



Comune di Rimini

PSC

RUE

POC

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

DOCUMENTO PRELIMINARE

Relazione

elaborato DP.REL

DOCUMENTO PRELIMINARE

Adozione:

Delibera di C.C. n.00 del 00/00/0000

Approvazione:

Delibera di C.C. n.00 del 00/00/0000

Sindaco:

Alberto Ravaioli

Assessore al Territorio:

Antonio Gamberini

Segretario Comunale:

Laura Chiodarelli

**Direzione Pianificazione e
Gestione Territoriale, Coordinatore e
Capo Progetto Ufficio di Piano:**

Alberto Fattori

Consulenza Generale:

A.T.I. composta da

- Tecnicoop soc. coop
(Rudi Fallaci, Luca Biancucci)
- Giuseppe Campos Venuti
- Carla Ferrari

25 febbraio 2010



Ufficio di Piano

Coordinatore e Capo Progetto	arch.	Alberto Fattori	
Progettisti e responsabili delle Unità di progetto	arch.	Alberto Fattori	
	arch.	Mariarita Bucci	
	dott.ssa	Roberta Carlini	
	ing.	Chiara Dal Piaz	
	arch.	Giancarlo Ferri	
	dott.ssa	Osiris Marcantoni	
	ing.	Luca Signorotti	
	ing.	Massimo Totti	
	arch.	Remo Valdiserri	
	arch.	Nirvana Neri	
Segreteria Ufficio di Piano		Luca Melillo	
	Gestione Amministrativa	dott.	Natalino Vannucci
		rag.	Paola Bartolucci
		Manuela Carlini	
Ufficio geologico	dott.ssa	Elisa Montebelli	
	geol.	Roberta Carlini	
	geol.	Carlo Copioli	
Gruppo di lavoro	dott.ssa	Paola Bartolucci	
	arch.	Stefania Bassi	
	geom.	Elena Chindemi	
	arch.	Maria Corvino	
	geom.	Daniela Delvecchio	
	arch.	Emanuela Donati	
	geom.	Carlo Lisi	
	arch.	Lorenzo Turchi	

Consulenza generale ed operativa. Gruppo di lavoro A.T.I.

Responsabili del progetto

Coordinamento scientifico	prof. arch. Giuseppe Campos Venuti
	arch. Rudi Fallaci
	arch. Carla Ferrari
	arch. Luca Biancucci

Collaborazioni specialistiche

Qualità dell'aria, elettromagnetismo	ing. Virginia Celentano
Acustica ambientale	ing. Franca Conti
Mobilità e del traffico	ing. Franco Di Biase
Studi ambientali	dott. Matteo Salvatori
Analisi socio-economiche	dott. Paolo Trevisani
Aspetti ambientali ed economici del territorio agricolo	dott. agr. Fabio Tunioli
Analisi del sistema insediativo	arch. Giulio Verdini
Elaborazioni cartografiche	Andrea Franceschini Sabrina Guizzardi

Hanno contribuito al percorso di elaborazione del piano, numerosi servizi interni dell'Amministrazione Comunale che di seguito si elencano:

Ambiente

Valutazioni e Tutela Ambientale

Roberto Bronzetti

Elena Favi

Gestione Qualità e servizi ambientali e sicurezza

Domenico Bartolucci

Davide Frisoni

Cultura – Archeologia e culture extraeuropee

Maurizio Biordi

Infrastrutture e Mobilità

Edilizia Pubblica

Roberto Sartini

Chiara Fravisini

Fognature

Massimo Paganelli

Mobilità

Marco Tamagnini

Antonio Martinetti

Organizzazione Personale

Pierpaolo Rinaldi

Piani attuativi

Francesca Della Rosa

Piano Strategico

Pietro Leoni

Politiche abitative e del lavoro - PEEP e ERP

Giorgio Coppola

Annachiara Cipriani

Politiche Giovanili e Servizi Educativi

Bruno Borghini

Filomena Galli

SIT

Anna Maria Rabitti

Stefano Toni

Simone Marcaccini

Sportello unico per le attività produttive

Daniela Magnani

Sara Pavani

Roberto Del Bianco

Sportello unico per l'edilizia

Pasqualino Foschi

Statistica

Aurelio Sarti

Giacomo Oliva

Ufficio stampa

Emilio Salvatori

File:DP_28_12_09.doc

INDICE

1.	IL NUOVO PIANO PER RIMINI	9
1.1.	La nuova strategia per Rimini	9
1.2.	Il nuovo modello di piano	11
2.	LO SCENARIO.....	13
2.1.	Il quadro programmatico	13
2.1.1.	Gli strumenti programmatici di riferimento: il Piano Territoriale Regionale e il PTCP della Provincia di Rimini	13
2.1.2.	Le linee – guida per il PSC approvate dal Consiglio comunale nel 2007	18
2.2.	Il contesto socio-economico.....	20
2.2.1.	Scenario demografico.....	20
2.2.2.	Dinamiche dell'economia	24
2.3.	Il Piano Strategico del Comune: la ‘vision’ di Rimini	29
2.3.1.	Rimini terra d’incontri.....	29
2.3.2.	I cinque grandi ambiti di intervento.....	31
3.	LE PRINCIPALI OPZIONI STRUTTURALI DEI NUOVI STRUMENTI URBANISTICI	39
3.1.	Qualificazione strategica della città turistica	39
3.1.1.	Riqualificare le strutture alberghiera insieme al contesto urbano in cui operano ...	39
3.1.2.	Percorsi diversi di qualificazione: nuove pinete retro-costiere	41
3.1.3.	Qualificazione e diffusione del verde urbano quale fattore dell’identità ed attrattività di Rimini	42
3.1.4.	Qualità del mare e della costa	44
3.2.	Qualificazione ambientale diffusa del territorio	44
3.2.1.	Sinergie tra risorse ambientali e storico-culturali e offerta turistica.....	44
3.2.2.	Le Unità di Paesaggio e i paesaggi identitari	46
3.2.3.	Rete ecologica e corridoi fluviali	53
3.3.	Indirizzi al RUE per la qualificazione e gestione del patrimonio edilizio esistente	55
3.3.1.	Il RUE nella Legge regionale 20/2000.....	55
3.3.2.	Qualità degli edifici e degli spazi pubblici e privati	56
3.3.3.	Riqualificazione diffusa del patrimonio edilizio datato.....	57
3.3.4.	Il ruolo del RUE nella fascia costiera.....	59
3.4.	Una nuova e migliore accessibilità (“Rimini città mobile senz’auto”)	60
3.4.1.	Il Piano della Mobilità del Comune entro lo scenario di riferimento del PTCP.....	60
3.4.2.	Le politiche e azioni già messe a punto dal Comune.....	67
3.4.3.	Potenziamento del trasporto pubblico: TRC e una nuova linea di forza mare-entroterra ⁶⁸	
3.4.4.	La valorizzazione delle stazioni ferroviarie e delle fermate del TRC come luoghi urbani e come nodi di interscambio.....	70
3.4.5.	Il Piano per il Porto: lo sviluppo delle relazioni marittime e della mobilità correlata	71

3.4.6.	I progetti comunali già individuati per la viabilità e una nuova visione integrata.....	72
3.5.	Valorizzare la città storica e le funzioni sovracomunali di eccellenza	79
3.5.1	Centralità e vitalità della Città Storica.....	79
3.5.2.	Un progetto di grande respiro per la Stazione e il suo intorno.....	81
3.5.3.	Funzioni di 'eccellenza' già presenti e nuove funzioni attrattive	82
3.6.	Riequilibrio degli insediamenti per la residenza e i servizi	85
3.6.1.	Il criterio-guida: contenere il consumo di suolo e integrare i tessuti esistenti	85
3.6.2.	Le previsioni residue del PRG: da verificare, riproporre, rielaborare o eliminare ...	86
3.6.3.	Le opportunità di operazioni completamento, addensamento e riqualificazione urbana	88
3.6.4.	Nuove previsioni di sviluppo urbano che associno qualità morfologica, ecologica e sociale	90
3.6.5	Politiche per i centri frazionali.....	92
3.7.	L'offerta di aree qualificate per gli insediamenti produttivi.....	93
3.7.1.	Lo sviluppo dell'ambito produttivo "Valmarecchia" come Area Ecologicamente Attrezzata	93
3.7.2.	Sviluppo delle attività produttive esistenti ed evoluzione delle aree produttive di più vecchio impianto.....	96
3.8.	Il territorio rurale fra produzione agricola e valori ambientali.....	97
3.8.1.	L'articolazione del territorio agricolo in sotto-ambiti	97
3.8.2 –	Le esigenze edilizie che si prospettano per le aziende agricole	103
3.8.3 –	Il recupero e riuso del patrimonio edilizio rurale anche per funzioni non connesse all'agricoltura	105
4.	PEREQUAZIONE URBANISTICA, DIRITTI EDIFICATORI, EDILIZIA SOCIALE	109
4.1.	Applicazione della perequazione urbanistica: motivazioni e metodo.....	109
4.2 –	Nuovi contenuti di equità: sostenibilità degli insediamenti e contributo all'edilizia residenziale sociale	111
4.3 –	Casistica dei diritti edificatori.....	113
4.4 –	Modalità di attuazione del Piano	114

1. IL NUOVO PIANO PER RIMINI

1.1. *LA NUOVA STRATEGIA PER RIMINI*

Alla fine dell'ultima guerra Rimini era in gran parte distrutta e i suoi cittadini dovettero scegliere cosa fare in futuro della loro città, quando l'avrebbero ricostruita. In una Italia e in una Europa devastate, i riminesi ebbero la lungimiranza di fare una scommessa che allora era difficile sperare di vincere: quella di puntare sul turismo, come una delle attività che si sarebbero imposte nel nuovo mondo. Così si rimboccarono le maniche e sulla costa romagnola nacque rapidamente il sistema turistico più grande d'Italia, con Rimini al suo centro.

Protagonisti della vicenda furono in gran parte piccoli e medi operatori, ai quali non mancò l'assistenza di una classe politica ruspante e la solidarietà di tutta la società riminese. La struttura turistico-ricettiva diventò presto grande, con una offerta articolata che si caratterizzò per le sue doti di accoglienza, capaci di fidelizzare nel tempo utenti di tutte le categorie sociali. Senza rifiutare le seconde case, l'orientamento che nei decenni ha prevalso ha favorito gli alberghi, cioè il turismo di massa; valorizzando in tal modo l'occupazione e la produttività del sistema economico realizzato. Evitando per quanto è stato possibile la monocultura dell'industria turistica e riuscendo a costruire un organismo produttivo sufficientemente articolato; al centro del quale è sorta una giovane Fiera, che occupa dopo pochi anni un posto prestigioso nel panorama fieristico nazionale. A sostenere la nuova struttura insediativa hanno contribuito l'autostrada parallela alla via Emilia ormai congestionata e l'aeroporto, l'unico in Italia con prevalente funzione turistica.

Questo quadro, indubbiamente positivo, si è formato con alcuni limiti di fondo, che nel tempo si sono aggravati e che vanno affrontati alla radice, per consentire un nuovo salto qualitativo del sistema insediativo riminese e con questo dell'intera costa romagnola. In sostanza lo sviluppo urbanistico ha trascurato i fattori ambientali dell'insediamento, che per un sistema turistico oggi rappresentano la materia prima. In particolare ha mancato di salvaguardare i varchi verdi che originariamente collegavano il fronte mare con il retroterra e ha trascurato di impiantare nuovi spazi verdi che realizzassero una alternativa turistica alla spiaggia; e l'attenzione al verde è mancata anche capillarmente nei singoli interventi edilizi. Lo stesso impegno posto dagli operatori privati e dalle istituzioni pubbliche volto ad adeguare gli alberghi per le dotazioni di bagni e parcheggi, non è riuscito che raramente a fare altrettanto per la dotazione di piscine e di altri servizi per i turisti, a causa della cronica ristrettezza di aree di pertinenza di cui hanno sofferto fin dall'inizio le strutture ricettive. Mentre la dotazione di spazi verdi diffusi nel tessuto edificato – assai bassa, specie se misurata per i turisti oltre che per i residenti - sta diventando una esigenza matura, ma non riesce a trovare la via per realizzarsi concretamente.

Altri problemi di sostenibilità ambientale sono nel tempo venuti al pettine per le infrastrutture a rete: in particolare occorreranno importanti investimenti per dare attuazione al Piano delle fognature che il Comune ha predisposto per ammodernare e rendere più efficiente il sistema fognario e di smaltimento delle acque, e per trasformare una mobilità, che al momento è quasi interamente basata sull'auto privata, verso modalità di trasporto più sostenibili (trasporto pubblico e mobilità dolce).

La strategia da scegliere per il futuro di Rimini – e dell'intero sistema metropolitano – dovrà, dunque, individuare le trasformazioni strutturali capaci di consentire il salto di qualità ambientale che oggi è necessario, sfruttando la nuova legislazione regionale. Questa strategia avrà come obiettivo primario la sostenibilità ambientale dell'insediamento turistico e residenziale e in generale la qualificazione della città costiera, stimolando in particolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti ambiziosi per il nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città. A questo scopo nella fascia turistica centrale e meridionale la qualificazione relativa al potenziamento dei servizi alberghieri renderà necessaria una riduzione delle densità, con il trasferimento dei diritti edificatori degli edifici da demolire; mentre nella fascia turistica settentrionale la qualificazione potrà sfruttare la minore densità e la disponibilità di aree libere retrostanti la ferrovia per consentire la nascita delle nuove pinete riminesi e accogliere i diritti edificatori da delocalizzare. In sostanza il piano dovrà consentire che alberghi della zona ad alta densità, possano trasformarsi realizzando nelle aree rese disponibili da edifici delocalizzati, ampi giardini, piscine, attrezzature per il wellness; mentre nella zona a bassa densità, dovrà permettere di delocalizzare edilizia turistica e abitativa, ricca di verde e servizi privati condominiali, alternata a vaste pinete di uso pubblico.

Una strategia, insomma, che operi sulla differente condizione delle due parti della città, migliorando in modo diverso la qualità di entrambe. Nella zona centromeridionale del Comune la qualificazione punterà sull'alleggerimento del carico urbanistico, sull'arricchimento delle prestazioni alberghiere, sulla mobilità fluidificata e sempre sulla introduzione di elementi di valore ambientale. Mentre nella zona settentrionale la qualificazione punterà sulla creazione di una nuova centralità urbana di attrazione e di aggregazione nella zona, sulla utilizzazione più completa degli spazi esistenti, sulla valorizzazione del sistema alberghiero come di quello residenziale, sul miglioramento della mobilità e sulla realizzazione di nuove pinete, fattore decisivo per il decollo ambientale di tutta l'area riminese. Una strategia, in fondo, latente nei piani urbanistici del passato e che oggi può dispiegarsi soltanto grazie alla innovativa legislazione urbanistica regionale.

Un ruolo decisivo per realizzare questa strategia sarà affidato alla mobilità, selezionando l'attuazione di infrastrutture già previste, con l'obiettivo principale di ridurre il traffico delle auto e di aumentarne la scorrevolezza. E ciò puntando sulla realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala

metropolitana; mentre per la mobilità su gomma si dovrà completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari e realizzare la complanare in variante alla statale 16 anticipando, nel caso di realizzazione per stralci, almeno il tratto meridionale. Per la valorizzazione del sistema urbano la scelta emblematica sarà quella di ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città, mentre il tessuto cittadino si arricchirà di nuovi poli di eccellenza, dal palacongressi all'auditorium, al museo del turismo, fino alla sede unica centrale degli uffici comunali. E il sistema economico, partendo dallo sviluppo della Fiera, punterà sulla realizzazione del nuovo ambito intercomunale per le attività produttive e logistiche a Rimini - nord, quale "area ecologicamente attrezzata".

