COMUNE DI RIMINI

Studio urbanistico per l'area della stazione di Rimini

Allegato 2

MASTERPLAN PRELIMINARE

Aprile 2018

REDAZIONE DELLO STUDIO
a cura di

Arch. Filippo Boschi

con la collaborazione di

Arch. Anna Trazzi
Arch. Sara Maldina

INDICE

Premessa

1. ANALISI DELL'AREA

1.1 Inquadramento urbano
1.2 Aree interessate dagli interventi
1.3 Comparti e proprietà degli immobili
1.4 Strumenti di pianificazione e previsioni urbanistiche
1.5 Progetti realizzati, in corso di realizzazione e previsti
1.6 Sintesi dei vincoli e delle potenzialità

2. STRATEGIE E OBIETTIVI DEL PROGETTO

2.1 Strategia d'intervento
2.2 Obiettivi di progetto

3. MASTERPLAN PRELIMINARE D'INSIEME

3.1 Masterplan preliminare e programma degli interventi
3.2 Ipotesi di comparti
3.3 Verifiche preliminari
3.4 Descrizione degli interventi
3.5 Strumenti per una città resiliente
3.6 Interventi della fase transitoria
3.7 Un nuovo assetto della mobilità
3.8 Sintesi usi e superfici previsti

PREMESSA

Inquadramento dello studio e finalità

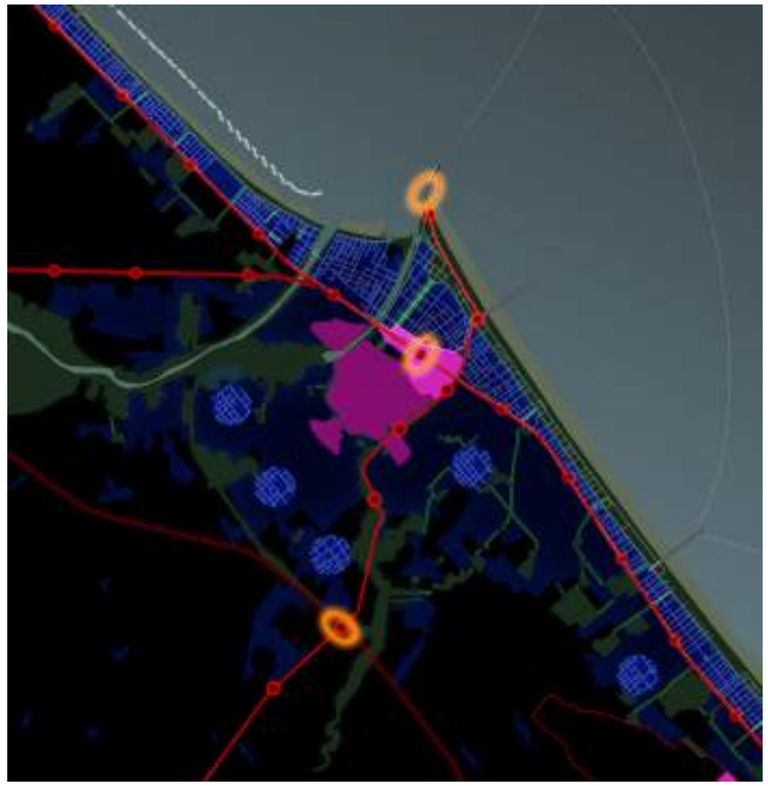
Il presente Masterplan Preliminare, predisposto in adempimento delle attività previste per "l'assistenza e la consulenza finalizzata alla predisposizione ed elaborazione di soluzioni progettuali di scala urbanistica unitamente a proposte di accordo tra l'amministrazione comunale (A.C.) e F.S Sistemi Urbani attinenti il contesto dell'area stazione ferroviaria di Rimini", costituisce la proposta progettuale preliminare sulla cui base definire il protocollo di intesa per il nuovo assetto dell'area della Stazione di Rimini.

Tale documento è, dunque, funzionale alla redazione di un protocollo d'intesa tra FS Sistemi Urbani, Rete Ferroviaria Italiana e Comune di Rimini, propedeutico alla definizione dell'Accordo Territoriale (L.R. 24/2017 art. 58).

Il Masterplan, che interessa sia le aree urbane pubbliche che quelle di proprietà di FS Sistemi Urbani, e di Rete Ferroviaria Italiana, valuta le criticità e le potenzialità dei diversi comparti, in accordo con gli obiettivi prefissi, e propone una serie di trasformazioni attuabili sull'area in oggetto, di cui andranno poi verificate, in particolare da parte di FS Sistemi Urbani e di RFI, le effettive condizioni di fattibilità.

Obiettivo del Masterplan è inoltre quello di definire le funzioni e le quantità ammissibili, in conformità con quanto prescritto dal PSC approvato e in relazione alle diverse progettualità in corso o previste nel contesto urbano prossimo, anticipando di fatto la redazione dello schema progettuale-guida del PUG previsto dalla L.R. n. 24/2017.

1.
ANALISI DELL'AREA



Masterplan strategico di Rimini. La mobilità.

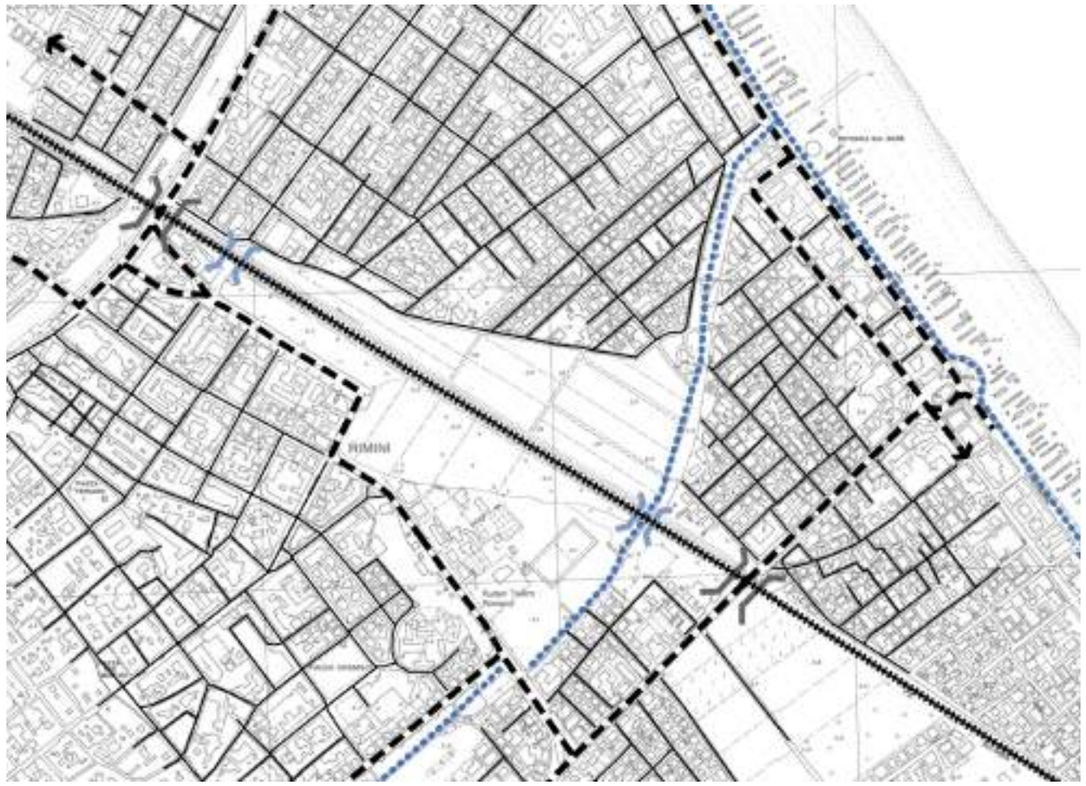
1.1 INQUADRAMENTO URBANO

Un ambito strategico

L'area della stazione di Rimini si configura come un vuoto fisico (e parzialmente funzionale) di circa 12 ettari, intercluso nel tessuto urbano di una delle parti più pregiate della città. L'infrastruttura ferroviaria, che attraversa longitudinalmente l'intero ambito dal Porto Canale fino al parco dell'Ausa, produce un effetto "barriera" esaltato da una condizione urbana dei margini dell'area, frammentati e caotici, andando di fatto a creare una netta interruzione dei tessuti e della rete degli spazi pubblici.
L'assenza di relazioni tra le parti di città al di qua e al di là dell'area della stazione è ulteriormente accentuata dalla scarsità di collegamenti diretti pedonali o carrabili, limitati ai soli margini dell'imbuto ferroviario.

L'ambito della stazione ferroviaria di Rimini riveste un ruolo strategico nel rinnovamento della città, nel suo rilancio internazionale e turistico, nel suo assetto morfologico e funzionale e nell'offerta di nuovi e più efficienti servizi ai cittadini riminesi.
Già il Masterplan Strategico riconosceva l'ambito della stazione ferroviaria come una delle aree di maggiore interesse per operare una ricucitura urbana tra la città lineare della costa e quella consolidata. L'ambito assume l'importanza di luogo strategico sia perché permette di operare una ricucitura spaziale fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica. La riqualificazione dell'area della stazione inoltre può consentire di ridisegnare completamente i bordi e i vuoti delle due rispettive città, aprendo la strada al recupero di importanti oggetti storici, come l'anfiteatro, a risignificare e riqualificare oggetti della modernità, come il grattacielo, ad ampliare le dotazioni di verde, a riconfigurare le strutture urbane dei viali che portano al mare e di quello della stazione, elemento di connessione fra il Parco dell'Ausa e il porto canale.

Il suo caratterizzarsi come un luogo di transizione può contribuire quindi a trasformare zone oggi marginali in aree centrali capaci di migliorare anche i tessuti circostanti.
Inoltre, l'area della stazione ferroviaria costituisce il fulcro del sistema della mobilità capace di interconnettere la mobilità di lunga percorrenza con quella urbana, interagendo con diverse modalità di trasporto (ferro, auto, TPL, bicicletta e movimenti pedonali)
I principi fondamentali da assumere sono: di incrementare la permeabilità le due parti di città, di migliorare la mobilità e l'intermodalità, di cogliere l'opportunità per localizzare attrezzature pubbliche di rilievo a sostegno del centro storico e della città in generale, di incrementare lo spazio pubblico di qualità, di migliorare le condizioni ambientali urbane, di sviluppare un'alternativa alla crescita insediativa su suoli agricoli.



Assetto viario dell'intorno.

Aree di progetto.

1.2 AREE INTERESSATE DAGLI INTERVENTI

Definizione dell'ambito di trasformazione

L'area della stazione ferroviaria ha una valenza strategica per la città di Rimini anche per le sue dimensioni: la sola infrastruttura ferroviaria occupa una superficie pari a 1/3 di quella del centro storico. Analizzando più dettagliatamente l'ambito, è possibile rilevare come solo una parte delle infrastrutture e delle aree a servizio della ferrovia sono attualmente in uso. Per le zone più esterne alla fascia centrale dei binari è possibile, perciò, ipotizzare interventi di trasformazione. Oltre all'area strettamente legata alla funzione ferroviaria occorre poi considerare gli elementi che costituiscono i suoi limiti. L'aspetto poco ordinato e degradato che ha questa parte di città è dovuto anche, infatti, alla scarsa qualità degli elementi di interfaccia con il contesto urbano. Per questo motivo, l'intervento dovrà prevedere la riqualificazione e riorganizzazione delle strade che circondano l'ambito: piazzale Cesare Battisti e via Roma sul fronte interno; Viale Monfalcone e Piazzale Carso sul lato mare.

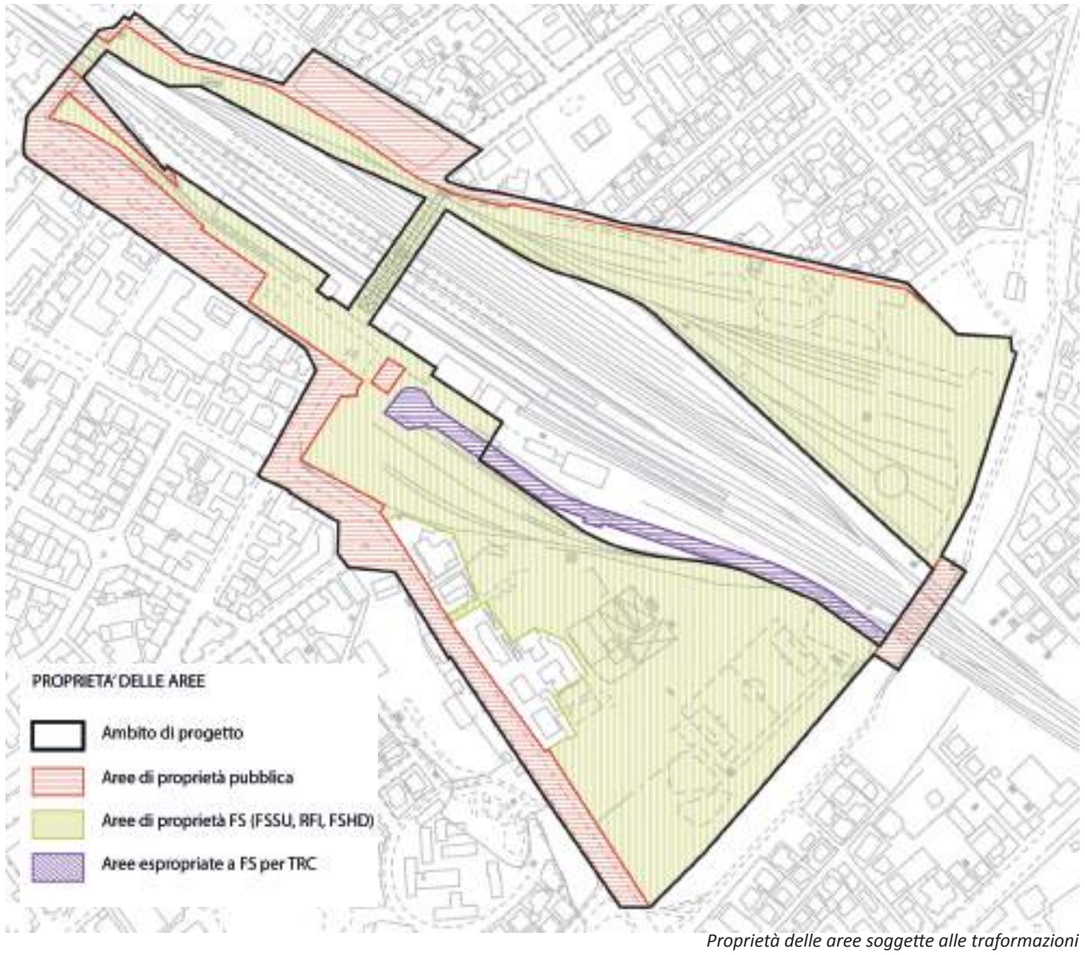
L'assetto della rete viaria e la scarsità di connessioni trasversali all'ambito ribadiscono la dualità dei due sistemi urbani posti da una parte e dall'altra della linea ferroviaria. Su questo settore, gli unici assi che costituiscono un collegamento tra la zona del centro urbano e la zona mare sono quelli di viale Tripoli e di Via Destra del Porto.

Gli interventi dovranno perciò prevedere il rafforzamento della riconnessione tra i due fronti, non solo attraverso un nuovo asse viario, ma soprattutto attraverso il miglioramento dell'accessibilità e della permeabilità per ciclisti e pedoni.

Altre aree di importanza strategica che possiedono una differente potenzialità di trasformazione, sono le zone che si attestano su entrambi i fronti di via Roma. L'infrastruttura viaria costituisce una barriera che contribuisce a separare nettamente l'area della stazione dalle aree prossime al centro storico. Questa situazione è dovuta, in particolare, alla disomogeneità del tessuto urbano, costituito da tre sistemi di grandi dimensioni (DLF, Parcheggio/area mercato Ex Padane, Anfiteatro Romano/CEIS) che vengono percepiti come spazi separati ed autonomi, enfatizzando la frammentarietà del tessuto.

La trasformazione dell'ambito della stazione non può prescindere dal coinvolgimento di queste aree a partire da quella del dopolavoro ferroviario, dall'insediamento residenziale ad essa contiguo e dal parcheggio al fine di riqualificare gli spazi degradati e sottoutilizzati, per generare elementi di ricucitura con il più ampio contesto.

L'area dell'Anfiteatro Romano potrà essere ridisegnata e rifunzionalizzata al fine di valorizzare il sito archeologico e le tracce delle mura storiche. Il Centro Educativo Italo Svizzero (CEIS) che occupa oggi una parte dell'area dell'Anfiteatro Romano dovrà, in questo caso, essere ricollocato, in modo da traformare tutta l'area in un parco archeologico aperto a tutti, che diventi un elemento di riconnessione forte, fisica, funzionale e percettiva, tra l'ambito della stazione e il centro storico.



Proprietà delle aree soggette alle traformazioni

1.3 COMPARTI E PROPRIETA' DEGLI IMMOBILI

L'ambito individuato nel precedente paragrafo come suscettibile alle trasformazioni è un complesso di aree, su cui insistono proprietà, vincoli e accordi differenti.

Le aree di proprietà R.F.I, FSSU e T.R.C
Come mostra la planimetria, tutta l'area strettamente funzionale alla ferrovia, compreso il fabbricato viaggiatori e il piazzale ad esso antistante è di proprietà della Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I Spa).

Gran parte del DLF e tutta l'area a servizio della ferrovia, oggi inutilizzata, sul lato mare sono di proprietà della società Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani (FSSU).

Alcuni immobili, tra cui il cinema multisala Settebello e il piazzale ad esso antistante, all'interno del comparto del DLF appartengono invece alla Società FSHD.
Alcune aree, appartenenti a R.F.I e a FSSU sono sate espropriate per la realizzazione del Trasporto Rapido di Costa.

Le aree pubbliche
Tra le aree suscettibili di trasformazione troviamo inoltre strade e piazzali di proprietà pubblica (Via Roma, Via Montefalcone, Piazzale Carso).

Nella pagina che segue, si illustra la consistenza degli immobili presenti sull'area della stazione ferroviaria, tutti di proprietà del gruppo R.F.I/FS, ad eccezione dell'edificio n° 1, sede dello IAT, che è di proprietà del Comune di Rimini.

Planimetria catastale delle aree di proprietà FS

CONSISTENZA EDILIZIA

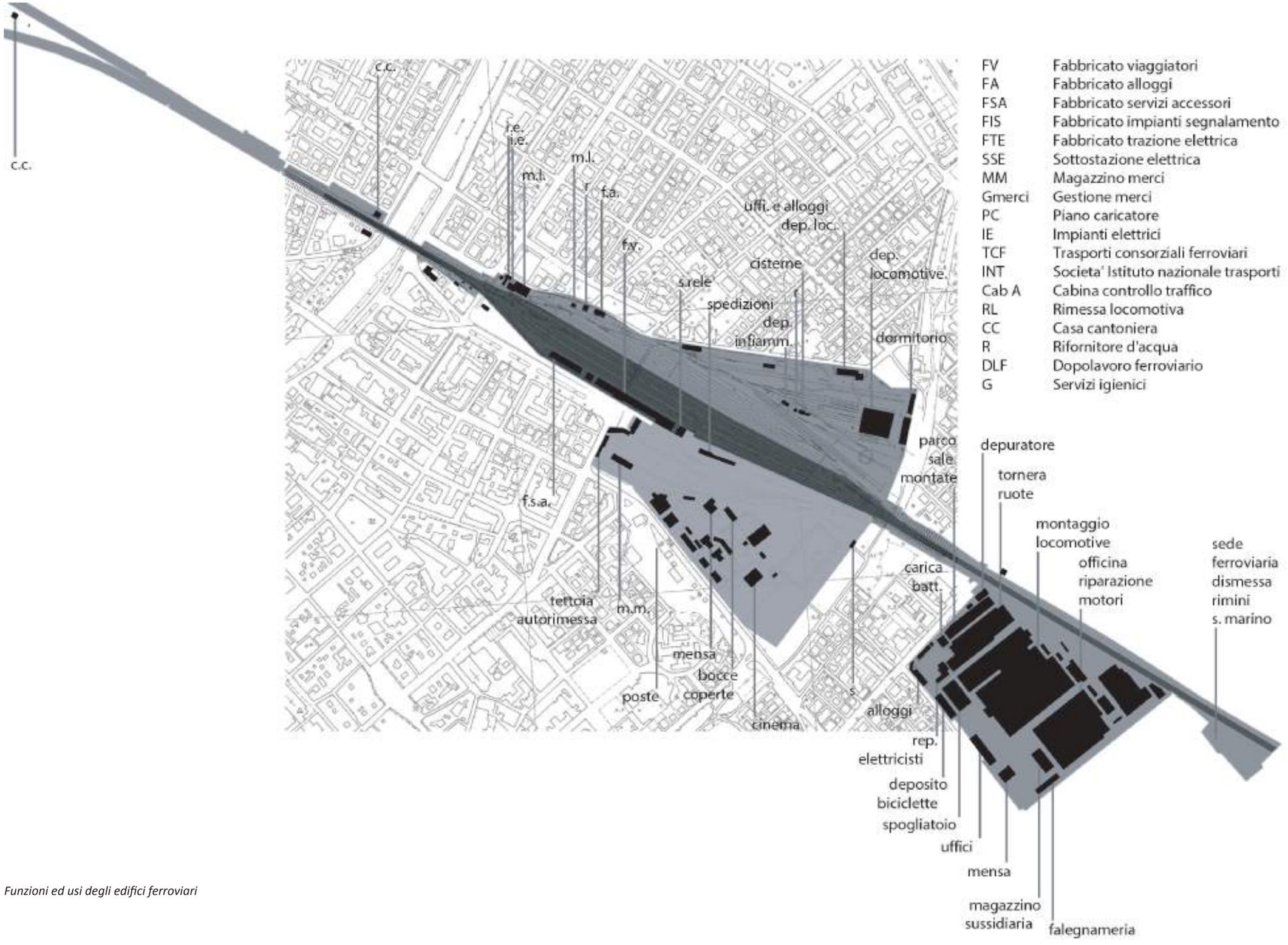
Immobili di proprietà comunale

Immobili di proprietà FS

Aree soggette alle trasformazioni

	N°	Edificio	sup. sedime	piani	sup. totale
Immobili di proprietà pubblica	1	IAT-Comune	237,01	1	237,01
Immobili di proprietà FS	2		268,41	1	268,41
	3	Parte Fabb. viaggiatori	1.066	1-2	1.832,00
	4		247,14	1	247,14
	5		277,90	2	555,80
	6		39,74	1	39,74
	7		77,42	2	154,84
	8		59,58	1	59,58
	9		65,21	3	195,63
	10		121,16	2	242,32
	11		57,95	1	57,95
	12		220,00	1	220,00
	13		142,60	1	142,60
	14		89,61	1	89,61
	15		23,61	1	23,61
	16		367,01	3	1.101,03
	17		349,35	1	349,35
	18		204,56	3	613,68
	19		1.582,60	1	1.582,60
	20		60,61	1	60,61
	21		295,53	1	295,53
	22		190,30	1	190,30
	23		70,85	1	70,85
	24		15,80	1	15,80
	25		7,54	1	7,54
	26		25,80	3	77,40
	27		9,25	2	18,50
	28		121,85	2	243,70
	29	Cinema multisala	437,32	1	437,32
	TOTALE				**9.430,45**

