

PROTOCOLLO TECNICO D'INTESA

tra

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

COMUNE DI RIMINI

FS SISTEMI URBANI S.r.l

R.F.I. S.p.A.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

per la

**RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI
RIMINI E ALTRI INTERVENTI A COMPLETAMENTO DELLA
FUNZIONALITA' URBANA**

L'anno duemiladiciannove, il [...] del mese di gennaio

Comune di Rimini, con sede in Rimini, Piazza Cavour n. 27, nella persona del Sindaco Andrea Gnassi, nel seguito, per brevità, indicato come "Comune";

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., codice fiscale e iscrizione al Registro delle Imprese 0158557058, Partita Iva 01008081000, capitale sociale euro 31.525.279.633,00, interamente sottoscritto e versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 758300, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, in persona dell'ing. Maurizio Gentile, domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, Amministratore Delegato e Direttore Generale in forza dei poteri a lui conferiti dal Consiglio di Amministrazione della società nella seduta del 28 aprile 2017 (di seguito anche "RFI");

FS Sistemi Urbani S.r.l., società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., codice fiscale e iscrizione al Registro delle Imprese di Roma, Partita Iva 06356181005 capitale sociale euro 532.783.501,00, interamente sottoscritto e versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 962741, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, in persona dell'Amministratore Delegato, Ing. Umberto Lebruto, in forza dei poteri a lui conferiti dal Consiglio di Amministrazione della società nella seduta del 6 novembre 2018, (di seguito anche "FSSU"), in nome proprio nonché in nome e per conto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. giusta procura del 24.12.2018 (di seguito anche "FS");

Regione Emilia Romagna, con sede in Bologna, Viale Aldo Moro, 52, nella persona del Presidente della Regione Stefano Bonaccini, nel seguito, per brevità, indicata come "Regione";

Premesso:

- Che per l'aggiornamento del Protocollo Tecnico d'Intesa firmato il 30 maggio 2002 è stato costituito un gruppo di lavoro fra Comune di Rimini e FS Sistemi Urbani con l'incarico di verificare gli interventi previsti e di proporre un nuovo assetto per la riqualificazione urbana dell'area della stazione.
- Che l'area è classificata come Polo Funzionale dal Ptcp e dal PSC di Rimini e quindi, in applicazione della vigente legge urbanistica regionale **L.R. 24/2017** si prevede di pervenire all'Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 58 della stessa legge regionale.
- Che il Piano Strategico del Comune di Rimini, approvato il 14/05/2010, riconosce la strategicità dell'area, inserendo nell'Ambito 4 –"La qualità di un territorio ricomposto e coeso", l'azione strategica 4.2.: "Riqualificazione area stazione, quale nuova polarità urbana e nodo di interscambio".
- Il PSC riconosce la valenza strategica dell'area e prevede la possibilità di inserimento di funzioni terziarie-commerciali, residenziali e servizi pubblici o di interesse collettivo, così come definito nelle Norme del PSC all'art. 5.6 "Poli Funzionali", comma 6 'Capacità insediativa'.
- Che per tale ambito il Comune di Rimini prevede lo sviluppo di un progetto di riqualificazione urbana che, attraverso la definizione di una nuova centralità urbana, possa superare la cesura fisica e funzionale della ferrovia rigenerando la struttura urbana in profondità, oltre i confini dell'ambito di intervento.
- Che il PSC di Rimini, approvato con Delibera di C.C. n.15 del 15/03/2016, stabilisce che, successivamente all'Accordo Territoriale, potranno essere programmati, da specifici strumenti della pianificazione urbanistica

comunale, 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.

- Che il Comune di Rimini, RFI e FS Sistemi Urbani hanno concordato un percorso operativo per il quale il Comune di Rimini ha elaborato un Masterplan Preliminare d'insieme che le parti assumono come schema progettuale-guida, come previsto dal PSC, per la definizione degli interventi da attuarsi anche per fasi successive.
- Che per il fine di cui sopra FS Sistemi Urbani e il Comune si impegnano a svolgere le attività di rispettiva competenza per completare tutti gli atti propedeutici necessari all'approvazione dell'Accordo Territoriale per la riqualificazione della stazione ferroviaria di Rimini.
- Che il Comune di Rimini e RFI si impegnano, ognuno per propria parte ad attuare gli interventi per migliorare, nel breve periodo, l'accessibilità alla stazione ferroviaria secondo il progetto di "nuovo Hub intermodale".
- Che RFI, all'interno del proprio programma operativo, si impegna a condividere con il Comune di Rimini gli interventi infrastrutturali da eseguire per migliorare l'accessibilità di stazione, il decoro e la permeabilità urbana, secondo quanto richiamato al successivo paragrafo 2.
- Che le soluzioni progettuali definite nel Masterplan preliminare sono da considerarsi come riferimenti progettuali e che perciò possono essere suscettibili di modifiche a seguito di verifiche e approfondimenti.
- Che gli impegni delle parti sono da assumersi quale riferimento valido per l'Accordo Territoriale, per l'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, per gli accordi con i privati ai sensi dell'art. 11 L. 241/90 e tutti gli altri atti urbanistici, e possono, in seguito, essere eventualmente arricchiti, ampliati e specificati.
- Che gli allegati sono da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente Protocollo Tecnico d'Intesa.

Tutto ciò considerato,

le parti come sopra costituite convengono quanto segue:

1. Obiettivi generali

Con riferimento al Masterplan preliminare (all. n.2), lo schema progettuale - guida, redatto dal Comune di Rimini in ottemperanza al percorso operativo concordato e contenente tutti gli interventi previsti, da approvarsi con specifico Accordo Territoriale e da attuarsi mediante la procedura urbanistica più idonea, ha come riferimento i seguenti obiettivi generali:

1. **Il disegno urbano strategico.** Il progetto deve tendere non solo a risolvere le criticità intrinseche dell'area ferroviaria, a cui in parte provvederanno gli interventi previsti dal finanziamento del programma operativo RFI, ma anche a innescare processi di qualificazione che si possano riverberare sull'intorno e su tutta la città di Rimini.
2. **La mobilità e l'interscambio.** Il progetto deve ricercare l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, favorendo l'interscambio dei sistemi di trasporto e il potenziamento della mobilità sostenibile in stazione e lungo i tracciati ferroviari siti in contesti urbani e in particolare lungo la fascia costiera; dovrà altresì migliorare l'offerta di parcheggi nella zona della stazione per consentire il decongestionamento delle aree urbane adibite a parcheggio ed agevolare, al tempo stesso, l'uso del mezzo ferroviario e del trasporto pubblico.
3. **I servizi e le attrezzature.** L'ambito della stazione deve essere visto come un'opportunità per inserire attrezzature urbane di rilievo, servizi ai cittadini e per migliorare le dotazioni della città. L'inserimento di attrezzature di interesse comune (come ad esempio la nuova sede degli uffici comunali) costituisce inoltre un importante elemento di innesco della trasformazione urbana, capace di stimolare e trainare la riqualificazione dell'area.

4. **L'abitare.** Lo sviluppo delle aree ferroviarie dismesse dovrà essere l'occasione per evitare il consumo di suolo agricolo e offrire al mercato una tipologia di offerta residenziale contemporanea, più attenta alla mobilità sostenibile, al consumo di energia e alla presenza di attrezzature e verde urbano. Occorre inoltre che il progetto persegua gli obiettivi della *mixité* funzionale e della coesione sociale, inserendo nell'insediamento alcune funzioni commerciali e pubbliche e riservando una quota delle superfici residenziali all'Edilizia Residenziale Sociale.
5. **La resilienza urbana.** 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, mitigando l'impatto delle modificazioni climatiche e migliorando la qualità dell'ambiente urbano.

2. Interventi di prima fase - opere volte a migliorare il superamento della ferrovia, l'accessibilità ai servizi ferroviari, l'interconnessione con altre modalità di trasporto e il decoro urbano.

Nella prospettiva della trasformazione di medio periodo prevista dal Masterplan Preliminare sulla Stazione e della più generale funzionalità urbana e della mobilità prevista da altri progetti di riqualificazione in atto nella città di Rimini, si propongono una serie di interventi, anche anticipatori del Masterplan stesso, volti a migliorare fin da subito il superamento della barriera ferroviaria, l'accessibilità alla stazione ferroviaria di Rimini, l'intermodalità tra il trasporto pubblico locale e il treno e il decoro urbano.

