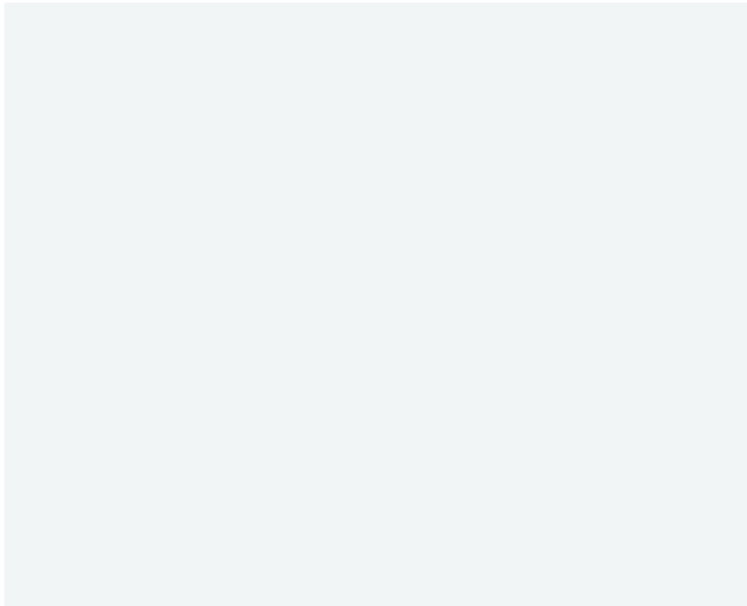


Oggetto: Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata relativa alla zona C2 (scheda 5.7) in variante al P.R.G. Vigente ai sensi art. 3 L.R. 46/88 Attuazione dell'Accordo ai sensi dell'Art. 18 L. 20/2000 (Rep. n. 81930 Notaio F. Ecuba del 11/03/2016 Reg. a Rimini in data 08/04/2016 n.3529 , trascritto il 12/04/2016 art. 3002)

Proprietà:



Località: Rivabella di Rimini – Via Coletti

Relazione tecnica: Opere Stradali e Verde

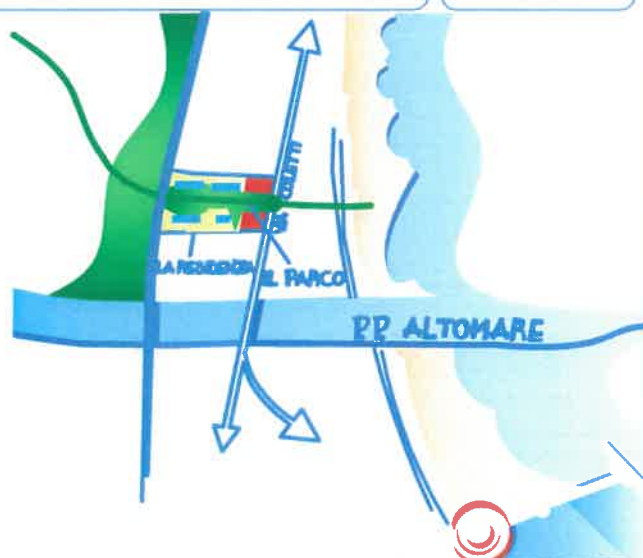
Data: AGGIORNAMENTO GIUGNO 2023

Progettista

Dott. Ing. Elio Giuliano Amati

Elaborato

1b



Studio tecnico "PLANNING" Ingg. Ass. di Elio Ing. Amati, Marco Ing. Ricci, Vilmer Ing. Zavatta -

RELAZIONE TECNICA

Viabilità interna – accessi – parcheggi

Per quanto riguarda la viabilità interna al comparto, l'accesso avverrà, per il lato sud dalle Vie Plezzo, Duino e Monte San Michele, attraversando l'area demaniale sovrastante lo Scolo consorziale "Spule" prevedendo sin da ora il rinforzo strutturale dei tratti interessati qualora necessario.

Per il lato nord l'accesso al comparto avverrà dalle Vie Pederobba, Ponte della Priula e Monte San Michele mentre da via Moriago (lato Viserba) sarà consentito l'accesso alla sola proprietà privata D1 attraverso viabilità di quartiere come da nota Prot. n. 55929/2022 del 17/02/2022 e Prot. n. 58566/2022 del 18/02/2022 dell'Ufficio Settore Internal Audit e Patrimonio. Viene lasciata anche la possibilità di un a via di fuga in caso di necessità verso via Moriagofuturo secondo ingresso all'area in cessione all'Amministrazione Comunale (Lotto B).

