



Comune di **Rimini**

Dipartimento del Territorio,  
Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale

PARCO DEL MARE SUD - LA NUOVA STORIA DI RIMINI  
AREA MIRAMARE

STRATEGIA PER LA  
RIGENERAZIONE URBANA



Rev: Settembre 2018

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO  
Ing. Alberto Dellavalle

IL PROGETTISTA  
Ing. Sara Imola

Rimini li, SETTEMBRE 2018



# PARCO DEL MARE SUD – LA NUOVA STORIA DI RIMINI

## AREA MIRAMARE

### STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

#### 0. PREMESSA

Il presente documento illustra la strategia generale dell'Amministrazione Comunale relativa all'attuazione del PARCO DEL MARE SUD – LA NUOVA STORIA DI RIMINI. In considerazione della vastità della strategia di cui sopra, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno circoscrivere l'attenzione all'AREA DI MIRAMARE. La scelta è stata dettata da valutazioni sul degrado e sulla marginalità che caratterizzano l'area allo stato attuale e sulle potenzialità che l'area stessa possiede per un futuro sviluppo, in considerazione del percorso complesso di rigenerazione che è in atto e che:

- parte da un ridisegno del sistema di mobilità (riorganizzazione e fluidificazione della viabilità, miglioramento delle connessioni nei nodi della stazione ferroviaria, delle fermate del Trasporto Rapido Costiero e dell'aeroporto internazionale, pedonalizzazione del lungomare);
- è interessato da un progetto strategico di rigenerazione del lungomare (progetto Parco del Mare Sud);
- è oggetto di una serie di azioni in corso per la riqualificazione di comparti oggetto di degrado, quali ad esempio le ex-colonie.

#### 1. ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

##### Descrizione dell'area allo stato attuale

Il lungomare di Rimini può essere sinteticamente descritto come una grande area a servizio della spiaggia e degli hotel in cui coesistono aree in fregio utilizzate a parcheggio dagli alberghi, una strada lungomare, ovvero un'ampia striscia di asfalto che arriva a 25 m di sezione, suddivisa tra marciapiedi, corsie ciclabili, corsie carrabili e sosta, gli stabilimenti balneari affastellati, il tutto costituisce il paesaggio quotidiano di quella che dovrebbe essere l'area di maggior pregio della Rimini turistica.



*Il lungomare. 22 metri di asfalto*



*2 metri si fronteggiano.....a servizio della spiaggia*

Il modello turistico tradizionale della Riviera ha mostrato nel recente passato un certo calo di attrattività, in particolare sul litorale di Rimini ove, in termini di opere pubbliche, non si è investito sufficientemente nei parchi urbani e nelle pedonalizzazioni degli assi commerciali ed, in termini di operatori turistici, si è perpetuato un assetto di offerta basata principalmente sul buon rapporto qualità/prezzo e sul consolidamento intensivo dei servizi tradizionali (stabilimenti balneari, ristoranti e dancing).



L'area di Miramare, zona periferica di Rimini, presenta un marcato degrado fisico, urbano ed edilizio che denuncia una perdita di competitività delle imprese economiche e turistiche e che si ripercuote sulla struttura sociale. L'area di Rimini sud presenta una marginalità spaziale, una separazione fisica dal centro e dal resto del territorio, data dalla scarsità di collegamenti funzionali e dalla progressiva perdita delle poche centralità urbane presenti.

Il compito dell'Amministrazione è quello di innescare la rigenerazione di tali spazi al fine di renderli di elevata qualità, attrattivi ed a misura di persone.

##### Strumenti urbanistici sovraordinati e sistemi territoriali

Il lungomare di Rimini fa parte del "Sistema costiero" di cui all'art. 12 del Piano Territoriale Paesistico

**Regionale (PTPR)** ed all'art. 1.3 del **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, che dettano i seguenti indirizzi:

- per la riqualificazione dei territori più interessati da processi insediativi antropici deve essere promossa e favorita la ricostituzione di elementi di naturalità;
- le strutture per la balneazione devono essere riorganizzate promuovendo operazioni di accorpamento e di arretramento rispetto alla linea della battigia;
- è favorita la pedonalizzazione del lungomare per permettere la continuità fra la spiaggia e l'edificato retrostante;
- devono essere mantenuti e, ove possibile, ripristinati varchi tra l'entroterra ed il mare;
- il sistema insediativo costiero deve essere ridefinito favorendo il decongestionamento e il recupero di aree a verde e per servizi.

Le aree oggetto di intervento ricadono nelle "Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica".

Per analisi di compatibilità con gli strumenti urbanistici comunali e di settore si rimanda al *paragrafo 4. Fattibilità e governance*.

### **Problematiche ed opportunità offerte**

La fascia di territorio in oggetto, per quanto arredata ed in parte alberata, presenta scarsa qualità urbana e rappresenta il retro allo stesso tempo di due sistemi costieri: le attrezzature dell'arenile e quelle della prima linea delle strutture ricettive della città. L'asse stradale, in passato motore di sviluppo turistico quale asse di localizzazione dell'offerta turistica, oggi rappresenta una frattura fra l'arenile e la fascia urbanizzata ed assume il ruolo di barriera invalicabile a causa del traffico intenso che lo caratterizza e che genera problemi di inquinamento acustico ed atmosferico.

Il degrado di tale spazio è accompagnato dal declino funzionale e di attrattività dello stesso, nonché da problematiche di tipo sociale causate da un uso improprio di tali spazi divenuti marginali. Esempio di tale stato di degrado sono i fenomeni di occupazione abusiva e prostituzione che si verificano quotidianamente nella zona della Colonia Bolognese, divenuta punto di riferimento per 'traffici' omosessuali e tetto sicuro per sbandati e senza dimora.

Questa parte di litorale dispone della porzione più bella e più ampia di arenile e dell'apparato alberghiero più denso. In particolare l'area di Miramare ha una storica vocazione ai temi del benessere (si cita la presenza delle colonie storiche e del talassoterapico) ed è caratterizzata da alta vocazione turistica come dimostra l'elevato numero di esercizi alberghieri e pubblici esercizi presenti.

Tale patrimonio, pubblico e privato, costituisce una forte opportunità di sviluppo, se riadattato verso più adeguati livelli di qualità urbana, territoriale, socio-economica e ambientale per dare risposta al mutamento delle esigenze di turisti e residenti.

### **Relazioni con il contesto urbano: accessibilità e connessioni**

La fascia costiera ha seguito un proprio sviluppo caratterizzato da una urbanizzazione compatta e da una maglia viaria abbastanza fitta, poggiata su pochi assi viari portanti che a sud del Porto Canale sono costituiti dal lungomare (regolato a senso unico di marcia in direzione nord) e dai viali delle Regine (regolati prevalentemente a senso unico di marcia in direzione sud). Mediante i punti di attraversamento ferroviari tali assi viari sono connessi al nucleo storico ed agli altri quartieri dell'entroterra. Il traffico di attraversamento della città da nord a sud viene sopportato, oltre che dal lungomare, dal 'viale mediano' urbano costituito da via Roma – via Diredaia e da altri assi più a monte tra i quali la SS16.

La rete del Trasporto Pubblico Locale è stata implementata con la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero (TRC), affiancato al tracciato ferroviario. Le fermate del TRC, strategicamente collocate in corrispondenza delle più importanti di queste intersezioni, rappresentano le porte di accesso al mare.

Relativamente alla mobilità sostenibile il Comune di Rimini sta realizzando la bicipolitana, finalizzata a favorire gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola e per il tempo libero per mezzo di una rete di itinerari ciclabili interconnessi. La bicipolitana comprende l'Anello Verde, una circonvallazione interamente ciclabile che connette poli attrattori, luoghi storici e luoghi di consolidata frequentazione urbana, tra cui il lungomare.

In tale contesto si richiama il progetto, candidato nell'ambito del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 dell'Asse tematico E – altri interventi. D.G.R. n. 821 del 01/06/2018, che riguarda il potenziamento della rete ciclo-pedonale lungo via Roma, via Ugo Bassi e via Settembrini, il cui tracciato rappresenta un'importante arteria ciclabile che entra in connessione con percorsi ciclabili esistenti e di progetto con direzione mare, centro città e periferia.

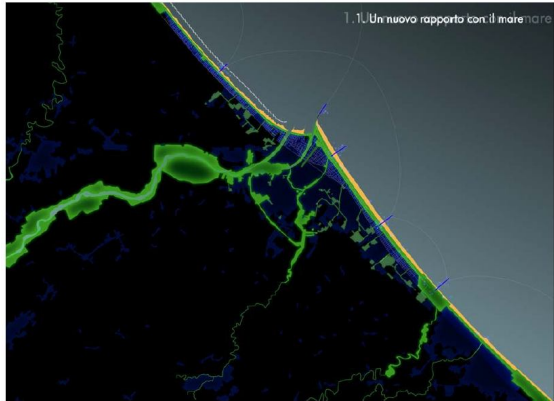
Le immagini riportate all'allegato *Inquadramento, strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, accessibilità e connessioni* raffigurano lo stato di fatto e schemi di progetto.

L'area di Miramare rappresenta un'area strategica collegata da ferrovia, aeroporto, TRC, bicipolitana.

## 2. PIANO DI AZIONE OBIETTIVI E INDICATORI

### Obiettivi strategici

Il **Parco del Mare** vuole dare voce agli obiettivi del **Piano Strategico di Rimini e del suo territorio**, documento programmatico di visione e azioni future presentato da circa 55 associazioni territoriali ed approvato con Del. C.C. n. 52 del 13/05/10 (oltreché dal Consiglio Provinciale, dalla Camera di Commercio di Rimini e dalla Fondazione della Cassa di Risparmio di Rimini) che ha delineato gli obiettivi/assi strategici per lo sviluppo dell'intero territorio comunale suddividendoli in cinque grandi ambiti di intervento, uno dei quali è relativo ad **UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE**. Quest'ambito prevede una serie di azioni, le cui principali sono proprio l'eliminazione degli scarichi inquinanti (perseguita attraverso il Piano di Salvaguardia della Balneazione Ottimizzato - PSBO) e la realizzazione del Parco del Mare:



*un "Parco Urbano attrezzato tra la ferrovia ed i primi 500 m di mare, che contenga funzioni e servizi; il lungomare, anche grazie alla sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, diverrà così una nuova "Agorà" cittadina, dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all'incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni all'aperto". "In virtù della sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, si presenta quale nuovo scenario per l'incontro tra la città e il mare e non più come una barriera invalicabile a causa del traffico intenso che finora lo ha caratterizzato".*

L'obiettivo è quello di soddisfare le esigenze degli utenti, riqualificando tutto il fronte mare tramite la riorganizzazione delle attività turistico-ricettive in un'area verde attrezzata, di alto livello quantitativo e qualitativo. Il tema del rapporto con il mare è occasione per ripensare la fascia urbana compresa tra la ferrovia e la linea di costa. Il concetto di 'sea wellness', definisce un'offerta turistica innovativa che integra le classiche risorse balneari con le risposte alle nuove domande di benessere, mettendo in gioco la salubrità dell'intero territorio, le qualità paesaggistiche dell'entroterra, le risorse eno-gastronomiche locali, ecc..



