

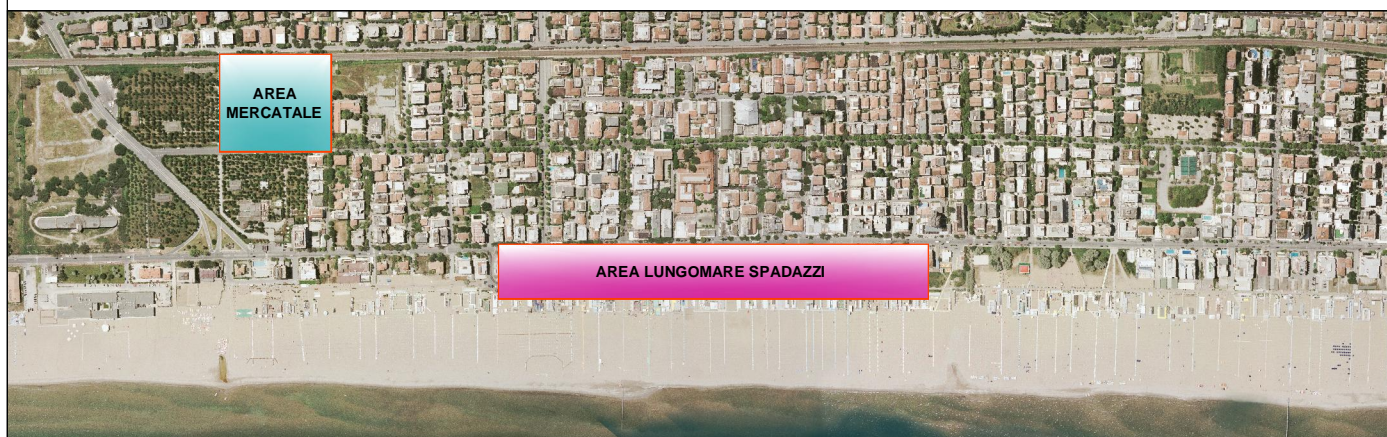


COMUNE DI RIMINI  
Direzione Infrastrutture, Mobilità, Ambiente

# PROJECT FINANCING

per la RIQUALIFICAZIONE del  
LUNGOMARE SPADAZZI e AREA MERCATALE  
in località Miramare di Rimini

## STUDIO DI FATTIBILITA'



IL RESPONSABILE UNICO  
DEL PROCEDIMENTO

Ing. Massimo Totti

IL DIRETTORE

Ing. Massimo Totti

# RELAZIONE GENERALE

File :  
STUDIO DI FATTIBILITA' PROJECT

Data:  
Aprile 2011

Aggiornamento:

## INDICE

1	FINALITA' E OBIETTIVI PRIORITARI.....	2
2	IDENTIFICAZIONE DEI BISOGNI.....	5
3	COMPATIBILITA' URBANISTICA .....	7
4	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA.....	9
5	QUANTIFICAZIONE DEI BISOGNI ESSENZIALI E REGIME DELLA LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI.....	11
5.1	<i>Aree, individuate dall'Amministrazione per la localizzazione delle opere di riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area Mercatale.....</i>	<i>13</i>
5.2	<i>Aree pubbliche in aggiunta a quelle indicate per la localizzazione dell'intervento dal comune di Rimini nel presente Studio.....</i>	<i>14</i>
5.3	<i>Aree in aggiunta a quelle indicate per la localizzazione dell'intervento dal comune di Rimini nel presente Studio .....</i>	<i>14</i>
6	LAVORI STRUMENTALI AL SODDISFACIMENTO DEI BISOGNI.....	16
7	LE CARATTERISTICHE FUNZIONALI.....	17
8	LE CARATTERISTICHE ECONOMICO- FINANZIARIE .....	18
9	COMPATIBILITA' AMMINISTRATIVE E PATRIMONIALI.....	21
10	REQUISITI DELLA PROPOSTA DEL PROMOTORE .....	22

## 1 FINALITA' E OBIETTIVI PRIORITARI

Il Comune di Rimini ritiene da tempo che siano maturate le condizioni per intervenire nella zona a mare della Ferrovia e principalmente sul Lungomare storicamente consolidato come immagine della Città estiva, in quanto intende sostenere ed incentivare interventi innovativi sulla costa che abbiano la capacità di promuovere e aumentare appeal turistico attraverso il miglioramento della qualità urbana e ambientale.

Infatti la motivazione della promozione della riqualificazione del Lungomare trova fondamento attraverso la realizzazione di progetti innovativi che abbiano come ricaduta l'allungamento della stagione turistica ed il conseguente migliore utilizzo della capacità ricettiva, coniugata con l'esigenza di valorizzare le potenzialità espresse e latenti di un sistema locale nel tempo della globalizzazione.

Intervenire nella zona della Città a mare della Ferrovia con interventi di riqualificazione del Lungomare significa puntare alla rigenerazione dei "fronte mare" che è diventata per le Città la principale politica di sviluppo urbano, tanto che si è spesso proprio parlato di *marketing territoriale*, nel senso di uno sviluppo delle potenzialità offerte dal territorio mediante interventi di riqualificazione dei waterfront come importante opportunità di investimento per i privati e di conseguenza di sviluppo economico per la Città.

Proprio in ambito di interventi finalizzati alla riqualificazione della zona mare della Città, il Comune stesso, ha da tempo avviato una serie di importanti progetti che, attraverso procedure di Project Financing, prevedono il coinvolgimento dei Soggetti Privati interessati alla realizzazione e gestione delle opere, e precisamente:

1. la realizzazione di un sistema di parcheggi nella zona a mare con riqualificazione del lungomare Tintori, compreso tra il Piazzale Boscovich e Piazzale Kennedy;
2. la realizzazione di un sistema di parcheggi nella zona a mare con riqualificazione del lungomare Murri, compreso tra il Piazzale Kennedy e Piazza Marvelli;
3. la realizzazione di un sistema di parcheggi comprendente la costruzione di un parcheggio interrato, la realizzazione di un parcheggio a raso e la riqualificazione del lungomare frontistante la ex colonia Murri.

Con l'approvazione del PUM - Piano Urbano della Mobilità ed in particolare con quella del Piano della Sosta, avvenuta con Deliberazione di C.C. n° 154 del 10 dicembre 2009, il Comune di Rimini ha posto come obiettivi primari da perseguire negli interventi da mettere in campo in tema di mobilità e di sosta, rispettivamente la pedonalizzazione del Lungomare e la realizzazione di parcheggi interrati, di attestamento e/o scambiatori in struttura in determinati e già individuati punti della Città.

Sempre a livello di atti di pianificazione e programmazione, l'Amministrazione, inoltre, con l'Atto di Indirizzo del Piano Strategico del Comune di Rimini e del suo territorio, approvato con Deliberazione di C.C. n° 52 del 13 maggio 2010, ha individuato come obiettivi prioritari per la riqualificazione della zona a mare della Città, la previsione di un Parco Urbano Attrezzato e di una Città Mobile senza Auto.

È chiaro quindi che il Lungomare si delinea sempre più, anche per il Comune di Rimini, quale ambito strategico e dotato di grandi potenzialità che ben si presta ad essere oggetto/soggetto privilegiato per interventi di riqualificazione.

Allo stato attuale il Lungomare viene battezzato dal Piano Strategico quale "luogo turistico isolato dal contesto" e dallo stesso viene elevato a diventare un domani "parco urbano integrato al mare e alla città, attraente, originale, a forte naturalità e magnete di cultura e creatività".

Il Piano Strategico identifica infatti lo spazio strutturato della Città, che si trova tra la Ferrovia ed i primi 500 metri di mare e che si connette con l'interno attraverso precisi assi verdi perpendicolari alla costa, come Parco del mare inteso come Parco Urbano Attrezzato.