1.2. IL NUOVO MODELLO DI PIANO

E' la legislazione regionale riformista a rendere possibile la nuova strategia per Rimini; una riforma che permette di sostituire con successo il modello espropriativo proposto, ma non approvato dalla legge Sullo nel 1963, che a Rimini fu però inizialmente applicato anche senza il sostegno della legge. Modello che gli attuali enormi valori immobiliari rendono, comunque, del tutto inutilizzabile ai giorni nostri.

La legge regionale 20.2000 ha sostituito il vecchio Piano Regolatore Generale (PRG) con uno strumento urbanistico tripartito, che arriva ad investire anche la fase dell'attuazione. Il precedente piano generale era immediatamente prescrittivo, ma mentre le previsioni private avevano una scadenza indefinita, le previsioni pubbliche andavano realizzate entro cinque anni mediante esproprio, operazione di fatto impossibile. Per risolvere queste contraddizioni, al piano generale si sostituisce oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC), con valore programmatico come il master plan dell'urbanistica razionalista, piano che ristabilisce il pari trattamento fra destinazioni private e pubbliche. Un piano di indirizzi del tutto privo di riferimenti catastali, condizionato però da parametri urbanistici e ambientali stabiliti a priori, che eviteranno ogni contrattazione al momento dell'attuazione; determinando, come i PSC già approvati mostrano, una formulazione grafica e normativa del piano del tutto nuova. Le sole previsioni prescrittive del PSC sono quelle relative alla salvaguardia dei valori storici, ambientali e paesaggistici dei provvedimenti sovraordinati nazionali, regionali e provinciali; che appunto sono definite "invarianti". Con la nuova legge la gestione dell'urbanistica riminese non dovrà più riutilizzare e confermare forzatamente le rilevanti previsioni private residue; e insieme potrà delocalizzare diritti edificatori esistenti o potenziali, permettendo così operazioni prima non realizzabili.

Il PSC può proporre, infatti, la demolizione volontaria di edilizia esistente di minor valore ubicata in zone ad elevata densità, che sarà possibile trasferire in zone a densità più bassa attraverso una realistica valorizzazione economica. L'operazione ha lo scopo di realizzare le dotazioni private e pubbliche mancanti che serviranno a

qualificare gli alberghi conservati nella zona troppo densa, che così si decongestiona; e insieme di realizzare nuove edificazioni con standard di qualità, nelle zone più porose predisposte per accoglierle. Gli interventi programmati dal PSC sono attuati con un secondo strumento, il Piano Operativo Comunale (POC), le cui previsioni però scadono se i relativi Piani Urbanistici Attuativi (PUA), non sono adottate entro 5 anni. Il POC è prescrittivo per le previsioni private confermate, aggiunte o trasferite – e per inciso mette in moto l'azione fiscale -, come per le previsioni pubbliche, che il Comune ottiene in compensazione gratuita applicando sistematicamente la Perequazione Urbanistica. Questa procedura non richiede, dunque, l'uso di nuovi espropri se non per acquisire aree o edifici per specifiche necessità urbanistiche; ma non genera contrattazioni caso per caso, perchè impegnata a rispettare parametri urbanistici e ambientali di qualità, stabiliti a priori dal PSC. Il nuovo modello di pianificazione a attuazione dovrebbe rendere più agevoli le operazioni già tentate senza successo in passato, per trasformare i tessuti turistici ad alta densità, qualificandoli e insieme per delocalizzare l'edilizia da demolire, considerata per i suoi valori produttivi piuttosto che immobiliari.

Affidate al POC le trasformazioni strategiche del tessuto urbano, il governo della città esistente da adeguare costantemente senza cambiamenti significativi, è affidato ad un terzo strumento urbanistico, il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE); il quale, oltre alla parte normativa valida per tutto il piano, rappresenta un completo apparato di gestione, con valenza prescrittiva simile a quella del previgente PRG. Le norme del RUE regolano gli interventi diretti relativi alle destinazioni private e pubbliche, ma accolgono anche i diritti acquisiti dei Piani Particolareggiati già approvati dal Consiglio Comunale, con la scadenza temporale residua che li riguarda. Nel caso specifico di Rimini il RUE avrà anche il compito di omogeneizzare per quanto è possibile la normativa ereditata dal previgente PRG; oltre naturalmente a disciplinare la normativa che nascerà per i nuovi PUA, scaturiti dai futuri POC.

La strumentazione tripartita stabilisce, dunque, con il PSC la strategia generale del piano, affidando al POC le trasformazioni di maggiore portata e al RUE la gestione ordinaria della città esistente. Cancellando le contraddizioni della vecchia legge, garantendo la cessione gratuita di tutte le aree per la città pubblica, impegnando la attuazione degli interventi con scadenza quinquennale e rendendo possibili nuovi meccanismi operativi per le trasformazioni complesse e nel caso specifico di Rimini dei tessuti turistici congestionati da qualificare.

2. LO SCENARIO

2.1. IL QUADRO PROGRAMMATICO

2.1.1. Gli strumenti programmatici di riferimento: il Piano Territoriale Regionale e il PTCP della Provincia di Rimini

PTR e GIZC

La Regione dispone di un Piano Territoriale Regionale elaborato alla metà degli anni ottanta, in uno scenario socio-economico ormai alquanto distante da quello odierno. Negli anni successivi più volte è stato annunciato ed avviato un percorso di aggiornamento del PTR, ma al momento senza esiti.

Il Documento preliminare per l'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato dal Consiglio Regionale in chiusura della scorsa legislatura, non ha al momento avuto alcun esito e rappresenta quindi l'espressione più recente degli orientamenti della Regione. Pur occupandosi di un livello di programmazione territoriale non direttamente traducibile alla scala della pianificazione urbanistica comunale, esso evidenziava una serie di problematiche ed esprimeva una serie di obiettivi con i quali confrontarsi anche a questa più specifica scala di pianificazione. Sulla base delle parole d'ordine "*efficienza, qualità, coesione*" venivano individuate delle strategie le cui ricadute possono ritrovarsi anche nelle politiche locali riferite allo sviluppo urbano e alla pianificazione urbanistica:

- l'assunzione dell'obiettivo dello sviluppo sostenibile (ambientale, economico, sociale, istituzionale) come guida dell'azione di governo
- il contrasto alla dispersione insediativa, fenomeno che "*oltre a determinare costi crescenti sull'ambiente e sulla gestione dei servizi, produce effetti rilevanti di disgregazione che alimentano l'individualismo, l'insicurezza, l'emarginazione di vasti strati della popolazione*";
- l'orientamento strategico verso un sistema urbano policentrico organizzato su centri di diversa dimensione, ma tendenzialmente compatti al loro interno e separati da ampie aree e trame verdi (salvaguardia dello spazio rurale, e sviluppo delle reti ecologiche).

In attesa del completamento della discussione sul nuovo PTR, l'atti di programmazione regionale più pregnante per il territorio riminese è costituito dalla Linee-guida per la Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) approvate nel 2005.

Il documento nasce dalla consapevolezza della particolare complessità e fragilità della fascia costiera, intesa in senso ampio, nella quale sommano particolari criticità dei fenomeni naturali (innalzamento del livello del mare, fragilità delle risorse idriche sotterranee, ingressione salina), pesante impatto del sistema insediativo, particolari ecosistemi di alto valore naturalistico (le valli, le zone umide...), specifiche criticità e problematiche di tenuta dei settori economici (il turismo in particolare ma anche specifici distretti produttivi agricoli e forti presenze industriali).

Le Linee-Guida si propongono di privilegiare e promuovere un approccio integrato "*per*

indirizzare in modo armonico lo sviluppo delle attività che insistono sulla costa ed influenzare positivamente l'insieme dei fattori che dall'entroterra e dal mare premono su questo territorio in delicato equilibrio, con l'obiettivo di spostare il baricentro degli interventi su politiche proattive, capaci di prevedere, collegare, ed affrontare in modo coordinato fenomeni di qualità ed intensità...".

L'integrazione richiesta delle politiche e delle azioni settoriali riguarda tutti i settori con tutti gli altri. Ma il turismo viene riconosciuto come il settore economico più importante e nello stesso tempo più impattante e anche più vulnerabile, nelle sue prospettive, rispetto all'emergere di nuove criticità ambientali.

La "attenzione alla integrazione fra struttura turistica e residenze permanenti e fra insediamenti in generale e presenze naturali ancora consistenti, suggerisce un preciso indirizzo per il futuro assetto territoriale: quello di opporsi con ogni mezzo alla realizzazione della città lineare costiera fra Milano Marittima e il delta del Po; nella zona, cioè, dove esistono ancora ampi intervalli fra gli insediamenti, caratterizzati sempre da presenze naturali di vegetazione, dune ed acque. Mentre fra Milano Marittima e la costa marchigiana, l'esistenza della città lineare ormai consolidata, suggerisce di integrare il sistema insediato con le presenze naturali retrostanti; come del resto già indicavano le proposte urbanistiche innovative negli anni Sessanta, che parlavano di una "alternativa turistica alle spiagge". D'altra parte, nel perseguire entrambi questi processi di integrazione, sarà necessario farsi carico di un indirizzo alternativo, da scegliere fra il turismo basato sul consolidamento e la qualificazione del sistema ricettivo imprenditoriale (alberghi, campeggi ed altre attività) da portare sempre più verso una generalizzata certificazione di qualità piuttosto che sullo sviluppo ulteriore del sistema di alloggi privati. Alla preferenza per la ricettività collettiva non è indifferente l'integrazione con il sistema ecologico, per la maggiore facilità di affrontare, in questo caso, i carichi inquinanti, i consumi energetici ed idrici; ed in una certa misura anche i problemi della mobilità.

Da tutte queste considerazioni scaturisce, quindi, un preciso indirizzo urbanistico per la riqualificazione edilizia ed urbanistica degli insediamenti di ricettività collettiva. Puntando su una migliore offerta degli edifici – dagli impianti igienici alle attrezzature comuni – e su una più ricca prestazione delle aziende – parcheggi, giardini, piscine; ma più in generale su una qualificazione territoriale degli insediamenti turistici intesi come sistema. Approfittando della legge regionale per la riqualificazione urbana ed anche di appositi sostegni finanziari, per la modernizzazione e lo sviluppo del settore produttivo più importante della costa.

Di grande importanza strategica fra le politiche da integrare che coinvolgono il territorio e l'ambiente è la gestione delle risorse idriche, di cui la società contemporanea sembra essersi accorta solo recentemente a scala planetaria. La questione è di grande rilievo anche nelle zone costiere delle regioni, sommandosi localmente alla problematica della subsidenza, generata anche dagli emungimenti dei fluidi dal sottosuolo, che vanno drasticamente ridotti. La razionalizzazione e la riqualificazione del sistema dei depuratori e delle reti fognarie, rappresentano in proposito l'indicazione più scontata. A questa si è aggiunta la necessità di commisurare il sistema fognario con gli eventi meteorici di grande intensità, ormai frequenti per la trasformazione climatica in atto; moltiplicando i metodi di raccolta e sfioramento, per ridurre i grandi volumi d'acqua scaricati durante gli eventi particolari nei recettori esistenti con esiti frequentemente devastanti.

Vanno accentuate le politiche di risparmio idrico, moltiplicando l'utilizzo di acque non potabili per gli usi industriali e civili, ma specialmente affrontando – in tutto il territorio nazionale – il problema delle colture agricole idroesigenti, che spesso coincidono con quelle sostenute artificialmente dalle politiche comunitarie. Ed infine, quale intervento tradizionalmente urbanistico, riguarda indirettamente le risorse idriche: il tema della permeabilità dei suoli già urbanizzati e da urbanizzare; specialmente nelle aree dove è maggiore la vulnerabilità degli acquiferi.

Lo scenario è quello di un'area che non può non essere "amica dell'ambiente" e quindi orientata a rinaturarsi in ogni porzione ove ciò sia possibile, a adottare strategie per una mobilità ed un approvvigionamento energetico a basso impatto ambientale, a promuovere la valorizzazione delle produzioni tipiche (a partire dalle agroalimentari), a connettersi fortemente al territorio appenninico ed alle sue attività termali, a cogliere la sfida di una diffusa certificazione di qualità, anche ambientale, delle attività che ne caratterizzano l'aspetto insediativo."

Le Linee GIZC si sviluppano in 10 schede che sono state assunte a riferimento per l'elaborazione del preliminare di PSC di Rimini: 1) Sistema fisico costiero, fattori di rischio e strategia di difesa; 2) Carichi inquinanti, gestione risorse idriche; 3) Portualità, rifiuti da natanti, rischia trasporto marittimo; 4) Valorizzazione degli habitat, della biodiversità e del paesaggio; 5) Turismo; 6) Pesca e acquicoltura; 7) Agricoltura; 8) Risorse energetiche; 9) Sistema insediativo e infrastrutturale; 10) Formazione e comunicazione.

Va aggiunto che il Comune di Rimini ha già avviato specifici strumenti settoriali per dare concretezza alla Linee GIZC (basti citare il Piano d'azione per la sostenibilità urbana, il progetto BELIEF, le misure di incentivazione della bio-edilizia), ed ha messo in cantiere, attraverso uno studio di fattibilità già concluso, la costituzione di una vera e propria "Agenzia locale per l'energia e la sostenibilità", da costruire insieme agli altri comuni costieri, quale strumento rivolto sia alla stessa Pubblico Amministrazione che ai soggetti privati, per individuare soluzioni sostenibili rispetto a specifiche esigenze energetiche e per sostenere lo sviluppo di un'economia locale indirizzata alla sostenibilità energetica.

PTCP

In attesa di un aggiornato quadro di riferimento programmatico nel nuovo PTR della Regione, la formazione dei nuovi strumenti urbanistici del Comune trova i propri riferimenti pianificatori nel quadro interpretativo di questa fase dello sviluppo territoriale e urbano e nell'insieme di politiche e opzioni strategiche costituito dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini, recentemente rielaborato.

La rielaborazione e aggiornamento del PTCP condotta fra il 2005 e il 2007 si è collocata in una fase in cui l'intero territorio provinciale presentava ancora dinamiche fortemente accelerate che hanno visto il territorio riminese a lungo ai vertici regionali per tassi di crescita: della popolazione, dei posti di lavoro, degli insediamenti, del consumo di suolo.

Nel giudizio del PTCP, a questi indicatori di indubbio dinamismo si affiancano segnali di debolezza, individuati:

- nel declino della domanda turistica tradizionale,

- nel peso eccessivo del settore delle costruzioni e nell'estrema frammentazione delle imprese di quasi tutti i settori,
- nel deterioramento delle risorse paesaggistiche,
- nei ritardi nell'attuazione dei progetti da tempo definiti di potenziamento delle maggiori infrastrutture per la mobilità,
- nell'invecchiamento e mancato adeguamento dei tessuti urbani e del patrimonio edilizio,
- più in generale nella difficile sostenibilità ambientale del ritmo e delle forme di crescita fin qui percorse.

Il PTCP individua come obiettivi strategici per uno sviluppo sostenibile del territorio l'innovazione del sistema turistico e, insieme, della città turistica, la valorizzazione della caratteristica di multisettorialità integrata dell'economia riminese, lo sviluppo dell'economia degli "altri servizi" (diversi dal turismo e dal commercio), quali la logistica, i servizi alle imprese, le attività finanziarie, l'investimento sulla qualificazione delle risorse umane e imprenditoriali.

