Comune di Rimini

Direzione Pianificazione e Gestione Territoriale
IL DIRETTORE

Via Rosaspina,21- 47900 Rimini
tel. 0541 704691 - fax 0541 704694
www.comune.rimini.it
e-mail: alberto.fattori@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Atto di indirizzo:
MASTERPLAN STRATEGICO
Interventi per la realizzazione di una città sostenibile

RELAZIONE TECNICA

Il *Masterplan* strategico per la riqualificazione della città di Rimini è il frutto di una profonda analisi dello sviluppo urbano degli ultimi decenni, dei limiti strutturali, sociali e culturali che ha prodotto e della necessità di individuare e promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano non più basato su un approccio quantitativo ma in grado di soddisfare esigenze qualitative.
Lo sviluppo della città sulla base di un modello economico in cui è l'offerta a determinare il mercato, che ha generato un'espansione turistica non pensata strategicamente, oggi mette in luce tutti i suoi limiti, di natura culturale, sociale oltre che strutturale ed economica.
Il modello di sviluppo quantitativo ha prodotto una città fratturata e frazionata e ha generato effetti significativi sulla qualità della vita e dell'ambiente, si pensi al problema della qualità delle acque o dell'aria.
Il passaggio ad un'economia in cui è la domanda che determina il mercato pone in evidenza la necessità di rivedere le dinamiche di sviluppo fin qui adottate, offrendo la possibilità di innovare l'offerta turistica sulla base di forti funzionalizzazioni e personalizzazioni per meglio rispondere all'esigenza del turista.
La profonda crisi strutturale ed economica in cui oggi ci troviamo, obbliga ad individuare una strategia e una direzione di marcia per realizzare un disegno complessivo ed organico di città che consenta di "ricostruire" Rimini su nuove basi, all'interno di un contesto e di un confronto che non è più nazionale o internazionale, ma su scala mondiale.
La ricomposizione di una città frazionata verticalmente e dotata di fratture orizzontali che ne condizionano fortemente la fruizione e il conseguimento di obiettivi di qualità urbana e di sostenibilità, costituiscono gli obiettivi cardine di un progetto strategico in linea con le attuali dinamiche economiche e culturali.
Il *Masterplan* strategico è il frutto dei principi e degli obiettivi promossi dal Piano Strategico a compimento di un processo integrato e fortemente partecipativo, e si propone di attuare il modello di città delineato nelle linee guida approvate dal Consiglio Comunale per il mandato del Sindaco.
Si persegue pertanto l'idea di una città diversa rispetto a quella attuale, che si sviluppa per anelli concentrici attorno al suo cuore identitario costituito dal centro storico al quale ogni anello è collegato tramite assi radiali di attraversamento, definendo un modello di città circolare, coesa e compatta, attingendo esempi dalle moderne città contemporanee che propongono ambiziosi esempi di ricucitura urbana, quali i raggi verdi per Milano, la creazione di un parco urbano sull'alveo del fiume Turia per Valencia o la sede ferroviaria dismessa come nel caso dell'Highline di New York.
Si persegue l'obiettivo dei paesi del nord Europa che stanno riorganizzando la loro economia ponendo al centro il settore delle energie alternative un modello di sviluppo urbano sostenibile