Consistenza edilizia nelle aree soggette alle trasformazioni



FV	Fabbricato viaggiatori
FA	Fabbricato alloggi
FSA	Fabbricato servizi accessori
FIS	Fabbricato impianti segnalamento
FTE	Fabbricato trazione elettrica
SSE	Sottostazione elettrica
MM	Magazzino merci
Gmerci	Gestione merci
PC	Piano caricatore
IE	Impianti elettrici
TCF	Trasporti consorziali ferroviari
INT	Societa' Istituto nazionale trasporti
Cab A	Cabina controllo traffico
RL	Rimessa locomotiva
CC	Casa cantoniera
R	Rifornitore d'acqua
DLF	Dopolavoro ferroviario
G	Servizi igienici

1.4 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PREVISONI URBANISTICHE

IL PSC DI RIMINI

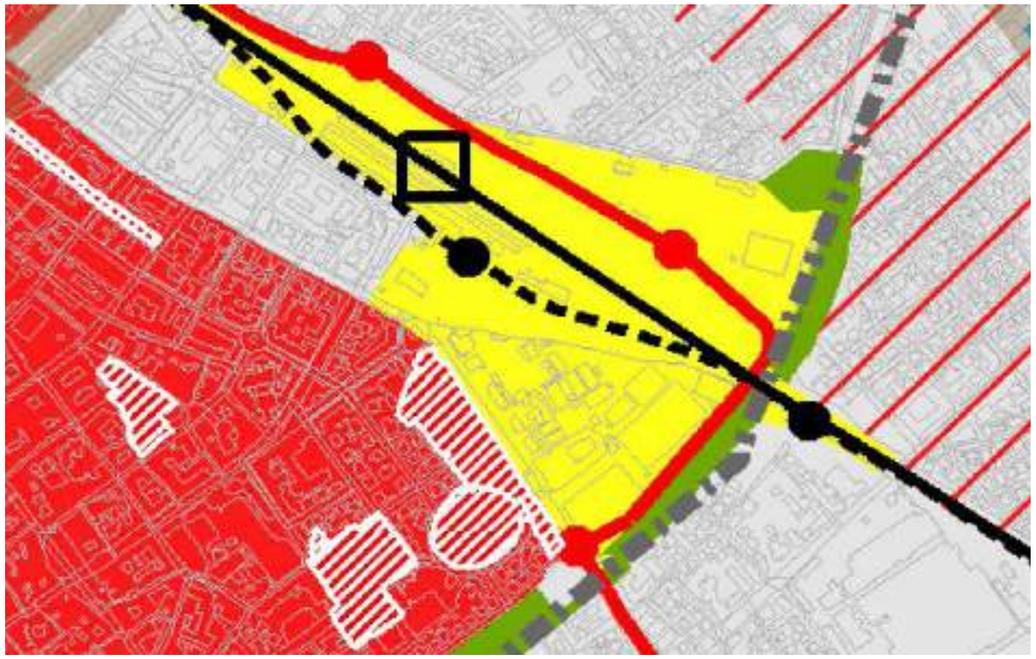
Il Piano Strutturale Comunale di Rimini, approvato nel marzo 2016, classifica l'area della stazione come Polo Funzionale Sovracomunale. Il PTCP, così come recepito nel PSC, prevede che i Poli Funzionali siano oggetto di uno specifico Accordo territoriale con la Provincia. Il PSC specifica poi che "successivamente all'Accordo potranno essere programmati dal POC gli interventi ulteriori nei termini ed entro i limiti quantitativi che saranno definiti negli Accordi territoriali. Tali interventi potranno essere programmati anche per fasi successive sulla base di uno schema progettuale-guida".
Il PSC riconosce la valenza strategica dell'area quale occasione per dare "luogo ad una straordinaria operazione di trasformazione e valorizzazione urbana". Vengono riconosciuti una serie di obiettivi:

- potenziamento ed esaltazione dell'interscambio a favore dell'uso di mezzi collettivi e delle mobilità sostenibile;
- il miglioramento delle condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale sia realizzando l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopassi il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio.
- l'esaltazione dell'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, fra cui strutture culturali-museali, l'eventuale nuova sede unica degli uffici comunali, attività commerciali, ecc.;
- la valorizzazione di risorse archeologiche straordinarie: l'anfiteatro romano e le mura medioevali;
- l'allargamento e potenziamento del corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa.

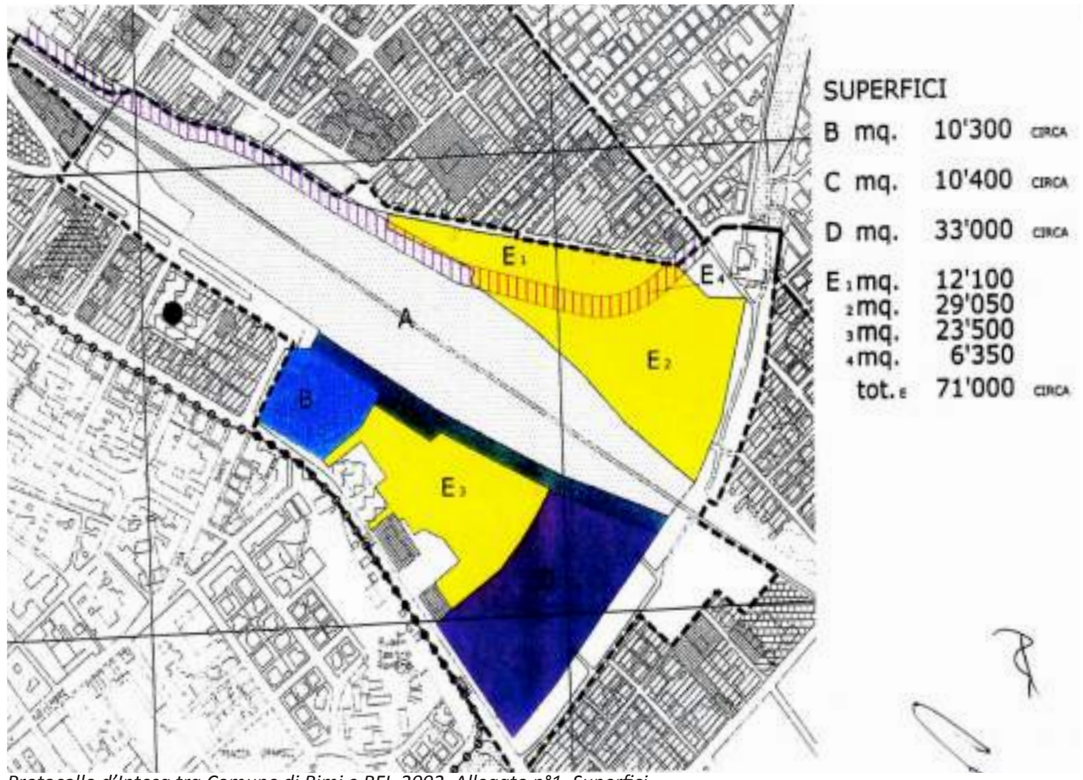
Il PSC prevede anche la possibilità di inserimento di funzioni terziarie-commerciali e residenziali, con l'eventuale possibilità di edilizia residenziale sociale.

Per quanto attiene le quantità ammesse, il PSC stabilisce che nell'ambito di stazione sia possibile sviluppare la funzione residenziale per una capacità insediativa massima di 28.000 mq. di SC, in riduzione quindi rispetto ai 45.000 mq previsti dal precedente PRG. Per quanto riguarda le attività terziarie, commerciali e i servizi pubblici o di interesse collettivo, il PSC rimanda all'accordo territoriale.

Assetto della mobilità nel nodo della Stazione - da Relazione del PSC di Rimini



Estratto della Tavola di Piano del PSC di Rimini



Protocollo d'Intesa tra Comune di Rimi e RFI, 2002. Allegato n°1. Superfici.

PROTOCOLLO D'INTESA del 2002

Nel 2002 il Comune di Rimini ha firmato un protocollo tecnico d'Intesa con RFI S.p.A. per il "Programma di Riqualificazione urbana delle aree circostanti la stazione ferroviaria di Rimini". Il Protocollo, redatto sulla base dell'allora vigente PRG, non è mai divenuto efficace, non essendo poi stato sottoscritto il previsto accordo di pianificazione.
Il protocollo suddivideva l'area in comparti e per ognuno di questi definiva alcuni parametri e destinazioni d'uso:

A) Sede ferroviaria, stazione e servizi:
Su: 5.000 mq
H.max: 17,00 m.

B) Autostazione, parametri da definirsi in sede di Accordo di Programma Comune-Regione

C) TRC (Trasporto Rapido Costiero):
Su: 4.000 mq
H.max : 17,00 m.

D) Area per opere di interesse pubblico generale (da cedere gratuitamente al Comune):
H.max: 21,00 m.

E) Area di insediamento residenziale:
St 71.000 mq di cui
1) St: 50.000 mq
Uf: 0,5 mq/mq
Usi: residenziale, di cui 25% max usi complementari
2) St: 21.000 mq
Su: Su esistente + 4.000 mq
Usi: attività sportive e ricreative, di cui 30% max servizi e pubblici esercizi

1.5 PROGETTI REALIZZATI, IN CORSO DI REALIZZAZIONE E PREVISTI

PSBO
Il Piano di Salvaguardia della Balneazione Ottimizzato è un progetto in corso di attuazione sviluppato da Hera per il miglioramento della gestione degli scarichi nella Città di Rimini. Per la gestione degli scarichi della zona Sud di Rimini il Piano prevede la realizzazione di una serie di vasche di accumulo.
Per quanto riguarda l'ambito oggetto del masterplan, il Piano prevede la realizzazione di una vasca di accumulo interrata all'interno della particella catastale 4912. Ad oggi tuttavia, non è ancora stato definito se nell'area del Dopolavoro Ferroviaria sarà effettivamente necessario realizzare tale vasca di accumulo come previsto.
Considerando che lo schema originario prevedeva la costruzione di una vasca di laminazione da 30.000 mc, e tenendo conto delle fasce di rispetto previste, si delineano dunque due soluzioni possibili: la prima di 7.224 mq mentre la seconda da 3.000 mq.
Entrambe le soluzioni devono comunque confrontarsi con l'assetto previsto della trasformazione dell'area seppure trattandosi di opere sotterranee potrebbero avere limitate interferenze.

Possibili localizzazioni preliminari per la realizzazione di una vasca di accumulo interrata.

Ponte ciclo-pedonale Ausa/Via Roma. Immagini di progetto.

TRC

Il progetto del Trasporto Rapido di Costa (Approvazione delibera CIPE n.93/2006), di cui si stanno completando i lavori, prevede il percorso di un mezzo pubblico a guida vincolata, parallelamente alla linea dei binari, con 17 fermate fra Riccione Stazione FS e Rimini Stazione FS. Questa ultima fermata sarà in una prima fase servita da una rotonda di ritorno dei mezzi, che invece proseguiranno fino alla Fiera ed oltre, nella seconda fase di progetto. Il passaggio del mezzo, il sedime della corsia di marcia e della fermata sono regolati da uno specifico contratto con le FS.

METROPARK

L' Accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile – triennio 2003/2005, ha definito con un primo schema planimetrico l'assetto del Transit Point della Stazione Ferroviaria di Rimini. Il piano mirava a trasformare l'area della Stazione di Rimini nel principale nodo intermodale della città, attraverso il recupero dell'edificio attualmente adibito a scalo merci con la realizzazione della stazione degli autobus, del centro operativo del Tpl, di un punto attrezzato per bici e motocicli e noleggio biciclette, nonché il completamento funzionale del parcheggio . All'interno del progetto del Transit Point si prevede la realizzazione di un parcheggio di superficie (ad opera e gestione di Metropark) per circa 350 posti auto nell'area dell'attuale scalo merci. L'intervento non è stato ancora realizzato.

PONTE CICLO-PEDONALE AUSA/VIA ROMA

Nel marzo 2016 la Giunta comunale di Rimini ha approvato il progetto esecutivo per la realizzazione di un ponte ciclopedonale per l'attraversamento di Via Roma in corrispondenza del Parco Cervi-Ausa.
L'opera non mira solo a risolvere le problematiche dell'attraversamento di via Roma, ma si pone all'interno di un sistema di 21 interventi volti alla fluidificazione del traffico veicolare e, allo stesso tempo, costituisce un elemento di ricucitura per l'Anello Verde.
La nuova pista ciclopedonale ha un'estensione di circa 225 metri e una larghezza di circa 4.15 metri.
All'interno dell'ambito di progetto, tale intervento risulta strategico, in quanto opera nella direzione di riconnettere la Marina al Centro Storico.
Il ponte è stato realizzato nel 2017.

Parcheggio ed area Mercato Ex Padane

L'area delle Ex Ferrovie Padane è stata destinata a parcheggio pubblico per 220 posti auto, gestito dalla Società Start Romagna. Quest'area rientra nel progetto del Comune di Rimini per la riorganizzazione dei grandi mercati settimanali del Centro Storico. Al fine di recuperare il teatro Galli e di trasformare in parco le aree libere intorno a Piazza Malatesta, sono state individuate una serie di aree in cui ricollocare il mercato.
Nelle 2 mattine di mercato, l'area delle Ex- Padane ospita circa 100 banchi ed insieme a Piazzale Gramsci costituisce il centro del sistema di mercato diffuso.
La presenza del mercato, sebbene a cadenza periodica, si pone in un rapporto sinergico con la riqualificazione dell'area della stazione e con il potenziamento delle sue funzioni commerciali.

Progetto Rimini Mercati in centro.

Il Parco Urbano del Mare

Uno degli interventi più rilevanti consiste nella riqualificazione del lungomare con il progetto "Parco Urbano del Mare". Con una estensione di circa 15 km il progetto vuole ricreare un nuovo sistema urbano a servizio dei cittadini e dei turisti, vivo 365 giorni all'anno con spazi pubblici accoglienti e attrattivi, liberati dal transito degli autoveicoli e destinati allo svago, alla cultura, allo sport, al tempo libero e alle manifestazioni all'aperto. Un ambito in grado, di costituire nuove tipologie di offerta turistica e fornire nuovi presupposti anche per destagionalizzare e riqualificare le strutture ricettive e commerciali esistenti.

Il progetto si basa sullo sviluppo di un nuovo concept in cui non si tratta solo di ricreare un ambiente verde e confortevole ma anche di innovare il turismo balneare offrendo un nuovo prodotto teso a migliorare il benessere psicofisico dei fruitori.
Si tratta di un progetto ricco e complesso (per i molteplici settori e attori) che è stato confermato nelle sue modalità processuali e di contenuto dal recente PSC e che hanno trovato una propria specifica dimensione programmatoria ed attuativa nel Masterplan Strategico.
Modalità del tutto nuova è il coinvolgimento attivo delle imprese, direttamente interessate, nel finanziamento dell'opera. Alberghi, esercizi

Progetto di riqualificazione di Piazzale Malatesta

Progetto Parco del Mare

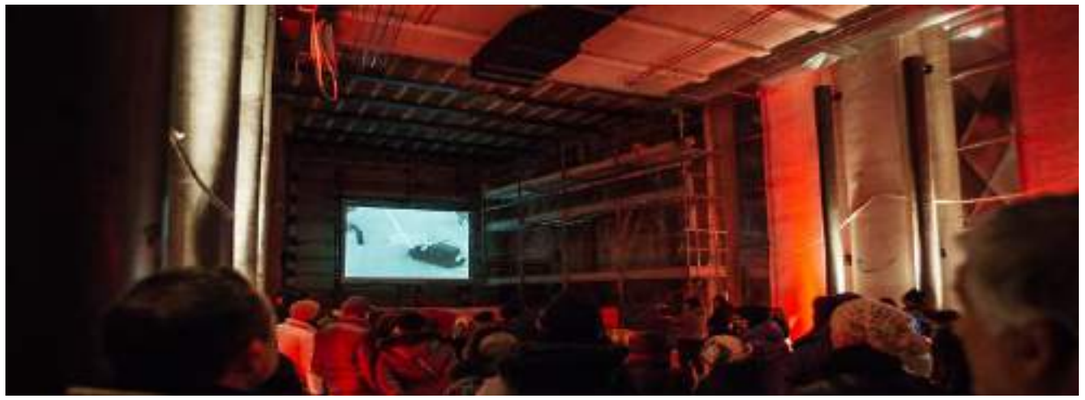
Progetto di riqualificazione dell'invaso di Tiberio

commerciali, stabilimenti balneari sono chiamati a comporre i propri interessi e a contribuire economicamente all'interno di un progetto unitario guidato dalla amministrazione comunale. In questo modo l'amministrazione vuole riconoscere e sostenere il valore d'impresa e la creazione di nuovi posti di lavoro in sinergia attiva con il settore privato, condividendo obiettivi proposte e responsabilità.

Interventi sul Centro Storico

La nuova idea di città portata avanti attraverso il Masterplan strategico, non può prescindere dal recupero del suo centro storico, non solo come luogo simbolico, ma quale centro commerciale e sociale di una nuova città compatta e coesa. La riconquista di un centro connesso finalmente con i suoi borghi dovrà necessariamente passare da una politica di gestione urbanistica, diretta dal RUE, che favorisca il ritorno della residenza e non trascuri le emergenze culturali e turistiche.

Per la riqualificaszione fisica e funzionale sono stati già avviati e realizzati numerosi progetti, fra cui la riqualificazione di Piazza Malatesta e di altri spazi pubblici (l'anello delle nuove piazze), la riqualificazione dell'intorno del Ponte di Tiberio e del suo invaso, il recupero di contenitori culturali, fra cui il Teatro Galli, il Cinema Fulgor e il Castel Sigismondo.



Progetto del Museo Federico Fellini, la Casa del Cinema - cantiere

1.6
SINTESI DEI VINCOLI E DELLE POTENZIALITA'

L'analisi congiunta dello stato di fatto dell'area, degli strumenti urbanistici su di essa incidenti e dei progetti di trasformazione in corso o in previsione, ha condotto all'individuazione degli elementi di forza e di criticità dell'area.

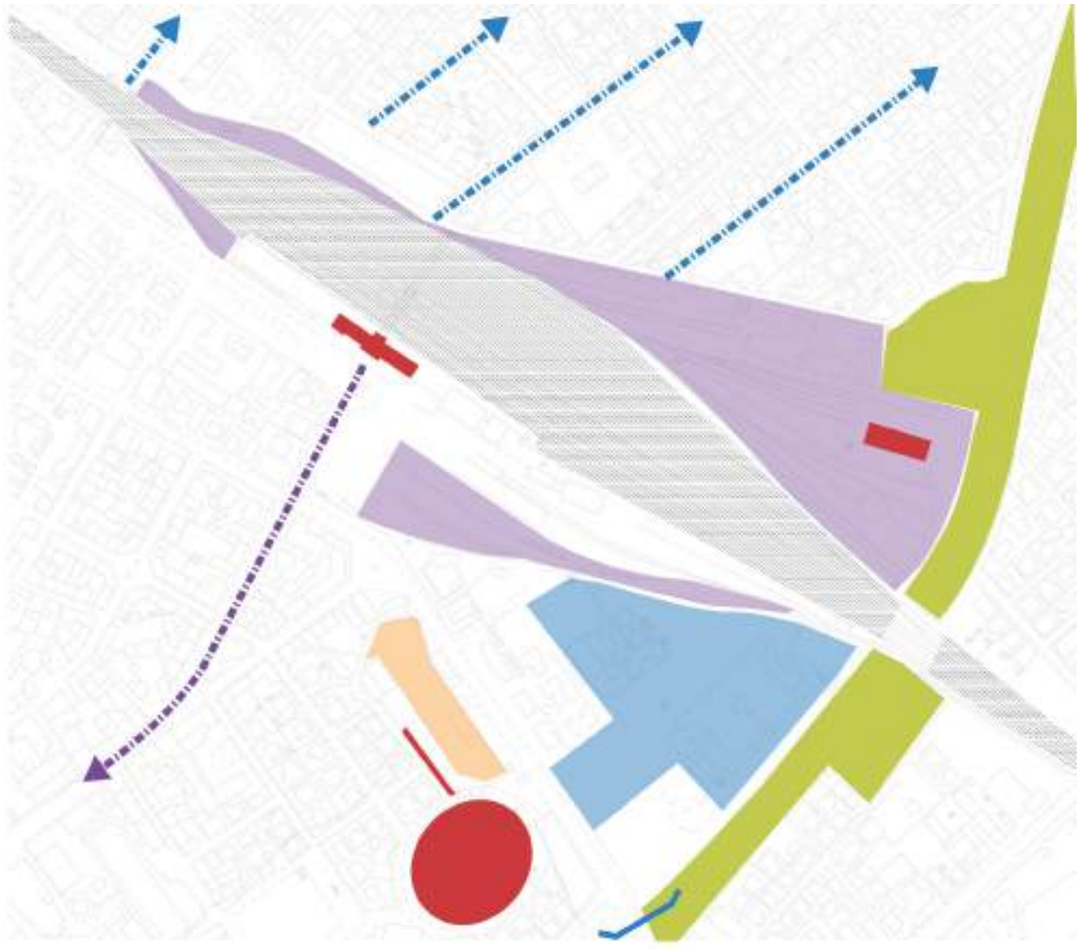
I fattori di forza dell'area sono costituiti dagli elementi che hanno un ruolo strutturante il sistema urbano e dalle aree che, essendo sottoutilizzate, esprimono un grande potenziale di trasformazione.