Tale area votata a divenire una "nuova agora' cittadina", con funzioni e servizi rivolti all'incontro e alla relazione tra residenti e turisti e quindi come luogo a misura d'uomo, destinato allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni, necessita pertanto della messa in campo di interventi volti ad ottenere la pedonalizzazione del Lungomare.

Proprio in questo contesto si inserisce l'azione proposta con il presente Studio di Fattibilità, che come sopraesposto non risulta essere un "momento" progettuale isolato, ma deriva da una sinergia di intenti che il Comune di Rimini promuove da tempo e che si prefigge il superamento di una divisione storica tra la spiaggia ed il contesto ambientale circostante, liberando il Lungomare dal traffico e riconvertendo così la sua funzione originaria di asse stradale in vera e propria cerniera di collegamento tra le due realtà.

Il Comune di Rimini, pertanto, nell'ottica di estendere le iniziative in corso al resto del territorio della zona Sud della Città per avvicinarsi ulteriormente all'obiettivo della riqualificazione completa del Lungomare fino ai confini con il Comune di Riccione, intende portare a compimento l'intero iter procedurale per la riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area mercatale, intervenendo con gli stessi criteri definiti per i precedenti Project.

A tale scopo l'Amministrazione Comunale avvia con il presente documento la procedura di Project Financing, per la riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area mercatale.

Attesa la rilevante dimensione dell'area e dell'investimento, per ricercare sul mercato gli operatori economici che intendono presentare proposte relative alla realizzazione di opere pubbliche e lavori di pubblica utilità con risorse totalmente a carico dei Privati per assumere il ruolo di Promotore ai sensi dell'articolo 153 e successivi del Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n° 163 – Codice dei Contratti Pubblici.

L'Amministrazione Comunale, dando avvio al procedimento di ricerca del Promotore, intende riqualificare alcune aree pubbliche della frazione di Miramare, specificatamente il Lungomare Spadazzi e l'Area mercatale, come meglio indicato negli elaborati allegati, mediante un intervento progettuale che dovrà perseguire gli obiettivi e rispettare i criteri e i vincoli stabiliti nel presente Studio di Fattibilità e individuati dall'Amministrazione stessa.

Gli obiettivi che l'intervento dovrà perseguire e raggiungere e verso i quali devono essere orientate e motivate le proposte progettuali sono principalmente di seguito definiti, fatti salvi gli obiettivi che matureranno nel corso dell'approvazione dello Studio da parte degli Organi Politici e che verranno inseriti nell'avviso pubblico di Project Financing:

- delineazione delle linee guida che animano la progettazione del nuovo Lungomare Spadazzi e dell'area Mercatale, tese a migliorarne l'utilizzo, la fruibilità e la qualità della vita sia dei residenti che dei turisti, incrementando nel contempo il potere di attrazione del luogo in tutto il corso dell'anno con il potenziamento ed il miglioramento del target dei fruitori rispetto a quello attuale
- originalità ed innovazione del progetto di riqualificazione idonei a caratterizzare il Lungomare nel panorama urbanistico ed architettonico nazionale;
- eliminazione del traffico veicolare sul Lungomare con contestuale realizzazione di spazi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili;
- realizzazione sotto lo stesso Lungomare di un sistema di parcheggi completamente interrati con accesso pedonale diretto alle nuove aree pedonali sovrastanti;
- interventi architettonici di arredo urbano qualificanti, tesi a trasformare sostanzialmente il

Lungomare Spadazzi in spazio di uso pubblico di prestigio, attraverso l'inserimento anche di aree a verde pubblico attrezzato capaci di contribuire ad una marcata identità urbana e a potenziare l'attrattiva del luogo;

- realizzazione di un organico e naturale elemento di cerniera tra l'arenile e l'edificato attraverso la riqualificazione, con spiccata valenza ambientale, del sito;
- caratterizzazione territoriale di ogni ambito di intervento, anche mediante la previsione di connotati architettonici capaci, per le proprie intrinseche qualità, di essere essi stessi elementi attrattori;
- riorganizzazione della rete stradale di accesso al Lungomare;
- introduzione di elementi e strategie di riqualificazione urbana;
- proposizione di sistemi di illuminazione delle opere riqualificate a basso consumo con alimentazione energetica delle stesse attraverso fonti rinnovabili;
- agevolazione dell'uso sostenibile delle risorse pubbliche;
- promozione della costante innovazione degli attrattori turistici al fine di valorizzare gli spazi pubblici ed i siti ambientali quale vantaggio competitivo per il territorio comunale e l'intera collettività.

L'Amministrazione Comunale intende perseguire, con la procedura di Project Financing, il soddisfacimento di questi obiettivi di pubblico interesse, mediante l'approvazione di una soluzione progettuale che abbia carattere di innovatività ed originalità, di osservanza degli atti regolamentari vigenti, anche ripartendo, ove ritenga il Promotore, dalle iniziative progettuali già acquisite.

## 2 IDENTIFICAZIONE DEI BISOGNI

La motivazione della promozione della riqualificazione del Lungomare Spadazzi e dell'Area mercatale, trova fondamento da un lato nella volontà dell'Amministrazione di proseguire nella riqualificazione della zona mare della Città, dando quindi una nuova identità paesaggistica al litorale, in coerenza con quanto stabilito dall'Atto di Indirizzo del Piano Strategico del Comune di Rimini e del suo territorio approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n° 2 del 13 maggio 2010, con particolare riferimento all' *Ambito 1– Nuovo rapporto con il mare* e all' *Ambito 2- Una sfida sulla mobilità* e dall'altro nell'esigenza di coniugare l'obiettivo della pedonalizzazione del Lungomare con il bisogno di soddisfare la domanda di posti auto identificata con il Piano della Sosta, approvato con Deliberazione n° 154 del 10 dicembre 2009.

L'intervento ritenuto necessario dall'Amministrazione Comunale si attua principalmente mediante la realizzazione e la riqualificazione di opere pubbliche, nonché mediante l'inserimento sul territorio pubblico di opere di proprietà pubblica funzionali al raggiungimento degli obiettivi di interesse pubblico sottesi alla riqualificazione urbana.

La gestione delle Opere Pubbliche e delle Opere di proprietà pubblica funzionali al raggiungimento dell'interesse pubblico verrà affidata agli operatori economici che sono presenti sul mercato e dimostrano di avere le adeguate competenze progettuali, esecutive e di capacità gestionale, operazione da attuare mediante l'applicazione della disciplina dei contratti pubblici.

Atteso che l'Amministrazione Comunale non intende preventivamente sostenere i costi di realizzazione delle opere ma intende utilizzare la redditività delle opere pubbliche e di quelle di proprietà pubblica, si rivolge al mercato degli operatori privati che abbiano esperienza nella realizzazione e gestione di opere pubbliche.

L'Amministrazione Comunale intende cogliere le potenzialità progettuali presenti sul mercato in termini di soluzioni tecniche che siano idonee a raggiungere gli obiettivi di riqualificazione anche della zona mare a Sud della Città, dando quindi una nuova identità paesaggistica al litorale stesso; pertanto la procedura idonea per la realizzazione dell'intervento, che permette di coinvolgere il mercato degli operatori economici ai quali affidare la progettazione, la costruzione e la gestione dell'intervento di riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area mercatale, è quella di Project Financing regolamentato dal Decreto Legislativo n. 163/2006.

La proposta progettuale che si intende raccogliere dovrà presentare in modo definito e prioritario quale è la strategia che caratterizza l'insieme degli interventi proposti, intesa quale strumento metodologico e idea di forza e deve descrivere in quale modo tale strategia sarà in grado di perseguire e conseguire gli obiettivi dell'Amministrazione individuati nel presente Studio.