Gli interventi di prima fase e i relativi impegni, sono descritti più puntualmente nell'apposito allegato n.1 e di seguito richiamati per sommi capi.:

2.1. Interventi di prima fase in Ambito di Stazione

RFI al fine di migliorare l'accessibilità alla stazione e di sviluppare l'interconnessione tra il treno e le altre modalità di trasporto, in coordinamento con quanto previsto dal Masterplan preliminare d'insieme, si impegna a realizzare le seguenti opere:

- I. **Miglioramento sottopassaggio lato Bologna** (sottopasso "grattacielo" sulla linea Ancona-Rimini-Bologna);
- II. **Prolungamento sottopassaggio centrale di stazione**, con apertura lato mare, e suo eventuale ampliamento per fasi funzionali, miglioramento uscita nella hall del Fabbricato Viaggiatori lato città e sistemazione delle aree antistanti la nuova uscita a mare al fine di migliorare l'accessibilità e l'interscambio modale, con una adeguata organizzazione e qualità dello spazio urbano;
- III. **Adeguamento della distribuzione interna degli spazi del Fabbricato Viaggiatori**;
- IV. **Miglioramento sottopassaggio lato Ancona** (sottopasso "Parco Ausa" sulla linea Ancona-Rimini-Bologna).

Obiettivi prestazionali

Gli interventi dovranno perseguire i seguenti obiettivi prestazionali:

- (intervento n. I, II, III, IV). La riqualificazione dei sottopassaggi deve favorire, attraverso un disegno attento degli accessi, l'accessibilità da parte di tutte le categorie di utenti; l'intervento dovrà inoltre elaborare soluzioni progettuali in grado di contrastare i fenomeni di degrado e di scarsa sicurezza. Il sottopasso lato Ancona andrà poi ampliato e riqualificato al fine di garantire la continuità non solo dei percorsi ciclopedonali ma anche del sistema verde del parco, con una sezione del sottopasso massimamente ampliata, compatibilmente con i manufatti fognari, del TRC e dell'impianto ferroviario.

- (intervento n. II). Il sottopasso centrale di stazione e il suo prolungamento dovrà essere il più possibile diretto, semplice, sicuro e accessibile direttamente dalla città, attraverso la hall del Fabbricato Viaggiatori in modo da garantire la massima continuità anche per gli attraversamenti urbani. L'interfaccia fra città e stazione dovrà avvenire attraverso idonei spazi coperti e protetti, per cui si propone di trasformare l'ingresso principale storico del fabbricato viaggiatori in una sorta di hall urbana ed inoltre andranno migliorati i percorsi interni di raccordo con la Biglietteria Ferroviaria e la fermate del TRC. Sul lato mare si dovrà realizzare un accesso coperto al sottopasso dotato dei servizi minimi di stazione (biglietterie automatiche, pannelli informativi,...). Andrà infine assicurato l'inserimento di raccordi verticali meccanizzati (scale mobili, ascensori...) tra il sottopasso centrale, il piano dei binari e il piano della città, lato centro storico e lato Marina centro.

Prescrizioni e verifiche:

- Gli interventi n. I, II, III e IV sono soggetti alle verifiche di bonifica bellica e ambientale e alle indagini delle presenze archeologiche.
- L'edificio della stazione è vincolato per il suo valore storico-architettonico e si richiede l'interessamento della relativa Soprintendenza (intervento n. II e III).

Impegni delle parti:

La progettazione di suddetti interventi, a carico di RFI, risulta già avviata e sarà conclusa entro la fine del 2019.

Gli interventi, sopracitati (I, II, III, IV), sono a carico di RFI che si impegna ad avviare, per fasi, i cantieri di realizzazione delle opere entro il 2021.

RFI, congiuntamente con il Comune, si impegnano a risistemare, entro la fine del 2019, compatibilmente alla disponibilità del relativo finanziamento e all'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie per lo svolgimento dei lavori, la piazza antistante il fabbricato viaggiatori con la finalità di migliorare il collegamento con il parcheggio Metropark e il TRC.

Infatti, tra gli interventi di prima fase è ricompreso l'ampliamento del parcheggio a cura della società Metropark che gestisce tali aree di proprietà di FS Sistemi Urbani e che ha già provveduto a presentare apposita istanza per ottenere il permesso a costruire.

2.2. Altri interventi di prima fase a completamento della funzionalità urbana

Vengono poi programmati i seguenti interventi ad integrazione del Masterplan di Stazione e più in generale della funzionalità urbana e della mobilità locale:

V. Riqualificazione aree frontistanti il Fabbricato Viaggiatori.

RFI e il Comune di Rimini, ognuno per parte sua, si impegnano a provvedere alla sistemazione delle aree frontistanti il Fabbricato Viaggiatori, alla demolizione dell'attuale sede IAT e realizzazione di una piazza pedonale. Il progetto dovrà prevedere, fra l'altro, l'integrazione dei percorsi a terra, con adeguamento dei sistemi di indirizzamento dei flussi (segnaletica, totem, pannelli a messaggio variabile, etc.), la continuità delle coperture (pensiline) fra la fermata del TRC e gli accessi dell'ala "est" della stazione ferroviaria, con particolare attenzione al collegamento con la biglietteria interna al Fabbricato Viaggiatori e delle aree antistanti la nuova uscita a mare

della stazione al fine di migliorare l'accessibilità e l'interscambio modale, con una adeguata organizzazione e qualità dello spazio urbano in linea con la progettualità del Masterplan d'insieme.

VI. Miglioramento e adeguamento della permeabilità del tracciato ferroviario.

Il tracciato ferroviario costituisce una barriera sull'intero territorio ostacolando, in particolare, la permeabilità tra la zona "turistica" a mare della linea ferroviaria e la zona a monte, pertanto sono stati individuati degli interventi che permettono di superare tale limitazione e che saranno realizzati a cura di RFI:

- Adeguamento dei sottopassi ciclo-pedonali di Rimini Sud e di San Giuliano Mare alle normative in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e riqualificazione dei manufatti dei sottopassi carrabili, in evidente stato di degrado. (int. VIa in All. 1)
- Soppressione del passaggio a livello di Via Morri/Via Polazzi in località Viserba attraverso la realizzazione di un sottopasso carrabile (int. VIb in All. 1) e di un sottopasso ciclo-pedonale (int. VIc in All. 1)

VII. Decoro della linea

Qualificazione dei margini delle linee ferroviarie Rimini-Riccione e Rimini-Ravenna, comprese le recinzioni ("specchiature FS"), individuando sistemazioni più idonea al decoro urbano.

VIII. Way-finding

Si prevede di migliorare l'interconnessione fra il servizio ferroviario e il TRC - quale asse portante di un rinnovato sistema di mobilità e, di fatto, ultimo/primo miglio del servizio di trasporto ferroviario - attraverso interventi di *way-finding* e design urbano innovativo da attuarsi, in particolare, sulle stazioni del TRC e sulle stazioni ferroviarie. In particolare dovranno essere posti in essere tutti gli interventi (segnaletica, elementi informativi e di riconoscibilità) finalizzati a rendere immediatamente percepibile ai viaggiatori l'interscambio treno/TRC.

Il sistema di *way-finding* dovrà riguardare tutte le stazioni presenti nel territorio comunale al fine di creare una connessione tra le stazioni ferroviarie ed il contesto urbano dell'intorno e fornire informazioni agli utenti del sistema ferroviario sui punti di interesse della città.

IX. Stazione di Miramare

La stazione di Miramare rappresenta un ulteriore nodo di interscambio modale tra la ferrovia e il TRC, in quanto vengono collocate in adiacenza sia la stazione ferroviaria che la fermata del TRC.

La stazione ferroviaria non presenta una accessibilità adeguata in quanto sia i sottopassi che gli accessi ai binari non risultano adeguati alle norme per il superamento delle barriere architettoniche. Inoltre risulta necessario riqualificare l'intero ambito della stazione ferroviaria, con miglioramento delle pensiline dei binari, del sistema informativo, della qualità dei materiali ad integrazione degli interventi che il Comune ha già realizzato (vedi pensiline TRC) e ha in programma di realizzare (riqualificazione asse viario di Via Oliveti dal Viale delle Regine all'Asse Mediano).