I **punti di forza dell'area e le potenzialita'** sono, quindi:

-L'asse di collegamento tra la stazione e il centro storico costituito da via Dante e viale IV Novembre. Assieme a corso d'Augusto rappresentano gli assi funzionali e commerciali sui quali si struttura il nucleo antico.

-I viali della citta' balneare, Viale Principe Amedeo. È la struttura che ha dato origine all'insediamento turistico e che mette in connessione diretta il sistema dell'area ferroviaria con il litorale.

-il parco dell'Ausa, è un sistema urbano dotato di forti potenzialità date dalla capacità di convogliare i flussi di mobilità lenta, di collegare alcune delle funzioni più rilevanti della città e di costituire uno spazio pubblico "unico" sul territorio comunale. **Il ponte ciclo-pedonale** che verrà realizzato su via Roma, rafforza il ruolo del Parco dell'Ausa come spina dorsale del progetto.



- Il Porto canale, si trova a soli 500 metri dalla stazione e è uno dei luoghi dell'identità riminese. Costituisce l'altra spina urbana insieme al parco Ausa.

- I monumenti di valore storico-archeologico. Adiacenti all'area della stazione si trovano l'anfiteatro romano e le mura.

-La stazione ferroviaria. Alcuni edifici della stazione ferroviaria mantengono un rilevante valore storico e fanno parte dell'immaginario storico della città.

- L'area Ex-Padane. L'area, destinata a parcheggio e ad ospitare il mercato settimanale, costituisce un elemento di forte potenzialità. Se da un lato, in alcuni giorni (per esempio nei giorni festivi e di picco della stagione turistica), può contribuire a rispondere alle necessità di parcheggio, durante i giorni di mercato può divenire elemento di connessione tra l'area della stazione e il centro storico.

-L'area DLF insieme al Cinema Multisala, costituisce già oggi un importante polo di servizi sportivi e ricreativi, il che costituisce un buon punto di partenza per rafforzare questa funzione e la connessione dell'area con gli altri spazi pubblici esistenti (parco dell'Ausa e Anfiteatro Romano) e in previsione nell'area della stazione.

-Le aree ferroviarie inutilizzate
La dimensione (pari ad un terzo del centro storico) e la localizzazione delle aree dismesse ferroviarie costituiscono elementi di grande valenza strategica per un ridisegno della città costruita che colmi diverse carenze strutturali e funzionali e ridefinsca i rapporti tra città storica e marina.

L'ambito della stazione, per la sua conformazione

e per il complesso di funzioni che ospita genera dinamiche di **criticita'** nel suo immediato intorno. In particolare sul lato monte, i margini indefiniti dell'area ferroviaria fanno sì che il sistema urbano sia percepito come frammentato e caotico.
Le numerose barriere, fisiche e funzionali enfatizzano l'estraneità dell'ambito ferroviario rispetto al tessuto circostante. La cesura che si delinea è ribadita dalla mancanza di un attraversamento trasversale in corrispondenza della stazione e dalla scarsa qualità urbana delle strade tangenti l'ambito.

In sintesi, dunque **le principali criticita'** che caratterizzano l'ambito stazione, sono:

-**Elementi di cesura**, lungo il perimetro che accentuano la separazione (fisica, visiva e funzionale) dell'ambito dal contesto che lo circonda;

- **La viabilita'** sul fronte sud è caratterizzata da strade dequalificate, soggette a traffico intenso, mentre sul lato mare la strada ha una carreggiata molto stretta;

- **I margini urbani sono poco definiti**, sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista funzionale;

- **I sottopassi pedonali** a est e a ovest della stazione sono di sezione ridotta e vengono percipiti come insicuri;

- **Il sottopassaggio centrale** non collega il fronte principale della stazione con il lato mare, ma serve soltanto i binari, diminuendo in maniera rilevante la permeabilità dell'ambito e le possibilità di connessione tra i due fronti;

- **Gli spazi aperti pubblici** che circondano l'ambito sono spesso dequalificati;

- Su entrambi i lati, sono presenti **aree urbane** soggette a parziali fenomeni di dequalificazione, sia dal punto di vista funzionale che morfologico-urbano;

- L'area è caratterizzata da **vuoti funzionali**: edifici dismessi o in via di dismissione accentuano la scarsa definizione e il degrado urbano dell'ambito;

- **L'anfiteatro romano** nelle immediate vicinanze dell'ambito a sud, è parzialmente interrato ed occupato dalla scuola CEIS. L'anfiteatro risulta quindi scarsamente valorizzato e per questo non viene percepito come una risorsa culturale e turistica.

2.
STRATEGIE E OBIETTIVI DEL PROGETTO

2.1
STRATEGIA D'INTERVENTO

La riqualificazione degli ambiti di stazione, che si accompagna al rinnovamento funzionale delle stazioni ferroviarie, si sta affermando sempre più come un'occasione strategica per ridisegnare importanti assetti urbani e trasportistici. Questa tendenza, che si è già consolidata in diversi casi europei, tenta di avviarsi faticosamente anche nelle realtà nazionali.
Le necessità di intervenire sono legate alla risoluzione dei problemi connessi alla separazione fisico morfologica della zona rispetto alle altre parti di città, al miglioramento complessivo dell'accessibilità e dell'interscambio, all'adeguamento funzionale e architettonico-urbanistico degli scali ferroviari e degli edifici della stazione. Nella maggioranza delle città, inoltre, l'ambito di stazione risulta connotato da evidenti condizioni di degrado urbano e, in alcuni casi, sociale. L'eccessiva monofunzionalizzazione e/o la parziale dismissione di alcune di queste aree generano situazioni di progressivo abbandono che portano ad incrementare la percezione e le condizioni di insicurezza.

Il complesso di strategie che il progetto mira ad attuare per la riqualificazione e il rilancio dell'area, presuppongono complessivamente la creazione di un sistema di relazioni sia di natura fisica che funzionale tra le parti della città e tra l'ambito farroviario e le aree circostanti.
In aggiunta, nel caso riminese, la riqualificazione dell'area ferroviaria apre alla possibilità di avviare uno sviluppo sostenibile della città basato non più sul consumo di altro suolo agricolo ma sul riutilizzo delle aree produttive dismesse, i cosidetti brownfields.
In sintesi 5 sono gli assi su cui si può perseguire nell'area ferroviaria di Rimini, la costruzione di una parte di città di qualità, funzionale e sostenibile:

1. Il disegno urbano strategico
Il progetto deve tendere non solo a risolvere le criticità intrinseche dell'area ferroviaria ma anche a innestare processi di qualificazione che si possano riverberare sull'intorno e su tutta la città di Rimini.
L'area della Stazione di Rimini costituisce una forte cesura urbana dividendo due aree di grande pregio, il Centro storico e la Marina. Questa assenza di dialogo, (formale, funzionale e relazionale) è accentuato dall'effetto di degrado urbano che l'area di stazione, perse in buona misura le sue originarie funzioni, amplifica sui tessuti circostanti (in particolare verso il centro storico e il Borgo Marina). Il progetto, attraverso un disegno degli spazi pubblici di qualità, l'inserimento di funzioni attrattive e il miglioramento delle connessioni urbane fra le due parti di città intende valorizzare anche gli ambiti di particolare pregio al contorno. Si può anzi asserire che la dimensione strategica dell'intervento dovrà essere tale da poter ampliare i suoi effetti oltre i propri confini d'intervento.
Per conseguire questo obiettivo anche gli assi stradali e gli spazi aperti perimetrali sono stati inclusi nel più ampio ambito d'intervento del progetto.

2. La mobilità e l'interscambio
È sempre più fondamentale che le stazioni ferroviarie si configurino come nodi di interscambio e porte di accesso delle nostre città. Ciò risponde non solo ad una doverosa domanda ambientale, che vuole facilitare le modalità di movimento sostenibili, ma anche ad una necessaria maggior efficienza dei nostri sistemi e di maggior qualità della città.
In particolare già oggi alla stazione di Rimini si arriva a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici, in auto, oltrechè in treno. A breve poi arriverà anche il servizio del TRC. La possibilità di mettere in gioco l'area ferroviaria, vuole cogliere anche l'occasione per migliorare ancora di più l'accessibilità e l'interscambio. Bisogna anche puntare sulla semplicità dei percorsi, sull'integrazione tra mezzi e modalità di trasporto e sulla facilità di movimento, assicurando la riduzione della "rottura di carico". Il progetto deve considerare tutte le componenti della mobilità come fossero un unico sistema letto attraverso l'occhio dell'utente.
A sostegno poi della mobilità urbana, della riqualificazione degli assi di via Roma-Piazzale Cesare Battisti e a supporto del nuovo insediamento residenziale nell'area a mare, deve essere ripensanto e potenziato il sistema viario urbano al contorno, al fine di alleggerire le arterie che corrono fra il Centro Storico e l'area ferroviaria dal traffico di attraversamento.

3. I servizi e le attrezzature
In sintonia con le migliori esperienze europee, dove grazie alla grande accessibilità negli ambiti ferroviari si sono insediate attività e servizi di grande interesse, l'ambito della stazione deve essere visto come una opportunità per inserire attrezzature urbane di rilievo, servizi ai cittadini e per migliorare le dotazioni della città. L'inserimento di importanti attrezzature di interesse comune (come ad esempio la nuova sede degli uffici comunali) costituisce anche un importante elemento di innesco della trasformazione urbana, capace di stimolare e trainare la riqualificazione dell'area.
Inoltre l'ambito ferroviario di Rimini costituisce una delle rare occasioni in ambito urbano per riequilibrare la dotazione di attrezzature, in particolare di aree verdi, così carenti a livello comunale.

4.L'abitare
Di fronte al costante incremento di consumo di suolo, arrestato solo dalla crisi economica, è importante cogliere l'occasione non solo per qualificare la città esistente ma anche per ri-abitarla. Così come diversi esempi europei, l'ambito della stazione di Rimini – ambito di notevoli estensioni – si deve porre l'obiettivo di rigenerare la città esistente, partendo proprio da quelle aree che per loro configurazione sono dotate delle migliori condizioni di sostenibilità. Ciò però non può significare ipotizzare interventi di riqualificazione ad altissima densità, con quantità che risultino insostenibili per il sistema urbano e le diverse reti infrastrutturali. Lo sviluppo dell'area ferroviaria potrà anzi essere l'occasione per costituire una nuova tipologia di offerta, più attenta ai bisogni contemporanei e a "nuovi" stili di vita, ad esempio più interessati alla mobilità sostenibile, al consumo di energia e alla presenza di attrezzature e verde urbano. La proposta quindi deve prevedere l'inserimento, in particolare nella zona a mare, di un insediamento residenziale-misto con possibilità

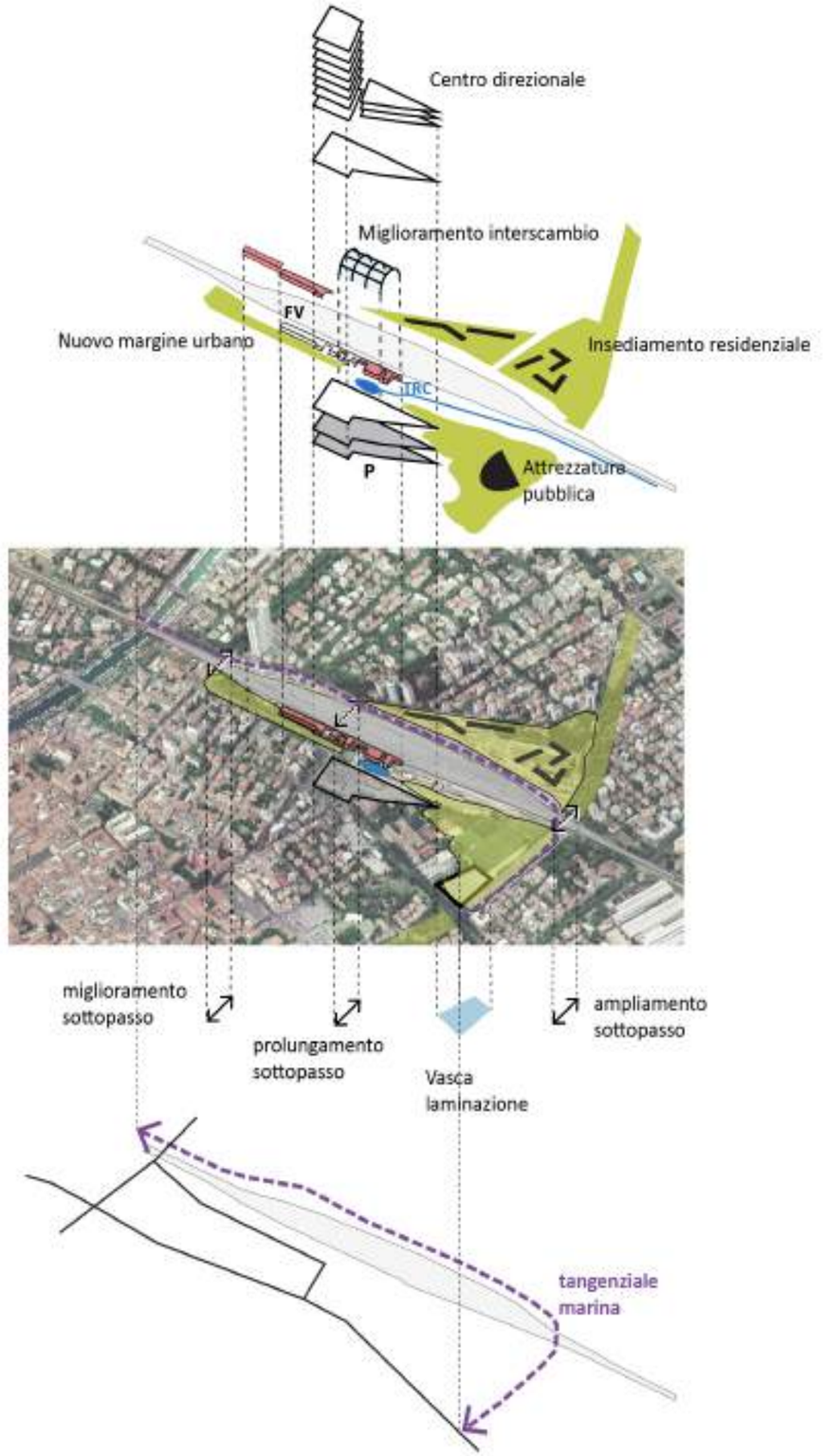
anche di avviare sperimentazioni tipologiche e con l'offerta di Edilizia Residenziale Sociale.

5. La resilienza urbana
Il tema della resilienza urbana, ovvero della capacità dell'ecosistema delle città di rispondere ai cambiamenti climatici, prima ancora di costituire una delle più importanti sfide globali, è nel caso riminese già stato portato all'attenzione dell'agenda politica, attraverso il tema della depurazione dei reflui e il progetto del PSBO.
L'ambito della stazione di Rimini offre l'opportunità per il progetto di affrontare e affermare il principio della sostenibilità ambientale, andando a potenziare alcune funzioni ecologiche, quali la permeabilità, la corrivazione, il recupero delle acque, il benessere termico, etc.

Aspetti operativi
Non meno importanti per la riuscita del progetto di trasformazione urbana sono alcuni aspetti attuativi.
Innanzitutto appare assolutamente indispensabile disporre di un disegno guida di riferimento per lo sviluppo di tutto l'ambito. Si tratta cioè di assumere il masterplan quale strumento capace di definire l'assetto generale e gli elementi vincolanti da perseguire (in particolare gli obiettivi funzionali e formali) distinguendoli dai caratteri formali della rappresentazione plani-volumetrica che possono variare e che hanno scopo solamente indicativo ed illustrativo. Infatti questi ultimi potranno trovare una loro piena e precisa definizione architettonica una volta verificate le possibili limitazioni e concluse le progettazioni di maggior dettaglio.

Appare necessario poi procedere ad una condivisione degli obiettivi, dell'assetto generale proposto dal Masterplan, delle quantità ed usi, con il soggetto proprietario, ovvero FS e le sue società collegate. Tale condivisione dovrà essere formalizzata in un accordo (il protocollo d'intesa) che fissi anche i relativi impegni anche per l'attuazione del progetto complessivo.
E' evidente che la riqualificazione di un'area di tali dimensioni e complessità potra avvenire per fasi e potrà utilizzare procedure attuative anche diverse, a seconda del programma funzionale, del regime proprietario, delle diverse limitazioni e criticità.

Infine appare oggi necessario avere un approccio integrato fra le varie politiche settoriali che interessano l'ambito di stazione. Bisogna cioè evitare di suddividere i campi di intervento a secondo del settore di riferimento.



2.2
OBIETTIVI DI PROGETTO

In accordo con la strategia generale vengono enucleati alcuni obiettivi fondamentali che devono guidare la trasformazione e riqualificazione dell'area ferroviaria:

1. Disegno urbano strategico

1.1. Connessioni.
Al fine di ridurre l'effetto barriera creato dalla ferrovia e ricucire la città bisogna migliorare i collegamenti nord-sud, sfruttando e potenziando i sottopassaggi esistenti: prolungare quello centrale fino al fronte nord dell'ambito ferroviario ed ampliare i due sottopassaggi laterali (lato Bologna e lato Ancona).

1.2. Rete degli spazi pubblici
Per migliorare le continuità urbane e ridurre l'effetto di margine dell'area ferroviaria, deve essere sviluppata una rete continua, sicura e di qualità degli spazi pubblici, costituita da piazze, viali, aree verdi, capaci di ospitare i movimenti pedonali e ciclabili e permettere lo sviluppo di attività compatibili.

1.3. Margini ferroviari
La valorizzazione delle ampie aree sottoutilizzate deve ridefinire anche un nuovo rapporto con la città esistente attraverso un attento disegno dei propri margini oltreché delle funzioni insediabili.

1.4. Un nuovo fronte urbano
Mettere in gioco il fabbricato viaggiatori, il piazzale antistante la stazione e via Roma, all'interno di un disegno organico e integrato, rappresenta un'opportunità non solo in termini di interscambio, accessibilità e mobilità integrata, ma anche di riassetto della "porta della città". Una nuova galleria commerciale, una passeggiata urbana, il proseguimento del TRC e l'allontanamento della carreggiata carrabile, sfruttando quelli che sono attualmente percepiti come vuoti funzionali o aree degradate, darebbero un nuovo slancio alla stazione e al suo legame con il tessuto urbano.

2. Miglioramento della mobilità, dell'accessibilità e dell'interscambio.

2.1. Accessibilità
In stazione si arriva a piedi, in bicicletta, in Tpl, in treno e in auto: migliorare l'accessibilità significa operare in un'ottica di integrazione dei punti di arrivo e partenza, degli spazi informativi e dei servizi per i viaggiatori.

2.2. Miglioramento dell'interscambio
In stazione si cambia mezzo: si vuole dunque puntare sulla semplicità dei percorsi, sull'integrazione tra mezzi e modalità di trasporto e sulla facilità di movimento, assicurando la riduzione della "rottura di carico".

2.3. Ridefinizione delle gerarchie del sistema stradale
Al fine di permettere la riqualificazione del sistema viario, in particolare quello che separa il Centro storico dall'area ferroviaria, e per alleggerire l'attuale rete dal traffico di attraversamento, in aderenza a quanto previsto dal PSC, viene previsto un corridoio atto ad ospitare la cosidetta tangenziale marina.

3. Attrezzature urbane, servizi e verde

3.1. Una nuova polarità urbana
Integrare il nuovo polo intermodale con una importante attrezzatura urbana, che comprenda anche servizi e commercio e che si integri con il nuovo fronte urbano, rappresenta un ulteriore strumento di ricucitura urbana e un notevole aumento del bacino d'utenza dell'area.

3.2. Verde e servizi
L'ambito ferroviario confina a est con il Parco lineare dell'Ausa che offre importanti opportunità di ricucitura urbana. L'ampliamento del parco all'interno dell'area ferroviaria innescherebbe nuove continuità capaci di intercettare sia i flussi provenienti dai quartieri limitrofi, sia di collegare alcune funzioni di rilievo della città, sia, infine, di aumentare la vivibilità e la dotazione di servizi per i cittadini.