Il sistema di circolazione interno al comparto avviene prevalentemente attraverso **"accessi parcheggio"** ovvero non esiste una vera e propria viabilità di quartiere ma le strade-parcheggio sono funzionali ai blocchi edilizi e al parcheggio superstandard sotto la ferrovia. Tale sistema di circolazione **"a stanze"** permette di accedere al comparto attraverso **"entrate calme"** ovvero tracciati in grado di favorire un movimento moderato dei veicoli all'interno del comparto. Le due aree previste per l'insediamento delle opere pubbliche (previsione di parcheggi Lotta A-B) avranno ognuna un unico accesso esclusivo dalla Via Coletti.

Il sistema di circolazione e la direzione dei flussi di traffico vengono evidenziati nella Tav. 8/A di Piano.

In ottemperanza alle linee guida di settore, gli strati costruttivi, saranno i seguenti :

- Aree di manovra/stalli dei parcheggi pubblici:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Misto granulare stabilizzato spessore cm. 40
- Binder 0/25 spessore cm. 10
- Tappetino di usura spessore cm. 3

o in alternativa:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Massiccata riciclata ϕ 40/70 spessore cm. 20
- Stabilizzato inerte riciclato spessore cm. 20
- Binder 0/25 spessore cm. 10
- Tappetino di usura spessore cm. 3

-Stalli del parcheggio pubblico con betonella drenante:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Misto granulare stabilizzato spessore cm. 40
- Betonella drenante (con sottofondo) spessore cm. 10

o in alternativa:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Massiccata riciclata ϕ 40/70 spessore cm. 20
- Stabilizzato inerte riciclato spessore cm. 20
- Betonella drenante (con sottofondo) spessore cm. 10

- Strada pubblica:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Massiccata inerte ϕ 40/70 spessore cm. 30
- Stabilizzato spessore cm. 30
- Binder 0/25 spessore cm. 10
- Tappetino di usura spessore cm. 3

o in alternativa:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Massiccata riciclata ϕ 40/70 spessore cm. 30
- Stabilizzato inerte riciclato spessore cm. 30
- Binder 0/25 spessore cm. 10
- Tappetino di usura spessore cm. 3

- Marciapiedi pubblici :

- Geotessuto TNT
- Misto granulare stabilizzato spessore cm. 30
- Soletta armata con doppia rete 6x20 spessore cm. 15
- Tappetino di usura spessore cm. 3

- **Pista ciclo-pedonale in cemento drenante**
- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Misto granulare stabilizzato spessore cm. 20
- Cemento drenante spessore cm. 15

o in alternativa:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 20
- Stabilizzato inerte riciclato spessore cm. 20
- Cemento drenante spessore cm. 15

- **Parcheggio pubblico (stalli+corsia di manovra) in cemento drenante**

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 15
- Massicciata diam 40/70 spessore cm. 35
- Stabilizzato inerte spessore cm. 10
- Cemento drenante spessore cm. 20

o in alternativa:

- Geotessuto TNT
- Sabbia A3 spessore cm. 15
- Massicciata riciclata diam 40/70 spessore cm. 35
- Stabilizzato inerte riciclato spessore cm. 10
- Cemento drenante spessore cm. 20

Si precisa che la pavimentazione degli stalli per invalidi dei parcheggi pubblici sarà realizzata in conglomerato cementizio drenante, pavimentazione in betonella piena, conglomerato bituminoso o in qualsiasi altro materiale tale da assicurare una superficie priva di discontinuità.

RELAZIONE TECNICA: Sistema del VERDE

Inquadramento ambientale

Le aree destinate a verde pubblico oggetto delle presenti previsioni possono essere classificate, in base all'art. 27 del Regolamento Comunale del Verde, come **"giardini di quartiere o di insediamento"**.

La **superficie complessiva è di mq. 9.681,00** circa, di cui mq. 6320 di Superstandard verde pubblico e, in continuità con esso, mq. 3361 di verde privato in cessione. Tale vasta superficie si configura come una grande spina centrale che attraversa l'intero comparto in direzione mare-monte e su cui si affacciano i quattro blocchi edilizi residenziali, le cui aree verdi in cessione (V1) si uniranno sia idealmente che fisicamente al verde Superstandard. Per non creare servitu' di passaggio, non vi saranno cancelli pedonali tra le aree private (fabbricati) e il verde pubblico.