Impegni delle parti:

L'organizzazione degli interventi di cui al punto V è stata predisposta dal Comune di Rimini. In carico al Comune di Rimini viene posta la progettazione dell'intervento VIb, che risulta già avviata e che sarà conclusa entro il primo semestre del 2019.

La progettazione degli interventi V, VIa, VIc, VII, VIII, IX risulta in carico ad RFI, che dovrà redigerla attraverso un costante confronto con il Comune di Rimini.

Gli interventi sopracitati (V, VIa, VIb, VIc, VII, VIII, IX) sono a carico di RFI. In particolare per l'intervento V la demolizione del fabbricato attuale sede IAT è a carico del Comune di Rimini. Per gli interventi VIb e VIc è stimato un costo per i lavori di circa 9 mln di €, di cui 5,5 mln di € a carico RFI e 3,5 mln di € a carico del Comune su fondi del "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie" erogato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri di cui il Comune di Rimini risulta beneficiario. Il programma delle attività e delle modalità di attuazione dovranno pertanto essere condivise da RFI e dal Comune di Rimini con il gruppo di Monitoraggio istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, individuando preferibilmente in RFI la stazione appaltante degli interventi. Si rammenta che gli interventi VIb e VIc sono relativi alla soppressione dei passaggi a livello.

Per la realizzazione dell'intervento VIII, RFI e Comune si impegnano a definire in maniera puntuale gli interventi - volti a migliorare i servizi informativi e di orientamento per l'integrazione fra i diversi sistemi di trasporto - e a provvedere al loro finanziamento e realizzazione, secondo quanto previsto dall'apposito progetto riportato nell'allegato 1.

Le parti (Comune, RFI) si impegnano a avviare i lavori entro il 2020, ad esclusione dell'intervento V che dovrà essere realizzato entro il 2019, compatibilmente alla disponibilità del relativo finanziamento e all'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessario per lo svolgimento dei lavori.

2.3. Azioni da attuarsi previa verifica di disponibilità RFI

- Soppressione dei passaggi a livello sulla tratta Rimini-Ravenna, attraverso la realizzazione di sottopassi carrabili e ciclo-pedonali, in località Rivabella, in corrispondenza di via XXV Marzo e in località Viserba, in corrispondenza di via Pallotta;
- Soppressione del passaggio a livello sulla tratta Rimini-Ravenna, attraverso la realizzazione di un sottopasso carrabili e ciclo-pedonale, in località Torre Pedrera, in corrispondenza di Via Apollonia e via Foglino;
- Riqualificazione dei vari sottopassi ciclo-pedonali sulla tratta Rimini centrale-Ravenna, con adeguamento dell'accessibilità, attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche.

3. Miglioramento collegamenti ferroviari e dell'inter-modalità

Le parti si impegnano a collaborare tra loro per arrivare alla identificazione, di concerto con la Regione Emilia Romagna e gli altri soggetti eventualmente coinvolti, di un separato protocollo relativo al miglioramento dei collegamenti ferroviari e dell'intermodalità.

4. Riqualificazione urbana – Ambiti di Rigenerazione

Con riferimento al Masterplan preliminare (all. n.2a), per la realizzazione degli interventi relativi al programma di riqualificazione, l'ambito costituito dalla stazione di Rimini e dalle aree circostanti, è stato suddiviso in tre ambiti di rigenerazione a loro volta articolati in sub-ambiti, come da planimetria allegata (all. n.2b). Per ogni ambito di rigenerazione e sub-ambito sono stati definiti: destinazioni d'uso e quantità, obiettivi prestazionali, prescrizioni e verifiche, impegni delle parti.

4.1. Ambito di rigenerazione A - Città pubblica

La trasformazione delle aree che costituiscono l'ambito di rigenerazione A mirano a comporre un disegno urbano in grado di ricucire l'area ferroviaria alla città, attraverso il miglioramento dell'accessibilità della stazione, il rafforzamento del sistema di interscambio e mediante la creazione di una nuova centralità urbana costituita dalla Sede Unica del Comune di Rimini, da attività commerciali e terziarie e da parcheggi pubblici.

Sub ambito A1

Descrizione:

Il sub-ambito comprende le aree destinate alla realizzazione della Sede Unica del Comune di Rimini, di alcuni edifici ad uso terziario e commerciale e di una piazza, parzialmente coperta, in corrispondenza della fermata del TRC, che la metta in connessione direttamente con la stazione e i servizi ferroviari fra cui il possibile nuovo collegamento con la Fiera di Rimini.

Il complesso di interventi mira a ridisegnare l'intera area che fronteggia la Stazione di Rimini: per questa ragione, si prevede la trasformazione di parte del piazzale prospiciente la stazione in una piazza pubblica pedonale.

A livello interrato della Sede Unica viene prevista la realizzazione di un parcheggio, stimato in prima ipotesi, di 300 posti auto, possibilmente collegato direttamente alla stazione ferroviaria, ad uso pubblico a cui andrà a sommarsi il parcheggio a servizio delle attività previste nel sub-ambito stesso.

A sud-ovest della Sede Unica è previsto un ulteriore parcheggio pluripiano a servizio degli utenti della stazione ferroviaria e della città.

Le aree oggetto dell'intervento sono oggi di proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l e in parte di R.F.I, con una particella di dimensioni minori del Comune di Rimini.

Dal 11.12.2017, FS Sistemi Urbani ha concesso in comodato gratuito per un periodo di 10 anni al Comune di Rimini il fabbricato denominato "Globo", posto in prossimità dell'accesso alla stazione, dove realizzare, a cura e spese del Comune, una "velostazione" al fine di migliorare da subito la mobilità sostenibile, in particolare quella ciclabile, per l'accessibilità alla città, ai servizi ferroviari e al TRC.

Ciò consentirà di ridurre immediatamente il senso di degrado e abbandono di un fondamentale varco di accesso alla città, oltre a contribuire al miglioramento della qualità dell'aria, dando così avvio al percorso che sarà sviluppato con l'attuazione del presente protocollo.

In merito alla "Velostazione" ospitata nel fabbricato "Globo", il progetto attuativo dovrà farsi carico di ricollocare tale servizio negli interventi previsti nell'ambito di rigenerazione A.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2)

A1.1_Sede Unica del Comune di Rimini

A1.2_Parcheggio anche pluripiano

A1.3_Nodo di Interscambio TRC-FS-Fiera

Destinazioni d'uso:

Terziario/direzionale (fra cui Sede Unica del Comune di Rimini) e commerciale.

Parcheggio e spazi pubblici.

Quantità insediabili:

S.C. massima: 15.000 mq

S.C. massima per Sede Unica: 12.000 mq

S.C. massima commerciale/terziario: 3.000 mq, inclusi spazi commerciali a supporto della velostazione.

Parcheggio "Sede Unica 1" interrato ad uso pubblico: 300 posti auto circa

Parcheggio "Sede Unica 2" anche ad uso pubblico: 260 posti auto circa.

Velostazione, dimensioni da definirsi sulla base dei bisogni. La velostazione potrà ospitare anche attività commerciali di supporto.

