



Comune di Rimini

Direzione Generale
Settore Infrastrutture e Qualità ambientale



RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO IN PIAZZALE CARSO
CUP: C91B24000350004

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO - ECONOMICA

01 – A	PROG – Relazione Generale e Tecnica	
--------	-------------------------------------	--

PROGETTISTA
Ing. Laura Alesiani

PUBBLICA ILLUMINAZIONE
P.I. Luca Castellani

IMPIANTI IDRICI
Ing. Enrico Miani

RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
Ing Alberto Dellavalle

Novembre 2024





Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO IN PIAZZALE CARSO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO - ECONOMICA

01 - A - PROG - Relazione generale e tecnica



SOMMARIO

1	Premessa.....	4
2	Inquadramento territoriale, localizzazione e disponibilità delle aree.....	4
3	Cenni storici.....	6
4	Descrizione dello stato dei luoghi e della dotazione arborea esistente.....	12
5	Inquadramento urbanistico.....	15
6	Analisi e studi integrativi preliminari: indagini archeologiche.....	25
7	Analisi e studi integrativi preliminari: geologia.....	26
8	Analisi e studi integrativi preliminari: idrogeologia.....	30
9	Analisi e studi integrativi preliminari: interferenze	32
10	Progetto: obiettivi e finalità.....	36
11	Progetto: descrizione dell'intervento.....	39
12	Conformità urbanistica.....	42
13	Permeabilità dei suoli.....	43
14	Il superamento delle barriere architettoniche e il sistema di accessi e percorsi.....	44
15	Viabilità, sosta e trasporto pubblico.....	45
16	Verde.....	47
17	Impianto di Pubblica Illuminazione.....	48
18	Impianto di videosorveglianza.....	48



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

19	Impianti idraulici.....	49
20	Articolazione dell'intervento in lotti funzionali e fruibili.....	49
21	Cronoprogramma delle fasi attuative.....	49
22	Calcolo sommario della spesa.....	49



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

1. Premessa

La presente relazione rimanda agli elaborati cartografici di rilievo e di progetto prodotti in allegato. La relazione tecnica riporta lo sviluppo degli studi tecnici specialistici del progetto ed indica requisiti e prestazioni che si riscontrano nell'intervento. Descrive nel dettaglio le indagini effettuate e la caratterizzazione del progetto dal punto di vista dell'inserimento nel territorio, descrive e motiva le scelte tecniche del progetto.

In sinergia con il progetto a cura della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Amministrazione comunale, coerentemente con il Protocollo d'Intesa, intende procedere con la riqualificazione e valorizzazione dell'area del Parco di fronte all'uscita e potenziamento dei servizi urbani, affinché possa assolvere alla nuova funzione e diventare un nuovo luogo identitario e punto di riferimento per la città, accessibile a tutti e dalla forte valenza ecologica ed ambientale. Difatti, obiettivo generale è quello di risolvere le criticità intrinseche comunemente proprie dell'area ferroviaria, quali il creare una situazione di pericolo e di cesura all'interno di un centro cittadino e, anzi, di sfruttarla come area di recupero, valorizzandone le possibilità di coesione sociale e rendendo il più possibile agevoli gli spostamenti da, per e all'interno del centro cittadino.

Il progetto intende quindi rafforzare la vocazione del luogo conferendogli un preciso ruolo sociale, culturale, ambientale ed urbano quale punto di incontro, socialità e svago, in piena sicurezza e in stretta connessione col nuovo padiglione per l'uscita lato mare dalla stazione ferroviaria.

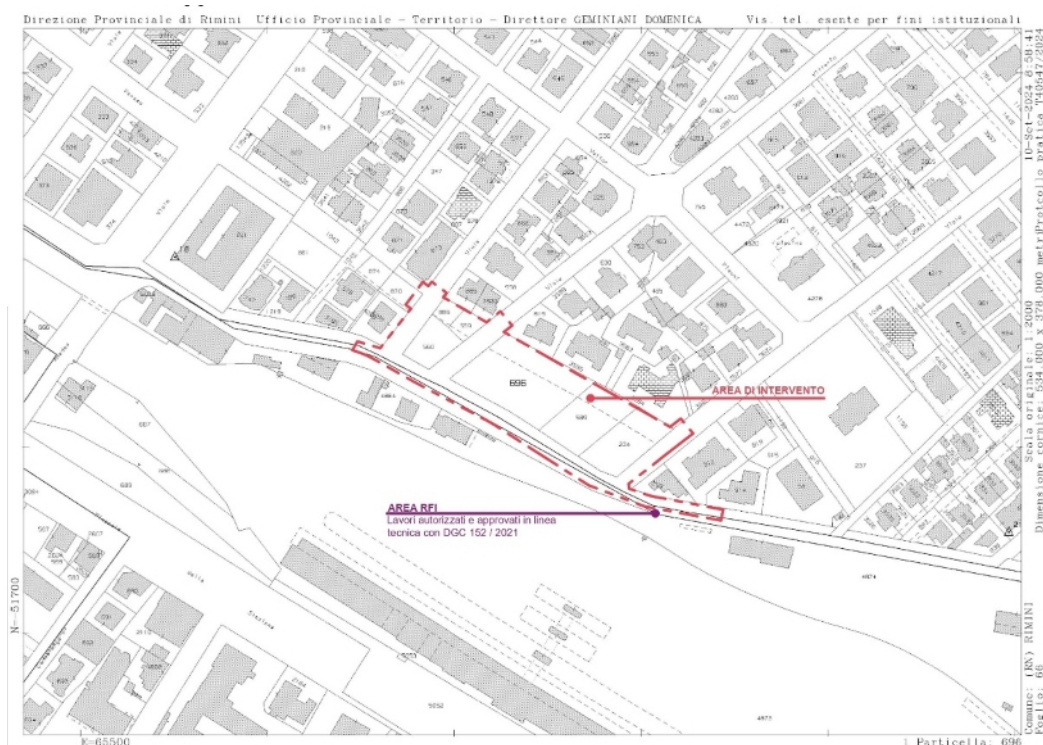
2. Inquadramento territoriale, localizzazione e disponibilità delle aree

Il parco non è identificato catastalmente in modo univoco, in quanto le particelle catastali, che si riportano di seguito, ricomprendono anche parte di viabilità. Inoltre il parco si sviluppa anche su porzione di area stradale bianca.

L'area individuata, oggetto di intervento, è distinta al catasto terreni in:

- foglio 66, particella 886, con superficie catastale di 150 mq
- foglio 66, particella 559, con superficie catastale di 184 mq
- foglio 66, particella 560, con superficie catastale di 508 mq
- foglio 66, particella 696, con superficie catastale di 2.103 mq
- foglio 66, particella 589 con superficie catastale di 1.003 mq
- foglio 66, particella 234 con superficie catastale di 892 mq

Per un totale di 4.840 mq.



Si trova all'interno di un'area urbana a prevalente destinazione residenziale, ed è nelle immediate vicinanze della Stazione Centrale. Difatti, l'area confina sul lato nord - nord-est con un'area residenziale di Marina Centro, sul lato sud-ovest con l'area RFI e il nuovo padiglione all'uscita dalla stazione lungo Viale Monfalcone. In particolare, Viale Monfalcone mette in connessione due assi importanti nella città, quali Viale Principe Amedeo e Viale Fiume, che corre lungo tutto il parco AUSA, che collega il centro storico al mare, ad oggi diviso dalla ferrovia. Dal Parco nascono e si diramano fino al mare tre vie che ospitano attività commerciali e alberghiere, che sono il motore pulsante del turismo presente a Rimini: Viale Paolo Mantegazza, Viale Vittorio Veneto e Viale Trieste. Di questi, quello che risulta essere il collegamento più diretto e attrezzato tra stazione, centro e mare, in particolare Marina Centro, è Viale Vittorio Veneto. Quest'ultimo ha recentemente subito una riqualificazione lato mare, che sfocia in uno slargo riconoscibile sia per la presenza dell'Embassy, locale molto conosciuto dai riminesi, sia per l'accesso diretto, che si ha di fronte, al nuovo Parco del Mare. Dal punto di vista dell'inquadramento urbanistico, l'area fa parte del "Sub-ambito per verde pubblico" (V).



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

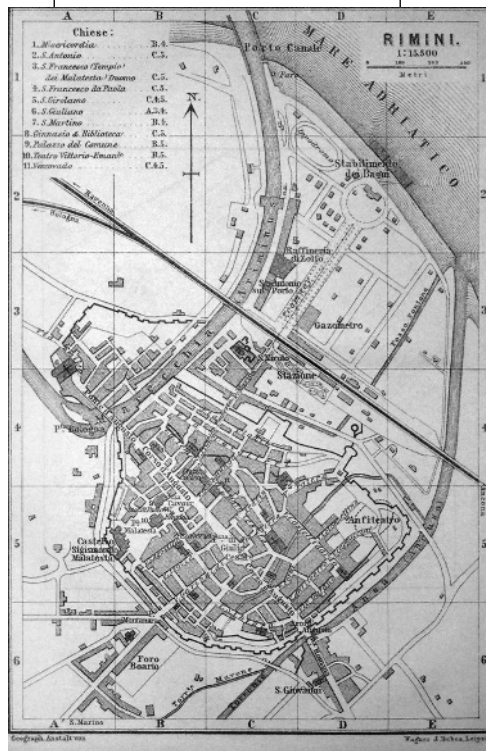
Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



3. Cenni storici

Nel 2008, il Giardino Piazzale Carso diventa Giardini Vittime delle Foibe. Ogni anno dal 2014, al Molo di Rimini, in occasione della solennità del “Giorno del Ricordo”, si svolge la consueta commemorazione alla “Biblioteca di Pietra”, monumento che il Comune di Rimini, con le associazioni degli esuli e l’Istituto Storico della Resistenza e dell’Italia contemporanea, hanno realizzato in quell’anno, dedicato alle vittime del Confine Orientale. L’area si trova a **Marina Centro**, il quadrilatero delimitato: dall’antica “*Via dei Bagni*”, oggi Viale Principe Amedeo (che collegava il Centro Storico allo Stabilimento Balneare, poi divenuto Kursaal), a nord, viale Vespucci, a est, viale Monfalcone (mura della ferrovia) a ovest e l’ex alveo del torrente Ausa (oggi Parco Cervi) a sud. Marina Centro è stato ed è ancora oggi il cuore pulsante del turismo balneare della città di Rimini e rivela la propria origine urbanistica nel periodo compreso tra le due guerre dalla sostanziale dominanza di toponimi riconducibili agli eventi legati alla Prima Guerra Mondiale. Tra questi per l’appunto:

- **Viale Principe Amedeo** (*ex via dei Bagni*), unico viale che per molti anni conduceva dal centro città al mare
- **Paolo Mantegazza**, un fisiologo, antropologo, patriota e scrittore italiano, nonché Direttore Sanitario dello Stabilimento Bagni a partire dal 1873
- **Vittorio Veneto**, la città italiana che fu protagonista, nel versante italo-austriaco, della battaglia conclusiva della Prima Guerra Mondiale
- **Nazario Sauro**, (1880–1916) è stato un patriota e militare italiano. Esponente dell’irredentismo italiano, tenente di vascello della Regia Marina nel primo conflitto mondiale, fu giustiziato per alto tradimento dall’Austria-Ungheria.
- **Piazzale Carso**, altopiano teatro di feroci scontri tra gli eserciti italiano e austriaco nel giugno 1917
- **Monfalcone**, un comune italiano della provincia di Gorizia in Friuli-Venezia Giulia. Col trattato di Campoformido gran parte della Repubblica di Venezia fu ceduta all’Austria, al termine del conflitto Monfalcone fu riunita all’Italia.



Marina Centro è una zona centrale di Rimini, in una posizione strategica vicina al cuore storico della città, nota anche come marina, cuore estivo, raggiungibile attraverso viale Principe Amedeo, che termina con Piazzale Fellini. Quest'ultimo, con il Grand Hotel, le palazzine Roma e Milano e la fontana dei Quattro Cavalli, è il centro della marina, sottolineato dalla monumentalità della rotonda sul lungomare, in asse con viale Principe Amedeo. Marina Centro si sviluppò a partire dal 1843, quando fu inaugurato il primo stabilimento balneare, tra i primi in Italia nel suo genere, il cui modello fu riproposto in molte città balneari della penisola; una struttura in legno con pochi camerini, che fu sostituita con il Kursaal, definito il centro turistico-termale per eccellenza dell'epoca. E' quindi stata per decenni il ritrovo dell'aristocrazia nazionale e internazionale ed è oggi la regina del settore turistico balneare a livello Europeo e la località più frequentata dai personaggi dello spettacolo e della cultura. La marina di Rimini si affermò appunto come importante località di soggiorno con l'apertura del Kursaal (1872), che esce dallo standard di "stabilimento per le cure" e diventa posto per il turismo d'élite, e del Grand Hotel (1908), progettato dall'architetto Paolo Somazzi, inaugurato il 1° Luglio 1908 e persino rappresentato da Fellini nel film *Amarcord*. Nel giro di poco tempo Marina Centro acquisì la fama di centro di divertimento per i giovani e vide negli anni Venti e Sessanta il boom della villeggiatura e del turismo di massa con la conseguente espansione del commercio e dei servizi nella zona del lungomare. La principale via commerciale della marina, Viale Amerigo Vespucci, corre parallela al lungomare collegando Piazzale Fellini a Miramare e Riccione, con una serie ininterrotta di hotel, negozi, ristoranti e locali notturni. Il lungo viale alberato prosegue rettilineo in direzione sud-est, intitolato alle regine Elena e Margherita, collegando al centro le località balneari di Bellariva, Marebello, Rivazzurra e Miramare. Difatti la costa riminese è divisa in zone e, tra queste, la culla e l'origine della stessa città è Marina Centro, la "vecchia marina" dei riminesi. Nell'Ottocento e agli inizi del Novecento la spiaggia era divisa in due aree: a nord del torrente Ausa aveva un carattere elegante ed aristocratico, con stabilimenti balneari, villini e locali di divertimento; a sud sorgevano i sanatori marini, frequentati per cure elioterapiche e idroterapiche. Tale concezione fu del tutto superata con la nascita del turismo di massa e il grande sviluppo della marina degli anni trenta.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



Presenza di imprescindibile importanza all'interno dell'area è sicuramente la stazione. La **Stazione ferroviaria di Rimini** fu costruita nell'ambito della realizzazione della ferrovia Bologna - Ancona da parte della Società per le Strade Ferrate Romane, negli anni 1860-61, allo scopo di far fronte all'aumento del traffico ferroviario. La nuova stazione, progettata dall'arch. Ulisse Dini, fu inaugurata il 1° Novembre 1914. Dalla sua realizzazione, la stazione ha subito notevoli interventi di modifica e riqualificazione, anche in virtù degli importanti danni subiti nelle due guerre mondiali, tra cui la realizzazione del sottopasso centrale di collegamento tra il marciapiede del binario 1 e le tre banchine a isola collocate verso nordest.



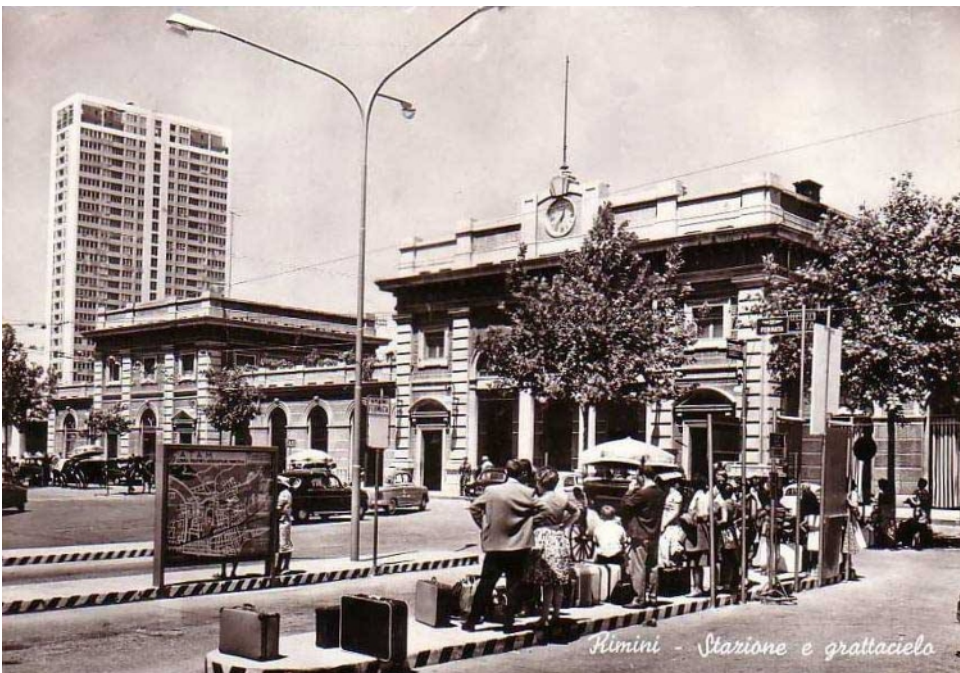
Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



Inizi anni 900'



1960



Dal volo Air Force del 1943-44 sono ben visibili le aree della stazione oscurate in quanto aree strategiche. Il Parco pubblico non è ancora definito, così come l'assetto viario. L'area risultava prevalentemente verde, incolta e con alcuni edifici residenziali.



Dal volo IGMI GAI del 1954-55 si nota come il Parco prende forma dalle strade di Marina Centro che lo circondano. In particolare, a differenza di oggi, la Via Veneto entrava nel Parco, attraversandolo fino a Viale Monfalcone. Si può affermare che l'area di intervento abbia avuto il suo sviluppo nel periodo post guerra.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Altro simbolo forte della storia di questa zona è senza dubbio il **Grattacielo**, costruzione risalente agli anni 57'-59'. Quest'ultimo rappresenta una simbologia antropologica e sociale del proprio tempo, quasi una reinterpretazione moderna delle torri comunali medievali. Con i suoi 101,50 metri di altezza per 29 piani si pone al 32° posto nella classifica dei grattacieli italiani: tale posizione è sensibilmente arretrata rispetto all'omologo di Cesenatico (al 19° posto, con 118 metri e 35 piani). Sul finire degli anni Cinquanta è emblema della corsa all'appropriazione dei simboli e dei primati che diverrà una caratteristica degli anni successivi, sull'onda di un successo turistico senza precedenti (nel 1957 Rimini raggiunge il primato italiano del numero di hotel e pensioni mentre Riccione è al terzo posto).



Vista da Piazzale Carso



Vista da Viale Principe Amedeo



4. Descrizione dello stato dei luoghi e della dotazione arborea esistente

Attualmente l'area oggetto d'intervento è attrezzata a verde pubblico, con sentieri in materiale sdruciolevole, qualche seduta e molte alberature che fanno sì che sia molto ombreggiato e offra un buon ristoro nella calura estiva. Tuttavia lo stesso parco si trova in uno stato di quasi abbandono, dovuto in particolare alla sua collocazione in un'area marginale, chiusa dalle mura della stazione ferroviaria e priva di attrattività e direzionalità. Ciò ha generato nel tempo uno stato di degrado che non rende il parco né facilmente fruibile né sicuro per chi lo attraversa. L'apertura del nuovo sottopasso creerà un nuovo itinerario urbano tra il centro città a sud e la zona balneare a nord. Il lotto funge da spazio filtro tra il centro storico (città) e Marina Centro (mare). Secondo il progetto di RFI, il sottopasso attuale sarà prolungato in direzione nordest, fino al nuovo confine del fascio binari verso via Monfalcone, nel punto in cui la stessa si incrocia con viale Trieste. Ad accogliere l'uscita del sottopasso vi sarà un nuovo corpo di fabbrica, che rappresenterà il fronte della stazione su quel quadrante della città. L'attuale confine che segue l'andamento di via Monfalcone sarà rettificato, raddrizzandosi e arretrandosi rispetto a come è ad oggi. Il fabbricato assumerà un carattere fortemente lineare, addossandosi al nuovo muro di contenimento del rilevato ferroviario, allo scopo di consentire la formalizzazione di una rampa pedonale di raccordo tra la quota del sottopasso pedonale e il piano di via Monfalcone. Il fabbricato, decentrandosi rispetto all'asse centrale della stazione, tende a ricentrarsi sul fronte dei Giardini "Vittime delle Foibe". Oltre a questo sistema di raccordo verticale, centrato sul giardino, il nuovo avancorpo prevede un secondo accesso dalla parte opposta, ovvero dal lato sudest, che è accessibile a tutti e fuoriesce direttamente in quella che sarà l'area di attesa taxi, a potenziamento dei servizi urbani presenti anche a monte della stazione.

Per quanto riguarda il tema del verde, da un'analisi effettuata mediante il geoportale GreenSpaces gestito dalla Soc. in House Anthea s.r.l., in cui sono riportati tutti i dati del censimento del patrimonio arboreo del comune di Rimini, si nota come il parco sia caratterizzato da un patrimonio arboreo misto costituito da alberature perlopiù adulte (40-50 anni) e di non troppo recente impianto. Le alberature meno recenti sono quelle posizionate sul perimetro del parco e rappresentate da filari di platani. Le specie arboree più frequenti sono il *Platanus x acerifolia* (Platano), il *Pinus pinea* (pino domestico), e *Quercus Ilex* (lecci). Sono presenti inoltre: aceri americani, tigli, abeti rossi e azzurri, magnolie, tassi, catalpe, lagerstroemie, alberi di giuda, cedri. Il patrimonio vegetale si presenta dunque abbastanza vario e diversificato.

Dal censimento è possibile leggere l'attribuzione di una Classe di Propensione al Cedimento (CPC), valutata tramite valutazioni visive (VTA). Ne consegue che alcune delle alberature presentano una CPC di categoria "B" (pericolosità bassa) e altre di categoria "C" (pericolosità moderata) per cui il fattore di sicurezza naturale dell'albero risulta sensibilmente ridotto a causa di sintomi, segni e difetti significativi.

Vi sono altre alberature in classe C/D, come in elenco, per cui si richiede ad Anthea una valutazione agronomica.

