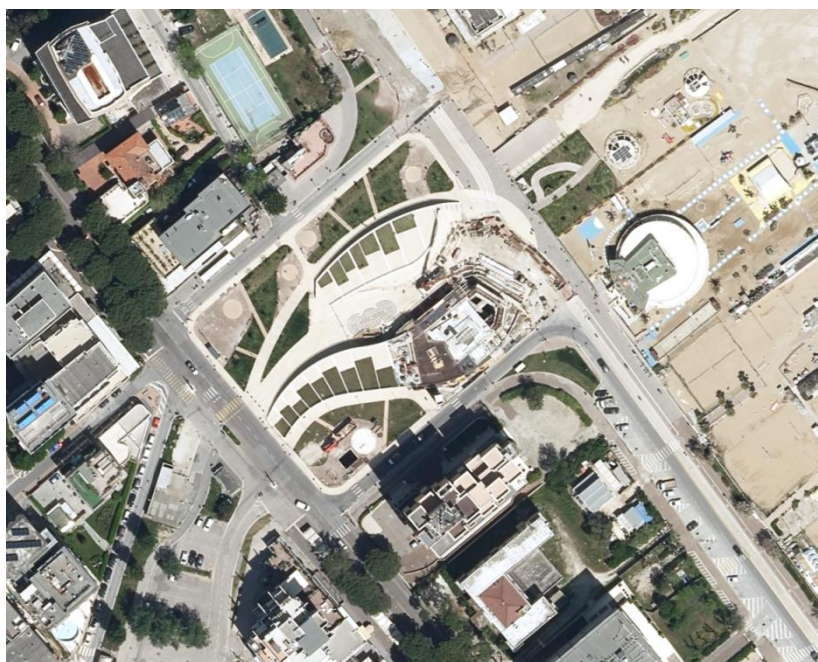
3.2.1 Le schede di analisi



Denominazione	Piazzale Adamello
Connessione con la città	Via Coletti
Parco del mare	Nord
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica, art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Da rifunionalizzare
Superficie	3.500 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Pedonale



Denominazione	Piazzale antistante il parco Fellini
Connessione con la città	Viale Principe Amedeo
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Da riqualificare
Superficie	9.750 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Piazzale J.F. Kennedy
Connessione con la città	Parco Giovanni Paolo II
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Riqualificata
Superficie	9.000 mq circa
Edificata/libera	Edificata con impianti PSBO
Carrabile/pedonale	Pedonale eccetto autorizzati



Denominazione	Piazza Alberto Marvelli
Connessione con la città	Viale Tripoli
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Oggetto di progetto di riqualificazione per la realizzazione di un parcheggio pubblico interrato
Superficie	9.000 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Piazzale Benedetto Croce
Connessione con la città	Viale Pascoli
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Da riqualificare
Superficie	4.900 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Area tra lungomare Di Vittorio e il prolungamento di via Lagomaggio
Connessione con la città	Via Lagomaggio
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Da riqualificare
Superficie	6.700 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Piazzale Arturo Toscanini
Connessione con la città	Viale Firenze
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Oggetto di progetto di riqualificazione - PSBO - Colonnella 2
Superficie	13.200 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Piazzale don Giancarlo Ugolini (ex Gondar)
Connessione con la città	Viale Rimembranze
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica , art. 5.7
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Da riqualificare - Parzialmente interessata da un piano particolareggiato in corso di validità
Superficie	2.900 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Carrabile



Denominazione	Parco viale Regina Margherita
Connessione con la città	Viale Regina Margherita
Parco del mare	Sud
PTCP	Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile , art. 5.6
PSC	Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T), art. 5.3
Stato	Oggetto di progetto di riqualificazione – PSBO – Rodella e progettazione tratto 7 Parco del mare
Superficie	19.000 mq circa
Edificata/libera	Libera
Carrabile/pedonale	Pedonale

3.3 L'area del "triangolone"

3.3.1 Caratteristiche dell'area: stato patrimoniale, consistenze e funzioni

Nel Parco del mare di Rimini sud è compresa un'area, di quasi 47.000 mq, collocata in un contesto altamente strategico, adiacente ad uno dei luoghi simbolo della città di Rimini, il porto canale. L'area è ricompresa tra il piazzale Boscovich, il piazzale Fellini e il lungomare Claudio Tintori e forma insieme alle aree retrostanti un ambito, cosiddetto "triangolone".