basato sul recupero e sulla riqualificazione del tessuto urbano esistente, limitando il nuovo consumo di suolo.
Il *Masterplan* strategico nel suo complesso coinvolge tutta la città, pur fondandosi su un cuore centrale costituito dall' "Anello Verde", una grande circonvallazione verde interamente ciclabile che lambisce il lungomare da piazzale Kennedy al porto, costeggia il porto canale e attraversa il parco Marecchia, per poi ricongiungersi al deviatore Ausa, alla Grotta Rossa ed attraversare tutto il parco Ausa fino alla stazione e ricongiungersi al mare al piazzale Kennedy. L'anello verde segue le linee naturali del territorio, dei suoi parchi urbani e delle sue linee d'acqua, per poi riconnettersi attraverso assi da un lato con il centro storico e dall'altro a tutto il lungomare nord e sud e al territorio rurale, operando in tal modo una forte ricomposizione territoriale della città e promuovendo la riqualificazione di aree strategiche. L'anello verde costituisce un percorso ecologico che consente lo spostamento senza l'utilizzo dell'auto, trasferendo su un tracciato ciclo-pedonale una parte dell'attuale mobilità interna, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti, e contribuendo ad avviare un processo di rinnovamento delle abitudini delle persone.
Il progetto urbano interessa poi i luoghi che meglio rappresentano l'identità della città coinvolgendo i lungomare, con la creazione del "Parco del mare", il centro storico, i poli funzionali (quali il polo logistico dell'aeroporto, l'area della stazione, il porto e il polo produttivo di Rimini nord), tutte aree strategiche per la città che costituiranno il traino per far ripartire l'economia sulla base di principi ed obiettivi nuovi, fondandosi su un approccio fortemente integrato tra tutti i soggetti.
Considerato il buon esito ottenuto dalla partecipazione della cittadinanza alla formazione della pianificazione strategica, si ritiene di condividere il medesimo metodo di lavoro improntato sui principi di: imparzialità amministrativa, trasparenza, parità di trattamento degli operatori, pubblicità e partecipazione al procedimento di tutti i soggetti interessati. Tale metodo sarà quindi applicabile anche già da subito, in occasione dell'apertura al pubblico della relativa mostra con la creazione di un apposito *link* che consentirà a tutti i cittadini di presentare all'Amministrazione Comunale i propri contributi, proposte, iniziative che saranno poi valutate rispetto alla coerenza con gli obiettivi generali e la metodologia rappresentati nel *Masterplan* strategico e sul piano di un'adeguata fattibilità operativa. Si tratta quindi di rendere chiare e motivate le scelte dell'Amministrazione Comunale, attuando un'urbanistica relazionata a interessi collettivi e alla pianificazione strategica ed integrata. Inoltre sarà attivato anche nella successiva fase riguardante la definizione e progettazione degli ambiti e dei relativi stralci funzionali, contenuti nel *Masterplan* strategico quale mera rappresentazione ideogrammatica, per offrire la possibilità all''Amministrazione Comunale di ricevere contributi e di condividere con la cittadinanza le scelte come sopra descritte.
Il *Masterplan* strategico è costituito dalle aree d'intervento sopra descritte, all'interno delle quali sono poi stati individuati degli ambiti progettuali che rispondono ad un'individuazione territoriale ed urbanistica omogenea, come meglio illustrato nella *brochure* allegata e come di seguito descritti.

1. I lungomare

Rimini ha costruito sul mare la propria fortuna, realizzando proprio sul mare un'industria del turismo altamente competitiva, ma perdendo poco a poco, a seguito del suo sviluppo fratturato e disomogeneo, la sua originaria caratteristica di città di mare. Obiettivo primario del progetto di riqualificazione di quest'area è quello di ristabilire un rapporto forte con il mare, recuperando socialità, qualità urbana e ambientale all'interno di una visione integrata della città.
Allo stato attuale il lungomare si presenta come una lunga striscia di asfalto con funzione di strada di scorrimento, parcheggi a servizio della spiaggia e degli alberghi, attrezzature per la spiaggia.

L'intervento su quest'area strategica si pone come obiettivo primario la realizzazione di un grande "Parco del mare", pensato come una grande "*agorà*" cittadina in grado di attrarre e far incontrare turisti e residenti, destinato allo svago, al divertimento e agli intrattenimenti culturali, in grado di indurre trasformazioni significative sulla spiaggia, gli alberghi e più in generale su tutta la fascia turistica. Si pensi ad esempio all'idea di realizzare la palestra a cielo aperto "*site specific*" più grande del mondo.
Il lungomare dovrà essere liberato dalle auto e la nuova mobilità dovrà svilupparsi secondo un sistema a stanze di distribuzione e d'accesso ai parcheggi interrati realizzati in prossimità delle vie di penetrazione.
Data la notevole estensione dell'area interessata dal progetto di riqualificazione e considerata la presenza di molteplici soggetti e promotori coinvolti, si è reso necessario fissare criteri e linee guida che dovranno orientare le scelte progettuali proponendo un disegno organico su tutto il lungomare; tali criteri, elaborati dal Piano strategico in una matrice progettuale di riferimento, si possono così sintetizzare:

- prevedere un disegno unitario del lungomare e dell'arenile, garantendo piena integrazione e continuità di spazi senza elementi di separazione;
- garantire la continuità di un percorso ciclo-pedonale;
- prevedere funzioni legate al tempo libero, allo sport, al *sea-wellness*, anche con la realizzazione di nuove volumetrie anche con funzioni commerciali e ristorative al fine di rendere fruibile il parco tutto l'anno;
- prevedere l'accorpamento dei bagni e dei servizi di spiaggia, che possono trovare collocazione anche al di sotto della nuova passeggiata rialzata.