3.3. Polo didattico-culturale
In particolare vi è poi l'opportunità di realizzare un nuovo polo didattico-culturale, alla riqualificazione dell'anfiteatro romano e al potenziamento di un contenitore culturale possa costituire un elemento di grande interesse per tutta la città di Rimini.

4. L'abitare

4.1. Promuovere il mix funzionale
La nuova area residenziale deve essere integrata con funzioni e attrezzature in grado di fornire agli abitanti tutti i servizi di prossimità, al fine di evitare tessuti edilizi eccessivamente monofunzionali.

4.2. Promuovere l'abitare sostenibile.
Il nuovo intervento residenziale dovrà essere guidato dalle più recenti attenzioni alla sostenibilità edilizia e di quartiere. Oltre alle prestazioni edilizie del green building sarà da incentivare lo svilupp di soluzioni di sostenibilità ambientale anche sui sistemi a rete e sulla mobilità. In particolare su quest'ultimo aspetto si potranno sviluppare particolari soluzioni e protocolli per incentivare l'uso mezzi sostenibili da parte dei nuovi abitanti.

4.3. Sostenere il mix sociale
Al fine di rispondere al bisogno di alloggi (in proprietà e in affitto) a costi calmierati saranno da verificare e ricercare le condizioni di sostenibilità economica che permettano la realizzazione di una quota di Edilizia Residenziale Sociale, così come definita dalla legislazione nazionale e regionale.

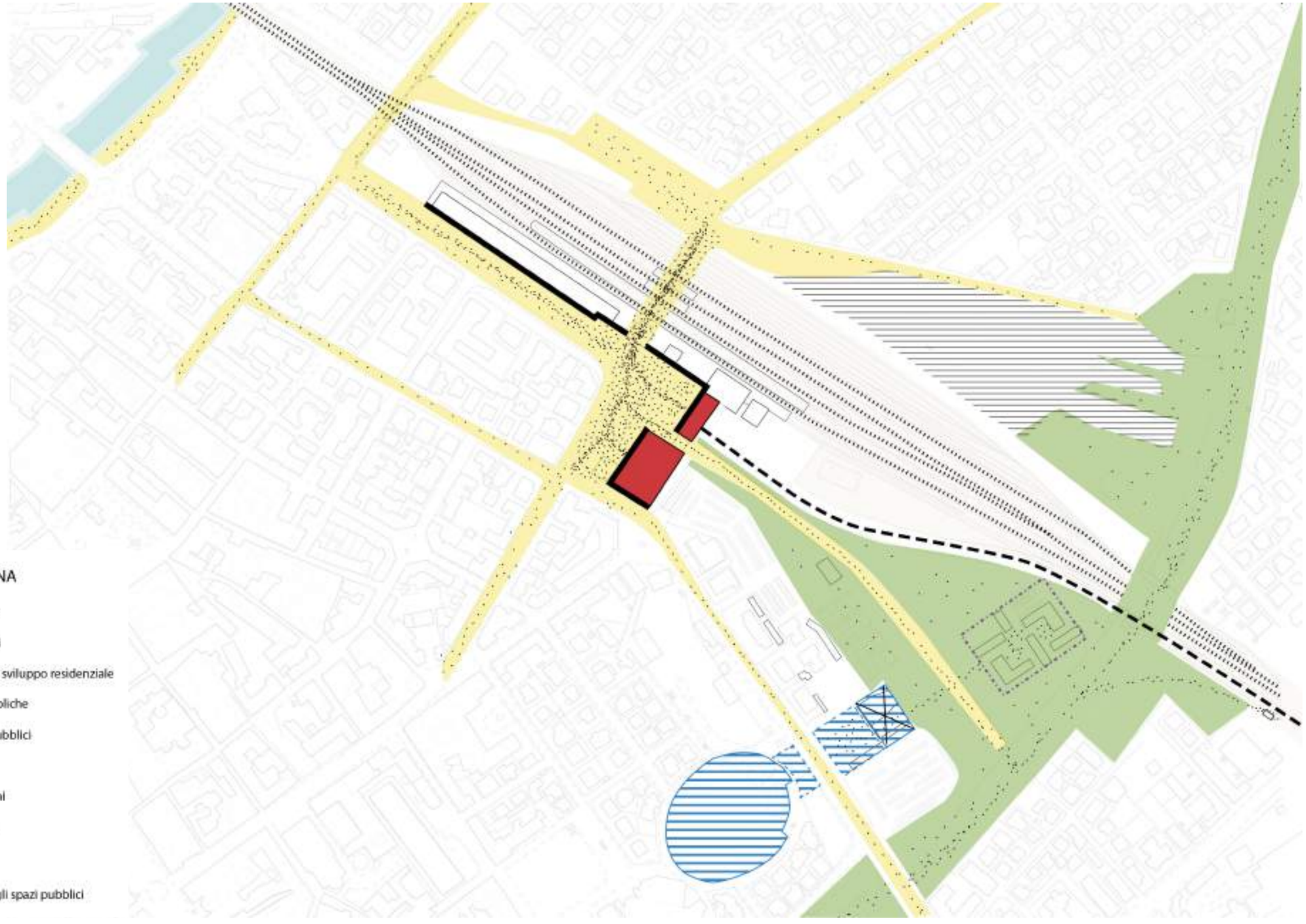
5. La resilienza urbana

5.1. Il verde urbano
Anche al fine di ridurre il calore, l'inquinamento atmosferico e acustico, andranno massimizzate le aree verdi e le alberature, là dove compatibile.

5.2.La permeabilità dei terreni e le prestazioni ecologiche.
Al fine di ridurre il carico della rete di smaltimento delle acque, andranno massimizzate le aree permeabili o semi-permeabili, ricercando soluzioni idonee anche per la aree a parcheggio. Inoltre le aree verdi, così come gli spazi pubblici potranno essere progettati (es. giardini della pioggia) per assolvere alla funzione di accumulo temporaneo delle acque al fine di ridurre i picchi di adduzione di acqua alla rete fognaria.

5.3. Le prestazioni energetiche e di sostenibilità ambientale degli edifici
Gli edifici, in particolare quelli pubblici, andranno progettati e realizzati secondo le pratiche del green building, perseguendo le più elevate prestazioni energetiche e le migliori condizioni di sostenibilità ambientale, anche con attenzione alla risorsa idrica e alle acque reflue.

5.4. Mobilità urbana sostenibile
Andrà promossa la mobilità sostenibile alla scala urbana, grazie ad una rete continua di percorsi e piste ciclabili e pedonali, all' installazione di punti di bike-sharing (in particolare in corrispondenza della stazione ferroviaria) e di una rete di supporto al rifornimento di mezzi privati ecologici.


STRUTTURA URBANA
Centralità urbane
Attrattori culturali
Aree a prevalente sviluppo residenziale
Attrezzature pubbliche
Principali spazi pubblici
Parco dell'Ausa
Nuovi fronti urbani
Linee ferroviarie
Tracciato TRC
Densità d'uso degli spazi pubblici

3.
MASTERPLAN PRELIMINARE d'INSIEME

Masterplan preliminare.

3.1 MASTERPLAN e PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

Il Masterplan preliminare è stato sviluppato in accordo con la strategia generale e in rispondenza agli obiettivi precedentemente descritti.

Nell'ottica di rendere l'ambito ferroviario cerniera tra le due città, e migliorandone quindi i collegamenti e gli attraversamenti urbani ciclo-pedonali, si prevedono una serie di interventi di ricucitura funzionale e fisico-spaziale.
La rete degli spazi pubblici, da ampliare, riconnetere e riqualificare, costituisce l'elemento connettivo fondamentale assunto dal Masterplan preliminare, quale elemento centrale di relazione e riconfigurazione morfologica di tutto l'ambito. L'incremento dello spazio pubblico permette non solo di aumentare le dotazioni urbane ma anche di ridefinire gli spazi di relazione tra l'edificato esistente, le nuove funzioni urbane previste, la preesistenze storiche da valorizzare e i nuovi fronti urbani da ridefinire.
Il Masterplan prevede la realizzazione di una serie di continuità orizzontali e trasversali, che servono a mettere in relazione il sistema verde del Parco dell'Ausa con il Porto canale e rinsaldare la relazione fra centro città e mare.
Queste nuove o rinnovate continuità si caratterizzano e diversificano per natura e funzioni.

Da una parte vi è il nuovo asse di matrice fortemente urbana costituito dal nuovo polo direzionale (che fa perno sulla sede unica), dalla fermata del TRC e dal sistema di interscambio, dall'atrio di stazione reso più permeabile, dal prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria - quale attraversamento urbano di città - con l'apertura di un nuovo fronte della stazione, dalla nuova piazza della stazione a mare. Si tratta di un sistema strutturante ricco di attività che andrà a costituire una forte continuità con via Dante Alighieri e quindi con il Centro Storico e risolvere alcuni aspetti funzionali quali la permeabilità urbana e il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria lato mare, di cui beneficierebbe anche tutto il TPL a partire dal TRC.
Dall'altra, la riqualificazione dei sottopassi pedonali e ciclabili esistenti (lato Bologna e lato Ancona), come ampi elementi di connessione e continuità spaziale, vuole assicurare il miglioramento di quei collegamenti già esistenti e praticati.
Il miglioramento delle continuità urbane costituisce inoltre il presupposto per la valorizzazione degli assi strutturanti il tessuto urbano sia a mare che a monte (viale Principe Amedeo, via Dante Alighieri e via Cesare Clementini) rimettendo in connessione morfologica, funzionale e visiva, parti della città oggi non più o scarsamente dialoganti.

Anche in tal senso si prevede di riqualificare quale spazio pubblico di valore strutturante viale Roma e piazzale Cesare Battisti, che andrebbero così a costituire un rinnovato asse urbano "orizzontale" capace di ridefinire il margine fra la città storica e l'ambito ferroviario. Perno di questo asse è ancora la nuova centralità urbana costituita dalla sede unica e dalle funzioni e spazi collegati. Lungo questo sistema urbano di Piazzale Cesare Battisti-Via Roma, si riorganizza inoltre il sistema dell'interscambio fra ferro e gomma.
La stazione ferroviaria, le fermate del TPL (compreso il TRC), i percorsi cicabili e pedonali e il parcheggio di attestamento vengono concepiti come un unico sistema funzionale e morfologico: un sistema integrato ed efficiente di interscambio che minimizzi le rotture di carico, rendendo più agevole, sicuro e confortevole passare da un mezzo all'altro. Questo sistema orizzontale trova poi una sua naturale connessione con il Parco dell'Ausa. Il parco Ausa costituisce uno degli elementi attraverso il quale è possibile istituire relazioni con altre funzioni rilevanti presenti nella città. La proposta intende rafforzare tale importanza sia aumentandone la superficie, sia incrementando le connessioni tra le zone dell'area ferroviaria, quelle da adibire a residenza, quelle in cui localizzare altre funzioni, e il parco stesso. La progettazione successiva dovrà prevedere inoltre lo studio degli accessi al parco per garantire fruibilità a tutti gli utilizzatori e per dar maggior enfasi le "porte" del parco, prevederndo l'allargamento del parco.

Parte integrante nella proposta d'intervento è poi la creazione di un polo didattico-culturale che valorizzi le preesistenze storiche prospicenti l'ambito della stazione: le mura storiche e l'anfiteatro romano. In questa ipotesi potrebbe anche trovare luogo la rilocalizzazione del CEIS, proponendo un'adeguata collocazione alternativa, indonea all'attività scolastica anche dal punto di vista delle particolari condizioni ambientali e morfologico-spaziali richieste da tale istituzione.
Viene quindi previsto l'inserimento di attrezzature culturali di rilevanza urbana e territoriale volte a supportare la valorizzazione dell'Anfiteatro romano. La proposta prevede di costituire un polo culturale partendo dall'attuale cinema Settebello, che potrebbe essere coinvolto nella creazione di questo sistema, potendo prevedere anche il totale rifacimento o anche la trasformazione in altra attività di servizio.

Per l'area a mare, si conferma il suo sviluppo in tessuto prevalentemente residenziale, in armonia con il contesto circostante. Il Masterplan preliminare assume, quale riferimento, la proposta di FS Sistemi Urbani, riducendone però la capacità insediativa e mantenendo alcuni edifici e spazi pubblici che andrebbero a costituire standard di progetto. Importante che all'interno del grande comparto residenziale si assicuri una continuità orizzontale che colleghi il Parco dell'Ausa al nuovo accesso a mare della stazione e continui fino al Porto Canale.

Infine il Masterplan preliminare prevede il tracciato per una strada urbana che permetta il bypass della stazione e sia a servizio della nuova area residenziale. Si tratta di un ipotesi che dovrà essere verificata e configurata a partire da studi appositi, ma che appare utile per decongestionare il traffico attorno al centro storico. La realizzazione di tale strada dovrà comunque minimizzare gli impatti ambientali e con il contesto urbano, con un tracciato come definito dal Masterplan a ridosso dell'area ferroviaria - per evitare ulteriori cesure - e con soluzioni tipologiche il più possibile interrate o in trincea.

3.2
IPOTESI DI COMPARTI

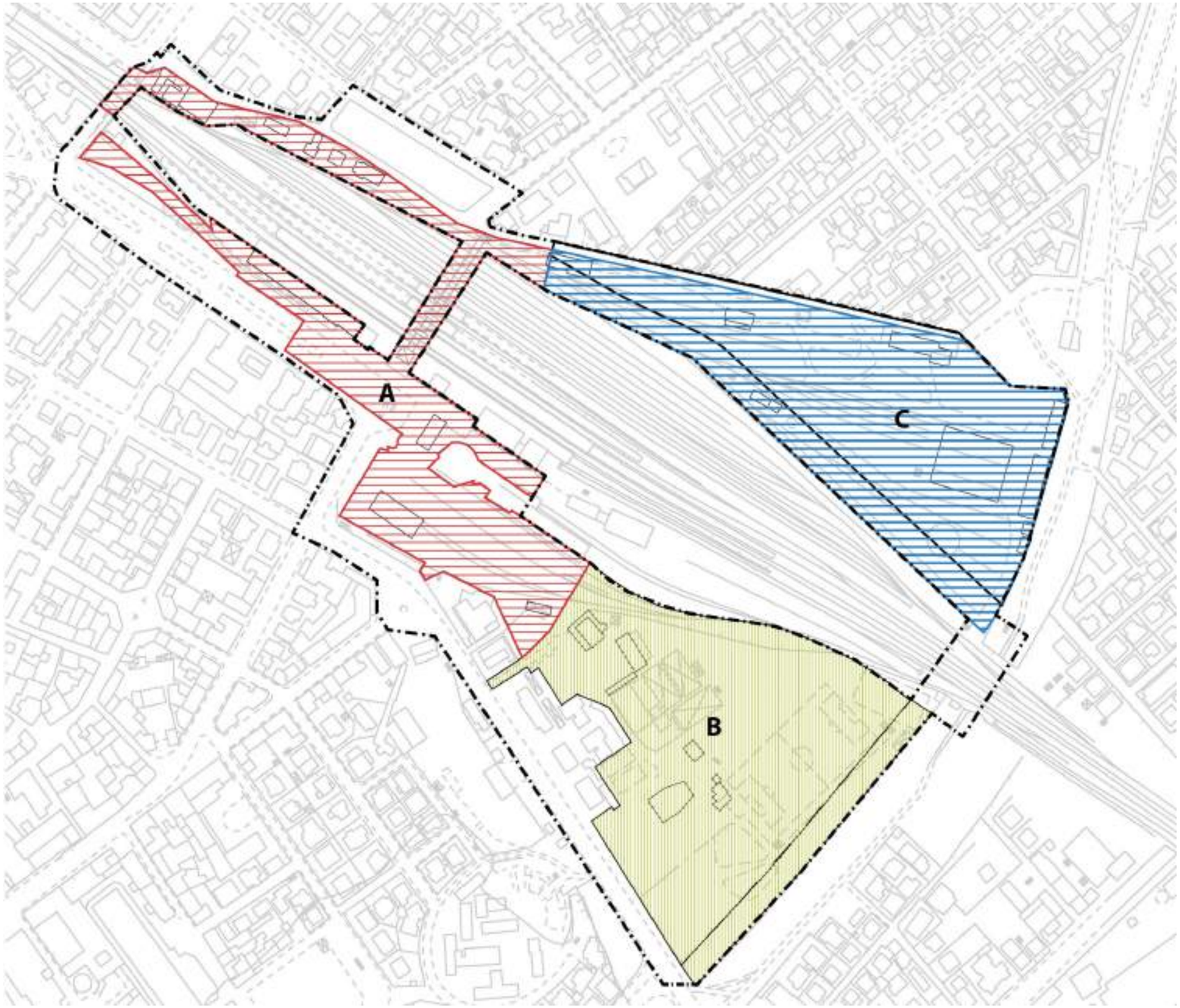
Il Masterplan preliminare individua 3 comparti, definiti ambiti di rigenerazione, quali riferimenti per il Protocollo d'intesa e anche per una possibile attuazione per stralci funzionali dell'intera area ferroviaria.
Gli ambiti di rigenerazione proposti comtemplano una serie di interventi che si riferiscono a precisi sub-ambiti, con l'intento di assicurarne un'autonomia funzionale e realizzativa.
Avendo lo scopo di regolare i rapporti con FS, la carta a lato individua solo le aree di loro proprietà ricadenti nei 3 ambiti di rigenerazione, che si estendono anche alle proprietà comunali limitrofe, quali le strade pubbliche.

L'ambito di rigenerazione A - Città pubblica, interessa le aree oggetto di trasformazione per il miglioramento della permeabilità di stazione, per il miglioramento dell'interscambio e dei servizi ferroviari e la nuova centralità urbana costituita dalla sede unica comunale, da attività commerciali e terziarie e parcheggi.

L'ambito di rigenerazione B - Città dei servizi, riguarda gli interventi di riorganizzazione del centro sportivo, il nuovo polo didattico-culturale e l'ampliamento del parco

L'ambito di rigenerazione C - Housing, circoscrive l'intervento a fini prevalentemete residenziali e a carattere privato.

I tre ambiti potranno avere ipotesi di assetto proprietario e procedure attuative fra loro differenti anche nel tempo. In particolare per l'ambito di rigenerazione B si potrebbe ipotizzare anche una concessione a lungo periodo al Comune da parte di FS Sistemi Urbani.



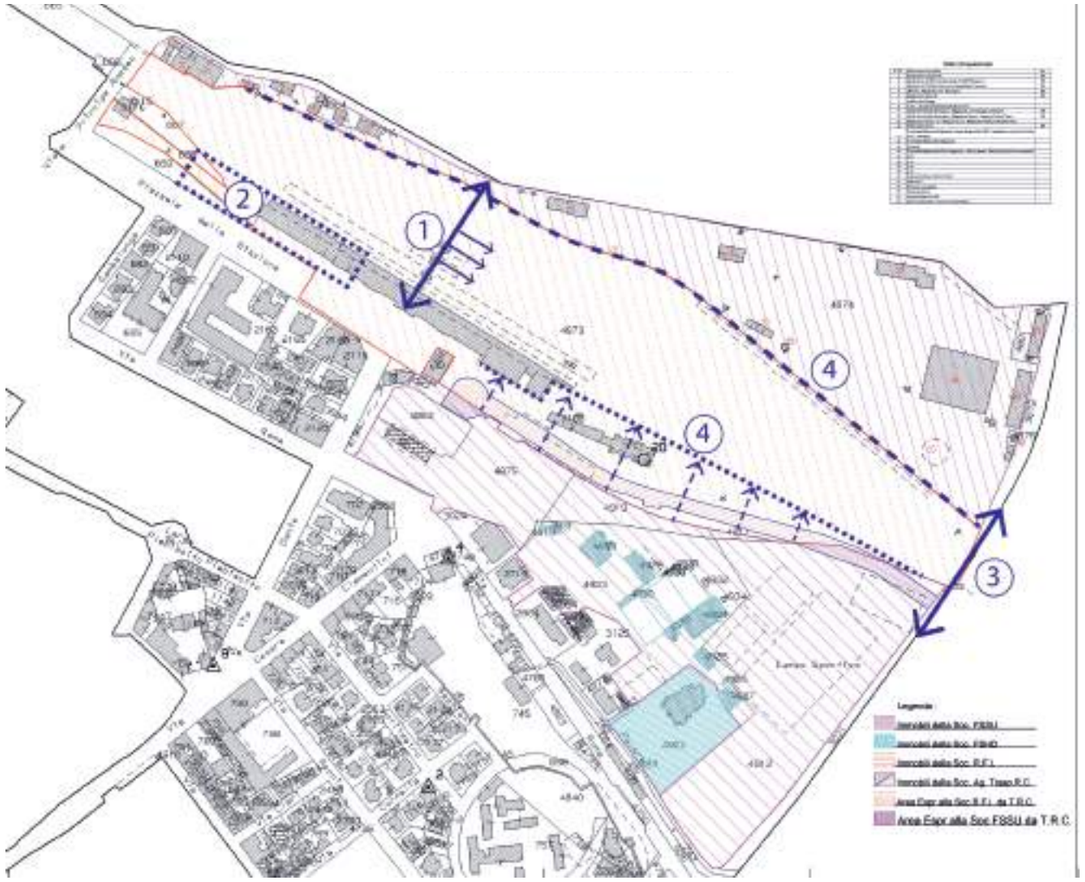
3.3
VERIFICHE PRELIMINARI

In relazione al Masterplan preliminare per l'area ferroviaria di Rimini è necessario che FS Sistemi Urbani, RFI, e le altre società collegate a FS, verifichino, in via preliminare, la presenza di elementi limitanti o inibenti gli interventi previsti in funzione della stipula del Protocollo d'intesa e dei successivi accordi.

