



Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

OGGETTO:	<i>Progettazione Definitiva ed Esecutiva del “PORTO CANALE VIABILITA' LIMITROFA VIALE PARINI E BELLINI. MANUTENZIONE STRAORDINARIA, OPERE STRADALI ED ARREDO URBANO”</i>
-----------------	--

FONDO PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA RELATIVI AD INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA – Anno 2022

di cui all'articolo 1, commi dal 51 al 58 della legge n.104 del 27 dicembre 2019 e successive modificazioni ed integrazioni

IMPORTO A BASE DI GARA: € 230.166,15

CIG:

CUP: E87H2200000004

IMPORTO CUP: € 2.000.000,00

RUP: Ing. Paola ACCIARRI

La progettazione riguarda:

a) – Opere pubbliche nell'ambito del piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

Missione – Programma – Misura: M2C4 2.2 – Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni

Costo complessivo della progettazione: € 380.000,00

Quota parte finanziata: €0,00

Richiesta contributo: € 380.000,00

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA DEL “PORTO CANALE VIABILITA' LIMITROFA VIALE PARINI E BELLINI. MANUTENZIONE STRAORDINARIA, OPERE STRADALI ED ARREDO URBANO”

Indice generale

1. INTRODUZIONE	3
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
3. MOTIVAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA.....	4
4. OPERE PREVISTE.....	5
5. LIMITI DI SPESA	10
6. LIVELLO PRESTAZIONALE E QUALITATIVO	10

1. INTRODUZIONE

L'intervento di riqualificazione del porto canale di Riccione, nel tratto compreso tra viale D'Annunzio e viale dei Mille, si inserisce all'interno di un più ampio ambito di intervento riguardante il Rio Melo, oggetto di un precedente studio raccolto nel Master Plan "Porto turistico e Parco Fluviale della città di Riccione".

In questo primo tratto, pertanto, sono state approfondite le principali linee strategiche individuate nel precedente studio, così riassumibili:

- contaminazione della porzione di città attraversata dalla linea d'acqua
- sgravamento della fascia a mare della ferrovia dalla pressione del traffico veicolare
- riconversione dell'asta fluviale e portuale da linea di frattura a elemento d'unione
- liberazione delle visuali verso mare
- connessione dei lungomari e contaminazione del lungorio
- nuovi argini pedonalizzati e completati con nuove sistemazioni a verde

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di intervento è situata tra viale D'Annunzio ed il ponte della ferrovia in prossimità di viale Dei Mille e comprende, oltre all'asta fluviale anche i viali Parini e Bellini.

La riqualificazione pertanto interesserà anche l'assetto viario che, pur rimanendo sostanzialmente inalterato nei sensi di percorrenza, sarà oggetto di opere di rinnovamento delle pavimentazioni stradali e degli arredi.

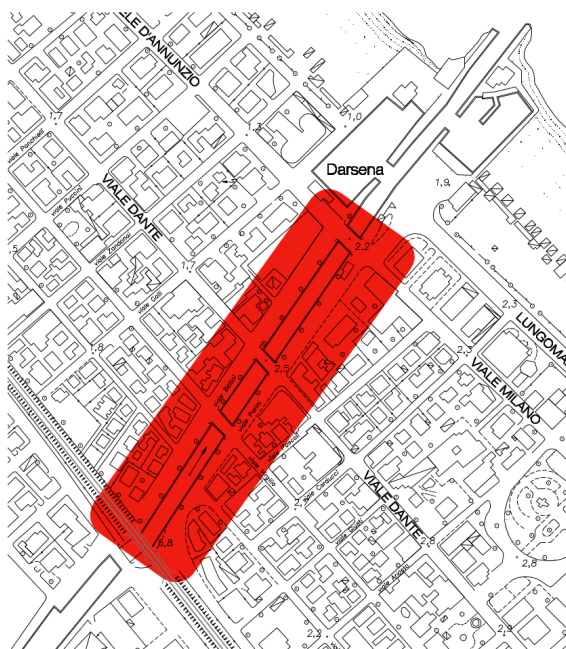


Figura 1 ubicazione dell'area di intervento

Attualmente l'asta fluviale presenta una larghezza di circa 18 m, due banchine della dimensione media di 2,5 metri, che si riducono ulteriormente alla dimensione di 1 metro a monte del ponte su viale Tasso.