- 1 – 29436
- 2 – 29437
- 3 – 29451
- 3 – 29453
- 4 – 29476
- 5 – 29480
- 6 – 29484
- 7 – 29485
- 8 – 29488



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

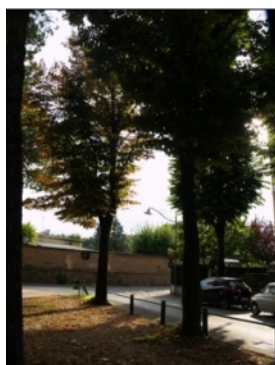
- 9 – 29491
- 10 – 29492
- 11 – 29493
- 12 – 29494
- 13 – 29495
- 14 - 29506



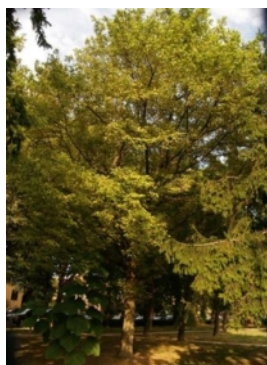
Gruppo di pini



Filare di platani



Filare di tigli



Gruppo di aceri



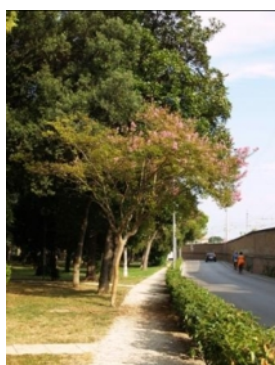
Abeti rosso



Abete azzurro



Gruppo di magnolie



Lagerstroemia



Catalpa



Gruppo di lecci

All'interno del parco le specie arboree si trovano per lo più a gruppi e a filari. Troviamo filari di Tigli lungo Viale Paolo Mantegazza, filari di Platani sia lungo Viale Vittorio Veneto che lungo il perimetro a nord del parco, filari di Pini marittimi in Viale Trieste. Un gruppo di Pini domestici crea una considerevole area ombreggiata nella porzione ovest del Parco; un gruppo di Aceri si trova nella porzione centrale del Parco; un gruppo di Magnolie popola l'area sud-ovest del Parco; un gruppo di Lecci affianca i primi pini marittimi di Viale Trieste nella porzione sud-est del Parco.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



Filare di platani lungo Viale Vittorio Veneto



Filare di pini marittimi lungo Viale Trieste

5. Inquadramento urbanistico

Si propone di seguito la lettura degli strumenti urbanistici di riferimento.

PIANIFICAZIONE PROVINCIALE – PTCP



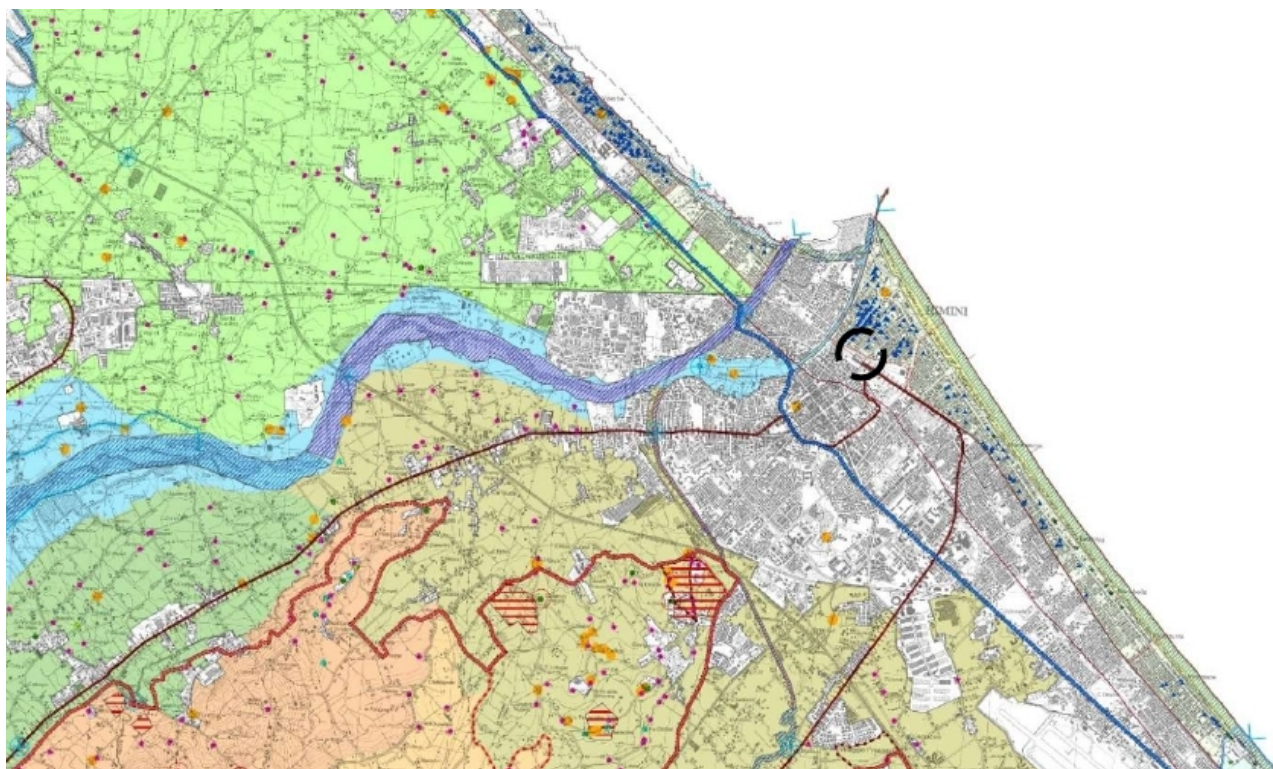
Estratto tavola PTCP Tav B 1/3 – “Tutela del patrimonio paesaggisti

Legenda

TUTELA DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO

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

L'area di intervento non ricade in zone di tutela del patrimonio paesaggistico.



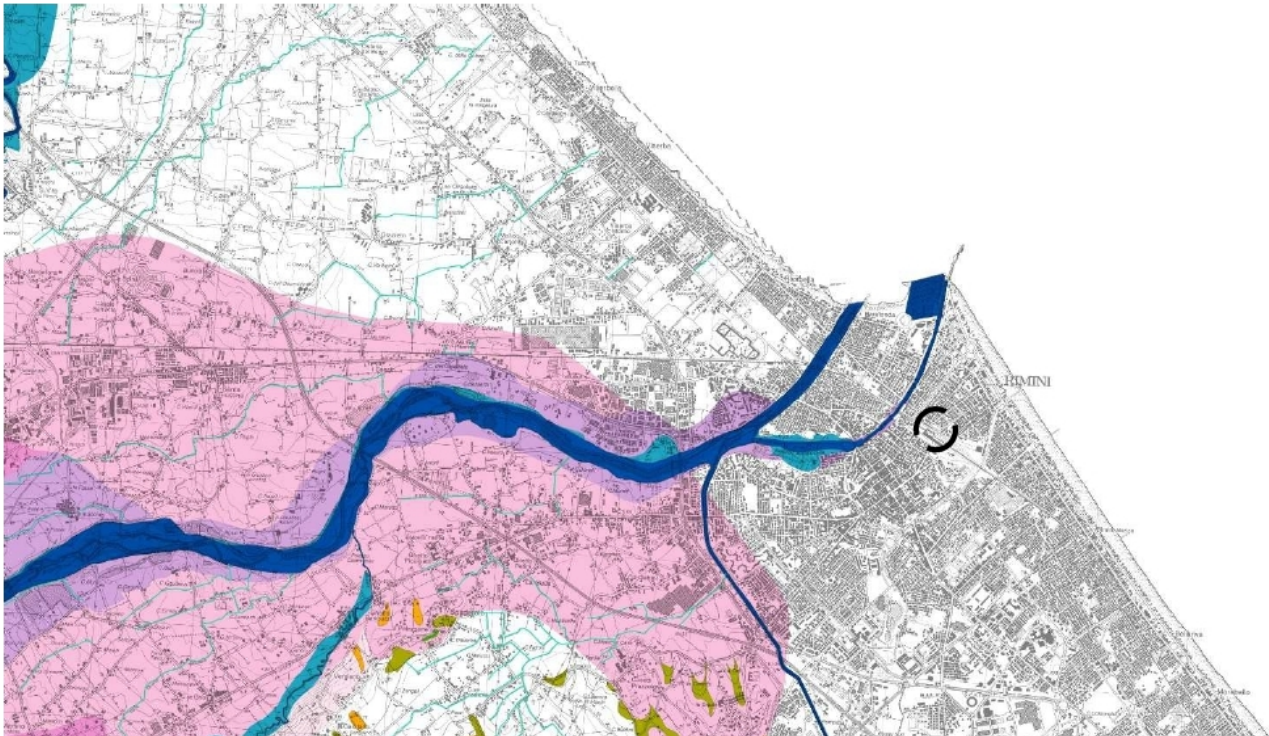
Legenda

RISORSE PAESAGGISTICHE E STORICO/CULTURALI

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> PPAC-M. Punti panoramici dell'alta collina e della montagna oltre 400 m s.l.m PPMC. Punti panoramici della mdia collina 200-400 m s.l.m PPBC. Punti panoramici della bassa collina 60-200 m s.l.m Punti visuali d'interesse lungo le strade panoramiche Punti visuali d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi Punti visuali d'interesse della costa Colonie Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini) SISTEMA INSEDIATIVO RURALE PALEO-INDUSTRIALE (mulino, fornace, opificio, stazione etc.) RESIDENZIALE (palazzo, casa padronale, villa etc.) RELIGIOSO (chiese, edicole, oratori etc.) MILITARE (torre, rocca, castello etc.) Insediamenti principali Aree compromesse dei fiumi per progressiva perdita dei caratteri identitari Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini Aree Archeologiche Città delle Colonie fossa Viserba SX Marecchia - fossa Patara DX Marecchia ex ferrovie: Rimini-San Marino, Rimini-Novafeltria, Santarcangelo-Urbino Paleofalesia Ville e giardini di notevole bellezza Beni paesaggistici in salvaguardia Beni paesaggistici Alberi monumentali | <ul style="list-style-type: none"> Unità di paesaggio della costa Unità di paesaggio della pianura Unità di paesaggio della collina Unità di paesaggio dell'alta collina e della montagna 1.a sub - unità di paesaggio dell'arenile 1.b sub - unità di paesaggio delle foci fluviali 1.c sub - unità di paesaggio dei varchi a mare 2.a sub - unità di paesaggio del corso del fiume Marecchia 2.b sub - unità di paesaggio del corso del fiume Conca 2.c sub - unità di paesaggio del torrente Marano 2.d sub - unità di paesaggio del corso del torrente Uso 2.e sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Marecchia 2.f sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalliva del Marecchia 2.g sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli 2.h sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Conca 2.i sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalliva del Conca 3.a sub - unità di paesaggio della bassa collina del Marecchia e dell'Uso 3.b sub - unità di paesaggio della bassa collina di Ausa, Marano, Melo 3.c sub - unità di paesaggio della bassa collina di Conca, Ventena, Tavollo 3.d sub - unità di paesaggio delle rupi calcaree di Torriana, Montebello, Verucchio 3.e sub - unità di paesaggio del sistema collinare calcareo-arenaceo della zona sud 4.a sub - unità di paesaggio dell'alta collina e della montagna marechiese 4.b sub - unità di paesaggio della montagna del crinale appenninico 4.c sub - unità di paesaggio dell'alto corso del fiume Marecchia Limite dell'areale di pertinenza del crinale appenninico Aree sensibilità archeologica Usi civici Parco museo minerario delle miniere di zolfo |
|---|---|

Estratto tavola PTCP Tav C 1/3 – “Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico culturali”

L'area di intervento fa parte del Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini).

**Legenda****AMBITI A PERICOLOSITA' IDRAULICA**

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico principale (art. 2.2)
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico minore (art. 2.2)
- Aree esondabili (art. 2.3)

AMBITI A VULNERABILITA' IDROGEOLOGICA

- Bacino Marecchia e Conca (art. 3.6)
- Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3)
- Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4)
- Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5)
- Bacini imbriferi - BI (art. 3.5)

AMBITI A PERICOLOSITA' GEOMORFOLOGICA

- Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti verificati (art. 4.1 commi 6 e 7)
- Aree di possibile influenza di frane di crollo (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi da verificare (art. 4.1 commi 3 e 7)
- Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art. 4.1 commi 5 e 7)
- Depositi di versante da verificare (art. 4.1 comma 10)
- Depositi di versante verificati (art. 4.1 comma 11)
- Depositi eluvio-colluviali e antropici (art. 4.1 comma 12)
- Abitanti da consolidare (art. 4.2)
- Calanchi (art. 4.1 commi 3, 4 e 7)
- Aree potenzialmente instabili (art. 4.1 comma 9)
- Scarpate (art. 4.1 comma 13)
- Aziende a rischio di incidente rilevante (art. 8.6)

Estratto tavola PTCP Tav D 1/3 – "Rischi ambientali"

L'area di intervento non ricade in zone di rischio, o di pericolosità idraulica, idrogeologica o geomorfologica.

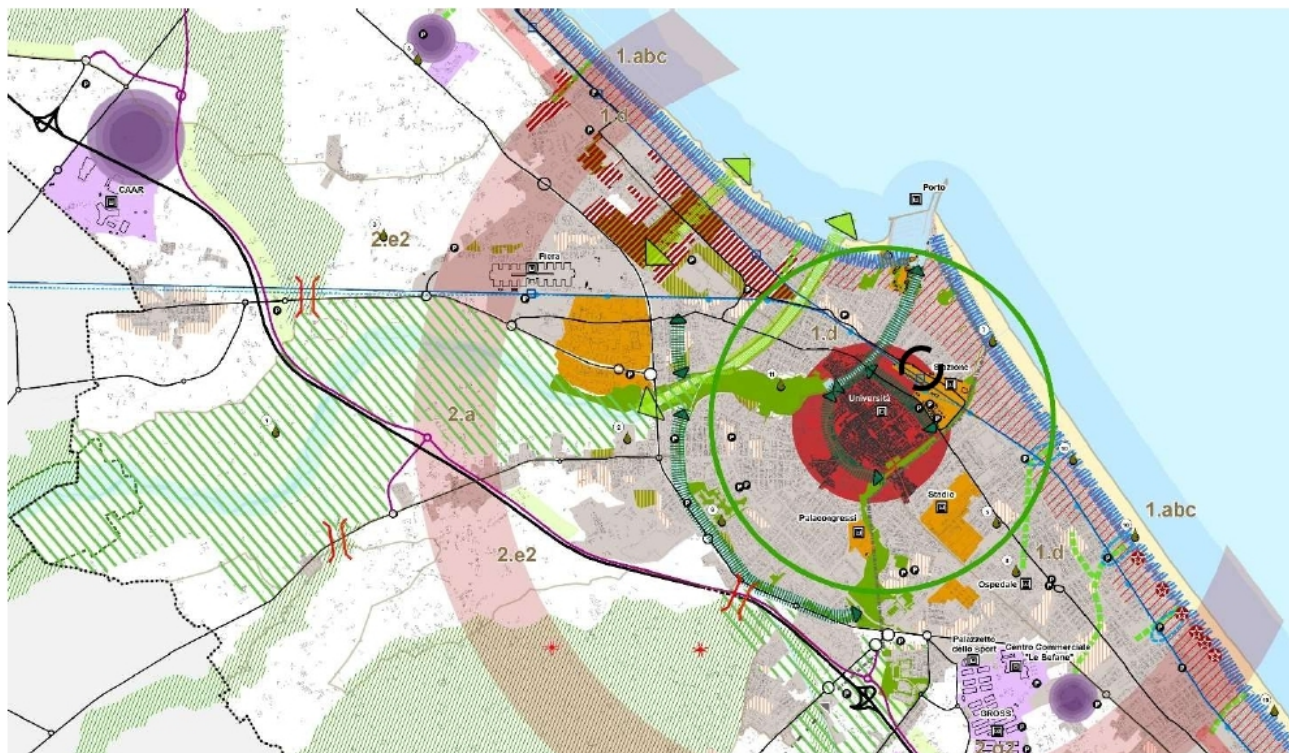


Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

PIANO STRUTTURALE COMUNALE



Estratto tavola PSC_2_ "Strategie di qualificazione del territorio" e relativa legenda.

LEGENDA

..... Confine comunale

Valorizzazione dei caratteri del paesaggio

1 Unità di Paesaggio della conurbazione costiera
1.a.b.c SubUdP Arenile, varchi a mare, foce
1.d SubUdP Conurbazione prevalentemente edificata

2 Unità di Paesaggio della pianura

2.a SubUdP del corso del fiume Marecchia
2.c SubUdP del torrente Marano
2.d SubUdP del corso del torrente Uso
2.e1 SubUdP della pianura alluvionale agricola del Marecchia - a matrice agricola dominante
2.e2 SubUdP della pianura alluvionale agricola del Marecchia - prevalentemente edificata
2.g1 SubUdP della pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli - a matrice agricola dominante
2.g2 SubUdP della pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli - prevalentemente edificata

3 Unità di Paesaggio della collina

3.a.b SubUdP della bassa collina del Marecchia, dell'Ausa e del Marano

Punti panoramici

Qualificazione ambientale ed ecologica

Area costituenti il sistema delle principali valenze ambientali e paesaggistiche e la trama delle reti ecologiche

SIC - Siti di importanza comunitaria

Varchi a mare

Proseguimento del Parco Marecchia e raggi verdi

Corridoi verdi di collegamento dei parchi esistenti o di progetto

Parco del Mare

Parchi urbani esistenti

Fascia di ambientazione e mitigazione della nuova S.S.16

Conessioni verdi da progettare tra il mare e la città

Nuove dotazioni ecologiche in territorio rurale: campo pozzi di Molino Ronci

Nuove dotazioni ecologiche: interventi legati al miglioramento del sistema fognario (PSBC) e alla salvaguardia del territorio

Principali punti di conflitto fra rete ecologica e barriere infrastrutturali

Indirizzi progettuali

Città compatta

Città lineare

Anello verde

Anello centro storico e i suoi borghi

Interventi di rigenerazione

Città storica

Città esistente

Città da riqualificare

Città produttiva/commerciale

Arenile

Riqualificazione dell'apparato alberghiero

Città delle colonie

Funzioni della città lineare

Principali poli specialistici

Riqualificazione delle colonie

Riqualificazione al contorno di stazioni del TRC

Interventi di nuovi insediamenti e di nuove dotazioni

Area di completamento

Previsione di nuovi parchi in aree di completamento

Area di espansione

Previsione di nuovi parchi in aree di espansione

Espansione dei poli produttivi/commerciali

Assetto di lungo periodo del sistema mobilità

Trasporto pubblico

Ferrovie

Stazioni e fermate ferroviarie esistenti e proposte

Trasporto Rapido Costiero (TRC)

Fermate del TRC

Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra

e sua possibile prosecuzione per San Marino

Gerarchia funzionale delle strade

Autostrada

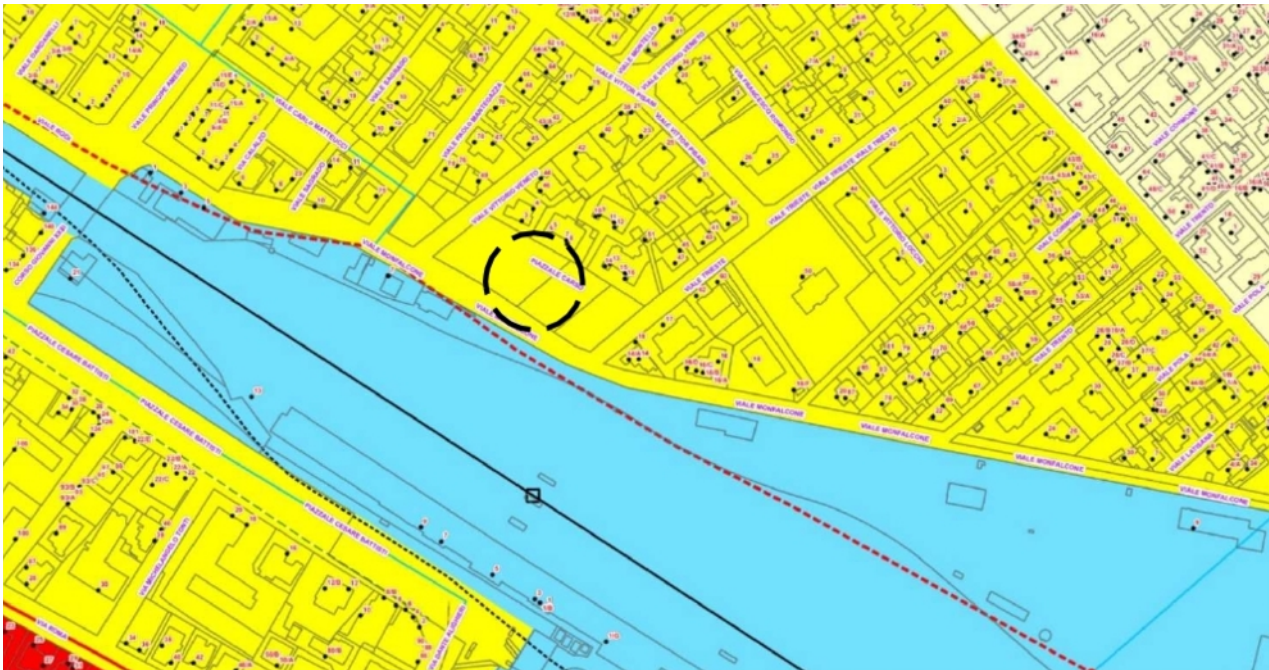
Autostrada in galleria

Nuova SS16

Viabilità principale e secondaria

Principali parcheggi scambiatori

L'area di intervento ricade nella zona di città esistente, al limite con la zona di città da riqualificare

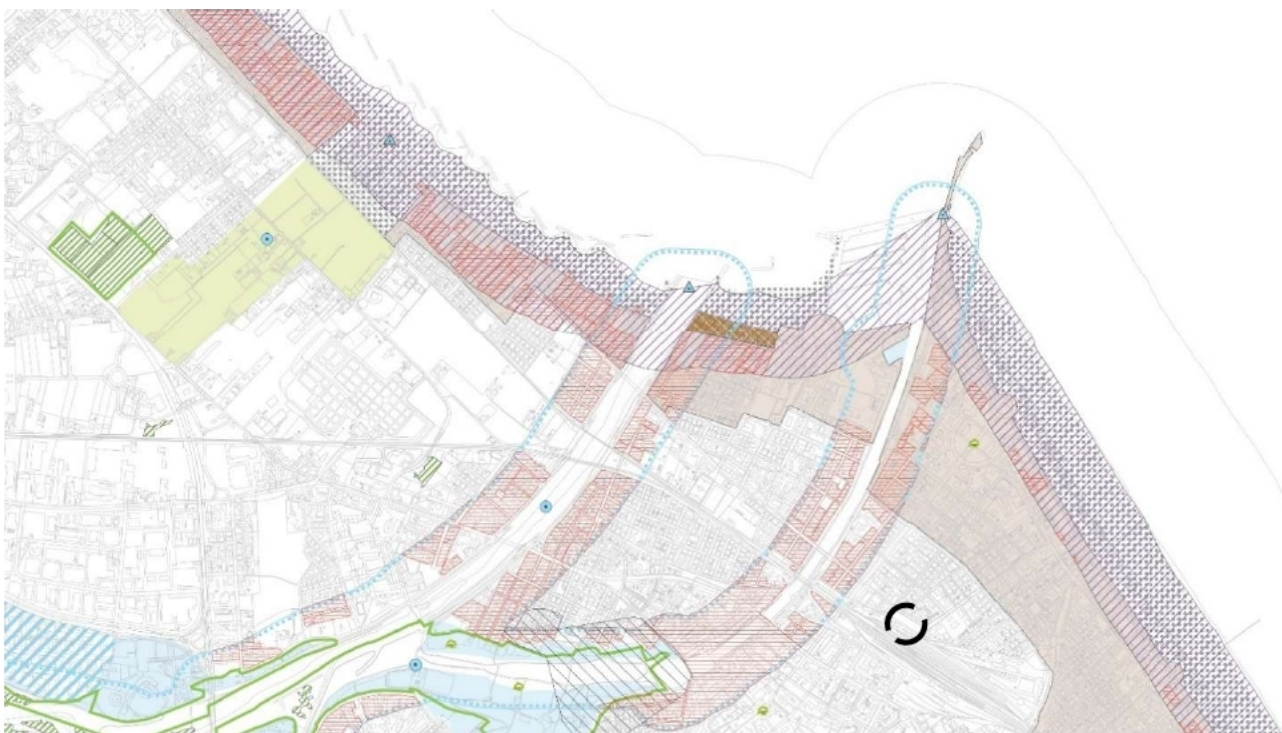


 AUC_U - Ambiti urbani consolidati

Estratto tavola PSC_3 – “Schema di assetti della mobilità e ambiti normativi” e relativa legenda.

