Comune di **Rimini**
DIREZIONE LAVORI PUBBLICI E QUALITA' URBANA
SETTORE INFRASTRUTTURE E GRANDE VIABILITA'
DIREZIONE PIANIFICAZIONE E GESTIONE TERRITORIALE

PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE E IL RECUPERO DELLE VOCAZIONI IDENTITARIE DEI LUOGHI DELL'AREA TURISTICA DI RIMINI NORD

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA



STUDIO DI PRE-FATTIBILITA' AMBIENTALE

Pfte-Am-R01

Agosto 2016

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO OPERE PUBBLICHE
Ing. Alberto Dellavalle

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO "Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia."
Arch. Alberto Fattori

PROGETTO:
Gruppo di lavoro del Comune di Rimini:
Geom. Marcello Antolini (opere stradali), **Dott.ssa Elena Favi** (analisi ambientali), **Geom. Cristiano Vitali** (sicurezza), **Arch. Lorenzo Turchi** (studi urbanistici), **Arch. Mariarita Bucci** (variante PRG), **Geom. Daniela Delvecchio** (variante PRG), **Arch. Stefania Bassi** (studio di prefattibilità ambientale), **Arch. Emanuela Donati** (studio di prefattibilità ambientale)

Coordinamento generale e progetto architettonico:
Agenzia Piano Strategico SRL

rimini venture 2027
il piano strategico, *cambia la tua città*

Studio di prefattibilità ambientale
(art.20 D.P.R. 207/2010)

PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE E PER IL RECUPERO DELLE VOCAZIONI IDENTITARIE DEI LUOGHI DELL'AREA TURISTICA DI RIMINI NORD

Il nuovo lungomare Nord
Il nuovo asse viario e il nuovo sottopasso ferroviario
Il parcheggio dell'area mercatale a Torre Pedrera
Il parcheggio in via Foglino

1. Compatibilità e/o conformità del progetto

Il presente studio prende in esame la compatibilità del progetto rispetto ai vincoli, le tutele e le prescrizioni riportati nel PSC e nel PTCP.
Nella sezione "piani territoriali" sono state prese in considerazione le tutele presenti nel PTCP qualora non fossero già presenti nella Tavola dei Vincoli di PSC.
Nella sezione "piani urbanistici" è stata valutata la compatibilità con le previsioni e gli obiettivi di PSC.
Infine al capitolo 2 sono stati presi in considerazione tutti i vincoli, le tutele e le prescrizioni territoriali presenti nella Tavola dei Vincoli e derivanti da piani o norme sovraordinate.

1.1 Compatibilità e/o conformità con i Piani Territoriali

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) colloca tutti gli interventi oggetto del presente studio all'interno del *"Sistema costiero" (Unità di paesaggio della costa)* per i quali è previsto il *"mantenimento e la ricostruzione delle componenti naturali ancora riconoscibili e l'individuazione degli elementi strutturanti del sistema ambientale locale in continuità con l'assetto ambientale dell'entroterra nonché la ridefinizione del sistema insediativo costiero per il quale favorire il decongestionamento e il recupero di aree a verde e per servizi"*.
In particolare per il mantenimento del sistema ambientale, oggetto del presente progetto, valgono i seguenti indirizzi:*(estratto dall'art.1.3 di PTCP)*
- deve essere assicurata la possibilità di accesso alla fascia balneare e favorito il collegamento visuale tra l'entroterra e il mare, l'interruzione della continuità edilizia con elementi naturali, la fruizione di spazi vegetati per le attività per il tempo libero, nel rispetto della conservazione di eventuali elementi naturali relitti o spontaneamente riformatisi;
- nelle operazioni di riordino insediativo devono essere mantenuti i varchi a mare ....e ne deve essere favorito l'ampliamento privilegiando gli sbocchi a mare dei corsi d'acqua, i punti di maggiore rilevanza paesistica e visuale, le aree dove si è ricostituito un ambiente pseudo naturale;
- le strutture per la balneazione e per la vita di spiaggia devono essere organizzate sulla base di progetti complessivi attraverso la redazione degli strumenti urbanistici..... Nell'ambito di tali strumenti è necessario prevedere la razionalizzazione delle strutture esistenti promuovendo operazioni di accorpamento e di arretramento rispetto alla linea della battigia.