Le banchine sono posizionate ad una quota inferiore di circa 1,5 metri rispetto ai viali Bellini e Parini.

Il dislivello risulta maggiore, oltre i due metri, in prossimità dei ponti.

La circolazione avviene a senso unico con percorrenza verso mare su viale Parini e verso monte su viale Bellini.

La sede stradale di viale Parini è composta da un marciapiede in prossimità degli edifici, una corsia carrabile con parcheggi in linea, una pista ciclabile ed una passeggiata pedonale in prossimità dell'argine fluviale.

Viale Bellini è invece suddiviso in un percorso pedonale, una corsia carrabile e parcheggi a spina di pesce estesi fino al muro di contenimento della banchina fluviale.



Figura 2 vista dal ponte su viale Dante verso mare

3. MOTIVAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Con Delibera di Giunta Comunale n. 352 del 13/12/2021 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica economica di "Riqualificazione del Portocanale nel tratto compreso tra viale D'Annunzio e viale Dei Mille". Nel progetto sono stati trattati i seguenti aspetti prioritari:

- Dimensione e ampliamento delle banchine.

Dall'analisi effettuata sulla base del rilievo planimetrico è stata scartata l'ipotesi di estendere l'intervento a monte del ponte su viale Tasso, non essendo compatibile con il mantenimento della viabilità esistente.

L'aumento della larghezza della banchina avrebbe, difatti, compromesso il passaggio dei veicoli in entrambe le direzioni, rendendo difficilmente superabili i problemi di viabilità.

Pertanto, l'intervento strutturale di ampliamento delle banchine è stato pianificato solo a mare del ponte su viale Tasso.

- Individuazione della quota di progetto delle banchine

Rispetto alle ipotesi di mantenimento del livello esistente è stata privilegiata la soluzione di innalzamento delle banchine alla quota di 1,60 metri sul livello medio mare.

Tale soluzione consente di contenere il livello di piena cinquantennale all'interno dell'alveo, senza esondazione delle banchine.

- Posizionamento dei percorsi carrabili e pedonali

In alternativa all'attuale pista ciclabile bidirezionale su viale Parini è stata privilegiata la soluzione con pista ciclabile monodirezionale adiacente la corsia carrabile (nella stessa direzione di marcia).

La stessa ripartizione della sede stradale è stata pensata per viale Bellini, ottenendo una corrispondenza dei percorsi in entrambe le sponde del fiume.

Il progetto definitivo ed esecutivo dovrà sviluppare e definire gli aspetti rilevati nel progetto di fattibilità tecnica economica, modificando alcuni elementi, ad esempio la quota di progetto delle banchine, o introducendo materiali ed elementi di arredo diversi, considerando le necessità emerse ed espresse dagli stakeholder.

4. OPERE PREVISTE

L'impostazione del progetto di riqualificazione deriva dalle indicazioni del Master Plan, già in premessa elencate.

Nell'elaborazione della proposta progettuale, pertanto, si dovranno coniugare esigenze legate alla sicurezza idraulica dell'asse fluviale con aspetti di riqualificazione e integrazione del canale nel contesto urbano, nell'intento di connettere le banchine e gli argini fluviali con gli spazi adiacenti.

Un livello di sicurezza è posto dagli argini fluviali e dalle opere di contenimento poste sulle banchine, garantendo la salvaguardia della viabilità superiore anche a fenomeni di piena più rari ed eccezionali.