Architettura di sistema PSBO

Con un approccio integrato, la trasformazione del "sopra" segue la trasformazione del "sotto" attuata mediante il Piano di Salvaguardia della Balneazione Ottimizzato (PSBO), piano di interventi strutturali sulla rete fognaria di Rimini che ha lo scopo prioritario di ridurre il numero e la frequenza degli scarichi di acque reflue diluite in mare, in concomitanza con gli eventi pluviometrici che generano deflussi non compatibili con la capacità di trasporto del sistema fognario.

La trasformazione è accompagnata dalla riduzione della pressione del sistema insediativo ottenuta mediante una rete di mobilità sostenibile su tutta la fascia litoranea con conseguente spostamento a monte della circolazione veicolare e ricollocazione della sosta.

Ulteriore elemento di energia e innovazione al progetto è l'introduzione degli attrattori culturali che contribuiscono a qualificare e diversificare l'offerta. La localizzazione di nuove funzioni di pregio prevede il riutilizzo di grandi contenitori, quali ad esempio le colonie, o la realizzazione di nuovi spazi in risposta a precise esigenze.

Considerata la natura innovativa ed orientata al futuro, il progetto "Parco del Mare" includerà anche una serie di interventi rientranti nella "Dimensione Digitale" e costituirà il volano per una modernizzazione e rilancio dell'invecchiato apparato alberghiero e per la riqualificazione dell'arenile.

Seguendo tali linee strategiche, con Del. G.C. n. 484 del 22/12/2015 è stato approvato lo **Studio di Fattibilità** relativo agli **"Interventi per la riqualificazione del lungomare sud in attuazione al progetto del Parco del Mare"** il cui rendering è riportato all'allegato *Obiettivi strategici e Linee di indirizzo progettuali*.

Relativamente all'area di Miramare l'Amministrazione mira a dare risposta ai bisogni precedentemente evidenziati:



- contrasto al degrado, in tutto il quartiere esteso anche alla zona delle colonie;
- miglioramento della qualità dello spazio pubblico;
- recupero di socialità e invito alla fruizione dello spazio pubblico per condividere momenti all'aperto e svolgere attività in forma singola o collettiva;
- miglioramento delle connessioni con il resto della città;
- miglioramento della qualità del tessuto privato sia residenziale che turistico.

**Strumenti per l'attuazione della strategia e soggetti coinvolti**

Dal punto di vista del processo, l'attuazione del Parco del Mare Sud allude e prefigura quanto proposto dalla nuova legge urbanistica (LR 24/2017), sia per gli aspetti della sostenibilità urbana ed ambientale sia per quanto riguarda le modalità di messa in opera delle trasformazioni legittimate dal piano, mediante gli Accordi Operativi, pur consentendo l'adozione di atti negoziali previsti dalla legislazione previgente (LR 20/2000), qualora già avviati prima dell'entrata in vigore della nuova legge.



L'Amministrazione Comunale ha avviato processi di confronto pubblico-privati ed ha raccolto manifestazioni di interesse conformemente agli indirizzi generali delineati con Del. C.C. n. 72 del 05/08/2015 ed alle linee guida approvate con Del. C.C. n. 296 del 08/09/2015.

L'avviso ha aperto la possibilità, a tutti i soggetti privati, di presentare proposte progettuali. In esito a tale richiesta sono pervenute 155 proposte da parte di 367 proponenti.

Preliminarmente alle sottoscrizioni degli Accordi con i privati di cui all'art. 18 della LR 20/2000 ed all'attivazione delle **procedure di variante alla strumentazione urbanistica** vigente attraverso l'Accordo di programma (art. 40 della LR 20/2000), verrà promosso tra il Comune di Rimini, la Provincia e la Regione un **"Accordo territoriale"** quadro, ai sensi dell'articolo 58 della LR 24/2017 al fine di coordinare e concordare gli obiettivi e le scelte strategiche del Parco del Mare, che potrà coinvolgere tutta la fascia costiera ricadente nel territorio comunale da Torre Pedrera a Miramare.

Il "Parco del Mare Sud" si comporrà dei "campi di intervento" privati e dell'opera pubblica che assicurerà la funzionalità all'intervento (continuità dei percorsi e delle infrastrutture).

**Punti di forza e debolezza degli strumenti per l'attuazione della strategia**

L'attuazione della strategia mediante attivazione di una maggior partecipazione dei cittadini e delle imprese, che secondo quanto sopra descritto assumono il ruolo di diretti realizzatori di alcuni degli interventi ed azioni, se da un lato costituisce un punto di forza della strategia stessa dal momento che consente una più attenta individuazione delle esigenze e di conseguenza dell'offerta di servizi, dall'altro costituisce anche un rischio in quanto i procedimenti urbanistici, autorizzativi e la stessa realizzazione delle opere vengono resi più complessi dalla necessità di interazione di soggetti diversi, che dovranno agire in maniera coordinata sia dal punto di vista spaziale che temporale.

**Impatti attesi**

Al fine della valutazione degli impatti si considerano i seguenti settori di riferimento:

- settore socio-economico (consolidamento e qualificazione delle attività presenti, in particolare nella filiera turistica "estesa", innesco di nuove attività, occupazione diretta e nell'indotto);
- settore territoriale (promozione della qualità della vita, qualificazione dei servizi e dell'immagine urbana, incremento della competitività del sistema);
- settore ambientale (promozione della qualità dell'ambiente: aria, acqua, rumore, ...).

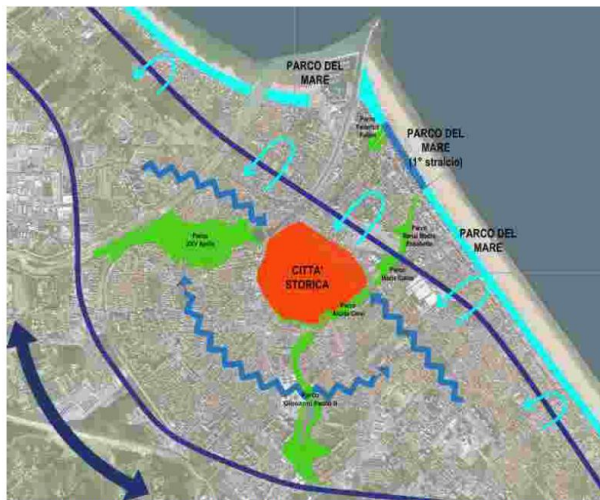
Con particolare riferimento all'area di Miramare gli effetti attesi, relativi ai settori sopra individuati, sono:

- l'esaltazione della vocazione turistica, termale e del benessere tramite il progetto Parco del mare e le azioni volte alla riqualificazione delle colonie;
- la rigenerazione della città pubblica tramite la pedonalizzazione del lungomare e la ricucitura tra il lungomare, la parte a monte della ferrovia ed il resto della città;
- la rigenerazione in chiave sostenibile con attenzione alle tematiche ambientali tra cui verde, isole di calore, ingressione marina, tutela delle specie animali, ecc.



L'Amministrazione Comunale ha in corso approfondimenti sui temi della valutazione di sostenibilità ambientale nell'ambito della VAS/VALSAT del Parco del Mare. Ciò premesso, si riporta una sintesi delle analisi e valutazioni degli impatti attesi sulle diverse matrici relative ai settori sopra indicati.

## SISTEMA AMBIENTALE TRAFFICO E SOSTA



PUMS – Linee di indirizzo

L'Amministrazione Comunale ha approvato in data 31/05/2016 le Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

L'attuazione della strategia per il “Parco del Mare Sud” prevede l'arretramento generalizzato del traffico veicolare privato e commerciale per dare priorità nella fascia litorale alla mobilità sostenibile.

La fascia fra il mare e la ferrovia risulta così dedicata prioritariamente alla mobilità pedonale e ciclistica, e al trasporto pubblico, con il traffico veicolare limitato agli accessi alle proprietà e alle strutture ricettive.

Il viale delle Regine perderà l'attuale ruolo di asse stradale di transito, per assumere quello di luogo urbano di qualità. Fondamentale risulta la qualità delle direttrici di penetrazione, che realizzano una circolazione “a stanze” di accesso alla fascia a mare.

## QUALITA' DELL'ARIA



Mapa concentrazione di Nox (stato attuale con brezza di mare)  
elaborazione OIKOS Ricerche SRL

Per quanto la realizzazione del progetto del Parco del Mare Sud interessi un'area estesa, la ricaduta sulla qualità dell'aria sull'intera area urbana avrà impatti limitati in quanto si interviene solo su una parte del territorio urbano. L'area però è parte di un territorio a maggiore sensibilità in quanto ad elevata frequentazione e con elevati tempi di permanenza all'aperto legati all'utilizzo sia della spiaggia che del Lungomare con i suoi locali all'aperto.

Al tempo stesso la pedonalizzazione del lungomare ha come obiettivo anche l'innescarsi di un cambiamento culturale e di abitudini delle persone, indicando nel tempo ad un aumento duraturo di coloro che si muovono con mezzi di trasporto sostenibile (bici, piedi, bus, ecc.)

## RUMORE



Mapa acustica ante operam LDEN (fonte “Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Rimini - Aggiornamento 2017”)

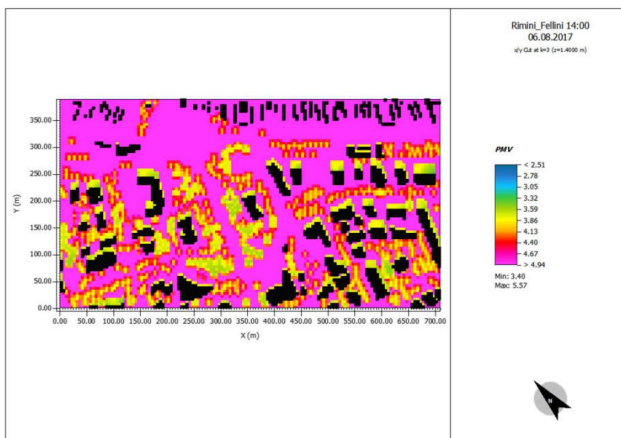
Il Comune dispone della “Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Rimini - Aggiornamento 2017”, approvata con Del.G.C. n.224 del 17/08/2017, nonché del Piano d'Azione, approvato con Del. G.C. n. 321 del 29/09/2015, il cui aggiornamento 2018 è in fase di pubblicazione.

La chiusura al traffico del Lungomare determinerà ovviamente la riduzione dei livelli di rumore presenti al bordo stradale.

Rispetto allo stato ante operam è stato stimato che i livelli di rumore post operam, in corrispondenza degli edifici residenziali e della pista ciclabile e delle aree riservate ai pedoni siano inferiori di 10 dBA.

## DISAGIO BIOCLIMATICO E ISOLA DI CALORE

Con la definizione di “disagio bioclimatico” si intende l’insieme di condizioni meteorologiche che determinano un’alterazione degli equilibri del sistema di termoregolazione corporea.