Con riguardo all'innovazione del sistema turistico, il PTCP riconosce i passi avanti compiuti (parziale de-stagionalizzazione, parziale ammodernamento delle strutture ricettive, crescita di segmenti differenziati di offerta in relazione alle fiere, ai congressi, ai divertimenti tematici, all'enogastronomia, allo sport, agli eventi, ecc.). Ma molto resta da fare:

".....come nessun altro settore economico, il turismo trae alimento dalla qualità e vivibilità del territorio di riferimento. Presupposto del successo del sistema turistico provinciale è, sempre più, l'azione convergente, pubblica e privata, che a tutte le scale territoriali deve essere attivata in direzione del recupero di qualità ambientale generale, della riqualificazione della città e del territorio, della salvaguardia e valorizzazione del paesaggio, del recupero di una mobilità efficiente e sostenibile a scala sia territoriale che urbana.

Il PTCP 2007 interviene attivamente a sostegno dell'innovazione turistica, nell'ambito delle proprie competenze e possibilità, in modo multisettoriale integrato:

- *favorendo la qualificazione e diversificazione dell'offerta di servizi ricettivi anche con formule e dimensioni non tradizionali, combinando nuova ricettività e servizi turistici con il recupero e la valorizzazione delle parti della costa vocate ad essere zone "di riqualificazione dell'immagine turistica";*
- *valorizzando il contributo del commercio alla rivitalizzazione e riqualificazione dei centri storici che possono offrire anche ai turisti, oltre che ai residenti, una ulteriore opportunità di svago ed intrattenimento in un ambiente ricco di storia e tradizioni, culturali, gastronomiche, artigianali e commerciali;*
- *rimarcando il valore strategico di alcune grandi infrastrutture, qualificate ora, ai sensi di legge, come Poli funzionali che costituiscono l'armatura portante del distretto turistico: strutture ormai consolidate come la Fiera, i parchi tematici, il Porto di Rimini, insieme a strutture in forte crescita, come i centri congressi o l'Autodromo di Santamonica*;
- *ed infine, apparentemente su tutt'altro versante, il PTCP 2007 sostiene l'innovazione turistica difendendo il territorio collinare e l'azienda agricola di*

qualità, che si dedica alla coltivazione senza rinunciare alla qualità e origine del prodotto, offrendo servizi multifunzionali agli ospiti turisti; difendere questa agricoltura dalle attese speculative che assediano il territorio rurale significa valorizzare il lavoro delle nostre aziende, arricchire l'offerta turistica, tutelare il paesaggio impedendo ulteriore dispersione insediativa e valorizzando i caratteri paesaggistici ancora ben presenti”.

Soprattutto, secondo il PTCP, resta in gran parte da compiere il rinnovamento e qualificazione del sistema urbano costiero, che rappresenta il supporto fisico dell'economia turistica.

“Il territorio provinciale è sede di un sistema insediativo molto esteso, esito di un processo espansivo impetuoso che si protrae dal secondo dopoguerra ad oggi in modo ininterrotto.

Con l'ottica della sostenibilità dello sviluppo, si può ritenere che l'espansione del sistema insediativo nel territorio provinciale abbia raggiunto una soglia di forte criticità rispetto alla consistenza e alla struttura del territorio stesso; e che l'arresto dell'ulteriore consumo di territorio per l'espansione insediativa emerga ormai come necessario obiettivo di fondo di una nuova stagione di pianificazione del territorio provinciale.

Si tratta di un'opzione inedita per la prassi urbanistica locale, che naturalmente non esclude di per sé ulteriori possibilità di evoluzione e sviluppo delle strutture insediative, ma che riporta queste possibilità alle operazioni di trasformazione della città esistente, piuttosto che alla sua ulteriore dilatazione territoriale.

La riqualificazione urbana e territoriale rappresenta il nuovo asse strategico del sistema della pianificazione, da svilupparsi in un rapporto di stretta complementarità con quello dell'arresto della crescita senza limiti della città.

La struttura urbana costiera, in particolare, manifesta notevoli esigenze sotto questo profilo. Esigenze che nascono in gran parte all'interno dei tessuti urbani realizzati nella prima fase dell'impetuosa espansione urbana postbellica, e che si profilano spesso come altrettante opportunità di nuovo sviluppo delle strutture urbane entro i confini territoriali già raggiunti. Ad esempio, in relazione alle possibilità di riconversione e riuso di strutture dismesse e alle prospettive di rigenerazione di interi brani di tessuto urbano promosse dagli interventi di potenziamento e qualificazione del sistema dell'accessibilità e della mobilità urbana.

Il sistema insediativo sempre più esteso ma anche frammentato e disperso, è fenomeno che ha prodotto una crescente dequalificazione del paesaggio, modificandone in modo diffuso vari connotati tradizionali.

In anni recenti, anche la campagna ha assunto il carattere di grande contenitore di funzioni residenziali (e di altra natura) diffuse; una nebulosa di insediamenti sparsi (da riuso del patrimonio edilizio esistente, ma non solo) ormai del tutto estranei alla funzione agricola, alla quale questa forma insediativa è invece storicamente correlata.

Secondo la Regione (Documento Preliminare per la revisione del PTR - delibera G.R n. 360/2005), “l'indicazione di un sistema urbano policentrico, organizzato su centri di diversa dimensione ma tendenzialmente compatti e separati da ampie aree e trame verdi, appare il modello di riferimento su cui è stato raggiunto un ampio consenso a livello internazionale ma che nella pratica non si è realizzato pienamente”.

Il fenomeno che ha agito in contrasto con tale obiettivo è appunto quello della dispersione insediativa, “un modello di vita ad alto costo, sia per il pubblico che per il privato, un costo che viene implicitamente accettato da società ricche a fronte dell’ottenimento di una maggiore libertà di scelta individuale. Vi sono tuttavia alcuni costi sociali ed ambientali che non vengono presi in sufficiente considerazione: le esternalità negative delle emissioni e della congestione, i maggiori consumi di suolo pro-capite, l’inquinamento acustico ed estetico delle auto in città, l’irreversibilità di un modello di vita basato sull’auto privata, i crescenti costi di investimento e gestione delle reti tecnologiche e dei servizi.”

La “città compatta” è la forma insediativa verso la quale orientare le politiche urbane e territoriali, pur con la dovuta attenzione alle specificità dei diversi territori, trovando “il principio guida nella interpretazione delle identità dei luoghi, nel riuso del capitale fisico e sociale dei luoghi, nella reinterpretazione del patrimonio locale di risorse naturali e culturali. La molteplicità delle reti di relazione e di interdipendenza che si instaurano nella società moderna non necessariamente devono tramutarsi in dispersione insediativa e casualità localizzativa, se per la società intera diviene prioritario un uso sostenibile delle risorse territoriali: il principio dell’uso efficiente delle risorse deve far premio sul principio della libertà insediativa.”

Sul versante della conservazione, e recupero ove occorra, di equilibri ambientali sostenibili l’attenzione del PTCP, in piena coerenza con le Linee-guida GIZC, si concentra in particolare sulle problematiche di difesa del litorale e degli altri ambiti soggetti a rischi idraulici e idrogeologici, sulla difesa delle risorse idriche sotterranee attraverso la tutela delle zone vulnerabili ove avvengono i meccanismi di ricarica delle falde, aspetti questi che saranno attentamente considerati nella Valutazione di sostenibilità del piano (Valsat); a questo proposito il PSC dovrà assumere come riferimento normativo necessario il Piano regionale per la Tutela delle Acque (PTA) ancorché esso non sia ancora stato recepito nel PTCP.

Il PTCP pone inoltre un forte accento sulla progressiva costruzione della rete ecologica provinciale e locale, sull’assunzione piena del paesaggio, o meglio dei differenti “paesaggi identitari” come una risorsa culturale, ambientale e direttamente economica per l’economia turistica, aspetti questi che vengono ripresi nel successivo punto 3.3.

2.1.2. Le linee – guida per il PSC approvate dal Consiglio comunale nel 2007

Il Comune di Rimini ha avviato il percorso di costruzione dei nuovi strumenti urbanistici nel 2007 con l’approvazione da parte del Consiglio Comunale di un documento di “Linee-Guida” per il PSC, che ha costituito un riferimento costante nell’elaborazione della proposta di Piano in quanto esprime già in nuce significativi elementi della strategia da perseguire.

Nel definire significativamente “*il territorio la radice del futuro*”, le Linee-Guida richiamano il Programma di Mandato 2006-2011, per postulare “*una stagione incentrata sulla sostenibilità come cardine dello sviluppo possibile, sulla tutela e sul non consumo del territorio, sulla riqualificazione della città costruita e- più in generale- su una consistente, continua, ininterrotta immissione di qualità piuttosto che quantità nel sistema territoriale riminese*”

Nelle linee programmatiche di mandato 2006-2011, tra i principi "originari, veri e condivisi" dell'Unione è citato "lo sviluppo sostenibile quale finalità strategica e criterio di valutazione nella definizione delle azioni di governo. E in questo contesto la tutela del territorio 'valore e risorsa non infinita' attraverso una programmazione certa e di lunga prospettiva che assuma come concetto cardine quello di limite". Da questo scaturisce l'indicazione tra i fattori dello sviluppo "la tutela del territorio e dell'ambiente declinato rigorosamente sul versante della sostenibilità dello sviluppo: vale a dire una nuova pianificazione partecipata e condivisa, capace di contrastare la rendita fondiaria, in grado di promuovere la qualità urbana e qualificare la città nelle sue funzioni di socializzazione e servizio e quale luogo primario della residenza, del lavoro e dello svago e che valorizzi il territorio nell'incontro fra le energie del futuro e la memoria e i 'giacimenti' dei luoghi, l'assunzione della viabilità e dell'accessibilità alla città quale pregiudiziale di ogni programmazione urbanistica".

Tutto ciò va rivolto concretamente alla risoluzione di quelle che sono le questioni prioritarie, strettamente legate alla crescita della città e all'incremento della qualità e condizione di vita complessiva:

- 1) Il sistema della mobilità, della viabilità, della sosta, della mobilità ambientalmente rispettosa e alternativa al traffico privato,*
- 2) I servizi all'infanzia e alla terza e quarta età,*
- 3) La dotazione infrastrutturale diffusa che tenda a uno sviluppo omogeneo e equilibrato del tessuto sociale, economico, culturale, sportivo,*
- 4) La tutela e la valorizzazione del centro storico, dei borghi, dei ghetti storici, del paesaggio rurale e agricolo nella prospettiva di evitare il consumo di ulteriore suolo agricolo,*
- 5) Il risanamento ambientale, la riqualificazione e l'implementazione delle aree verdi sul territorio comunale, con nuove dotazioni e parchi pubblici,*
- 6) La riqualificazione e il sostegno del ricco tessuto produttivo e imprenditoriale, anche attraverso la destinazione di nuove aree produttive, a centri di ricerca e servizi per le imprese.*

In senso generale, la tutela e l'utilizzo del territorio riminese va ancora più tesa nella direzione di garantire un forte sistema di coesione sociale e identitario, 'conditio sine qua non' per affrontare quelle che sono le difficili sfide che - nell'arco del prossimo decennio - si presenteranno innanzi alla comunità locale. Sfide che in definitiva sono straordinarie opportunità di crescita.

Nelle Linnee-Guida si esprime la consapevolezza della dimensione territoriale ampia e della politica territoriale ampia in cui si inserisce la nuova pianificazione comunale:

"Farsi carico del piano urbanistico di Rimini vuol dire non pensare solo a Rimini ma alle strategie territoriali dell'ambito di riferimento che investe certamente tutta la provincia e non solo.

Governare Rimini è anche governare (indirettamente) la complessità del territorio che ad essa fa riferimento: un sistema complesso e articolato di funzioni diverse che devono trovare, ad un tempo, compatibilità e sinergie.

Questo fa sì che il piano urbanistico della città debba essere in armonia con le previsioni territoriali degli enti sovraordinati e ne debba costituire la traduzione

operativa. Se infatti il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) costituisce la cornice di riferimento quanto ad indirizzi di sviluppo socio-economico, è parallelamente vero che il motore dell'attuazione di quelle previsioni resta il comune capoluogo che (a fronte delle mere "previsioni") ha la funzione trainante di "porre in essere" le previsioni stesse. Ed in ciò di farsi carico anche di quelle "dotazioni territoriali" riferibili all'intero ambito provinciale, ma insediabili (pressoché solo) sul territorio del comune capoluogo.

Il sistema delle compatibilità e delle sinergie va dunque affermato in primo luogo nel PTCP, tradotto nello strumento urbanistico del comune di Rimini e poi da questi attuato (attraverso anche lo strumento della programmazione).

Come tutti i territori costieri Rimini è anche un'entità ecologica fragile (fragile nell'ecosistema ambientale, idrogeologico, paesaggistico), già oggetto di un fenomeno di antropizzazione estremamente rapido avvenuto in un primo periodo in modo poco pianificato.

Se ciò da un lato è un pregio, perché attesta della vivacità e dell'appetibilità delle risorse territoriali, dall'altro è un elemento di preoccupazione perché occorre evitare che tale risorsa non solo si esaurisca, ma deperisca.

Questo è uno dei motivi per cui, nel nuovo strumento urbanistico, occorrerà pensare prima di tutto al riuso (al corretto riuso) dell'esistente, mettendo a punto normative di recupero per il diffuso e interventi sistematici per particolari situazioni.

Il tema del riuso e della trasformazione dell'esistente si pone anche in materia di turismo (risorsa primaria di questa realtà) ove occorrerà ripensare ad una politica di intervento tesa a ridurre il carico antropico incrementando la qualità del prodotto, consentendo anche delocalizzazioni di strutture esistenti o favorendo accorpamenti aziendali di strutture anche non necessariamente fisicamente contigue tutto ciò se da tali azioni non si consegua l'incremento del carico urbanistico delle aree coinvolte. In materia di turismo balneare la concentrazione delle azioni su di un territorio assai limitato e già molto edificato fa ben comprendere quale sia il delicato "compromesso" (ma sarebbe più interessante parlare di "ottimizzazione") tra fattori insediativi e qualità dell'insediamento" che occorre perseguire.

2.2. IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

2.2.1. Scenario demografico

I recenti studi demografici effettuati in occasione del Piano della rete fognaria del Comune di Rimini (2003) costituiscono il riferimento utile in termini generali e sul piano metodologico, per valutare le possibili dinamiche della popolazione. Si è tuttavia messo in evidenza (si veda nel Quadro Conoscitivo) che le proiezioni della dinamica della popolazione residente effettuate in quella occasione, a cinque anni di distanza hanno già rivelato una sottostima della crescita (la proiezione infatti stimava al 2025 142.500 abitanti, cifra che rischia di essere già superata nel giro dei prossimi due o tre anni). Questo si spiega in buona parte considerando che, così come è avvenuto anche a livello nazionale, il fenomeno migratorio dall'estero è esploso a partire proprio dai primi anni duemila, in parte dovuto a regolarizzazioni e a forme varie di condono, in

parte a un oggettivo incremento del fenomeno, che tuttavia difficilmente potrebbe protrarsi agli stessi ritmi per tutto il prossimo quindicennio.