L'area è delimitata da importanti vie di comunicazioni che la collegano alla città: il lungomare Claudio Tintori, di collegamento con il lungomare sud, che costituisce una separazione tra le aree retrostanti e le aree dell'arenile, e la via Destra del Porto, di collegamento con il centro storico e il lungomare nord, che separa l'area dal porto canale. All'interno dell'area sono inoltre presenti il viale Cristoforo Colombo che attraversa l'area in direzione nord-sud e alcune viabilità secondarie che costituiscono le uniche vie di penetrazione verso mare.

Tale area rappresenta una grande opportunità di riqualificazione e di completamento del progetto di trasformazione della fascia dei lungomari e delle aree contigue, già avviato per i restanti stralci funzionali del Parco del mare.



Sotto il profilo patrimoniale, le aree che costituiscono il cosiddetto "triangolone" sono interamente di proprietà pubblica, acquisite dal Comune di Rimini nell'ambito del federalismo demaniale e date in concessione a privati, ad eccezione di un'area, frontistante al piazzale

Boscovich, che permane nella proprietà del Demanio. Gli edifici esistenti sulle aree comunali sono perlopiù di proprietà comunale, ma alcuni di essi appartengono a privati.

Tale stato patrimoniale rende favorevole l'avvio di un processo di riqualificazione che coinvolga l'intera area in una progettazione unitaria e rispondente ai reali bisogni della città.



L'area nel suo complesso è caratterizzata da una commistione di funzioni differenti, sorte negli anni sulla spinta di singole iniziative imprenditoriali ma senza alcun disegno complessivo.

Per quanto riguarda gli usi attualmente presenti, nell'area sono presenti funzioni di natura commerciale (pubblici esercizi), ricreativa, sportiva e mista:

- le aree a destinazione pubblico esercizio, che comprendono una decina di attività tra bar, ristoranti e discoteche, hanno complessivamente un'estensione pari a circa 5.000 mq (circa 11% della superficie totale);
- le aree a destinazione ricreativa comprendono un parco gioco, un'attività di minigolf e un locale da ballo, per un'estensione complessiva pari a circa 8.250 mq (circa 18% della superficie totale);
- le aree a destinazione sportiva comprendono un circolo tennis e un circolo padel ed interessano un'area pari a circa 9.000 mq (circa 20% della superficie totale);
- l'area a destinazione mista (direzionale e pubblici esercizi) interessa superficie di circa 750 mq (circa 1% della superficie totale); tale area ospita l'edificio all'estremità nord del "triangolone", a destinazione ristorante e associazione dei marinai;

- le restanti aree, pari a circa 23.700 mq, sono destinate a strada pubblica (50% della superficie totale).



Sotto il profilo architettonico, l'area è caratterizzata da edifici di scarsa qualità, sorti nel tempo in maniera disordinata in assenza di un disegno organico ed interessati da successivi interventi edilizi, alcuni dei quali oggetto di condoni edilizi, che hanno nel tempo alterato la struttura originaria e ridotto la permeabilità dell'area verso mare.





L'edificato esistente sull'area, considerando le porzioni legittimate e quelle legittimabili nell'ambito di condoni ancora in istruttoria, ha una volumetria pari a circa 16.000 mc.

3.3.2 Aspetti urbanistici e paesaggistici

Nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) l'area ricade nelle "zone urbanizzate in ambito costiero e in ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica" (art. 14 PTPR e art. 5.7 PTCP), caratterizzate da un'elevata densità edificatoria con prevalenza di strutture non connesse alla residenza stabile e da un'insufficiente dotazione di standard urbani collegabili alle attività di fruizione turistica, nonché ambiti di qualificazione dell'immagine turistica quali aree di frangia contigue alle precedenti.

Le trasformazioni consentite in tali aree devono incentivare l'accorpamento degli edifici a destinazione ricettiva-turistica finalizzato al recupero ed incremento di spazi comuni di soggiorno all'aperto, verde privato, servizi di pubblico interesse e/o pubblici all'interno di progetti di riqualificazione. Per tali interventi è consentito anche un incremento del volume esistente, non superiore al 20%, ponderato da cinque criteri valutativi quali: condizioni urbane di fatto, grado di riqualificazione richiesto all'intervento privato, relazione inversa alla densità edilizia esistente, relazione diretta alla dimensione dell'area oggetto dell'intervento, grado di coordinamento e rapporto con progetti e programmi di arredo urbano e miglioramento della mobilità.