Una volta individuata la strategia e la metodologia offerta dal mercato, ferme restando le specifiche previsioni del Bando, la procedura dovrà garantire la realizzazione di alcune opere di seguito elencate:

- Realizzazione di aree pedonali e interventi di arredo urbano su tutta l'area occupata dal Lungomare Spadazzi e dalle traverse di collegamento con V.le Regina Margherita e V.le Principe di Piemonte
- costruzione e gestione di parcheggi interrati nell'area del Lungomare Spadazzi
- rifacimento della rete stradale e riorganizzazione della mobilità
- interventi di destinazione di aree verdi nelle piazze e negli spazi riqualificati
- rifacimento della illuminazione pubblica a basso consumo
- realizzazione di giardini e parchi
- realizzazione di percorsi ciclopedonali e sportivi

- attivazione di sistemi di comunicazione wireless.

Con riferimento a tale elenco devono essere fatte due considerazioni per la procedura pubblica indicata: la prima considerazione attiene la natura delle opere, la seconda considerazione attiene la capacità di queste opere di portare redditività al proprietario.

In ordine al primo aspetto, ovvero alla natura delle opere, si rileva che nell'elenco sono riportate opere di carattere pubblico.

È necessario quindi che la proposta progettuale si concentri su queste opere di proprietà pubblica che possono essere ammesse nell'intervento in quanto rispondono all'esigenza posta a fondamento dell'intervento di riqualificazione.

Tuttavia, in considerazione del secondo aspetto, ovvero la capacità di queste opere di portare redditività per la sostenibilità dell'operazione, in sede progettuale è necessario approfondire l'aspetto della quantità e qualità delle opere destinate a funzioni diverse da quelle individuate dall'Amministrazione Comunale, in grado di garantire ai Privati interessati all'iniziativa di Project Financing l'adeguato livello di redditività del capitale privato e di bancabilità per la sostenibilità del finanziamento delle opere.

A tal riguardo, anche in base alle esperienze già maturate con i due Project Financing relativi ai tratti di Lungomare Tintori e Murri, il ricorso ai Soggetti privati che operano sul mercato per ottenere la riqualificazione della zona della Città a mare della Ferrovia con il raggiungimento anche degli obiettivi di attrattività e destagionalizzazione, porta innegabilmente a proposte che prevedono l'inserimento di attività di natura commerciale, direzionale e alberghiera in grado di garantire con gli utili della loro gestione il rientro dei capitali investiti per garantire l'interesse pubblico dell'Amministrazione Comunale nell'ottenere le Opere Pubbliche con oneri a carico dei Privati, ed a questi la redditività e la bancabilità dell'operazione.

In base a tali scelte, che troveranno la loro definizione in sede progettuale, e quindi se sono ristoranti, bar, negozi, tabacchi, discoteche, chioschi ecc..., sarà possibile capire quale sia il potenziale di redditività e quindi il contributo che possono dare all'equilibrio economico finanziario dell'operazione.

La verifica della fattibilità della procedura è strettamente legata all'analisi economico finanziaria che seguirà questo percorso di analisi preventiva, fondata sul costo complessivo economico e finanziario delle opere sopra elencate e la loro capacità di reddito in fase gestionale.

Dal momento che la realizzazione dei parcheggi e il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione delle aree rappresentano le linee portanti dell'iniziativa, sarà fondamentale che la qualità e l'entità delle opere di natura commerciale o altro che il Privato intenderà eventualmente proporre per individuare l'interesse all'investimento con proprie risorse e ricreare le condizioni di sostenibilità dell'operazione, dovranno essere in forte sinergia e in stretta complementarietà nei legami funzionali, con quanto richiesto dall'Amministrazione Comunale e con l'idea forza di riqualificazione delle aree interessate dall'intervento in Project Financing.

Come meglio precisato nel successivo capitolo dedicato agli aspetti urbanistici e visto che gli strumenti di pianificazione del territorio non permettono spazi per la realizzazione delle suddette opere di natura commerciale o altro, l'attuazione della iniziativa di Project Financing completa delle aspettative dei Privati nella misura dell'interesse pubblico e comunque in linea con le finalità che intende perseguire l'Amministrazione Comunale, sarà possibile solo al raggiungimento della conclusione favorevole di un apposito Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 40 della Legge Regionale 20/2000 tra le varie Amministrazioni, Autorità ed Enti coinvolti quali la Regione Emilia Romagna, la Provincia, le Soprintendenze competenti, l'APA, la AUSL ecc...

### 3 COMPATIBILITA' URBANISTICA

Le aree interessate dall'intervento risultano disciplinate nel modo seguente:

#### Area Lungomare Spadazzi

- **P.R.G. vigente:**

- "Zone G3.1: aree a verde di pubblica utilità (parte) art. 26.1.3 delle N.T.A.
- "Zona BT1: zona a destinazione residenziale o ricettiva" (parte minima) art. 24.5 delle N.T.A.
- "Viabilità destinata ad interventi di riqualificazione"(parte).

La destinazione a verde pubblico prevede la realizzazione di spazi a verde e una quota fino al 10% della superficie di intervento a parcheggio, sono ammesse limitate attrezzature per il ristoro con  $U_f = 0,05$  mq/mq.

- **P.T.C.P. vigente:**

- Tav. A – "insediamenti principali" "Itinerari ciclabili di collegamento funzionale" art. 11.6
- Tav. B – "Sistema costiero" "Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica" "Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile" art. 5.6
- Tav.C – "Unità di paesaggio della costa" "1.a sub-unità di paesaggio dell'arenile" art. 1.4 "Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini" art. 5.9
- Tav. E – "Zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti (parte), "Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con limitazioni di cui all'art. 6.2 c4 quinta linea)" (parte).

La realizzazione di parcheggi in art. 5.6 risulta in contrasto qualora siano zone incongrue.

- **P.S.C. adottato:**

- Unità di paesaggio della conurbazione costiera: parte – 1.a Sub UdP arenile e parte – 1.d SubUdP conurbazione prevalentemente edificata
- Parco del Mare: il "Parco del mare" si attua attraverso il POC ed ammette la realizzazione di parcheggi sotterranei sia privati che pubblici a rotazione e la realizzazione di servizi (attività commerciali, ricreative e pubblici esercizi) ad un solo piano fuori terra.

- **R.U.E. adottato:**

- Auc\_T4 – "Parco del Mare" (art. 4.2.11)

In attesa del POC, sono consentiti gli interventi di MO (manutenzione ordinaria), MS (Manutenzione Straordinaria), RRC (Restauro e Risanamento Conservativo), D (Demolizione) delle costruzioni legittimamente in essere; sono inoltre possibili interventi riguardanti opere di urbanizzazione e arredo urbano.



## Area mercatale

### - P.R.G. vigente:

- “Aree stralciate in sede di approvazione con le Delibere di G.P. n. 351 del 03/08/99 e n. 379 del 12/08/99”.

### - P.T.C.P. vigente:

- Tav. A – “Insediamenti principali”
- Tav. B – “Sistema costiero” art. 1.3, “Ambiti di riqualificazione dell’immagine turistica” art. 5.7, 3°c
- Tav.C – “Unità di paesaggio della costa” art. 1.4, “Insediamenti principali”, “Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini” art. 5.9
- Tav. E – “Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con limitazioni di cui all’art. 6.2 c4 quinta linea)”.

### - P.S.C. adottato:

- Ambiti da riqualificare
- Connessioni a verde da progettare tra il mare e la città

Si attua attraverso il POC, sono ammissibili nell’ambito di riqualificazione dell’immagine turistica AR4 esclusivamente attività ricettive, preferibilmente per il trasferimento da altre zone, attività commerciali, sportive, ricreative di servizio al turismo e al tempo libero.

Sono ammissibili medie strutture di vendita ed è esclusa la residenza e le grandi strutture di vendita.

In questo ambito il programma d’intervento è elaborato di concerto con la Provincia ed è subordinato ad un accordo territoriale.

### - R.U.E. adottato:

- P parcheggi pubblici art. 3.1.2
- Zone di rispetto dei pozzi acquedottistici e delle concessioni per acque minerali e termali (art. 3.5.2) tale articolo impone alcune attenzioni e modalità di attuazione degli interventi.