*Predicted mean value (PMV) stato attuale (fonte “Studio del microclima locale”, CNR-IBIMET Bologna)*

La realizzazione del Parco del Mare non ha ovviamente la forza per incidere sul contenimento dell’effetto isola di calore all’intera scala urbana, ma produrrà invece importanti effetti positivi alla scala locale.

La dotazione di aree verdi, con inserimento di vegetazione arborea in grado di creare zone ombreggiate, aggiunto all’accorpamento delle strutture sull’arenile che incrementa i “corridoi” di scambio tra brezza marina e brezza di terra genera un effetto positivo in termini di comfort climatico: mitigando la temperatura diurna nella fascia lungomare e diminuendo il calore sensibile nelle ore notturne, con un generale raffrescamento dell’aria che ha ricadute positive sul benessere delle persone.

## PERMEABILITÀ DEL SUOLO e RISPARMIO DELLA RISORSA IDRICA

L’eliminazione della pavimentazione in asfalto e l’incremento delle aree permeabili generano ricadute positive sul sistema fognario. Il suolo permeabile, infatti, è in grado di assorbire le precipitazioni limitando l’afflusso immediato alla rete fognaria di significativi volumi d’acqua che la fognatura difficilmente riesce a smaltire.

Un’ulteriore ricaduta ambientale positiva deriva dall’utilizzo di essenze tipiche delle aree costiere, adatte alla specificità dell’ambiente marino e poco idroesigenti, il cui impianto consente pertanto risparmi nell’irrigazione e, di conseguenza, nell’uso della risorsa idrica.

Come precedentemente detto, inoltre, l’intervento di riqualificazione del lungomare è integrato ad interventi strutturali sulla rete fognaria di Rimini con lo scopo prioritario di ridurre il numero e la frequenza degli scarichi in mare (PSBO).

## INGRESSIONE MARINA

Gli interventi di mitigazione dell’ingresso marina consistono nel creare le condizioni per la delocalizzazione degli stabilimenti balneari da zone a rischio potenziale di alluvioni marine a zone non a rischio e nel ripristino, laddove possibile e necessario, dei sistemi dunosi quali sistemi di protezione rispetto ai fenomeni di inondazione marina, aumentando in tale maniera la resilienza dei luoghi.

## STOCCAGGIO E SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

Nella zona turistica il comune di Rimini ha attivato già da diversi anni il porta a porta per la raccolta dei rifiuti prodotti da residenze e attività produttive/turistiche, differenziati per tipologia.

Il Parco del Mare potrà essere l’occasione per implementare soluzioni progettuali innovative finalizzate allo stoccaggio e raccolta differenziata dei rifiuti (ad es. tramite di isole interrate).

## PRODUZIONE E UTILIZZO DI ENERGIE RINNOVABILI

Il Consiglio Comunale di Rimini ha approvato il Piano d’Azioni per l’Energia Sostenibile - PAES - nella seduta del 17 luglio 2014. Gli obiettivi del Piano sono il risparmio energetico, la riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> e l’aumento di energia prodotta da fonti rinnovabili.

Perseguendo tali finalità le soluzioni progettuali in corso di definizione prevedono la produzione e l’utilizzo di energie rinnovabili, utilizzando modalità integrate nel contesto ambientale e paesaggistico (ad es. micro-eolico ad asse verticale, solare termico, piastrelle ad energia cinetica, moduli solari fotovoltaici nella pavimentazione, ecc.). Il Parco del Mare disporrà di sistemi di produzione di energia a prevalente scopo dimostrativo, l’uso di sistemi estensivi non è considerato compatibile con gli aspetti naturalistici e ambientali. Al tempo stesso si stanno valutando soluzioni e sperimentazioni per aumentare la sostenibilità ambientale del Parco del Mare tramite azioni volte a promuovere l’approvvigionamento da fonti rinnovabili sia per gli usi pubblici che privati.

## SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

L’attrattività costituita da una nuova situazione urbana che, in una città nota nel mondo come capitale del turismo balneare, “rilancia” l’offerta attraverso un simile complesso di interventi ed azioni, generando un sistema di aree pubbliche e di servizi di qualità inedita (in queste dimensioni) per l’intero paese, avrà nel tempo effetti consistenti e durevoli.

Un primo effetto sarà costituito dal prolungamento della stagione turistica con conseguente crescita nel

tempo dei "residenti temporanei". Per quanto riguarda le attività commerciali, i pubblici esercizi e le attività di spiaggia la crescita qualitativa dell'offerta, genererà sia una crescita del numero dei clienti e dei consumi, sia un prolungamento nel tempo di tali presenze.

Dal punto di vista sociale la strategia prevede la fruibilità di spazi oggi utilizzati solo come passaggio, e la creazione di luoghi d'incontro. Per le utenze deboli (bambini, anziani, disabili) i miglioramenti della sicurezza, della fruibilità dei servizi, della vivibilità degli spazi sono notevolmente superiori rispetto a quelli delle alte classi di età. A questa valutazione va aggiunto che la realizzazione di spazi urbani di grande dimensione totalmente accessibili rende la città fruibile per persone con diversi gradi di disabilità (temporanea o permanente), realizzando un obiettivo di inclusione sociale di grandissima rilevanza.

### SISTEMA TERRITORIALE-PAESAGGISTICO E QUALITA' URBANA

La riqualificazione della fascia a mare trasforma questa parte di città da un *retro* sia della città sia dell'arenile, in una *terrazza urbana* ricca di qualità e con elevata offerta di servizi e funzioni.

Grande attenzione è data alla componente paesaggistica, a partire dalla lettura delle trasformazioni che hanno disegnato questo territorio, antropiche e naturali, dall'analisi delle dinamiche intrinseche, delle potenzialità, al fine di accompagnarne le trasformazioni in una forma sostenibile. Questi luoghi sono il frutto dell'azione dell'uomo e dell'evoluzione del rapporto tra l'uomo e il mare e sono caratterizzati da un'omogenea frammentazione, rappresentata dallo sviluppo del tessuto edificato alberghiero-ricettivo. Le istanze storiche e culturali hanno contribuito a plasmarne la "coscienza collettiva del territorio", il suo carattere simbolico, definendone valori identitari e riconoscibilità.

Mediante l'attuazione della strategia si vuole offrire un nuovo esteso spazio strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano che si configura come centrale elemento di continuità capace di inglobare diverse funzioni attrattive e culturali, servizi, attività commerciali e ludico sportive. Obiettivo è inoltre quello di rigenerare la connessione sia fisica che visiva tra la città ed il mare che si è perduta nel tempo.

La qualificazione di spazi oggi poveri di identità genererà un effetto volano sulla qualificazione degli alberghi e degli esercizi sul lungomare.



*Confronto stato di fatto – stato di progetto (fonte linee guida per la presentazione di manifestazione di interesse)*

In modo autonomo rispetto all'efficacia dell'intervento, l'attuazione della strategia innescherà trasformazioni più estese: interventi di potenziamento dei servizi turistici e di riqualificazione delle strutture esistenti e degli spazi di pertinenza, fino alla progressiva creazione di uno spazio strutturato tra il sistema dei viali interni (i c.d. viali delle Regine) e della ferrovia (in particolare nelle parti centrale e meridionale) ed i primi 500 mt di mare, che si connette con l'interno (centro storico, periferia, entroterra) attraverso assi verdi perpendicolari alla Costa.

### **Indicatori e target**

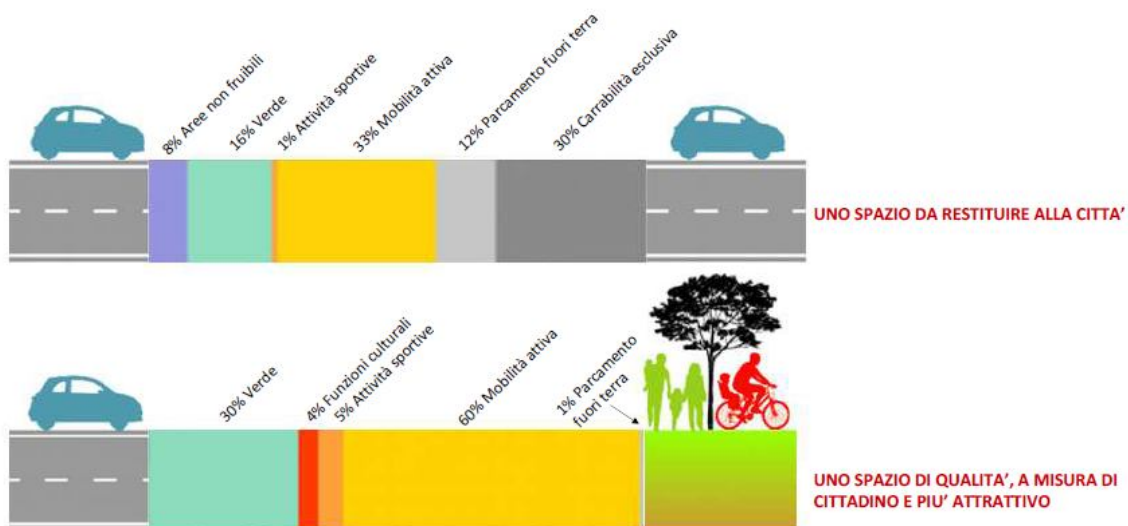
La scelta degli indicatori è stata fatta al fine di rappresentare al meglio gli effetti della strategia, in rapporto alle matrici urbana, territoriale e sociale.

Al fine di poter quantificare l'offerta in termini di riappropriazione di uno spazio urbano di qualità, attrattivo ed a misura di persone, sono stati individuati i seguenti indicatori:

- Superficie dedicata esclusivamente alla carrabilità;
- Superficie dedicata al parcheggio fuori terra;
- Superficie destinata alla mobilità attiva;
- Superficie dedicata alle attività sportive;
- Superficie dedicata alle funzioni culturali;
- Superficie a verde.



Tali parametri sono stati quantificati/misurati in relazione allo stato attuale e sono stati stimati relativamente allo stato futuro. Il grafico successivo mostra in termini percentuali la risposta attesa.



Relativamente al profilo ecologico/ambientale nell'ambito della VAS/VALSAT del Parco del Mare, la cui redazione è stata affidata ad OIKOS Ricerche SRL, sono considerati alcuni indicatori, già in parte utilizzati a scala comunale nell'ambito della VAS/VALSAT del PSC. Il *paragrafo "Impatti attesi"* sintetizza la caratterizzazione dello stato attuale e la previsione futura di alcuni di questi. Per l'individuazione di indicatori e target relativi ai singoli interventi e azioni che compongono la strategia si rimanda al *paragrafo 3. Interventi ed azioni*.

### Assetto proprietario delle aree

Le aree del lungomare compreso tra Piazzale Fellini ed confine con il Comune di Riccione, e le prospicienti "aree in fregio", risultano di proprietà del Comune di Rimini. Tali aree, mediante gli strumenti sopra descritti, verranno concesse in diritto di superficie per un periodo pari a:

- 99 anni per i parcheggi interrati e i servizi accessori strettamente connessi alle attività alberghiere;
- 50 anni per gli altri interventi.