Nel Piano Strutturale Comunale (PSC) l'area ricade in "ambiti urbani consolidati a marcata caratterizzazione turistica" (AUC_T) le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi di riqualificazione, nei quali le funzioni caratterizzanti sono le attività ricettive, le attività economiche rivolte all'utenza turistica, la residenza, prevalentemente stagionale. Questi ambiti comprendono in larga prevalenza aree già edificate, la relativa trama viaria, le dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, singoli lotti liberi; comprendono inoltre le aree in corso di completamento o ristrutturazione sulla base di piani urbanistici attuativi approvati e vigenti.

Il tessuto urbano di questi ambiti richiede un sostanziale ammodernamento e rilancio dell'offerta all'utenza turistica, sia in termini di funzionalità ed efficienza, sia in termini di qualità dell'immagine, sia in termini di innovazione e diversificazione dei servizi offerti, attraverso una diffusa riqualificazione o sostituzione degli edifici, l'accorpamento di più unità edilizie, la riqualificazione degli spazi a terra, pubblici e privati, l'incremento del verde; e nel contempo richiede anche una maggiore integrazione con la città retrostante, nella direzione delle maggiore commistione fra residenza permanente e stagionale, dell'offerta di servizi anche ai residenti, dell'incremento delle attività non stagionali, dell'incremento di permeabilità della barriera ferroviaria.

In tali ambiti il PSC persegue i seguenti obiettivi:

- la qualificazione di tutta la fascia turistica con la realizzazione progressiva, per stralci, del "Parco del Mare", così come delineato dal Masterplan Strategico attraverso progetti specifici volti a realizzare una nuova immagine della città costiera;

- la qualificazione e ammodernamento dell'apparato alberghiero, attraverso l'accorpamento delle unità locali, la dismissione delle strutture più obsolete, la riduzione della densità complessiva ricercata anche attraverso l'incremento delle aree libere, l'incremento dei servizi alla clientela e degli spazi di soggiorno chiusi e all'aperto;
- il rafforzamento delle funzioni di servizio, commerciali, ricreative e dei pubblici esercizi;
- favorire la qualificazione e il recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente perseguendo gli obiettivi di interesse pubblico individuati dall'art. 7ter comma 2 lettere a), b), c), d), e) della LR 20/2000, prevedendo incentivi pur contenendo in linea di massima, gli incrementi della densità edilizia in relazione ai livelli di capacità consolidati delle reti infrastrutturali e dei servizi;
- l'incremento del verde urbano, sia nel "Parco del Mare" che lungo le strade e nelle aree private;
- il miglioramento delle condizioni di salubrità ambientale attraverso in particolare il controllo dell'inquinamento aereo ed acustico e l'ammodernamento del sistema di smaltimento dei reflui;
- gli interventi rivolti a favorire la mobilità pedonale e in bicicletta, con particolare riferimento ai percorsi che connettono fra loro le strutture ricettive e l'arenile, le principali attrezzature ricreative, sportive e turistiche, le fermate del trasporto pubblico;
- gli interventi rivolti a favorire l'uso e l'efficienza del trasporto pubblico, imperniato sul Trasporto Rapido Costiero;
- la razionalizzazione della mobilità veicolare attraverso l'allontanamento dei flussi di attraversamento longitudinali, la gerarchizzazione funzionale della rete stradale, la tendenziale pedonalizzazione di tutta la viabilità lungomare, gli interventi rivolti alla sicurezza degli utenti più deboli, la tendenziale riduzione della mobilità a motore in tutta l'area, l'incremento delle dotazioni di parcheggi privati;
- il mantenimento e la qualificazione degli attuali livelli dei servizi pubblici e l'incremento dei servizi rivolti anche alla popolazione residente;
- la manutenzione e adeguamento delle urbanizzazioni.

3.4 Colonia marina Ex Enel

3.4.1 Inquadramento territoriale ed urbanistico

La colonia marina ENEL, già colonia SADE (Società Adriatica Di Elettricità), è ubicata nella frazione di Marebello a confine con la frazione di Rivazzurra, nel versante sud della costa comunale, a mare del viale Regina Margherita, ai civici nn. 24 e 26. Il fronte mare della struttura (compresa l'area di pertinenza scoperta) si affaccia direttamente sull'arenile, non essendo presente, in questa porzione di territorio, la viabilità del lungomare. Il collegamento longitudinale avviene attraverso un percorso ciclo-pedonale sul lato mare e attraverso il sopracitato viale della Regina sul lato monte.