In merito all'integrazione dell'asse fluviale con il contesto cittadino si dovrà perseguire la piena fruibilità delle banchine mediante un percorso pedonale continuo, di adeguato materiale, che si svilupperà su entrambe le sponde, prevedendo rampe di risalita in prossimità dei ponti.

Tra le banchine riqualificate e la viabilità carrabile e ciclabile dovranno essere previste opere a verde, aiuole, sedute e spazi per la sosta.

Per esigenze idrauliche dovrà essere sempre garantita una dimensione delle banchine o uno spazio adiacente delle dimensioni di 5 metri.

Dovranno essere previste sedute e aiuole in corrispondenza delle strutture di contenimento della viabilità posta alla quota superiore.

Gli spazi interposti tra le nuove banchine e la viabilità di progetto saranno dedicati al verde, alla percorrenza pedonale ed alle rampe di raccordo.

Entrambi i viali Parini e Bellini dovranno essere riorganizzati e predisposti per la mobilità lenta; la sede stradale dovrà essere composta da un percorso pedonale in prossimità delle attività commerciali, una corsia centrale carrabile a senso unico ed una pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata nello stesso senso di marcia.

Il progetto di fattibilità tecnico economica prevedeva una suddivisione dei lavori in 3 stralci funzionali per un valore complessivo dei lavori pari ad € 4.765.000.

Nel 2023 saranno avviati i lavori di “Riqualificazione del Portocanale nel tratto compreso tra viale D’Annunzio e viale Dei Mille – 1° stralcio funzionale” in quanto il progetto di fattibilità tecnico economica è stato candidato ad un bando per la riqualificazione del sistema dei porti regionali e porti e approdi comunali della regione Emilia-Romagna ed è risultato destinatario del 44,4 % dell’importo lavori stimato in € 1.800.000. Pertanto questo primo tratto di banchina di viale Bellini compresa tra il ponte di viale D’Annunzio e il ponte di viale Dante avrà un iter di approvazione della progettazione esclusa da questo incarico, affinché i lavori siano appaltati ed abbiano inizio entro l’anno 2023.

Unitamente al Portocanale, l’Amministrazione Comunale intende procedere con un project financing per la riqualificazione dell’area portuale con l’obiettivo di ammodernare la darsena e renderla maggiormente fruibile per i natanti. Visto che i lavori insisteranno sulle banchine esistenti che sono state realizzate con diverse tempistiche nel ‘900 e hanno subito a tratti dei lavori di ristrutturazione, prima di procedere con l’ammodernamento si richiede nell’ambito di questa progettazione, la verifica di tutte le strutture della darsena. Per lo studio i progettisti dovranno avvalersi degli elaborati storici in possesso degli uffici comunali, ovvero dovranno fare ricerche presso gli archivi degli Enti dove sono stati depositati i progetti e qualora la documentazione fosse insufficiente ad inquadrare le opere esistenti, dovrà essere avviata una campagna di indagini onde verificare lo stato di fatto delle strutture.