In particolare si evidenziano i seguenti punti, che corrispondono ad altrettanti obiettivi del Masterplan preliminare, inerenti l'area ferroviaria. Facendo anche riferimento alla planimetria specifica, che riporta le proprietà catastali dell'area, si illustrano alcuni interventi, che richiedono opportune indicazioni tecniche preliminari:

1. Prolungamento del sottopasso centrale di stazione.
   L'obiettivo è quello di trasformare l'attuale sottopasso in un "attraversamento urbano" mediante:
   - il suo prolungamento lato mare fino a creare un secondo ingresso;
   - il prolungamento lato monte fino a farlo uscire direttamente all'interno della hall centrale del Fabbricato Viaggiatori (spazio oggi occupato da negozi a seguito del progetto restyling di Cento Stazioni);
   - dotazione di scale mobili sia all'interno del FV sia a servizio dei binari (simile a quanto di recente fatto per Bologna Centrale);

2. Interventi sul fabbricato non storico lato Bologna.
   L'obiettivo è quello di migliorare la qualità di tutto il viale urbano, attraverso un ridisegno della sezione stradale e una riorganizzazione dei flussi di movimento. Si vuole anche rafforzare questo margine urbano della ferrovia, oggi privo di attività a supporto della città, anche con l'intenzione di ridurre i fenomeni di degrado urbano. Si propone quindi una valorizzazione (anche economica) dell'attuale fabbricato non storico e degli spazi di separazione dal viale urbano (binario morto) con un intervento di riqualificazione che proponga una struttura commerciale (galleria o simile) che si affacci direttamente sul viale urbano. Tale nuovo edificio potrebbe estendersi anche oltre il sedime dell'attuale fabbricato verso Bologna ed ospitare al secondo piano attività commerciali o altre attività di interesse per l'esercizio ferroviario. Il nuovo edificio potrebbe continuare ad ospitare, sul lato del ferro e/o al primo livello, le attività esistenti correlate alla stazione.



3. Sottopasso lato Ancona
   Obiettivo del Masterplan preliminare, così come riportato nel PSC approvato, è quello di prevedere un nuovo attraversamento carrabile urbano che sottopassi l'attuale fascio di binari in prossimità dell'attuale sottopasso ciclopedonale.
   Inoltre si intenderebbe migliorare l'attraversamento pedonale e ciclabile o ampliando l'attuale sottopasso o con una soluzione integrata con il sottopasso carrabile.

4. Limite intervento area ferroviaria
   E' necessario verificare puntualmente l'effettivo limite dell'area non più funzionale all'esercizio ferroviario.

3.4
DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

A. Citta' pubblica:

A 1_1 Casa Comune - Sede Unica del Comune
S.c. totale : 11.000 -15.000 mq
S.c. sede unica: 9.000 - 12.000 mq
S.c. commerciale/terziario: 2.000 - 3.000 mq
Parcheggio interrato ad uso pubblico: 300 p.a.
Parcheggio interrato a servizio delle attività: da definre
Velostazione
A 1_2_Parcheggio pluripiano ad uso pubblico - 260 p.a.
A 1_3_Nodo di interscambio TRC-FS-Fiera
A 2_1_Accesso"a mare", realizzazione di uno spazio pubblico, fermata taxi e bici
S.c. commercio: 500 mq
S.c. servizi ferroviari: da definirsi
A 3_1_Riqualificazione boulevard della stazione
A 4_1_ Galleria commerciale e servizi
S.c. commerciale/terziario: 3.000 mq
S.c. servizi ferroviari: 2.000 mq

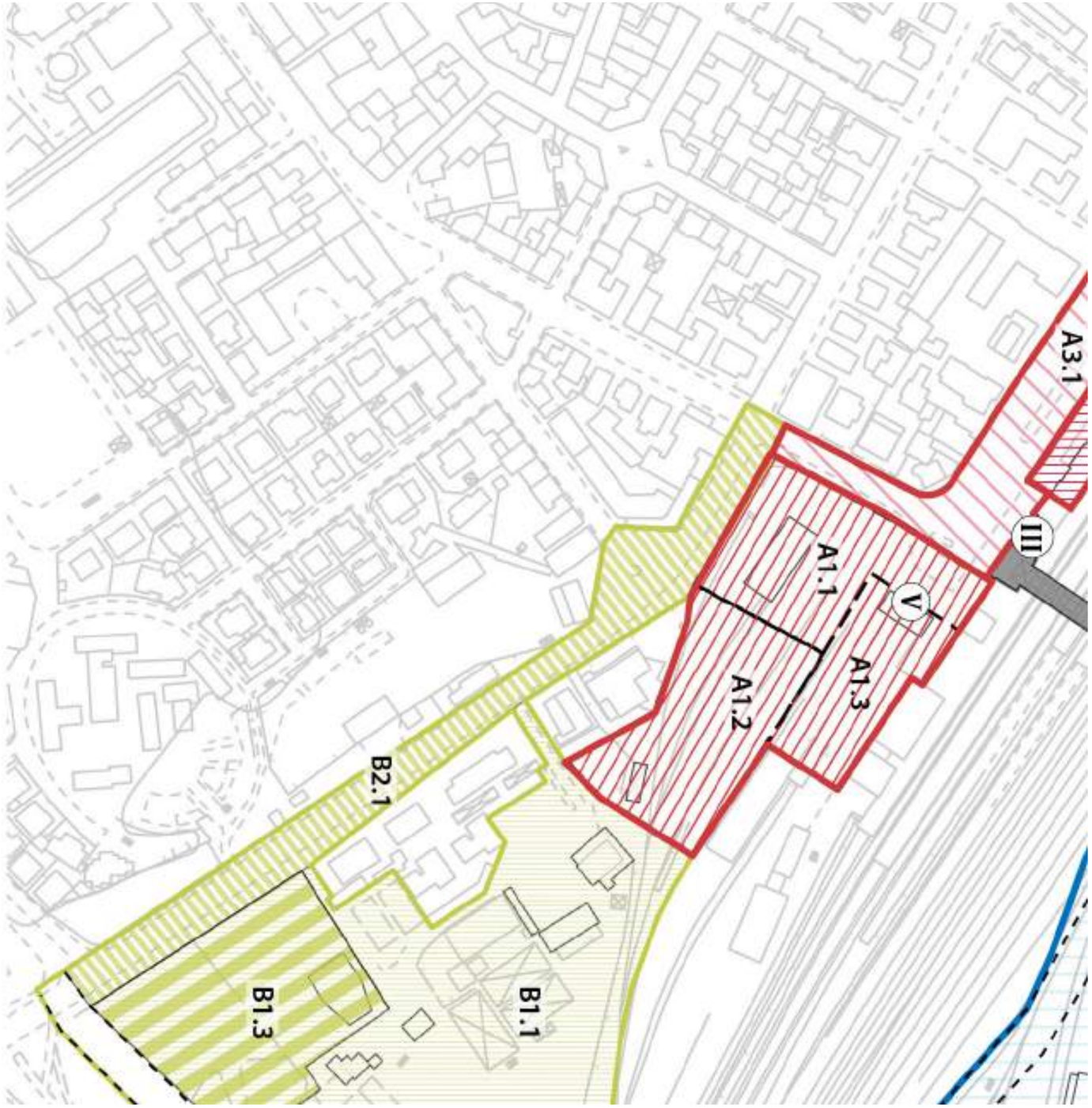
B. Citta' dei servizi:

B 1_1_Parco pubblico e centro sportivo:
S.t. totale: 24.350 mq
S.c. centro ricreativo-sportivo: attuale
S.c. commerciale/terziario: 500 - 1000 mq
Parcheggi ad uso pubblico 50 p.a.
B 1_2_Area per servizi pubblici:
S.t. 10.500 mq
S.c. edifici scolastici 2.500 - 5.000 mq
Parcheggi ad uso pubblico 20 p.a.
B 1_3_Area dedicata a servizi e ad attività culturali:
S.t. 4.200 mq
S.c. cinema: attuale
S.c. commerciale/terziario: 500 - 1000 mq
Parcheggio interrato ad uso pubblico: 140 p.a.
Parcheggio a raso ad uso pubblico: 200 p.a.
B 2_1_Riqualificazione di via Roma

C. Housing:

C 1_1_Housing - S.c.: 15.000 -18.000 mq
S.c. commerciale/terziario: 3.000 - 4.500 mq
Realizzazione Tangenziale Marina

I_Miglioramento sottopassaggio lato Bologna
II_Miglioramento accessibilità stazione, prolungamento sottopassaggio centrale.
III_Adeguamento della distribuzione interna degli spazi del Fabbricato Viaggiatori
IV_Ampliamento sottopasso lato Ancona
V_Riqualificazione aree frontistanti il F.V.



A 1_1_SEDE UNICA DEL COMUNE DI RIMINI

Descrizione dell'intervento:
Il progetto prevede la realizzazione della nuova Sede del Comune di Rimini, che sostituirà diverse sedi disperse nella città, al fine di attuare una riorganizzazione funzionale degli uffici e l'ottimizzazione degli spazi in uso all'amministrazione comunale.
L'intervento non si limita alla realizzazione dell'edificio con funzione direzionale, ma mira a ridisegnare l'intera area che fronteggia la Stazione di Rimini: per questa ragione, si prevede la realizzazione di una piazza pubblica e di alcuni volumi commerciali e terziari a supporto del nuovo insediamento.
L'edificio della Sede Unica si dovà integrare formalmente con la stazione e la fermata del TRC, attraverso una serie di spazi pubblici pedonali di raccordo. E' poi possibile pensare anche una piena integrazione funzionale ipotizzando - come nella rappresentazione di dettaglio - una struttura edilizia "a ponte" che, coprendo parzialmente l'area della fermata del TRC, genera una piazza coperta.
Allo stesso tempo è importante assicurare che al piano di città vi sia una continuità di percorsi non solo verso il centro storico ma anche verso l'area del DLF dove sorgerà il parco e troveranno spazio alcune attrezzature urbane di servizio.
A livello interrato verrà realizzato un parcheggio di circa 300 posti auto, collegato direttamente alla stazione ferroviaria, in parte pubblico ed in parte ad uso dei dipendenti della Sede Unica.

Planimetria di progetto.

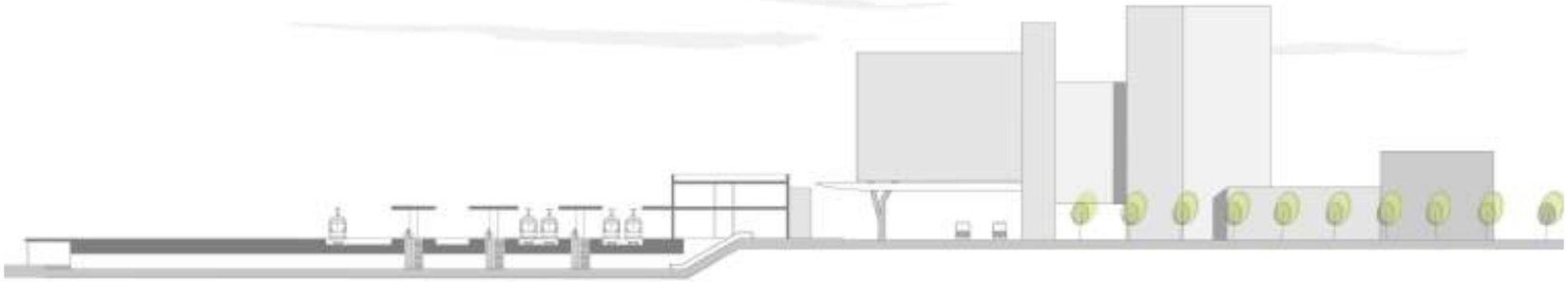
Planimetria di progetto. Soluzioni progettuali alternative.

Dati dimensionali:
S.c. totale : da 12.000 a 15.000 mq
S.c. sede unica: 9.000 - 12.000 mq
S.c. commerciale/terziario: 2.000 - 3.000 mq
Parcheggio interrato ad uso pubblico: 300 p.a. circa a cui eventualmente sommare i parcheggi a servizio delle attività insediate.
Velostazione in sostituzione di quella attualmente in corso di insediamento nell'edificio Globo.

Usi:
Terziario/direzionale (fra cui sede del Comune di Rimini), commerciale e servizi per la mobilità.

Soggetti coinvolti:
L'area oggetto dell'intervento è di proprietà di FS Sistemi Urbani con una particella del comune di Rimini (sede dello IAT). Il Comune di Rimini è anche parte interessata dalla realizzazione della sua sede unica. Andrà coinvolta anche Agenzia Mobilità e/o aggiudicatario del TRC. Infine andrà sentita la Soprintendenza ai beni architettonici e archeologici.

Elementi di criticità e vincoli:
Sono da verificare la bonifica bellica e la possibile presenza di reperti archeologici. L'intervento dovrà essere compatibile con il TRC e con la tecnologia del mezzo prescelto, con particolare riguardo alle sistemazioni a terra e al sistema di alimentazione. Nel tratto della fermata della piazza coperta andranno minimizzati o del tutto rimossi gli elementi di protezione oggi presenti, trovando altre modalità per la sicurezza stradale. Una possibile criticità è data dalla prossimità dell'intervento ai fabbricati storici della Stazione, per cui andrà interessata la Soprintendenza architettonica.



Sezione di progetto. Sede unica e sottopassaggio centrale.

Riferimenti di progetto

Le Dark Point. Progetto di Odile Decq. Lione. Francia.

Bayrakli Tower. Kreatif Architects. Ankara. Turchia.

Stazione di Berlino. Progetto dello Studio GMP. Germania.

A 1_ 2_PARCHEGGIO PLURIPIANO METROPARK

Descrizione dell'intervento:
A sud-ovest della Sede Unica è prevista la realizzazione di un parcheggio pluripiano (piano terra e 1 piano interrato) a servizio degli utenti della stazione ferroviaria e collegato a quello sottostante la piazza della sede unica.

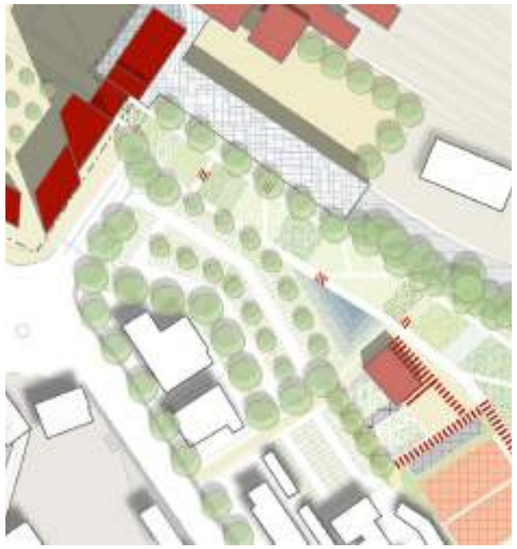
Dati dimensionali:
260 posti auto circa.

Usi:
Parcheggio pubblico.

Soggetti coinvolti:
L'area oggetto dell'intervento è di proprietà di FS Sistemi Urbani, la realizzazione del parcheggio e la sua gestione potrebbero essere in carico alla società Metropark, già concessionaria del parcheggio attuale di superficie.

Elementi di criticità e vincoli:
Sono da verificare la bonifica bellica e la possibile presenza di reperti archeologici.

Parcheggio della stazione: Stato di fatto.



Planimetria di progetto.

Riferimenti di progetto

Parcheggio della Royal University di Copenhagen.

Parcheggio verde. Germania.

Parcheggio del Missouri Botanical Park.

A 1_3_NODO D'INTERSCAMBIO TRC - FS - FIERA

Descrizione dell'intervento:
Nell'ambito del progetto per la realizzazione del Trasporto Rapido di Costa, in corrispondenza della stazione ferroviaria è in corso di realizzazione una fermata e un'area di manovra per il cambio di direzione del mezzo. Attualmente la fermata del TRC non è chiaramente e direttamente connessa con la stazione ferroviaria e gli altri sistemi di mobilità, per cui il progetto prevede la realizzazione di uno spazio coperto - una sorta di piazza coperta con pensiline di raccordo con il fabbricato viaggiatori - di distribuzione dei diversi flussi verso il TRC, la Stazione e il possibile servizio ferroviario dedicato per la Fiera, l'accesso ai parcheggi interrati e i principali percorsi urbani. Questo spazio potrebbe essere anche integrato con la sede degli uffici comunali, con uno sviluppo a ponte sull'area di fermata.
Davanti alla fermata, la piazza pubblica scoperta sarà trattata in modo da permettere l'eventuale prolungamento del percorso del TRC: per questo motivo le alberature e gli elementi vegetali saranno concentrati nella parte meridionale della piazza.

Dati dimensionali:
1.000-1.500 mq di superficie per la piazza coperta.

Usi:
Spazio pubblico.

Soggetti coinvolti:
I soggetti coinvolti sono, oltre al Comune di Rimini, l'A.M. (agenzia pubblica che gestisce il progetto del TRC), FS e RFI e la società Cento Stazioni, che gestisce il fabbricato viaggiatori.
Infine andrà sentita la Soprintendenza ai beni architettonici e archeologici.

Elementi di criticità e vincoli:
Una possibile criticità è data dalla prossimità dell'intervento ai fabbricati storici della Stazione, per cui andrà interessata la Soprintendenza architettonica.

Area della stazione del TRC. Stato di fatto.

Riferimenti di progetto

Stazione Tram di Strasburgo, Francia.

Stazione Garibaldi di Napoli. Progetto dello studio Dominique Perrault.

II_MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ STAZIONE E PROLUNGAMENTO SOTTOPASSAGGIO CENTRALE

Descrizione dell'intervento:
L'intervento, che per la sua strategicità potrebbe essere realizzato in tempi brevi, prima rispetto al resto del progetto, mira a migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria e alle banchine, mediante:

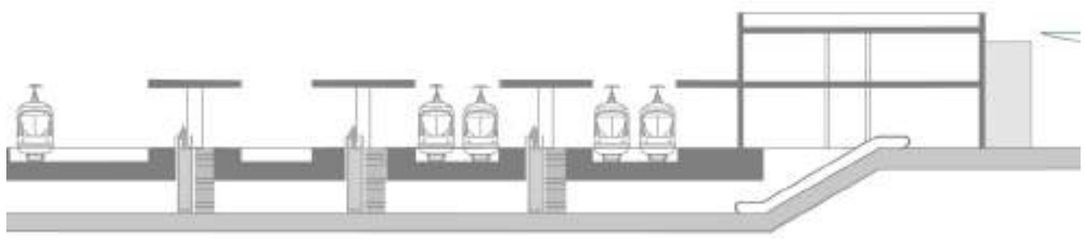
- la realizzazione di un accesso diretto al sottopassaggio dall'interno del fabbricato principale della stazione servito anche da scale mobili;
- riqualificazione del sottopassaggio di stazione e inserimento di scale mobili di accesso ai marciapiedi o, in alternativa, di ascensori.
- prolungamento del sottopassaggio fino a viale Montefalcone, con accesso sul lato della Marina ed eventuale ampliamento.

Dati dimensionali:
Prolungamento del sottopassaggio di circa 60-70 m, per una lunghezza totale di 120-130 m ed eventuale ampliamento.

Soggetti coinvolti:
I soggetti coinvolti sono R.F.I, proprietario e CentoStazioni gestore del fabbricato viaggiatori.

Elementi di criticità e vincoli:
L'edificio della stazione è vincolato per il suo valore storico-architettonico. E' da ricollocare una attività commerciale parzialmente interessabile dall'intervento.
Da verificare eventuali interferenze con il piano dei binari per il prolungamento del sottopasso.
E' preliminare una verifica precisa delle quote e dei dislivelli sul lato mare.
Verifica della soluzione più idonea per servire in maniera meccanizzata le banchine ferroviarie.

Fabbricato viaggiatori. Stato di fatto.



Sezione di progetto. Sottopassaggio centrale.

Riferimenti di progetto

Stazione di Interscambio di Graz, Austria.

Stazione di Interscambio di Graz, Austria.

Sottopassaggio centrale. Stato di fatto.

A 2_1_ACCESSO "A MARE"

Descrizione dell'intervento:
In corrispondenza del Piazzale Carso si prevede la realizzazione di uno spazio pubblico e di alcuni servizi essenziali che andranno a definire l'accesso "a mare" alla stazione ferroviaria; in particolare si prevede la realizzazione di un'area per la fermata taxi, un punto di deposito/noleggio bici e per il bike sharing, ed eventualmente alcuni volumi di dimensione ridotte ad uso commerciale (café, edicola, ecc...).

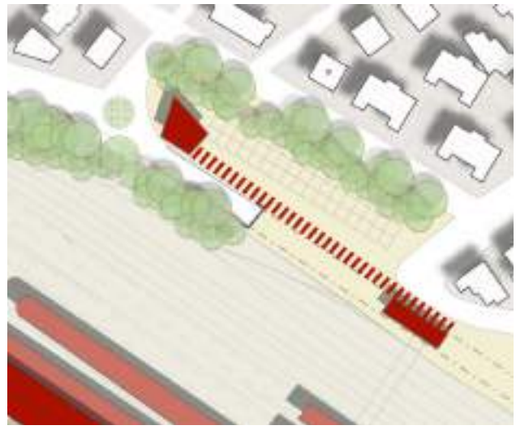
Dati dimensionali:
500 mq di S.c.

Via Montefalcone. Stato di fatto.

Usi:
Commercio e servizi.