L'intero sistema verde si colloca, secondo l'allegato C del Regolamento Comunale del Verde, a cavallo tra la **"zona litoranea di terza linea"** e la **"zona litoranea di seconda linea"**. Pertanto la scelta delle essenze dovrà rispondere a quanto indicato nella stessa tabella ed, oltre al rispetto delle dimensioni minime e delle distanze di impianto, dovrà essere utilizzato materiale vivaistico garantito all'attecchimento.

Si precisa che gli alberi ad alto fusto saranno messi a dimora ad una distanza non inferiore a m.2.50 dall'asse dei collettori della fognatura.

Inoltre sono state previste due aree "ribassate" con profondità massima di circa 45 cm. dette "bacini inondabili", della cubatura derivata dal calcolo dell'invarianza idraulica. Tali aree rimarranno comunque fruibili e saranno piantumate con essenze piu' adatte a un ambiente umido.

Obiettivi progettuali

Il "progetto verde" per queste aree si origina da diverse valutazioni, perseguendo principalmente i seguenti obiettivi:

- **restituire un'immagine qualificante ad un luogo degradato** con la messa a dimora di essenze arboree ed arbustive che, pur essendo caratteristiche del paesaggio balneare, vanno oggi disperdendosi.
- **costituire un "luogo centrale"** capace di favorire le attività proprie della vita di quartiere e non solo: incontro, gioco, relax ecc.
- **costituire filtro acustico e visivo** per i nuovi insediamenti abitativi, ma anche per gli utenti esterni.

Proposta di paesaggio urbano

La proposta di nuovo paesaggio urbano trae origine dalla visuale di chi, percorrendo la Via Coletti in auto, in bici o a piedi può incontrare, in uno dei pochi vuoti urbani rimasti, esemplari di **pino marittimo** in gruppi isolati o accostati a **lecci** dalla chioma intensa, alternati ad alberi da fiore quali **cercis** e **lagentroemie** e più a monte filari di **pioppi cipressini** che anticipano il probabile paesaggio oltre la ferrovia. Uno **sfondo visuale** ancora più incisivo entrando nell'area verde, che oltre a costituire scenografia ambientale per l'edificato in previsione, **costituisce filtro acustico**, là dove il rumore dei veicoli e della ferrovia può essere più intenso. In posizione più interna saranno collocati gruppi di **frassini** dalla chioma imponente e dall'ombra leggera, filari di **carpino** e gruppi di **olivi** (da recuperare tra quelli già esistenti opportunamente rizollati in vivaio) che oltre a diversificare le essenze piantumate, possono caratterizzare ambiti e luoghi all'interno dell'area, costituendo **mete lungo i percorsi di attraversamento**. Tali percorsi saranno direttamente ritagliati nel tappeto erboso steso sull'intera area e realizzati con materiali drenanti (cls monogranulare) a basso impatto.

Ai piedi delle essenze alte saranno presenti macchie e siepi di arbusti, anch'essi a costituire cortine colorate di **oleandri, melograni, roseti, corbezzoli** ed anche arbusti con fogliame dai toni contrastanti; **tamerice, alaterno, pitosfero, alloro**. Tutto distribuito al fine di costituire **fondali agli spazi di godimento** ma anche **barriera visiva e mitigazione acustica per la residenza**. Tutte le aree verdi saranno dotate di un sistema di irrigazione a pioggia per garantire il mantenimento del tappeto erboso e ad ali gocciolanti per gli alberi e gli arbusti fino al totale attecchimento.

Le **aree a parcheggio** saranno piantumate con essenze appropriate quali **melia e frassino ossifillo**, alberi dall'ombreggiamento ampio e facilmente educabili.

I filari a ridosso della ferrovia saranno costituiti da **alloro e ligustro**, essenze dalla chioma contenuta, così da favorire il rispetto delle norme relative alla distanza dai binari. Tutte le aiuole saranno coperte da tappeto erboso e dotate di ali gocciolanti per l'irrigazione delle essenze piantumate.

Il sistema organizzativo del verde, delle attrezzature ed arredi sono meglio schematizzati nella Tav. 8/B di Piano.

Il Tecnico Incaricato

(Ing. Elio Giuliano Amati)

"Riproduzione Cartacea di documento Firmato Digitalmente ai sensi artt 20 e 22 Dl 82/2005"

Protocollo N.0233803/2023 del 04/07/2023

'Class. ' 010.001008

Firmatario: Elio Giuliano Amati

Allegato N.8: ELAB. 1B - GIUGNO 2023.PDF