Per il riordino del sistema insediativo costiero e per il controllo delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie valgono i seguenti indirizzi:*(estratto dall'art.1.3 di PTCP)*
- le previsioni relative ad attrezzature ed a impianti di interesse sovracomunale devono essere coerenti con gli obiettivi di qualificazione e decongestionamento della fascia costiera e contemplare nuove realizzazioni ove siano direttamente finalizzate a tali obiettivi;
- deve essere perseguito il decongestionamento della fascia costiera favorendo la riqualificazione dei tessuto urbano esistente attraverso interventi di recupero e reperimento al suo interno degli standard per servizi, arredo e realizzazione di parchi urbani.
E' perseguita la pedonalizzazione del lungomare per permettere la continuità fra la spiaggia e l'edificato retrostante. A tal fine il traffico veicolare dovrà essere trasferito su tracciati alternativi arretrati, anche mediante la realizzazione di tratti di viabilità sotterranea, prevista la realizzazione di aree adeguate di parcheggi a raso che comunque salvaguardino la permeabilità dei terreni, o interrati in punti strategici di accesso alla spiaggia e perseguita la specializzazione dei traffici nel rispetto di quanto stabilito dagli articoli 5.6 e 5.7 delle presenti norme. Tali interventi non dovranno comunque impedire il normale deflusso delle acque meteoriche né interferire negativamente con gli equilibri idrici nel sottosuolo.

Si ravvisa la conformità del progetto con gli indirizzi sopra descritti, dettati dal PTCP.

1.2 Compatibilità e/o conformità con i Piani Urbanistici

Il nuovo lungomare Nord

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) individua all'art. 3.2 le "*Linee portanti della valorizzazione ambientale*" tra le cui matrici morfologiche-ambientali portanti vi è la fascia compresa fra l'arenile e la città costruita, da riprogettare in termini ambientali paesaggistici e per la fruizione turistica come "Parco del Mare" nei termini meglio descritti nel Piano Strategico, nel Masterplan Strategico e nella Relazione illustrativa del PSC.
Nella Relazione illustrativa del PSC al capitolo 3 "*Le principali opzioni strutturali dei nuovi strumenti urbanistici*", in riferimento alla qualificazione strategica della città turistica, vi è la rifunzionalizzazione del lungomare e delle aree in fregio.
Il Parco del Mare, così come definito nel Masterplan Strategico, ha l'obiettivo di offrire un nuovo spazio caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche da attività attrattive.

L'art. 5.3 del PSC *"Ambiti urbani consolidati a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T)"* individua tra gli obiettivi da perseguire la qualificazione di tutta la fascia turistica con la realizzazione progressiva, per stralci funzionali, del "Parco del Mare", attraverso progetti specifici volti a realizzare una nuova immagine della città costiera, secondo gli indirizzi forniti dal Masterplan strategico e dagli atti.

Alcune piccole porzioni di aree ricadono inoltre nel Piano dell'Arenile.

La riqualificazione del lungomare Nord risulta in linea con gli indirizzi ed obiettivi del PSC, ferma restando la necessità di rendere conforme il progetto definitivo alle disposizioni previste dal Piano dell'Arenile per le aree interessate.

Il nuovo asse viario e il nuovo sottopasso ferroviario

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) in Tavola 3 prevede la realizzazione del prolungamento di via Diredaua.

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) individua l'area interessata dal progetto in *"Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica";* una piccola porzione di area, relativa al sottopasso ferroviario e alla bretella di collegamento con la viabilità esistente, ricade inoltre in *"Ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali".*
Per entrambi gli ambiti il PSC prevede, tra gli obiettivi da perseguire *"la razionalizzazione della mobilità veicolare attraverso l'allontanamento dei flussi di attraversamento, la gerarchizzazione funzionale della rete stradale, gli interventi rivolti alla sicurezza degli utenti più deboli, la tendenziale riduzione della mobilità a motore nelle strade locali residenziali e nelle strade a valenza commerciale*".

La realizzazione dell'opera risulta in linea con gli obiettivi e le previsioni del PSC.

Il parcheggio dell'area mercatale a Torre Pedrera

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) individua l'area in *"ambiti ad alta vocazione produttiva agricola"* (AVP) per i quali definisce all'art. 5.9 gli obiettivi da perseguire. In particolare assume dal PTCP l'obiettivo di *"tutela e conservazione dei suoli agricoli produttivi, evitandone la compromissione derivante dall'insediamento di attività non di interesse pubblico e non strettamente connesse con la produzione agricola".*

Il PSC detta inoltre tra le direttive al POC, quella di individuare e disciplinare la realizzazione di infrastrutture lineari di rilievo comunale e altre dotazioni.

La realizzazione del parcheggio pubblico risulta in linea con gli obiettivi dati dal PSC.