La riqualificazione dei lungomari dovrà tener conto della vocazione territoriale per sviluppare proposte progettuali in linea alle caratteristiche intrinseche dei luoghi.

Lungomare Rimini nord

1. Le macro-funzioni. Vengono individuate nell'area nord funzioni strategiche per lo sviluppo del comparto turistico. L'obiettivo è ampliare l'offerta turistica per sempre più ampie fasce d'età (popolazione italiana, europea, extraeuropea), che scelgono la vacanza potendo praticare attività che aumentano il benessere psicofisico sociale. Si tratta di sviluppare poli funzionali e progetti di città attiva/vita sana. Il contesto urbano e territoriale è l'ambito dove si sviluppano poli e progetti dove educazione e pratica sportiva incontrano salute, diagnostica, prevenzione, cura dello stile di vita, alimentazione, ospitalità. Il progetto vede la collaborazione di vari soggetti (Comune, UNIBO- Scienze motorie e Stili di vita, AUSL, privati).
2. Criteri/principi per la riqualificazione. La riqualificazione urbana muoverà dai segni identitari e della memoria, dalla compatibilità tipologica con il tessuto urbano esistente e le successive composizioni urbanistiche/edilizie. Alcuni esempi: torre dell'acqua/serbatoio, fonti Surcion e Sacramora, pozzi dell'acquedotto di Ravenna, antico lavatoio di Torre Pedrera, porticciolo Viserba, villini, colonie, ecc..
3. Accessibilità, attestamento parcheggi. A monte della ferrovia, vengono individuati parcheggi di attestamento e collegamenti con i lungomare attraverso vialetti riqualificati con i criteri di cui al punto 2.
4. Il borgo turistico e marino naturale. E' l'opposto del villaggio turistico di plastica (modello Club Mediterranee), viene ricomposto attraverso un mix di funzioni (funzioni di residenziale, di servizio, ricettive, commerciali, alla persona e di intrattenimento) che sono inglobate in un progetto di riqualificazione urbana. Il borgo turistico naturale prevede la riqualificazione dei vialetti di collegamento da monte a mare fino ai lungomare riqualificati, attraverso i criteri di cui al punto 2. Il modello degli assi del lungomare è un modello misto a ZTL/pedonalizzato (modello 'Misano'), che però si estende fino alla ferrovia ed è definito attraverso i principi di cui al punto 2.

Lungomare Rimini sud
E' stata pensata una riqualificazione nel segno del benessere "città del *wellness*" data la presenza del Talassoterapico e del futuro polo del benessere presso la colonia Novarese.
Alcune proposte progettuali sono state avanzate dai proprietari delle aree coinvolte, con particolare riferimento all'area del porto fino a piazzale Fellini e all'area del lungomare Spadazzi a Miramare; tali proposte verranno esaminate dall'Amministrazione Comunale per valutare la rispondenza ai criteri indicati e la fattibilità progettuale.
Sul lungomare sud il progetto di riqualificazione dell'ambito della ex Colonia Murri e del tratto di lungomare antistante risponde agli obiettivi individuati dal *Masterplan* strategico e può costituire l'avvio di una prima fase di progettazione integrata secondo le linee guida definite dal *Masterplan* stesso.

2. L'Anello Verde e gli assi radiali

Il porto canale

La valorizzazione della risorsa del mare e delle funzioni ad esso legate presuppone anche la riqualificazione complessiva di tutta l'area portuale, recuperandone la funzione identitaria, commerciale ed artigianale. Obiettivo generale è quello di ricucire l'attuale frattura tra la città e il suo porto canale, migliorandone la fruibilità e l'attrattività.
Anche in quest'ambito si vuole creare un luogo d'incontro e di svago dove sia possibile passeggiare e trascorrere del tempo, superando l'attuale frattura tra il porto e la città.
L'ambito del porto è oggetto di alcuni progetti di trasformazione urbana in particolar modo su un'area altamente strategica come quella del mercato del pesce e la cantieristica navale, per la quale è stato elaborato un progetto per la riorganizzazione del comparto produttivo del porto.