L'area di intervento ricade nella zona AUC_U – Ambiti urbani consolidati.

PIANO STRUTTURALE COMUNALE_VINCOLI



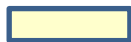
Estratto tavola VIN_1a – “Tutele ambientali e paesaggistiche”.

L'area di intervento non presenta vincoli.



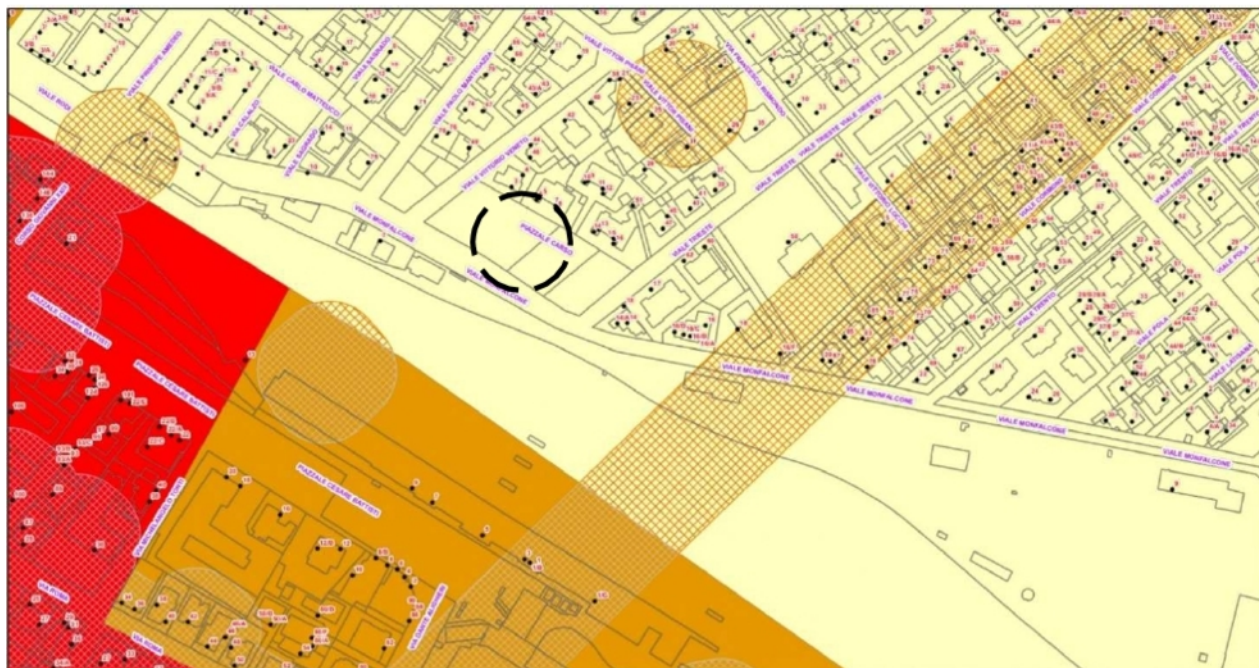
Estratto tavola VIN_2.1a – “Tutele storiche”.

L'area di intervento non presenta vincoli.



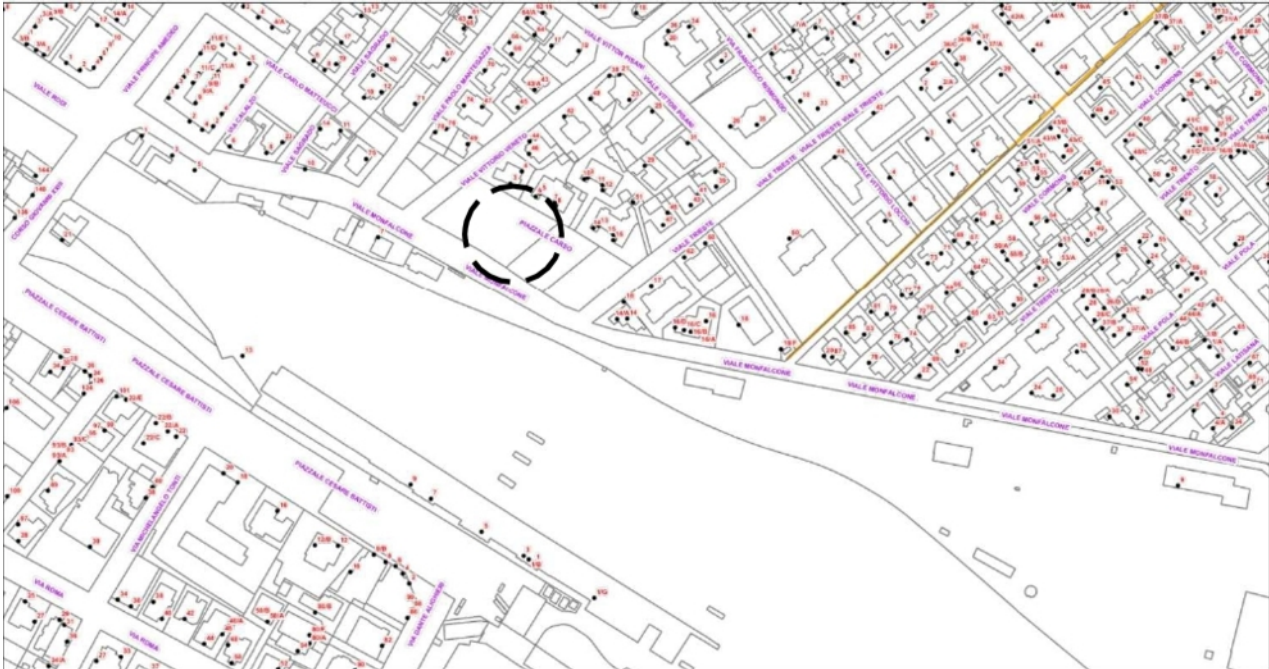
Gradi potenzialità archeologiche

basso

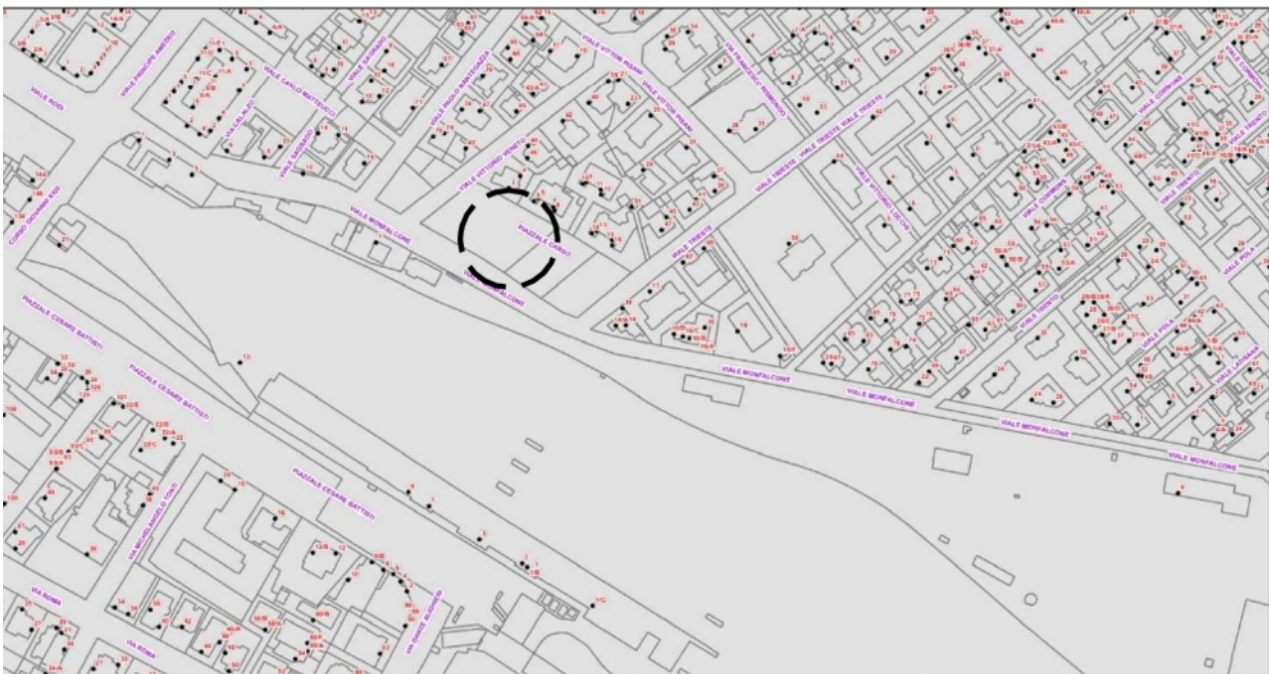


Estratto tavola VIN_2.2a – “Tutele archeologiche” e relativa legenda.

L'area di intervento ricade nelle aree a basso grado di potenzialità archeologica.

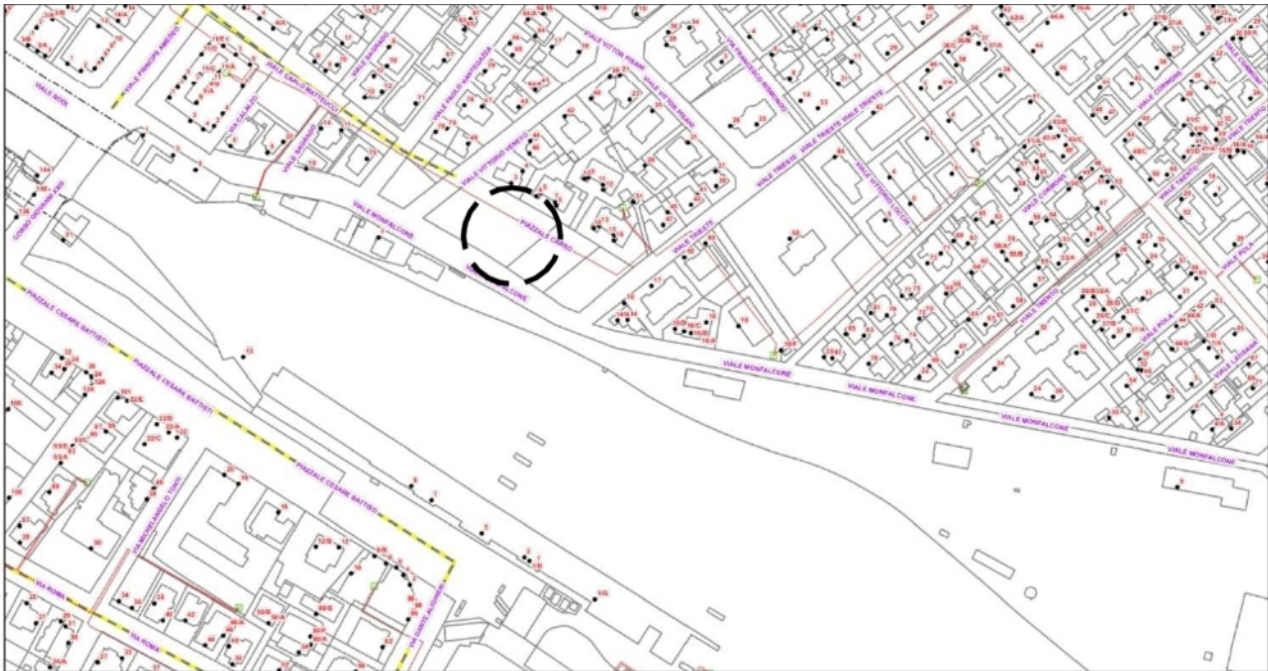


Estratto tavola VIN_3a – “Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio”.



Estratto tavola VIN_4.1 – “Vincoli infrastrutturali - Fasce di rispetto stradali”.

L’area di intervento non presenta vincoli.



Estratto tavola VIN_4.2.8 – “Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili

L'area di intervento è attraversata da una linea MT in cavo interrato, in corrispondenza dell'area verde.
L'area di intervento è interessata da un tracciato di via di fuga.

ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE



LEGENDA

..... Confine comunale

Perimetro del territorio urbanizzato

Classificazione acustica

- Aree non classificate
- CLASSE I - Aree particolarmente protette
- CLASSE II - Aree prevalentemente residenziali
- CLASSE III - Aree di tipo misto
- CLASSE IV - Aree ad intensa attività umana
- CLASSE V - Aree prevalentemente produttive
- CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali
- Sedi stradali
- Sede ferroviaria
- Bacini e corsi d'acqua

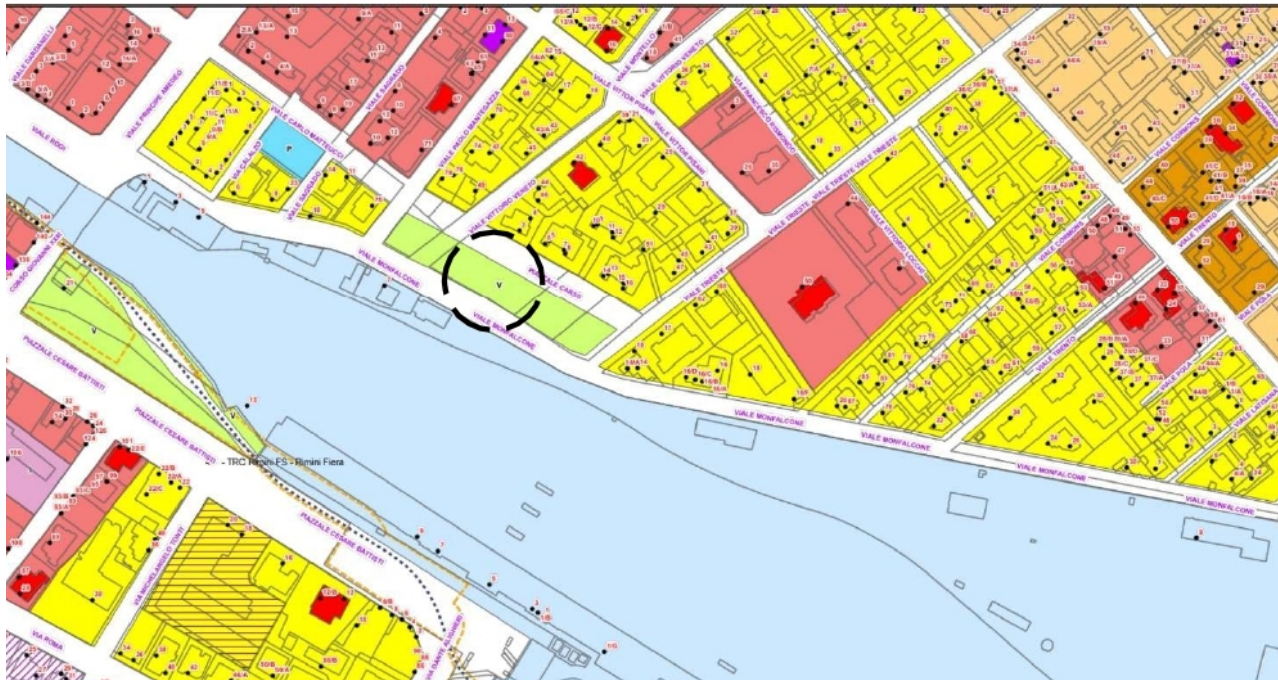
Classificazione acustica di progetto

- CLASSE I - Aree di progetto particolarmente protette
- CLASSE III - Aree di progetto di tipo misto
- CLASSE IV - Aree di progetto ad intensa attività umana
- CLASSE V - Aree di progetto prevalentemente produttive
- Ambiti di progetto del PSC (ANS-ASP_N-APF)

Estratto tavola ZAC_2.8 – “Zonizzazione acustica comunale” e relativa legenda.

L'area di intervento ricade nella CLASSE IV – Aree ad intensa attività umana.

REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO



ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

	C - Attrezzature civili (art. 35)
	I - Attrezzature per l'Istruzione (art. 35)
	R - Attrezzature religiose (art. 35)
	V - Verde pubblico (art. 35)
	VS - Verde attrezzato per attività sportive (art. 35)
	P - Parcheggi pubblici (art. 35)

INFRASTRUTTURE

Strade e parcheggi di urbanizzazione

ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

I - Attrezzature per l'Istruzione (art. 35)

V - Verde pubblico (art. 35)

P - Parcheggi pubblici (art. 35)

AMBITI DI PROGETTO ATTUABILI TRAMITE POC

APF

AMBITI URBANI

AUC1

AUC2

AUC_T1

AUC_T2

Lotti

Lotti con destinazioni in atto non residenziali (conformemente al PRG pre-vigente)

Progetti Strategici

TAVOLE 5.000

EDIFICI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO O DI PREGIO STORICO-CULTURALE E TESTIMONIALE

Categoria di tutela B

Categoria di tutela C1

**** TRC (art. 7)

Estratto tavola RUE 1.8 – “Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale” e relativa legenda.

L'area di intervento ricade nella categoria 'V-Verde pubblico' secondo l'art. 35 del RUE.

L'area è destinata dal RUE vigente a "V – Verde pubblico" di cui all'art. 35 del RUE. In tale ambito è possibile realizzare il nuovo bar per il lato mare della stazione.

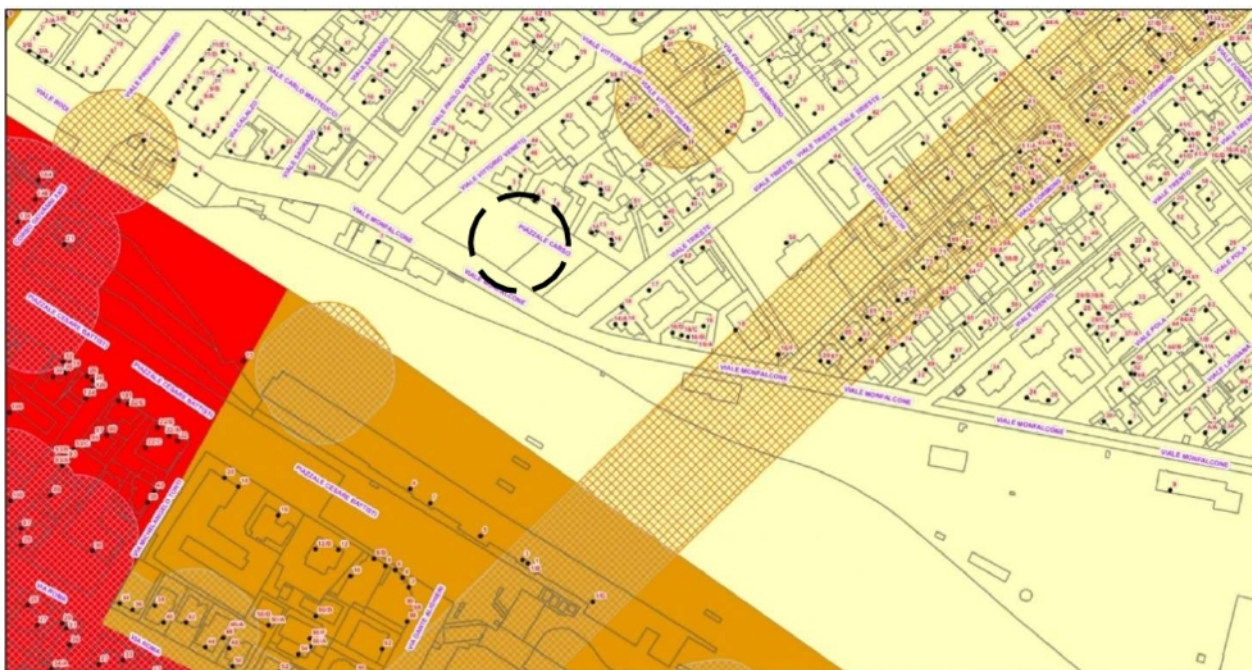
I parametri edificatori per la nuova costruzione sono i seguenti:

- UF max: 0,05 mq./mq.;
- H max: ml. 4,00;
- SP min: 80%;

tipi d'uso ammessi: b1.1 per le sole attività di somministrazione alimenti e bevande, b3.1, b3.2, ad esclusione di locali da ballo, c2; per i tipi d'uso b3.1 e b3.2 non è ammessa la realizzazione di nuovi fabbricati.

6. Analisi e studi integrativi preliminari: indagini archeologiche

L'area oggetto di questo studio non è interessata da Vincoli Archeologici specifici ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.



Estratto tavola VIN_2.2a – "Tutele archeologiche" e relativa legenda

L'area di intervento ricade nelle aree a basso grado di potenzialità archeologica di cui alla tavola VIN 2.2 "Tutele archeologiche" del PSC, per le quali, prima di effettuare interventi su terreni o costruzioni che prevedano operazioni di scavo anche di modesta entità, è previsto l'invio di una comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con allegato il progetto preliminare contenente la localizzazione dell'intervento e la descrizione delle opere di scavo e delle relative profondità, completa di sezioni. In relazione all'area specifica di intervento ed alla natura dell'intervento stesso, la Soprintendenza valuterà e comunicherà le modalità di esecuzione di indagini preventive, che possono essere di varia natura, i cui costi sono a carico della proprietà.

Verifica di assoggettabilità a verifica preventiva dell'interesse archeologico, Valutazione del Rischio bellico residuo

Ai fini della valutazione del rischio bellico e ai fini della verifica di assoggettabilità a valutazione preventiva dell'interesse archeologico ai sensi della Lgs 36/2023, che impone per le opere pubbliche o di pubblico interesse, l'applicazione dell'art. 41, c. 4, da svolgersi secondo la procedura dettata dall'allegato I. 8, sulle aree interessate alle opere da attuare, seppur l'area ricade in area di vincolo di tutela archeologica con grado di potenzialità archeologica 'bassa', visto il grande numero di bombardamenti avvenuti a Rimini nel corso della seconda guerra mondiale, si è proceduto, ai fini di entrambe le valutazioni di cui in oggetto, ad affidamento dell'incarico al professionista abilitato Dott. Geol. Giorgio Frassinetti per l'analisi storiografica documentale e l'analisi strumentale con georadar e magnetometro fino a 5 m di profondità da eseguirsi preventivamente su tutta l'area di intervento. Ulteriori eventuali valutazioni saranno fatte prima dell'esecuzione dei lavori, a seguito delle sopracitate analisi documentali e strumentali sia ai fini delle valutazioni relative al rischio bellico che a quelle relative dell'interesse archeologico.