Pur essendo una unità edilizia unica il corpo principale della colonia insiste su un'area privata di circa 3.250 mq. (Fg. 111, part. 133), mentre gran parte delle due propaggini laterali sono di proprietà comunale (ex demaniale - Fg. 111, part. 1714 e 1782) così come l'area di pertinenza della colonia del fronte mare (Fg. 111, part. 2643), avente una superficie di circa 3.100 mq., area che si affaccia sulla spiaggia libera fronti stante, avente una ampiezza di 45 ml.



Il PTCP individua, nelle tavole B e C, le colonie marine presenti sul territorio provinciale con le rispettive aree di pertinenza.



Colonie marine (Art. 5.10)

Stralcio Tav. B del PTCP vigente



★ Colonie

Stralcio Tav. C del PTCP vigente

L'art. 5.10 delle norme di PTCP elenca le colonie marine distinguendo quelle di interesse storico-testimoniale di complessivo pregio architettonico (tipo A1) da quelle di interesse storico-testimoniale di limitato pregio architettonico (tipo A2) tra cui rientra anche la colonia ENEL, elencata al n. 2.

Gli obiettivi che il PTCP intende perseguire mediante gli interventi sulle colonie sono rivolti a conservare le testimonianze storico-architettoniche degli edifici di maggior pregio, consolidare, riqualificare e ripristinare i varchi a mare e l'arenile, favorire e valorizzare la fruizione compatibile degli edifici e delle aree di pertinenza per dotare di servizi e qualità turistico-abitativa l'attuale conurbazione costiera.

La direttiva per tali tipi di edifici è volta ad individuare gli elementi architettonici di pregio che devono essere conservati, attraverso il loro restauro, in rapporto spaziale e volumetrico coerente con l'assetto originario. L'intervento deve riguardare sia l'edificio che l'area di pertinenza, secondo una visione unitaria con l'obiettivo di assicurare la conservazione o il ripristino di tutti gli elementi architettonici che abbiano valore storico, artistico o documentario.

Il PSC individua, nella tavola dei vincoli (Vin 2.1), le colonie marine presenti sul territorio comunale con le rispettive aree di pertinenza. L'edificio ENEL, con la sua area di pertinenza, è classificato dal PSC come colonia marina (art. 2.13) di accentrato o sparso valore storico-architettonico (art. 2.14), come definito all'art. A-9 comma 2 della LR 20/2000, soggetto ad intervento di restauro e risanamento conservativo (RRC).




Stralcio Tav. Vin 2.1a del PSC

Gli interventi devono essere rivolti prioritariamente a conservare e ripristinare il sistema degli spazi liberi anche attraverso l'eliminazione dei manufatti incongrui. La progettazione deve riguardare l'edificio e l'intera area di pertinenza, così come storicamente documentata ed individuata. Il progetto deve considerare le finalità di tutela e valorizzazione della colonia non solo in relazione alle sue caratteristiche tipologico-architettoniche e testimoniali ma valutando altresì il contesto territoriale entro cui la stessa ricade e dovrà essere programmato nel POC sulla base di preventive valutazioni di sostenibilità.

Il RUE individua la colonia marina ENEL tra gli edifici di valore storico-architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale, con categoria di tutela di tipo B di cui all'art. 49 della norma, vincolo che coinvolge anche la rispettiva area di pertinenza. Tale categoria di tutela comprende le unità edilizie che hanno complessivamente o prevalentemente conservato i caratteri tipologici, strutturali e morfologici originari. Gli interventi edilizi devono avere la finalità di valorizzare degli aspetti architettonici originali mediante il restauro e il recupero degli elementi significativi dei fronti. È inoltre consentito il consolidamento strutturale ai fini del miglioramento/adequamento sismico senza modificare la posizione delle murature portanti sia interne che esterne e con l'obbligo di demolizione delle superfetazioni.



EDIFICI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO O DI PREGIO STORICO-CULTURALE E TESTIMONIALE
ESTERNI AL CENTRO STORICO (art. 49)

-  Categoria di tutela A
-  Categoria di tutela B

Stralcio Tav. 1.8 del RUE

3.4.2 Ricostruzione storica della colonia

La colonia Enel fu costruita solo dopo la conclusione del secondo conflitto mondiale. Il Piano di Ricostruzione della città di Rimini, redatto nel 1947, riporta il sedime dell'area d'interesse ancora privo di colonia, mentre permane il fabbricato a margine dell'area.