Soggetti coinvolti:
FS-R.F.I. e il Comune di Rimini

Elementi di criticità e vincoli:
Oggi Piazzale Carso è separato dall'area della ferrovia da Via Montefalcone. Per ragioni di fattibilità, il masterplan prevede di realizzare l'uscita del sottopassaggio a sud di via Montefalcone, oggi scarsamente trafficata. Nel caso si realizzasse la Tangenziale Marina si dovrà prevedere il suo interramento per mantenere una connessione pedonale diretta tra l'uscita del sottopassaggio e le fermate di bus e taxi previste sul lato mare di Piazzale Carso.



Accesso lato mare. Planimetria di progetto.

I_MIGLIORAMENTO SOTTOPASSAGGIO LATO BOLOGNA

Descrizione dell'intervento:
L'intervento consiste nella riqualificazione del sottopassaggio lato Bologna e nel miglioramento della relativa accessibilità pedonale e ciclabile, attraverso nuove rampe.

Soggetti coinvolti:
FS-R.F.I. e il Comune di Rimini.

Elementi di criticità e vincoli:
L'intervento di riqualificazione potrebbe interferire con il piano dei binari e quindi per contenere i costi, andrà verificata la dimensione del possibile ampliamento della sezione trasversale.
Altra criticità è data dallo scarso sviluppo lineare che rende più articolato l'inserimento di percorso ciclabile, andando necessariamente ad interessare le aree oggi prossime all'ingresso del sottopassaggio.

Riferimenti di progetto

Sottopassaggio di Courtrai. Belgio

A 3_1_RIQUALIFICAZIONE BOULEVARD DELLA STAZIONE

Descrizione dell'intervento:

La parte di via Roma a ovest del Piazzale Cesare Battisti verrà riqulificata, attraverso la rimodulazione delle corsie destinate al traffico veicolare e l'inserimento di nuovi spazi pedonali e ciclabili.

In particolare, al posto delle attuali 2 carreggiate con 2 corsie per senso di marcia e sosta ai lati, verrà mantenuta la carreggiata lato centro storico per il traffico veicolare privato con 2 corsie - una per ogni senso di marcia - e parcheggi al lato strada oltre al mantenimento dell'attuale fermata bus.

Al posto della attuale carreggiata lato ferrovia verrà ricavata una corsia di scorrimento per il trasporto pubblico e per i taxi, più uno spazio apposito per le fermate dei suddetti mezzi oltre alla possibilità di inserire fermate per i bus a lunga percorrenza. Lo spazio rimanente verrà guadagnato per ampliare l'area pedonale e per inserire una pista ciclabile.

L'eventuale prolungamento del TRC (nel caso la soluzione ferroviaria fino alla Fiera risultasse impraticabile) potrà essere ospitato nella carreggiata lato ferrovia attraverso un ridisegno e riorganizzazione degli spazi, avvalendosi della corsia di scorrimento del TPL e, se necessario, interessando parte dell'attuale spartitraffico.

L'intervento di riqualificazione del boulevard consente di ampliare notevolmente l'area pedonale di fronte al fabbricato ferroviario, trasformandolo in una piazza lineare.

Saranno previsti nuovi spazi verdi che, secondo il modello dei "rain gradens", miglioreranno le prestazioni ambientali e microclimatiche dell'area.

Tale intervento, insieme alla realizzazione di una nuova galleria commerciale (intervento 9) vuole essere il volano per la rivitalizzazione e rigenerazione del tessuto urbano circostante.

Soggetti coinvolti:

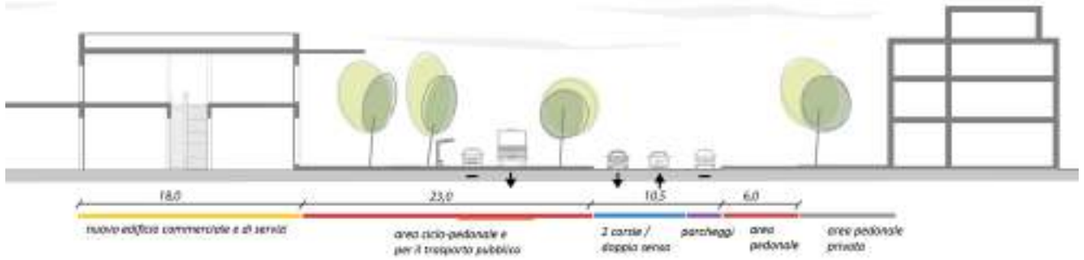
L'intervento vede il coinvolgimento del Comune di Rimini e di RFI - FS in quanto proprietari di parte del sedime del piazzale e di altre aree.

Elementi di criticità e vincoli:

L'intervento porta ad una riduzione limitata dei posti parcheggio, che devono essere compensati con la realizzazione dei nuovi posti auto nel parcheggio pluripiano (2) e sotto la sede unica (1).

Sebbene la riduzione di 2 corsie di marcia abbia limitate ripercussioni sul traffico privato - perchè le strade prima e dopo Cesare Battisti hanno sezione ridotta a 1 corsia per senso di marcia -, l'assetto veicolare funzionerà in maniera ottimale una volta realizzata anche la tangenziale marina.

Piazzale Cesare Battisti. Stato di Fatto.



Sezione di progetto. Riorganizzazione di Piazzale Cesare Battisti.

Riferimenti di progetto

ASFALTO 01. Progetto di MIC studio. Monterrey, Messico.

Lorca's square. Progetto di Jesús Torres García. Salobrena, Spagna.

Garden B3. Progetto di OLM paysagistes. ZAC Rives de Seine, Boulogne Billancourt. Francia.

A 4_1_ GALLERIA COMMERCIALE E SERVIZI

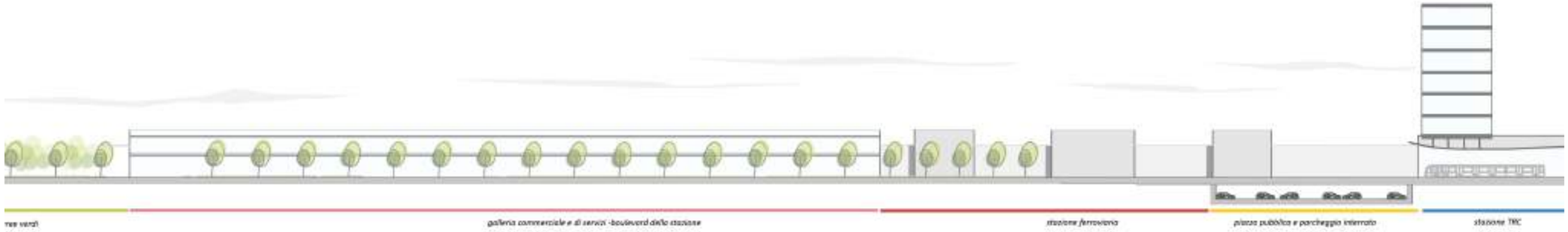
Descrizione dell'intervento:
L'intervento prevede la demolizione e ricostruzione con ampliamento del corpo occidentale della stazione, per realizzare una galleria commerciale con doppio affaccio, su via Roma e sulla banchina ferroviaria. L'edificio continuerà ad ospitare gli attuali servizi funzionali alla stazione ferroviaria, o quelli che RFI -FS riterrà oggi necessari.
Questa azione si lega alla riqualificazione del boulevard e deve essere progettato in sinergia con essa: i due elementi mirano infatti a creare un nuovo spazio pubblico che rafforzi il legame tra l'ambito della stazione e la porzione di città ad esso adiacente. L'obiettivo infatti è quello di rafforzare con servizi e attività di valore uno spazio oggi parzialmente degradato e "insicuro", andando a creare una continuità con l'area commerciale di Borgo Marina.

Dati dimensionali:
5.000 mq di S.c. - di cui 1.800 già esistenti - su 2 livelli, come l'edificio attuale.

Usi:
Commerciale/terziario max 3.000 mq e servizi ferroviari.

Soggetti coinvolti:
L'intervento vede il coinvolgimento di R.F.I., proprietario dell'immobile.

Elementi di criticità e vincoli:
Particolare attenzione va posta all'attacco con l'edificio storico della stazione e alla pensilina del 1 binario.
Gli aspetti funzionali della proposta e le sue eventuali interferenze devono essere valutati da RFI-FS.



Sezione di progetto. Galleria commerciale su Piazzale Cesare Battisti, la stazione FS e la stazione del TRC.

Riferimenti di progetto

Stazione di Interscambio di Linz, Austria.

Stazione di Interscambio di Linz, Austria.

Galleria commerciale della stazione di Graz, Austria.

Galleria commerciale della stazione di Graz, Austria.

B 1_1_PARCO PUBBLICO E CENTRO SPORTIVO

Descrizione dell'intervento:

L'area del DLF sarà completamente ripensata, inserendo nuove funzioni fortemente integrate ad un parco pubblico che funge da connessione verde tra l'area della stazione, la nuova piazza della Sede Unica e il parco dell'Ausa.

Il parco pubblico si struttura attorno ad un asse verde pedonale e ciclabile che mette in connessione diretta l'area della Sede Unica con il Parco dell'Ausa. Il parco è caratterizzato da una serie di elementi leggeri (pergole) che strutturano i percorsi e assicurano l'ombreggiamento. Il progetto prevede aree attrezzate per il gioco e lo svago, orti e aree con un carattere più naturalistico: alcune di queste saranno costituite da "rain gardens" e e da bacini inondabili, che, potendo accogliere grandi quantità d'acqua, aumentano la resilienza ambientale del comparto.

In prossimità all'asse del TRC si prevede di realizzare una fascia verde alberata, che funga da barriera acustica e da elemento di mitigazione visiva

All'interno del parco, si prevede la riorganizzazione e riduzione del centro sportivo e ricreativo con la riqualificazione del piccolo edificio ad uso polivalente e pubblico.

Dati dimensionali:

S.t. totale: 24.300 mq
S.c. centro ricreativo-sportivo: superficie attuale
S.c. commerciale/terziario: 500 - 1000 mq
Parcheggi: 50 posti auto circa

Soggetti coinvolti:

Comune di Rimini, FS Sistemi Urbani e FSHD, in quanto proprietari dell'area.

Elementi di criticità e vincoli:

Possibile parziale bonifica bellica. Verifica bonifica mabientale. Vanno poi verificati i contratti di locazione in essere del DLF.

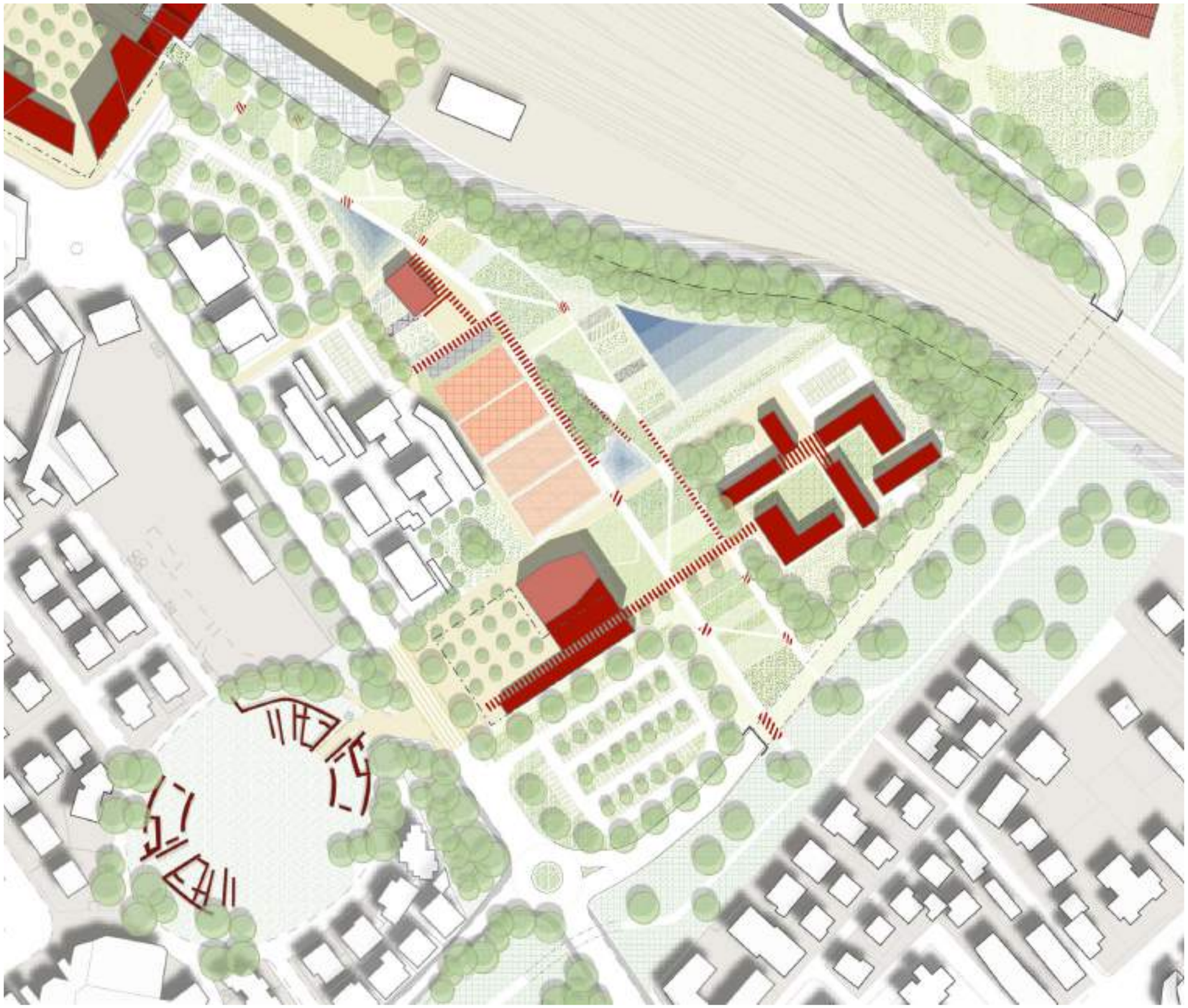
Vista aerea dell'area del DLF.

Sezione di progetto.

Riferimenti di progetto

Parc Citroen. Parigi.

Eastside city park. Birmingham. UK.



Planimetria di progetto. Città dei Servizi.

B 1_2_AREE PER ATTREZZATURE SCOLASTICHE

Descrizione dell'intervento:

Al fine di rendere disponibile l'Anfiteatro Romano, permettendo gli scavi archeologici e la più completa valorizzazione del sito, all'interno del nuovo parco, si propone inoltre la localizzazione di un complesso scolastico che eventualmente possa ospitare un polo educativo con caratteristiche analoghe a quelle del CEIS.

La proposta quindi riflette la morfologia attuale del CEIS (una serie di edifici indipendenti distribuiti attorno ad uno spazio aperto) e le sue quantità; il il progetto prevede un nucleo di edifici distribuiti attorno a due cortili collegati, secondo la distribuzione attuale. Questi sono inseriti in un ampio spazio verde, protetto dal resto del parco da una cortina vegetale.

La proposta avanzata intende solo verificare l'adeguatezza del sito individuato ad ospitare una attrezzatura scolastica avente caratteristiche simili a quelle del CEIS.

È comunque da prevedere la realizzazione di una barriera antirumore integrata nella fascia verde, con alberi e arbusti, e rafforzata dalla creazione di un rilievo del terreno.

Dati dimensionali:

S.t. 10.500 mq
S.c. edifici scolastici: 2.500 - 5.000 mq di S.c.
Parcheggi ad uso pubblico: 20 posti auto

Soggetti coinvolti:

Comune di Rimini, FS Sistemi Urbani e FSHD, in quanto proprietari dell'area ed eventualmente il/i soggetto/i sviluppatore/i.

Elementi di criticità e vincoli:

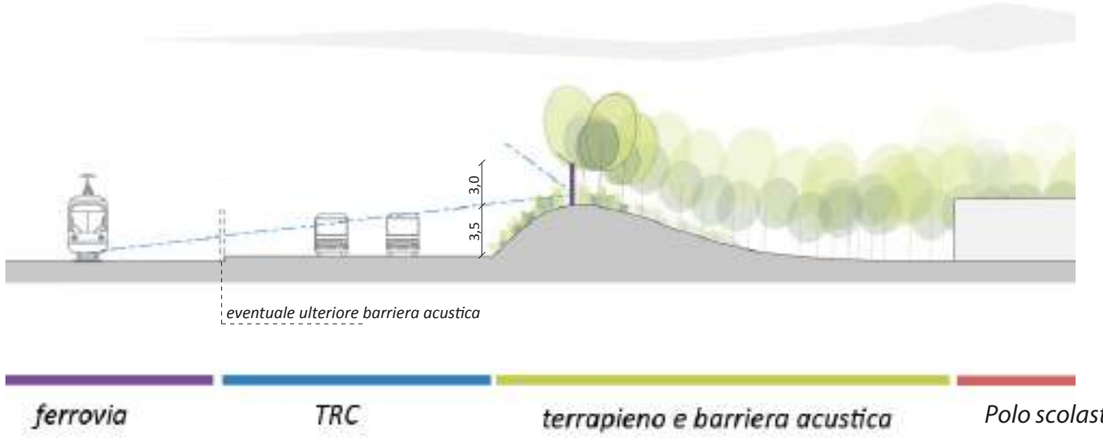
Il progetto dovrà poi verificare e risolvere eventuali problematiche di inquinamento acustico.

Possibile bonifica bellica e verifica bonifica ambientale.

Riferimenti di progetto

Jardines del Hospital de Valencia, progetto di Guillermo Vazquez.

Jardines des Géants, progetto di Mutabilis. Lille. Francia,



Sezione di progetto. Terrapieno e barriera per la mitigazione acustica.

B 1_3_AREE PER SERVIZI E ATTIVITA' CULTURALI

Descrizione dell'intervento:
L'area del Cinema Settebello, di cui è al limite possibile prevederne il mantenimento, verrà riqualificata. Alla struttura del cinema si propone di affiancare un corpo adibito a centro culturale, teso ad ospitare anche attività a supporto della valorizzazione dell'anfiteatro romano. Il lato sud est della piazza sarà definito da una piccola galleria che potrà essera adibita a spazio espositivo o commerciale; tra questa e il centro culturale un pergolato leggero segnerà il percorso che dalla piazza conduce al parco.
Il parcheggio a raso, che oggi occupa lo spazio prospiciente il cinema, verrà interrato, il che consentirà di trasformare l'area in una piazza. Questa piazza si legherà al progetto di riqualificazione di via Roma e alla valorizzazione dell'Anfiteatro Romano, generando così un sistema di spazi pubblici continuo e diversificato.
A est della galleria, al di sopra delle vasche di laminazione verrà realizzato un ulteriore parcheggio a raso alberato per 200 posti auto circa, a servizio anch'esso delle attività presenti e della città.

Dati dimensionali:
S.t. 10.000 mq circa
S.c. cinema: superficie attuale
S.c. commerciale/terziario: 500 - 1000 mq
Parcheggio ad uso pubblico:
- 140 p.a. circa in interrato
- 200 p.a. circa a raso

Soggetti coinvolti:
Comune di Rimini, FS Sistemi Urbani e FSHD, in quanto proprietari dell'area.

Elementi di criticità e vincoli:
Possibile parziale bonifica bellica, verifica bonifica ambientale e possibile presenza di reperti archeologici. Vanno poi verificati i contratti di locazione in essere.

Multisala Settebello e piazzale antistante. Stato di fatto.

Riferimenti di progetto

Les Quinconces Cultural Centre, progetto di Babin+Renaud, Les Mans, Francia.

Maison Carrée e Mediateca di Nimes, progetto di Foster & Partners, Nimes, Francia.

B 2_1_RIQUALIFICAZIONE DI VIA ROMA

Descrizione dell'intervento:
Si prevede la riqualificazione dell'asse viario di Via Roma, migliorando i percorsi pedonali e potenziando il collegamento tra l'Anfiteatro Romano e il nuovo sistema di percorsi, spazi pubblici e servizi che si realizzerà nell'area dell'attuale DLF. Tale intervento si pone in continuità con il progetto del nuovo ponte ciclo-pedonale sopra via Roma che collega le due parti del Parco dell'Ausa, che il Comune di Rimini ha realizzato nel 2017.

Soggetti coinvolti:
L'intervento vede il coinvolgimento del Comune di Rimini.

Elementi di criticità e vincoli:
Andrà valutata la possibilità e opportunità di rilocalizzare alcune attività presenti sull'asse di Via Roma (ad es. rifornimento carburanti) e non più congrue con il nuovo assetto urbano.

Via Roma. Stato di fatto.