7. Analisi e studi integrativi preliminari: geologia

Per l'inquadramento geologico si fa riferimento agli elaborati grafici che accompagnano gli strumenti urbanistici vigenti.

QUADRO CONOSCITIVO - PIANO STRUTTURALE COMUNALE



LEGENDA

Depositi continentali e di transizione quaternari

a1 - Deposito di frana in evoluzione*

a2 - Deposito di frana quiescente*

a3 - Detrito di versante*

b1 - Deposito alluvionale in evoluzione

i1 - Conoide torrentizia attiva*

i2 - Conoide torrentizia inattiva*

AES - Sistema Emiliano-Romagnolo Superiore

AES8 - Subsistema di Ravenna

AES8a - Subsistema di Ravenna - unità di Modena



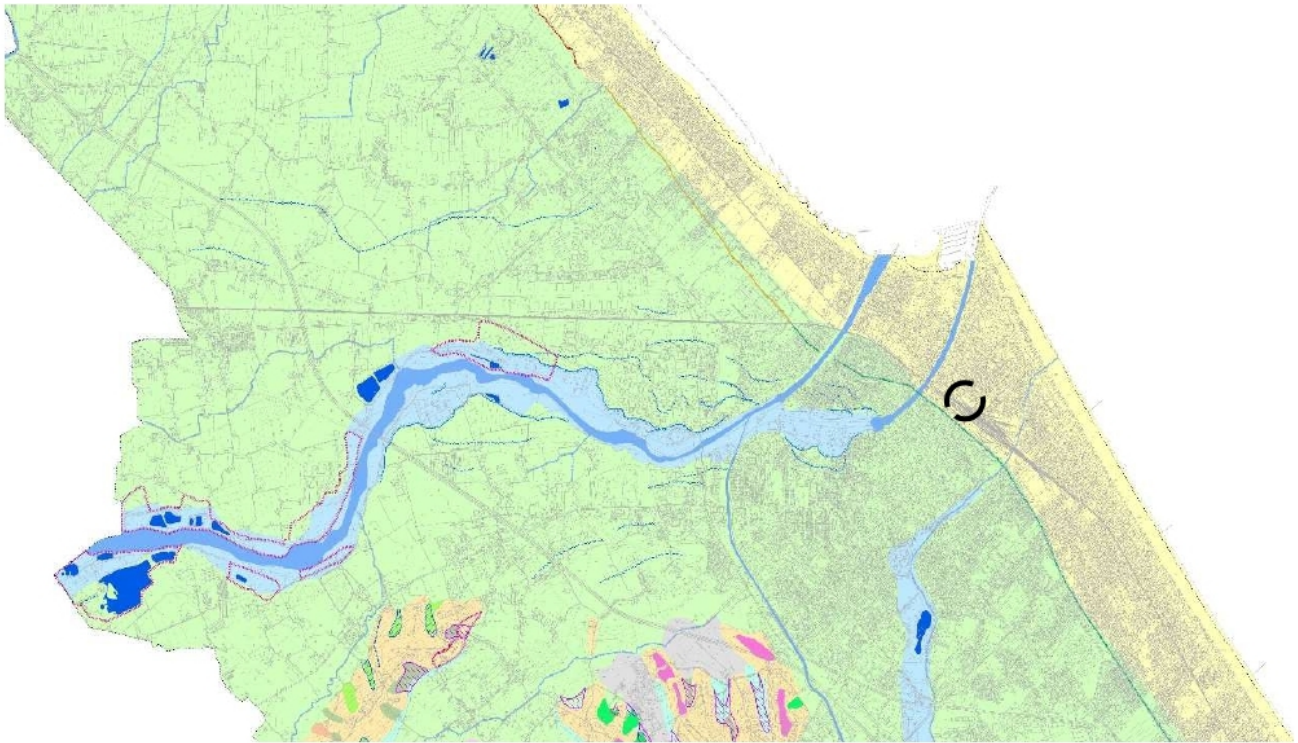
Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Estratto Tavola B.1a – Carta geologica e relativa legenda Quadro conoscitivo PSC Rimini

L'area di intervento ricade nel Subsistema di Ravenna.



LEGENDA

Depositi marini neogenici - quaternario del margine appenninico padano



Depositi quaternari costieri e di transizione



Depositi quaternari continentali

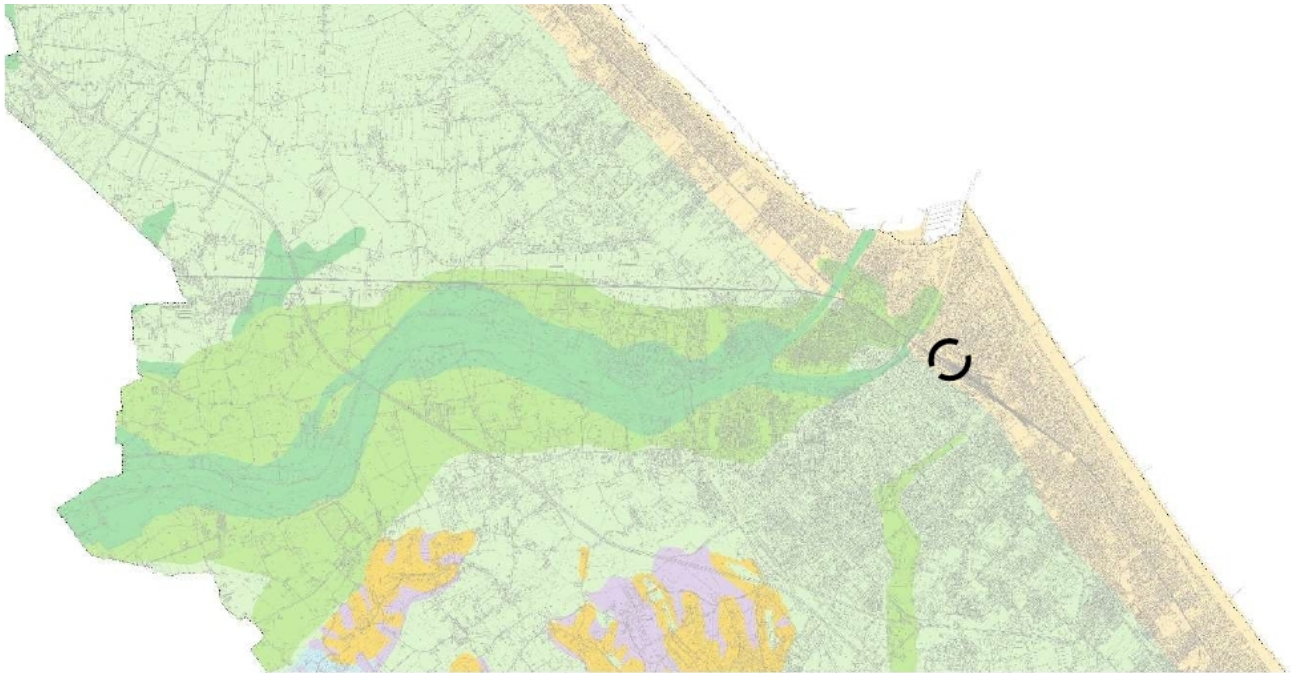
- Frana attiva per colamento
- Frana attiva per scorrimento-colamento
- Frana quiescente per colamento
- Frana quiescente per scorrimento-colamento
- Area in dissesto superficiale diffuso
- Terrazzo sospeso e/o spianamento antropico
- Deposito alluvionali recenti in evoluzione
- Deposito alluvionale terrazzato
- Conoide alluvionale minore quiescente
- Deposito di versante
- Detrito eluvio/colluviale
- Terrazzo alluvionale antico

Elementi geomorfologici/antropici

- Alveo attuale
- Lago e invaso
- Basso morfologico
- Erosione diffusa e concentrata
- Calanco
- Reticolo idrografico minore
- Fessura di trazione
- Fosso in erosione
- Paleovalve
- Paleofalesia certa
- Paleofalesia certa antropizzata
- Paleofalesia incerta
- Scarpata antropica
- Scarpata di frana attiva
- Scarpata di frana quiescente
- Scarpata fluviale attiva
- Scarpata fluviale quiescente inattiva
- Scarpata poligenica quiescente
- Cava/Sterzo e riporto antropico considerevole

Estratto Tavola B.2a – Carta geomorfologica e relativa legenda, Quadro conoscitivo PSC Rimini








L'area di intervento ricade nella zona con depositi quaternari costieri e di transizione.



Estratto Tavola B.3a – Carta litologica e relativa legenda Quadro conoscitivo PSC Rimini

L'area di intervento ricade nella zona con deposito prevalentemente sabbioso e ghiaioso di piana costiera.

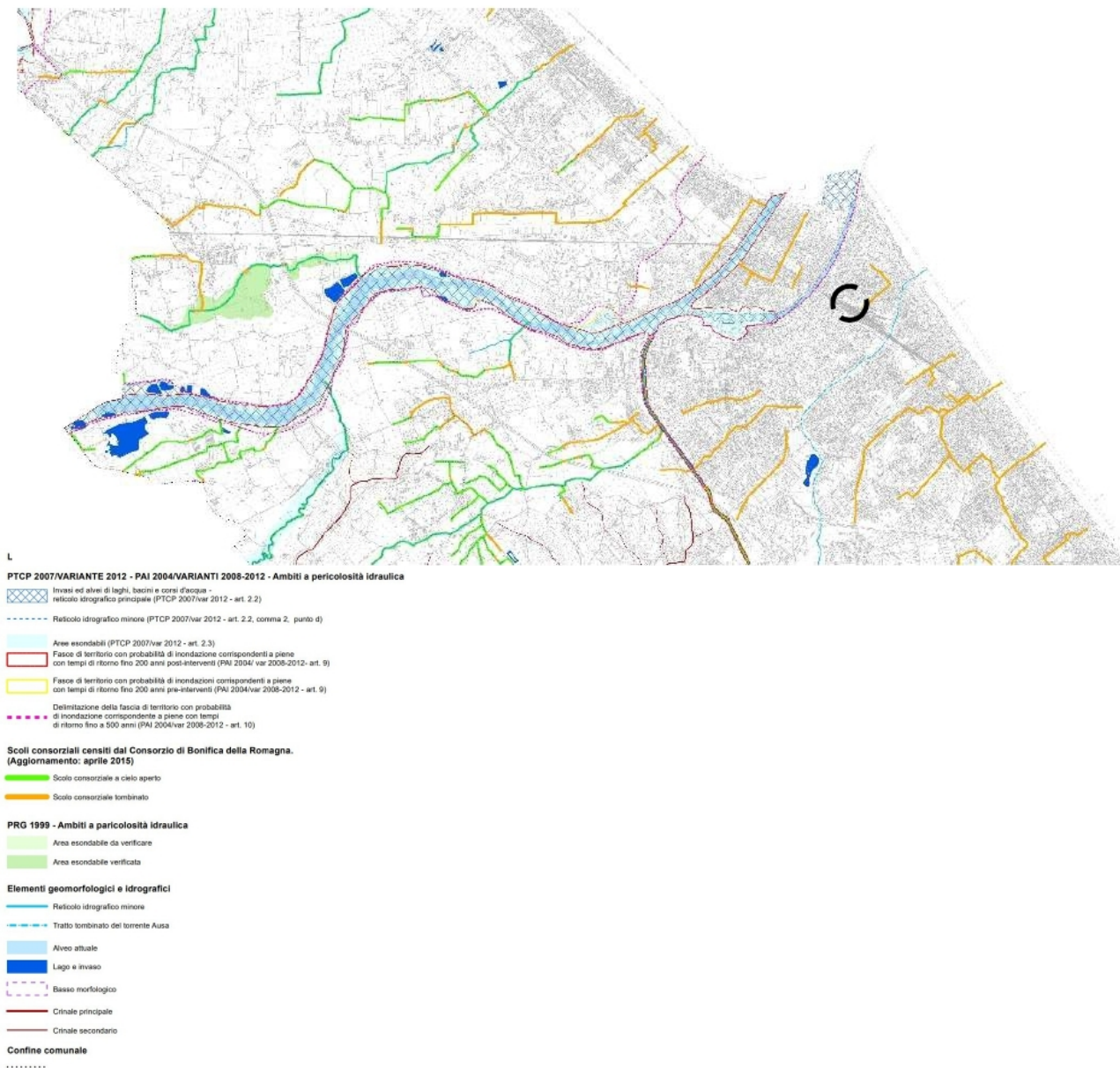
LEGENDA

-  Deposito prevalentemente sabbioso e ghiaioso di piana costiera
-  Deposito alluvionale costituito da ghiaie prevalenti
-  Deposito alluvionale costituito da sabbie e limi prevalenti
-  Deposito alluvionale costituito da argille e limi prevalenti
-  Deposito franoso/deposito di versante, detrito eluvio-colluviale e di conoide alluvionale minore
-  Deposito formazionale costituito da arenarie e conglomerati poco cementate e sabbie - Pliocene Medio/Pleistocene
-  Deposito formazionale costituito da marne, argille e argille-limose con rare intercalazioni sabbiose - Pliocene Medio-Superiore

Confine comunale

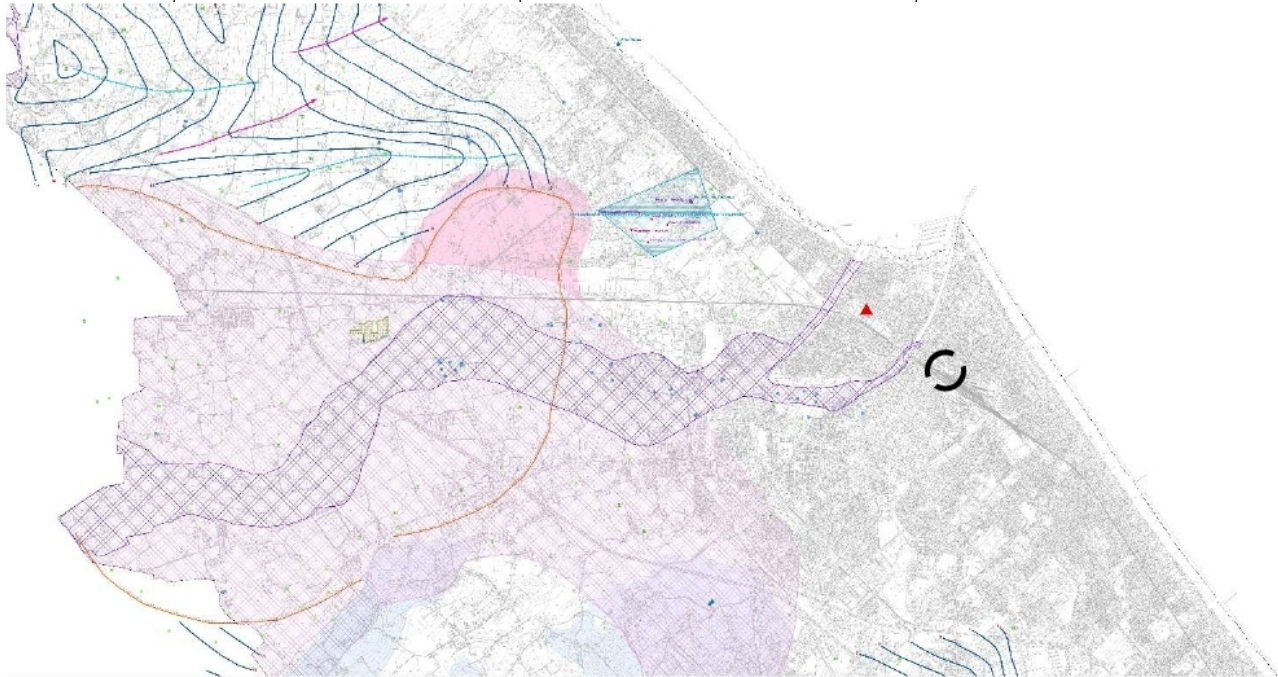
.....

8. Analisi e studi integrativi preliminari: idrologia



Estratto Tavola B.4a – Carta dell'idrografia superficiale e relativa legenda Quadro conoscitivo PSC Rimini

L'area di intervento non ricade in zone esondabili.



Estratto Tavola B.5.1a – Carta idrogeologica ed isofreatiche e relativa legenda Quadro conoscitivo PSC Rimini

L'area di intervento non ricade in nessuna zona di ricarica della falda idrogeologica.

LEGENDA

Condizione idrogeologica

- Isofreatica principale e quota s.l.m.
- Isofreatica presunta da interpretazione grafica e quota s.l.m.
- Diretrice di deflusso
- Spartiacque sotterranei
- Limite di abbattimento della falda freatica
- Limite depositi formazionali marini
- Area di tutela della falda
- Ingressione cuneo salino
- Punto di captazione delle acque minerali e denominazione pozzo
- Concessione di coltivazione delle acque minerali e termali e sua denominazione
- Pozzo acquedottistico in servizio
- Pozzo acquedottistico fuori servizio
- Nuovo campo pozzi
- Sorgente ed eventuale denominazione
- Pozzo utilizzato per il monitoraggio freatico

PTCP 2007/var 2012 - Ambiti a vulnerabilità idrogeologica

- Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3)
- Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4)
- Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5)
- Bacini imbriferi - BI (art. 3.5)

Confine comunale

-

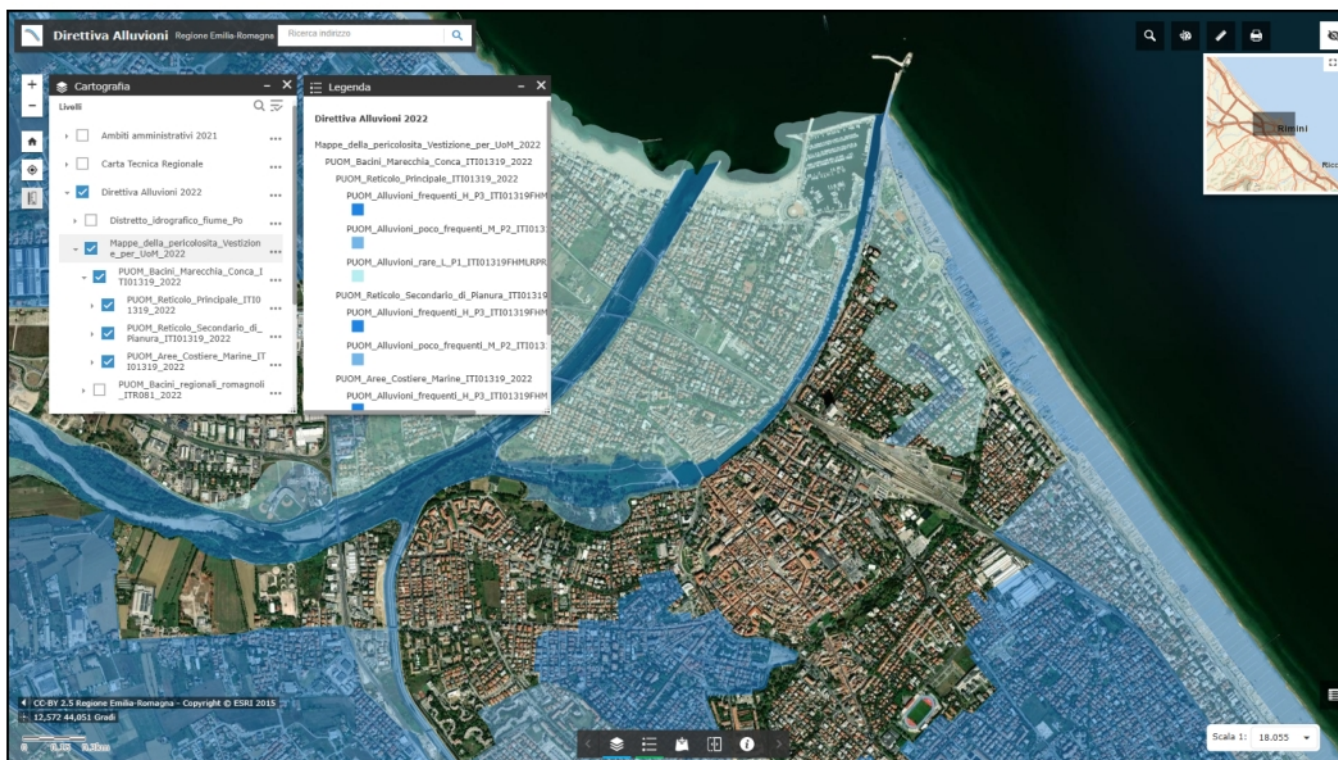


Fig. 25 – Stralcio della mappa di pericolosità relativa al II ciclo di attuazione del P.G.R.A. (Regione E-R, 2022).

L'area di intervento non ricade in aree di pericolosità idraulica.

9. Analisi e studi integrativi preliminari: interferenze

Il progetto del nuovo Parco in Piazzale Carso si sviluppa a ridosso del lotto di proprietà di RFI che si affaccia su Viale Monfalcone. La scelta è dettata dalla costruzione del nuovo padiglione al termine del sottopasso, che conduce all'uscita lato mare della stazione. L'area di intervento risulta provvista di allacci ai servizi idrico, rete impianto elettrico e rete fognaria. Le reti dei sottoservizi elettrici, idrici, le fognature bianca e nera, le linee del gas e quelle telefoniche sono sviluppate al di fuori del lotto di intervento, mentre, quelle per la pubblica illuminazione attraversano il lotto.