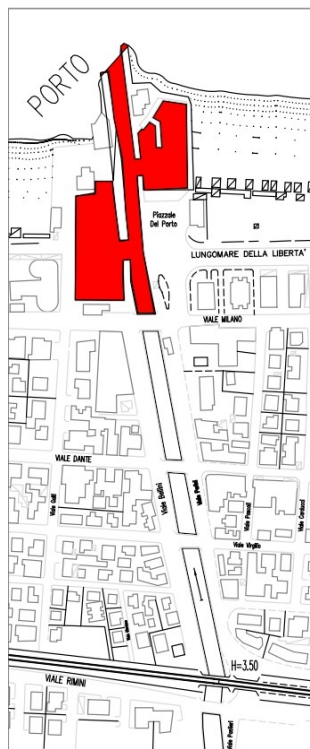


Figura 3 ubicazione dell'area d'intervento



Figura 4 vista dal ponte di viale D'Annunzio verso mare



Figura 5 vista della Darsena di Ponente



Figura 6 vista della Darsena di Levante



Figura 7 vista del Portocanale verso mare

Lungo l'asse del Portocanale, a monte di viale Rimini, si trova viale Paolieri, una strada attualmente senza uscita. L'Amministrazione Comunale al fine di fluidificare la circolazione verso la zona portuale, intende realizzare lo sfondamento di viale Paolieri verso viale Castrocaro, creando una strada a senso unico con pista ciclabile. Si richiede la progettazione di questo asse viario comprensiva della parte stradale, delle strutture di sostegno, della rete di smaltimento delle acque meteoriche, dell'impianto di pubblica illuminazione, nonché la risoluzione dei sottoservizi e il piano particellare di esproprio.

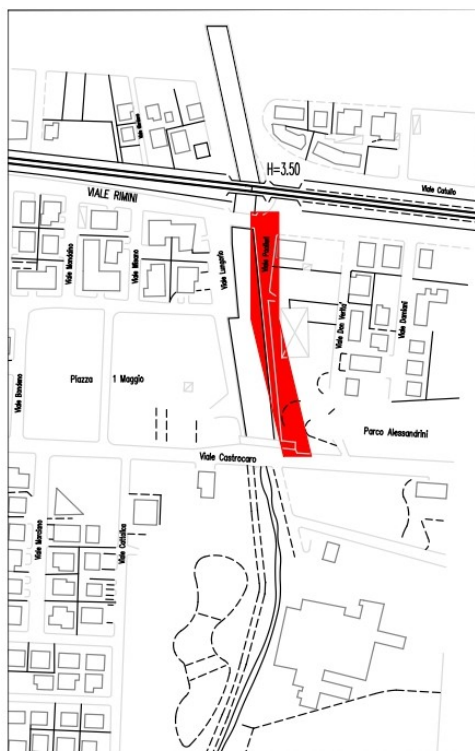


Figura 8 ubicazione dell'area d'intervento



Figura 9 vista da viale Castrocaro verso mare

5. LIMITI DI SPESA

L'importo complessivo dei lavori previsto e richiesto a CUP è pari a 2.000.000,00 € suddiviso tra opere strutturali, infrastrutturali ed impiantistiche.

6. LIVELLO PRESTAZIONALE E QUALITATIVO

Al fine di avvalersi delle opportunità offerte dal PNRR partecipando eventualmente a specifici bandi attivi PNRR pubblicati dai soggetti attuatori la Stazione Appaltante richiede che il progetto sia in grado di rientrare negli obiettivi del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) per arrivare a essere selezionato e finanziabile. Tale tipologia di progetti—progetti PNRR, appunto—sono stati identificati come lo strumento più opportuno per aderire ai bandi, in quanto, essendo privi di una puntuale regolamentazione unitaria di attuazione risultano maggiormente flessibili.

Pertanto la progettazione comprenderà, tutte le attività necessarie per dare compiuta la prestazione tenendo conto del finanziamento PNRR e quindi a mero titolo esemplificativo:

- valutazione del rispetto del principio DNSH;
- art. 47 al fine di perseguire le finalità relative alle pari opportunità, generazionali e di genere e per promuovere l'inclusione lavorativa delle persone disabili;
- relazione climatica;
- ricomprende altresì ogni attività necessaria nella fase di verifica, validazione del progetto nonché il supporto allo svolgimento della Conferenza dei Servizi.

Si specifica inoltre che il progetto di fattibilità tecnico economica di “Riqualficazione del Portocanale nel tratto compreso tra viale D’Annunzio e viale Dei Mille” approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 352 del 13/12/2021 dovrà essere integrato con gli elaborati sopra riportati al fine di rendere il livello di progettazione adeguato in modo di rientrare negli obiettivi del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) per arrivare a essere selezionato e finanziabile.

II RUP

Ing. Paola Acciarri
(Firmato digitalmente)