Il fenomeno migratorio si configura tutt'oggi come la variabile che inciderà più profondamente negli scenari demografici futuri sia del paese sia delle realtà locali ma, allo stesso tempo, non potrà che rivelarsi dipendente da una molteplicità di fattori in gran parte non prevedibili. Oltre all'evoluzione delle politiche nazionali per la gestione del fenomeno sul piano normativo, inciderà anche la dinamicità del sistema economico locale, in grado o meno di assorbire nuova forza lavoro: se infatti i dati degli ultimi anni a Rimini descrivono una buona situazione occupazionale, d'altra parte la recentissima crisi economica sta influenzando in maniera consistente sui nuovi flussi ridimensionando la migrazione verso i paesi maggiormente sviluppati.

L'oggettiva incertezza sull'evoluzione demografica si compensa tuttavia con alcune componenti strutturali di un territorio come il riminese che incidono in maniera decisiva sul dimensionamento da prospettare per il PSC e in grado di ridurre ampiamente i margini di flessibilità: gli alti livelli di urbanizzazione raggiunti ormai dal territorio, gli aspetti geografici e morfologici, il livello di saturazione antropica, etc. Ne deriva la necessità di formulare uno scenario demografico non soltanto tendenziale ma anche di sostenibilità ambientale e territoriale. In altre parole il territorio riminese dovrà fare i conti, nei prossimi anni, sia con le sfide imposte dalle trasformazioni economiche e sociali, sia con i limiti fisici della possibilità di crescita: non a caso il PTCP ha assunto l'arresto del consumo di suolo come un obiettivo fondamentale a cui i PSC devono attenersi e ha assunto l'estensione del territorio urbanizzabile previsto dai PRG vigenti come limite quantitativo anche per i nuovi piani.

All'interno del già citato studio demografico è riportato, oltre ad uno scenario di crescita 'tendenziale' al 2025, anche uno scenario "a saturazione di PRG", ossia una valutazione della 'capienza demografica' del PRG, indipendente dalle dinamiche di trasformazione sociale, ma che si verificherebbe qualora fossero attuate tutte le aree di espansione sia residenziali che destinate ad attrezzature turistiche, inserite in piano al 2003.

A saturazione delle possibilità edificatorie offerte dal PRG, secondo lo studio citato, il Comune di Rimini sarebbe in grado di ospitare una popolazione fino a un tetto di circa 150.000 residenti, mentre la ricettività turistica potrebbe crescere fino a 83.000 posti letto.

Questi valori sono sostanzialmente confermabili sulla base dello stato di attuazione del PRG ad oggi quale è esposto nel Quadro Conoscitivo. Oggi infatti risultano ancora da approvare e da attuare comparti del PRG a prevalente destinazione residenziale per circa 440.000 mq di Su, che, se interamente dedicati alla residenza darebbero luogo a circa 4.900 alloggi¹. Se si considera che l'attuale popolazione di 140.137 persone occupa 60.492 alloggi, per una dimensione media della famiglia di 2,31 membri, la

¹ Si assume in prima approssimazione una dimensione media dell'alloggio pari a 90 mq. di Su - come definita nel PRG vigente - che corrisponde grossomodo alla dimensione media degli alloggi occupati secondi il censimento ISTAT 2001 e risulta anche pari alla dimensione dell'alloggio medio nei PEEP.

realizzazione di altri 4.900 alloggi, a dimensione media familiare invariata, consentirebbe di ospitare altre 11.300 persone, per un totale di 151.400 abitanti.

Questo valore va inteso in termini orientativi perché può variare per una serie di altri fattori scarsamente ponderabili: da un lato, se si ipotizza un ulteriore calo della dimensione media delle famiglie, anche modesto, a 2,2 membri, a completamento del piano si avrebbero meno di 144.000 abitanti (65.392 alloggi x 2,2). Dall'altro questo numero potrebbe risalire grazie ad altri fenomeni: una certa erosione dello stock di seconde case con conversione a prime case, come è avvenuto in qualche misura negli ultimi anni, la realizzazione di più unità immobiliari abitative nel patrimonio edilizio esistente, ecc..

L'orientamento al non ulteriore consumo di suolo, ferma restando la possibilità di riformulare ampiamente entità e localizzazione delle previsioni pregresse, induce ad assumere nel PSC questo scenario di circa 150.000 abitanti, come una ragionevole soglia massima entro cui dovrebbe essere contenuta la crescita demografica di Rimini per i prossimi quindici anni.

Sulla base di queste ipotesi, e apportando una serie di correttivi numerici in grado di tener conto delle informazioni aggiornate ad oggi nel corso degli studi per la stesura del QC, è possibile dunque pervenire a descrivere uno scenario ragionato del 'carico urbanistico' massimo atteso alla data di riferimento, ossia al 2025, uno scenario di riferimento utile sia ai fini del dimensionamento delle previsioni edificatorie, ma soprattutto ai fini della valutazione del fabbisogno di servizi e di attrezzature collettive che a quel 'carico urbanistico' conseguono.

Nella tabella che segue sono riportate sia le quantità che compongono il carico urbanistico complessivo che la città di Rimini sopporta oggi, durante l'anno e nella stagione estiva, sia le ipotesi che vengono assunte di evoluzione di tale quadro al 2025. Per quanto riguarda la situazione ad oggi (2008), al netto della stagione estiva la popolazione è costituita da circa 140.000 abitanti, a cui va aggiunto, con riferimento a determinate esigenze di servizio, il saldo fra i pendolari che entrano quotidianamente nel comune per lavoro o per studio e coloro che quotidianamente escono: tale saldo, è stimato in circa 5.500 persone. Si ha pertanto un carico urbanistico ordinario pari a circa 145.500 persone.

Nella stagione estiva si aggiunge:

- le presenze nelle strutture ricettive (a questo proposito viene assunta la cifra di 60.000, che non corrisponde alla punta massima di ferragosto, rapportabile alla saturazione dei circa 72.000 posti letto, ma più ragionevolmente a un valore di presenze che viene costantemente raggiunto per oltre due mesi della stagione estiva);
- le presenze medie stimate nelle seconde case sempre con riferimento a due mesi estivi;
- le presenze aggiuntive di lavoratori stagionale (da studio Cescot).

Il totale del carico estivo risulta quindi di oltre 255.000 unità.

Per quanto riguarda la proiezione al 2025, la popolazione di circa 150.000 residenti stimata a saturazione del PRG viene assunta come orizzonte massimo entro cui impostare le scelte del PSC. Si tratta in definitiva di ipotizzare per i prossimi quindici anni una crescita massima di 10.000 abitanti, pari a circa il + 7%.

Il saldo dei pendolari viene arrotondato in aumento di circa il 10%, portandolo a 6.000 unità. Si assume dunque 156.000 come tetto del carico urbanistico complessivo invernale (popolazione residente più quella pendolare).

Per quanto riguarda la popolazione presente nella stagione estiva, si prospetta una possibilità di incremento delle presenze nelle strutture ricettive, a fronte di un possibile incremento dei posti letto.

Carico urbanistico²	2008	2025
Residenti	140.000	150.000
Pendolari (saldo tra entrate e uscita)	5.500	6.000
Turisti in strutture ricettive	60.000	70.000
Turisti in seconde case	20.000	20.000
Lavoratori stagionali	30.000	30.000
TOTALE	255.500	276.000

Si ritiene invece di mantenere costante il numero di presenze nelle seconde case, approssimandolo a 20.000, in quanto anche un aumento al 2025 in termini numerici, peraltro poco probabile visto il decennale trend di calo numerico di case non occupate a Rimini, dovrebbe essere compensato dall'abbassamento del numero medio di componenti familiari.

Parimenti si mantiene prudentemente invariata la stima dei lavoratori stagionali, anche se ci si dovrebbe aspettare una qualche riduzione a favore di lavoratori annuali (residenti o pendolari) in relazione all'ulteriore destagionalizzazione del turismo.

Riassumendo, si può assumere come soglia massima della popolazione presente nella stagione estiva nello scenario al 2025, un valore complessivo di 276.000 unità.

² I valori riferiti al 2008, volutamente arrotondati, derivano da diverse fonti (anagrafe, ISTAT, Cescot.) meglio illustrate nel Cap. A del Quadro Conoscitivo. I valori al 2025 sono stime orientative.

2.2.2. Dinamiche dell'economia

Lo scenario

L'economia riminese è da oltre mezzo secolo fortemente specializzata nei settori del terziario turistico. Di conseguenza l'imprenditoria locale si è abituata a dialogare con segmenti di domanda assai variegati e si è aperta a sistemi di relazione sempre più ampi, ricomprendendo ormai, oltre alla "vecchia Europa", anche l'altra sponda dell'Adriatico, tutto l'est e numerosi paesi extraeuropei.

Queste proiezioni internazionali non sono solo di tipo turistico, ma hanno investito largamente i più diversi settori economici, specie quelli più specializzati il cui decollo è stato spesso frutto dell'articolarsi delle filiere turistiche attorno ai prodotti, alle tecnologie, ai macchinari necessari per attivarne l'innovazione e la diversificazione dal modello originario balneare all'ampio ventaglio dei nuovi turismi.

L'economia locale, entrando in una dimensione globale, ha dovuto allargare i riferimenti anche per il mercato del lavoro, i collegamenti fra imprese, i sistemi promozionali e relazionali di tipo economico-finanziario. La città di Rimini, intessendo relazioni sempre più ampie e diversificate, ha visto progredire nel tempo la sua funzione rispetto ai vicini territori della riviera adriatica e della Romagna.

La possibilità di conferire ulteriore ampiezza ai sistemi di relazione e lo stesso ruolo ordinatore della città si trovano però ad una stretta. Il passaggio difficile della crisi sta mettendo alla prova talune caratteristiche dell'economia locale. In specifico c'è da interrogarsi se possa reggere, in prospettiva, la microimpresa diffusa e quanto possano pesare sulla tenuta del turismo aspetti ormai obsoleti di una parte dell'offerta locale, quali l'invecchiamento strutturale, l'estrema densità territoriale e i fenomeni di depauperamento gestionale del sistema alberghiero connessi alle affittanze di brevissimo respiro.

Esauritasi la generazione dei pionieri e delle gestioni familiari, il turismo ha avuto bisogno di apporti lavorativi, a volte anche gestionali, dall'esterno. Emergono fenomeni di scollamento: corporativismo, frammentazione imprenditoriale e sociale, rifiuto della diversità, prevalenza degli interessi particolari a scapito degli interessi collettivi del territorio. Le imprese, anziché avvalersi di apporti lavorativi sempre più qualificati, sono portate a privilegiare l'abbattimento del costo del lavoro e forme lasche, spesso precarie, di collaborazione; per affrontare le attuali difficoltà, potrebbero essere portate a privilegiare fattori competitivi non sostenibili nel tempo, scaricando sul territorio ulteriori problemi sociali e ambientali, proprio in una fase in cui la qualità del paesaggio e la coesione sociale tenderanno a diventare fattori competitivi ancora più cruciali che in passato.

C'è dunque il rischio che si esca dalla fase recessiva dell'economica globale con i sintomi di una incipiente crisi di sistema per la piccola impresa locale e ciò impone un ripensamento strategico che riguarda Rimini e tutta la Romagna, riconoscendo i punti di forza di questo territorio, ma sapendone anche interpretare i punti di debolezza.

Di qui l'esigenza di impostare il PSC avendo come riferimento i complessi sistemi di relazione del territorio riminese, esaminando in particolare il rapporto di Rimini con la dorsale adriatica, l'asse della via Emilia, l'entroterra romagnolo.

Lo stato di fatto emerso dal Quadro conoscitivo

I dati e le tendenze illustrati nel Quadro conoscitivo mettono in luce lo straordinario dinamismo delle imprese e la pronta capacità di adattamento del sistema locale nel far fronte ai molteplici fattori di crisi prodotti sia da eventi di portata globale sia da situazioni locali. Allo stesso tempo i dati evidenziano il permanere di elementi di fragilità nel sistema economico e di vincoli strutturali difficili da rimuovere, specie nel comparto turistico e alberghiero.

Questo stato di fatto è frutto di una lunga storia economica, specie degli ultimi venti anni, fondamentali per collocare con i piedi per terra l'obiettivo del riposizionamento dell'economia locale sul terreno dell'innovazione e della qualità.

La reazione in Romagna alla crisi del turismo dei primi anni '90 ha innescato sia una selezione che ha visto la fuoriuscita dal mercato delle imprese meno attrezzate (nel commercio e nel turismo), sia una sequela di interventi di riqualificazione delle strutture ricettive che, pur numerosi, si sono rivelati troppo spesso di limitata entità. E' cambiata la classificazione degli alberghi, progressivamente progrediti dalle categorie inferiori verso quelle più elevate, ma restano ben evidenti i limiti strutturali di un sistema ricettivo nato sovente con le caratteristiche della pensione familiare.

A fronte della accresciuta competitività globale, Rimini ha dovuto avviare un ripensamento della propria caratterizzazione di città turistica proiettandosi verso una più prolungata stagionalità, sia attraverso i grandi progetti (Porto, Fiera, Centro congressi, recupero dei beni storico-archeologici, ecc.), sia attraverso una diversificazione ulteriore delle motivazioni alla visita (i divertimenti, la notte, lo sport e il tempo libero, gli eventi, ecc.) cresciute accanto al tradizionale punto di forza balneare.

Un gruppo importante di esercizi alberghieri, oltre ad acquisire livelli elevati di classificazione, è passato da gestioni stagionali ad attività annuali. A potersi trasformare in esercizi annuali sono stati però solo gli alberghi meglio collocati, con a disposizione lotti più grandi e che hanno realizzato interventi di riqualificazione non solo di facciata. Il passaggio a gestioni permanenti di una parte significativa e qualificata dell'offerta ricettiva ha confermato la leadership del settore alberghiero nel turismo riminese. Su questo primato pesa però in negativo il permanere di una maggioranza di situazioni che hanno realizzato trasformazioni ibride (esemplificate da molti alberghi stagionali a tre stelle), prive di servizi all'aperto e di adeguati standard di verde e di parcheggio. Ciò a causa della modestia dei lotti alberghieri (mediamente di poco superiori ai 700 mq. di superficie) e della densità eccessiva dei posti letto, specie in alcune parti di città alberghiera compatta.

Il prezzo moderato è ancora visto come la leva competitiva più importante per il turismo riminese, ma ciò crea conflitti latenti fra diverse componenti dell'offerta (ciascuna delle quali manifesta differenti gradi di disponibilità ad agire su questa leva) e comporta comunque un abbattimento dei costi aziendali con rischi di corto circuito nel mercato del lavoro (i problemi posti nel riminese dai 30.000 lavoratori stagionali immigrati dall'Italia e soprattutto dall'estero), nei processi di riqualificazione strutturale (che hanno già fin troppo sfruttato trasformazioni estemporanee di facciata), nelle gestioni a termine (non in grado di contribuire alla fidelizzazione della clientela).

Le economie sui costi aziendali possono diventare diseconomie e squilibri per il territorio, avvilire quelle connotazioni di apertura, socialità, cultura dell'accoglienza e del dialogo che sono state fondanti per il sistema economico riminese.

In generale, nell'economia locale degli ultimi vent'anni, l'ampliamento della base

produttiva ha cavalcato una ulteriore fase di terziarizzazione e di moltiplicazione del settore edile. Anche Rimini è stata in qualche misura influenzata dai riflessi di quella enorme bolla immobiliare che ha gonfiato l'economia di tutti i paesi più sviluppati. Il consumo di territorio si è sposato a Rimini con una ulteriore proliferazione della microimpresa e con un assetto molecolare di settori del terziario e dell'edilizia.