Il parco Marecchia e il ponte di Tiberio

Il parco Marecchia è il più grande parco urbano della città, caratterizzato dalla presenza di elementi altamente strategici quali il ponte di Tiberio e l'invaso d'acqua creato dalla deviazione dell'originale corso del fiume Marecchia.
Il ponte di Tiberio costituisce oggi un importante punto di collegamento tra Rimini nord e il centro e ha un ruolo cardine all'interno dell'attuale organizzazione del traffico di scorrimento per drenare il flusso di auto al di là del parco e lungo la circonvallazione delle mura. Proprio questa sua funzione fa sì che il ponte costituisca una barriera per l'attraversamento ciclabile e pedonale, scollegando in tal modo il borgo di San Giuliano dal centro storico.
Aspetto fondamentale per la riqualificazione del sistema del ponte di Tiberio è studiare un nuovo assetto di mobilità generale che consenta di individuare un'alternativa carrabile al ponte al fine di pervenire alla sua pedonalizzazione e al recupero del suo ruolo di connessione tra centro storico, borgo San Giuliano e parco Marecchia.
Il parco deve recuperare il suo rapporto con la città, aumentando e migliorando i percorsi ciclo-pedonali al suo interno per amplificare la relazione fra le due parti di città, al di qua e al di là del parco, valorizzando gli accessi, oggi anonimi e non enfatizzati, e ridefinendo i suoi bordi, fino a comprendere alcune aree inedificate adiacenti. Il parco dovrà inoltre recuperare il suo originario rapporto con l'acqua, oggi del tutto affievolito, riportando alla luce una parte del tracciato originario del fiume Marecchia e rivitalizzando l'area dell'invaso del ponte con chioschi e strutture temporanee per garantirne la fruizione da parte della città.
Anche in questo ambito, su un'area posta a confine con il parco Marecchia, è pervenuta una proposta progettuale da parte privati che verrà valutata sulla base degli obiettivi determinati dal *Masterplan* stesso e dei criteri progettuali voluti dall'Amministrazione.

Il deviatore Marecchia

Il deviatore Marecchia è un lungo canale artificiale, realizzato per deviare l'originario corso del fiume, che collega l'omonimo parco con il mare.

Obiettivo specifico per la riqualificazione di questo ambito è di realizzare un vero e proprio parco fluviale lungo gli argini del fiume deviato, riqualificando ed integrando i percorsi ciclo-pedonali esistenti e migliorando la fruizione e la caratterizzazione del parco attraverso la creazione di percorsi tematici che ne valorizzino gli aspetti identitari, quali i capanni da pesca, e naturalistici.

Con riferimento al tema della mobilità, altro obiettivo strategico per la riqualificazione di tutta l'area di San Giuliano mare è la riorganizzazione del traffico veicolare, prevedendo la pedonalizzazione del lungomare e la realizzazione di un nuovo ponte su via Coletti con funzione di attraversamento non solo automobilistico ma anche ciclabile e pedonale, al fine di garantire una continuità di percorso ciclabile fino a Rivabella.

A tal fine è stato bandito un concorso di idee e hanno superato la prima fase, delle due previste, sette proposte di concorrenti che saranno prossimamente invitati a redigere il completamento del livello preliminare dell'opera.

Il concorso di idee in atto porterà i sette concorrenti a produrre il progetto preliminare di tre distinti interventi:

1.- rifacimento del ponte di Via Coletti

2.- la realizzazione della passerella ciclo-pedonale in riva al mare

3.- la riqualificazione degli argini del tratto di deviatore Marecchia a valle del ponte di Via Coletti.

Il deviatore Ausa

Il macro ambito del deviatore Ausa, creato artificialmente negli anni quaranta per deviare il corso del torrente Ausa dal suo originario percorso cittadino, necessita di una profonda riqualificazione ambientale e paesaggistica al fine di superare l'attuale condizione di degrado.

Obiettivo specifico per la riqualificazione di questo ambito è, come per l'ambito precedente, di realizzare un vero e proprio parco fluviale lungo gli argini del torrente deviato, riqualificando ed integrando i percorsi ciclo-pedonali esistenti lungo la riva destra, creando nuovi percorsi sulla riva sinistra e realizzando la connessione tra le due sponde e le due parti di città attraverso il recupero dei ponti esistenti oggi in stato di abbandono e degrado.

Le aree libere poste ai margini del deviatore dovranno consentire l'allargamento del parco e l'inserimento di funzioni con esso compatibili. La rinaturalizzazione del canale, oggi interamente rivestito in lastre di conglomerato cementizio è un obiettivo strategico per garantire l'inserimento paesaggistico dell'alveo e il miglioramento della qualità ambientale.

Anche in questo ambito, su un'area posta lungo il deviatore, è stata avanzata una proposta progettuale, che verrà opportunamente valutata.