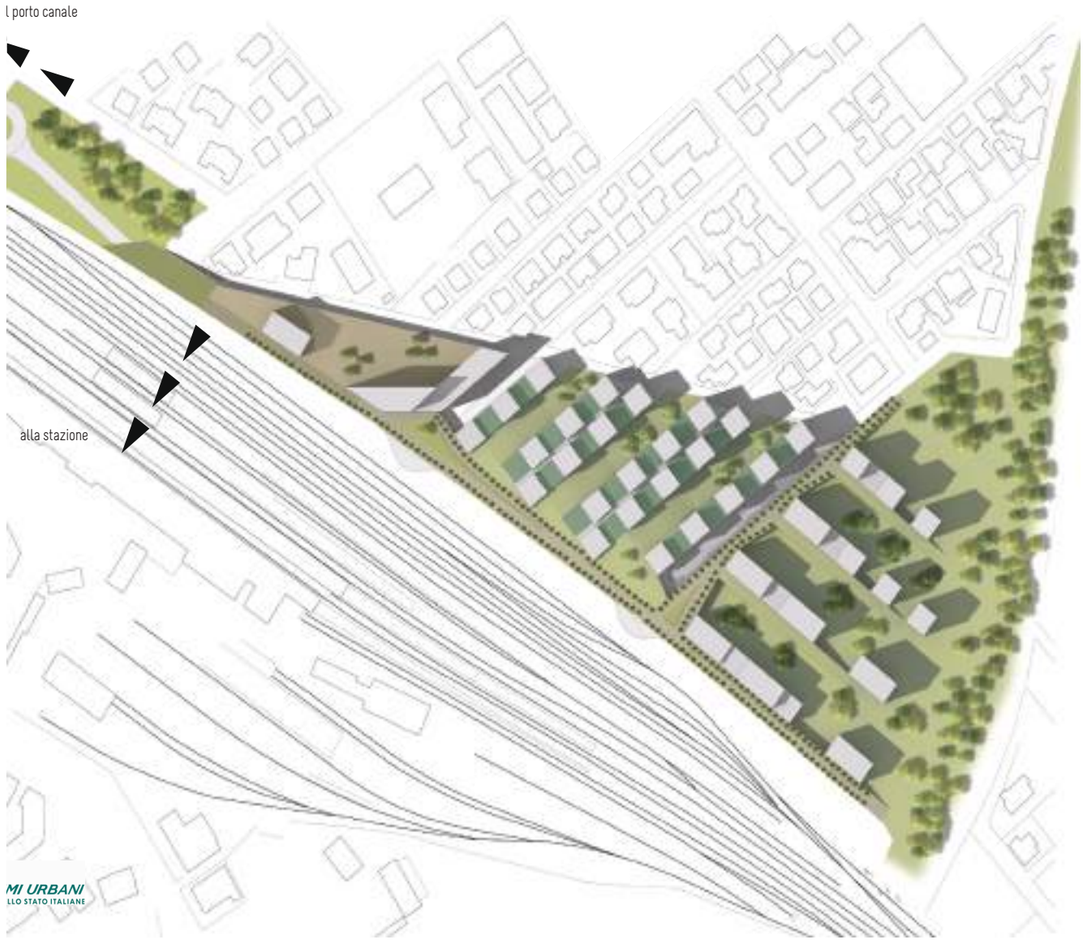
Riferimenti di progetto

Trapèze, progetto dello studio AAUPC. Boulogne-Billancourt, Francia.

C 1_1_HOUSING

Descrizione dell'intervento:
Nell'area sul lato mare, tra la fascia ferroviaria, il parco dell'ausa e Viale Monfalcone si prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale. La proposta sotto rappresentata riprende il progetto presentato da FS Sistemi Urbani presentato nel maggio 2013, riducendone la capacità insediativa.

Rispetto alla proposta inziale di FS Sistemi Urbani, il progetto di housing potrà sviluppare una ben maggiore verticalità, così da liberare spazio a terra e costituire un elemento simbolico identitario. Inoltre l'intervento dovrà ambire ad un alto grado di innovatività, perseguendo elevati standard di efficienza energetica e integrazione con i sistemi di mobilità sostenibili.
Una quota non inferiore a 3.000 mq di S.c. andrà riservata all'housing sociale (ERS), per un massimo di 15.000 mq di S.c. di residenziale. Tale quota potrà essere incrementata di altri 3.000 mq di ERS sulla base delle performance ambientali dell'insediamento e della tipologia di alloggi e di locazioni proposte.
Inoltre, si propone di valutare la possibilità di recuperare alcuni segni della storia ferroviaria.



Planimetria del progetto proposto da FS Sistemi urbani.

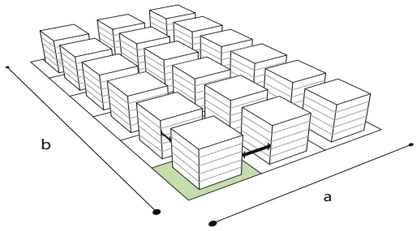
All'interno dell'area infatti, permane un edificio, che potrebbe essere meritevole di recupero, da destinare preferibilmente ad usi o fini pubblici, mantendone il carattere e la riconoscibilità.
Ugualmente, nel disegno degli spazi aperti, si propone di verificare la possibilità di recuperare e valorizzare alcune tracce dei binari.
Entrambe queste azioni di recupero devono essere verificate rispetto alle condizioni effettive dello stato dei luoghi e dei manufatti e nei limiti dati dalla diversità di quota altimetrica, fra il piano attuale e quello più basso della città.

Dati dimensionali:
S.c. residenza: 15.000 - 18.000 mq
S.c. commerciale/terziario: 3.000 - 4.500 mq

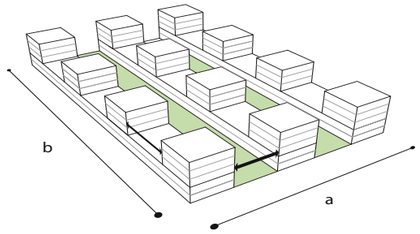
Usi:
Residenza, commerciale e terziario.

Soggetti coinvolti:
L'intervento vede coinvolto FS Sistemi Urbani, proprietario dell'area.

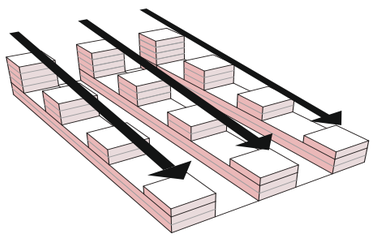
Elementi di criticità e vincoli:
Criticità possono derivare dal carico urbanistico aggiuntivo, in assenza della realizzazione della "tangenziale" marina.
Il progetto dovrà poi verificare e risolvere eventuali problematiche di inquinamento acustico.
Possibile parziale bonifica bellica, verifica bonifica ambientale e possibile presenza di reperti archeologici.



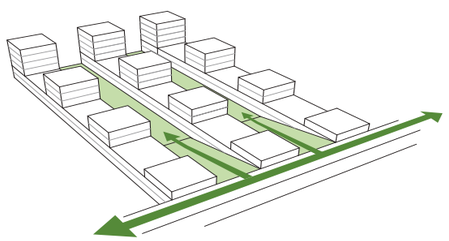
LOTTIZAZIONE TIPICA DEL CONTESTO
Alta densita', distanza tra i fabbricati limitata, verde privato anulare di scarsa qualita'



PROPOSTA DI PROGETTO
A parita' di volume, il costruito si allinea al filo strada consentendo una dilatazione dei CANALI VERDI collettivi



introduzione del principio di gradazione dei volumi per migliorare il comportamento energetico passivo degli edifici



connessione dei canali verdi con il sistema verde pubblico

Schemi del progetto proposto da FS Sistemi urbani.

IV_AMPLIAMENTO SOTTOPASSO LATO ANCONA

Descrizione dell'intervento:
L'intervento prevede l'ampliamento e il miglioramento del sottopasso ciclo-pedonale del Parco dell'Ausa.
In particolare l'intervento dovrà mirare ad ampliare sensibilmente la sezione del sottopasso che andrebbe percepito come un sistema verde continuo e non come sottopassaggio, a provvedere ad un adeguato sistema di illuminazione e consentire l'agevole e sicuro passaggio di biciclette e pedoni.
Un possibile riferimento per l'allargamento della sezione del sottopasso è dato dall'intervento della corsia del TRC, i cui lavori strutturali hanno già previsto la possibilità di ampliare l'attuale sottopasso.

Soggetti coinvolti:
L'intervento coinvolge R.F.I., proprietario del piano del ferro, PMR e il Comune di Rimini.

Elementi di criticità e vincoli:
Le criticità sono date dalla presenza del piano del ferro e della via di corsa del TRC, che potrebbero limitarne la sezione.
Inoltre possibili interferenze potrebbero derivare dalla realizzazione della tangenziale marina, che ha tracciato parallelo all'attuale sottopasso.
Sono poi da verificare le possibili interferenze con la condotta interrata dell'Ausa, per cui andrà verificato il tracciato e le possibili soluzioni con Hera.
Altra parziale limitazione alla soluzione di ampliamento del sottopasso potrebbe derivare dalle eventuali interferenze con il PSBO e le vasche di laminazione interrate, la cui necessità, quantificazione e soluzione per l'area è ancora oggetto di verifiche.

Sottopasso pedonale. Stato di fatto.

Interasse tra i pilastri del viadotto del TRC.

Riferimenti di progetto

Sottopasso pedonale Sarnico (BG).

Parc Citroen. Parigi.

TANGENZIALE MARINA

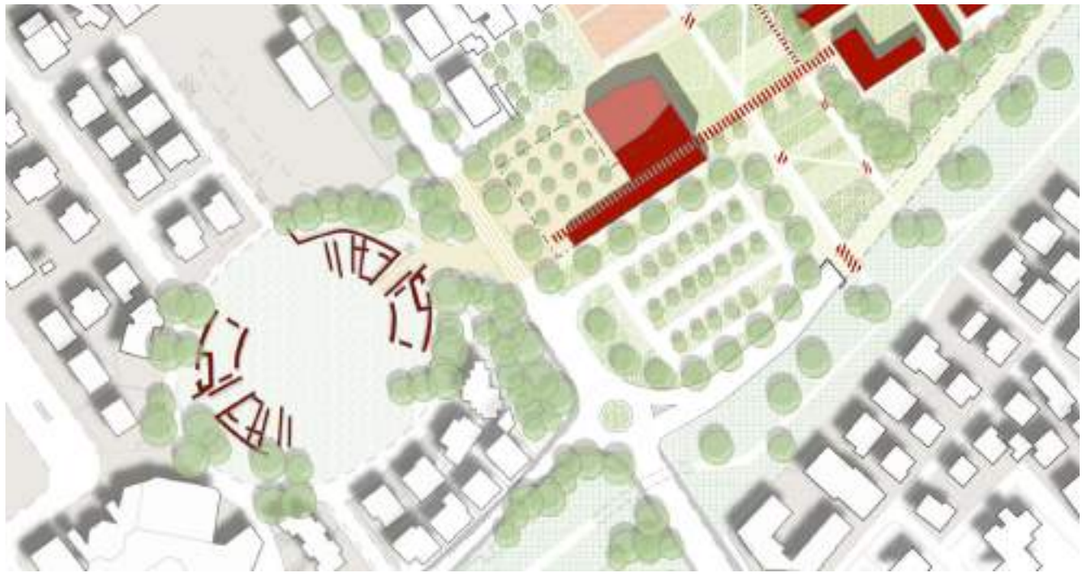
Descrizione dell'intervento:
Il PSC prevede la realizzazione di un nuovo asse viario che, a partire da Via Roma costeggi il parco dell'Ausa per poi svoltare, sul lato mare, lungo l'area della ferrovia ed infine riallacciarsi a Viale Montefalcone all'altezza di Piazzale Carso.
Questo nuovo asse consentirebbe di alleggerire il traffico di attraversamento sul bordo settentrionale della città storica - fra cui via Roma e piazzale Cesare Battisti - e di servire efficacemente il nuovo insediamento residenziale.
La nuova tangenziale marina dovrà minimizzare gli impatti urbani per cui, ad esclusione dei raccordi con l'attuale rete stradale, avrà un andamento interrato o in trincea.
In via preliminare si stima che la tangenziale marina possa avere una sezione limitata a sole 2 corsie ampliabili; l'effettiva necessità di portata andrà definita attraverso un apposito studio di fattibilità.

Dati dimensionali:
Il nuovo tratto di strada è lungo circa 1 km.

Soggetti coinvolti:
L'intervento vede il coinvolgimento del Comune di Rimini, FS-RFI e PMR per le possibili interferenze con il piano del ferro e con il TRC, FS Sistemi Urbani per l'integrazione con il comparto residenziale.

Elementi di criticità e vincoli:
Possibile parziale bonifica bellica, verifica bonifica ambientale e possibile presenza di reperti archeologici.
Saranno da verificare le possibili interferenze con il sistema fognario e in particolare con la condotta interrata dell'Ausa e le vasche di laminazione interrate del PSBO, la cui necessità, quantificazione e soluzione per l'area è ancora oggetto di verifiche. Il tracciato andrà verificato con Hera e compatibilizzato anche alla luce delle soluzioni del PSBO.

L'intervento della Tangenziale Marina dovrà prevedere un preliminare progetto di fattibilità per verificare i costi, le interferenze, e le possibili soluzioni progettuali.



Planimetria di progetto. Innesto tra via Roma e la Tangenziale Marina.

3.5
INTERVENTI PER UNA CITTA' RESILIENTE

1_Riduzione delle superfici impermeabili
Il progetto preliminare di masterplan promuove la gestione sostenibile delle acque pluviali urbane, il miglioramento del microclima e la mitigazione degli agenti inquinanti, mediante la realizzazione di spazi verdi multifunzionali che limitino la quantità di superfici impermeabili e il conseguente fenomeno di *run-off*.

Passeig de St. Joan. Lola Domenech, Barcellona

Garden of Giants, Mutabilis Landscape Architecture, Lille

2_Giardini della pioggia
Lungo via Roma e all'Interno dell'aree del DLF si prevede la realizzazione di alcuni "giardini della piaggia". I "rain gardens" sono tipologie di giardini depressi rispetto al piano di campagna in grado di intercettare e drenare l'acqua proveniente da strade, parcheggi, piazze e coperture.
Questo sistema ha la funzione di contrastare i fenomeni di allagamento, poichè l'acqua raggiunge il sistema fognario più lentamente, dopo aver attraversato i vari strati drenanti del terreno.

The Physic Garden, Sweco Architects/Thorbjörn Andersson,Basel

Rain Gardens

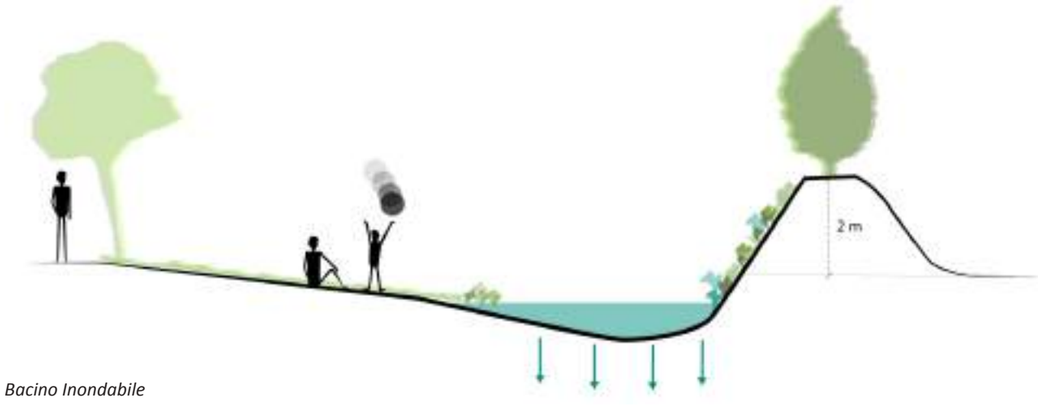
3_Fossati e bacini inondabili
Nel parco del DLF è prevista la realizzazione di un bacino inondabile. Si tratta di un'area vegetata multifunzionale che si riempe d'acqua nei casi di traboccamento della rete idraulica principale.

4_Parcheggi verdi alberati
Le grandi aree destinate a parcheggio nei pressi della sede unica e vicino al Cinema Settebello dovranno essere progettati come parcheggi verdi alberati. In particolare, nel masterplan preliminare sono stati ridotti di circa il 10% i posti auto al fine di creare maggiori spazi verdi. Sono stati poi ridisegnate le fasce marginali e di risulta, inserendo alberi e aiuole capaci di raccogliere e drenare l'acqua piovana. I posti auto e i percorsi pedonali dovranno essere realizzati con materiali permeabili o semipermeabili, quali, ad esempio, le pavimentazioni in masselli autobloccanti. Tali accorgimenti, oltre a migliorare la percezione dello spazio urbano, limitano il fenomeno dell'isola di calore e contribuiscono al corretto smaltimento delle acque piovane.

Fossato Inondabile

5_Collina alberata di mitigazione
Il terreno scavato per realizzare i giardini della pioggia e il bacino inondabile, verrà riutillizato per creare un terrapieno che costeggi la massicciata del TRC. Su questo verranno piantumati alberi e arbusti di altezze differenti al fine di creare una barriera naturale antirumore. Oltre alla funzione di mitigazione dell'inquinamento acustico derivante dal TRC e dal fascio ferroviario, questa costituirà un elemento di qualificazione paesistica del parco. Infine, l'utilizzo di specie arboree e vegetali a bassa produzione di COV (Composti Organici Volatili) e ad alto assorbimento di CO_2 contribuirà al miglioramento del microclima e della qualità dell'area.

Thalie Park, Urbicus, Chalons sur Saône, Francia



Bacino Inondabile

"Globo", Stazione di Rimini.

Depositi biciclette.

Spazio Dynamo, Bologna.

Spazio Dynamo, Bologna.

3.6 INTERVENTI DELLA FASE TRANSITORIA

La trasformazione dell'ambito ferroviario di Rimini, come tutte le grandi aree di trasformazione, richiedrà tempi medio-lunghi.
E' però possibile ipotizzare già alcuni interventi, temporanei e non, che abbiano il duplice scopo di migliorare fin da subito alcuni aspetti e portare l'attenzione dei cittadini e di possibili operatori economici sul progetto complessivo.
In una fase transitoria, le proposte devono però minimizzare i costi di intervento garantendo comunque un beneficio per i cittadini e gli utenti.
In quest'ottica, il primo intervento strategico da realizzarsi è quello che punta al miglioramento dell'accessibilità della stazione mediante il prolungamento del sottopasso centrale, la realizzazione di un accesso alla stazione "lato mare", e la riqualificazione di piazzale Carso. Tale intervento, che può essere realizzato indipendentemente rispetto al resto del progetto, ha la finalità di superare la cesura urbana della ferrovia, ponendo le basi per la creazione di una nuova centralità urbana.

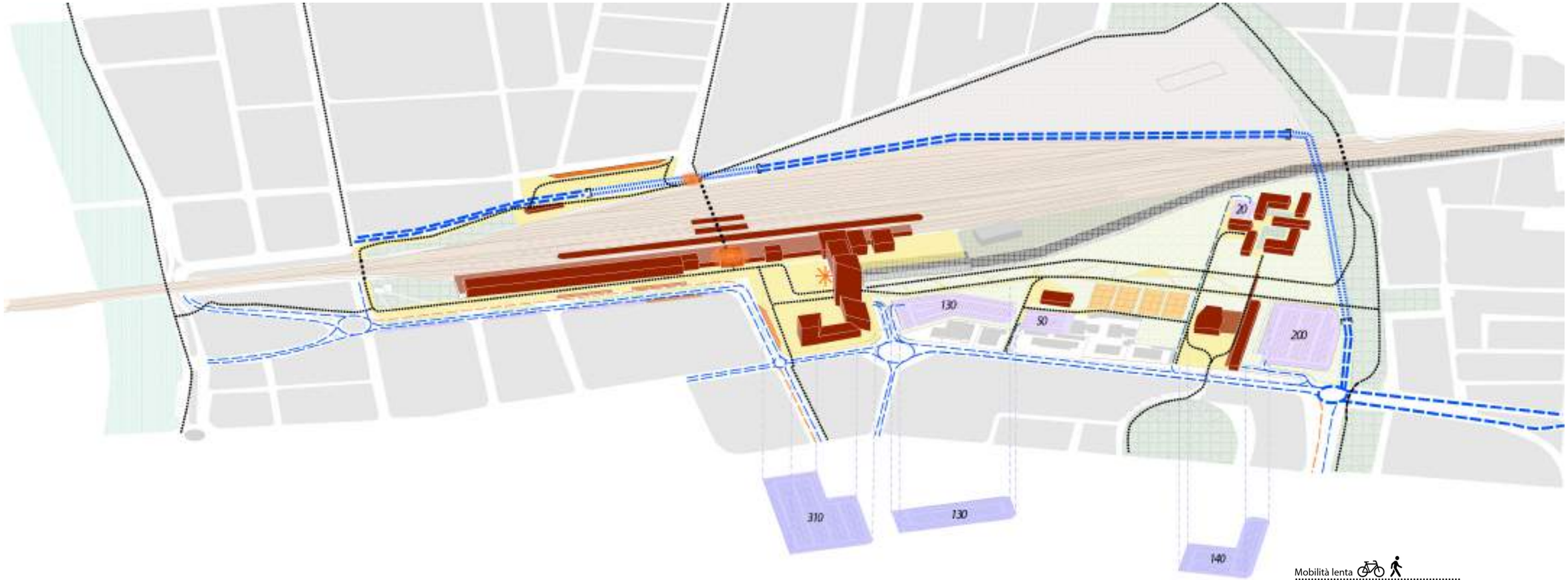
Si propone inoltre di affrontare il tema della mobilità sostenibile, migliorando l'accessibilità ciclabile, mediante la realizzazione di interventi temporanei a costi contenuti. Un riferimento possibile è il progetto Dynamo, realizzato recentemente a Bologna dove sono stati recuperati gli spazi sotterranei della Montagnola, una volta destinati ad autorimessa ma chiusi da diversi anni, per ospitare un'officina delle biciclette.

Lo spazio è stato dato in gestione dal Comune all'associazione Dynamo che, oltre al servizio di deposito e riparazione cicli, realizza una serie di eventi ricreativi e culturali.

Secondo uno schema analogo potrebbe essere recuperato "temporaneamente" l'edificio di FS Sistemi Urbani "Globo", chiuso ed in stato di abbandono da anni. Tale intervento potrebbe offrire un servizio utile agli utenti ferroviari e contribuire a ridurre il senso di degrado e abbandono.
Inoltre si potrebbero riorganizzare gli attuali spazi ferroviari residui per migliorare l'accessibilità e il deposito cicli e completare la rete ciclabile con interventi sugli spazi urbani contermini.