In questo contesto frammentato, è importante negli ultimi anni, diversamente dagli anni '90, il rafforzamento della dimensione aziendale e di medie imprese competitive. Dopo l'entrata in vigore dell'Euro e l'allargamento dei confini dell'Europa unita, Rimini ormai compete in un mercato, certo di più ampie possibilità (in particolare con i nuovi mercati, non solo turistici, dell'est Europa e del più lontano oriente), senza però poter contare sulle svalutazioni competitive. Diventa perciò essenziale puntare sulla qualità del prodotto e sulla efficienza ed efficacia del sistema di offerta.

Il dinamismo riminese si è riproposto invece associando sforzi sul terreno della qualità a copiose ulteriori iniezioni di quantità: sono state colte alcune delle opportunità di riqualificazione definite dal PRG del 1999, ma è stato anche sfruttato ampiamente il condono edilizio del 2001 (tanto che alla riduzione del numero degli esercizi alberghieri ha corrisposto un aumento del numero dei posti letto, frutto in parte di sanatorie).

La rete dei servizi turistici e urbani si è qualificata ma l'innovazione più sostanziosa è derivata dai nuovi poli funzionali: fiera, centri commerciali, attrattori a cui si deve anche un contributo alla destagionalizzazione. E tuttavia sono ancora l'estate e il segmento balneare a produrre i grandi flussi e a determinare il successo dell'economia locale.

Inoltre negli ultimi dieci anni, dentro il magma dei flussi turistici, sono diventate ancora più importanti le punte dei fine settimana. Specie nei mesi primaverili si assiste nei week end ad una moltiplicazione per tre e per quattro delle presenze tipiche dei restanti giorni della settimana, con effetti particolarmente impattanti sulla tenuta delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità. Per converso Rimini è riuscita a coagulare l'attenzione di bacini di clientela lontani (zone dell'Europa fuori dall'Euro, paesi extraeuropei) e a trasformare progressivamente questa attenzione in domanda di vacanze, spesso più prolungate di quelle, ormai molto brevi, della clientela proveniente da località vicine.

Positivo appare, rispetto ad un assetto di estrema frammentazione, il formarsi di piccole e meno piccole catene locali in diversi settori, terziario turistico e commerciale compreso. Anche il ruolo dei nuovi grandi magneti commerciali e di servizio realizzati di recente a Rimini sembra aver prodotto più effetti positivi, di crescita della capacità attrattiva lungo tutto il corso dell'anno, che impatti negativi, pur non mancando aspetti problematici, quali l'acuirsi di situazioni critiche per il traffico e per la tenuta del piccolo commercio negli assi tradizionali della città turistica e del centro storico.

Nei primi anni, dopo l'apertura dei grandi centri commerciali "Le Befane" e "I Malatesta" del 2005, non si è riproposta quella autentica moria che portò negli anni '90 alla perdita di quasi un quarto degli esercizi al dettaglio. Cionondimeno il tema del rilancio degli assi commerciali della città storica e della città turistica deve essere posto al centro delle politiche urbane a livello strategico e operativo. Senza questi vettori di servizio, di vitalità, di centralità, la città consolidata vedrebbe spegnersi luci, interesse, vivibilità e fruibilità degli spazi urbani. Troverebbero un terreno più difficile le politiche per la sicurezza e le stesse opzioni per la valorizzazione delle peculiarità storico-culturali e paesaggistiche, connesse a percorsi di visita che necessitano di adeguata qualità attrattiva e prestazionale.

Inoltre la presenza a Rimini di piccole e piccolissime imprese, pur temperata dalla crescita della presenza in molti settori delle società di capitale, è ancora talmente importante, estesa e diffusa nel territorio da essere necessariamente alla base della tenuta dell'economia e dello stesso modo di vivere gioioso e solidale della città.

Le politiche per il territorio del PSC devono quindi aprire spazi sia al rafforzamento e alla qualificazione di medie imprese competitive capaci di muoversi nella platea globale, sia ai processi di più accentuata reticolarizzazione e qualificazione della piccola e piccolissima impresa puntando sul riassetto e sul rilancio degli assi urbani più idonei per dare anima, luce e pregio alla vita urbana e alla frequentazione turistica.

Le prospettive: serve una fase di più radicale innovazione

Il rischio maggiore per l'economia riminese è affrontare il passaggio epocale della crisi affidandosi ad una visuale corta, priva di slanci strategici.

Nella fase di più acuta percezione degli effetti del tracollo finanziario dell'autunno 2008, ancora una volta la rapida capacità di adattamento e il dinamismo innato della piccola impresa riminese possono scavare spazi competitivi importanti, come evidenziato dalla discreta tenuta dell'economia locale, turismo compreso, in un contesto di pessimo andamento dell'economia nazionale e globale.

Le paure e i freni, anche psicologici, indotti dalla crisi possono momentaneamente avvantaggiare Rimini nel mercato di massa del turismo, anche per la vicinanza dei principali bacini di domanda mondiali. Brevi soggiorni ed escursioni verso mete conosciute e vicine, ritenute anche meno rischiose, rimpiazzano i grandi viaggi e le mete esotiche in tempo di crisi. Il low cost dei voli e lo sviluppo dei charter verso Rimini avvicinano bacini d'utenza un tempo distanti; sono ormai una quindicina i paesi con collegamenti aerei verso Rimini. In una fase di gravissime difficoltà dell'economia globale, i fattori che contribuiscono oggi alla tenuta del sistema turistico riminese sono la tradizione e il profilo popolare, l'articolazione dell'offerta e la vicinanza a grandi bacini di domanda.

I parziali risultati di tenuta dell'economia locale non devono essere visti come punti di arrivo ma come piattaforma di lancio su cui basare una fase di più radicale innovazione. Occorrerà superare fattori endemici di debolezza creando occasioni di crescita qualitativa per le medie imprese, puntare su una forte iniezione di ecologia nell'economia e liberarsi il più possibile dai vincoli strutturali di un sistema turistico nato povero, intessuto di piccole e piccolissime iniziative e cresciuto con una densità territoriale che non ha eguali.

Il ciclo del dopo crisi, quando i mercati saranno inevitabilmente condizionati da più stringenti esigenze di combinare alta qualità e bassi costi, metterà infatti in primo piano aspetti sistemici per i quali l'economia locale appare invece tutt'altro che avvantaggiata: la dimensione aziendale, i collegamenti organici fra imprese, la qualità paesaggistica e infrastrutturale del territorio.

Il mercato propone nuove sfide. I turismi sempre più variegati del dopo crisi chiederanno innovazione a costi compatibili e riprenderanno perciò quota le tante destinazioni che nel mercato globale possono obiettivamente offrire prezzi minori e suggestioni nuove. Se il territorio riminese sposta tutta l'attenzione su costi e i prezzi, la sfida con l'economia mondo non potrà che essere perdente. E' ***rilanciando il forte spirito di accoglienza, la cultura dell'ospitalità e puntando sulla qualità e sull'articolazione dei servizi che Rimini può competere in modo vincente.***

Inoltre **il “piccolo è bello” non è oggi riproponibile**, nel turismo come nell'industria, se non dentro una logica di rete ben strutturata e incardinata su sistemi locali coesi all'interno e capaci di espandersi e collegarsi all'esterno nell'economia mondo superando una logica “distrettuale” chiusa, cavalcando qualche media impresa capace di padroneggiare tutta la filiera sia localmente che globalmente.

Il perno di questo cardine, in grado di sostenere innovazione e qualificazione di filiera, non può che essere **il territorio**. Qui bisogna trovare la quadratura del cerchio offrendo la leva utile per sollevare dimensione, qualità, sistemi relazionali, circuiti di fidelizzazione ed efficacia prestazionale delle attività produttive e di servizio.

Cruciale diventa perciò, assai più che in passato, il ruolo delle istituzioni che governano e promuovono sviluppo, qualificazione ed immagine del territorio. Bisogna allestire azioni collettive volte all'innovazione, all'irrobustimento strutturale dell'assetto economico, al potenziamento delle politiche di marketing e comunicazione, all'arricchimento programmato della già ampia gamma di servizi presenti nel territorio.

L'internazionalizzazione diventa un tema di fondamentale importanza. Occorre valorizzare con più decisione la notevole rinomanza globale della città. Il rilancio a livello internazionale del turismo riminese è fondamentale anche per le restanti componenti dell'economia. Il territorio deve essere promosso come un tutt'uno.

Fattore decisivo appare quello della diversificazione delle motivazioni a soggiornare più a lungo moltiplicando i fattori di appeal e arricchendone i contenuti. La città del loisir e della cultura deve perciò amalgamarsi più in profondità con la città balneare; occorre passare dalla diversificazione delle motivazioni all'afflusso ad un **appeal più complesso**, delineando un territorio che moltiplichi il valore delle singole motivazioni.

Una delle azioni più importanti, anche dal punto di vista dell'immagine del territorio, è dare ossigeno all'economia turistica mettendo a disposizione nel territorio **nuovi grandi spazi per il verde e per i servizi più innovativi** (in particolare per il benessere, le attività sportive e di svago, la vita culturale e sociale, gli incontri e gli eventi).

Questo tema può diventare di rilievo strategico per Rimini sia perché consente di affrontare i nodi e i vincoli più stringenti che hanno limitato in passato le politiche di riqualificazione, sia perché può agganciare il trend mondiale che vede nell'economia verde, orientata alla sostenibilità ambientale e territoriale, il motore del rilancio nel dopo-crisi.

Il ruolo di Rimini nel distretto costiero medio - adriatico

Le strategie di rilancio dell'economia locale necessitano di una positiva interazione con l'intera area distrettuale di riferimento e vanno perciò proposte all'attenzione e alla condivisione dei territori limitrofi. Rimini può essere il volano per un necessario salto di qualità di tutto il sistema economico e turistico della media costiera adriatica.

L'efficienza del grande distretto dell'industria turistica incentrato su Rimini richiede una maggiore e migliore sistematicità nell'organizzazione del territorio e dell'offerta di servizi per i residenti e per i visitatori: un modello meno ripetitivo, che valorizzi le singoli vocazioni, moltiplichi le specializzazioni e si presenti unitariamente all'esterno come grande spazio di qualità.

La specializzazione territoriale è indispensabile per passare ad una maggiore qualità complessiva e ad una migliore organizzazione di sistema. Una mobilità efficace dovrà

consentire una fruizione di punti di attrazione diversificati lungo la costa e favorire lo sviluppo nell'entroterra di filiere connesse alle produzioni tipiche e alle risorse culturali e ambientali.

In sostanza *bisogna passare dalla città lineare turistico - balneare compatta, al territorio turistico complesso del benessere.*

Strategie promozionali e di comunicazione unificanti dovranno far emergere più compiutamente il "valore territorio" nel nuovo scenario globale. Un valore da potenziare anche attraverso l'armatura territoriale, con segnali di rinnovamento visibili e fruibili; di qui l'importanza del tema infrastrutturale e degli investimenti pubblici per la qualità urbana.

L'azione pubblica diventa di nuovo decisiva nel territorio per stimolare una più marcata apertura dell'economia alla multi-settorialità valorizzando abilità professionali e capacità imprenditoriali presenti (e da promuovere) nel territorio e facendo perno sulla posizione geografica e sulla capacità polarizzante di Rimini. Ci sono spazi rilevanti per iniziative nel campo dell'economia dell'interscambio, della conoscenza e della qualità del vivere: porto, aeroporto, logistica, formazione, università, ricerca, servizi alla persona e per il benessere.

Il successo della sede universitaria riminese, degli eventi fieristici e culturali e dell'inserimento nel territorio di grandi centri logistici mette in luce una peculiarità importante dell'identità riminese. Quella di essere un luogo vocato per i sistemi di relazione e di scambio, per l'incontro delle persone, per il commercio, il tempo libero e per la fornitura di servizi avanzati ad imprese e famiglie tutto l'anno, ben al di là dei confini comunali e provinciali e del solo periodo estivo.

Rimini può essere il capofila di una economia che crea tutti i presupposti di prodotto e di servizio per un turismo in cerca di stimoli e suggestioni a 360 gradi e per un modo di vivere evoluto, attento ai valori ambientali e culturali e ad aspetti profondi di incontro solidale e di scambio fra persone che, viaggiando, non dimenticano i valori del sociale, dell'etica, della compatibilità e durabilità delle occasioni di svago e degli stili di vita del tempo libero.

Il consolidamento in questa direzione del primato riminese come territorio (e non solo come settori o imprese) è correlata all'ipotesi che a pilotare una fuoriuscita sostenibile dalla crisi siano proprio talune spese che oggi identificano un benessere più qualitativo (il meglio per la concreta vivibilità) che quantitativo (il tanto, a prescindere dagli effetti sulla vivibilità).

2.3 IL PIANO STRATEGICO DEL COMUNE: LA 'VISION' DI RIMINI

2.3.1 Rimini terra d'incontri

All'indomani delle elezioni del 2006 l'amministrazione di Rimini ha avviato un processo di pianificazione strategica, inedito per la città, finalizzato alla costruzione di una visione condivisa per il futuro sviluppo economico e sociale della città.

Al di là degli aspetti metodologici innovativi da un punto di vista della partecipazione e del coinvolgimento, ormai peraltro consolidati anche nel contesto italiano sulla base di

una serie di esperienze in atto già dalla seconda metà degli anni 90, il Piano Strategico si sostanzia in un percorso innovativo di cooperazione tra pubblico e privato finalizzato alla condivisione delle criticità, delle potenzialità, dei caratteri identitari della città e del suo territorio, sui quali puntare per il futuro, e, insieme, nella messa a fuoco di linee di azione sulle quali concentrare le risorse e le iniziative dei diversi soggetti pubblici e privati.

Di seguito si riprendono gli orientamenti fondamentali che sono emersi nel lavoro svolto fino a questo momento, e le linee di azione che si sono individuate, con particolare riferimento a quelle tematiche che comportano significativi risvolti di natura territoriale³.

L'opportunità del piano strategico si colloca in una fase di transizione per la comunità locale caratterizzata dal ristagno dell'economia locale (metà anni duemila) e in particolare si prende atto che la città, ma più in generale tutto il sistema della riviera romagnola, pur mostrando forte dinamicità, stenta nell'ambito della globalizzazione economica a ricollocarsi in maniera competitiva nei nuovi mercati.

Si riscontra infatti che *“la trainante economia turistico-balneare, nel suo pluricentenario ciclo di vita è entrata da tempo in una fase di maturità che induce fenomeni di indebolimento dei flussi e, soprattutto, uno sfilacciamento della cultura dell'accoglienza. Tendono a rafforzarsi dinamiche economiche proiettate sullo sfruttamento delle rendite, prevalentemente immobiliari e sul ritorno a breve termine degli investimenti”*.

Tale processo, che riflette l'invecchiamento del modello turistico della costa, si associa inoltre a un più generale processo di perdita di coesione sociale amplificato da fenomeni crescenti legati sia alla immigrazione che alla marginalizzazione di nuove formazioni sociali.

Si avverte che *“sul piano sociale la comunità sta perdendo memoria, coesione e capacità d'integrazione”* e che *“prendono corpo nuove forme di corporativismo, la diversità viene vissuta non più come un valore ma come un pericolo. In altri termini il corpo sociale della città tende a frammentarsi e, come quando uno specchio cade a terra, nessun frammento è più in grado di restituire l'immagine dell'insieme. Si crea, in tal modo, un terreno fertile alla prevalenza degli interessi particolari a scapito del bene comune”*.