I documenti rinvenuti nell'Archivio di Stato di Rimini - Divisione Lavori Pubblici/Ufficio Tecnico, Busta n. 16.0075/1939 - dimostrano che fino al 1950 sulle aree interessate dalla futura colonia

marina era presente solo un villino: "Villa Maria", edificato nel 1939 sulla particella 133 del foglio 111. Il villino, danneggiato dalla guerra, e le aree libere adiacenti furono acquistati dalla società SADE tra il 1948 e il 1949 al fine di realizzare la colonia per i figli dei propri dipendenti.

Del progetto originario della colonia (N. 1232/49), licenziato in data 21/12/1949, vi è solo il documento con il quale è stata rilasciata l'autorizzazione a costruire una colonia marina di 4 piani e di complessivi 82 vani di cui 38 stanze e 44 accessori. Il sopralluogo del 26/07/1950 dichiarava la realizzazione conforme al progetto presentato.

La colonia è stata realizzata in accostamento al villino preesistente, ad esso collegata attraverso un corpo di fabbrica parzialmente loggiato con funzione di ingresso sia per la colonia sia per la guardiania (ex villino). Il nuovo fabbricato è stato realizzato con una struttura in cemento armato a pianta rettangolare, a copertura piana. Al fine di dotare la colonia di un'area pertinenziale scoperta è stata presa in concessione una parte dell'area demaniale posta in adiacenza a quella privata, sul lato mare, avente un fronte di circa 103 m e una profondità di 33 m. Sulle porzioni marginali di tale area, e in parte su quella privata, in allineamento con i preesistenti fabbricati delle colonie adiacenti, sono stati realizzati, in epoche successive, due volumi: il primo sul lato nord-ovest (anni 1950-51) destinato all'isolamento dei malati contagiosi, in seguito ripetutamente ampliato e collegato al fabbricato principale; il secondo, sul lato nord-est (anno 1954) ubicato parzialmente sotto la lunga pensilina del primo piano, destinato a sala di soggiorno.

L'architettura della colonia marina ENEL, nonostante la rigidità dei volumi, non è riuscita ad esaltare l'orizzontalità della struttura, come invece è avvenuto nelle colonie realizzate in piena epoca fascista (1930-32) -ad esempio per la Novarese (Miramare di Rimini) o Agip (Cesenatico)- epoca in cui il movimento razionalista italiano rappresentava ancora l'espressione del regime fascista, quale prosecuzione del movimento futurista italiano e la traduzione italiana delle esperienze europee dei grandi maestri europei. Tale linguaggio, non sempre adatto a manifestare i fasti dell'architettura di stato, al contrario, ben si adattava invece ai falansteri a basso costo posti in riva al mare a servizio delle classi meno abbienti. Per questi motivi la linea stilistica razionalista proseguirà anche nel secondo dopo guerra seppur spogliata di ogni riferimento stilistico.

Anche per la colonia Enel, nonostante il parallelepipedo e la geometria delle aperture ricordi il rigore delle strutture anteguerra, le proporzioni sembrano meno infallibili e le aperture, che dovrebbero esaltare ed enfatizzare l'orizzontalità dell'edificio, riescono a garantire una maggiore incisività solo ai piani alti, grazie alla presenza di una loggia. I due piani sottostanti, leggermente arretrati, alternano in modo regolare i pieni e i vuoti del fabbricato secondo una scansione ritmata dalla larghezza delle finestre. La struttura nel suo complesso risulta meno esile, appare più tozza e compatta anche per via dell'interruzione della finestratura a nastro che, oltre a interrompere la simmetria della facciata, ne frena lo slancio orizzontale. Anche la proporzione tra il fabbricato e l'area libera di pertinenza risulta meno significativa; i volumi, sul

modello della costruzione da reddito, si estendono fino a coprire quasi interamente i limiti del lotto.

Il fronte mare mantiene solo parzialmente le stesse caratteristiche di quello a monte, maggiormente riscontrabile nella tipologia delle aperture degli ultimi due piani, mentre il piano terra, ospitando internamente un doppio volume, presenta una finestratura più ampia con un doppio ordine di aperture, caratteristica che fa risaltare la maglia strutturale dell'edificio in c.a.

La colonia ENEL a partire dall'anno successivo della sua realizzazione, e fino al suo utilizzo come colonia marina, ha subito innumerevoli, ripetuti ampliamenti e trasformazioni al fine di rispondere alle sempre maggiori richieste di ricettività collettiva e per migliorarne i servizi.

Per tale motivo i volumi originari della colonia sono stati sempre più compromessi, sotto il passo delle numerose addizioni. Anche il villino a due piani, che era riuscito nel primo periodo a mantenere una certa autonomia stilistica, nonostante l'accorpamento al nuovo fabbricato, è stato dapprima sopraelevato poi ampliato sia sul lato mare che sul lato ovest, totalmente inglobato nella struttura.