L'attuazione della strategia generale include anche:

- la riorganizzazione degli stabilimenti balneari, legata al trasferimento di superfici dall'arenile;
- il coinvolgimento di aree private contigue alle aree di intervento del Parco del Mare.

## 3. INTERVENTI ED AZIONI

### 3.A PARCO DEL MARE SUD – LA NUOVA STORIA DI RIMINI

#### Interventi di cui si compone la strategia e valutazione delle possibili soluzioni alternative

L'intervento di realizzazione del Parco, che si estende in lunghezza per quasi 15 km, avviene per stralci funzionali successivi, con interventi pubblici, privati e misti, tramite gli strumenti precedentemente descritti.

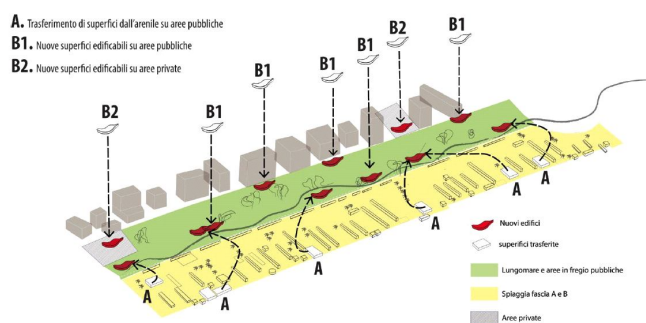


Immagine 2 – Sintesi delle tipologie di intervento

Le tipologie di intervento privato indicate nelle linee guida per la presentazione di proposte costituenti "manifestazione di interesse" approvate con Del. C.C. n. 296 del 08/09/2015 sono:

- A) *Trasferimento di superfici dall'arenile su aree pubbliche*
- B1) *Nuove superfici edificabili su aree pubbliche*
- B2) *Nuove superfici edificabili su aree private*
- C) *Riorganizzazione degli stabilimenti balneari*

Le destinazioni d'uso ammesse, nelle aree pubbliche, sono tutte quelle connesse all'innalzamento dei servizi turistici (pubblici esercizi, commercio, centri benessere, palestre, parcheggi interrati, magazzini, depositi, servizi accessori anche ad integrazione di attività alberghiere esistenti) anche in interrato ad eccezione della residenza ed agli incrementi della ricettività alberghiere (posti letto).

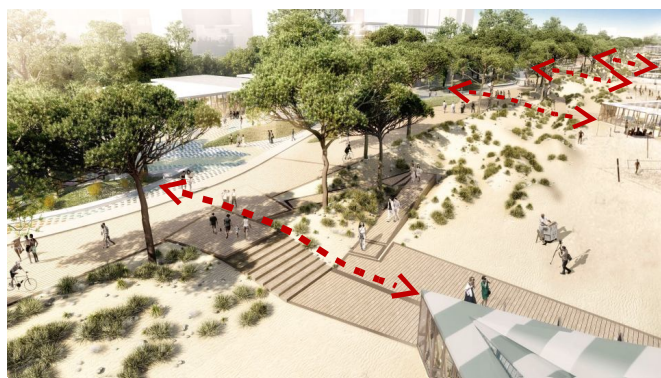
L'opera pubblica risulta suddivisa in 9 tratti principali che complessivamente formano il cosiddetto Lungomare Rimini Sud. Tale divisione è motivata dal fatto che ogni singolo tratto si è fortemente connotato nel tempo ed ha, nell'immaginario dei residenti e dei turisti di lunga data, caratteristiche e vocazioni ben definite. I tratti, individuati all'allegato *Inquadramento, strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, accessibilità e connessioni*, sono i seguenti:

- Tratto 1 Lungomare Fellini – Kennedy
- Tratto 2 Lungomare Kennedy – Tripoli
- Tratto 3 Lungomare Tripoli – Pascoli
- Tratto 4 Lungomare Pascoli – Firenze
- Tratto 5 Lungomare Firenze – Gondar
- Tratto 6 Lungomare Murri
- Tratto 7 Lungomare Marebello – Rivazzurra
- Tratto 8 Lungomare Spadazzi
- Tratto 9 Lungomare Spadazzi – Bolognese

Come precedentemente detto, l'opera pubblica assicurerà la funzionalità all'intervento, dando continuità ai percorsi, alle infrastrutture, all'elemento verde, agli arredi e permetterà la percezione unitaria degli interventi specifici sui vari tratti sopra individuati.

Al fine di coordinare la progettazione degli interventi pubblici e privati l'Amministrazione Comunale ha affidato, con procedura selettiva ad evidenza pubblica, un incarico professionale ad un raggruppamento avente come capogruppo Miralles Tagliabue slp per elaborare le linee di indirizzo progettuali generali, che definiscono:

- le funzioni localizzabili nei vari tratti del lungomare sud, con riferimento agli obiettivi del Piano Strategico;
- la pianificazione complessiva degli spazi pubblici e privati, che verrà successivamente perfezionata sulla base delle risultanze delle negoziazioni con i soggetti privati;
- indicazioni per la progettazione e realizzazione degli interventi privati e dell'opera pubblica di carattere dimensionale, volumetrico, tipologico, funzionale, tecnologico, prestazionale, di natura architettonica ed estetica, nonché economica.



L'idea generale sviluppata prevede la creazione di un parco urbano che si sviluppa su un'unica superficie che connette, sia a livello planimetrico che altimetrico, l'edificato all'arenile.

Le linee principali secondo le quali è stato sviluppato il concept sono raffigurate e descritte all'allegato *Obiettivi strategici e Linee di indirizzo progettuali*.

La pedonalizzazione del lungomare ha quale conseguenza l'eliminazione degli stalli di sosta su strada presenti allo stato attuale.

A tal riguardo è stata condotta, mediante affidamento di incarico alla Società Mobility in Chain, l'analisi del sistema della sosta per il Parco del Mare, ricomprensente una parte analitica, comprensiva di un rilievo dell'occupazione delle aree di sosta esistenti e dell'elaborazione di un questionario di preferenza, ed una parte strategica in cui i dati sulla condizione attuale sono stati elaborati per definire specifici scenari di progetto, corredati dalla loro fattibilità economica. Sono state valutate diverse alternative di progetto che vanno dalla massimizzazione di tutti i bacini di sosta disponibili, al soddisfacimento della domanda esclusivamente mediante parcheggi interrati o prossimi e remoti. L'analisi ha consentito di ottimizzare i bacini di sosta disponibili e racchiude un tempo di ritorno accettabile, in considerazione dei costi di investimento iniziali.

Ulteriori valutazioni sono state fatte in merito alla regolamentazione della circolazione veicolare in seguito alla pedonalizzazione del lungomare. A tal riguardo sono state sviluppate, nell'ambito del PUMS, analisi di traffico allo stato attuale e negli scenari di progetto tramite l'utilizzo del software VISUM, valutando

relativamente all'ambito in esame le seguenti alternative:

- Regolamentazione tramite doppio senso di circolazione dei Viali delle Regine: tale ipotesi avrebbe generato lo spostamento su tali viali del volume di traffico ad oggi sopportato dal Lungomare con il conseguente peggioramento delle condizioni ambientali, in particolare acustiche ed atmosferiche, di tale asse che dovrebbe invece assumere il ruolo di luogo urbano di qualità;
- Regolamentazione a senso unico di circolazione dei Viali delle Regine: anche tale ipotesi non consente l'arretramento del traffico di attraversamento;
- Regolazione della circolazione veicolare mediante sensi unici contrapposti, utilizzando il modello a stanze: quest'ultima ipotesi è quella che verrà portata avanti dall'Amministrazione Comunale, in quanto consente lo spostamento del traffico di attraversamento su arterie più interne ed al tempo stesso permette la corretta fruizione del Parco del Mare.

La fruibilità del Parco del Mare è strettamente relazionata allo sviluppo del TRC, opera di prossima conclusione realizzata da Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini (ex Agenzia Mobilità Provincia di Rimini) in accordo con la Regione E.R., la Provincia di Rimini, i Comuni di Rimini, Riccione, Misano e Cattolica.

L'Amministrazione Comunale ha contribuito al completamento dell'opera elaborando il progetto definitivo/esecutivo riguardante la ridefinizione, valorizzazione e rivitalizzazione di aree localizzate in prossimità di alcune fermate. Le idee progettuali sono scaturite da un'approfondita analisi dei luoghi, dalla valutazione delle loro peculiarità e dal recepimento delle linee di progetto caratterizzanti il Parco del Mare.

### **Azioni a supporto della strategia**

Quali interventi leggeri ed immateriali operanti sul sistema sociale, culturale ed economico l'Amministrazione ha in programma azioni che mirano al coinvolgimento dei privati, siano essi operatori economici, cittadini, turisti o associazioni turistiche-culturali-sociali.

La partecipazione dei privati al progetto Parco del Mare si concretizza in maniera diretta mediante la realizzazione di interventi nelle aree che verranno acquisite in diritto di superficie. Al fine di coordinare ed agevolare l'intervento privato l'Amministrazione ha coinvolto gli istituti di credito operanti sul territorio, Cassa Depositi e Prestiti e la Regione Emilia-Romagna, con l'intento di predisporre strumenti finanziari in grado di supportare il sistema delle Piccole e Medie Imprese che partecipano alla rigenerazione del parco del mare e di trovare le condizioni finanziarie più idonee a sostenerne gli investimenti.

L'Amministrazione intende, inoltre, avviare collaborazioni pubblico/privato nella realizzazione e gestione di isole funzionali dedicate al benessere, al wellness, al verde, alla cultura, ecc..

Il coinvolgimento dei privati, oltre alla partecipazione attiva precedentemente descritta, si concretizza anche mediante l'adesione a call tematiche, finalizzate a proporre soluzioni innovative di possibile realizzazione nell'ambito del Parco del Mare. A tal proposito si richiama la Call for solutions Climate-KIC Greening the Sea Side – Rimini 2017, avvenuta sul sito Climate-KIC e di ASTER in data 28/09/2017, relativa alla presentazione di "nature based solutions".

Il Comune di Rimini inoltre ha aperto tavoli di confronto con le Associazioni di categoria (Comitato turistico, Pro Loco Miramare da Amare, Rimini Spiaggia Network, Ci.Vi.Vo, Scuole, Scout, Associazioni ambientaliste, ecc.), con lo scopo di incentivare lo sviluppo di progetti partecipati che inneschino la rigenerazione delle aree in oggetto, oggi caratterizzate da scarsa attrattività.

Tra le associazioni si cita il Palloncino Rosso che pone particolare attenzione ai temi del riuso e crede nella rigenerazione urbana, interessandosi di spazi ed immobili dismessi dove organizzare eventi, laboratori, mostre e flash mob e promuovendo prassi di partecipazione civica (hub, cantieri animati temporanei, orti urbani, ecc.). Con tali finalità nell'estate 2018 è partito il programma estivo, patrocinato dal Comune di Rimini, "Riutilizzati la Colonia Bolognese", esempio di rigenerazione urbana di un bene storico in stato di abbandono.