La sfida dunque individuata dal piano si basa sulla necessità non soltanto di ripensare lo sviluppo in termini di competitività, ma anche e soprattutto in termini di qualità sociale e ambientale ponendo in primo piano il *“tema della felicità delle persone, della convivialità, del benessere individuale e sociale”*.

Ciò peraltro assume ulteriore forza alla luce della più recente crisi economica globale dalla quale emergono con chiarezza i segnali di una vera e propria crisi di sistema che impone un ripensamento a tutte le scale di nuovi percorsi di sviluppo.

La visione che emerge dai gruppi di lavoro del Piano Strategico trova sintesi nell'idea di

³ Le citazioni che seguono sono tratte dal documento “La visione di Rimini nel lavoro dei gruppi del Forum RIMINIVENTURE” presentato al Consiglio comunale nel giugno 2009

Rimini come “**terra d’incontri**”, un’idea che coniuga e aggiorna la naturale vocazione locale all’accoglienza con la nuova dimensione metropolitana ‘di crocevia’ assunta dalla città negli ultimi decenni, con tutte le potenzialità ma anche le contraddizioni che questo comporta in termini di flussi, di spostamenti, di migrazioni. Si assumono alcune significative parole chiave per descrivere la ‘vision’ della città e del proprio futuro:

- città internazionale a forte identità relazionale,
- città accogliente e attrattiva,
- città sostenibile e innovativa.

La fase attuale del piano ha condotto all’individuazione di 5 grandi ambiti di intervento propedeutici alla successiva individuazione di linee di azione e di interventi materiali e immateriali per la città.

Anche se alcuni degli ambiti di intervento individuati si riferiscono, come è da attendersi, a politiche immateriali e di natura non territorializzata (la formazione, l’offerta culturale, l’innovazione tecnologica, la governance), tuttavia nei documenti prodotti appare con chiarezza il ruolo rilevante anche della componente spaziale del piano strategico, riferita alle trasformazioni fisiche della città e del territorio riminese e ad azioni spazialmente identificabili,.

Poiché si prevede che la formazione del Piano Strategico si concluda nel corso del 2010, la sovrapposizione temporale con la formazione del Piano Strutturale Comunale, costituisce occasione vantaggiosa di confronto cooperativo, nella consapevolezza che le scelte territoriali e i meccanismi regolativi del PSC possono contribuire, nei limiti delle competenze di uno strumento di pianificazione e progettazione del territorio, ad assecondare il ri-orientamento dei fenomeni economici e dell’identità della città così come prefigurato nel piano strategico.

Allo stesso tempo la cooperazione fra i due percorsi potrà utilizzare a favore del Piano Strategico l’intero corpus della strumentazione di piano che la legge 20/2000 mette oggi a disposizione, dalla analisi dello stato di fatto (quadro conoscitivo) alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale delle previsioni, quale elemento di verifica e di controllo delle linee di azione individuate per lo sviluppo della città.

2.3.2 I cinque grandi ambiti di intervento

Le cinque proposte forti sui quali si incardina la strategia del piano si associano a una riflessione sugli strumenti e sulle nuove forme di governance dei processi da mettere in campo. Gli ambiti individuati sono i seguenti:

- Un nuovo rapporto con il mare;
- La grande sfida della mobilità;
- Un sistema d’imprese fatto di persone e d’innovazione (territorio che attrae persone, imprese ed innovazione);
- La qualità di un territorio ricomposto e coeso;
- La cultura che forma e informa le persone creando nuova immagine (VS l’immagine che omologa la cultura).

Nuovo rapporto con il mare

Il tema del rapporto con il mare è occasione, all'interno del piano strategico, per ripensare complessivamente e in maniera integrata la fascia urbana compresa tra la ferrovia e la linea di costa a partire dalla riqualificazione del comparto ricettivo. Si introduce il concetto di 'sea wellness', per definire un'offerta turistica innovativa che integra le classiche risorse balneari con le risposte alle nuove domande di benessere, a partire dalle qualità benefiche delle stesse acque del mare, ma mettendo in gioco la salubrità dell'intero territorio, le qualità paesaggistiche dell'entroterra, le risorse enogastronomiche locali, ecc..

La fascia lungomare, connessa verso l'interno attraverso assi verdi perpendicolari alla costa, viene immaginata, all'interno dello scenario delineato, come un grande **parco urbano attrezzato**, per tutta la lunghezza del litorale, per la cui godibilità peraltro assume importanza fondamentale anche un assetto profondamente innovato della mobilità.

“Il lungomare diviene così nuova Agorà cittadina dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all'incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero, al loisir e ai vari eventi e manifestazioni all'aperto. In virtù della sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, si presenta quale nuovo scenario per l'incontro tra la città e il mare e non più come una barriera invalicabile a causa del traffico intenso che finora lo ha caratterizzato. L'uso dell'automobile nella zona lungomare non sarà più necessario e, in questo senso fortemente disincentivato grazie all'introduzione di sistemi alternativi ed innovativi, libererà di conseguenza spazi pubblici fruibili a livello urbano e turistico dai cittadini, temporanei e non. Il nuovo sistema di mobilità diviene quindi uno dei pilastri su cui si fonda quest'ipotesi di nuova riqualificazione dell'offerta turistica e di nuova identità paesaggistica del litorale. La drastica riduzione del bisogno dell'auto privata, sostituita da modalità alternative di movimento, andrà infatti a tutto beneficio dell'attrattività e della qualità degli spazi aperti quali luoghi di relazione. La raggiungibilità ai luoghi, fatto salvo alcune eccezioni, sarà assicurata da un sistema innovativo di mobilità integrata illustrato più avanti. Il lungomare non sarà più meta del traffico automobilistico, ma verrà intensamente pedonalizzato, prevedendo, in ogni caso, dei micro parcheggi che soddisfino bisogni speciali e che non intervengano nella qualità e nelle percezioni dei luoghi.”

Perpendicolare al sistema del parco del lungomare si identifica un sistema di **riconessioni “verdi”** di penetrazione verso l'interno, corrispondenti ai “varchi a mare” identificati anche dal PTCP, da ripensare e potenziare a partire dai percorsi “pedestrian friendly” tra i poli attrattori del mare e la città consolidata, fino agli ambiti fluviali del Marecchia, del Marano e dell'Ausa; dentro a questo tema sta in particolare anche la riqualificazione del Porto-canale e dei suoi affacci, come asse di forte identità che connette la città storica con il mare .

Il “Parco del mare” viene candidato inoltre ad ospitare **nuovi attrattori culturali**, come ad esempio un Museo dinamico del turismo, connesso ad un polo di produzione culturale e di alta formazione sui temi legati al turismo, che potrebbe essere ospitato in contenitori di pregio esistenti (ad esempio le colonie) o progettati ex novo.

In questo processo di ripensamento della città turistica costiera si colloca la riqualificazione del sistema alberghiero *“che deve prepararsi ad affrontare le sfide di competitività internazionale anche attraverso l'interpretazione attiva dei nuovi asset*

economici del territorio (il turismo Fieristico e Congressuale) e quelli derivanti dalle nuove visioni del Piano Strategico (il Sea-Wellness). Azioni specifiche sono allora indicate in ordine alla crescita dimensionale delle imprese alberghiere (accorpamento); mantenimento della complessiva capacità ricettiva territoriale; lancio di nuovi concept alberghieri (aggregazione di servizi di base e accessori); diversificazione tipologica delle strutture; “rottamazione” delle strutture chiuse o obsolete, da attuarsi anche con la perequazione e la premiazione; liberazione di suolo per creare aree verdi indispensabili ad accrescere la qualità complessiva della fruizione turistica alberghiera”.

A livello internazionale infine il nuovo rapporto con il mare si sostanzia nella valorizzazione dell’aspetto marittimo del “Corridoio adriatico”, attraverso lo sviluppo di partnership strategiche tra i porti dell’Alto Adriatico (es. ‘Adrialeaders’), incentivando non solo rapporti commerciali e di scambio, ma anche lo sviluppo di servizi regolari di trasporto passeggeri via mare.

Una sfida sulla mobilità

Il tema della mobilità, per la sua centralità all’interno sia del piano strategico che del piano strutturale, rappresenta un campo di verifica concreta di coerenza tra i due strumenti. Nell’ambito del piano strategico viene affermata l’idea forte di Rimini “**città mobile senza auto**” e “**terra d’incontro**” da attuarsi attraverso l’offerta concreta di alternative di trasporto, nonché immaginando un nuovo scenario di governance attraverso la nascita di una struttura di coordinamento della mobilità (sul modello della Authority).

Sono affrontati tre livelli di progettualità: quello della città nel sistema infrastrutturale nazionale e internazionale, quello della città che razionalizza le possibilità di spostamento interno e quello, strettamente collegato, della contestuale riconquista di luoghi della eccellenza e della vivibilità.

Il tema dell’accessibilità dall’esterno si declina, per quanto riguarda l’accessibilità aeroportuale, con il potenziamento e la promozione di collegamenti stabili verso uno o più hub internazionali; per quanto riguarda l’accessibilità ferroviaria attraverso il potenziamento della linea Bologna-Rimini, con la proposta di un collegamento AV (“Bologna-Milano in due ore”) e infine, relativamente all’accessibilità autostradale, prospettando anche l’ipotesi di un nuovo casello dedicato a diretto servizio della Fiera e al nuovo asse di trasporto Rimini-Valmarecchia. Un capitolo a parte spetta ai collegamenti tra Rimini e l’alto Adriatico, sia attraverso nuovi collegamenti via mare tra le due sponde, come già richiamato, sia attraverso la promozione di un unico circuito cicloturistico.

Il rapporto tra esterno e interno può svilupparsi coerentemente ripensando la struttura urbana in relazione ai punti di accesso alla città: in primo luogo i varchi autostradali stazioni e l’aeroporto, nei pressi dei quali sono previsti dal piano “*grandi parcheggi scambiatori e punti di arrivo dei principali sistemi di trasporto pubblico dove in luoghi di alta qualità progettuale viene disposta una offerta variegata di mezzi alternativi di movimento*”.

La riorganizzazione complessiva della mobilità, liberando la città progressivamente dal traffico urbano apre la strada alla formulazione di politiche per la qualità urbana: in particolare i luoghi urbani di valore anche identitario da ripensare sono il già citato lungomare, il centro storico e i borghi a cui conferire “*effetto urbano e vivibilità*”.

Per il centro storico questo significa recuperare *“in prima istanza la qualità dei suoi spazi aperti, liberando la superficie dalla sosta delle auto, limitandone fortemente l’uso e pedonalizzandone parti intere”*. Tra gli interventi bandiera di questo rinnovamento si richiama la pedonalizzazione del ponte di Tiberio.

Per il lungomare si prevede *“un vero e proprio parco urbano a servizio non solo dei turisti ma di tutta la città. Anche in questo caso la mobilità interna a tutti i quasi 15 km di lunghezza della fascia costiera dovrà avvenire prevalentemente con sistemi alternativi all’automobile e a basso impatto, capaci di inserirsi nel nuovo contesto fortemente relazionale. L’uso dell’automobile sarà fortemente limitato e proibito nel lungomare completamente pedonalizzato, mentre verranno offerte altre modalità di trasporto con percorsi che riconnettano la fascia a mare al retro costa , con mezzi di tipologie adeguate al nuovo contesto in cui si inseriscono. In questi contesti anche il servizio di distribuzione delle merci dovrà avvenire secondo criteri di maggior efficienza e con la finalità di ridurre l’impatto dei mezzi di trasporto, a favore di un sistema integrato di city logistic”*.

Infine per i diversi quartieri della città il Piano prevede di creare *“aree pedonali dove gli abitanti possano riappropriarsi dello spazio urbano, anche della periferia e un sistema generale della mobilità che drena il più possibile le automobili ai bordi della città compatta, in corrispondenza delle principali adduttrici di traffico”*.

Il nuovo disegno della *‘città mobile senz’auto’* considera inoltre gli assi radiali di collegamento tra costa ed entroterra prospettando un servizio di trasporto pubblico con San Marino in grado di congiungere la marina attraverso il casello di Rimini sud, uno lungo la Val Marecchia e infine lungo l’asse della via Emilia (si formula l’ipotesi di un prolungamento del TRC dalla stazione di Rimini oltre la Fiera fino alla stazione di Santarcangelo, intersecando l’autostrada dove viene prospettata la realizzazione di un terzo casello e andando a servire anche la zona industriale commerciale di Rimini Nord). A questi assi si aggiunge la direttrice verso Ravenna potenziando il trasporto ferroviario come sistema metropolitano di carattere urbano.

L’asse ferroviario adriatico esistente assume il ruolo di asse centrale distributivo ponendo contestualmente il tema ancora irrisolto degli attraversamenti urbani come spazi di ricucitura, e quello del TRC da integrare in un più vasto riassetto del trasporto pubblico; si dice infatti che *“questa direttrice, parallela alla ferrovia e con le sue necessarie deviazioni, si integra con quella che, nella sua configurazione minima, dal casello di Rimini Sud passa per il nuovo Palas, lambisce il Centro storico, serve l’area strategica della Stazione Ferroviaria e arriva fino a Marina Centro, con un sistema di trasporto eventualmente autonomo, fortemente innovativo e compatibile con il contesto”*.

Si configura in questa maniera un asse longitudinale intersecato a pettine da assi trasversali di collegamento tra grande viabilità, periferia, parti storiche e lungomare.

Questo sistema complesso (attrattori, punti di interscambio come parcheggi sia presso gli innesti della grande viabilità che a corona del centro storico, fermate del TPL) richiede poi di essere integrato con un sistema capillare di connessioni (piste ciclabili e mezzi elettrici) al fine di sviluppare il più possibile la plurimodalità e un sistema di pagamento integrato (parcheggio-spostamento).

Un sistema d'impresa fatto di persone e d'innovazione

Le sfide imposte dalla crescente competizione sui mercati internazionali che la città dovrà affrontare nei prossimi anni relativamente al sistema produttivo riguardano la capacità di innovare, di sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, di attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa". Tali obiettivi chiamano in causa più in generale l'intero sistema urbano e territoriale e la necessità di innalzare la qualità complessiva della città.

Si afferma che la declinazione della qualità urbana come veicolo dell'innovazione, oltre a concretizzarsi in progetti puntuali di vasto respiro peraltro già in parte realizzati (vedi la Fiera e il Palas in relazione all'innovazione nell'offerta turistica) in grado di rigenerare pezzi importanti di città, richiederà molteplici azioni in grado di incidere capillarmente sulla città: potenziamento dei servizi, rafforzamento dell'offerta di edilizia sociale e del mercato dell'affitto, creazioni di reti verdi di quartiere e territoriali, dotazioni infrastrutturali e tecnologiche, forme di risparmio energetico e produzione di energie rinnovabili, etc.

Vengono individuati alcuni luoghi privilegiati della qualificazione:

- le **aree produttive**, dove creare ambienti di qualità attraverso l'integrazione paesaggistica tra costruito e spazio aperto (rurale), la dotazione di servizi alla persona (asili, mense, etc.) e di servizi tecnologici e ambientali (aree produttive ecologicamente attrezzate, con edifici produttivi a basso impatto ambientale con tetti verdi e fotovoltaici, e sistemi di cogenerazione o rigenerazione nel caso di impianti a forte fabbisogno energetico);
- i **luoghi simbolo della città** (il centro storico, la Marina, il Porto Canale) da riqualificare anche attraverso politiche di rafforzamento della identità locale;
- la **fascia turistica**, da ripensare alla luce della città del 'sea wellness' e della trasformazione del comparto ricettivo e turistico.