La Grotta Rossa

L'area della Grotta Rossa, situata ai margini della città, ai confini con il vero e proprio territorio rurale, è un'area che si è sviluppata nel corso degli anni senza un vero e proprio disegno organico, dando origine ad una zona fortemente eterogenea, dove trovano collocazione funzioni diverse, dagli uffici comunali, a servizi culturali e teatrali, ad industrie che offrono tecnologie avanzate e residenza civile.

Proprio questa sua eterogeneità, insieme alla sua estrema vicinanza al cuore cittadino che può essere raggiunto in bicicletta, rendono l'area della Grotta Rossa un luogo fortemente strategico per le opportunità di riqualificazione che offre.

Obiettivo specifico per la riqualificazione di questo ambito è il miglioramento del suo collegamento con la città, superando l'attuale cesura della SS16 e della A14, per garantire una continuità di percorso ciclo-pedonale dal centro storico al territorio rurale; in tale direzione si sta già lavorando

con Società Autostrade per predisporre scatolari ciclo-pedonali per ricondurre Covignano e la Grotta Rossa al centro storico.
Anche per questo ambito è stata presentata una proposta progettuale, in linea con gli obiettivi e le linee guida del *Masterplan* con riferimento alla sostenibilità dell'intervento.

Il Parco Ausa
L'altro grande parco cittadino è stato realizzato a seguito della deviazione del torrente Ausa, e si sviluppa dalla prima periferia urbana fino al mare, attraversando aree fortemente strategiche, quale quella del Palacongressi e dell'Arco d'Augusto.
La riqualificazione del parco prevede il miglioramento dei percorsi ciclo-pedonali esistenti amplificando la relazione con la città, la valorizzazione degli accessi al parco, oggi anonimi e non enfatizzati, e la ridefinizione dei suoi bordi, fino a comprendere alcune aree in edificate adiacenti.
Il parco dovrà inoltre recuperare il suo originario rapporto con l'acqua, già avviato con il recente intervento nell'area del Palacongressi che ha previsto la realizzazione di un bacino artificiale in memoria dell'antico torrente.

3. Il centro storico e i suoi borghi

La riqualificazione della città deve riguardare in primo luogo il suo nucleo storico che deve tornare ad essere il principale luogo attrattore della città per residenti e fruitori.
Il centro storico va allargato ai suoi borghi e va dotato di una serie di servizi, a partire da parcheggi cerniera per renderlo accessibile e in grado di rispondere alla concorrenza della grande distribuzione.
La progettazione urbana del centro storico dovrà essenzialmente prevedere una riorganizzazione dei percorsi e degli spazi urbani, conferendogli una nuova identità e migliorandone la capacità attrattiva.
Lo stesso PSC pone tra gli obiettivi primari il centro storico e la sua valorizzazione al fine di restituirgli vitalità e residenzialità, riproponendo la centralità come principale polo di eccellenza.
La salvaguardia della funzione residenziale è quindi incentivata anche dalla possibilità di recuperare gli edifici destinati alla residenza permanente intervenendo sugli usi, le modalità di intervento e le destinazioni d'uso, degli edifici esistenti.
Il principale spazio urbano che necessita di una ridefinizione strutturale è la piazza Malatesta, caratterizzata oggi da una promiscuità di funzioni che tendono a dissimulare i valori storici ed identitari in essa presenti e si presenta come un vuoto senza una significativa qualità urbana.
Nell'ambito del *Masterplan* strategico la piazza costituisce un'opportunità per offrire continuità tra il percorso del porto canale e il parco Marecchia con il tracciato lungo le mura del centro storico e il parco Ausa.
Obiettivi specifici per la riqualificazione di quest'area sono: la pedonalizzazione della piazza con l'eliminazione dell'attuale parcheggio (sostituito dall'ampliamento dei parcheggi Italo Flori e Scarpetti), il miglioramento dei collegamenti con le piazze minori e con il sistema dei parcheggi, la riorganizzazione della viabilità lungo le mura di accesso al centro storico, la ricollocazione del mercato e l'eventuale inserimento di usi attrattivi temporanei.
Gli interventi sulla città pubblica all'interno del centro storico riguardano progetti specifici così come descritti negli allegati (Documento tecnico di elaborazione progettuale e metodologica del *Masterplan e brochure*).