Obiettivi prestazionali:

- La Sede Unica del Comune di Rimini (intervento n.A1.1) dovrà essere dimensionata secondo i criteri di legge (D.M. del 14 marzo 2001 "Criteri e modalità per la riduzione degli spazi adibiti ad uffici pubblici, e s.m.i.) e sulla base delle risultanze dello "studio propedeutico al dimensionamento della Sede Unica per gli uffici Comunali" e di eventuali ulteriori studi di approfondimento.
- L'edificio della Sede Unica (intervento n. A1.1) dovrà integrarsi formalmente con la stazione e con la fermata del TRC, attraverso una serie di spazi pubblici pedonali di raccordo. Tali interventi andranno eventualmente ad integrare quanto sarà realizzato da RFI con i fondi del "programma operativo".
- Gli interventi (interventi n. A1.1 e A1.2) devono verificare e assicurare la continuità urbana fra la Stazione ferroviaria (in particolare il Fabbricato Viaggiatori) e il centro storico attraverso la realizzazione di spazi pubblici e percorsi ciclopedonali di qualità.
- Gli interventi (interventi n. A1.1, A1.2 e A1.3) devono assicurare, inoltre, una continuità di percorsi ciclopedonali verso l'area del DLF dove sorgerà un parco pubblico e dove troveranno spazio alcune attrezzature urbane di servizio.
- I parcheggi (interventi n.A1.1 e A1.2), interrati e fuori terra, pubblici e privati, stimati in prima analisi in 560 p.a., dovranno essere dimensionati, oltreché secondo i criteri di legge, sulla base di una valutazione dettagliata comprensiva: della offerta attuale di parcheggi nell'area Metropark compreso l'ampliamento (280 p.a.); dei fabbisogni della nuove funzioni aggiuntive insediate (Sede Unica e attività commerciali e terziarie); dei bisogni della stazione ferroviaria e del TRC; della compensazione per la riduzione dei posti auto lungo strada (interventi n. A3.1), delle criticità eventuali sulla rete stradale, del livello di accessibilità dell'area con altri sistemi di trasporto.
- Per quanto riguarda il dimensionamento del parcheggio per la Sede unica del Comune andrà operata una razionalizzazione del fabbisogno dei dipendenti incentivando la mobilità sostenibile e le relative pratiche tese a diminuire sensibilmente l'utilizzo del mezzo privato.
- L'accesso ai parcheggi dovrà essere posizionato e progettato in modo da garantire un facile e comodo intercambio con il TRC e con la Stazione ferroviaria, prevedendo, se possibile, un collegamento complanare diretto dal piano interrato dei parcheggi al sottopasso centrale di stazione; andranno comunque minimizzate le interferenze fra i flussi carrabili di accesso al parcheggio e gli spazi pubblici e i percorsi ciclo-pedonali di superficie.

- Il parcheggio (intervento n. A1.2), se organizzato a raso, dovrà essere progettato secondo criteri di sostenibilità ambientale e resilienza urbana, favorendo la permeabilità dei suoli e dotandolo di una quota consistente di aree verdi al fine di contrastare l'effetto "isola di calore" e migliorare l'ambiente e il microclima urbano.
- Il parcheggio (intervento n. A1.2) dovrà essere localizzato e progettato in modo da garantire la continuità degli spazi e dei percorsi ciclo-pedonali tra la piazza antistante la stazione e il nuovo Parco pubblico (intervento n. B1.1).
- L'eventuale realizzazione di un parcheggio pluripiano fuori terra invece di quello previsto a raso ed in interrato (intervento n. A1.2) potrà avvenire a condizione di minimizzare gli impatti ambientali e paesaggistici sull'immediato intorno e comunque garantendo una continuità di spazi e percorsi fra l'area della Sede Unica (intervento n. A1.1), l'area di capolinea del TRC (intervento n. A1.3) e il nuovo Parco pubblico (intervento n. B1.1).
- L'intervento sull'area del capolinea del TRC (intervento n. A.1.3) deve comunque verificare ed eventualmente prevedere, grazie anche ad un elemento di copertura a protezione degli agenti atmosferici, la continuità dei percorsi fra il TRC, la Stazione ferroviaria e il sistema di parcheggi.
- Le soluzioni progettuali (interventi n. A1.1 e A1.3) dovranno essere compatibili con la tecnologia del mezzo prescelto per il TRC, con particolare riguardo alle sistemazioni a terra e al sistema di alimentazione.
- Le sistemazioni a terra dell'area del capolinea del TRC (intervento n. A1.3) dovranno garantire l'uso pedonale della piazza, rendendo compatibile, a questo uso, l'eventuale sistema di protezione della via di corsa del TRC con idonee soluzioni che riducano al minimo gli ostacoli al movimento delle persone.
- L'intervento dovrà prevedere la localizzazione di una "Velostazione", in sostituzione di quella attualmente in corso di insediamento nell'edificio Globo, che dovrà essere facilmente accessibile dai percorsi ciclabili. La "Velostazione" può in alternativa essere localizzata nel sub-ambito A2 o A3.

Prescrizioni e verifiche:

- Verifica bonifica bellica (interventi n. A1.1, A1.2 e A1.3).
- Verifica di presenze archeologiche – indagini archeologiche con interessamento della relativa Soprintendenza (interventi n. A1.1, A1.2 e A1.3).
- Presenza di edifici sottoposti a vincolo storico-architettonico nelle adiacenze che richiedono l'interessamento della relativa Soprintendenza (interventi n. A1.1 e A1.3).

Impegni delle parti:

Dopo la stipula del presente protocollo e alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altra procedura attuativa sostitutiva individuata di intesa tra le parti, FS Sistemi Urbani si impegna a cedere, con modalità di cessione da individuare, le aree previste per le dotazioni territoriali, ai sensi della legislazione regionale, correlate agli interventi dell'ambito di rigenerazione A, che saranno utilizzati per la realizzazione di spazi pubblici urbani, parcheggi, verde e per gli uffici pubblici comunali.

Le modalità di individuazione del soggetto sviluppatore delle aree connesse alla realizzazione della Sede Unica saranno definite con successivi accordi tra le parti, a valle della elaborazione di una specifica analisi di fattibilità tecnico-economica dell'intervento a cura del Comune di Rimini

Qualora, nella fase di attuazione degli interventi, le opere del presente protocollo interessino in tutto o in parte l'area attualmente occupata dal parcheggio di proprietà della società FS Sistemi Urbani, in locazione a Metropark e

attualmente destinata a parcheggio, il Comune si impegna a riconoscere alla stessa Metropark, anche con modalità da definirsi all'interno dell'Accordo di Programma a titolo di indennizzo, un importo pari alle quote residue di ammortamento degli investimenti effettuati, tenendo conto che si stima un periodo di ritorno dell'investimento non superiore a 30 anni. Al fine di non creare un disservizio ai numerosi utenti del parcheggio, resta inteso che il progetto di riassetto, per la porzione che interessa il parcheggio Metropark, dovrà essere condiviso e approvato da Metropark e dovrà comunque garantire la funzionalità e la compatibilità con il parcheggio in esercizio.

Sub ambito A2

Descrizione:

Al fine di migliorare l'accessibilità e la permeabilità ciclo-pedonale della stazione ferroviaria, il Masterplan preliminare prevede la realizzazione di un accesso diretto al sottopassaggio centrale dall'interno del fabbricato principale della stazione, da servirsi anche con scale mobili. Il sottopassaggio centrale verrà riqualificato e prolungato fino ad uscire su Viale Monfalcone.

In corrispondenza di Piazzale Carso si crea quindi l'accesso "a mare" alla stazione ferroviaria, da realizzarsi mediante la creazione di uno spazio pubblico e l'inserimento di alcuni servizi essenziali; in particolare si prevede la realizzazione di un'area per la fermata dei bus e dei taxi, un punto di deposito/noleggio bici e per il bike-sharing, ed alcune superfici edilizie ad uso commerciale (café, edicola, ecc...) anche con lo scopo di presidiare lo spazio antistante l'accesso al sottopassaggio, oltre a limitate superfici ad uso ferroviario.

Sempre per migliorare la permeabilità dell'area pedonale, si prevede la riqualificazione del sottopassaggio "grattacielo" lato Bologna e il miglioramento della relativa accessibilità pedonale e ciclabile, anche grazie a nuove rampe di accesso. Le aree oggetto di questo intervento sono in parte di proprietà del Comune e in parte di RFI. Nei pressi del sottopasso "grattacielo" lato Bologna verso il centro storico, vi sono alcune piccole particelle oggetto di una permuta in corso tra il Comune e R.F.I. (aree "Q1" e "Q2" in all. n. 2c).

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

I_ Miglioramento sottopassaggio lato Bologna (da realizzarsi all'interno del finanziamento del Programma Operativo RFI ed eventualmente da integrare e migliorare con la sistemazione dei sub-ambiti contigui).