Un altro filone di intervento individuato dal piano, ancora in una fase di maturazione, riguarda il tema del trasferimento dell'innovazione tra mondo della ricerca e territorio, attraverso l'addensamento di centri di ricerca, Università, incubatori di imprese innovative, etc. In questa direzione si prospetta e si auspica la formazione di un Parco Tecnologico.

I settori possibili di innovazione riguardano il potenziamento delle filiere imprenditoriali esistenti: turismo, alimentare, moda, industria del legno, nautica; e di quelle potenziali: wellness, ambiente, multimediale, computer art, senza preclusioni per altre opportunità nell'auspicio della creazione di una vera e propria *free zone* dell'innovazione.

La qualità di un territorio ricomposto e coeso

La 'ricomposizione' a cui fa riferimento il piano strategico si riferisce in primo luogo al superamento della frantumazione amministrativa che spesso, in un territorio fortemente urbanizzato come quello di Rimini, preclude una visione d'area vasta (detta della "Grande Rimini") specialmente in materia di mobilità ma anche, ad esempio, rispetto alle grandi connessioni verdi di scala territoriale.

Tra i progetti prioritari si individua la prosecuzione verso monte del **Parco del Marecchia** individuando come area protetta l'intera asta fluviale e come luogo per attività didattiche e turistico-ricreative nonché il prolungamento dei percorsi e la

prosecuzione dei progetti di valorizzazione lungo la Val Conca. Altri elementi di ricomposizione territoriale: la creazione di reti e pacchetti enogastronomici-culturali-esperienziali, un nuovo sistema segnaletico informativo.

Per quanto riguarda la scala urbana sono individuati due macro-interventi di ricucitura:

- quello relativo alla stazione ferroviaria e alle sue aree di pertinenza dimettibili, dove si propone di localizzare *“funzioni d’eccellenza (quali contenitori culturali, sociali, legati al sistema dei servizi, al marketing territoriale, ecc.)”*;
- e quello costituito dai già citati corridoi verdi fra il parco del Mare e l’entroterra; elementi fra l’altro di un più generale *“Piano dei percorsi ciclo-pedonali ‘verdi’”*.

La **coesione** a cui fa riferimento il piano strategico è anche quella **sociale**, che passa attraverso l’efficace integrazione delle nuove compagini sociali, attraverso il rilancio, nelle politiche dell’ **housing**, del mercato dell’affitto, più flessibile e adatto alle nuove esigenze della società, nonché alle politiche a sostegno dell’occupazione, attraverso investimenti per la qualificazione e la ri-qualificazione delle risorse umane: *“la persona al centro, come soggetto di sviluppo”*.

La cultura che forma e informa le persone creando nuova immagine

“Mare, sole, sabbia, ombrelloni, turisti, bella vita... e poi discoteche, parchi tematici, divertimento... e ancora fiere, congressi, notti rosa, capodanni in piazza ed eventi culturali di forte impegno e impatto internazionale come il Meeting e il Pio Manzù. Queste, in sintesi, le diverse “cartoline” con cui la Rimini moderna si è via via raccontata dal secondo dopoguerra ad oggi. Cartoline dietro alle quali, pur modificandosi di volta in volta l’immagine, permane una dimensione fortemente connotante: la capacità di fare incontrare e di mettere in relazione persone e popoli.

Ed è proprio quella dimensione relazionale che rappresenta una chiave per ripensare all’immagine di Rimini, a maggior ragione in un momento in cui soprattutto il suo primato come meta del turismo di massa è messo in crisi – nella scacchiera della competizione internazionale - dalla facile raggiungibilità di mete spesso più attraenti e talora anche più vantaggiose”.

Le azioni di trasformazione fisica sulla città e sul territorio finalizzate a rilanciare le immagini della città si incardinano principalmente sul recupero, la salvaguardia e la valorizzazione della storia di Rimini e sulla sua identità-culturale; a questo proposito vengono indicate quattro azioni prioritarie:

- per i **luoghi urbani storici a forte valenza identitaria** a Rimini si indica *“la riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta (dal Teatro Galli alla piazza del Castello, dal recupero del fossato al sistema dei parcheggi), il restauro e l’ampliamento della biblioteca storica Gambalunga, la riprogettazione degli arredi urbani, la promozione del reinsediamento delle botteghe storiche e di un reinsediamento degli stessi abitanti”*. Inoltre si propone la creazione di un *“Parco archeologico”* che metta in rete tutte le presenze esistenti (anfiteatro, mura, domus del chirurgo, arco di Augusto, ponte di Tiberio, ecc.) rendendole fruibili anche attraverso l’utilizzo di sistemi tecnologici di ultima generazione e fortemente integrato nella rete degli spazi pubblici della città”;
- per quanto riguarda il paesaggio agrario e la cultura dell’ospitalità, si prospetta di valorizzare i borghi storici, le architetture rurali e le attività agricole che

presidiano il territorio; sul fronte della promozione del territorio si propone una **EXPO permanente delle tipicità locali**;

- per quanto riguarda la valorizzazione della storia turistica di Rimini, si propone di realizzare un **Centro Internazionale del Turismo** nonché un **Museo del Turismo**;
- per quanto riguarda l'educazione alla storia e alla cultura si indica l'opportunità di un programma strategico di formazione e di educazione anche per operatori turistici.

Oltre alla dimensione storica e identitaria, Rimini offre un forte dinamismo nel campo della creatività artistica e della produzione culturale. A questo riguardo viene formulate due proposte precise:

- far evolvere l'esperienza dello "Strategic Lab" in un progetto permanente di **Centro di ricerca e produzione delle arti temporanee**, per il quale si prospetta la collocazione nell'Ex Macello;
- dare vita a un nuovo **"Fellini center per l'arte e le culture contemporanee"**, *"concepito in spazi esclusivamente pensati per i suoi fini, contrassegnato da una progettazione architettonica di altissimo livello, di per sé motivo di eccezionale innovazione, e da una localizzazione strategica (lungomare, area stazione ferroviaria, o altro)".* La formula è quella di un luogo di *"sintesi di biblioteca e mediateca, di sale teatrali, cinematografiche ed espositive, di zone di studio e di relax, di punti di ristoro, di spazi dedicati al wellness"* che *"può fungere da anello di congiunzione con tutte le sedi della ricerca e della innovazione presenti sul territorio, non solo provinciale, ma regionale e nazionale, e svolgere un ruolo decisivo nel fare propendere persone, soprattutto giovani, a scegliere Rimini, per vivervi anni o mesi decisivi nella loro formazione umana e professionale, e altre persone a investire capitali in una città che saprà mostrarsi capace di produrre innovazione in linea con i migliori centri di eccellenza del mondo"*.

3. LE PRINCIPALI OPZIONI STRUTTURALI DEI NUOVI STRUMENTI URBANISTICI

3.1 QUALIFICAZIONE STRATEGICA DELLA CITTÀ TURISTICA

3.1.1. Riquilibrare le strutture alberghiera insieme al contesto urbano in cui operano

Pur nell'economia maggiormente differenziata della Rimini di oggi, la riqualificazione della fascia turistica costiera e del suo ingente apparato ricettivo appare questione strategica per il PSC, come del resto anche per il Piano strategico che evoca, a questo proposito, l'immagine suggestiva del "Parco del Mare".

In questa direzione vanno progetti rilevanti già avviati dall'Amministrazione:

- il recupero delle colonie, insieme con le loro ampie aree di pertinenza, per funzioni pregiate;
- la pedonalizzazione di tutti i Lungomare e la loro ristrutturazione con spazi a verde e servizi all'aperto e parcheggi interrati.

In particolare il recupero della Colonia Novarese, correlato al Piano di sviluppo industriale del Talassoterapico e alla eliminazione del tratto di strada che li separa darà finalmente a Rimini un secondo albergo a 5 stelle, a cent'anni dal primo; così come il recupero in corso della Colonia Murri e la trasformazione del Lungomare antistante avrà effetti di valorizzazione di un'ampia area al contorno. Altre colonie, come la Bolognese attendono un'analoga valorizzazione.

Il tema centrale che resta da affrontare è, però, quello di una effettiva modernizzazione e rilancio dell'invecchiato apparato alberghiero.

Nonostante il ridimensionamento avvenuto nei due decenni scorsi, Rimini conta tuttora più di 1000 alberghi con circa 70.000 posti letto, che rappresentano l'ossatura portante dell'offerta turistica. Nel Quadro Conoscitivo (si veda al Cap. A.4.2 e alle Tavole A.1.1 e A.1.2) è stata compiuta un'analisi puntuale della consistenza attuale di tutte le strutture ricettive (capacità ricettiva, classificazione, stagionalità) che fornisce una mappa differenziata delle condizioni presenti nei diversi tratti di litorale.

La mappatura mostra una distribuzione delle strutture ancora relativamente densa, anche se alleggerita nel tempo, lungo la costa nord, più diradata nel tratto di S. Giuliano e Marina-Centro, e ancora estremamente densa nella costa sud, in particolare a Rivazzurra-Marebello e Miramare, ma anche in tratti di Marina-Lido.

Negli anni scorsi, mentre molte delle strutture più piccole e marginali sono uscite dal mercato, negli altri alberghi è stato compiuto un diffuso sforzo di ammodernamento e riqualificazione dei servizi alla clientela e degli impianti, che ha portato ad un generale aumento della classificazione in stelle, spesso peraltro più di facciata che di sostanza.

Restano, però, numerose le strutture di piccola dimensione, obsolete ed economicamente marginali, per le quali giustamente l'Amministrazione comunale non intende più consentire una mera trasformazione in residenze o 'residence' come è stato fatto in passato.

L'indagine ha dato evidenza quantitativa a quello che è il limite maggiore, e insuperabile, per qualsiasi intervento di ulteriore miglioramento di questi immobili: ***l'assoluta ristrettezza dei lotti*** su cui sorgono. Dentro a questi, tutto quanto poteva essere fatto (e anche qualcosa di più) per migliorare e ampliare il singolo edificio, è stato fatto, e nessun ampliamento ha più senso. Anche da questo punto di vista, peraltro, la situazione è differenziata: le maggiori concentrazioni di lotti alberghieri più piccoli e addossati l'uno all'altro si trovano a Rivazzurra-Marebello, ma anche in alcuni tratti di Miramare, di Marina-Lido, e di Viserba

La normativa del PRG ha continuato e continua tuttora a consentire (almeno sulla carta) interventi edilizi di ristrutturazione e ampliamento sui singoli lotti. Oggi occorre imboccare una strada diversa, quella della ***de-densificazione***, della de-localizzazione. E lo strumento per praticarla è quello della perequazione urbanistica e del trasferimento di diritti edificatori, anche se queste tecniche, ben sperimentate altrove per altre tematiche urbane, richiederanno in questo caso forme applicative del tutto innovative.

Ferma restando la conferma, senza eccezioni, della destinazione degli alberghi della prima linea affacciata sull'arenile, per le fasce retrostanti si tratta di consentire la dismissione degli alberghi più piccoli ed economicamente marginali e la loro demolizione, a condizione però che il loro lotto sia ridestinato prioritariamente all'ampliamento dello spazio di altri alberghi contigui, o in mancanza di questa opportunità, ad altri servizi privati per l'utenza turistica, o ancora, ove occorra, a spazi pubblici.

Non si prevede un modello di intervento unico, ma possibilità differenziate, ciascuna delle quali va privilegiata e agevolata a seconda delle esigenze ed opportunità presenti nel contesto immediatamente circostante il lotto.

Laddove diverse strutture alberghiere si trovano l'una affiancata all'altra, come spesso avviene, in particolare nella costa sud, la soluzione che appare più efficace e da favorire è quella che la dismissione di una o più strutture possa dare luogo ad un intervento di completo rifacimento di un albergo contiguo: demolire due-tre vecchi piccoli alberghi per realizzare un nuovo albergo di qualità, dotato di tutti i servizi e adeguati spazi di pertinenza.

Laddove non vi sono queste condizioni di contiguità, o comunque non si manifesta un interesse all'acquisizione del lotto dismesso da parte di un altro albergo in prossimità, il lotto dismesso e demolito potrà essere ridestinato a servizi privati all'utenza turistica (quali parcheggi, anche interrati, piscine, palestre e simili), gestibili in forma consortile da più alberghi della zona o anche da altro soggetto privato.

Ancora, in subordine, laddove non si presentano queste opportunità o laddove, comunque, appaia prioritario realizzare una maggiore dotazione di spazi pubblici (parcheggi, verde....), può prospettarsi la cessione del lotto dismesso al Comune.

Il fatto nuovo è che il PSC agevolerà queste trasformazioni prevedendo che, attraverso appositi accordi con i soggetti privati coinvolti ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000, o con altri meccanismi attuativi resi possibili dalla nuova legge, in sede di POC si possa riconoscere al proprietario del lotto che viene dismesso e riconvertito una quota di diritti edificatori, attuabili altrove, comunque ***all'esterno*** della fascia costiera turistica.

L'entità del diritto edificatorio attribuito al soggetto che 'libera' un lotto alberghiero potrà essere commisurata, in qualche rapporto, al valore dell'area stessa (per dimensione e

collocazione, strategicità), perchè è all'area che il Piano riconosce un valore economico, in relazione alle nuove utilizzazioni prospettate per la riqualificazione complessiva del contesto.

Naturalmente il valore dei diritti edificatori che verranno attribuiti dovrà ragguagliare per intero il valore dell'area dismessa solo se questa dovesse essere acquisita dal Comune; sarà invece minore se l'area manterrà un'utilizzazione privata turistica (riutilizzo congiunto all'albergo contiguo oppure per servizi turistici privati): in questo caso i diritti edificatori da trasferire devono solo rendere più appetibile la conversione.

I diritti edificatori attribuiti in sede di POC per agevolare queste conversioni potranno essere utilizzati negli ambiti di nuova urbanizzazione che il POC stesso porrà in attuazione, per destinazioni residenziali o terziarie. Ma potranno essere utilizzati anche per realizzare nuove strutture alberghiere in tipologie innovative di offerta e all'interno di ampie aree verdi.

La realizzazione di alcune nuove strutture alberghiere innovative potrà essere favorita incrementando anche in modo consistente i diritti edificatori riconosciuti dal POC qualora vengano utilizzati per destinazione alberghiera, rispetto ad un'utilizzazione per residenza, per tener conto del diverso valore immobiliare di tali destinazioni d'uso.

3.1.2 Percorsi diversi di qualificazione: nuove pinete retro-costiere

Si configura così un processo di riqualificazione della fascia costiera e insieme dell'apparato ricettivo che assumerà aspetti differenziati in rapporto alle differenze oggettive dei contesti e delle risorse disponibili.

Nella parte sud del litorale, che dispone della porzione più bella e più ampia di arenile e dell'apparato alberghiero più denso, la riqualificazione, oltre che giovare del riutilizzo delle Colonie e delle loro ampie aree di pertinenza, e della pedonalizzazione e trasformazione del Lungomare, trarrà vantaggio dalla demolizione di alberghi e riutilizzo delle loro aree nei termini sopra descritti. La disponibilità di un arenile pregiato suggerisce per questa zona di privilegiare in particolare una riutilizzazione dei lotti liberati ancora a destinazione alberghiera, a favore degli alberghi contigui per realizzare nuove strutture ricettive di qualità, in modo da limitare al minimo la riduzione complessiva di posti letto. Naturalmente la riqualificazione delle strutture ricettive competitive non dovrà riguardare solo la disponibilità di spazi e servizi ma anche il raggiungimento di elevati livelli di efficienza energetica e la sicurezza sismica.