Ulteriori azioni messe in campo riguardano il sistema dei trasporti: in una logica di governance unica l'amministrazione persegue l'armonizzazione di tutte le componenti di trasporto locale, pubblico e privato, per dare sistematicità e sinergia. Nello specifico è intenzione dell'Amministrazione avviare politiche di incentivazione del trasporto pubblico e della mobilità attiva, ad esempio incentivando l'utilizzo del TRC tramite tariffazione agevolata per coloro che lasceranno l'auto privata nei parcheggi di attestamento ed utilizzeranno i sistemi di mobilità attiva per i loro spostamenti, definendo un protocollo con Ferrovie.

Relativamente alla mobilità, il Comune di Rimini con Del. G.C. n. 147 del 30/05/2017 ha approvato l'adesione dell'Amministrazione comunale al progetto europeo denominato "Smart Commuting", inserito nel Programma Central Europe. Al fine di avviare un percorso partecipato con la cittadinanza e gli stakeholders in Piazza Cavour a Rimini dal 16 marzo al 26 aprile è stata allestita la mostra relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Per meglio rappresentare il rapporto tra sostenibilità e natura, la mostra è stata allestita con "fiori" su un tappeto colorato. Attorno all'aerea fulcro del Piano, sono stati allestiti i *focus* relativi ai progetti per il Centro Storico ed il Parco del Mare. Nell'ambito del progetto europeo, sono stati svolti seminari

locali (workshop), nonché iniziative di divulgazione e disseminazione delle strategie e delle azioni del PUMS, coordinati dall'Agenzia del Piano Strategico Srl.

Tramite l'Agenzia Piano Strategico Srl, il Comune di Rimini partecipa in qualità di Partner al progetto *MOBILITAS Mobility for nearly-zero CO2 in mediterranean tourism destinations*, finanziato nell'ambito del Programma Comunitario INTERREG MEDITERRANEAN 2014-2020. MOBILITAS ha preso avvio a novembre 2016 e terminerà ad aprile 2019. Nell'ambito del progetto sono state svolte delle indagini specifiche sul contesto riminese, in parte refluite nel documento del PUMS in fase di elaborazione, e verranno svolte alcune azioni pilota di sperimentazione.

L'Amministrazione, inoltre, constatata la scarsa disponibilità di parcheggi nella zona turistica della città, ha attivato collaborazioni con soggetti privati a prevalente carattere turistico al fine di riqualificare porzioni di territorio comunale, di offrire servizi ad un numero sempre maggiore di operatori turistici e di riorganizzare la sosta nella parte turistica della Città di Rimini, in linea con gli strumenti di pianificazione e gli accordi regionali relativi al trasporto pubblico locale ed alla qualità dell'aria.

Con l'obiettivo di riqualificare e riutilizzare i grandi contenitori abbandonati, l'amministrazione ha in corso la procedura per rientrare nella disponibilità della colonia Novarese, nonché del Talassoterapico.

Al fine di incentivare la riqualificazione dell'arenile, il Comune di Rimini sta predisponendo una variante al Piano dell'Arenile che consentirà, anche agli operatori che non hanno aderito al progetto "Parco del Mare" di riqualificare i propri stabilimenti balneari. La variante ha come obiettivo la riqualificazione della spiaggia a spese dei concessionari attraverso interventi che coinvolgano diversi e/o singoli operatori balneari, seguendo le linee guida del parco del mare, perseguendo anche l'intento di diminuire le superfici impermeabili attualmente in essere sulla spiaggia oltre a quelle previste dagli strumenti urbanistici sovraordinati (PTCP e del PTPR). Sono, inoltre, previsti affinamenti normativi specifici del RUE.

L'amministrazione ha inoltre in progetto l'attivazione di sperimentazioni con l'Università o con Istituti di ricerca, ad esempio nel campo delle energie rinnovabili e dei materiali, al fine di testare soluzioni finalizzate alla sostenibilità ambientale, ed ha sottoscritto un protocollo con AUSL/Università che ha come oggetto la creazione del polo del benessere.

### 3.B PARCO DEL MARE SUD – AREA DI MIRAMARE

Gli interventi ed azioni di seguito descritti sono individuati planimetricamente all'allegato *Interventi di cui si compone la strategia ed azioni a supporto*.

#### **Interventi di cui si compone la strategia, risultati attesi, stima dei costi e copertura finanziaria**

##### **1.1 Infrastruttura verde urbana per il Parco del Mare: Tratto 8 – Lungomare Spadazzi**

Con del. G.C. n. 146 del 28/04/2016 e s.m.i. è stato approvato il progetto preliminare dell'Infrastruttura verde urbana per il Parco del Mare" limitato ad una prima parte dell'intervento di riqualificazione di una porzione dell'area estesa tra il Parco Fellini e Piazzale Kennedy (tratto 1) e al Lungomare Spadazzi (tratto 8).

Il progetto preliminare ha consentito di partecipare al Bando per i progetti di qualificazione dei beni ambientali e culturali delle attività del POR FESR 2014-2020, ASSE 5 "VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE ARTISTICHE, CULTURALI E AMBIENTALI", approvato dalla regione Emilia-Romagna con Del. G.R. n. 2176 del 21/12/2015, successivamente modificata con Del. G.R. n. 290/2016.

Il progetto preliminare approvato prevedeva una possibile ridefinizione dell'area di intervento in seguito agli sviluppi dei processi di negoziazione pubblico-privati. L'area di intervento ridefinita coinvolge la porzione dell'attuale Lungomare Spadazzi prossima all'arenile, che viene pensata con un rivestimento ligneo ed all'interno della stessa trovano collocazione aree funzionali e dune verdi. L'area, principalmente destinata all'utenza pedonale, costituisce il nuovo limite fra città e mare e viene trattata in modo da enfatizzare l'elemento naturale marino ricreando nuovi punti di vista sul mare, a servizio della collettività.

Il risultato atteso mediante l'attuazione di tale intervento è la riqualificazione e valorizzazione dal punto di vista turistico dell'attrattore naturale costituito dal sistema lungomare.

Quale indicatore, nell'ambito del POR FESR 2014-2020, è stato considerato il Numero di visite anno inteso come numero di utenti (ciclisti e pedoni) del tratto di lungomare stesso.

Relativamente a tale indicatore è stato effettuato un conteggio nei mesi giugno-agosto 2017, in maniera tale da poter disporre di un dato significativo e rappresentativo del flusso turistico estivo relativo allo stato attuale. Il target raggiungibile in seguito all'attuazione del progetto è stato stimato partendo dalla constatazione che nei mesi estivi le strutture ricettive della città di Rimini raggiungono già allo stato attuale il livello di saturazione. L'obiettivo che l'Amministrazione Comunale si è posta è quello di un miglioramento qualitativo dell'offerta ed una destagionalizzazione della componente turistica, prevedendo il raddoppio di utenti nei mesi invernali ed il passaggio da un valore del 50% ad un valore del 70% nei mesi primaverili e autunnali.

Il costo dell'intera opera finanziata ammonta a 4.513.836,21 €. Il contributo concesso dalla Regione Emilia-Romagna copre il 63,14% del costo, mentre la quota restante è a carico dell'Amministrazione Comunale.

Il costo netto dell'intervento relativo al Lungomare Spadazzi considerato in fase di progettazione preliminare è pari a 1.127.850,00 €, valore che verrà definito in sede di progettazione definitiva-esecutiva oggi in corso, ad opera della Società incaricata Dodi Moss srl.

### *1.2 Interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana: completamento tratto 8*

Per la descrizione di tale intervento e dei risultati attesi nonché per la quantificazione del relativo costo si rimanda alla sezione *Interventi per cui è richiesto il contributo* del presente paragrafo.

### *1.3 Parcheggio Spadazzi A*

Il parcheggio si colloca all'incrocio tra Viale Latina e Viale Regina Margherita. Nell'ipotesi di realizzazione nel breve termine è stata ipotizzata l'attuazione di un parcheggio a raso su un'area di dimensioni di circa 1.200 mq, per un totale di 45 posti auto. Con la finalità di mitigazione ambientale e paesaggistica a lato del parcheggio è stata pensata una fascia a verde che prosegue fino all'innesto del viale alberato del Parco del Mare ed una pensilina con la funzione di tettoia per le automobili.

Il risultato atteso mediante la realizzazione dell'intervento è offrire spazi di sosta agli utenti della zona, in seguito alla pedonalizzazione del lungomare che ha quale conseguenza l'eliminazione degli stalli di sosta su strada presenti allo stato attuale.

Quale indicatore si assume l'occupazione degli stalli di sosta realizzati con l'obiettivo di incrementare la percentuale di occupazione attuale ed eliminare la componente in divieto. A tal proposito, allo stato attuale l'occupazione totale degli stalli di sosta esistenti in fascia 1, ovvero nell'area costituita dal vero e proprio lungomare e dalle prime vie laterali, è pari al 53%, a cui si aggiunge una componente di sosta illegale pari al 8% (dato rilevato dalla Società Mobility in Chain nell'ora di picco del giorno festivo - 23/07/2017 ore 17).

Il parcheggio "Spadazzi-A" a raso ha un costo stimato pari a 180.000 €. L'Amministrazione si riserva di valutare soluzioni di tipo interrato o fast park al fine di incrementare il numero dei posti auto (90 posti circa) con un impegno di spesa stimato che varia dai 405.000 € agli 810.000 €. La copertura finanziaria per la realizzazione di tale opera ad oggi è ipotizzata o con risorse proprie dell'amministrazione comunale o mediante project financing.

### *1.4 Riqualificazione fermata TRC: MIRAMARE STATION*

L'area oggetto di intervento è quella della porzione di viale Oliveti a mare e a monte della ferrovia.

L'area a mare rappresenta allo stato attuale l'unico spazio all'interno del quartiere potenzialmente in grado di assumere il ruolo di piazza urbana. Il settore a monte oggi è una strada a fondo cieco. Un sottopasso ciclo-pedonale collega le due porzioni di viale Oliveti ed, in prossimità dello stesso, si trova il varco di accesso alla fermata TRC "Miramare Station".

Il progetto mira a costituire un'unica isola pedonale, seppur divisa dalla ferrovia. Il recepimento delle linee di progetto caratterizzanti il Parco del Mare ha suggerito l'inserimento di un disegno a terra, di forma sinuosa, che verrà realizzato unitamente ad un sistema di orientamento che conduca alla fermata del TRC.

Il risultato atteso consiste nel ridefinire, valorizzare e rivitalizzare le aree localizzate in prossimità della fermata del TRC MIRAMARE STATION, nonché rilanciare le attività commerciali, mediante il rinnovamento dell'immagine di via Oliveti.

Quale indicatore si considera il numero di attività commerciali valorizzate. Il target previsto è ipotizzato a partire dal numero di attività attive allo stato attuale pari a circa 6 e dal numero di attività commerciali inattive pari a circa 12, delle quali si ipotizza che un 50% possa essere rilanciato con l'intervento di rigenerazione.