## **4 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA**

Si riporta di seguito un breve inquadramento relativo al percorso seguito fino a questo momento dal Comune di Rimini nella redazione dei vari strumenti pianificatori e programmatori che sono stati approvati dagli organi competenti in ambito di mobilità e sosta.

Il Comune di Rimini, rientrando tra i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti che in alcuni periodi dell'anno registrano particolari affluenze turistiche, elevati fenomeni di pendolarismo e rilevanti problematiche inerenti la congestione stradale, ai sensi dell'articolo 36 del Decreto Legislativo n° 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" rientra nella categoria dei Soggetti chiamati per Legge alla adozione di un Piano Urbano del Traffico.

Il Piano Urbano del Traffico, che per espressa disposizione della norma dovrebbe essere aggiornato ogni due anni, è uno strumento finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico, ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

In seguito la Legge n° 340/2000 denominata "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi" ha istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM), al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre il consumo energetico, aumentare i livelli di sicurezza della circolazione, minimizzare e/o razionalizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico.

Dalla considerazione che per affrontare i problemi complessi della mobilità urbana occorre implementare delle misure basate sulla combinazione coerente ed integrata di tecnologie e di strumenti strategici di pianificazione con un orizzonte temporale di breve-medio termine, nasce nel Comune di Rimini la decisione di dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità nonostante l'assenza di un Piano Urbano del Traffico.

Con Delibera di Consiglio Comunale n° 170 del 07/12/2006 vengono così approvate le Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità, dando l'incarico ai Responsabili dell'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana di predisporre il Piano Urbano della Mobilità e gli strumenti di pianificazione ad esso collegati (Programma Urbano dei Parcheggi, Piano della Mobilità ciclo-pedonale, Piano del Trasporto Pubblico Locale, Piano della motorizzazione privata, Piano della Qualità Urbana e Piano della distribuzione delle merci).

Nell'ottica di condurre un lavoro secondo una visione sistemica ed integrata delle diverse politiche di mobilità che fino a quel momento venivano realizzate con interventi fra loro non coordinati sulla viabilità, la sosta, il trasporto pubblico locale, gli itinerari ciclabili, le aree pedonali, ecc., ed in analogie ad esperienze già maturate dal Comune di Rimini in altri settori come, ad esempio, quello fognario, il Consiglio Comunale ha deciso di costituire un Tavolo Permanente della Mobilità con compiti di indirizzo, definizione degli obiettivi da perseguire e scelta delle soluzioni da adottare nella redazione dei vari Piani.

Il Tavolo Permanente della Mobilità, presieduto dall'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana, ha coordinato i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati dalla materia quale l'Assessorato all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Polizia Municipale, e di altri Enti quali l'Agenzia della Mobilità, Tram Servizi, la Provincia di Rimini, la Regione Emilia Romagna, RFI, l'Anas, ecc. ed ha avuto sostanzialmente un compito di indirizzo e di valutazione degli scenari per l'individuazione delle scelte da operare, avvalendosi anche di un Gruppo Tecnico a cui sono stati demandati studi, analisi, approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni.

Il Tavolo Permanente della Mobilità ha concluso il proprio lavoro nell'anno 2009 e la Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente ha predisposto i seguenti Piani di Settore:

- lo **Schema della rete stradale funzionale al territorio e di riferimento per la redazione dei piani di settore**, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 31 del 06/03/2008;
- il **Piano della Distribuzione delle Merci**, approvato con le Deliberazioni di Giunta Comunale n° 350 del 30/10/2007 e n°340 del 16/10/2008;
- il **Completamento della rete delle piste ciclabili e le linee guida per la riorganizzazione della sosta**, approvate con Delibera di Consiglio Comunale n° 83 del 17/07/2008;
- la **delimitazione dei centri abitati, la definizione e classificazione delle strade ai sensi del Nuovo Codice della Strada**, approvati con Delibera di Giunta Comunale n° 149 del 28/04/2009;
- **Analisi e studi sulla mobilità del Comune di Rimini: contributo del Dipartimento Idraulica Trasporti e Strade dell'Università di Roma "La Sapienza"** - e relativi allegati:
  - l'incidentalità nel Comune di Rimini
  - lo studio dei flussi di traffico, a seguito della campagna dei rilievi effettuati
  - lo stato dell'arte dei modelli di domanda con particolare riferimento alla stima della mobilità turistica
  - lo studio della domanda e dell'offerta di mobilità nel Comune di Rimini
  - l'analisi degli scenari del nuovo assetto infrastrutturale e la relativa valutazione degli impatti;
- il **Piano del Trasporto Pubblico Locale** approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 150 del 3/12/2009;
- il **Piano della sosta**, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 154 del 10/12/2009;
- i **Fondamenti per la redazione della versione definitiva del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini**, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 155 del 10/12/2009.

Con l'approvazione da parte del Consiglio Comunale dei tre documenti: il **Piano del Trasporto Pubblico Locale**, il **Piano della sosta** e i **Fondamenti per la redazione della versione definitiva del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini** è stato raggiunto l'obiettivo stabilito con l'approvazione delle **Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità** da parte dello stesso Consiglio Comunale con atto n° 170 del 7/12/2006.

Infine con l'approvazione del documento "**Fondamenti per la redazione della versione definitiva del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini**", sono state fissate le linee guida per la stesura del Piano una volta approvato il Piano Strutturale e decise tre importanti scelte:

- 1) riportare in capo al Comune di Rimini la governance della mobilità con la presenza di un nuovo Soggetto da costituire presso la Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente o attraverso il modello della Agenzia di Servizi per la Mobilità comunque alle dirette dipendenze dell'Assessorato alla Mobilità del Comune di Rimini, che avrà il compito di governare la gestione della mobilità delle persone e delle merci sia in ambito urbano, sia in ambito extraurbano per i collegamenti con i comuni circostanti, attraverso il massiccio utilizzo di tecnologie "intelligenti", e per questo denominata eMobility Rimini.
- 2) la costituzione della Centrale di Controllo di Traffico e della Mobilità presso la Direzione

Infrastrutture, Mobilità e Ambiente intesa come la chiave per la gestione della mobilità di persone e merci di una Città. Attraverso tale Centrale sarà possibile monitorare le principali arterie lungo le quali sono posizionate le telecamere, gestire i testi dei pannelli a messaggio variabile per l'informazione aggiornata all'utente, monitorare e gestire le Zone a Traffico Limitato e le corsie preferenziali dedicate al trasporto pubblico, localizzare e monitorare la flotta del trasporto pubblico, le flotte di emergenza (ambulanze, forze dell'ordine, vigili del fuoco, ecc), dei taxi, ecc.

- 3) l'implementazione delle applicazioni dei Sistemi Intelligenti di Mobilità - ITS - da "gestire" in remoto e considerate prioritarie per la mobilità di Rimini per i seguenti aspetti:
- il controllo delle ZTL
  - la realizzazione e il controllo delle corsie preferenziali riservate al TPL
  - la gestione intelligente dei cicli semaforici
  - la gestione dei bus turistici.

## **5 QUANTIFICAZIONE DEI BISOGNI ESSENZIALI E REGIME DELLA LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

Richiamando l'attenzione ai Piani citati nel paragrafo precedente ed in particolare ai "Fondamenti per la redazione della versione definitiva del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini", al "Piano della Sosta" e all' "Atto di Indirizzo del Piano Strategico del Comune di Rimini e del suo territorio" , quali piani attinenti al presente Studio, identifichiamo di seguito i bisogni essenziali ai quali l'Amministrazione intende rispondere.

Nell'ambito territoriale in cui ricadono le aree di intervento, ovvero zona mare - Rimini Sud, il Piano della Sosta indica come obiettivo primario di mobilità e di sosta da perseguire negli interventi da mettere in campo, rispettivamente la pedonalizzazione del Lungomare, la realizzazione di parcheggi interrati sotto il Lungomare e la realizzazione di parcheggi in sede propria.