II_ Prolungamento sottopassaggio centrale di stazione

A2.1_Accesso "a mare", realizzazione di uno spazio pubblico, fermata bus, taxi e bici e superfici ad uso commerciale/terziario

Destinazioni d'uso:

Commerciale, terziario, servizi di stazione

Quantità insediabili:

S.C. max. commerciale/terziario: 500 mq di S.C.

Servizi ad uso ferroviario di stazione.

Obiettivi prestazionali:

- L'intervento su via Montefalcone e su Piazzale Carso (intervento n. A2.1) dovrà prevedere una idonea sistemazione delle fermate del trasporto pubblico (bus e taxi) in modo da minimizzare la "rottura di carico" e rendere agevole l'accesso al sottopassaggio centrale di stazione.
- (intervento n. A2.1) Andrà perseguita l'integrazione formale e funzionale del disegno urbano e la continuità dei percorsi ciclopedonali con l'intervento dell'ambito di rigenerazione C1, prevedendo, a tale scopo, la possibilità che la superficie commerciale/terziaria prevista dell'intervento A2.1. interessi lo stesso ambito di rigenerazione C1.
- (intervento n. A2.1, I e II) Andrà assicurata la continuità dei percorsi ciclo-pedonali tra il sottopasso centrale della stazione, quello "grattacielo" lato Bologna e quello "Parco Ausa" lato Ancona sulla linea Bologna-Rimini-Ancona e il resto dei percorsi ciclo-pedonali urbani.

Prescrizioni e verifiche:

- Verifica e studio dell'assetto della mobilità, in particolare su Piazzale Carso, e dei percorsi del TPL per servire l'accesso a mare della stazione;

Impegni delle parti:

- Il Comune ed RFI definiranno congiuntamente i reciproci impegni in relazione alle realizzazioni delle opere previste nel sub ambito A.2
- Alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017 o altra procedura attuativa sostitutiva, individuata di intesa tra le parti, FS Sistemi Urbani si impegna a prevedere all'interno dei progetti attuativi a cura di futuri sviluppatori, la cessione delle aree da individuare in funzione del necessario raccordo con il sistema degli spazi pubblici e dei percorsi ciclo-pedonali, su Viale Principe Amedeo, e Parco Ausa ad integrazione delle opere di miglioramento e prolungamento dei sottopassi (interventi n. I, II e IV), assicurandone al Comune la piena fruizione a decorrere dall'effettivo completamento degli interventi previsti per il sub ambito ambito A.2.

Sub ambito A3

Descrizione:

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

L'assetto della mobilità dei percorsi TPL (incluso il prolungamento del TRC), della organizzazione funzionale della carreggiata sarà oggetto di apposito studio e verifica, tenendo conto delle necessità di garantire un adeguato accesso alla stazione ferroviaria e ai nuovi insediamenti che si svilupperanno anche negli altri sub-ambiti.

L'area di intervento è di proprietà in parte di RFI e in parte del Comune.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

A3.1_Riqualificazione boulevard della stazione

Destinazioni d'uso:

Spazio pubblico e spazi per la mobilità

Quantità insediabili:

nessuna, trattasi di spazio pubblico e per la mobilità

Obiettivi prestazionali:

- Il riassetto del traffico lungo il boulevard della stazione dovrà essere valutato in base ad uno studio dettagliato sui flussi di traffico e rispetto alla complesso degli interventi sulla mobilità e sugli insediamenti previsti anche negli altri sub-ambiti.
- L'intervento dovrà assicurare la continuità degli spazi pedonali e ciclabili sul lato ferrovia, integrandoli funzionalmente e formalmente alla piazza antistante la stazione (intervento n. A1.1, A1.3 e II) e al sottopassaggio "grattacielo" lato Bologna (intervento n. I).
- Il progetto (intervento n. A3.1) dovrà tenere in considerazione il possibile prolungamento del percorso del TRC, al fine di adottare soluzioni progettuali che abbiano un elevato grado di compatibilità o il cui successivo adeguamento comporti oneri modesti.
- Il progetto dovrà inoltre raccordarsi con la prevista trasformazione dell'edificio nord della stazione ferroviaria (sub-ambito A4) in spazio commerciale (intervento n. A4.1).
- L'intervento dovrà cercare di preservare le alberature esistenti e prevedere la creazione di nuovi spazi verdi anche alberati e permeabili, al fine di migliorare le prestazioni ambientali e microclimatiche dell'area.

Prescrizioni e verifiche:

- Studio dell'assetto della mobilità (intervento n. A3.1).
- Verifiche con Patrimonio, Mobilità Provincia di Rimini (PMR) e con Agenzia Mobilità Romagna (AMR) per il riassetto delle fermate del TPL (intervento n. A3.1).
- Verifica sugli apparati vegetazionali (intervento n. A3.1).

Impegni delle parti:

Il Comune si impegna nella progettazione e realizzazione del sub ambito A3 (spazio pubblico e per la mobilità).

Alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017 o altra procedura attuativa sostitutiva, individuata di intesa tra le parti, RFI e/o FS Sistemi Urbani si impegnano ad individuare modalità per consentire i lavori di riqualificazione del boulevard di stazione (intervento n. A3.1) sulle aree di loro proprietà eventualmente interessate.

Sub ambito A4

Descrizione:

L'Amministrazione comunale sottolinea l'importanza di procedere con la riqualificazione di questo sub ambito, le cui modalità potranno essere meglio definite in sede di definizione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altra procedura attuativa sostitutiva individuata di intesa tra le parti.

RFI valuterà l'opportunità, di effettuare la demolizione e ricostruzione con ampliamento del corpo occidentale della stazione, per realizzare uno spazio commerciale con doppio affaccio, sul boulevard della stazione e sulla banchina ferroviaria. L'edificio potrà ospitare anche i servizi funzionali alla stazione ferroviaria, secondo le necessità.

L'area di intervento è di proprietà di RFI, a parte alcune piccole porzioni di proprietà del Comune oggetto di una permuta in corso tra il Comune e RFI stessa.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

A4.1_ Galleria commerciale e servizi

Destinazioni d'uso:

Commerciale/terziario e servizi ferroviari

Quantità insediabili:

S.C. max. totale: 5.000 mq, di cui 3.000 mq di S.C. max. per usi commerciali/terziari e la restante parte per servizi ferroviari.

Aspetti relativi al progetto:

- Il progetto (intervento n. A4.1) potrà prevedere l'affaccio diretto dal Piazzale Cesare Battisti – con eliminazione della attuale recinzione e binario morto – e la possibilità di attraversamento per connettere direttamente il boulevard alla banchina del primo binario.
- Il progetto (intervento n. A4.1) dovrà essere progettato in coerenza con la riqualificazione del boulevard.
- Il progetto (intervento n. A4.1) dovrà porre particolare attenzione all'inserimento nel contesto, avere una altezza massima di 2 piani e prevedere una idonea soluzione progettuale dell'attacco con l'edificio storico della stazione e con la pensilina del primo binario.

Prescrizioni e verifiche:

Per la continuità con l'edificio della stazione sottoposto a vincolo storico-architettonico andrà interessata la relativa Soprintendenza (intervento n. A4.1).

Impegni delle parti:

Il Comune si impegna a riconoscere, nei successivi accordi e strumenti urbanistici attuativi, la potenzialità edificatoria e gli usi previsti.

4.2. Ambito di rigenerazione B - Città dei servizi

Riguarda gli interventi di riorganizzazione del centro sportivo e ricreativo, il nuovo polo didattico-culturale e l'ampliamento del parco.

Sub ambito B1

Descrizione:

L'area del DLF sarà completamente ripensata, valorizzando le funzioni in essere e inserendo nuove funzioni fortemente integrate al nuovo parco pubblico che costituirà la connessione verde tra l'area della stazione, la nuova piazza della Sede Unica e il parco dell'Ausa. In prossimità del TRC si prevede di realizzare una fascia verde alberata, con rilievi del terreno, che funga da barriera acustica e da elemento di mitigazione visiva. All'interno del parco, si prevede la riorganizzazione del centro sportivo e ricreativo con la riqualificazione del piccolo edificio a servizio del centro ad uso polivalente aperto al pubblico.

Si propone di rendere disponibile l'Anfiteatro Romano, al fine di consentire gli scavi archeologici e la più efficace valorizzazione del sito.