Il costo dell'intera opera finanziata ammonta a 942.268,64 €, mentre il costo netto dell'intervento relativo alla Riqualificazione della fermata del TRC "MIRAMARE STATION", sulla base della quantificazione fatta in sede di progetto definitivo-esecutivo, risulta pari a 242.180,92 €.

L'opera è finanziata all'interno del Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Rimini, Comune di Rimini, Agenzia Mobilità approvato con Deliberazione della Regione Emilia Romagna n. 1334 del 14/09/2015, nell'ambito dell'Accordo di Programma di Servizio per la mobilità sostenibile e per l'erogazione dei servizi minimi autofiloviari per il 2011-2013. Il contributo concesso dalla Regione Emilia-Romagna copre il 41,11% del costo, mentre la quota restante è a carico dell'Amministrazione Comunale.

### *1.5 Interventi privati*

Secondo le modalità di confronto e dialogo descritte al *paragrafo 4. Fattibilità e governance*, stati condivisi, relativamente al Tratto 8 – Lungomare Spadazzi, alcuni accordi rappresentati nel "progetto urbanistico complessivo" unitamente all'opera pubblica e ad ulteriori aree di possibile cessione futura ai privati.

Il risultato atteso mediante l'intervento privato è l'inserimento di funzioni per attività commerciali, ristorative-bar e accessorie ed integrative dei servizi di spiaggia con lo scopo di rendere attrattivo e fruibile il parco del mare tutto l'anno e in più ore del giorno e della sera.

Quale indicatore per valutare l'efficacia dell'intervento vengono assunti il numero di accordi sottoscritti con i privati ed il numero di permessi di costruire rilasciati. Il target è rappresentato dalla sottoscrizione degli accordi precedentemente condivisi e dal conseguente rilascio dei permessi di costruire.

Il costo degli interventi privati dedotto dalle manifestazioni di interesse presentate relative agli accordi condivisi ammonta a complessivi 4.402.482,30 €. Tale valore sarà soggetto ad affinamenti successivi in fase di definizione dei singoli progetti di intervento. Il costo viene sostenuto direttamente dai soggetti attuatori privati che acquisiranno l'area in diritto di superficie.

### **Interventi per cui è richiesto il contributo, risultati attesi, stima dei costi e copertura finanziaria**

#### **I.2 Interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana: completamente tratto 8**

L'intervento assume un ruolo strategico, se considerato all'interno dell'intero Parco del Mare – Lungomare sud, in virtù della sua ubicazione nella parte periferica, luogo oggi abbastanza anonimo e con una modesta dotazione di verde. Il tratto in esame costituisce, infatti, l'ultimo segmento di lungomare, a circa un chilometro di metri dal confine con Riccione, con una larghezza media di circa 20 m.

L'intervento rappresenta lo spazio che verrà messo a disposizione di cittadini e turisti, dotato di aree verdi per il passeggio, la sosta, l'attività fisica e di servizi integrativi a quelli oggi offerti lungo l'arenile. In tal senso assumerà un ruolo strategico all'interno dell'area di Miramare, individuata quale area di attenzione per lo sviluppo della presente strategia per la Rigenerazione Urbana.

Il progetto prevede la riqualificazione e pedonalizzazione della porzione del Lungomare Spadazzi (TRATTO 8) prossima agli alberghi, nonché delle aree in fregio di recente acquisizione da parte dell'Amministrazione Comunale.

L'area verrà caratterizzata mediante una pavimentazione che rappresenterà l'identità di Rimini.

Seguendo le linee di indirizzo progettuali, utilizzando la forma a "sardina" che si adatta ai vari usi previsti il progetto prevede:

- Sardine panchina: con perimetro ha forma di seduta, permettono la collocazione di alberi o vegetazione bassa all'interno. Alcune varianti integrano zone per la sosta delle biciclette.

- Sardine verdi: pensate come un pavimento morbido adatto per praticare diverse attività all'aperto, perfette per sdraiarsi, rilassarsi o leggere un libro. Alcune saranno realizzate a forma di duna al fine di generare "punti panoramici" dai quali apprezzare una migliore vista del mare.

- Sardine gioco: destinate ai giochi per bambini con rivestimento morbido in legno o resina.

Il progetto prevede la predisposizione di isole che potranno ospitare funzioni culturali quali spazi espositivi all'aperto o stanze all'aperto e aree fitness.

L'area verrà destinata prioritariamente alla mobilità attiva (pedonale e ciclabile). Lungo l'intera estensione dell'intervento si sviluppa, inoltre, un percorso lineare a prevalente uso ciclabile, per facilitare e stimolare l'utilizzo della bicicletta.

La scelta della vegetazione è dettata dalla considerazione del ruolo che determinate specie svolgono nel plasmare la memoria collettiva di un luogo e dalla necessità di adattamento ambientale delle specie stesse. Verrà messa a dimora vegetazione costiera autoctona, in grado di diffondersi spontaneamente in questi luoghi, a pochi metri dalla spiaggia, qualora lasciata al corso naturale degli eventi. In alcune zone, dove non è possibile la piantumazione di alberi con funzione di ombreggiamento, si prevede l'installazione di pergole leggere.

L'intervento dovrà essere realizzato in continuità con l'"*Infrastruttura verde urbana per il Parco del Mare*", ciononostante i cantieri non si sovrapporranno né dal punto di vista spaziale che temporale.

Dovranno essere ben definite l'organizzazione del cantiere, le misure di sicurezza da adottarsi in fase di esecuzione. E la risoluzione delle interferenze evidenziate in fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Il costo dell'intervento di cui si richiede il contributo ammonta a 2.350.000,00 €, a cui aggiungere oneri della sicurezza e somme a disposizione per un totale di 3.000.000,00 €.

Sulla base di quanto riportato al *paragrafo 2. Piano di azione obiettivi e indicatori* vengono ritenuti significativi i seguenti indicatori: Superficie destinata alla mobilità attiva e Superficie a verde, allo stato attuale rispettivamente pari a circa il 33% ed il 16% dell'area di intervento. Il target atteso è il raggiungimento di una quota pari al 60% dedicata alla mobilità attiva, mentre pari al 30% dedicata a verde pubblico.

### **Azioni a supporto della strategia, risultati attesi, stima dei costi e copertura finanziaria**

#### **A.1 Attivazione di una collaborazione con Climate-KIC ed il CNR-IBIMET Bologna al fine di sperimentare la "pavimentazione evaporante"**

L'utilizzo della "pavimentazione evaporante" dovrebbe comportare un grosso beneficio per combattere l'isola di calore; si prevede, infatti, la riduzione della temperatura superficiale degli spazi pubblici minerali mediante l'evaporazione dell'acqua ed il conseguente miglioramento del comfort esterno per i cittadini.

Scopo della sperimentazione è una comprensione più chiara dell'impatto sul clima, mediante analisi

quantitative e dati di supporto.

Il ruolo dell'Amministrazione Comunale consiste nel mettere a disposizione un'area ciclo-pedonale di circa 100/200 mq per l'effettuazione della sperimentazione. La fornitura della pavimentazione è a carico dei partners Climate-KIC, mentre il Business model, l'analisi dei dati ed il controllo scientifico dell'installazione competono al CNR-IBIMET Bologna. L'Azione non comporta costi aggiuntivi per l'amministrazione rispetto a quelli già quantificati tra gli "Interventi di cui si compone la strategia".

Quale indicatore per monitorare l'attuazione dell'azione si assume la superficie dedicata alla sperimentazione della "pavimentazione evaporante" ed il target è pari a 100-200 mq.

#### *A.2 Attivazione di una collaborazione con associazioni e comitati locali al fine di attivare processi di rigenerazione partecipata*

In analogia con quanto fatto nell'estate 2018 sulla Colonia Bolognese, l'Azione consiste nell'innescare processi di rigenerazione urbana mediante l'attuazione di un programma partecipativo finalizzato all'utilizzo temporaneo di aree caratterizzate da scarsa attrattiva. Le aree coinvolte includono via Oliveti, che diverrà la via prioritaria di accesso al mare, la stazione ferroviaria, la zona delle ex colonie, il lungomare ed eventuali ulteriori aree individuate nella zona di Miramare. Il programma potrà includere ad esempio rassegne cinematografiche, concerti, spettacoli teatrali, attività sportive.

Questa azione avverrà con il coinvolgimento di associazioni e comitati che collaborano con l'Amministrazione quali ad esempio l'Associazione Il Palloncino Rosso che ha svolto azioni di rigenerazione partecipata nel 2018 nella Colonia Bolognese.

Al fine di monitorare il risultato atteso che consiste nel riuso partecipato con il coinvolgimento della cittadinanza ed in particolare della comunità locale, viene assunto quale indicatore il numero di appuntamenti organizzati. Il target viene stimato pari a 10, in considerazione dell'ottimo risultato ottenuto dagli eventi organizzati presso la colonia Bolognese.

Quale costo dell'azione si riporta il contributo di euro 5.000,00 €, previsto per la realizzazione delle azioni della stagione 2018. Ci si riserva l'effettuazione di una quantificazione più dettagliata in seguito alla stesura del programma dettagliato. L'Azione viene finanziata mediante sponsorizzazioni e contributi economici dei partners degli eventi.

#### *A.3 Concessione per finalità/supporto delle strutture alberghiere e turistiche, per la riqualificazione territoriale ed il miglioramento della qualità dell'aria – Area Marconi*

L'Azione consiste nel dare in concessione di uso aree pubbliche, e nello specifico l'Area Marconi, per finalità/supporto delle strutture alberghiere e turistiche, per la riqualificazione territoriale ed il miglioramento della qualità dell'aria.

L'Amministrazione comunale a tal riguardo ha stipulato una concessione in data 21/03/2017 con l'Associazione Pro Loco Miramare da Amare, di durata di anni tre con possibile estensione per ulteriori due.

Il risultato atteso è offrire servizi ad un numero sempre maggiore di operatori turistici, al fine di riqualificare porzioni di territorio comunale e riorganizzare la sosta nella parte turistica della Città di Rimini.

Quale indicatore si assume il numero di operatori turistici a cui viene offerto il servizio ed il target è pari a 20. Il costo dell'azione stimato è pari a 7.564,00 € e corrisponde al canone annuo lordo di concessione dell'area che risulta a carico dell'Associazione.

## **4. FATTIBILITA' E GOVERNANCE**

### **Coerenza con la pianificazione territoriale, urbanistica e di settore**

Recependo le indicazioni del PTPR e del PTCP il **Piano Strutturale Comunale (PSC)** all'art. 5.3 "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.

Il PSC individua quale strumento per dare attuazione al Parco del Mare, il Piano Operativo Comunale (POC), definendo che, in assenza di POC, possono essere attuate le previsioni del PRG.

Il PSC definisce, inoltre, che gli interventi potranno essere attuati anche in regime transitorio attraverso procedure come l'Accordo di Programma previsto dall'art. 40 della L.R. 20/2000. Tali procedure di variante alla strumentazione urbanistica sono necessarie per dare conformità agli interventi privati, alla realizzazione di parcheggi interrati ed alla realizzazione di edifici finalizzati ad ospitare funzioni specifiche.