Un'altra iniziativa considerata prioritaria dal Piano Urbano della Mobilità, legata alla volontà di voler pedonalizzare il Lungomare dal Portocanale fino a Riccione è l'introduzione e il monitoraggio delle corsie riservate al TPL (Traffico Pubblico Locale) in corrispondenza di Viale delle Regine con l'obiettivo di aumentare la velocità commerciale del TPL, rendendolo più efficiente e offrendo una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata.

In linea con il modello proposto dal Piano della Sosta e dal Piano Urbano della Mobilità risulta essere anche l'idea di riqualificazione della zona mare della Città e della nuova identità paesaggistica del litorale stabilita dall'Atto di Indirizzo del Piano Strategico del Comune di Rimini e del suo territorio approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 2 del 13 maggio 2010.

Dalla lettura del Piano della Sosta, in riferimento al comparto in cui ricade l'intervento oggetto del presente Studio (Comparto M8 – Miramare di circa 595.000 mq. di superficie territoriale), si evidenzia la necessità, per poter soddisfare il fabbisogno del comparto stesso, di reperire all'interno dello stesso, circa 1195 posti auto in più rispetto a quelli esistenti.

Scendendo di scala e prendendo in esame invece la zona specifica di intervento di circa 42.000 mq. di superficie territoriale, il Piano della Sosta battezza una disponibilità attuale pari a circa 420 posti auto nell'Area Mercatale e pari a circa 250 posti auto lungo il Lungomare Spadazzi ed individua come interventi di progetto una struttura multipiano nell'Area Mercatale ed un parcheggio interrato sotto il Lungomare Spadazzi, con un incremento di capacità di parcheggio pari a 400 posti auto.

Il dimensionamento e la distribuzione dei parcheggi pubblici che l'Amministrazione Comunale

ritiene rispondente al pubblico interesse e che ha individuato nel Piano della Sosta, sono condizionati però da numerosi fattori quali:

- la volontà di favorire il trasporto pubblico rispetto ai mezzi privati in relazione alla più ampia regolazione del traffico urbano attraverso gli strumenti previsti dalla legge;
- la disponibilità di aree;
- il rispetto delle normative relative ai parcheggi pubblici e di pertinenza delle nuove edificazioni;
- la situazione idrogeologica dei terreni;
- la sostenibilità economica dei parcheggi interrati in rapporto all'ammortamento dei capitali investiti ed ai costi di manutenzione e gestione;
- la compatibilità ambientale e l'accessibilità ai diversamente abili

e non ultimo dalla necessità di armonizzarsi con gli strumenti di pianificazione e di programmazione di recente approvati ed in fase di adozione, riferendosi nello specifico al Piano Strategico e al Piano Strutturale.

Ciò premesso, l'Amministrazione Comunale, nell'ambito degli interventi di riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area Mercatale oggetto del presente Studio, intendendo da un lato rispondere al bisogno di liberare il Lungomare dal traffico veicolare pedonalizzandolo e rendendolo disponibile ad accogliere spazi pubblici, percorsi pedonali, ciclabili e dall'altro a quello di soddisfare un livello minimo di aspettative dimensionali e quantitative di parcheggi previsti nel Piano della Sosta, richiede che la proposta progettuale sia in grado di realizzare almeno il seguente numero di posti auto:

- sull'Area mercatale parcheggi a raso per un numero pari a quelli esistenti attualmente, ottenendo una offerta minima di 420 posti auto
- sul Lungomare Spadazzi, parcheggi interrati per un numero almeno pari a quelli esistenti oggi in superficie ottenendo quindi una offerta minima di 250 posti auto

garantendo quindi una quota totale di parcheggi pari ad almeno 670 posti auto equivalenti a quelli esistenti.

La proposta progettuale pertanto se rimarrà vincolata alla dotazione di almeno 670 posti auto da garantire secondo la soglia minima richiesta dall'Amministrazione Comunale, non sarà invece in linea con il Piano della Sosta approvato dal momento che tale strumento di pianificazione richiederebbe almeno 400 posti auto in più rispetto alla situazione esistente nella porzione del comparto M8 – Miramare interessato dall'intervento.

Pertanto qualora la Proposta non preveda sul Lungomare Spadazzi e nell'Area Mercatale un numero di posti ulteriore rispetto alla soglia minima fissata, il Promotore dovrà individuare la soluzione dove reperire gli ulteriori 400 posti auto necessari per rispettare l'offerta di posti auto individuata dal Piano della Sosta per le aree oggetto dell'intervento in Project Financing e inserite nel comparto M8 – Miramare.

Si sottolinea, infine che il parcheggio esistente nell'Area mercatale prevede lo svolgimento, in apposite giornate, con cadenza settimanale, del mercato ambulante rionale e più specificatamente, il mercoledì mattina si svolge il mercato dei grossisti con occupazione totale dell'area e il martedì mattina quello al dettaglio con una occupazione ridotta nei mesi invernali ed una totale nel periodo dal 1 maggio al 1 settembre.

La realizzazione dei parcheggi e delle altre opere pubbliche e precisamente:

- la realizzazione di aree pedonali e interventi di arredo urbano su tutta l'area occupata dal

Lungomare Spadazzi e dalle traverse di collegamento con V.le Regina Margherita e V.le Principe di Piemonte

- il rifacimento della rete stradale e riorganizzazione della mobilità
- interventi di destinazione di aree verdi nelle piazze e negli spazi riqualificati
- rifacimento della illuminazione pubblica a basso consumo
- realizzazione di giardini e parchi
- realizzazione di percorsi ciclopedonali e sportivi
- attivazione di sistemi di comunicazione wireless

dovranno essere previste dall'azione progettuale complessiva dell'intervento nella misura necessaria per ottenere l'obiettivo della riqualificazione del Lungomare espresso nel presente Studio.

### **5.1 Aree, individuate dall'Amministrazione per la localizzazione delle opere di riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area Mercatale**

Le aree, individuate dall'Amministrazione nella Tav. 1 – Planimetria area di intervento e Tav. 2 – Stato patrimoniale delle aree, per la localizzazione delle opere di riqualificazione del Lungomare Spadazzi e Area mercatale, osservano il seguente regime giuridico:

#### **Beni di proprietà del Demanio dello Stato**

1.- LUNGOMARE SPADAZZI (Catasto Terreni - foglio 124 - part. 1525) bene di proprietà del Demanio dello Stato, non risultano concessioni in favore al Comune di Rimini ed è inserito nell'elenco dei beni trasferibili al Comune di Rimini nell'ambito del Federalismo Demaniale e pertanto saranno assoggettate alla definizione dei rapporti Stato-Comune stabiliti dal Decreto Legislativo 85/2010.

#### **Beni di proprietà del Comune di Rimini**

2.- PARCO PARCHEGGIO PLURIMO MIRAMARE VIA MARCONI (Catasto Terreni - part. 2353, 1435 - foglio 124) condizione giuridica : terreni demaniali

3.- STRADA COMUNALE VIA PESCARA (tratto a monte della Via Marconi coincidente con part. 1440 Catasto Terreni – foglio 124) condizione giuridica : strada pubblica demaniale

4.- BAR NEL PARCO PARCHEGGIO PLURIMO MIRAMARE (Catasto Fabbricati – part. 1477 sub.3 - foglio 124) condizione giuridica : fabbricato indisponibile

5.- CABINA CLORAZIONE ACQUA VIA MARCONI (Catasto Fabbricati – part. 2354 - foglio 124) condizione giuridica : fabbricato indisponibile

6.- TRATTO DI V.LE REGINA MARGHERITA E PRINCIPE DI PIEMONTE COMPRESA TRA LE VIA LATINA E VIA PADOVA E TUTTE LE RELATIVE STRADINE DI COLLEGAMENTO AL LUNGOMARE SPADAZZI (Area identificata nel foglio catastale 124 priva di n. di particella) Area occupata da strade comunali, soggette a presunzione di demanialità.