Legenda

- Edifici SIT
 - Edifici_SIT
- Enel alta tensione
 - Enel_alta_tensione
- Enel media tensione
 - Enel_media_tensione
- Fibre ottiche
 - Fibre_ottiche
- Particelle catastali
 - Particelle_catastali
- Alberi
 - Alberi
- Linea Fastweb
 - Linea_Fastweb - POZZ_FASTWEB_AS_BUILT
 - Linea_Fastweb - POZZ_FASTWEB_REALIZZATO
 - Linea_Fastweb - INFRA_FASTWEB_REALIZZATO
 - Linea_Fastweb - INFRA_FASTWEB_AS_BUILT
 - Linea_Fastweb - MIT_HUB
- Parchi
 - Parchi
 - Parchi_con_etichette (scala da 0 fino a 15000)
- Testi Fastweb
 - Testi_Fastweb
 - Testi_Fastweb_con_etichette (scala da 0 fino a 0)
- Confine comunale
 - Confine_comunale



Legenda

- Edifici SIT
 - Edifici_SIT
- Cavi
 - Cavi
- Cavidotti
 - Cavidotti
- Linea elettrica
 - Linea_elettrica
- Nodi cavi
 - Nodi_cavi
- Nodi cavidotti
 - Nodi_cavidotti
- Nodi rete
 - Nodi_rete
- Particelle catastali
 - Particelle_catastali
- Quadri elettrici
 - Quadri_elettrici (scala fino a 1250)
- Alberi
 - Alberi
- Pali luce
 - Pali_luce
- Parchi
 - Parchi
 - Parchi_con_etichette (scala da 0 fino a 15000)
- Confine comunale
 - Confine_comunale

Estratto Cartografia Sit e relativa legenda



cronoprogr

Legenda

- Edifici SIT
□ Edifici_SIT
- Particelle catastali
□ Particelle_catastali
- Acqua impianti
• Acqua_impianti
- Alberi
• Alberi
- Parchi
■ Parchi
■ Parchi_con_etichette (scala da 0 fino a 15000)
- Rete idrica
/ Rete_idrica
- Confine comunale
□ Confine_comunale



Legenda

- Edifici SIT
 - Edifici_SIT
- Particelle catastali
 - Particelle_catastali
- Alberi
 - Alberi
- Nodi Fognaria
 - Nodi_Fognaria
- Parchi
 - Parchi
 - Parchi_con_etichette (scala da 0 fino a 15000)
- Rete fognaria
 - Rete_fognaria
- Confine comunale
 - Confine_comunale

Estratto Cartografia Sit e relativa legenda



Legenda

- Edifici SIT
 - Edifici_SIT
- Metanodotti
 - Metanodotti
- Particelle catastali
 - Particelle_catastali
- Nodi gas SINFI 2023
 - Nodi_gas_SINFI_2023
- Alberi
 - Alberi
- Rete gas SINFI 2023
 - Rete_gas_SINFI_2023 - ADRIGAS S.p.A.
 - Rete_gas_SINFI_2023 - Snam Rete Gas S.p.a.
- Parchi
 - Parchi
 - Parchi_con_etichette (scala da 0 fino a 15000)
- Confine comunale
 - Confine_comunale



Estratto Cartografia Sit e relativa legenda

10. Progetto: obiettivi e finalità

L'intervento prevede la riqualificazione del Parco in Piazzale Carso, che a seguito dei lavori, tuttora in corso, del prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria centrale di Rimini con la realizzazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., da area residuale diventerà luogo strategico per i flussi degli utenti in arrivo e in partenza dalla stazione. L'apertura del nuovo sottopasso creerà un nuovo itinerario urbano tra il centro città a sud e la zona balneare a nord, una nuova porta della città a mare. Ad accogliere l'uscita del sottopasso vi sarà un nuovo corpo di fabbrica, che rappresenterà il fronte della stazione su quel quadrante della città. Il nuovo fabbricato, decentrandosi rispetto all'asse centrale della stazione, tende a ricentrarsi sul fronte dei Giardini "Vittime delle Foibe", offrendo l'uscita in pieno parco, filtrata dalla via Monfalcone.



1 Prolungamento sottopasso

2 Nuovo padiglione

3 Nuova uscita lato mare



Attualmente l'area oggetto d'intervento è attrezzata a verde pubblico, con sentieri in materiale sdruciolevole, qualche seduta e molte alberature che offrono un buon ombreggio e ristoro nella calura estiva. Tuttavia lo stesso parco si trova in uno stato di degrado, dovuto in particolare alla sua collocazione in un'area marginale, chiusa dalle mura della stazione ferroviaria e priva di attrattività e direzionalità. Ciò ha generato nel tempo uno stato di abbandono che non rende il parco né facilmente fruibile, né sicuro per chi lo attraversa.

In sinergia con il progetto a cura della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Amministrazione comunale, coerentemente con il Protocollo d'Intesa, intende procedere con la riqualificazione e valorizzazione dell'area del Parco di fronte all'uscita e potenziamento dei servizi urbani, affinché possa assolvere alla nuova funzione e diventare un nuovo luogo identitario e punto di riferimento per la città, accessibile a tutti e dalla forte valenza ecologica ed ambientale. Difatti, obiettivo generale è quello di risolvere le criticità intrinseche comunemente



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

proprie dell'area ferroviaria, quali il creare una situazione di pericolo e di cesura all'interno di un centro cittadino e, anzi, di sfruttarla come area di recupero, valorizzandone le possibilità di coesione sociale e rendendo il più possibile agevoli gli spostamenti da, per e all'interno del centro cittadino.



Perciò obiettivo primario del progetto è quello di risolvere l'attuale rottura creata dalla ferrovia tra il lato a monte del centro di Rimini e valle di Marina centro fino al lungomare, così che il nuovo sottopasso conduca di fatto a quella che diventa a tutti gli effetti, non solo l'uscita lato mare della stazione, ma nuova porta della città. A confermare l'importanza della nuova uscita della stazione centrale sono i dati dello studio trasportistico eseguito da RFI, che affermano che dal nuovo ingresso transiteranno più di un terzo degli utenti. Diventa così prioritario garantire i servizi urbani necessari alla nuova funzione: sistemazione dei percorsi pedonali, viabilità fluida, stalli di sosta diversificati per tipologia di utenza, sicurezza pubblica. I nuovi percorsi sono pensati sia per i residenti che vivono il parco quotidianamente sia per i turisti che, una volta fuori dalla stazione, si dirigono verso la zona prescelta con la modalità più semplice e diretta. Prioritaria è la sistemazione del verde, in quanto ad oggi trascurato e barriera che non facilita l'accesso al parco e creando, appunto, una situazione di pericolo e degrado. Il progetto intende quindi rafforzare la vocazione del luogo conferendogli un preciso ruolo sociale, culturale, ambientale ed urbano quale luogo di incontro e svago in piena sicurezza, in stretta connessione col



nuovo padiglione per l'uscita lato mare dalla stazione ferroviaria.

Le azioni di progetto sono riassunte in elenco:

- realizzazione del nuovo tratto di viabilità che attraversa il parco nella zona limitrofa a Viale Trieste, che consente di poter tornare agevolmente indietro verso Viale Principe Amedeo senza congestionare la viabilità in Viale Monfalcone in direzione sud e l'area di Marina Centro, già molto affollata in particolar modo nel periodo estivo;
- realizzazione lungo la nuova viabilità delle aree a servizio ingresso/uscita stazione quali stalli per servizio taxi, sosta prm e sosta veloce;
- trasformazione della strada Viale Monfalcone, nella porzione che costeggia il parco, da strada ad area parco pubblico, pedonalizzando e intercludendo l'accesso ai veicoli;
- potenziamento dell'illuminazione pubblica e installazione di sistemi di videocontrollo per una maggiore sicurezza dell'area;
- nuovi collegamenti alla pubblica fognatura esistente per lo scarico delle acque bianche a seguito della modifica delle aree permeabili;
- rifacimento del tappeto di usura di Piazzale Carso, mediante scarifica e nuovo strato di finitura e nuova segnaletica che modifica gli stalli auto e la sosta bus ed amplia il percorso pedonale adiacente portandolo a larghezza pari a 1m. Gli stalli adiacenti al parco vengono ridotti in modo da eliminare la barriera-auto e dare più visibilità e quindi sicurezza all'area;
- rimozione della siepe perimetrale in pitosforo che chiude e scherma la visuale da fuori a dentro e viceversa, creando così una situazione di pericolo;
- sistemazione e riqualificazione dei percorsi pedonali;
- sistemazione e riqualificazione del patrimonio vegetale esistente con la conservazione delle piante attualmente presenti sull'area e previsione di abbattimenti o potature selettivi e mirati laddove vi siano interferenze tra più elementi arborei, ad esempio sovrapposizione delle chiome che impediscono il corretto sviluppo delle piante stesse o interferenze tra piante e percorsi che riducono la visibilità;
- implementazione di elementi di arredo urbano.

11. Progetto: descrizione dell'intervento

Il progetto pone le basi alla volontà dell'Amministrazione di rafforzare la vocazione del luogo conferendogli un preciso ruolo sociale, culturale, ambientale ed urbano quale punto di incontro, socialità e svago, in piena sicurezza e in stretta connessione col nuovo padiglione per l'uscita lato mare dalla stazione ferroviaria. L'area è pensata come filtro e distribuzione dei nuovi percorsi da e verso la stazione centrale, senza dimenticare il contesto in cui nasce e l'importante ruolo di polmone verde e area pubblica per i residenti che possono concedersi un po' di relax in un'area verde molto ombreggiata.

importante ripensare la viabilità, con l'inserimento di una zona, nel crocevia di Viale Monfalcone - Viale Trieste - Piazzale Carso, che permetta la sosta breve per chi fruisce dei servizi della stazione e un torna-indietro che consenta il veloce deflusso verso il Viale Principe Amedeo, senza andare a sovraccaricare il traffico veicolare, soprattutto nel periodo estivo, nelle strade, di modesta dimensione, di Viale Monfalcone, Viale Nazario Sauro e di tutta l'area di Marina Centro.



Il risultato è un frazionamento del Parco con la creazione di un'area perimetrata in una sorta di rotonda, che riduce l'area verde, ma che permette di individuare una zona di concentrazione degli spostamenti pedonali e veicolari, spesso fugaci, preservando il resto dell'area verde. In questo modo, infatti, anziché distribuire i servizi in tutta l'area Piazzale Carso, le funzioni sono per lo più concentrate in una zona limitata che permette una maggiore immediatezza visiva e funzionale, per chi, ad esempio, velocemente deve raggiungere la propria meta o all'opposto chi non conosce la città.

Per contro, la strada Viale Monfalcone, nel solo tratto che costeggia oggi la mura in corrispondenza del Parco e domani anche il nuovo padiglione di uscita dalla stazione, viene declassificata da strada e assorbita nell'area 'Verde Pubblico'. La scelta deriva intanto dalla necessità di creare un'area di uscita dalla stazione sicura e interdetta al traffico veicolare ed impedire la sosta fugace e selvaggia delle auto. Nel contempo amplia il parco fino alla mura e fino al padiglione creando un'ampia zona pedonale sicura per chi attraversa o sosta nel parco, togliendo un lato adiacente alle auto. Non da ultimo va a recuperare l'area di Parco ceduta a strada nel lato sud. Oggi la via Monfalcone rimane con finitura asfalto, in una fase quasi sperimentale, ma, in un secondo step di



interventi previsti dall'Amministrazione, entrerà nell'area verde e permeabile del parco.

Il progetto pone come tema cardine quello della sicurezza, dato che rappresenta una grande criticità di tutte le aree limitrofe alle stazioni ferroviarie, compresa Piazzale Carso. Gli interventi sul verde, sull'illuminazione pubblica, sul sistema di videosorveglianza, sulla distribuzione degli stalli sosta auto, che nascono in questa fase, ma vanno implementati negli sviluppi futuri dell'area, creano un sistema di azioni volte a ridurre notevolmente l'attuale situazione di degrado in cui già oggi versa il parco.

L'eliminazione della siepe perimetrale consentirà non solo di creare un'apertura del parco verso l'esterno, ma soprattutto aumentare la visibilità dentro-fuori. Stesso contributo viene dato dall'eliminazione degli stalli auto a pagamento centrali su Piazzale Carso.

Il potenziamento dell'illuminazione pubblica insieme all'installazione del sistema di videosorveglianza sono volti a garantire una maggiore sicurezza di giorno come di notte. Non da ultimo gli interventi sul verde che prevedono la manutenzione sulle attuali alberature, con importanti potature volte a liberare le aree più nascoste dalla vegetazione ma anche a rinvigorire le piante. Dato che gli alberi sono dislocati a gruppi abbastanza omogenei e distanze molto ravvicinate sono previsti abbattimenti selettivi volti a dare spazio agli esemplari più vigorosi, a discapito di quelli in sofferenza. Ciò, da un lato consente uno sviluppo folto, rigoroso ed omogeneo delle chiome di quelle piante che ad oggi sono soffocate dalle altre, dall'altro crea più visibilità e meno zone scure, eliminando aree poco sicure.

Le azioni di progetto sono riassunte in elenco:

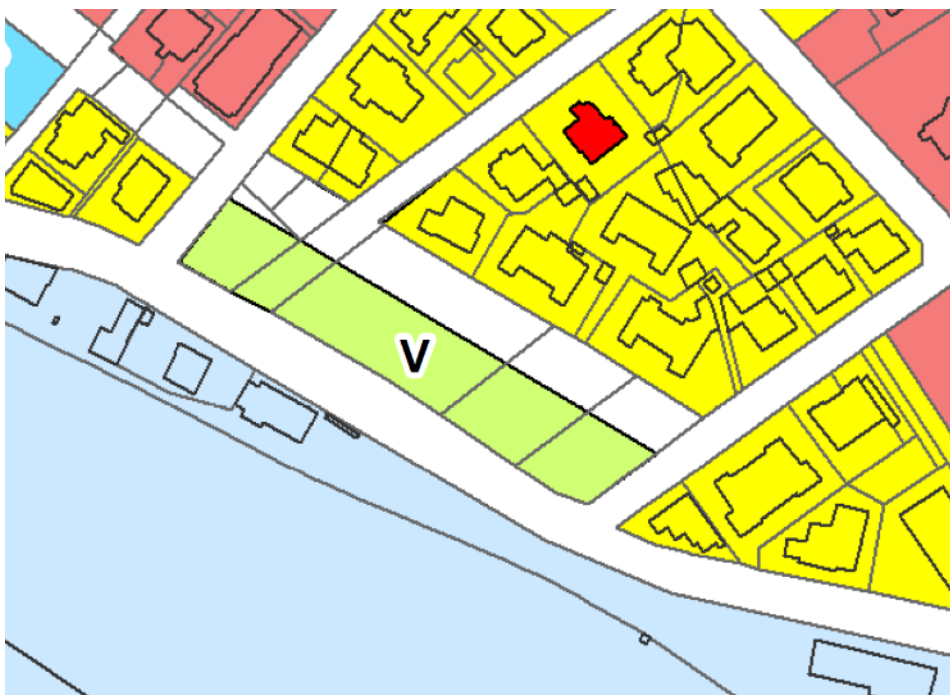
- realizzazione del nuovo tratto di viabilità che attraversa il parco nella zona limitrofa a Viale Trieste, che consente di poter tornare agevolmente indietro verso Viale Principe Amedeo senza congestionare la viabilità in Viale Monfalcone in direzione sud e l'area di Marina Centro, già molto affollata in particolar modo nel periodo estivo;
- realizzazione lungo la nuova viabilità delle aree a servizio ingresso/uscita stazione quali stalli per servizio taxi, sosta prm e sosta veloce;
- trasformazione della strada Viale Monfalcone, nella porzione che costeggia il parco, da strada ad area parco pubblico, pedonalizzando e intercludendo l'accesso ai veicoli;
- potenziamento dell'illuminazione pubblica e installazione di sistemi di videocontrollo per una maggiore sicurezza dell'area;
- nuovi collegamenti alla pubblica fognatura esistente per lo scarico delle acque bianche a seguito della modifica delle aree permeabili;
- rifacimento del tappeto di usura di Piazzale Carso, mediante scarifica e nuovo strato di finitura e nuova segnaletica che modifica gli stalli auto e la sosta bus ed amplia il percorso pedonale adiacente portandolo a larghezza pari a 1m. Gli stalli adiacenti al parco vengono ridotti in modo da eliminare la barriera-auto e dare più visibilità e quindi sicurezza all'area;
- rimozione della siepe perimetrale in pino che chiude e scherma la visuale da fuori a dentro e viceversa, creando così una situazione di pericolo;
- sistemazione e riqualificazione dei percorsi pedonali;
- sistemazione e riqualificazione del patrimonio vegetale esistente con la conservazione delle piante attualmente presenti sull'area e previsione di abbattimenti o potature selettivi e mirati laddove vi siano interferenze tra più

elementi arborei, ad esempio sovrapposizione delle chiome che impediscono il corretto sviluppo delle piante stesse o interferenze tra piante e percorsi che riducono la visibilità;

- implementazione di elementi di arredo urbano.

12. Conformità urbanistica

L'intervento ricade nel Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e in "AUC_U – ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali" di cui all'art.5.2 delle norme di PSC. Nel Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) l'intervento interessa aree classificate come "strade e parcheggi di urbanizzazione" e come "verde pubblico", disciplinate all'art. 35 delle norme di RUE.

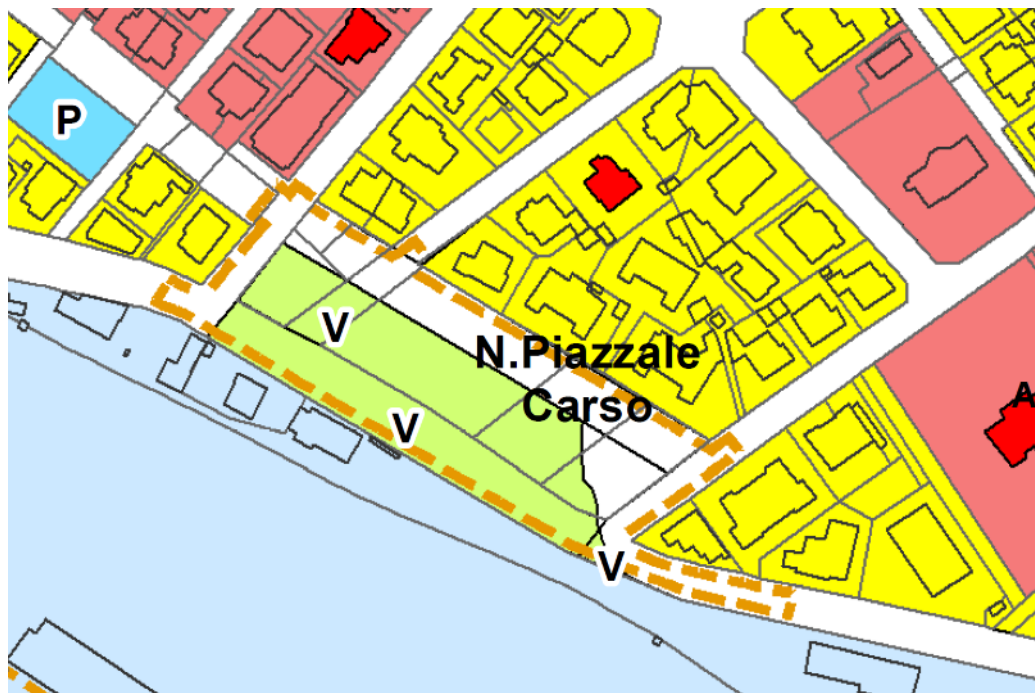


Nella Tavola dei Vincoli gli interventi sono interessati dai seguenti vincoli e tutele, identificati nella Scheda dei vincoli come segue:

- Zone a diversa potenzialità archeologica – potenzialità bassa (Scheda n. 27 - Tav. VIN 2.2 - art. 2.12 PSC);
- Elettrodotti e relative distanze di rispetto (Scheda n. 62 - Tav. VIN 4.2);
- Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile
- Vie di fuga (Scheda 67 - Tav. VIN 4.2.2 - art.6.12 PSC);
- Mappe di vincolo aeroportuali (Scheda 68 – Tav. VIN 5.1.1 e VIN 5.1.2)

Il progetto non è conforme urbanisticamente esclusivamente agli elaborati di RUE e pertanto si procede con Avvio del Procedimento Unico ai sensi dell'Art 53 L.R. 24/2017 per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica in variante agli strumenti urbanistici. La variante ha effetti sia tipo cartografico che normativo, relativi a modifica della viabilità esistente e nella conseguente modifica dell'area a verde pubblico (V), disciplinata all'art. 35 comma 7 lettera c), estendendo l'ambito fino a comprendere la porzione di via Monfalcone pedonalizzata. La via Monfalcone, perdendo la sua funzione viabilistica in quel tratto, diventa a tutti gli effetti un

percorso pedonale connesso al parco frontistante ed un ampliamento del parco stesso che diventa uno spazio di connessione tra il centro città e il mare. In considerazione del fatto che la pedonalizzazione della via Monfalcone rappresenta un primo passo di un processo di riqualificazione più complessiva dell'area, l'estensione dell'area a verde pubblico (V) favorirà anche le trasformazioni future.



Di seguito i dati di consistenza dell'intervento:

'aree per verde pubblico V' in SDF: 3.948mq

'area stralciata da 'aree per verde pubblico V' in SDF: 553mq

'area in aggiunta a 'aree per verde pubblico V' in SDF: 877mq

'aree per verde pubblico V' in PROG: 4.272mq

13. Permeabilità dei suoli

L'area a verde pubblico è disciplinata dall'art. 35 delle norme di RUE e in particolare dal comma 7 lettera c). In merito alle prescrizioni previste dalla norma, il progetto rispetta la SP minima pari all'80%. La nuova 'area per verde pubblico V' è pari a 4.274mq, per un totale di aree permeabili pari a 3.439mq, superiore al 80% dell'area totale.



14. Il superamento delle barriere architettoniche e il sistema di accessi e percorsi

Il parco funge da filtro tra l'uscita dalla stazione e la viabilità pedonale circostante. Vengono individuati i punti di uscita principali dal parco, in direzione delle strade principali quali Viale Trieste, Viale Vittorio Veneto, Viale Mantegazza, Viale Monfalcone, lato nord e sud e Viale Carlo Matteucci. In corrispondenza vengono realizzati i nuovi attraversamenti pedonali. I percorsi pedonali all'interno del parco vengono mantenuti per lo più nei loro tracciati originari a meno di alcuni punti di congiunzione verso le uscite principali. Vengono ampliati ad una larghezza minima di 1,50m e ripavimentati con lastre posate a secco, in modo da poter essere facilmente smontate e riposare altrove nei futuri interventi più massivi nel parco. Vengono mantenuti e creati i percorsi in terra battuta alternativi nel parco. Non sono previsti accessi carrabili.

La sosta delle auto avviene nei parcheggi esistenti o in quelli previsti da progetto. Nell'area di nuova viabilità, a sud, vicino alle uscite della stazione, è prevista un'area di sosta divisa in:

- sosta auto 15minuti
- sosta auto a pagamento
- sosta PRM (Persone a Ridotta capacità Motoria)
- area kiss&ride
- area taxi

Nei successivi progetti di riqualificazione del parco sarà implementato il numero stalli auto per meglio servire



l'area e per dare maggior servizio agli utenti che si recano in stazione. In corrispondenza degli accessi vi sarà apposita segnaletica loges di accompagnamento verso le aree di sosta dedicate a persone con ridotta capacità motoria. I mezzi di soccorso, polizia, mezzi carico scarico, mezzi per la manutenzione, potranno accedere all'area tramite la viabilità che circonda il parco.

15. Viabilità, sosta e trasporto pubblico

L'area è pensata come filtro e distribuzione dei nuovi percorsi da e verso la stazione centrale, senza dimenticare il contesto in cui nasce e l'importante ruolo di polmone verde e area pubblica per i residenti che possono concedersi un po' di relax in un'area verde molto ombreggiata.

Per far sì che tutto ciò avvenga, data la futura funzione che genera un maggior flusso veicolare e pedonale, è importante ripensare la viabilità, con l'inserimento di una zona, nel crocevia di Viale Monfalcone - Viale Trieste - Piazzale Carso, che permetta la sosta breve per chi fruisce dei servizi della stazione e un torna-indietro che consenta il veloce deflusso verso il Viale Principe Amedeo, senza andare a sovraccaricare il traffico veicolare, soprattutto nel periodo estivo, nelle strade, di modesta dimensione, di Viale Monfalcone, Viale Nazario Sauro e di tutta l'area di Marina Centro.

Il risultato è un frazionamento del Parco con la creazione di un'area perimetrata in una sorta di rotonda, che riduce l'area verde, ma che permette di individuare una zona di concentrazione degli spostamenti pedonali e veicolari, spesso fugaci, preservando il resto dell'area verde. In questo modo, infatti, anziché distribuire i servizi in tutta l'area Piazzale Carso, le funzioni sono per lo più concentrate in una zona limitata che permette una maggiore immediatezza visiva e funzionale, per chi, ad esempio, velocemente deve raggiungere la propria meta o all'opposto chi non conosce la città.