Il parcheggio in via Foglino

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) individua l'area in *"ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali (AUC U)"* per i quali definisce, tra gli obiettivi da perseguire *"il mantenimento, la qualificazione e, ove occorra, l'integrazione degli attuali livelli dei servizi pubblici".*

Il progetto di riqualificazione del parcheggio di via Foglino risulta conforme al PSC.

2. Norme di tutela ambientale o comunque condizionanti l'intervento

In tutte le aree oggetto di intervento, risulta opportuno provvedere prima dell'inizio dei lavori o di qualsiasi tipo di intervento in genere, anche a carattere esplorativo o strumentale, alla idonea bonifica delle aree in ordine alla presenza di ordigni bellici, da eseguirsi da parte di competente ditta appositamente abilitata.

Il nuovo lungomare Nord

Nella medesima Tav. VIN 1 una piccola porzione dell'area ricade tra le aree soggette a vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/04, art. 142. Dovrà dunque essere valutato, in fase di progettazione definitiva, se tale porzione di area possa rientrare tra le aree soggette ad esclusione dall'applicazione del vincolo, in caso contrario dovrà essere richiesto il parere alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici.

Una piccola porzione di area ricade nelle *"zone di riqualificazione della costa e dell'arenile"* per le quali valgono le disposizioni dell'art. 5.6 di PTCP. In tali aree la nuova edificazione è ammessa solo nelle porzioni più arretrate delle aree connesse all'arenile ed esclusivamente come trasferimento di volumi dai varchi a mare e dalle aree incongrue; nelle zone incongrue non devono essere previsti nuovi parcheggi né nuovi percorsi per mezzi motorizzati né a raso né interrati ed in genere interventi comportanti un aumento complessivo della impermeabilizzazione dei suoli.

L'area ricade inoltre in *"Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica"* per le quali valgono le disposizioni dell'art. 5.7 di PTCP.
Conformemente a quanto stabilito dall'Art. 1.3 le trasformazioni consentite nelle zone di cui al presente articolo devono garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:
- *riduzione della occupazione delle aree;*
- *valorizzazione delle aree libere residue come elementi strategici per la qualificazione del tessuto edificato esistente e per un globale miglioramento della qualità urbana;*
- *diversificazione degli usi e delle funzioni;*
- *realizzazione delle dotazioni territoriali di cui al Capo A-V della LR 20/2000;*
- *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.*

La realizzazione del progetto pubblico dovrà tenere conto di tali condizionamenti.

Una porzione di area a Viserba risulta inoltre interessata da un punto visuale d'interesse lungo la costa, in corrispondenza del quale, ai sensi dell'art. 2.10 delle norme di PSC:

a) *vanno evitati gli interventi che limitino le visuali di interesse paesaggistico. In particolare va evitata l'edificazione di nuovi manufatti edilizi per una fascia di m.40 sul lato a favore di veduta nel caso dei punti visuali, o tutto attorno nel caso dei punti panoramici;*
b) *in sede di POC vanno promossi interventi di valorizzazione dei punti panoramici con particolare riguardo alla realizzazione di attrezzature di supporto quali parcheggi ed aree per la sosta.*
c) *vanno evitate le installazioni pubblicitarie con eccezione delle targhe, dei cartelli e di tutta la segnaletica direzionale e informativa d'interesse storico turistico.*

Nella Tav. VIN 2.2 *"Tutele storiche archeologiche"* del PSC l'area risulta individuata tra le aree a potenzialità archeologica bassa, per le quali è previsto, ai sensi dell'art. 2.12 delle norme di PSC, che prima della realizzazione di infrastrutture o interventi che modifichino sostanzialmente l'assetto del territorio dovrà essere inviata alla Soprintendenza di Bologna, competente per territorio, una comunicazione con allegato il progetto, riportante la localizzazione dell'intervento e i dettagli di sezione relativi alle opere di scavo. La Soprintendenza entro trenta giorni dal ricevimento potrà comunicare eventuale necessità di attivare attività di controllo preventivo.

Nella Tav. VIN 3 una porzione di area è interessata dalla *"zona di tutela delle sorgenti" nelle quali* sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività descritte all'art. 94 del D.Lgs. n.152.

Nella Tav. VIN 4.2 l'area risulta individuata come via di fuga ai fini della protezione civile, senza peraltro determinare vincolo alla progettazione.

L'area risulta infine interessata da linee di media tensione in cavo interrato e risulta attraversata da scoli consorziali.

Dovrà essere acquisita da parte dell'Autorità Doganale specifica autorizzazione per la realizzazione delle opere in prossimità della linea doganale e nel mare territoriale ai sensi dell'articolo 19 del D.Lgs. 08/11/1990 n. 374.