Le aree di proprietà del Demanio dello Stato e di proprietà del Comune di Rimini (individuate

nella Tav. 2 – Stato patrimoniale delle aree) verranno affidate in concessione al Promotore per la realizzazione dell'intervento progettato.

Le opere pubbliche, una volta realizzate, diverranno immediatamente di proprietà comunale e saranno oggetto della gestione affidata al Promotore per la durata della concessione.

Esse rientreranno nella piena e totale disponibilità dell'Amministrazione al termine della concessione stessa.

Si precisa che nell'Area mercatale dovrà essere garantito lo svolgimento del mercato ambulante rionale secondo il calendario consolidato, senza introiti per la sosta delle auto in tali periodi.

### **5.2 Aree pubbliche in aggiunta a quelle indicate per la localizzazione dell'intervento dal comune di Rimini nel presente Studio**

In aggiunta alle aree del Demanio dello Stato e di quelle di proprietà del Comune di Rimini, individuate nella Tav. 2 – Stato patrimoniale delle aree, gli operatori economici che dimostrano interesse per l'iniziativa di Project Financing, possono proporre all'Amministrazione Comunale la disponibilità di altre aree esistenti nell'ambito di intervento per localizzare ulteriori funzioni e opere di riqualificazione.

Queste eventuali aree proposte dal Concorrente possono essere così censite:

#### **Beni di proprietà del Comune di Rimini**

Qualora il Proponente avanzi una Proposta aggiuntiva che includa aree di proprietà comunale per realizzare Opere Pubbliche e/o prevedere manufatti per attività economiche, che diventeranno di proprietà comunale, considerate dal Proponente necessarie o influenti per garantire l'equilibrio del Piano Economico Finanziario, l'Amministrazione Comunale si riserverà di valutare la fattibilità delle iniziative da avviare per regolamentare le aree delle quali ha già la proprietà, senza vincoli di valutazione favorevole ed accettazione della Proposta.

#### **Beni di proprietà del Demanio dello Stato**

Qualora il Proponente avanzi una Proposta aggiuntiva che includa aree di proprietà dello Stato per realizzare Opere Pubbliche e/o prevedere manufatti per attività economiche, che diventeranno di proprietà comunale, considerate dal Promotore necessarie o influenti per garantire l'equilibrio del Piano Economico Finanziario, resta a carico dello stesso Proponente la determinazione del valore di acquisto di tali aree senza vincoli per l'Amministrazione Comunale sul buon fine della loro acquisizione.

Riguardo a tali aree l'Amministrazione Comunale si impegna a collaborare con il Proponente per perfezionare l'iter di acquisizione nel periodo stabilito dall'articolo 154 del Decreto Legislativo n.163/2006.

### **5.3 Aree in aggiunta a quelle indicate per la localizzazione dell'intervento dal comune di Rimini nel presente Studio**

Gli operatori economici che sono presenti sul mercato e che dimostrano interesse per l'iniziativa, potranno completare la proposta e relative analisi secondo quanto previsto dall'Bando, prevedendo l'inserimento di aree private destinate ad accogliere altre attività commerciali che rispondono comunque all'esigenza posta a fondamento dell'intervento di riqualificazione.

Ai fini della valutazione della proposta, queste aree private non possono incidere sulla analisi

economica e finanziaria che sosterrà l'intervento complessivo di riqualificazione.

Per tali proposte l'Amministrazione Comunale valuterà, in caso di aggiudicazione sulla base della proposta presentata sulle aree di cui ai precedenti paragrafi, le condizioni per impegnarsi al loro recepimento mediante varianti urbanistiche da approvare o mediante acquisizione del titolo di proprietà o di altro diritto di utilizzo delle aree interessate.

Ove le aree ulteriori rispetto a quelle della Tav. 2 siano di proprietà di terzi rispetto al Proponente, quest'ultimo dovrà produrre all'Amministrazione Comunale, a corredo della Proposta di Project Financing, il contratto scritto e con firma autenticata delle parti, attestante la disponibilità dei terzi proprietari alle modificazioni e trasformazioni di cui alla Proposta.



## **6 LAVORI STRUMENTALI AL SODDISFACIMENTO DEI BISOGNI**

Esiste una stretta correlazione e concatenazione tra i vari ambiti in cui si muove l'idea di riqualificazione della zona a mare della Città, con riferimento in particolare alla previsione di un Parco Urbano Attrezzato tra la linea a monte del Lungomare e la zona delle cabine, a quella di pedonalizzazione del Lungomare, alla realizzazione di un sistema di parcheggi capaci di rispondere al fabbisogno del comparto e alla necessità di razionalizzare gli spostamenti all'interno della fascia turistica.

Date le diverse problematiche ed i valori in campo, tale correlazione più che di tipo gerarchico risulta essere di tipo sinergico.

In particolare, si evidenzia che la pedonalizzazione del Lungomare Spadazzi travaserà naturalmente tutto il traffico veicolare che oggi insiste sullo stesso, su Viale Regina Margherita, che dovrà diventare necessariamente oggetto di un intervento di ristrutturazione e rifunzionalizzazione strumentale al soddisfacimento dei bisogni essenziali individuati al paragrafo 4 e che vada nella direzione di privilegiare nell'area i movimenti pedonali, che garantisca la continuità della rete di piste ciclabili, dei marciapiedi per i pedoni, degli accessi alle attività alberghiere, che preveda le aree di fermata necessarie per l'approvvigionamento delle merci e delle derrate alimentari e che in coerenza con gli obiettivi individuati all'interno del Piano Urbano della Mobilità porti alla trasformazione del Viale stesso in una carreggiata a 2 corsie, una per senso di marcia, in cui in determinati orari della giornata, durante il periodo estivo (giugno/settembre), possa essere consentito l'accesso solo al trasporto pubblico locale, grazie all'ausilio di telecamere e sistemi intelligenti.

## 7 LE CARATTERISTICHE FUNZIONALI

Le caratteristiche funzionali sono orientate al raggiungimento degli obiettivi dell'intervento di riqualificazione espressi nel presente Studio e potranno essere integrate gradatamente con il succedersi dei processi istruttori di approfondimento preliminari all'avviso di project financing.

L'Amministrazione, sotto il profilo funzionale delle superfici, intende trasformare tutto il Lungomare Spadazzi in verde pubblico attrezzato.

Le attrezzature e le dotazioni di arredo delle aree verdi devono avere rilievo ed impatto paesistico ed architettonico significativo.

L'infrastrutturazione di servizio e di parcheggio deve avere capacità di minimizzare l'impatto con l'ambiente, proporre materiali e tecnologie ecocompatibili, proporre significative ed innovative misure di compensazione ambientale.

Gli interventi di verde devono presentare valenze paesaggistiche e di pregio floreale ed ambientale.

Nell'ambito dei materiali e delle tecnologie utilizzate sarà necessario promuovere, anche in fase di avvio della procedura di sollecito del mercato, l'utilizzazione di materiali che risultino capaci di produrre effetti di attrattività ed idoneità a rientrare nelle strategie di marketing territoriale.

Il primo obiettivo da conseguire è la frantumazione sul lato mare dell'attuale linea retta materializzata nel "muretto" con ingressi cadenzati alla spiaggia, mettendo però in campo soluzioni tecniche, diverse dalle esistenti, atte a limitare e controllare, specie nelle ore notturne, la possibilità di accesso alla spiaggia.

La riqualificazione dell'arenile passa necessariamente attraverso la trasformazione del Lungomare da elemento di divisione tra Città e spiaggia ad elemento di congiunzione.

Tale scopo si può ottenere solo riducendo al minimo il traffico veicolare sul Lungomare ed eliminando la barriera costituita dai parcheggi a raso.

Con gli interventi che hanno come obiettivo la riqualificazione delle aree interessate la funzione di strada di transito decade e il Lungomare si deve trasformare in una passeggiata ciclopedonale immersa nel verde, dove la strada si riduce a mero percorso di servizio.