L'area del Cinema Settebello verrà riqualificata, valutando la possibilità di mantenere l'edificio attuale. L'intervento prevede di realizzare un centro culturale, anche a servizio della valorizzazione dell'anfiteatro, e una piccola galleria che potrà essere destinata a spazio espositivo e/o commerciale. Tale centro culturale potrebbe anche ospitare l'eventuale ampliamento di strutture scolastiche superiori.

Il parcheggio a raso, che oggi occupa lo spazio prospiciente il cinema, potrà essere interrato, per consentire di trasformare l'area in una piazza, che 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, si prevede la realizzazione di un ulteriore parcheggio a raso alberato per 200 posti auto circa, a servizio anch'esso delle attività presenti e della città. La sistemazione del parcheggio dovrà eventualmente essere compatibile con la previsione – oggetto di verifica - delle vasche di laminazione del PSBO, ad esso sottostanti.

Nelle more dell'attuazione del presente protocollo per gli interventi inerenti il sub ambito B1 le parti concorderanno, compatibilmente con i contratti in essere o loro aggiornamenti, le modalità per la cessione in locazione temporanea al Comune di Rimini delle aree (circa 6.615 mq), ubicate dietro il cinema Settebello, attualmente utilizzate dal Dopolavoro Ferroviario come campo da calcio.

Tale previsione è conseguente all'esigenza di dover temporaneamente spostare il Mercato Coperto cittadino, con decorrenza presunta da ottobre 2019, per consentirne i lavori di ristrutturazione nell'attuale sede (durata prevista circa 3 anni). La disponibilità di tali terreni consentirà l'installazione di una struttura temporanea coperta di circa 3.300 mq all'interno della quale troveranno allocazione i soli posteggi di pesce e ortofrutta.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

- B1.1_Parco pubblico e centro sportivo-ricreativo (incluso attuale DLF);
- B1.2_Area per attrezzature pubbliche;
- B1.3_Area dedicata a servizi e ad attività culturali (incluso attuale Cinema Settebello)

Destinazioni d'uso:

Spazi pubblici ricreativi ed attrezzature sportive, attrezzature scolastiche, attrezzature per attività culturali con annessi limitati spazi commerciali.

Quantità insediabili:

Parco pubblico e centro sportivo:

- S.C. per centro ricreativo (incluso attuale DLF): pari a quella attuale legittima. I successivi accordi e/o strumenti attuativi potranno prevedere limitati e motivate variazioni.
- Parcheggi ad uso pubblico: 50 posti auto circa
- Attrezzature pubbliche:
- S.C. per edifici scolastici: da 2.500 mq a 5.000 mq circa. I successivi accordi e/o strumenti attuativi definiranno il bisogno effettivo e potranno prevedere limitati e motivate variazioni.
- Parcheggi ad uso pubblico: 20 posti auto circa
- Servizi e ad attività culturali:
- S.C. per attività culturali e ricreative (incluso attuale Cinema Settebello): pari a quella attuale legittima. I successivi accordi e/o strumenti attuativi potranno prevedere limitati e motivate variazioni.
- Parcheggio ad uso pubblico: 140 posti auto circa.
- Attività commerciali e servizi:
- S.C. max commerciale/terziario: 2.000 mq, funzionale e complementare alle attività ricreative e culturali presenti nel sub-ambito.
- Verde e parco urbano:
- Parcheggio ad uso pubblico: 200 posti auto circa

Obiettivi prestazionali:

- Il Parco pubblico dovrà costituire la spina di connessione, funzionale e percettiva, tra la piazza pubblica antistante la stazione (interventi n.A1.1 e A1.3) e il parco dell'Ausa.
- L'intervento dovrà assicurare la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili, integrandoli in un disegno diversificato di spazi verdi.
- L'intervento dovrà tendere alla costruzione di un ambiente ad alta resilienza: limitando al minimo gli spazi pavimentati e minerali e adottando per questi pavimentazioni permeabili, realizzando spazi verdi multifunzionali capaci di raccogliere e drenare lentamente l'acqua contrastando i fenomeni di allagamento (giardini della pioggia e bacini inondabili), promuovendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone e "antismog".
- Il Parco dovrà rappresentare inoltre uno spazio di socialità, rispondendo alle necessità delle differenti categorie di utenti e definendo una serie di spazi dedicati ad attività diverse: spazi per lo sport, aree gioco per bambini, orti di comunità.
- Il progetto (interventi n. B1.1 e in particolare B1.2) dovrà prevedere la mitigazione dell'inquinamento acustico derivante dalla ferrovia, attraverso sistemi capaci di abbattere il rumore, con uso di cortine vegetali e rilievi del terreno.
- I parcheggi previsti all'interno del parco (interventi n. B1.1 e B1.2), il cui numero potrà essere modificato a seconda delle necessità, dovranno essere posizionati e progettati in modo da evitare il più possibile interferenze con il sistema degli spazi pubblici.
- I parcheggi previsti (intervento n. B1.3), dovranno essere dimensionati sulla base di una valutazione dettagliata delle necessità, tenendo conto dell'offerta complessiva di posti auto nell'intero settore urbano.

- Gli accessi ai parcheggi dovranno essere posizionati e progettati in modo da garantire la continuità degli spazi e dei percorsi ciclo-pedonali e in modo da limitare il più possibile le interferenze con il sistema degli spazi pubblici.
- Lungo via Roma, all'altezza dell'Anfiteatro, dovranno essere adottate soluzioni progettuali che permettano un attraversamento agevole dalla nuova piazza prospiciente il Centro Culturale all'Anfiteatro Romano, in modo da creare una forte continuità fruitiva (interventi n. B1.3 e B2.1).
- I parcheggi a raso (interventi n. B1.1, B1.2 e in particolare B1.3) dovranno essere progettati secondo i principi di sostenibilità e resilienza urbana, favorendo la permeabilità dei suoli e dotandoli di una quota consistente di aree verdi e apparati vegetazionali al fine di contrastare l'effetto "isola di calore" e migliorare l'ambiente e il microclima urbano.
- Gli edifici scolastici dovranno essere progettati per rispondere ai più alti standard in termini di prestazioni energetiche, utilizzo di fonti rinnovabili, riutilizzo e gestione delle acque, utilizzo di materiali naturali e salubrità degli ambienti.
- Andrà ridotto al minimo indispensabile il ricorso a barriere e recinzioni di protezione degli spazi. Dove questi si rendano indispensabili, se ne dovrà minimizzare l'impatto visuale (interventi n. B1.1, B1.2 e B1.3).
- L'area dedicata a servizi e ad attività culturali (intervento n.B1.3) dovrà caratterizzarsi, per funzioni, qualità architettonica degli edifici e degli spazi aperti, quale nuova polarità urbana.
- L'area dedicata a servizi e ad attività culturali (intervento n.B1.3) dovrà porsi in continuità con il Parco del DLF e con il Parco dell'Ausa, adottando soluzioni progettuali che la connotino come uno degli ingressi principali al sistema di attrezzature collettive.
- Qualora si optasse per il mantenimento dell'edificio del Cinema Settebello, questo dovrà essere riqualificato e integrato nel progetto del Centro Culturale (intervento n.B1.3).
- Le superfici previste per usi commerciali, sono da intendersi per attività di vicinato e dovranno essere previste a sostegno ed integrazione delle diverse attività ricreative, sportive, sociali e culturali del sub-ambito B1.

Prescrizioni e verifiche:

- Verifica bonifica bellica (interventi n. B1.1, B1.2 e B1.3).
- Verifica di avvenuta bonifica ambientale (interventi n. B1.1, B1.2 e B1.3).
- Verifica di presenze archeologiche – indagini archeologiche con interessamento della relativa Soprintendenza (interventi n. B1.2 e B1.3).
- Verifica dei livelli di inquinamento acustico ed eventuale applicazione di idonee misure per rispondere alla normativa di settore (interventi n. B1.1 e B1.2).
- Verifica sullo stato di avanzamento del progetto PSBO al fine di valutare la effettiva necessità di realizzazione delle vasche di laminazione (intervento n. B1.3).