Per quanto attiene il progetto di opera pubblica gli interventi previsti sono conformi alle previsioni del PSC, in quanto attuano le previsioni del PRG, che destina le aree in oggetto a zona G3.1 "Aree a verde pubblico, a parco di quartiere e per il gioco".

Il **Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)** individua, oltre all'area occupata da strade e parcheggi, le Aree

libere limitrofe al lungomare (AUC\_T4), nelle quali gli interventi previsti per la trasformazione potranno essere attuati in sede di POC o nei termini indicati dal Piano Strategico e dal PSC.

Le aree sono soggette a vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/04, art. 142. L'Amministrazione ha richiesto il parere preventivo sul progetto complessivo del Parco del Mare alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici.

Gli interventi previsti ricadono, inoltre, nelle aree a basso grado di potenzialità archeologica.

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.

Il Lungomare è inoltre individuato quale "Area di interesse strategico ai fini della protezione civile", in quanto considerato quale via di fuga. La progettazione definitiva ed esecutiva terrà conto della presenza di tale vincolo.

L'allegato *Inquadramento, strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, accessibilità e connessioni* riporta alcuni estratti relativi in particolare all'area di Miramare.

### **Beni di cui dispone l'amministrazione**

Il Comune di Rimini dispone del lungomare e delle cosiddette "aree in fregio", ovvero di tutte le aree oggetto di intervento pubblico.

L'intervento da parte dei privati è invece previsto, oltre che sulle aree pubbliche sopra individuate dietro pagamento di un diritto di superficie all'Amministrazione comunale, anche su aree private contigue e su aree demaniali in concessione.

### **Ruolo dei privati, confronto e dialogo tra gli attori coinvolti nel processo ed accordi condivisi**

Con Del. n. 79 del 24/03/2017 la Giunta Comunale ha preso atto dei risultati dell'attività svolta dal Gruppo di lavoro incaricato della valutazione delle manifestazioni di interesse presentate dai soggetti privati e ha dato avvio alla fase di negoziazione vera e propria.

Al fine di definire in maniera puntuale i campi di intervento dei privati e l'ambito di progetto dell'opera pubblica viene redatta una "Rappresentazione schematica preliminare" contenente un primo assetto schematico-territoriale per l'individuazione delle aree e dei luoghi di possibile trasformazione. Tale rappresentazione costituisce la base di negoziazione con i soggetti privati.

Alla conclusione della fase negoziale, viene redatto il "**progetto urbanistico complessivo**" composto dall'opera pubblica armonizzata con gli interventi dei privati sulle aree pubbliche da concedere in diritto di superficie, i cui singoli progetti sono stati definiti con la conclusione della fase negoziale (coincidente con la sottoscrizione dell'accordo con i privati). Accordi i cui impegni tra le parti decorreranno dalla data di pubblicazione del decreto di approvazione dell'Accordo di programma.

Si richiamano inoltre i percorsi partecipati che il Comune di Rimini ha avviato con le Associazioni di categoria descritti al *paragrafo Azioni a supporto della strategia*.

### **Copertura finanziaria degli interventi e risorse disponibili**

La copertura finanziaria degli interventi viene assicurata con le seguenti fonti di finanziamento:

- Diritti di superficie derivanti dagli accordi con i soggetti privati: *il 50% incassati alla costituzione del diritto di superficie – il 25% al rilascio dei titoli edilizi ed in ogni caso entro un anno dalla costituzione del diritto di superficie – il 25% al collaudo dell'opera pubblica;*
- POR FESR 2014-2020, ASSE 5 "VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE ARTISTICHE, CULTURALI E AMBIENTALI": contributo concesso di € 2.850.000,00 a fronte di una spesa ammissibile di 4.513.836,21, relativamente ad una porzione dei Trattati 1 e 8;
- Project financing per la realizzazione delle aree di sosta in particolare quelle ubicate nella zona di Marina Centro;
- Italia Sicura: Delibera CIPE 28 febbraio 2018 nell'ambito del secondo Addendum al Piano Operativo Ambiente FSC 2014-2020 che finanzia opere di difesa ricadenti nei tratti 2, 3, 4 e 5 per un importo totale pari ad € 8.320.400,00;
- Accordo di Programma di Servizio per la mobilità sostenibile e per l'erogazione dei servizi minimi autofiloviari per il 2011-2013;
- Ulteriori finanziamenti pubblici;
- Fondi Comune di Rimini.

### **Arco temporale di realizzazione degli interventi e cronoprogramma complessivo di attuazione della strategia**

L'attuazione del Parco del Mare avverrà per step successivi a partire dai tratti che ne costituiscono la testa e



la coda ovvero il Tratto 1 Lungomare Fellini – Kennedy ed il Tratto 8 Lungomare Spadazzi.

L'attuazione degli interventi da parte dei soggetti privati seguirà le tempistiche disciplinate dallo schema di accordo ed in particolare il soggetto privato con la sottoscrizione dell'accordo si impegna a predisporre e presentare i progetti edilizi entro 6 mesi dall'approvazione dell'Accordo di Programma. Le tempistiche di rilascio dei titoli edilizi e di esecuzione delle opere con essi autorizzate è poi disciplinata dalla normativa vigente in materia.

Si riporta di seguito il cronoprogramma di attuazione degli interventi ed azioni che compongono la strategia, con particolare riferimento all'area di Miramare precedentemente individuata come di particolare interesse.

ID Azione/Intervento	2019			2020			2021			2022			2023		
	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°
quadrimestre															
I.1															
I.2															
I.3															
I.4															
I.5															
A.1 (*)															
A.2 (**)															
A.3 (***)															

(\*) la durata indicata si riferisce alla realizzazione della "pavimentazione evaporante"

(\*\*) eventualmente estendibile alle stagioni successive

(\*\*\*) la durata indicata si riferisce alla concessione in essere. L'Amministrazione Comunale ha facoltà di estenderne la durata per ulteriori due anni

### **Coinvolgimento e comunicazione per la cittadinanza**

Il progetto del Parco del Mare viene elaborato nelle sue linee generali all'interno del Piano Strategico di Rimini; Piano redatto da 55 associazioni cittadine e sostenuto da Comune, Provincia, Camera di Commercio e Fondazione Cassa di Risparmio di Rimini.

Nella sua fase operativa, il Progetto del Parco del Mare Sud ha visto una lunga fase preparatoria con confronti con gli attori direttamente coinvolti, attraverso circa 80 incontri curati dal Piano Strategico e dall'Amministrazione Comunale. Oltre poi ai percorsi partecipativi con la cittadinanza e le Associazioni di categoria, che continueranno anche nelle fasi successive del Progetto, sono stati svolti momenti informativi e di condivisione con la partecipazione a Fiere (Ecomondo ed EIRE), divulgazioni cartacee e web e allestimenti in spazi pubblici centrali, come quello in Piazza Cavour nell'ambito del PUMS.

A supporto poi della Manifestazione di interesse per il coinvolgimento dei soggetti privati, l'Amministrazione ha dato ampia visibilità al progetto "Parco del Mare" rendendo disponibili tutte le informazioni sul sito internet del Comune di Rimini (<http://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/urbanistica-ed-edilizia/parco-del-mare>), nonché su altre pagine web (<http://www.riminifutura.it/parco-mare/> - <http://www.riminiventure.it/news/pagina276.html>).

### **Organizzazioni della struttura comunale per l'attuazione della strategia**

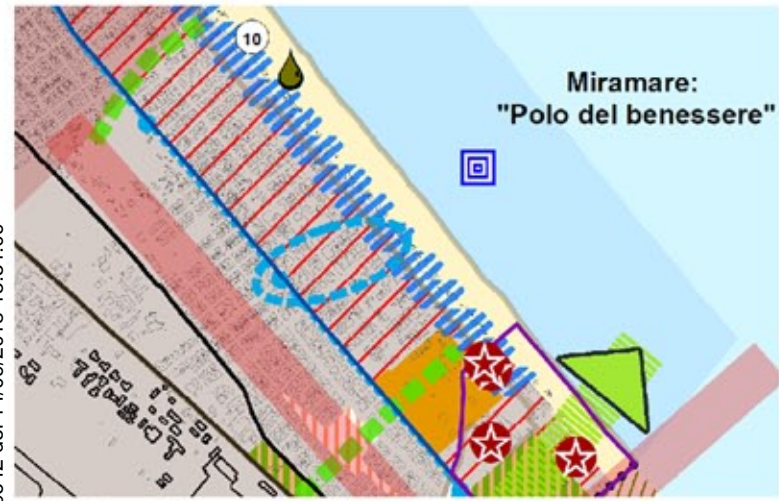
L'Amministrazione Comunale con Del. G.C. n. 42 del 09/02/2016 ha costituito un "Gruppo di lavoro" per la valutazione delle proposte pervenute da parte dei privati. Il gruppo ha ad oggi valutato le proposte pervenute utilizzando una scheda, al fine di garantire la massima imparzialità, e costituirà strumento di supporto anche durante la fase negoziale al fine di assicurare l'apporto conoscitivo e valutativo delle diverse professionalità necessarie in relazione ai differenti aspetti e profili degli interventi.

L'Amministrazione è supportata nel percorso di attuazione della strategia dall'Agenzia del Piano Strategico Srl, che ha il compito di favorire l'attuazione del Piano Strategico di Rimini e del suo territorio. L'attività dell'Agenzia sarà condotta in stretto raccordo con i quattro enti istituzionali Comune di Rimini, Provincia di Rimini, Camera di Commercio e Fondazione Carim, nonché in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna, entrata recentemente a far parte del Comitato Promotore del Piano Strategico.