Alla fine degli anni Settanta la colonia Enel ha raggiunto la sua massima estensione, pari a 22.500 mc, non è più attiva come colonia per bambini, sostituita da un'attività alberghiera stagionale. Nel 1981 viene collaudata per essere utilizzata come scuola privata (elementare e media) ma di lì a poco viene definitivamente chiusa e abbandonata al repentino deterioramento (complice l'aria salmastra) e al conseguente rifugio di senzatetto. La colonia viene quindi ripetutamente venduta nel tentativo di un suo rinnovato utilizzo come bene collettivo, conformemente alle previsioni della strumentazione urbanistica e territoriale.

Nel 2008-2009 un nuovo acquirente presenta un progetto di riqualificazione con ampliamento per rifunzionalizzare la colonia ad Hotel di lusso. Il progetto subisce numerose modifiche ed incontra numerosi ostacoli, anche a causa della presenza di superfici realizzate su aree pubbliche o in assenza di licenza, poi oggetto di domanda di concessione in sanatoria. Il

progetto è stato ripetutamente modificato e la richiesta di permesso, approvata nel 2011 non è mai stata evasa a causa di dette numerose difficoltà incontrate, tra queste la disponibilità delle aree demaniali su cui insiste parte della colonia.

3.4.3 Il contesto urbano

A partire dalla fine degli anni '70, a saturazione territoriale ormai ultimata, nasce l'esigenza di una riorganizzazione della città e di una coordinazione tra la città residenziale e quella turistica ormai carente di aree verdi, soprattutto lungo il litorale e, con il mutare della tipologia di vacanza, successivamente anche di parcheggi.

Al pari delle numerose colonie della costa romagnola, e italiana in generale, anche la colonia ENEL si trova in uno stato di abbandono e di degrado pur essendo inserita in un contesto urbano densamente edificato ai margini della città costruita, nella fascia territoriale prevalentemente vocata al turismo, schiacciata tra l'arenile e la viabilità retrostante.

La colonia ENEL ha subito, al pari di tante altre colonie oggi trasformate in strutture alberghiere o in istituti scolastici, innumerevoli ampliamenti e trasformazioni iniziati subito dopo la sua realizzazione e terminati solo alla metà degli anni Ottanta. I numerosi interventi hanno profondamente modificato l'impianto originario della struttura divenuta oggi priva di qualsiasi pregio architettonico, eccezione fatta per la pensilina che si protende verso il mare, unico vero elemento significativo. Tuttavia, anche la pensilina è stata svilita e compromessa, inglobata in uno dei tanti ampliamenti intervenuti.

3.4.4 Il progetto di riqualificazione

In un contesto ormai radicalmente mutato rispetto all'epoca del suo utilizzo è necessario rivedere complessivamente il modello della città lineare delle vacanze trovando nuove soluzioni ad una più articolata "domanda" di qualità che investe l'industria del turismo che non può prescindere da una rinnovata salvaguardia della risorsa ambientale e alla tutela del paesaggio costiero, guardando al turismo e allo sviluppo urbano secondo un'ottica territoriale complessiva.

Questo è ciò che l'Amministrazione ha approntato con il progetto del Parco del mare, partito dalla rigenerazione della fascia del lungomare per trasformarla in un parco urbano, luogo di passaggio ma anche punto di incontro, di sport e di divertimento, con la funzione di zona <<filtro>> tra la città costruita e l'arenile.

La colonia ENEL, nata alle soglie dell'epoca del boom economico quando le case vacanze private e le strutture alberghiere stavano sempre più sostituendosi alle "più povere" vacanze collettive, è stata realizzata con caratteristiche tipologiche solo parzialmente simili a quelle anteguerra e, a seguito delle numerose trasformazioni subite, consegnano oggi un fabbricato privo di interesse architettonico.

Per tale motivo si propone di "declassare" la colonia ENEL da "Colonia marine di interesse storico-testimoniale di limitato pregio architettonico" a "Colonia prive di interesse storico-testimoniale". L'obiettivo dell'Amministrazione è quello di acquisire la ex colonia marina ENEL con la finalità di recuperare l'area liberata dall'edificio per dotare le frazioni di Marebello/Rivazzurra di uno spazio verde e per servizi di quartiere di pubblica fruizione. Ciò consentirebbe di saldare il parco del mare alla città retrostante, recuperando la visuale della battigia e del mare.