Per contro, la strada Viale Monfalcone, nel solo tratto che costeggia oggi la mura in corrispondenza del Parco e domani anche il nuovo padiglione di uscita dalla stazione, viene declassificata da strada e assorbita nell'area 'Verde Pubblico'. La scelta deriva intanto dalla necessità di creare un'area di uscita dalla stazione sicura e interdetta al traffico veicolare ed impedire la sosta fugace e selvaggia delle auto. Nel contempo amplia il parco fino alla mura e fino al padiglione creando un'ampia zona pedonale sicura per chi attraversa o sosta nel parco, togliendo un lato adiacente alle auto. Non da ultimo va a recuperare l'area di Parco ceduta a strada nel lato sud. Oggi la via Monfalcone rimane con finitura asfalto, in una fase quasi sperimentale, ma, in un secondo step di interventi previsti dall'Amministrazione, entrerà nell'area verde e permeabile del parco.

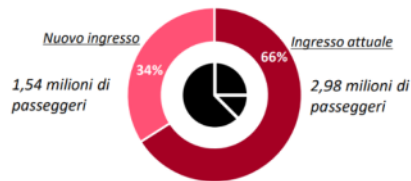
Il progetto tiene conto dello studio trasportistico condotto da Rfi e allegato al progetto, che rivela che il nuovo ingresso stazione, capterà un terzo del volume passeggeri, risultando particolarmente funzionale all'utenza turistica.



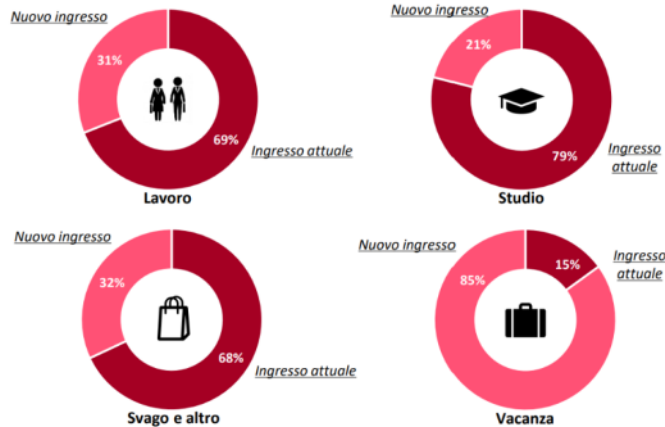
Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



RIPARTIZIONE PASSEGGERI COMPLESSIVA



RIPARTIZIONE PASSEGGERI PER MOTIVAZIONE DELLO SPOSTAMENTO

Alla luce di ciò e considerando il contesto in cui è inserita l'area, si è scelto di evitare la totale duplicazione dei servizi sui fronti di stazione, definendo così le dotazioni sul fronte secondario, non in maniera isolata, ma unitamente a quelle del fronte principale, considerando entrambi i fronti come unico sistema. Ad esempio i parcheggi auto, l'area taxi o il bike sharing risultano già ampiamente presenti sul fronte principale. Ciò permette di avere meno impatto sull'abitato di Marina Centro, già congestionato per sua natura data l'attrattività turistica del luogo ed avere un'organizzazione più fluida dei servizi.

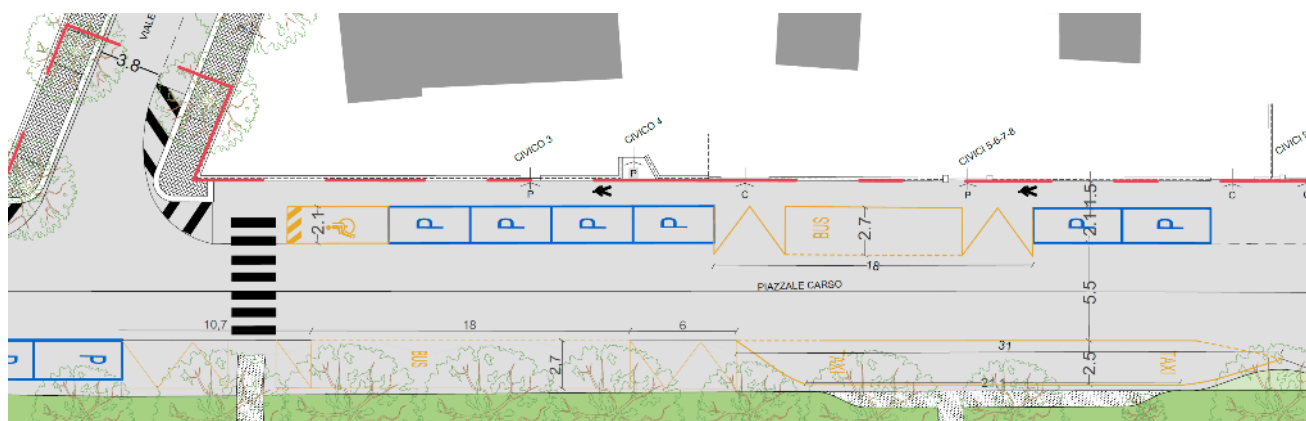
1.515.000 0 Viaggiatori/anno ¹	5.790 Viaggiatori/g.f.m ¹	MODAL SHARE DI ACCESSO IN STAZIONE	INPUT DIMENSIONALE PER IL NUOVO ACCESSO ²
		47 - 48%	<ul style="list-style-type: none"> › Garantire un instradamento diretto verso le principali direttrici di traffico.
		3 - 4% (di cui 1% monopattino)	<ul style="list-style-type: none"> › 80-90 stalli bici.
		23 - 25% (di cui 4-5% altro treno)	<ul style="list-style-type: none"> › Avvicinare il più possibile la fermata dell'autobus all'accesso di stazione minimizzando al contempo il percorso pedonale di collegamento.
		15 - 16%	<ul style="list-style-type: none"> › 2 stalli in corsia + 4 stalli sosta breve da 15 minuti
		4 - 5% (di cui -1% moto)	<ul style="list-style-type: none"> › 95-105 posti auto³ › 20-25 posti moto › 4-5 prese di ricarica Fast e Quick › 2-3 PRM
		1 - 2%	<ul style="list-style-type: none"> › 2-3 stalli.

Tenendo in considerazione i dati forniti nello studio trasportistico e il fatto che il progetto si configura come un primo intervento di riqualificazione dell'area, che troverà future possibilità di implementazione, sono state definite le seguenti dotazioni:

DOTAZIONI	PROGETTO	SDF
Kiss&Ride	3 - stalli in corsia	0
Posti auto a pagamento	17	33
Posti residenti	3	3
Posti PRM	3	1
Taxi	5 - stalli in corsia	0
Posti Moto	13	0

Si evidenzia la necessità di eliminare gli stalli auto che costeggiano il parco sulla strada Piazzale Carso, dislocandoli per quanto possibile in aree marginali, per ridurre la barriera visiva ed avere più permeabilità e quindi sicurezza nell'area.

Si prevede lo spostamento della fermata bus in Piazzale Carso, lato nord, leggermente posticipata in un'area più libera da accessi carrabili. Si chiede, in questa o in successive fasi, di valutare un'implementazione del trasporto pubblico a servizio del nuovo fronte stazione, con lo spostamento della fermata in Piazzale Carso, dal lato nord a quello sud, nell'area immediatamente prima della corsia taxi, in modo da poter disporre di uno stallone completamente libero dagli accessi carrabili, di un più ampio spazio di manovra e un approdo diretto nel parco.



16. Verde

E' prevista la manutenzione delle attuali alberature, con importanti potature volte a liberare le aree più nascoste dalla vegetazione ma anche a rinvigorire le piante. Dato che gli alberi sono dislocati in gruppi abbastanza omogenei e a distanze molto ravvicinate, sono previsti abbattimenti selettivi volti a dare spazio agli



esemplari più vigorosi, a discapito di quelli in sofferenza. Ciò, da un lato consente uno sviluppo folto, rigoroso ed omogeneo delle chiome di quelle piante che ad oggi sono soffocate dalle altre, dall'altro crea più visibilità e meno zone scure, eliminando aree poco sicure. L'abbattimento riguarda 6 esemplari:

n3 Pinus Pinea

n2 Quercus Ilex

n1 Picea Abies

E' prevista la rimozione della siepe perimetrale in Pitosforo, per permettere non solo di creare un'apertura del parco verso l'esterno, ma soprattutto aumentare la visibilità dentro-fuori. Nelle aree in cui viene inserita la nuova viabilità sono previsti 5 Tilia Platyphyllos di nuovo impianto, tipologia già scelta anche negli ultimi interventi eseguiti nell'area. Si prevede un sistema di irrigazione per le nuove piante che potrà essere utilizzato negli interventi futuri come punto di nuovo allaccio per le nuove messe a dimora.

Si richiede ad Anthea una valutazione agronomica per le piante in classificazione C/D, come da censimento.

Si richiede a Rfi una valutazione agronomica per le piante nel parco all'interno dell'area di cantiere in concessione.

Attualmente l'area oggetto di intervento risulta dotata di un impianto di illuminazione pubblica con pali di altezza pari a 4m. fuori terra per quanto riguarda l'area a verde e pali di altezza pari a 6m. fuori terra per il tratto stradale lungo via Monfalcone.

17. Impianto di Pubblica Illuminazione

Attualmente l'area oggetto di intervento risulta dotata di un impianto di illuminazione pubblica con pali di altezza pari a 4m. fuori terra per quanto riguarda l'area a verde e pali di altezza pari a 6m. fuori terra per il tratto stradale lungo via Monfalcone. Attualmente l'area oggetto di intervento risulta dotata di un impianto di illuminazione pubblica con pali di altezza pari a 4m. fuori terra per quanto riguarda l'area a verde e pali di altezza pari a 6m. fuori terra per il tratto stradale lungo via Monfalcone. In entrambi i casi i punti luce esistenti sono stati già oggetto di efficientamento energetico mediante la sostituzione del vecchio apparecchio illuminante dotato di lampada a scarica con nuovi apparecchi a led (quelli presenti nell'area di cantiere di RFI saranno efficientati una volta completati i lavori). Nell'intervento si andrà ad integrare l'attuale impianto di illuminazione mediante l'installazione di alcuni nuovi punti luce con lo scopo di migliorare il livello di illuminazione nelle zone meno servite, principalmente nell'area verde. Per completare l'intervento si andranno ad efficientare anche i punti luce perimetrali posti lungo Piazzale Carso, Viale Mantegazza e Viale Trieste, l'efficientamento degli attuali punti luce sarà realizzato mediante la sostituzione del relativo apparecchio illuminante.

18. Impianto di videosorveglianza

Sarà realizzato un impianto di videosorveglianza che andrà a servire le aree in prossimità delle uscite dalla stazione ferroviaria, allo scopo saranno installate due telecamere multi-ottica rispettivamente a 180° e 360°.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

19. Impianto idraulici

E' previsto il potenziamento della rete di raccolta delle acque mediante la realizzazione di nuove caditoie allacciate alla pubblica fognatura esistente e di una nuova linea in pvc DN 315 SN8 in corrispondenza della nuova viabilità.

20. Articolazione dell'intervento in lotti funzionali e fruibili

L'intervento è articolato in un lotto funzionale / prestazionale, in quanto progetto unitario che non può essere frazionato. Un ulteriore suddivisione in lotti funzionali non è fattibile per l'impossibilità di scollegare lavorazioni sotto l'aspetto prestazionale o quantitativo.

21. Cronoprogramma delle fasi attuative

L'intervento è articolato in un lotto funzionale / prestazionale, in quanto progetto unitario che non può essere frazionato. Un ulteriore suddivisione in lotti funzionali non è fattibile per l'impossibilità di scollegare lavorazioni sotto l'aspetto prestazionale o quantitativo.

PROCEDIMENTO UNICO	FEBBRAIO 2025
APPROVAZIONE PFTE	MARZO 2025
APPROVAZIONE ESECUTIVO	MARZO 2025
AGGIUDICAZIONE LAVORI	APRILE 2025
ESECUZIONE LAVORI	GIUGNO 2025

22. Calcolo sommario della spesa

La spesa complessiva è di Euro 250.000 (iva compresa) così come desunta dal quadro economico di seguito riportato e trova copertura, come da variazione di bilancio approvata con D.C.C. n. 80 del 27/11/2024, al capitolo 63160/3001 denominato "RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO IN PIAZZALE CARSO - NUOVO ACCESSO AL MARE".



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
pec: dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

A) LAVORI	IMPORTO €
a) lavori a corpo, a misura;	180.000
b) costi della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta;	6.300
c) importo relativo all'aliquota per l'attuazione di misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e tentativi di infiltrazione mafiosa, di cui all'articolo 204, comma 6, lettera e), del codice, non soggetto a ribasso;	
d) opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2 per cento del costo complessivo dell'opera; costi per il monitoraggio ambientale;	
TOTALE LAVORI	186.300

B) SOMME A DISPOSIZIONE	IMPORTO €
a) lavori in amministrazione diretta previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura; (5-10% importo lavori)	
b) rilievi, accertamenti e indagini da eseguire ai diversi livelli di progettazione a cura della stazione appaltante;	5.000
c) rilievi, accertamenti e indagini da eseguire ai diversi livelli di progettazione a cura del progettista;	
d) allacciamenti ai pubblici servizi e superamento eventuali interferenze;	5.000
e) imprevisti, secondo quanto precisato al comma 2; (5-10% importo lavori)	21.191,81
f) accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice;	
g) acquisizione aree o immobili, indennizzi;	
h) spese tecniche relative alla progettazione, alle attività preliminari, ivi compreso l'eventuale monitoraggio di parametri necessari ai fini della progettazione ove pertinente, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze dei servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, all'incentivo di cui all'articolo 45 del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	2.000
i) spese per attività tecnico-amministrative e strumentali connesse alla progettazione, di supporto al RUP qualora si tratti di personale dipendente, di assicurazione dei progettisti qualora dipendenti dell'amministrazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del codice nonché per la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'articolo 42 del codice;	600
l) spese di cui all'articolo 45, commi 6 e 7, del codice;	3.726
m) eventuali spese per commissioni giudicatrici;	
n) spese per pubblicità;	250
o) spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche obbligatorie o specificamente previste dal CSA, di cui all'articolo 116 comma 11, del codice, nonché per l'eventuale monitoraggio successivo alla realizzazione dell'opera, ove prescritto;	
p) spese per collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico e altri eventuali collaudi specialistici;	
q) spese per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, di cui all'articolo 41, comma 4, del codice;	
r) spese per i rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale;	
s) nei casi in cui sono previste, spese per le opere artistiche di cui alla legge 20 luglio 1949, n. 717;	
t) IVA ed eventuali altre imposte.	25.932,19
TOTALE LAVORI	250.000

CUP collegati per affidamenti propedeutici alla progettazione:

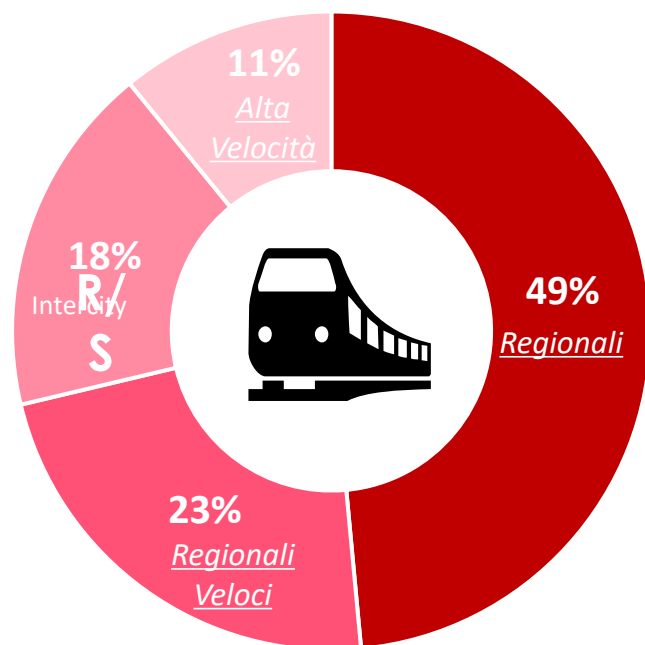
C99I24000250004:

per Affidamento dell'attività di supporto al RUP per la redazione di elaborati grafici e tecnici relativi al progetto Cig: B135ED3859

C99I24000450004: Affidamento diretto del servizio avente ad oggetto la redazione di rilievi topografici e plano-altimetrici e loro restituzioni e grafica Cig: B1B728E0B8

Stazione di Rimini





TRENI GIORNALIERI



2 IMPRESE FERROVIARIE

Offerta ferroviaria 2024 (treni operati almeno 180 giorni)

Relazione	AV	IC	RV	R	Totale
Rimini - Bologna Centrale			1	33	34
Piacenza - Ancona			21		21
Rimini - Ancona			1	15	16
Milano Centrale - Lecce	6	7			13
Imola - Rimini				13	13
Bari Centrale - Milano Centrale	6				6
Pescara - Milano Centrale	4	2			6
Rimini - Ravenna				6	6
Milano Centrale - Ancona	4				4
Venezia Santa Lucia - Lecce	4				4
Bologna Centrale - Lecce		4			4
Pesaro - Rimini				4	4
Rimini - Piacenza			3		3
Milano Centrale - Taranto	2				2
Roma Termini - Ravenna	2				2
Bologna Centrale - Bari Centrale		2			2
Torino Porta Nuova - Lecce		2			2
Bologna Centrale - Ancona			2		2
Pesaro - Piacenza			2		2
Rimini - Milano Centrale			2		2
Cattolica San Giovanni Gabicce - Bologna Centrale				2	2
Rimini - Suzzara				2	2
Milano Porta Garibaldi - Lecce		1			1
Rimini - Milano Porta Garibaldi			1		1
Rimini - Parma			1		1
Genova Brignole - Rimini			1		1
Voghera - Rimini			1		1
Ravenna - Pesaro				1	1
Rimini - San Pietro in Casale				1	1
Ferrara - Rimini				1	1
Totale	28	18	36	78	160

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione

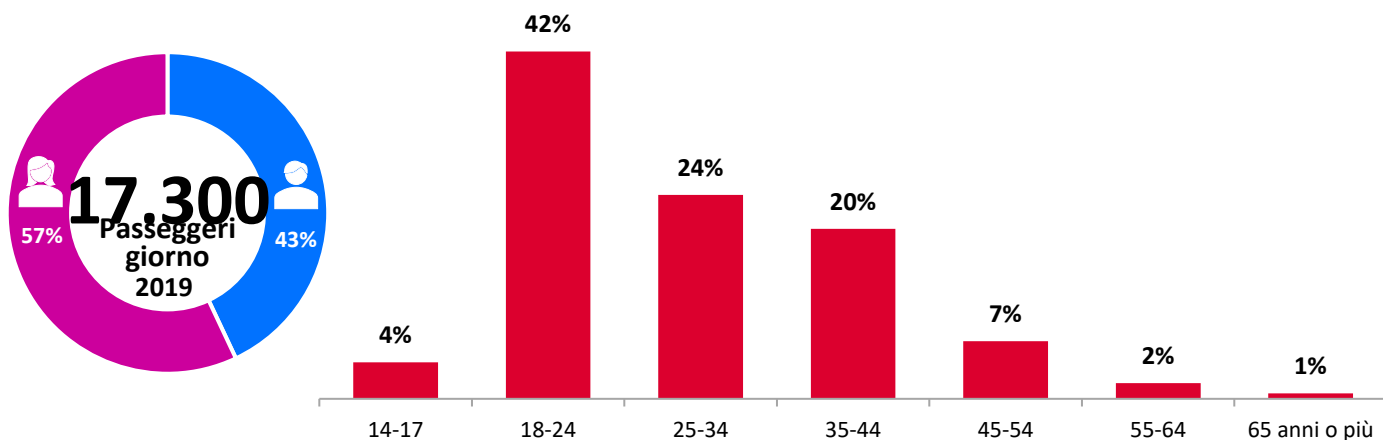
Il profilo dei viaggiatori

Informazioni socio-demografiche e modalità di utilizzo



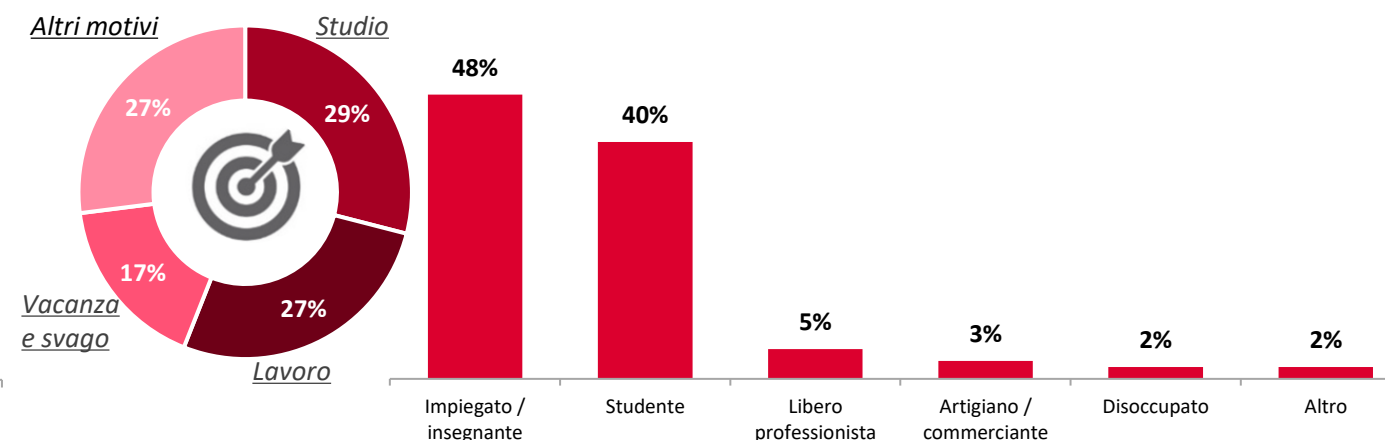
Fonte: Elaborazioni da dati ODM RFI

Genere e fascia d'età



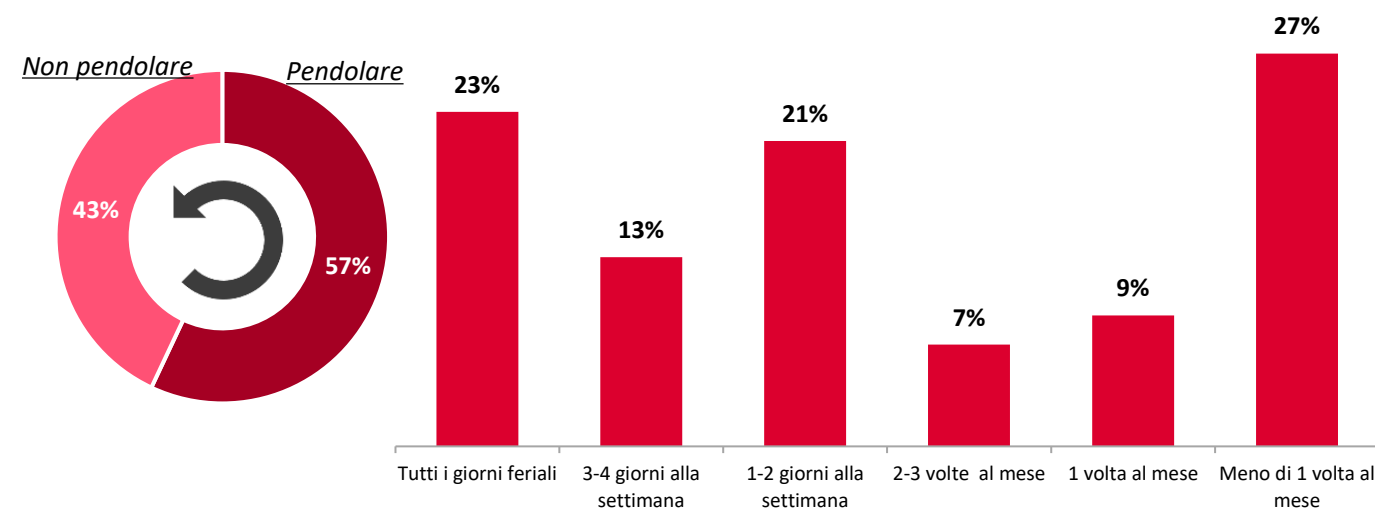
Il 57% dei passeggeri è femmina e il 90% ha meno di 44 anni