Dovrà inoltre essere richiesta autorizzazione all'Autorità Marittima per l'esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri dal demanio marittimo ai sensi dell'art. 55 del R.D. n.327 del 30 marzo 1942.

Di tali opere e condizionamenti si dovrà tenere conto in fase di progettazione definitiva ed esecutiva.

Il nuovo asse viario e il nuovo sottopasso ferroviario

In Tav. VIN 1 una piccola porzione di area ricade in *"Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica"* per le quali valgono le disposizioni dell'art. 5.7 di PTCP.

La realizzazione del progetto pubblico risulta in linea con gli obiettivi dati dal PTCP.

Nella medesima Tav. VIN 1 una piccola porzione dell'area ricade tra le aree soggette a vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/04, art. 142. Dovrà dunque essere valutato, in fase di progettazione definitiva, se tale porzione di area possa rientrare tra le aree soggette ad esclusione dall'applicazione del vincolo, in caso contrario dovrà essere richiesto il parere alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici.

Nella Tav. VIN 2.2 *"Tutele storiche archeologiche"* del PSC l'area risulta individuata tra le aree a potenzialità archeologica bassa, per le quali è previsto, ai sensi dell'art. 2.12, che prima della realizzazione di infrastrutture o interventi che modifichino sostanzialmente l'assetto del territorio dovrà essere inviata alla Soprintendenza di Bologna, competente per territorio, una comunicazione con allegato il progetto, riportante la localizzazione dell'intervento e i dettagli di sezione relativi alle opere di scavo. La Soprintendenza entro trenta giorni dal ricevimento potrà comunicare eventuale necessità di attivare attività di controllo preventivo.

Nella Tav. VIN 4.2 l'area è interessata dal vincolo di rispetto ferroviario, per il quale risultano vietati gli interventi previsti dagli articoli 49-56 del DPR 753/80.

Nella medesima tavola l'area risulta individuata come via di fuga ai fini della protezione civile, senza peraltro determinare vincolo alla progettazione.

Infine l'area risulta interessata da linee di media tensione in cavo interrato e risulta attraversata da scoli consorziali.

Di tali opere e condizionamenti si dovrà tenere conto in fase di progettazione definitiva ed esecutiva.

Il parcheggio dell'area mercatale a Torre Pedrera

Nelle tavole di PSC l'area non risulta interessata da vincoli di natura ambientale e paesaggistica.

Nella Tav. VIN 2.2 *"Tutele storiche archeologiche"* del PSC l'area risulta individuata tra le aree a potenzialità archeologica bassa, per le quali è previsto, ai sensi dell'art. 2.12 delle norme di PSC, che prima della realizzazione di infrastrutture o interventi che modifichino sostanzialmente l'assetto del territorio dovrà essere inviata alla Soprintendenza di Bologna, competente per territorio, una comunicazione con allegato il progetto, riportante la localizzazione dell'intervento e i dettagli di sezione relativi alle opere di scavo. La Soprintendenza entro trenta giorni dal ricevimento potrà comunicare eventuale necessità di attivare attività di controllo preventivo.

L'area è inoltre assoggettata al vincolo di cui alla tavola VIN 3 *"Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio"* in quanto ricade nelle zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio. In tali aree sono vietati l'insediamento di centri di pericolo e lo svolgimento delle attività di cui all'art. 3.7 c.3 e 4 del PTCP e gli interventi previsti all'art. 2.24 delle norme di PSC.
In particolare sono vietate le seguenti attività: *(estratto dall'art.2.24 di PSC)*

- la dispersione di fanghi ed acque reflue, anche se depurati;
- la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;
- gli scarichi liberi sul suolo e nel sottosuolo di liquidi e di altre sostanze di qualsiasi genere o provenienza con la sola eccezione della distribuzione agronomica del letame e delle sostanze ad uso agrario, nonché dei reflui trattati provenienti da civili abitazioni, o da usi assimilabili, che sono consentiti nei limiti delle relative disposizioni statali e regionali;
- la realizzazione di nuovi allevamenti zootecnici di tipo intensivo;
- l'interramento, l'interruzione o la deviazione delle falde acquifere sotterranee, con particolare riguardo per quelle alimentanti acquedotti per uso idropotabile;

Una piccola porzione dell'area ricade nel vincolo di rispetto stradale riportato in tavola VIN 4.1 *"Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili – fasce di rispetto stradali";* in tali aree risultano vietati gli interventi previsti dall'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 285/1992.