4. I poli funzionali

L'ambito della stazione
L'ambito della stazione ferroviaria rappresenta un'area altamente strategica all'interno della città, sia per la sua collocazione in prossimità del centro storico, sia per il ruolo centrale che riveste nel mettere in relazione due parti di città, quella storica e quella turistica. Oggi infatti la ferrovia e la sua stazione rappresentano una vera e propria barriera all'interno della città generando una condizione urbana frammentata e disomogenea.
Gli obiettivi per la riqualificazione di quest'ambito sono da un lato la creazione di una nuova identità forte e altamente attrattiva per questo polo urbano, dall'altro di creare un sistema di relazioni fisiche e funzionali tra la città turistica e quella storica.
Per attuare questi obiettivi strategici è necessario migliorare gli attraversamenti ciclo-pedonali esistenti, migliorare la viabilità carrabile, prevedere un nuovo fronte della stazione lato mare, riorganizzare l'intera area della stazione attraverso una ridistribuzione di funzioni esistenti e la previsione di nuove funzioni attrattive.
Elemento fondamentale nel contesto generale di riqualificazione dell'intera area è il miglioramento delle connessioni con il parco Ausa al fine di garantire una continuità di percorso e di ottimizzare la relazione fra le varie parti di città.

L'area dell'aeroporto
La riqualificazione dell'ambito aeroportuale mira a realizzare un vero e proprio polo strategico, dotato di funzioni specialistiche e fortemente attrattive per turisti e residenti.
In particolare si vuole creare un collegamento ciclo-pedonale con il mare, attrezzato con funzioni a servizio dell'aeroporto e della città, di collegamento con altre aree strategiche interessate da progetti di riqualificazione (lungomare Spadazzi, polo del benessere).
Lo studio della mobilità dovrà tendere a migliorare la viabilità esistente, ottimizzando i collegamenti dell'aeroporto con tutto il territorio.

L'area produttiva di Rimini nord
Per Rimini nord è previsto il riassetto e la ridefinizione del nuovo Polo produttivo (APEA: Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata), commisurato alle reali esigenze della società economica nel rispetto e in raccordo con la pianificazione sovraordinata che deve coordinare le esigenze delle varie realtà locali.

Ambito di sviluppo per progetti diffusi

Oltre ai progetti specifici all'interno degli ambiti d'intervento sopra descritti, molti progetti diffusi sono già stati avviati su tutto il territorio comunale sulla base dei medesimi obiettivi perseguiti dal *Masterplan* strategico.
Alcuni di questi progetti interessano in maniera trasversale l'intera città puntando in particolare sul miglioramento dell'efficienza energetica, sulla qualità ambientale, sulla mobilità sostenibile:

- progetto d'illuminazione Enel Sole, integrato con sistema wi-fi e videosorveglianza;
- elaborazione di un Piano energetico;
- piano per la salvaguardia della balneazione;
- piano per l'edilizia scolastica;
- realizzazione del Trasporto Rapido Costiero;
- realizzazione di un asse radiale di collegamento Rimini-San Marino tramite trasporto pubblico;
- valorizzazione delle rotonde d'entrata in città quali vere e proprie porte cittadine;

- progetto *bike sharing*;
- regolamentazione degli orti;
- progetto ci.vi.vo.

Altri progetti interessano il forese, attraverso la creazione di percorsi naturalistici lungo gli assi radiali costituiti dalle vie d'acqua al fine di ottimizzare il collegamento con il cuore cittadino, aumentare il livello dei servizi e migliorare la qualità dell'architettura; tali progetti riguardano:

- il superamento delle attuali fratture costituite dalla SS16 e dall'autostrada A14;
- la realizzazione di piste ciclabili lungo le vie Marecchiese e Montescudo e lungo gli argini dei fiumi Marecchia e Ausa;
- il recupero ambientale di cave dismesse (Incal System, Cabe);
- la realizzazione di nuovi impianti sportivi (la "cittadella dello sport");
- l'ampliamento e la riqualificazione dei cimiteri esistenti;
- il riuso per i centri civici e culturali;
- la ricompattazione edilizia sulla base di criteri di decoro e bellezza architettonica (PSC/RUE).

Per quanto attiene agli altri dettagli esplicativi, alla definizione degli obiettivi generali e specifici, nonché alle relative letture urbanistiche ed alle verifiche di fattibilità, si rimanda al "Documento tecnico di elaborazione progettuale e metodologica del *Masterplan*" di seguito allegato.

Rimini, lì 29.11.2012

Il direttore
Pianificazione e Gestione Territoriale
Arch. Alberto Fattori

Allegati:
Documento tecnico di elaborazione progettuale e metodologica del *Masterplan*