Motivo dello spostamento e professione



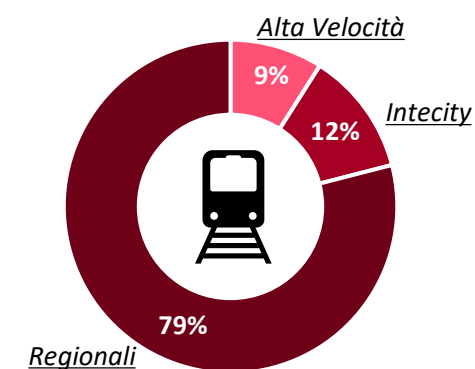
Il 56% dei passeggeri si sposta per studio/lavoro

Frequenza di visita in stazione



Il 57% dei passeggeri è pendolare

Tipologia di treno



Il 78% dei passeggeri ferroviari utilizza i servizi regionali

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione

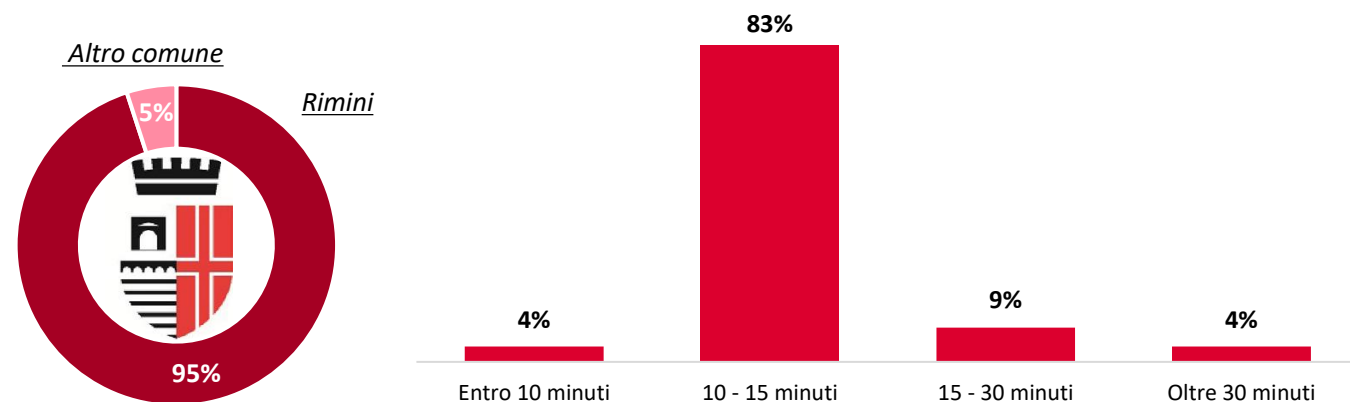
Il profilo dei viaggiatori

Abitudini di viaggio



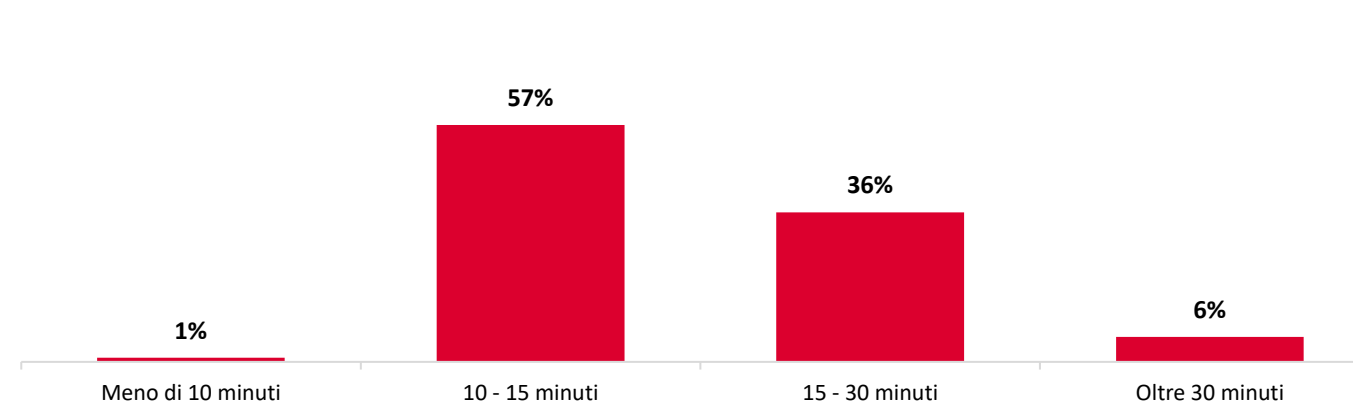
Fonte: Elaborazioni da dati ODM RFI

Provenienza e tempo per raggiungere la stazione



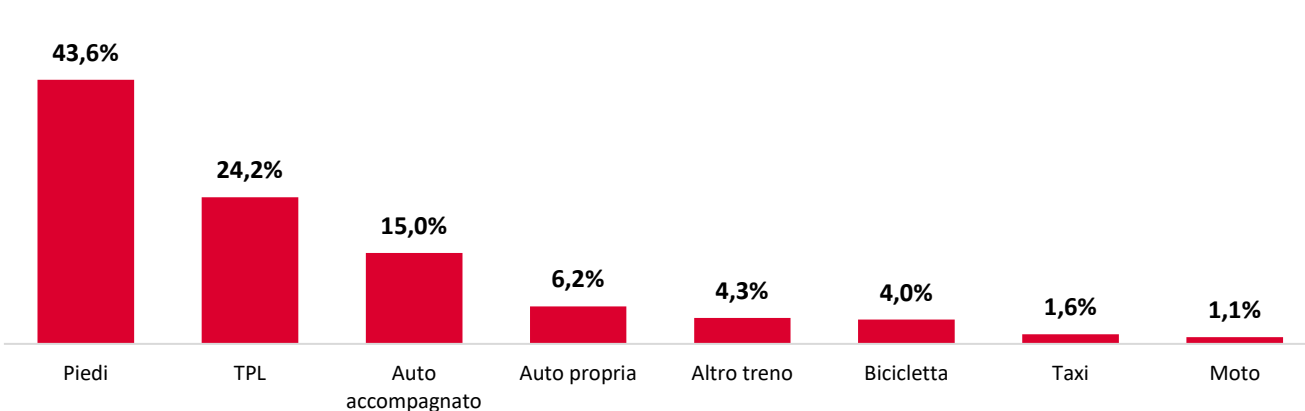
Il 95% dei passeggeri arriva dal Comune di Rimini e l'87% raggiunge la stazione entro 15 minuti

Tempo di permanenza in stazione



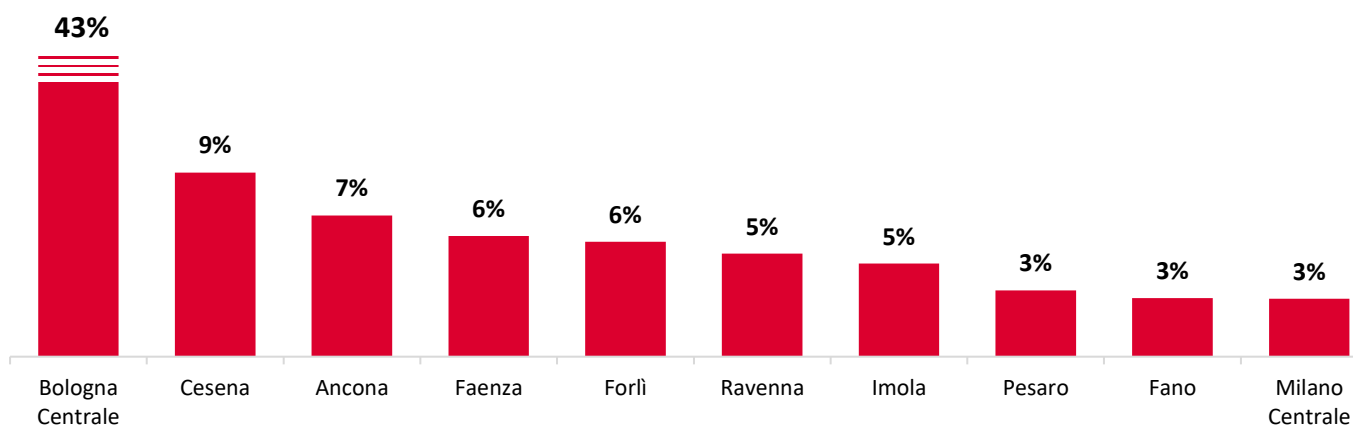
Il 94% dei passeggeri permane in stazione meno di 30 minuti.

Modalità di accesso in stazione



Il 78% dell'utenza accede in stazione con sistemi di mobilità attiva o condivisa

Stazione di destinazione del viaggio ferroviario



Il 43% dei passeggeri viaggia verso Milano

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione

Analisi dello stato di fatto

Servizi intermodali in stazione - Fronte principale

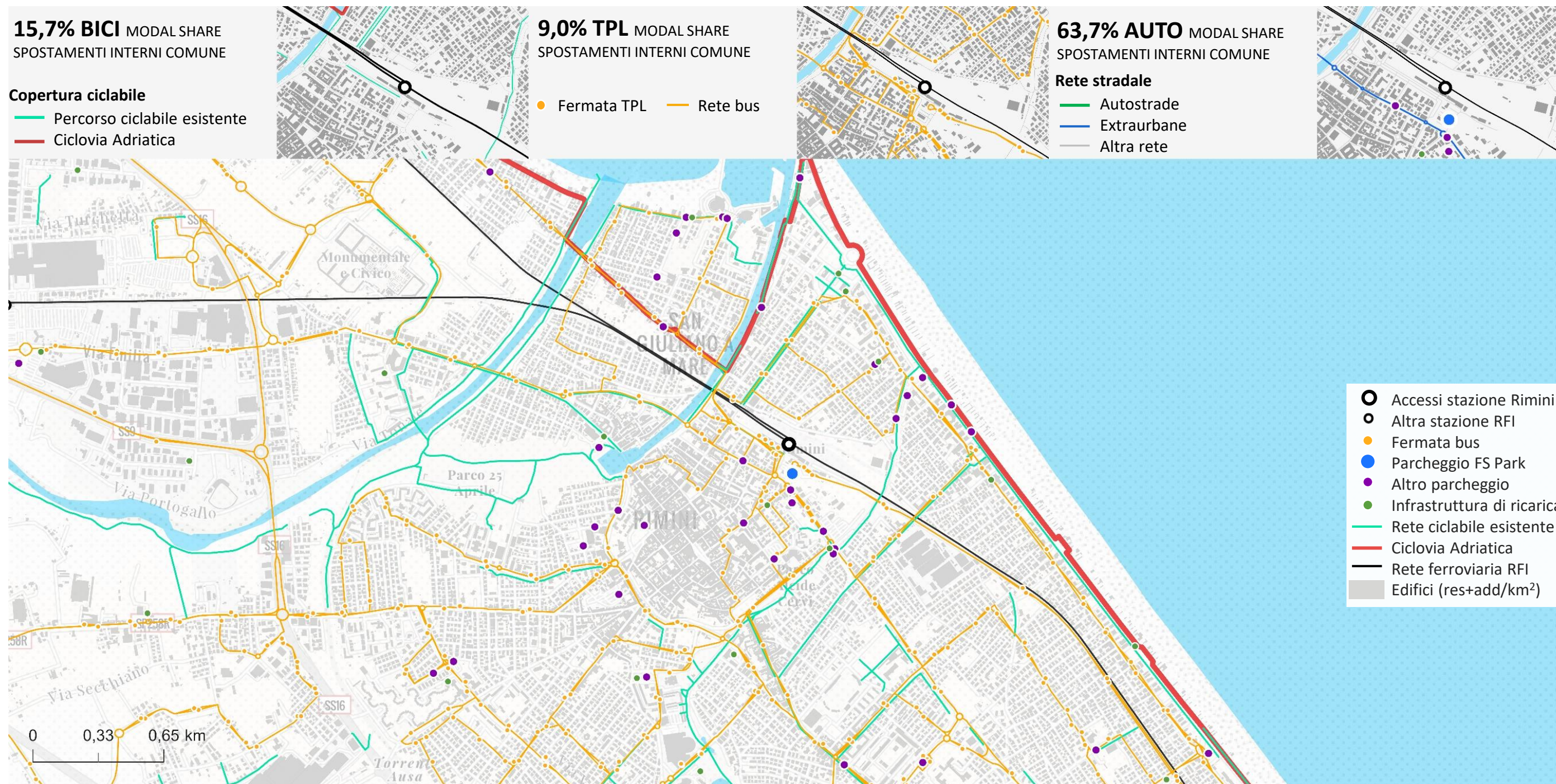


* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione

Analisi dello stato di fatto

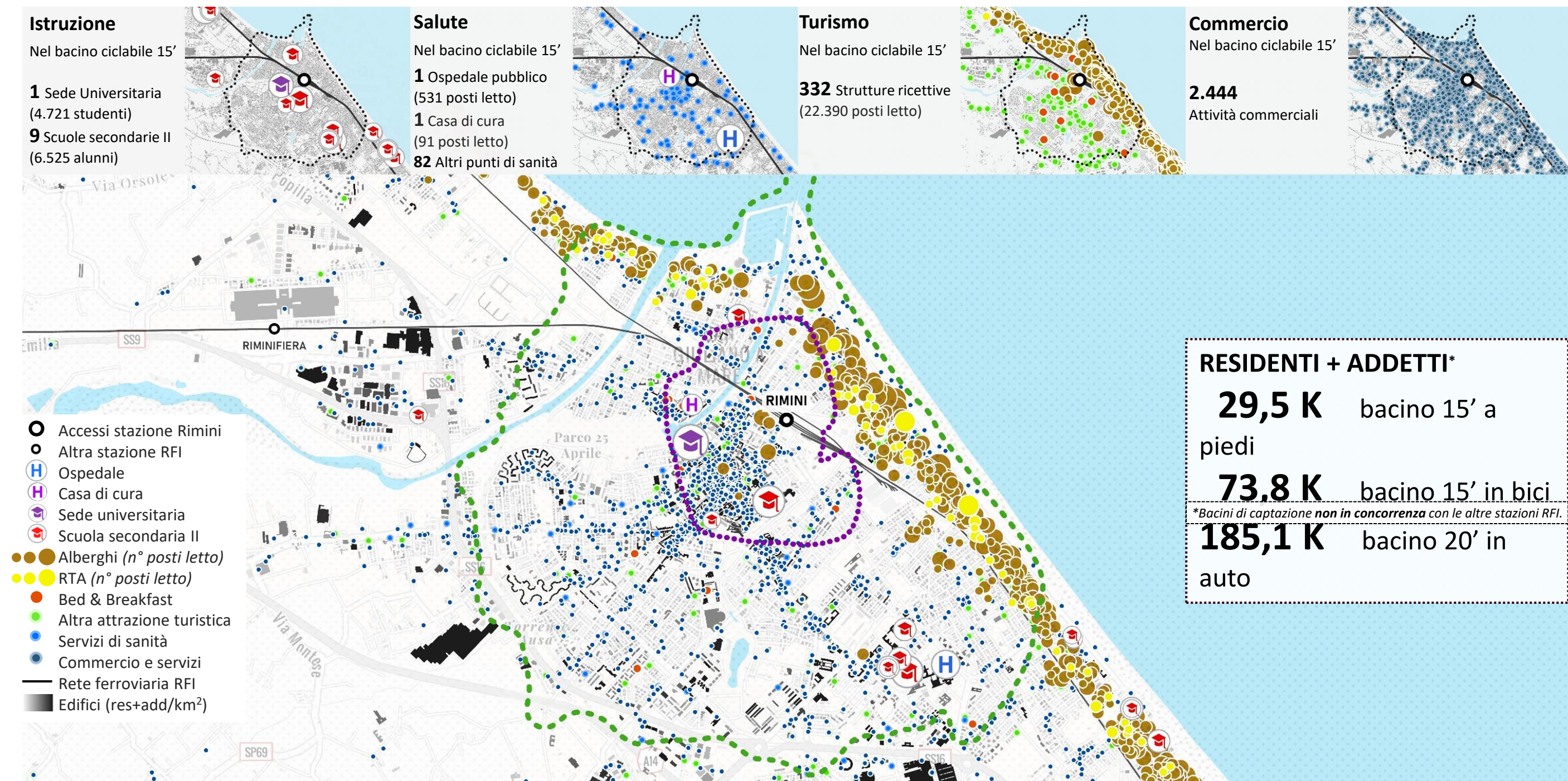


Infrastrutture a servizio della stazione

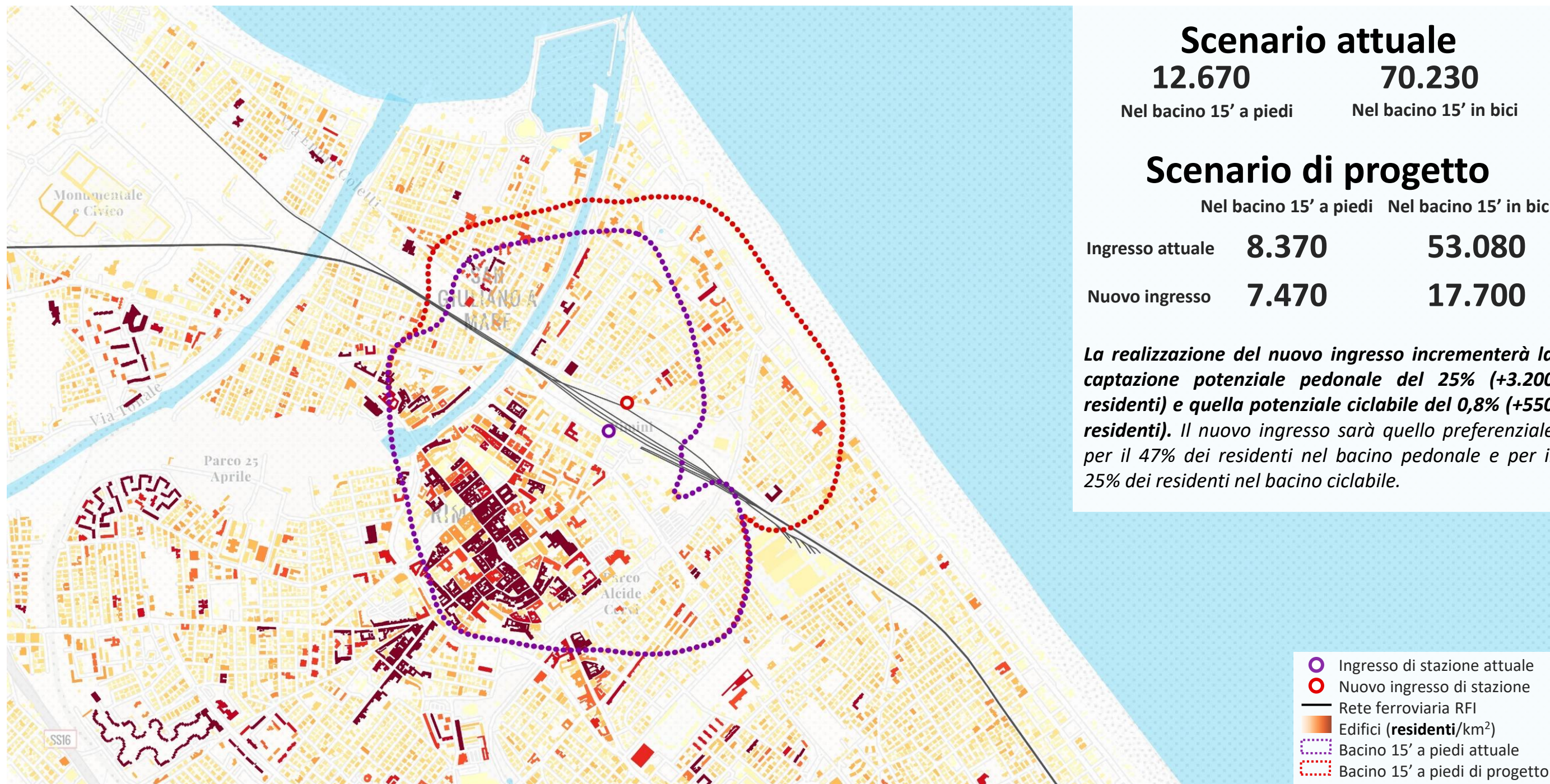


* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione

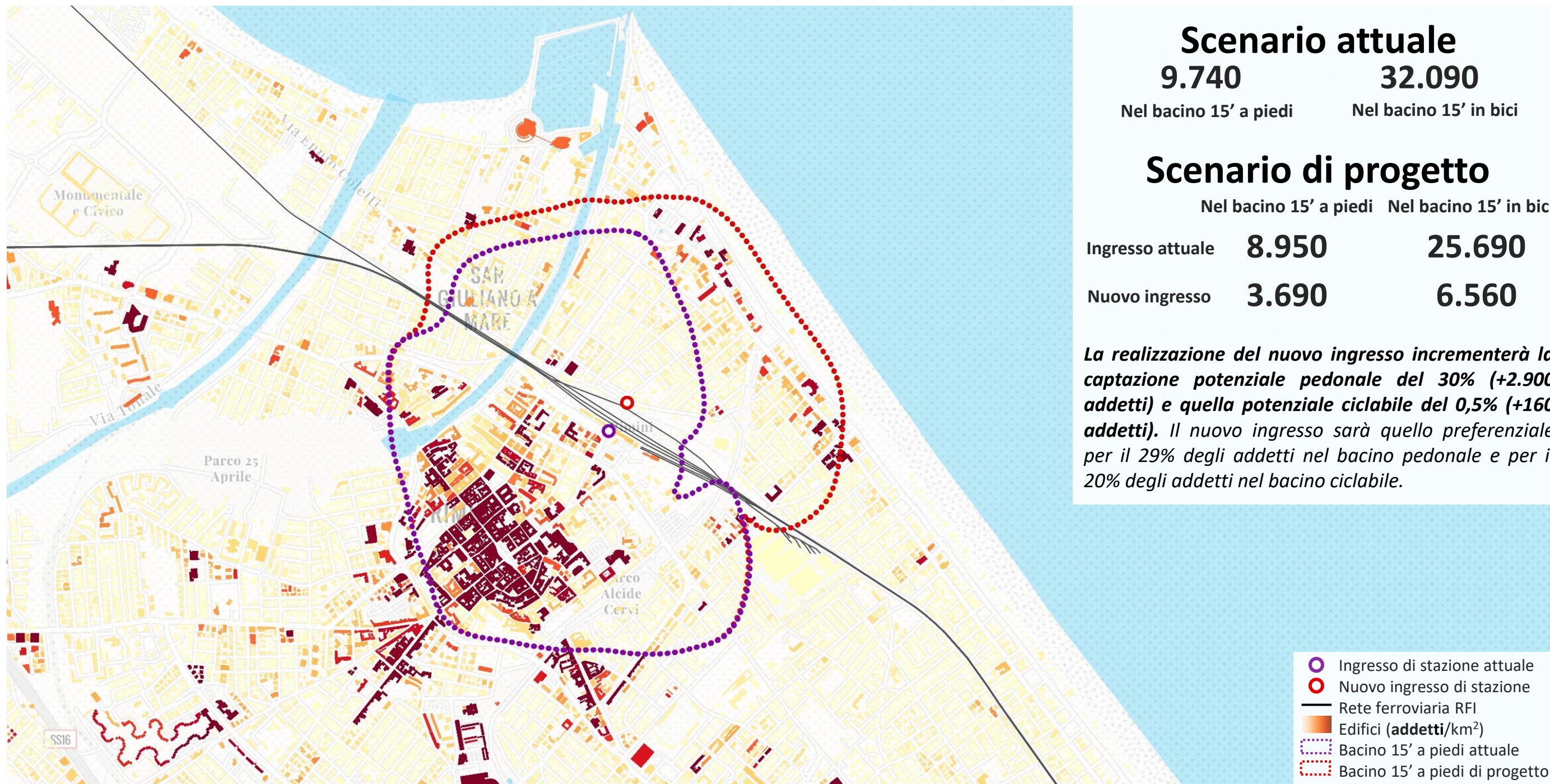
Bacini di captazione 15'