Una piccola porzione di area ricade nel vincolo di rispetto ferroviario riportato in tavola VIN 4.2 *"Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili".* Nelle aree a protezione dei binari risultano vietati gli interventi previsti dagli articoli 49-56 del DPR 753/80.

La progettazione definitiva ed esecutiva dovrà pertanto tener conto di tali vincoli e condizionamenti.

Il parcheggio in via Foglino

Nelle tavole di PSC l'area non risulta interessata da vincoli di natura ambientale e paesaggistica.

Nella Tav. VIN 2.2 *"Tutele storiche archeologiche"* del PSC l'area risulta individuata tra le aree a potenzialità archeologica bassa, per le quali è previsto, ai sensi dell'art. 2.12, che prima della realizzazione di infrastrutture o interventi che modifichino sostanzialmente l'assetto del territorio dovrà essere inviata alla Soprintendenza di Bologna, competente per territorio, una comunicazione con allegato il progetto, riportante la localizzazione dell'intervento e i dettagli di sezione relativi alle opere di scavo. La Soprintendenza entro trenta giorni dal ricevimento potrà comunicare eventuale necessità di attivare attività di controllo preventivo.

Nella Tav. VIN 4.2 l'area è interessata dal vincolo di rispetto ferroviario, per il quale risultano vietati gli interventi previsti dagli articoli 49-56 del DPR 753/80.

Di tali condizionamenti si dovrà tenere conto in fase di progettazione definitiva ed esecutiva.

3. Procedure per attuare l'intervento

Il parcheggio dell'area mercatale a Torre Pedrera - Il nuovo asse viario e il nuovo sottopasso ferroviario

Il progetto risulta conforme alle previsioni del PSC la cui attuazione è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) a cui spetta la programmazione delle opere pubbliche.
Ai sensi dell'art. 41 della L.R. 20/2000, fino alla definitiva approvazione del PSC, del RUE e del POC, i Comuni danno attuazione alle previsioni contenute nei vigenti piani regolatori.
Nel caso specifico, non essendo la previsione delle opere prevista dal Piano Regolatore, è stata attivata una procedura di variante ai sensi dell'art. 36 ter della L.R.20/2000.

Il nuovo lungomare Nord - Il parcheggio in via Foglino

La riqualificazione del lungomare Nord e del parcheggio di via Foglino risultano conformi agli obiettivi ed agli indirizzi del PSC. Per l'attuazione, non essendo ancora approvato il POC, è necessaria la conformità delle opere al PRG. Considerando le caratteristiche degli interventi che risultano interamente localizzati sulla sede stradale esistente e nell'ambito del parcheggio esistente, le opere risultano compatibili con il PRG.

4. Studio sui prevedibili effetti

La realizzazione del Parco del mare Nord avrà un grande impatto sull'immagine della città e garantirà un processo di rivitalizzazione del lungomare grazie alla possibilità di inserire

nuove funzioni in grado di attrarre nuove tipologie di utenti. La parziale pedonalizzazione del lungomare avrà un effetto benefico sulla qualità dell'aria e sulla salubrità ambientale innalzando il livello di benessere e la qualità della vita della popolazione.
Il traffico automobilistico verrà veicolato sull'asse via Diredaua-sottopasso ferroviario Viserba che costituirà l'asse viario di scorrimento in direzione nord e sud lungo il tracciato ferroviario e potrà convogliare sul nuovo parcheggio in area mercatale e sul riqualificato parcheggio di via Foglino in sostituzione dei posti auto eliminati sul lungomare.

5. Ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale

Il lungomare Nord rappresenta un'area strategica per la città, storicamente legata allo sviluppo dell'attività balneare a partire dalla seconda metà del XIX secolo.
Il Parco del mare vuole dar voce agli obiettivi e azioni del Masterplan Strategico inerenti la riqualificazione dell'immagine turistica e di aree identitarie e strategiche.
L'allargamento e prosecuzione dell'asse via Diredaua-sottopasso Viserba e la realizzazione di parcheggi pubblici, tra cui quello da realizzare nell'area del mercato di Viserba e quello da riqualificare in via Foglino, risultano complementari al progetto del Parco del mare, consentendone la parziale pedonalizzazione e compensando l'eliminazione dei posti auto sul lungomare.

6. Misure di compensazione ambientale ed interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico

Il parco del Mare costituisce di per sé un intervento di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico.
L'intervento è caratterizzato da una forte permeabilità visiva e fisica verso mare per recuperare l'identità dei luoghi perduta nel tempo.
Il limite fra la città e il mare viene trattato in modo da enfatizzare l'elemento naturale marino.