Le piazze, dovranno essere valorizzate oltre che attraverso i parcheggi interrati anche con la realizzazione di un arredo urbano e di giardini integrati con la nuova fascia di verde sul Lungomare.

## 8 LE CARATTERISTICHE ECONOMICO- FINANZIARIE

L'intervento previsto interesserebbe l'area del Lungomare Spadazzi, occupante una superficie di 19.400 mq, dove si ipotizza la costruzione di almeno 250 posti auto interrati, in sostituzione di quelli a raso esistenti, di pari numero, accompagnata da un'opera di riqualificazione urbana per l'area sovrastante il parcheggio.

L'operazione di Project Financing ha anche ad oggetto la ristrutturazione del parcheggio sito nell'area Mercatale, per 12.000 mq, con il rifacimento di almeno 420 posti auto a raso.

In aggiunta è prevista la ristrutturazione di via Regina Margherita, per complessivi 10.300 mq.

### Realizzazione opere

La previsione del costo delle opere da realizzare è esposto nella tabella sottostante:

	mq o posti auto	€/mq o €/posto auto	Importo	Iva		Totale
			14.463.750	1.536.250	%	16.000.000
Arredo e verde pubblico Lungomare	19.400	300	5.820.000	582.000	10%	
Ristrutturazione di viale Regina Margherita	10.300	150	1.545.000	154.500	10%	
Parcheggi auto interrati Lungomare	250	20.000	5.000.000	500.000	10%	
Ristrutturazione Parcheggi Mercatale al netto di aree verdi e alberature	12.000	100	1.200.000	120.000	10%	

Sono inoltre ipotizzabili i seguenti costi:

allacciamenti	65.417	13.083	20%
Rup e consulenze comunali	166.667	33.333	20%
Spese tecniche, legali, finanziarie, compresi imprevisti	666.667	133.333	20%

## Ricavi operativi

Lo scenario ipotizzato, ritenuto verosimile considerando il mercato del Comune di Rimini, prevede il mantenimento delle attuali tariffe previste dal "Provvedimento di Attuazione del Piano della Sosta" del 06/07/2010 e riassunte, per i siti interessati, nella tabella seguente:

	AREA MERCATALE		LUNGOMARE		
posti auto	420		250		
	INVERNO	ESTATE	INVERNO	ESTATE	
giorni	140	180	140	180	
orario				8/20	20/8
€ all'ora	0,5	1	1	2	2
prezzo massimo = 4 ore	2	4	4	8	8
Percentuale di sfruttamento parcheggi	50%	90%	70%	90%	50%

## Costi di gestione

La gestione dell'opera necessita:

- dell'assunzione di almeno due lavoratori, al costo unitario di 35.000 €
- di utenze comprensive di acqua, energia elettrica, pulizia dei locali e manutenzione aree verdi per circa 40.000 €/anno.

É inoltre ipotizzato l'accantonamento annuo di 20.000 € a fronte di eventuali manutenzioni ordinarie e straordinarie.

I tassi di aumento dei COSTI e dei RICA VI, in particolare, sono vincolati al tasso di inflazione, ad oggi previsto al 2%.

## Dati di OUTPUT

- Il Conto Economico registra una buonissima gestione operativa in quanto sia il margine operativo netto che lordo riescono ad essere positivi sin dai primi anni della gestione. Purtroppo gli effetti di questo ottimo risultato sono totalmente annullati dalla gestione finanziaria, che con i suoi oneri rende la situazione insostenibile da un punto di vista economico. Gli alti oneri finanziari sono dati dalla natura stessa dell'operazione in Project Financing che ipotizza come fonte di copertura principale (70%) il debito bancario.
- Il valore del DSCR medio è di molto minore dell'unità e questo indica la non bancabilità del progetto, infatti ogni anno il concessionario ha un margine di cassa non sufficiente a rimborsare la rata di debito (comprensiva della quota interessi) dello stesso periodo preso in esame.
- Il valore del LLCR medio è pari a 1,16, ma con valori minimi nei primi anni, inferiori all'unità. Tale valore indica l'assenza di un margine a disposizione del concessionario per rimborsare il debito contratto. Il LLCR rappresenta infatti il rapporto tra la cassa (il contante) che si presume si otterrà dalla gestione dell'opera da un dato momento x sino al termine della concessione l'ammontare del debito residuo allo stesso anno x (residuo, ovvero da rimborsare).
- Il VAN (valore attuale netto) di progetto levered (post imposte e dopo aver ripagato il servizio del debito) è negativo per oltre nove milioni di euro.

Il TIR (tasso interno di rendimento) del progetto dopo le tasse è pari a -1,94%.  
Questi indicatori indicano l'assoluta non fattibilità del progetto.

- Pertanto con la sola realizzazione delle Opere Pubbliche quali arredo urbano e verde pubblico sul Lungomare, ristrutturazione di Viale Regina Margherita, parcheggi interrati sul Lungomare e la ristrutturazione dell'area Mercatale, si avrebbe una iniziativa di Project Financing con indicatori di redditività talmente negativi da rendere non fattibile il progetto.
- Si rende pertanto necessario prevedere la facoltà dei Privati di proporre nelle aree pubbliche funzioni diverse dagli obiettivi dell'Amministrazione Comunale in grado di garantire agli stessi Privati interessati all'iniziativa di Project Financing l'adeguato livello di redditività del capitale privato e di bancabilità per la sostenibilità del finanziamento delle opere.
- In base alle esperienze già maturate con i due Project Financing relativi ai tratti di Lungomare Tintori e Murri, il ricorso ai Soggetti privati che operano sul mercato per ottenere la riqualificazione della zona della Città a mare della Ferrovia con il raggiungimento anche degli obiettivi di attrattività e destagionalizzazione, porta innegabilmente a proposte che prevedono l'inserimento di attività di natura commerciale, direzionale e alberghiera in grado di garantire con gli utili della loro gestione il rientro dei capitali investiti per garantire l'interesse pubblico dell'Amministrazione Comunale nell'ottenere le Opere Pubbliche con oneri a carico dei Privati, ed a questi la redditività e la bancabilità dell'operazione.
- La qualità e l'entità delle opere di natura commerciale o altro che il Privato intenderà eventualmente proporre per individuare l'interesse all'investimento con proprie risorse e ricreare le condizioni di sostenibilità dell'operazione, dovranno essere in forte sinergia e in stretta complementarietà nei legami funzionali con quanto richiesto dall'Amministrazione Comunale con l'idea forza di riqualificazione delle aree interessate dall'intervento in Project Financing.
- La realizzazione delle opere che il Privato intenderà proporre per individuare l'interesse all'investimento con proprie risorse e ricreare le condizioni di sostenibilità dell'operazione, di natura commerciale o altro, sarà comunque subordinata alla conclusione di un apposito Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 40 della Legge Regionale 20/2000.
- A tal proposito i Rappresentanti di Regione e Provincia di Rimini hanno espresso il preventivo assenso di massima dei rispettivi Enti all'intervento di Project Financing in esame nel corso di alcuni incontri tenutisi sull'argomento con Il Sindaco e l'Assessore alla Mobilità, Lavori Pubblici, Qualità Urbana e Politiche Ambientali.
- Sarà quindi l'analisi economico finanziaria a stabilire l'entità delle opere che il Privato proporrà e che saranno pubbliche essendo previste sulle aree pubbliche indicate come aree oggetto di intervento.
- L'Amministrazione Comunale considererà ammissibili le Proposte dei Privati che indicheranno il seguente livello di indicatori:
  - Capitale di Rischio Equity pari o superiore al 15%
  - Valore Attuale Netto VAN calcolato considerando il rischio del progetto
  - Tasso Interno di Rendimento compreso tra il 7% e il 15%
  - DSCR e LLCR medio maggiore di 1,2 e minimo maggiore di 1.
- Per Proposte con valori degli indicatori di redditività e di bancabilità superiori a quelli sopra indicati, i Privati saranno obbligati a concordare con la stessa Amministrazione Comunale gli ulteriori introiti derivanti dalla gestione di tutte le opere eventualmente autorizzate e realizzate.