Impegni delle parti:

Dopo la stipula del presente protocollo e alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altra procedura attuativa sostitutiva individuata di intesa tra le parti, FS Sistemi Urbani S.r.l si impegna a procedere attraverso pubblica evidenza alla ricerca di soggetti sviluppatori per l'attuazione degli interventi previsti nel sub ambito B1.

Le aree oggetto di cessione al Comune di Rimini, quale contributo di sostenibilità (così come previsto dal PSC art. 4.7), dotazioni ecologiche e ambientali (art.21 L.R. 24/2017), misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale (art.20 L.R. 24/2017), ed eventualmente parte delle dotazioni territoriali per attrezzature e spazi collettivi (standard urbanistici) relativi anche ad altri sub-ambiti, saranno oggetto di un ulteriore approfondimento da svolgersi nel corso di definizione dell'accordo di programma, avendo a riferimento quanto previsto nell'allegato 2c.

Il Comune si impegna a riconoscere, nell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altro strumento urbanistico attuativo sostitutivo individuato di intesa tra le parti, alle aree rimanenti a FS Sistemi Urbani S.r.l. la capacità edificatoria di 2.000 mq di S.C. massima per usi commerciali/terziari, quali funzioni integrative vincolate a supportare le attività principali ad uso ricreativo, sportivo, sociale e culturale.

Sub ambito B2

Descrizione:

Si prevede la riqualificazione dell'asse viario di Via Roma, migliorando gli spazi 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 nuovo ponte ciclo-pedonale sopra via Roma che collega le due parti del Parco dell'Ausa.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

B2.1_Riqualificazione di Via Roma

Destinazioni d'uso:

Spazio pubblico e spazio per la mobilità

Quantità:

nessuna in quanto trattasi di spazio pubblico e per la mobilità

Obiettivi prestazionali:

La riqualificazione di Via Roma dovrà prevedere il ridisegno e il miglioramento dei marciapiedi con eventuale inserimento di piste ciclabili e il potenziamento degli attraversamenti in particolare di quello in corrispondenza dell'Anfiteatro Romano.

Prescrizioni e verifiche:

Nessuna

Impegni delle parti:

Il Comune si impegna a completare la progettazione e realizzazione del sub ambito pubblico B2

4.3. Ambito di rigenerazione C - Housing

Circoscrive l'area dell'intervento a fini prevalentemente residenziali e a carattere privato.

Sub ambito C1

Descrizione:

Nell'area sul lato mare, tra la fascia ferroviaria, il parco dell'Ausa e Viale Monfalcone si prevede la realizzazione di un nuovo insediamento a prevalenza residenziale. Il progetto dell'assetto urbanistico ed edilizio dell'ambito C1 dovrà essere unitario e comprensivo, assieme agli interventi di interesse privato, sia delle dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi correlati all'intervento sia di quanto previsto ai punti successivi e potrà essere realizzato per stralci funzionali.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

C1.1_Housing

Destinazioni d'uso:

Residenziale, terziario, commerciale, attrezzature e spazi pubblici.

Quantità insediabili:

S.C. 22.500 mq totali

- S.C. max residenziale libera: 12.000 mq
- S.C. max residenziale per ERS: 3.000 mq; incrementabile fino a 6.000 mq di SC sulla base delle performance ambientali dell'insediamento e della tipologia di alloggi e di locazioni, da determinarsi nell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 LR 24/2017 o altra procedura attuativa, tramite apposita relazione economica-finanziaria, ai sensi dell'art. 38, comma 3, lett. c) L.R. 24/2017.
- S.C. commerciale/terziario max: 4.500 mq, di cui per usi commerciali, esclusi i pubblici esercizi, S.C. max.: 3.000 mq.

Obiettivi prestazionali:

- Il progetto di housing (intervento n. C1.1) dovrà ambire ad un alto grado di innovatività, perseguendo elevati standard di efficienza energetica e integrazione con i sistemi di mobilità sostenibili.
- Il progetto (intervento n. C1.1) dovrà garantire la continuità dei percorsi ciclo-pedonali di connessione tra l'accesso alla stazione di Piazzale Carso e il Parco dell'Ausa.
- Il progetto (intervento n. C1.1) dovrà verificare la possibilità di recuperare e valorizzare preferibilmente ad uso pubblico i manufatti storici legati alla ferrovia.
- Il progetto (intervento n. C1.1) dovrà prevedere, quale condizione necessaria all'approvazione del progetto, un adeguato sistema di accessibilità carrabile, in coerenza con gli esiti dello studio preliminare per la cosiddetta "tangenziale marina", asse di collegamento mare-monte individuata nel Masterplan.

- Il progetto (intervento n. C1.1) dovrà prevedere sistemi di mitigazione dell'inquinamento acustico derivanti dalla ferrovia e dalla viabilità carrabile.
- Il Progetto dovrà assolvere al fabbisogno di dotazioni territoriali che in accordo con l'Amministrazione Comunale, potrà essere reperito anche negli altri ambiti di rigenerazione oggetto del presente Protocollo.
- La modalità di attuazione dell'ERS (Edilizia Residenziale Sociale) sarà regolata dai successivi Accordi e strumenti urbanistici attuativi.
- Le superfici commerciali e terziarie dovranno assicurare un corretto mix funzionale all'insediamento e dovranno essere distribuite in maniera da servire anche l'abitato limitrofo di Marina Centro.
- Il progetto (intervento n. C1.1) potrà prevedere, in linea con il Masterplan preliminare, la concentrazione di attività terziarie in prossimità dello sbocco del sottopassaggio centrale di stazione, con la possibilità di creare uno spazio pubblico di raccordo fra il sistema di Piazzale Carso/accesso a mare della stazione e il resto dell'insediamento C1.1.

Prescrizioni e verifiche:

- Il progetto (intervento n. C1.1) dovrà assolvere al fabbisogno di dotazioni territoriali – ovvero standard pubblici - (avendo a riferimento quanto previsto dal PSC o, in accordo con l'Amministrazione Comunale, nelle quantità e modalità previste dalla L.R. 24/2017), parte del quale, in accordo con l'Amministrazione Comunale, potrà essere reperito anche negli altri ambiti di rigenerazione oggetto del presente Protocollo.
- l'ERS (Edilizia Residenziale Sociale) non potrà essere inferiore alla quota minima del 20% della S.C. ad uso residenziale.
- Le attività commerciali alimentari non dovranno avere superfici di vendita superiori ai 1.500 mq e le attività commerciali non alimentari non dovranno avere superfici superiori a 2500 mq .Tutte le attività commerciali non potranno essere realizzate in forma aggregata.
- Verifica bonifica bellica (intervento n. C1.1).
- Verifica bonifica ambientale (intervento n. C1.1).
- Verifica di presenze archeologiche – indagini archeologiche con interessamento della relativa Soprintendenza (intervento n. C1.1).
- Verifica dei livelli di inquinamento acustico ed eventuale applicazione di idonee misure per rispondere alla normativa di settore (intervento n. C1.1).
- Verifica della sostenibilità, dovuta al carico urbanistico aggiuntivo, sulla rete di mobilità, anche in assenza della realizzazione della "tangenziale" marina (intervento n. C1.1).

Impegni delle parti:

Il Comune si impegna a riconoscere nell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altro strumento urbanistico attuativo sostitutivo individuato di intesa tra le parti, la potenzialità edificatoria e gli usi previsti.

Il Comune si impegna nell'ambito dell'Accordo di programma a svolgere uno studio preliminare di approfondimento per valutare la necessità di realizzare l'asse di collegamento mare-monte, parte della c.d. "Tangenziale marina", che il presente protocollo assume in via preliminare con il Masterplan, in conformità al PSC.

Sarà a carico dell'attuatore (dell'intervento n. C1.1) la realizzazione di un adeguato sistema di mobilità generale. In particolare l'accessibilità carrabile sarà a carico dello stesso soggetto attuatore, compresa l'eventuale realizzazione dell'asse viario c.d. "tangenziale marina".