3.7 UN NUOVO ASSETTO DELLA MOBILITA'

Il progetto prevede un nuovo assetto della mobilità che valorizzi e renda più efficiente la mobilità sostenibile, incrementi l'efficacia dell'interscambio, liberi dal traffico privato di attraversamento le strade di bordo del centro storico (riducendo l'effetto barriera fra città antica e area ferroviaria) grazie ad un nuovo asse stradale (la tangenziale Marina), cotruisca parcheggi di intersambio e di attestamento per il centro storico.
In particolare si prevede la rimodulazione della viabilità di Piazzale Cesare Battisti. Dalle attuali due corsie per senso di marcia e tre corsie destinate a parcheggi e fermate di taxi e autobus si prevede



la separazione dei flussi di trasposto pubblico e privato. Come mostra la apposita sezione, sul lato della stazione ferroviaria si prevedono due corsie per autobus e taxi: una per la fermata e una di scorrimento.
Al di là dello spartitraffico alberato, di cui è possibile prevede il mantenimento, si avranno invece due corsie per il traffico carrabile privato e una fila di parcheggi. Su questo lato verrà mantenuta la fermata bus dove si trova attualmente, in prossimità dello svincolo di Via Roma. In questa, la viabilità non varierà rispetto all'attuale, ma verranno riqualificati gli spazi dedicati ai pedoni e alla mobilità ciclabile.
Il ridisegno dell'assetto viario di Piazzale Cesare Battisti comporterà una diminuzione di circa 40 posti auto lungo strada, che saranno compensati nei nuovi parcheggi di stazione.

Verranno tuttavia realizzati nuovi parcheggi interrati e a raso ad uso pubblico, così distribuiti:

1. Parcheggio interrato Sede Unica. Piano -1: 310 posti auto;
2. Parcheggio DLF 1. Piani 0 e -1: 260 posti auto;
3. Parcheggio DLF2. Piano 0: 50 posti auto;
4. Parcheggio polo scolastico. Piano 0: 20 posti auto;
5. Parcheggio Centro Culturale 1. Piano -1: 140 posti auto.
6. Parcheggio Centro Culturale 2. Piano 0: 200 posti auto.

Nella porzione a monte dell'area di progetto, contando anche i 30 parcheggi lungo strada che verranno mantenuti, si avranno circa 1.010 posti auto.
La realizzazione della Tangenziale Marina, comporterebbe un alleggerimento notevole del traffico lungo via Roma e Piazzale Cesare Battisti, deviando i flussi di attraversamento sul lato mare del fascio ferroviario all'altezza della rotonda di Via Bastioni Orientali. Lungo il parco dell'Ausa, il masterplan preliminare prevede l'interramento della Tangenziale Marina prima dell'incrocio con il percorso principale del Parco del DLF in modo da mantenere una connessione funzionale e percettiva forte tra i due parchi. La strada correrebbe poi in trincea lungo il lato mare della ferrovia per interrarsi nuovamente prima dell'incrocio con Viale Trieste, in modo da creare uno spazio pedonale continuo che espanda Piazzale Carso fino all'uscita del sottopassaggio principale della stazione ferroviaria.
Come già precedentemente descritto, sul lato mare di Piazzale Carso si prevede la realizzazione di spazi per la fermata di taxi e autobus.

3.8
SINTESI
USI E SUPERFICI PREVISTI

La trasformazione delle aree di stazione intende migliorare la risposta in termini ambientali e funzionali dell'ambito ferroviario a favore di un'ampia porzione della città di Rimini.
Il raffronto fra le superifici attuali e quelle previste dal progetto mostra in particolare l'obiettivo ambizioso di raggiungere consistenti saldi positivi. Sebbene si tratti di stime, il miglioramento è sinteticamente evidenziato negli incrementi riportati in tabella.

In particolare, a fronte di un intervento che nel complesso riqualifica più di 15 ha, il progetto:

- restituisce più di 2 ha di terreno permeabile (desigillazione), portando ad avere così più del 50 % della superficie permeabile;
- incrementa in maniera consistente, più di 8 ha, la dotazione di spazi pubblici (intesi quali aree verdi e piazze);
- recupera più di 6 ha di aree oggi sottoutilizzate, provvedendo anche alle eventuali bonifiche;
- migliora la dotazione di parcheggi, oltre a razionalizzare le fermate del trasporto pubblico e incrementare l'accessibilità ciclabile e pedonale.

Vengono inoltre di seguito sinteticamente ricapitolate le nuove funzioni e relative quantità edilizie inserite nell'area.
Vista la natura ancora preliminare dello studio e vista la opportunità di considerare i successivi approfondimenti e aggiustamenti delle fasi progettuali di maggiore dettaglio, si ritiene più adeguato fornire una forbice, con quantità di massima e di minima, di superfici complessive di riferimento per il protocollo d'intesa.
Per quanto riguarda il sotto-ambito della Città Pubblica, si ipotizza una superficie complessiva edificabile totale tra i 15.500 e i 20.500 mq. La Sede Unica, la cui superficie è stata calcolata sulla base del numero di dipendenti che dovrebbe contenere, occuperà una superficie tra 9.000 e 12.000 mq. Questa quantità corrisponde all'ipotesi intermedia definita dallo "Studio propedeutico al dimensionamento della Sede Unica per gli uffici Comunali", che prevede il trasferimento delle sedi di Via Rosaspina, Via IV Novembre, Via dei Cavalieri, Palazzo Brighenti e Via Ducale.

Si prevede poi la realizzazione di circa 3.000 mq di superficie ad uso commerciale e terziario, integrati con la sede unica. Lungo l'asse di via Roma, si ipotizza la riqualificazione e l'ampliamento di parte dell'edificio della stazione ferroviaria, mantenendo gli attuali servizi funzionali alla stazione e realizzando una galleria commerciale per un totale variabile fra i 3.800 e i 5.000 mq (con 2.000 mq per servizi ferroviari, quantità circa pari a quella esistente). Sul lato mare, in corrispondenza del sottopasso passante, si prevedono alcune superfici ad uso commerciale e servizi, per circa 500 mq.

Nell'area attuale sede del DLF, denominata "Città dei Servizi", si prevede il mantenimento del centro sportivo e del Cinema (o sua rifunzionalizzazione) e l'incremento delle strutture con attrezzature commerciali di circa 2.000 mq complessivi. Si ipotizza inoltre l'inserimento, in questa area, di edifici scolastici, per una superficie complessiva variabile fra i 2.500 e i 5.000
mq.
Per l'area lato mare, si prevede la realizzazione di nuovo insediamento residenziale per una superficie complessiva tra i 18.000 e i 22.5000 mq, inclusa una quota di terziario e commerciale di vicinato.

Saldo ambientale in sintesi

Area totale oggetto di riqualificazione (ha)			**15,383**
RAFFRONTO	**stato di fatto**	**progetto**	***saldo***
aree impermeabili (ha)	6,7	4,6	**- 2,1**
aree permeabili (ha)	5,8	7,9	**2,1**
spazi pubblici (ha)	0,6	8,8	**8,2**
aree sottoutilizzate (ha)	6,4	-	
aree recuperate (ha)	-	6,4	**6,4**
Parcheggi pubblici (p.a.)	756	980	**224**

Tale superficie risulta dunque ridotta rispetto a quella proposta da FS-Sistemi urbani nel 2013.

Come riportato nella tabella seguente, quasi il 40% della superficie di nuova realizzazione è destinata a funzioni pubbliche e di interesse collettivo (Sede Unica, istruzione, servizi).

Il totale complessivo delle nuove superfici va dai 50.000 dell'ipotesi di massima ai 35.000 di quella di minima. Se a questi si sottraggono i circa 8.700 mq di superfici da demolire e i 5.000 mq di superfici per edilizia scolastica, in parte destinata ad ospitare il trasferimento di una struttura esistente, si avrà un incremento fra i 23.800 e i 36.300 mq.

Se si confronta la presente proposta con quella avanzata da FS Sistemi Urbani (convertendo la S.U. in S.C. in accordo con il nuovo PSC) si nota un riduzione considerevole delle previsioni (da 72.500 a 50.000). Si tratta di una riduzione che colpisce soprattutto le previsioni di nuova residenza e attrezzature correlate.

Proposta FS-Sistemi Urbani. 2013 e conversione della S.U. in S.C.

Lato Monte	S.U. (Superficie Utile) mq	S.C. (Superficie complessiva) mq
servizi stazione, bus, TRC e parcheggio. Polo delle Arti e della Moda: FAB LAB, laboratori creativi, residenza dedicata.	16.700	16.700
Lato Mare	S.U. (Superficie Utile) mq	S.C. (Superficie complessiva) mq
Commerciale	6.000	6.000
Ricettivo/ Servizi	13.000	16.900
Nuovo accesso stazione/servizi	3.000	3.000
Residenziale	23.000	29.900
TOTALE_Nuove funzioni residenziali/commerciali/terziarie	45.000	55.800
TOTALE_Nuove funzioni pubbliche e di interesse collettivo	16.700	16.700
TOTALE COMPLESSIVO	**61.700**	**72.500**

Masterplan preliminare.

		ipotesi min (mq di Sc)	*Ipotesi max (mq di Sc)*
Città Pubblica A			
S.T. *(superficie territoriale)*		30.860	30.860
S.C. *(superficie complessiva)*		15.500	20.500
	Sede unica	9.000	12.000
	Commerciale sede unica	2.000	3.000
	Via C. Battisti Serv. Ferroviari	2.000	2.000
	Via C. Battisti - Commerciale	2.000	3.000
	Commerciale lato mare	500	500
Città dei Servizi B			
S.T. *(superficie territoriale)*		51.660	51.660
S.C. *(superficie complessiva)*		3.500	7.000
	Commerciale/Terziario	1.000	2.000
	Edifici scolastici	2.500	5.000
Housing C			
S.T. *(superficie territoriale)*		44.110	44.110
S.C. *(superficie complessiva)*		16.000	22.500
	Residenze	9.500	12.000
	Residenze ERS	3.000	6.000
	Commerciale	2.000	3.000
	Terziario	1.500	1.500
TOTALE_Nuove funzioni residenziali/commerciali/terziarie		21.500	31.000
TOTALE_Nuove funzioni pubbliche e di interesse collettivo		13.500	19.000
TOTALE COMPLESSIVO		**35.000**	**50.000**

Totale superfici esistenti da demolire	8.700	8.700
Superfici polo educativo / culturale	2.500	5.000
BILANCIO *(Sc nuova meno sup. da demolire e polo educativo)*	**23.800**	**36.300**

COMUNE DI RIMINI

luglio 2016

aggiornamento dicembre 2016

ALLEGATO 2a

Masterplan

A. Città pubblica:

Sub-ambito A1:

A1.1_ Casa Comune - Sede Unica del Comune di Rimini.
A1.2_ Parcheggio
A1.3_ Nodo interscambio TRC-FS-Fiera.

Sub-ambito A2:

A2.1_ Accesso"a mare", realizzazione di uno spazio pubblico, fermata taxi e bici.

Sub-ambito A3:

A3.1_ Riqualificazione boulevard della stazione.

Sub-ambito A4:

A4.1_ Galleria commerciale e servizi ferroviari.

B. Città dei servizi:

Sub-ambito B1:

B1.1_Parco pubblico e centro sportivo-ricreativo.
B1.2_Area per altre attrezzature di interesse pubblico
B1.3_ Area dedicata a servizi e ad attività culturali.

Sub-ambito B2:

B2.1_Riqualificazione via Roma.

C. Housing:

Sub-ambito C1:

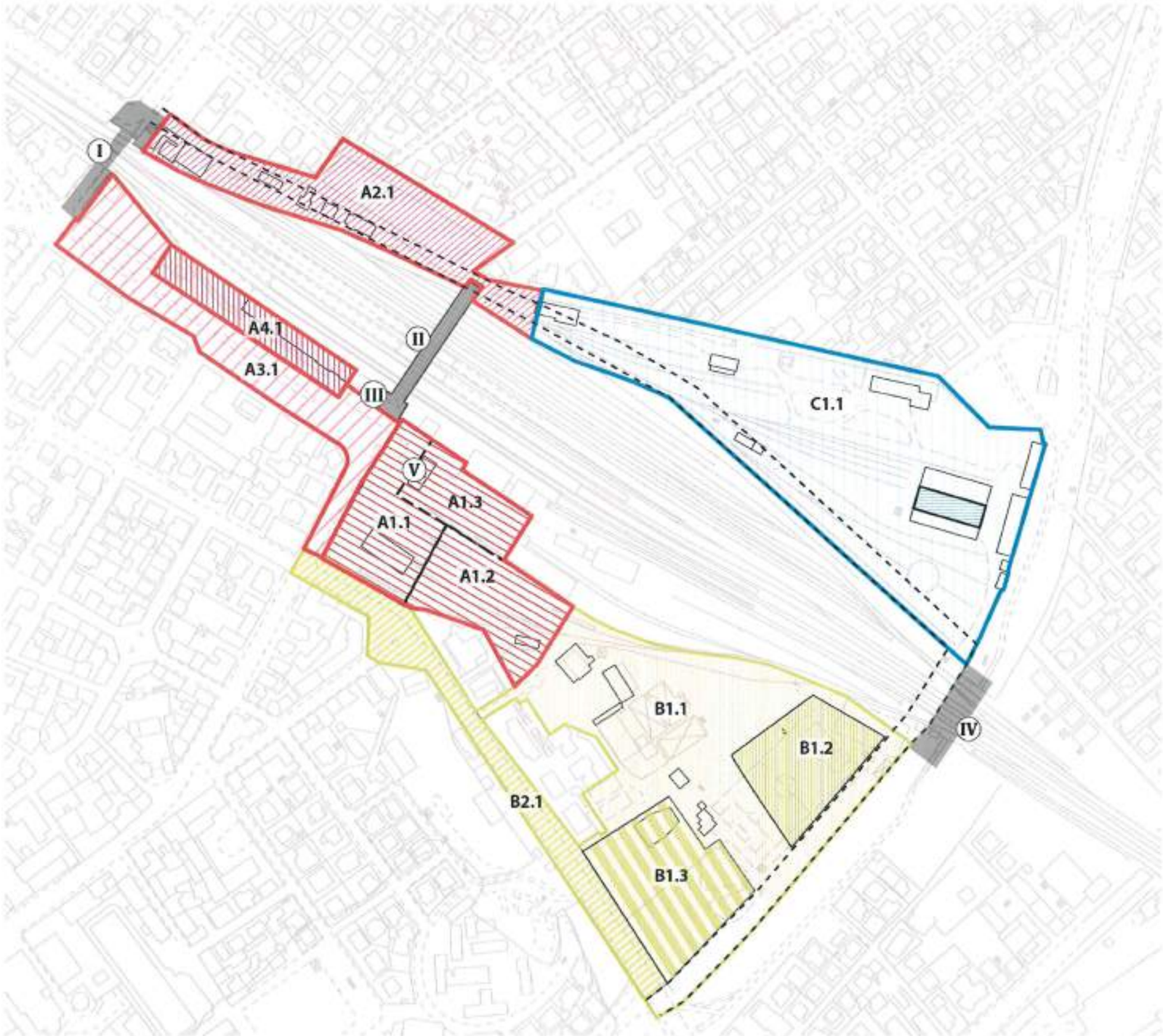
C1.1_Housing.

Interventi del programma operativo RFI:

I_ Miglioramento sottopassaggio lato Bologna.
II_ Miglioramento accessibilità stazione, prolungamento sottopassaggio centrale.
III_ Adeguamento distribuzione interna FV.
IV_ Ampliamento sottopassaggio lato Ancona.
V_ Integrazione dei percorsi TRC - stazione.

ALLEGATO 2b

Ambiti di rigenerazione e sub-ambiti



A. Città pubblica:

Sub-ambito A1:

A1.1_ Casa Comune - Sede Unica del Comune di Rimini.

A1.2_ Parcheggio

A1.3_ Nodo interscambio TRC-FS-Fiera.

Sub-ambito A2:

A2.1_ Accesso"a mare", realizzazione di uno spazio pubblico, fermata taxi e bici.

Sub-ambito A3:

A3.1_ Riqualificazione boulevard della stazione.

Sub-ambito A4:

A4.1_ Galleria commerciale e servizi ferroviari.

B. Città dei servizi:

Sub-ambito B1:

B1.1_Parco pubblico e centro sportivo-ricreativo.

B1.2_Area per altre attrezzature di interesse pubblico

B1.3_ Area dedicata a servizi e ad attività culturali.

Sub-ambito B2:

B2.1_Riqualificazione via Roma.

C. Housing:

Sub-ambito C1:

C1.1_Housing.

Interventi del programma operativo RFI:

I_ Miglioramento sottopassaggio lato Bologna.

II_ Miglioramento accessibilità stazione, prolungamento sottopassaggio centrale.

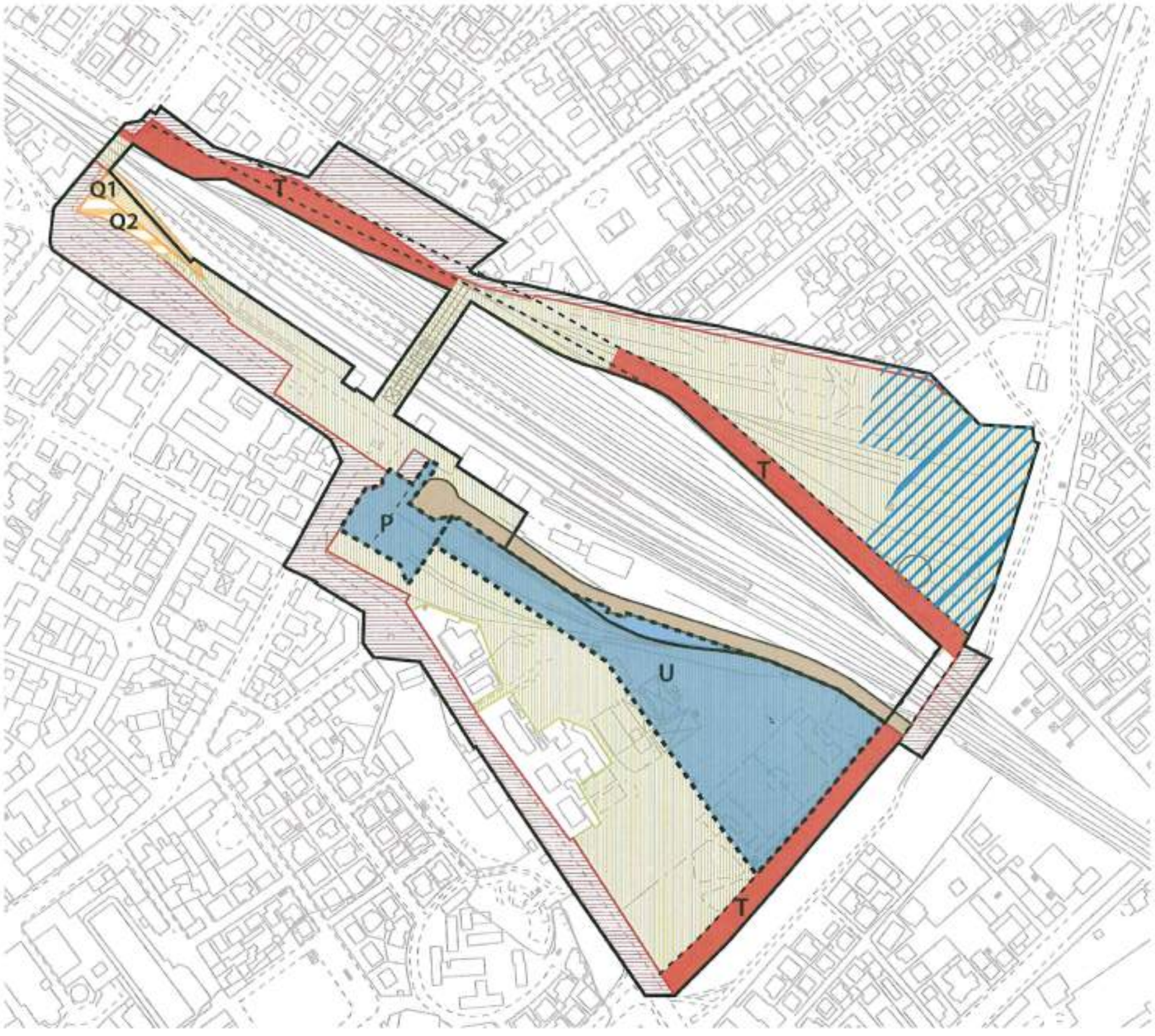
III_ Adeguamento della distribuzione interna degli spazi del Fabbricato Viaggiatori.

IV_ Ampliamento sottopassaggio lato Ancona.

V_ Riqualificazione aree frontistanti il FV.

ALLEGATO 2c

Aree di FS suscettibili di cessione o concessione al Comune di Rimini



- Ambito di progetto
- Aree da cedere al Comune per urbanizzazioni in caso di realizzazione della tangenziale marina (T= tangenziale marina)
- Aree di FS suscettibili di cessione al Comune
- Aree di FS di possibile cessione al Comune quota Standard ed ERS intervento Housing C1.1
- Aree oggetto di permuta in corso tra Comune di Rimini (proprietario area Q1) e R.F.I. (proprietario area Q2)
- Aree di proprietà comunale
- Aree di proprietà FS (FSSU, RFI, FSHD)
- Aree espropriate a FS per TRC
- P — Aree di possibile cessione quale standard per gli interventi A1.1. e A4.1. pari a circa 5000 mq
- U — Aree di possibile cessione per parco e istruzione pari a circa 30.700 mq

N.B. Le aree sopraindicate saranno meglio definite nell'ambito dei successivi atti urbanistici