## 9 COMPATIBILITA' AMMINISTRATIVE E PATRIMONIALI

A completamento di quanto già evidenziato nel paragrafo 5 con riferimento all'elaborato **STATO PATRIMONIALE DELLE AREE (Tav. 2)** allegato alla presente relazione si precisa quanto segue:

1) l'intervento relativo all' **AREA MERCATALE** interesserà le seguenti aree:

**PARTICELLA n. 2353 e n.1435 (Catasto Terreni foglio 124) occupata dal Parco parcheggio plurimo Miramare v. Marconi**

è di proprietà del Comune di Rimini, condizione giuridica: terreni demaniali;

**PARTICELLA n. 1440 (Catasto Terreni foglio 124)**

di proprietà del Comune di Rimini, condizione giuridica: strada pubblica demaniale;

**PARTICELLA n. 1477 sub. 3 (Catasto Fabbricati foglio 124) occupata dal Bar nel Parco Parcheggio Plurimo Miramare**

è di proprietà del Comune di Rimini, condizione giuridica: fabbricati indisponibili;

**PARTICELLA n. 2354 (Catasto Fabbricati foglio 124) occupata dalla Cabina Clorazione Acqua via Marconi**

è di proprietà del Comune di Rimini, condizione giuridica: fabbricati indisponibili.

2) l'intervento relativo al **LUNGOMARE SPADAZZI** interesserà le seguenti aree:

**PARTICELLA n. 1525 (Catasto Terreni foglio 124) occupata interamente dal Lungomare Spadazzi**

è di proprietà del Demanio dello Stato, inserito nell'elenco dei beni trasferibili al Comune di Rimini nell'ambito del *Federalismo Demaniale – D.Lgs. n.85 del 28 luglio 2010*;

**VIABILITA' ESISTENTE – Tratto di V.le Regina Margherita e Principe di Piemonte compresa tra le via Latina e via Padova e tutte le relative stradine di collegamento al Lungomare Spadazzi**

è un'area priva di n. di particella (foglio catastale 124) occupata da strade comunali, soggetta a presunzione di demanialità.

## 10 REQUISITI DELLA PROPOSTA DEL PROMOTORE

Per raggiungere gli obiettivi indicati nel presente studio, l'operazione di trasformazione urbana che intende avviare l'Amministrazione, deve essere impostata tenendo in considerazione le informazioni utili a valutare l'evoluzione del contesto territoriale in cui si inserisce l'azione e, contestualmente, analizzando, in via preventiva, gli effetti di tale azione rispetto alle finalità e ai bisogni da soddisfare.

Questo studio del contesto e del relativo inquadramento territoriale ed ambientale della Proposta, anche per i profili di sviluppo economico che le trasformazioni possono attuare, deve contenere tutti gli elementi di analisi dello stato di fatto del territorio riminese nonché le analisi sull'impatto della trasformazione sugli obiettivi che si prefigge l'Amministrazione.

Le scelte progettuali saranno sostenibili e valutabili laddove dimostrano di essere la soluzione idonea al soddisfacimento degli obiettivi.

Di conseguenza, il Proponente dovrà presentare, tra i documenti della Proposta, lo studio inquadramento territoriale ed ambientale che terrà conto anche del contesto urbano nel quale si innesta la scelta progettuale e sarà completo delle analisi del territorio e della spiegazione dei punti di criticità e dei punti di forza sui quali intervenire per raggiungere gli obiettivi dell'Amministrazione.

Il Proponente dovrà presentare lo studio di fattibilità amministrativo-giuridico, economico finanziario, tecnico, completo della specificazione dell'idea forza progettuale e della capacità di raggiungere le finalità dell'amministrazione di aumento dell'attrattività per tutto il corso dell'anno, che dovrà essere integrativo e dovrà implementare e sviluppare gli aspetti trattati nel presente studio, alla luce delle scelte progettuali proposte.

### Spesa media pro-capite del pubblico per attività teatrali e musicali.

L'analisi condotta nello studio di fattibilità non dovrà limitarsi alla raccolta dei dati attuali e prospettici relativi alla fruizione delle infrastrutture pubbliche e a vocazione commerciale analoghe a quelle proposte (ad esempio i biglietti venduti per spettacoli teatrali e musicali, ecc.), ma dovrà tenere conto delle attività connesse a tali eventi e che tipicamente rappresentano una importante fonte di ricavi per gli operatori economici (ristorazione, shopping di settore, ecc.) e di rendimento attuale sul mercato.

Il Progetto preliminare dovrà essere corredato dalla relazione illustrativa di tutte le opere proposte e delle funzioni ad esse destinate, completa della descrizione della capacità delle soluzioni progettuali adottate di realizzare le esigenze di attrattività e le finalità perseguite dall'Amministrazione nello studio di fattibilità. Il progetto preliminare dovrà essere accompagnato da una adeguata descrizione dei lavori, che contenga una puntuale specificazione di tutti gli elementi del progetto, della loro descrizione con particolare riferimento a:

1. Scelte progettuali generali e specifiche riguardo all'architettura, alle strutture, alle reti infrastrutturali, all'arredo urbano, al verde;
2. Le azioni che garantiranno l'accessibilità totale ai diversamente abili
3. La durabilità dei materiali e delle scelte tecniche;
4. La facilità ed economia della manutenzione degli spazi pubblici, del verde e delle reti infrastrutturali;
5. Le scelte a garanzia della sicurezza per gli utenti degli spazi pubblici;
6. Le scelte progettuali di risparmio energetico e l'introduzione di tecnologie innovative per la gestione delle opere ai fini del rispetto dell'ambiente.

La rispondenza della Proposta alle esigenze dell'Amministrazione dovrà essere illustrata anche con le condizioni della convenzione tra l'Amministrazione e il Promotore, nella quale si dovrà prevedere, tra le altre condizioni, per il caso di controversie, il ricorso alla giurisdizione ordinaria del Foro di Rimini, nonché la regolamentazione dettagliata delle modalità di redazione delle diverse fasi di progetto fino all'esecutivo, oltre i compiti di Direzione dei Lavori e di Supervisione dell'Amministrazione.

Il Collaudo sarà svolto dall'Amministrazione.

Il Cronoprogramma allegato al progetto dovrà tenere in considerazione i tempi previsti dalla legislazione vigente per l'acquisizione dei pareri necessari per l'approvazione del Progetto ai sensi della normativa vigente, nonché l'eventuale tempo per l'iter di variante urbanistica ove essa venga proposta.

Il Cronoprogramma dovrà indicare puntualmente i tempi di esecuzione delle opere, tenendo conto delle esigenze di fruizione degli spazi di accesso al mare per i periodi estivi di balneazione, nell'ipotesi in cui i lavori siano in corso.

Il documento allegato alla proposta di specificazione delle caratteristiche del servizio e della relativa gestione delle opere e dei servizi oggetto della Proposta, anche con riferimento alla differenza tra gestione affidata ai terzi diversi dal Concessionario, dovrà individuare con chiarezza tutte le modalità di erogazione dei servizi pubblici all'utenza, dando indicazione sugli orari di apertura al pubblico dei servizi.

Tale documento dovrà illustrare le iniziative di marketing per la diversificazione e la destagionalizzazione che il Gestore vorrà proporre, gli spazi pubblici e gli esercizi commerciali siti nei luoghi pubblici che dispongono della connessione internet a mezzo banda larga, le modalità di affidamento a terzi della gestione delle infrastrutture realizzate.

Rimini, Aprile 2011

DIREZIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITA' e AMBIENTE  
Il Direttore Ing. Massimo Totti

**Allegati:**

- **Tav. 1 planimetria area di intervento**
- **Tav. 2 stato patrimoniale delle aree**
- **Tav. 3 stralcio PRG e Stralcio PSC**
- **Analisi di fattibilità economica e finanziaria**
- **Elementi essenziali dello schema di convenzione**