— Perimetro "Parco del Mare"    ○ Ubicazione AREA MIRAMARE

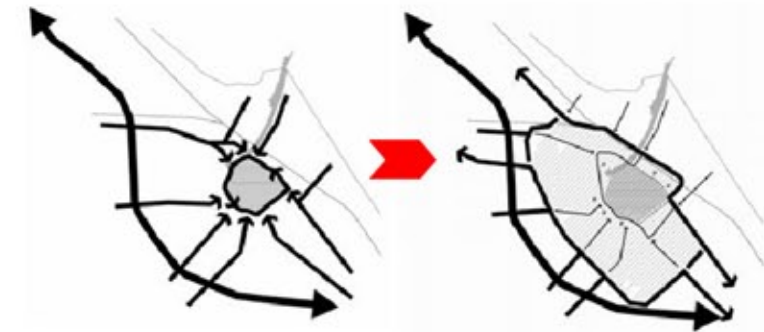


Parco del Mare

PSC – Tavola 2: strategie di qualificazione del territorio



PUMS – Linee di indirizzo - Tavola 2: Viabilità Principale



"Arretramento" generalizzato del traffico veicolare privato e commerciale per dare priorità, nella fascia litorale, alla mobilità sostenibile

vincolo paesaggistico art.142 D.Lgs. 42/04

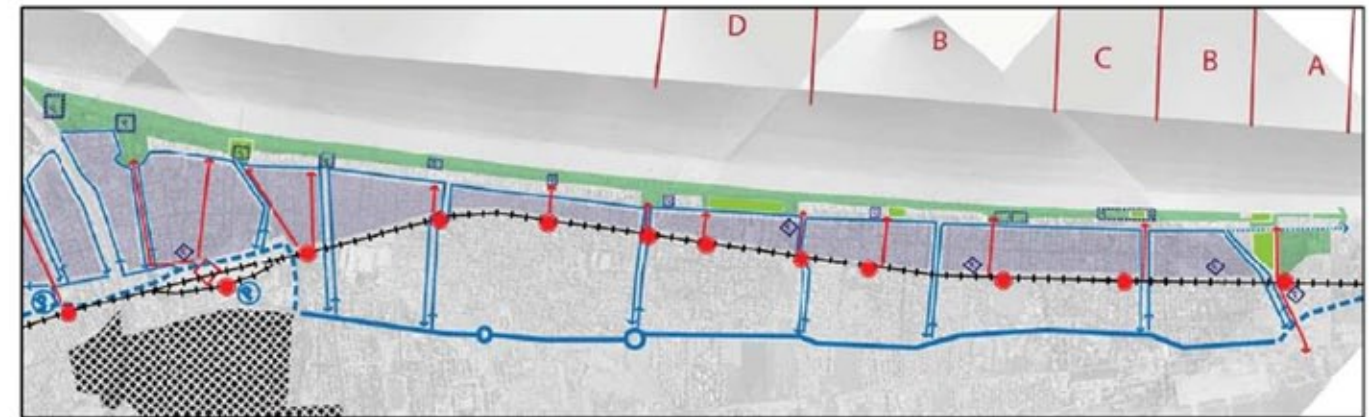


PSC – Tavola VIN 1b Tutele ambientali e paesaggistiche

La fascia fra il mare e la ferrovia di costa, risulta dedicata prioritariamente alla mobilità pedonale e ciclistica, e al trasporto pubblico; le intersezioni del Trasporto Rapido Costiero (TRC) con i principali assi stradali di penetrazione rappresentano le porte privilegiate di accesso al mare



PUMS – Schema bicipolitana



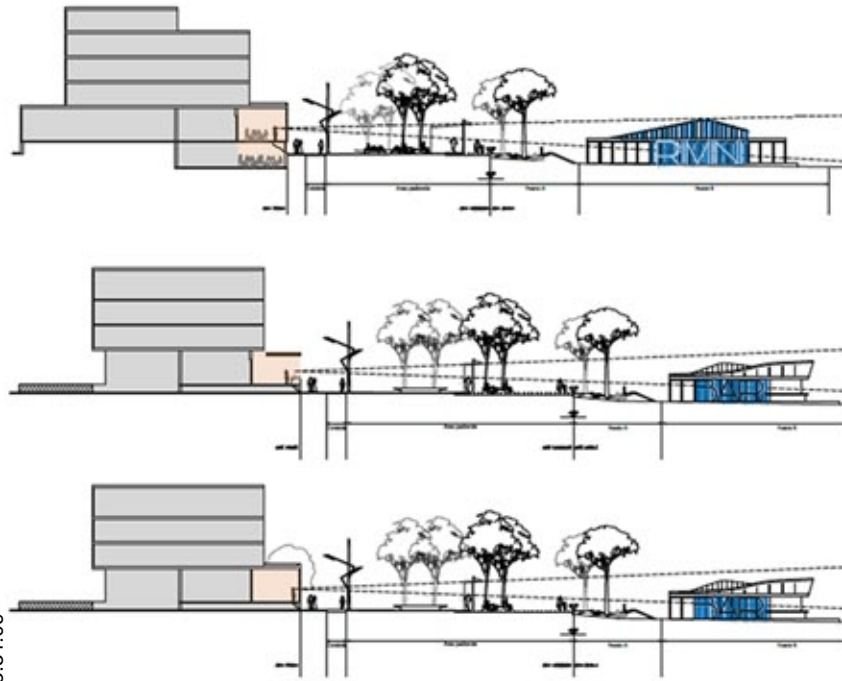
Piano Strategico - Schema di assetto della mobilità per la fascia a mare

REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r. emiro )  
 Giunta ( AOO EMR )  
 allegato al PG/2018/0579642 del 14/09/2018 15:51:09

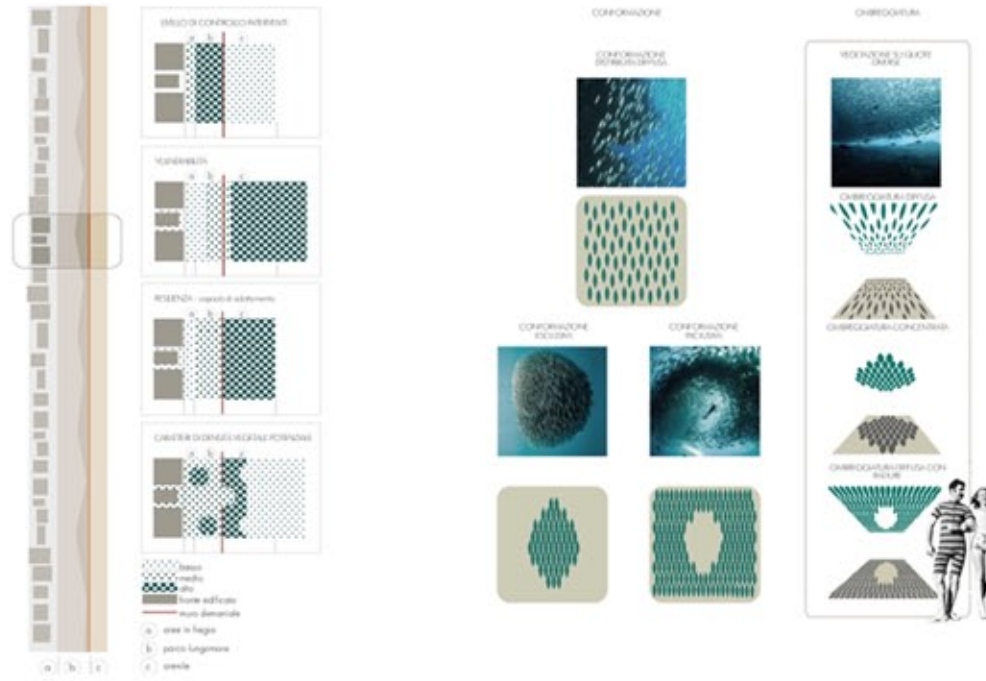




Rendering Studio di fattibilità



**SISTEMA DEL VERDE URBANO E LITORANEO:**  
 il lungomare viene valorizzato con la presenza della natura che crea ombra sulla passeggiata senza ostruire la vista del mare e dell'orizzonte



**DUNE NATURALI E ARTIFICIALI:**  
 caratterizzate da forma a "sardina" e studiate per ospitare diverse funzioni, permettono prospettive mutevoli lungo tutto il percorso del parco



**PAVIMENTAZIONI:**  
 sviluppate attraverso linee sinuose, rappresentano l'identità di Rimini attraverso diverse tematiche



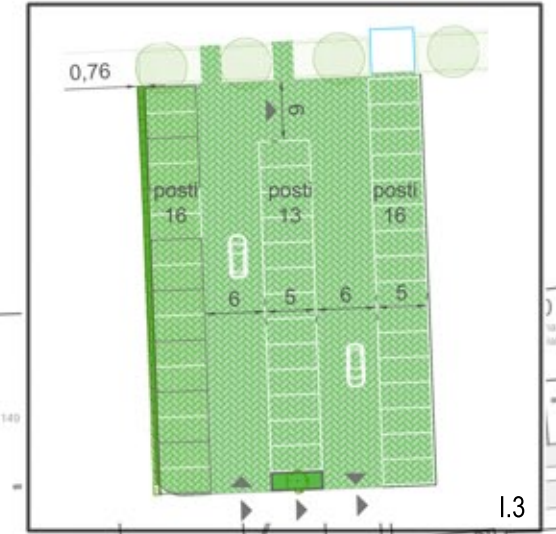
Linee di indirizzo progettuali: sezione



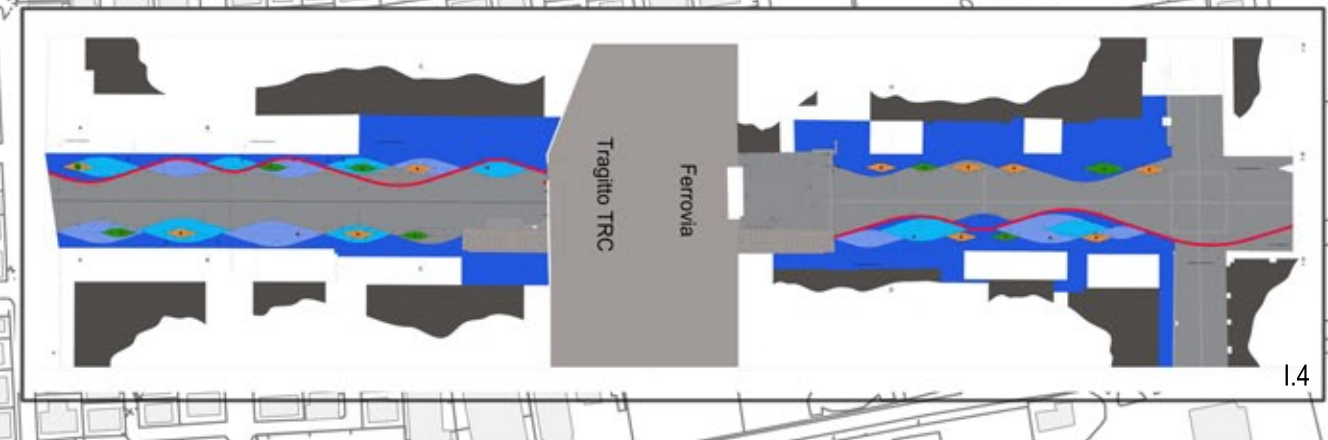
Linee di indirizzo progettuali: modello

REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r. emiro )  
 Giunta ( AOO EMR )  
 allegato al PG/2018/0579642 del 14/09/2018 15:51:09





- LEGENDA**
- Interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana Completamento Tratto 8 (I.2)
  - Infrastruttura verde urbana per il Parco del Mare Tratto 8 - Lungomare Spadazzi (I.1)
  - Parcheggio Spadazzi A (I.3)
  - Riqualificazione fermata TRC: MIRAMARE STATION (I.4)
  - Interventi privati (I.5)
  - Area di possibile sperimentazione "pavimentazione evaporante" (A.1)
  - Trasporto Rapido Costiero
  - Rigenerazione partecipata via Oliveti (A.2)
  - Concessione Area Marconi (A.3)
  - Collegamento percorsi pedonali esistenti



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r. emiro )  
 Giunta ( AOO\_EMR )  
 allegato al PG/2018/0579642 del 14/09/2018 15:51:09