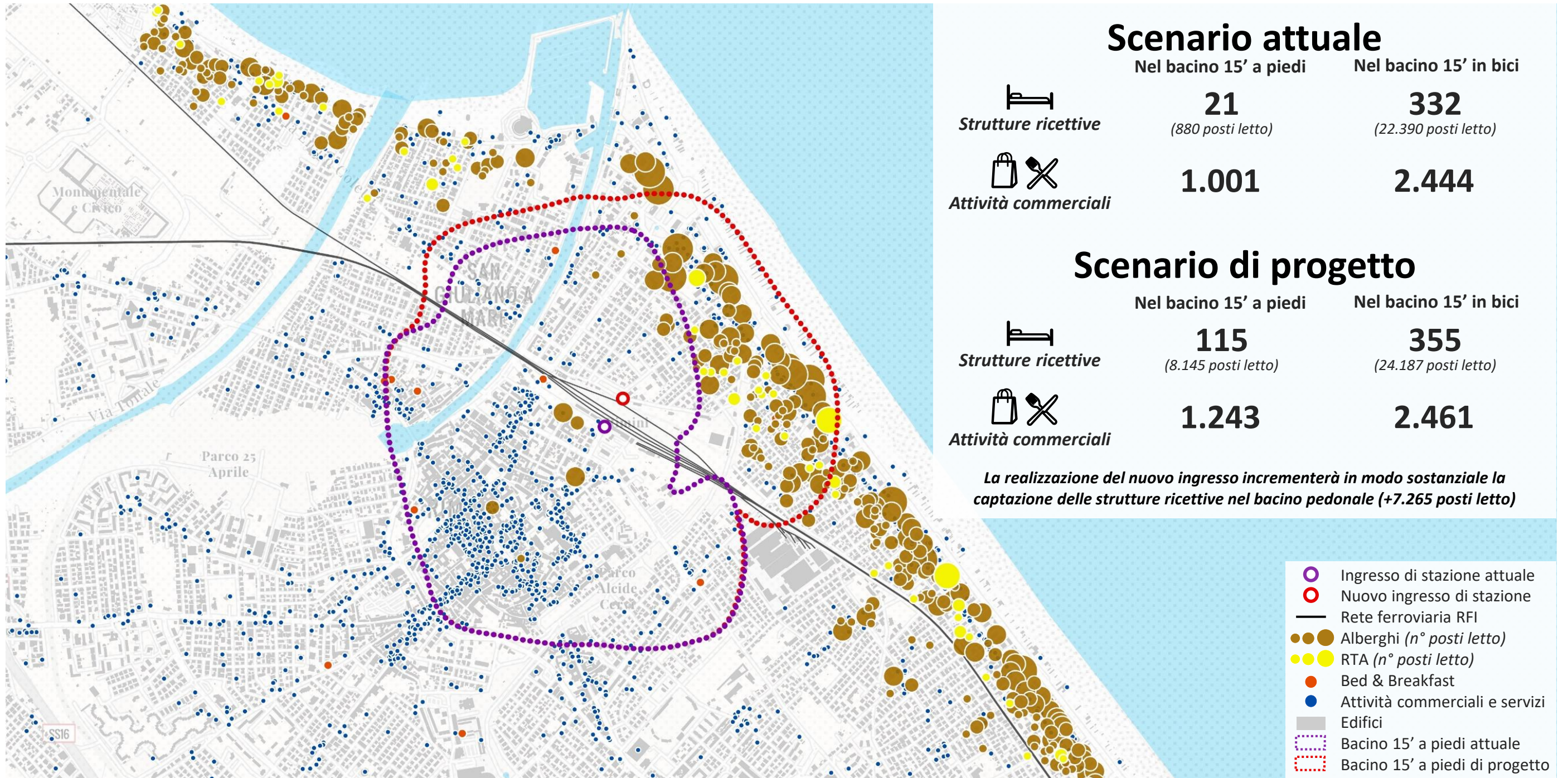
* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione



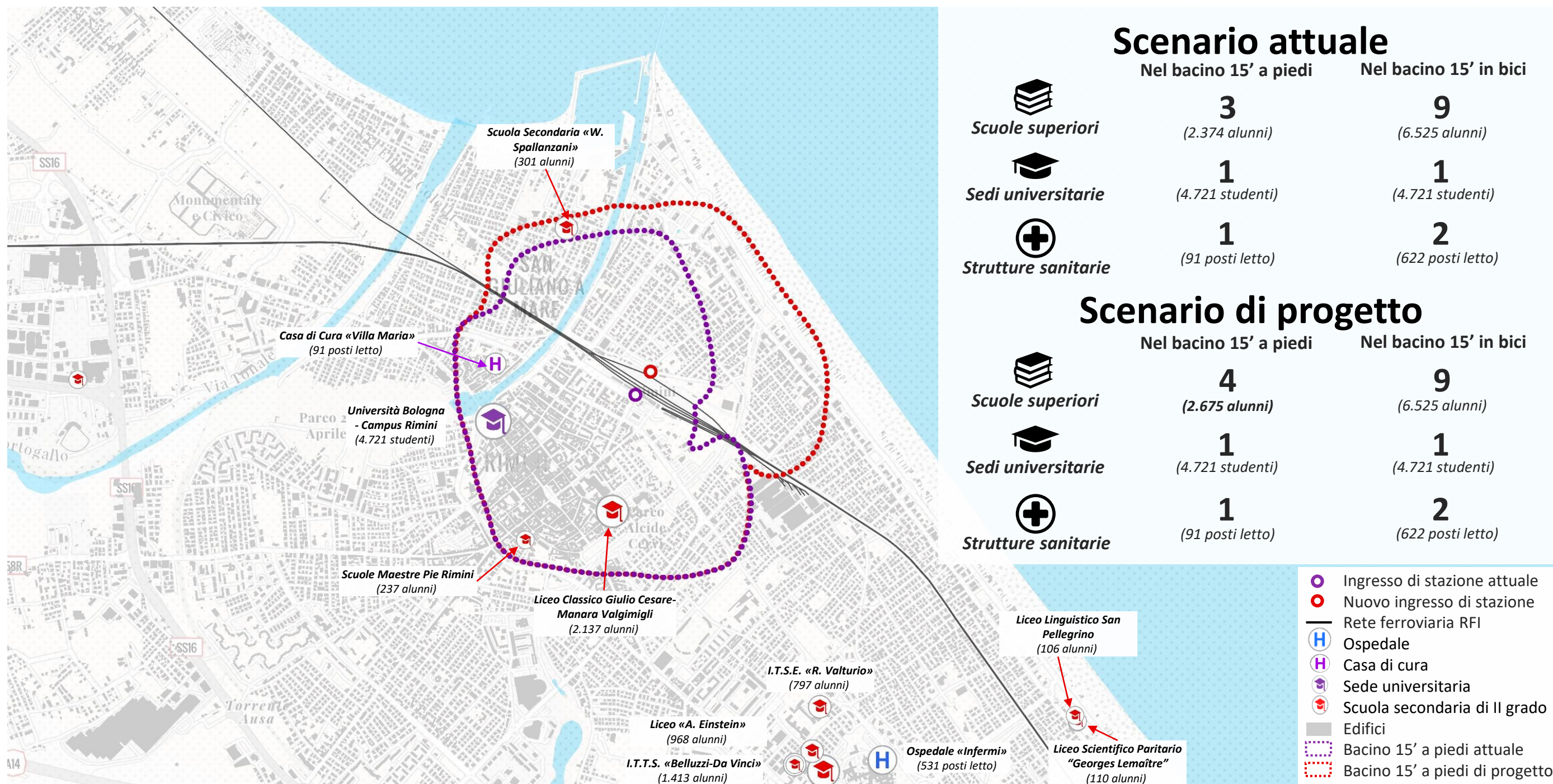
* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione



* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione



* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione



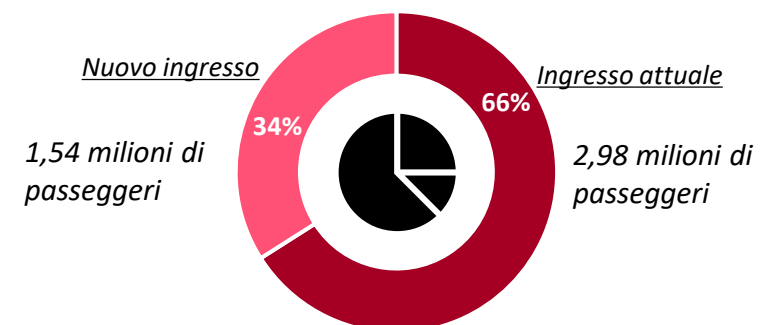
* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/ Servizi Intermodali di Stazione

Analisi di potenzialità

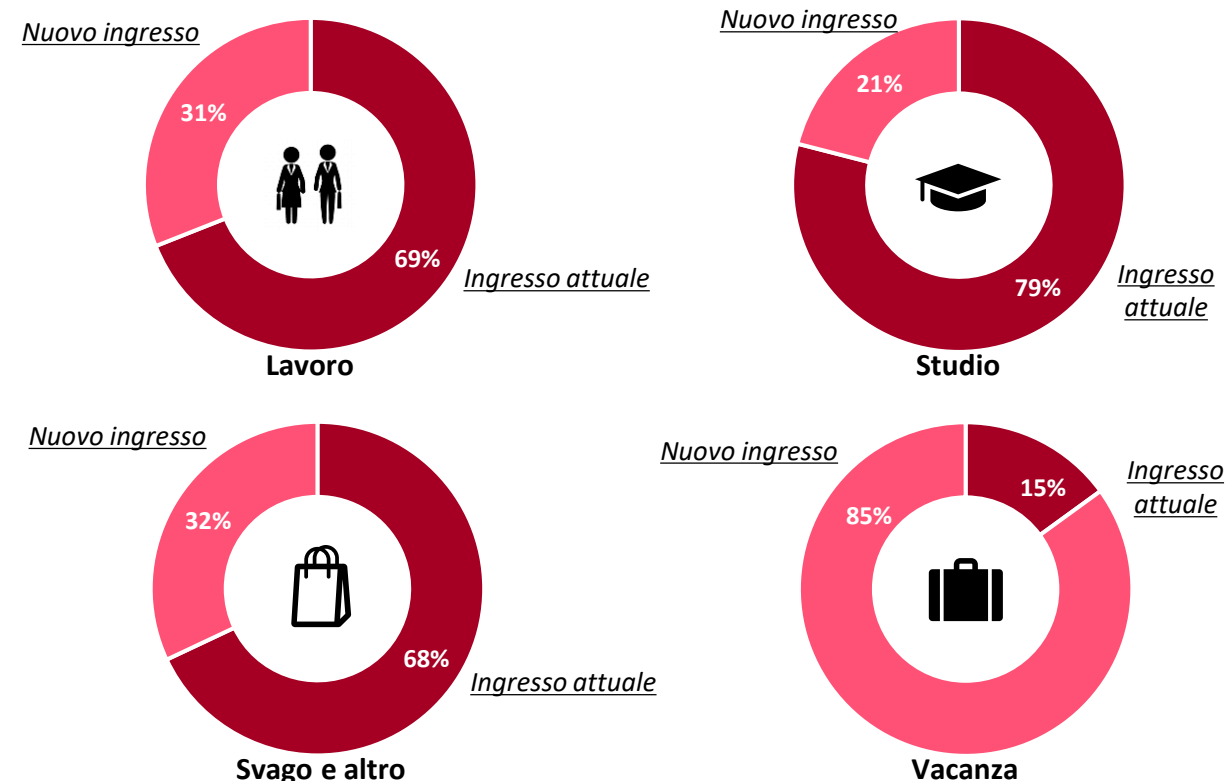
Determinazione della domanda del nuovo accesso di stazione

Per determinare la domanda che il nuovo fronte di stazione capterà dall'attuale fronte di stazione, è stata effettuata una doppia stratificazione della domanda di trasporto complessiva. Il primo stadio riguarda **la direzione dello spostamento**, ovvero se il passeggero è in arrivo o in partenza, mentre il secondo stadio è **la motivazione allo spostamento**. Le quote di domanda determinate, sono state quindi **ripartite sui due fronti di stazione**, in funzione dell'associazione con il punto di destinazione finale interno alle rispettive aree di influenza.

Il nuovo ingresso di stazione, capterà un terzo del volume passeggeri, risultando particolarmente funzionale all'utenza turistica.



RIPARTIZIONE PASSEGGERI COMPLESSIVA



RIPARTIZIONE PASSEGGERI PER MOTIVAZIONE DELLO SPOSTAMENTO

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione

Dotazioni intermodali

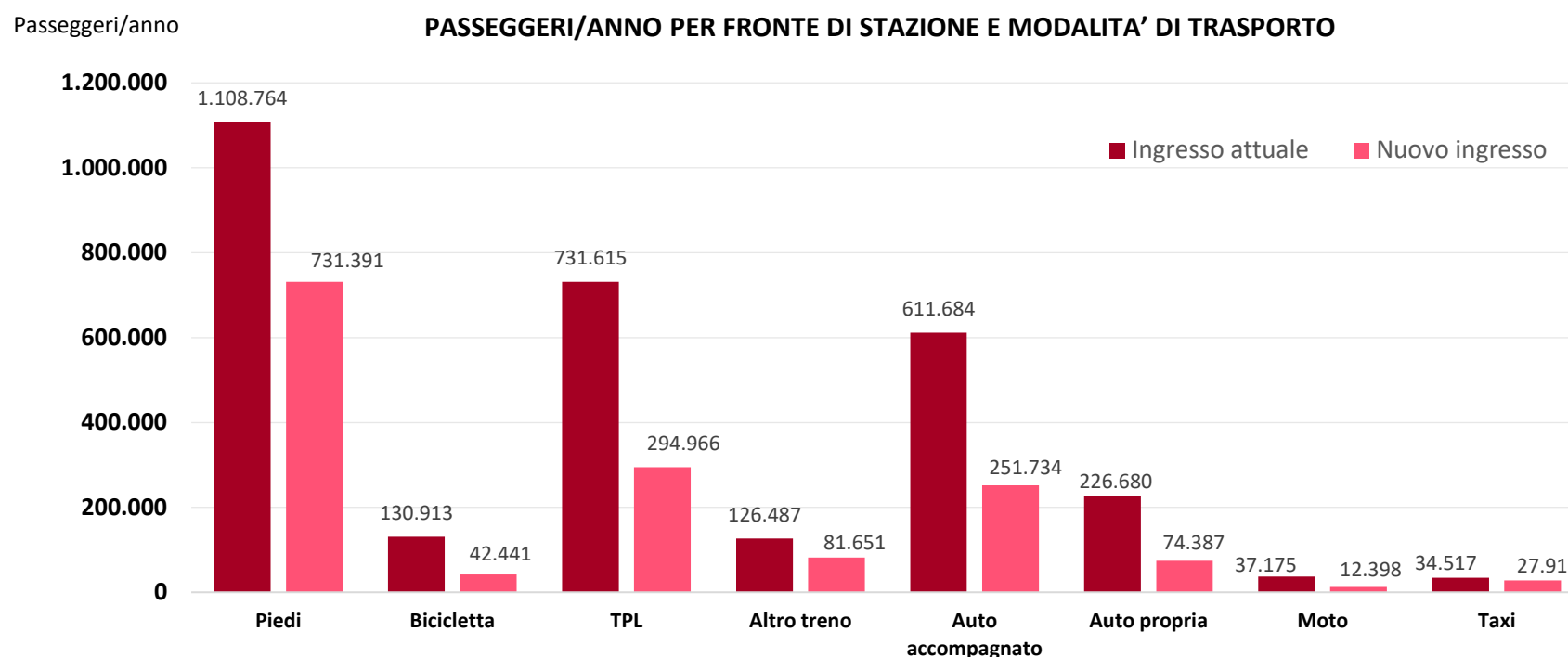
Il modal share per fronte di stazione

Il modal share del nuovo fronte di stazione ha un rapporto tra le diverse modalità di trasporto, analogo a quello che il fronte principale avrà con la domanda residua.

Ogni sistema di trasporto del fronte attuale, potrà potenzialmente beneficiare di un decongestionamento.

Rimane tuttavia da valutare se la totale duplicazione dei servizi sui fronti di stazione sia la scelta migliore, ***in particolare per i parcheggi auto, che risultano già ampiamente presenti sul fronte principale.***

Le dotazioni sul fronte secondario non devono pertanto essere definite in maniera isolata, ma stabilite unitamente al fronte principale considerando entrambi i fronti come unico sistema.



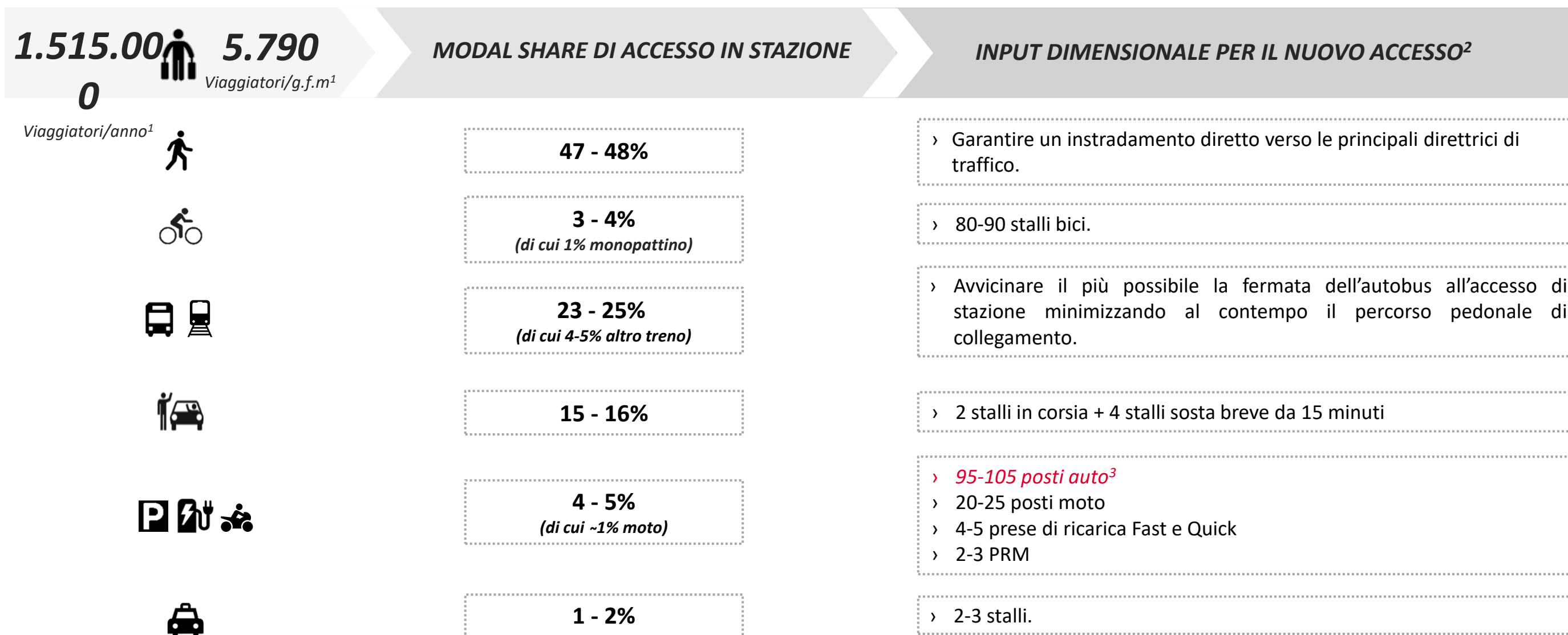
MODAL SHARE DI ACCESSO IN STAZIONE CON IL NUOVO INGRESSO

	Ingresso attuale	Nuovo ingresso
	24%	16%
	3%	1%
	19%	9%
	13%	5%
	6%	2%
	1%	1%

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione

Dotazioni intermodali

Input dimensionali dei servizi intermodali per il nuovo accesso di stazione



Note:

1. La ripartizione del dato di traffico è applicata al volume passeggeri 2019.
2. Gli input dimensionali corrispondono alla **domanda di trasporto che identificherebbe il nuovo ingresso lato mare come accesso preferenziale.**
3. **L'ampia offerta di sosta in prossimità del fronte principale soddisfa il fabbisogno determinato per il fronte secondario;** è quindi preferibile sfruttare l'infrastruttura già esistente evitando che in Piazzale Carso/Viale Monfalcone siano posizionati servizi di lunga sosta.

* Contributo di DSP/PSSS - Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità/Servizi Intermodali di Stazione