FS Sistemi Urbani si impegna a procedere attraverso procedura competitiva alla ricerca di soggetti sviluppatori per l'attuazione degli interventi previsti nel sub ambito C1, trasferendo in capo al soggetto attuatore l'impegno alla progettazione e realizzazione dell'adeguato sistema di mobilità a scapito degli oneri di urbanizzazione presentando specifica relazione economico-finanziaria, che illustri analiticamente i valori economici di tutti gli interventi pubblici richiesti e di quelli privati programmati e che ne dimostri la fattibilità e la sostenibilità, così come previsto dall'art. 38, comma 3, lett. c) della L.R. 24/2017); è comunque richiesto che l'intervento C1.1 contribuisca almeno per la quota parte che insiste nell'ambito di rigenerazione C, sub ambito C1.1.assicurando il raccordo sia con il tratto di tangenziale proveniente dall'ambito di rigenerazione B sia con il tratto successivo dell'ambito di rigenerazione A.

4.4. Infrastrutture per la mobilità a servizio del Polo funzionale della Stazione

Descrizione:

L'accessibilità del Polo funzionale della Stazione e delle nuove funzioni che si andranno ad insediare sarà oggetto di uno specifico approfondimento da parte del Comune di Rimini, tenendo conto degli obiettivi inseriti nel PSC e nel Piano Urbano della mobilità sostenibile.

Lo studio dovrà individuare anche il sistema di accessibilità idoneo a sviluppare gli interventi previsti nel sub-ambito C1 e B, inclusa l'accessibilità carrabile.

Interventi da Masterplan Preliminare (all. n.2):

Realizzazione di un adeguato sistema di mobilità.

Obiettivi prestazionali:

- Lo studio preliminare inerente il sistema di accessibilità ai sub-ambiti C1 e B, che dovrà essere sviluppato avendo a riferimento la c.d. "tangenziale marina", dovrà definirà le soluzioni altimetriche, il dimensionamento in relazione ai flussi di traffico indotto anche in funzione delle eventuali interferenze con il sistema fognario, con la condotta interrata dell'Ausa, con il piano dei binari e del TRC, considerato che tale asse viario dovrà garantire il collegamento tra le vie Monfalcone, posta a mare, e la via Roma a monte della stazione ferroviaria.
- Qualora dall'esito dello studio di cui sopra emerga una soluzione tecnica diversa dal collegamento mare-monte, dovrà comunque essere garantita, da parte del soggetto sviluppatore, la progettazione e la realizzazione e cessione di un sistema di mobilità che consenta l'accesso sia al nuovo insediamento residenziale (sub ambito C1), sia al sub ambito B1.
- Il progetto dell'asse viario dovrà minimizzare le interferenze con il sistema dei movimenti ciclo-pedonali con particolare attenzione alle uscite dei tre sottopassi ferroviari.
- Al fine di garantire l'accessibilità all'area e alle funzioni collocate andrà garantito un sistema di parcheggi pubblici e a servizio delle attività insediate, ben distribuito, di facile accessibilità e collegamento con le funzioni servite.
- La quantificazione finale dei parcheggi dovrà valorizzare la presenza di una forte accessibilità con i mezzi pubblici, pedonale e ciclabile e considerare le eventuali criticità della rete stradale di adduzione.

- Al fine di minimizzare l'impatto visuale e di considerare gli aspetti ambientali e di resilienza urbana dei parcheggi, andranno ricercate soluzioni tipologiche ed architettoniche idonee.

Prescrizioni e verifiche:

- Verifica bonifica bellica (interventi n. C2.1).
- Verifica bonifica ambientale (interventi n. C2.1).
- Verifica di presenze archeologiche – indagini archeologiche con interessamento della relativa Soprintendenza (interventi n. C2.1).
- L'intervento (intervento n. C2.1) dovrà prevedere un preliminare studio di fattibilità per verificare i costi, le interferenze, e le possibili soluzioni progettuali alternative.
- Verifica sullo stato di avanzamento del progetto PSBO al fine di valutare la effettiva necessità di realizzazione delle vasche di laminazione (intervento n. C2.1) e altre eventuali necessità o interferenze.

Impegni delle parti:

- Dopo la stipula del presente protocollo e alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altra procedura attuativa sostitutiva individuata di intesa tra le parti, FS Sistemi Urbani S.r.l si impegna a procedere attraverso pubblica evidenza alla ricerca di soggetti sviluppatori per l'attuazione degli interventi previsti nel sub ambito C1, comprensivi delle cessioni al Comune di Rimini delle aree sulle quali dovrà essere realizzata la tangenziale marina, o comunque le aree necessarie ad attuare una soluzione di mobilità alternativa comprensiva dell'accesso al sub ambito B1.
- I sottoscrittori del presente protocollo si impegnano a definire congiuntamente, nei successivi accordi e strumenti attuativi, in funzione della soluzione progettuale individuata, i tempi e i modi di realizzazione per l'attuazione del sub ambito C1, comprensivo della tangenziale marina o di soluzioni alternative di mobilità. Qualora si valuti una soluzione che non preveda il collegamento mare-monte, quanto sopra dovrà essere definito anche per l'accesso al sub ambito B.1.

4.5. Disposizioni generali per l'attuazione

Per la definizione e l'attuazione delle opere ed interventi degli ambiti di rigenerazione vengono previste le seguenti disposizioni generali:

- Dopo la stipula del presente protocollo, l'Amministrazione Comunale si impegna a promuovere l'Accordo Territoriale e ad avviare e concludere l'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017, o altra procedura attuativa sostitutiva individuata di intesa tra le parti. L'accordo di programma definirà inoltre:
- le procedure e le modalità più idonee per la realizzazione degli interventi degli ambiti di rigenerazione, che dovranno includere:
 - a) il cronoprogramma delle opere e degli interventi, inclusi quelli di competenza di RFI (I, II, III, IV);
 - b) la cessione delle dotazioni territoriali previste negli Ambiti di Rigenerazione A, B e C. In riferimento a ciò si evidenzia che il Comune, su richiesta del soggetto attuatore, attraverso apposita convenzione urbanistica, potrà consentire al medesimo di realizzare direttamente in tutto o in parte, le seguenti opere: a) le opere di urbanizzazione primaria necessarie per l'urbanizzazione degli insediamenti, ovvero gli impianti, gli spazi aperti e le reti tecnologiche che assicurano la funzionalità e la qualità igienico

sanitaria degli insediamenti e l'innalzamento della resilienza urbana; b) le opere di urbanizzazione secondaria e le attrezzature e gli spazi collettivi, ovvero impianti, opere e spazi attrezzati pubblici destinati a servizi di interesse collettivo, necessari per favorire il migliore sviluppo della comunità e per elevare la qualità della vita individuale e collettiva. La realizzazione delle opere di cui ai punti a) e b) potrà comportare lo scomputo dei contributi concessori dovuti e l'acquisizione delle medesime opere al patrimonio indisponibile del Comune. Qualora l'importo delle opere realizzate dal soggetto attuatore superi l'onere dovuto per quella tipologia di opere, il Comune potrà applicare uno scomputo fino alla concorrenza dell'intero contributo relativo alle voci U1 e U2. Il costo di costruzione (CC) è sempre escluso dallo scomputo. Qualora l'importo delle opere da realizzare stabilite nella convenzione urbanistica sia inferiore al contributo dovuto, il soggetto attuatore è tenuto al versamento della differenza fino al concorso dell'intero importo (deliberazione Assemblea Legislativa RER n. 186 del 20/12/2018).

- L'accordo di Programma potrà motivatamente e di intesa tra le parti, prevedere trasferimenti di S.C. a destinazioni commerciale/terziarie fra i diversi ambiti e sub-ambiti, per una quota massima pari al 20% del totale, ferma restando la quota complessiva prevista dal presente protocollo.
- L'accordo di Programma potrà, motivatamente e di intesa tra le parti prevedere modifiche non sostanziali ai perimetri degli ambiti e dei sub-ambiti.

5. Efficacia del protocollo

L'efficacia del presente Protocollo è rinviata al rapporto convenzionale da stipularsi tra Ferrovie dello Stato Italiane, FS Sistemi Urbani, RFI e Comune di Rimini alla conclusione dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017 (o atti equivalenti quali gli accordi ai sensi dell'art. 11 L. 241/90), riguardante le trasformazioni urbanistiche in oggetto.

6. Puntuale individuazione delle aree

L'individuazione delle superfici delle aree in esame avverrà con separati atti, adeguando e frazionando i perimetri catastali sulla base dell'esatto rilievo dei luoghi.