Nella zona di Marina Centro, dove l'apparato ricettivo ha già da sempre un più elevato livello medio di qualità e dispone di lotti mediamente più ampi, potrà darsi luogo ad una valorizzazione ulteriore con la pedonalizzazione e trasformazione del Lungomare, secondo i progetti già in corso di discussione, e con una diversa e più efficace accessibilità; mentre i meccanismi di incentivazione delle trasformazioni alberghiere prima individuati saranno certamente meno necessari, anche se non da escludere in qualche caso circoscritto.

Nella zona di S. Giuliano, la realizzazione della nuova Darsena ha già dato luogo a una nuova marcata caratterizzazione dell'immagine turistica e nello stesso tempo ad un forte diradamento degli alberghi; restano comunque ancora diversi alberghi di piccola dimensione e bassa qualificazione che potranno giovare dei meccanismi proposti.

Infine, la parte nord del litorale, da Viserba a Torre Pedrera, è quella che presenta l'apparato ricettivo più diradato e mescolato con residenze turistiche, residence, affittacamere e residenze permanenti; la qualità dell'offerta è più povera, e così la qualità ambientale complessiva, a partire da un arenile meno pregiato a causa dell'erosione e delle scogliere. Inoltre, diversamente dalla parte sud, qui non ci sono opportunità di valorizzazione attraverso il riuso di colonie dismesse o attraverso la pedonalizzazione del Lungomare (qui impossibile). In compenso qui si può disporre di una opportunità che non c'è più nella zona meridionale: la permanenza di ampie aree libere nella fascia retrostante la ferrovia.

Con il PSC si intende cogliere questa opportunità per dotare Rimini di una nuova risorsa, una serie di aree boscate a pineta, una risorsa turistica e ambientale presente nella costa ravennate e finora mancante nelle località del riminese, a servizio dei turisti come dei residenti.

Nella zona retrostante la ferrovia per Ravenna, fra questa e la linea dell'antica falesia, vi sono ancora sufficienti aree libere, anche se non in modo continuativo, per realizzare un'ampia fascia verde, parzialmente piantumata a pineta.

Questo progetto da concretezza ad indirizzi precisi già anticipati dalle Linee-guida GIZC emanate dalla Regione: . ***“Impegnarsi a garantire almeno per il 50% la permeabilità delle zone insediate, con una sistematica piantumazione delle superfici scoperte pubbliche e private, oltre a qualificare il paesaggio urbano e ad influenzare decisamente il clima delle aree turistiche, significa anche rifornire la falda idrica ed assicurare un'elevata produzione di ossigeno ed un consistente assorbimento di anidride carbonica nelle zone ad intensificata piantumazione arborea. Anche in questo campo, come già suggerito per la riqualificazione del sistema di ricettività collettiva, sarebbe forse necessaria l'elaborazione di un indirizzo urbanistico – ecologico integrato, allo scopo di coordinare e moltiplicare il valore e le ricadute di queste politiche sul territorio”.***

In questa fascia dietro la ferrovia sono già presenti una serie di preesistenze: attrezzature sportive, servizi pubblici (il polo scolastico di Viserba), aree ortive, nonché qualche insediamento residenziale; questa fascia va quindi immaginata non come bosco continuativo, ma come una sequenza di ambienti di elevata qualità ambientale in cui si alternano pinete, attrezzature pubbliche, qualche residenza.

Questa stessa fascia appare inoltre quella più idonea ove realizzare qualche nuova struttura alberghiera di tipologia innovativa, in quanto non troppo lontana dal mare, non lontane dalla Fiera, e soprattutto in un contesto di ampie aree a verde, dove l'offerta di una ricettività nella direzione della “wellness” può trovare gli spazi adeguati.

Il meccanismo per realizzare le nuove pinete di Rimini sarà, anche in questo caso, la perequazione urbanistica: in sede di POC si potrà attribuire ai proprietari di queste aree una quota limitata di diritti edificatori, da trasferire in aree più lontane dal mare, oltre la falesia, o eventualmente anche da realizzare in loco in una porzione minima della loro superficie, in cambio della cessione al Comune di tutta la parte restante, opportunamente piantumata.

3.1.3 Qualificazione e diffusione del verde urbano quale fattore dell'identità ed attrattività di Rimini

In una città che può vantare solo due parchi urbani di ampia estensione, il Parco

Marecchia e il Parco Ausa, e solo in alcuni quartieri circoscritti offre una sufficiente dotazione di verde pubblico di vicinato, il potenziamento del verde urbano rappresenta un impegno e un filone di lavoro che deve interessare in modo trasversale diversi tipi di interventi e tutte le parti della città, non solo quella maggiormente turistica. Non sarebbe sufficiente realizzare le nuove pinete nei termini già detti, ma si tratta di introdurre nuove regole che assicurino maggiori dotazioni di verde in tutti gli interventi edilizi e di trasformazione:

- regole che assicurino ampie dotazioni di verde permeabile piantumato (non solo pubblico ma anche privato) in tutti futuri interventi di urbanizzazione, introducendo standard minimi di alberature ad alto fusto per ogni ettaro di terreno urbanizzato;
- regole che assicurino che le aree a verde nei nuovi insediamenti non siano spazi residuali scarsamente utilizzabili ma rappresentino porzioni utili di un sistema di aree verdi che interseca con continuità le aree urbane;
- regole che assicurino una quota di superficie permeabile piantumata anche negli interventi edilizi diretti, nella città già costruita.

A questo fine il RUE dovrà assicurare che, ai requisiti di qualità del costruito in ogni intervento edilizio, si associno i requisiti di qualità degli spazi aperti, pubblici e privati, e altrettanta attenzione alla qualità formale di questi spazi.

Un'attenzione progettuale specifica deve riguardare i residui "varchi a mare" già individuati e tutelati dalla pianificazione sovraordinata, per i quali occorre passare dalla tutela ad una sistemazione, non come semplici 'vuoti' e aree relittuali, ma come spazi che associno qualità morfologica, valenze naturalistiche, godibilità.

Per il varco al confine sud con Riccione, che fra l'altro comprende un'area con segnalate valenze floristiche accanto alla 'Novarese', la cornice di riferimento progettuale è il "Programma città delle colonie". Ma per gli altri tre varchi che interessano il territorio comunale dovranno essere elaborati specifici progetti di valorizzazione ambientale.

Anche i progetti di infrastrutture devono fornire occasioni per qualificare la città nella direzione del verde. Così sono occasioni da sfruttare la realizzazione delle vasche di laminazione necessarie alla sostenibilità dei nuovi insediamenti rispetto allo smaltimento delle acque meteoriche, sulla linea del progetto già predisposto dal Comune per una grande vasca di accumulo e laminazione nella zona nord dietro a Torre Pedrera, per risanare il sistema fognario di quella parte di città, un progetto in cui la funzione idraulica si associa efficacemente alla realizzazione di un parco fruibile, aree alberate, percorsi e uno specchio d'acqua permanente.

Sulla stessa linea si intende sancire il criterio che tutti i progetti di nuove strade siano necessariamente accompagnati dal progetto di adeguate fasce di ambientazione paesaggistica e di mitigazione dell'impatto acustico, attraverso la modellazione del terreno e la piantumazione di essenze arboree e arbustive.

In particolare ciò dovrà riguardare il progetto della nuova S.S. 16, sia nei tratti in cui correrà nelle vicinanze di insediamenti urbani, dove una fascia a verde piantumato deve svolgere una funzione essenziale di filtro e mitigazione della fonte inquinante, sia nei tratti dove l'arteria taglierà pregiati lembi di pianura agricola, dove una fascia di vegetazione arborea dovrà mitigare l'impatto negativo sulla percezione del paesaggio.

3.1.4 Qualità del mare e della costa

A gennaio 2010 è stato istituito, tra la Regione Emilia Romagna e i Comuni di Rimini, Riccione, Misano e Cattolica, il "Tavolo della Costa": il cui indirizzo principale è quello di coordinare le attività rivolte alla gestione e tutela della costa in ambito provinciale. In tal senso il PSC, ai fini della prevenzione dei fenomeni erosivi, costituito da strutture degradate, anche attraverso proposte di interventi sperimentali, e tenendo conto delle prospettive di innalzamento del livello delle acque.

Gli interventi atti a contrastare l'erosione del litorale, oltre ad essere realizzati direttamente dal Servizio Tecnico dei Bacini Conca e Marecchia, vengono attuati annualmente anche dalle singole Amministrazioni Comunali, che normalmente effettuano interventi di rinascimento utilizzando le sabbie derivanti dalla pulizia delle spiagge. A questo fine sarà opportuno che il RUE, nel caso di interventi edilizi nella fascia costiera a valle della ferrovia, renda obbligatorio il recupero delle sabbie di scavo.

3.2. QUALIFICAZIONE AMBIENTALE DIFFUSA DEL TERRITORIO

3.2.1 Sinergie tra risorse ambientali e storico-culturali e offerta turistica

Se è vero, come abbiamo detto, e come sottolinea il Piano Strategico, che tutto il territorio nel suo complesso deve essere offerto come una, pur variegata, risorsa che sostiene l'offerta turistica, se è vero che occorre amalgamare in profondità la città balneare con la città del loisir, della cultura e degli affari, se è vero che occorre passare dalla diversificazione delle motivazioni di afflusso ad un appeal più complesso, dato da un territorio di qualità che moltiplica il valore delle singole motivazioni, allora la qualificazione ambientale del territorio riminese non passerà solo attraverso operazioni che riguardano la fascia strategica della città turistica, il 'Parco del Mare', ma dovrà investire tutto il resto del territorio urbano e non urbano.

Tutti i documenti che si occupano di sviluppo economico del territorio alle varie scale, da quella europea (es. 'Schema di sviluppo dello spazio europeo') a quella locale (PTCP e Piano strategico comunale), attribuiscono al patrimonio naturale e a quello culturale non solo un potenziale identitario che non ci possiamo permettere di perdere e che va trasmesso alle generazioni future, ma anche il valore di una risorsa economica la cui importanza ai fini dello sviluppo locale cresce costantemente.

Nel comune di Rimini le maggiori risorse di carattere storico e culturale sono concentrate nel centro storico, nonché nelle porzioni di più vecchio impianto della città turistica (i villini del primo novecento, le colonie...) , così come le maggiori risorse di carattere paesaggistico e ambientale sono rappresentate da porzioni relativamente circoscritte del territorio: l'arenile, i 'balconi naturali' dei Colli di Covignano, di Monte l'Abbate e S. Lorenzo.

Ma al di là della valorizzazione di queste risorse maggiori e interessate da tempo da politiche di tutela, si tratta di mettere in sinergia tutto un sistema di risorse naturali, paesaggistiche e culturali 'minori' e diffuse che permeano in misura diversa il territorio non urbano e che rappresentano ingredienti essenziali della sua immagine.

La crescita recente di attività turistiche nell'entroterra (agriturismi, bed & breakfast) è la dimostrazione che l'investimento in questa direzione è già avviato e pagante, anche se la strumentazione urbanistica non è ancora ri-orientata in questa direzione e anzi produce nel territorio rurale effetti contraddittori.

Per quanto riguarda le risorse storico-testimoniali, si tratta in particolare di salvaguardare con più efficacia la trama diffusa degli edifici rurali di tipologia tradizionale.

Il PRG vigente individua e tutela circa 300 edifici rurali tradizionali. Tuttavia la tutela non è stata sempre efficace. Sono purtroppo frequenti i casi in cui il 'recupero', per rendere più 'semplice' l'intervento, o per risparmiare qualcosa sui costi, o ancora per insipienza, è avvenuto di fatto attraverso il sostanziale abbattimento dell'edificio originario e la sua sostituzione, oppure è avvenuto in forme tale da compromettere o addirittura da rendere irriconoscibili i caratteri tipologici e morfologici originali. In questi casi la non appropriatezza dell'intervento fa perdere definitivamente un pezzo di un patrimonio sedimentato e di interesse collettivo: infatti un edificio mal recuperato è 'perso' come ben culturale e paesaggistico.

Oggi occorre riconsiderare la schedatura e mappatura di questi beni, sia per eliminare la tutela da beni irrimediabilmente mal 'recuperati' sia per estendere la tutela ad ulteriori immobili che in precedenza non erano stati considerati, in particolare utilizzando nuovi strumenti di confronto storico oggi disponibili, come la georeferenziazione dell'antico 'Catasto Calindri'.

Ma soprattutto occorre che il RUE detti norme più precise ed efficaci che assicurino che il recupero degli edifici considerati beni di interesse storico-testimoniale avvenga con tecniche effettivamente conservative che rispettino le caratteristiche strutturali, tipologiche e morfologiche.

E occorre inoltre che anche gli interventi edilizi ex-novo, che eventualmente sia ancora necessario consentire nel territorio rurale, siano non conflittuali con le tipologie edilizie tradizionali, considerando il territorio rurale come un contesto storicizzato nel quale anche il nuovo, ove necessario, deve entrare con discrezione.

Per quanto riguarda le risorse paesaggistiche si tratta di

- cogliere e proteggere i caratteri specifici di ciascuna Unità di paesaggio e mettere in valore in particolare quelli che il PTCP ha individuato e definito "paesaggi identitari";
- tutelare i punti panoramici e i punti di visuale significativa lungo le strade verso campi visivi di pregio, sulla base del lavoro svolto su questo aspetto in preparazione del PTCP;
- salvaguardare gli elementi minuti che compongono la matrice vegetazionale del paesaggio: alberature isolate di pregio, siepi, filari alberati, lembi boscati e cespugliati, e possibilmente incentivarne un leggera espansione;
- promuovere e incentivare il mantenimento delle colture arboree tipiche, in particolare vite e olivo negli ambiti collinari.

La ricomposizione e sinergia fra questi elementi diffusi si attua, fra l'altro, costruendo percorsi di fruizione ad hoc (a piedi, in bici, a cavallo, in auto...), un sistema segnaletico informativo dedicato, e promuovendo la creazione di reti e pacchetti di

offerta tematici: enogastronomici, culturali-esperienziali, sportivi, ecc.

3.2.2. Le Unità di Paesaggio e i paesaggi identitari

I paesaggi che connotano il territorio del comune di Rimini sono schematizzabili in tre grandi ambiti:

- la costa quasi completamente dominata dalla conurbazione costiera e delimitata nettamente verso l'interno solo dove si evidenzia la "greppa", la residua paleo falesia che delimitava verso mare le alluvioni consolidate;
- la pianura alluvionale del Marecchia e degli altri corsi d'acqua minori (Uso, Ausa, ecc.);
- i rilievi collinari.

Ognuno dei tre ambiti ha delle evidenti peculiarità, tali da essere individuati, nel Piano Territoriale Paesistico Regionale, come tre Unità di paesaggio di rango regionale. Allo stesso tempo i limiti tra l'una e l'altra sono limiti sfumati e mobili, il che rende metodologicamente difficoltosa la loro esatta individuazione e stimola la ricerca di articolazioni territoriali più dettagliate e articolate.

Il PTCP propone una lettura paesistica del territorio basta sulle tre Unità di paesaggio (UdP) principali:

- della Conurbazione costiera;
- della Pianura alluvionale e intravalliva;
- della Collina;

nelle quali si evidenziano alcune sub unità di Paesaggio (SubUdP) che interessano il territorio del comune di Rimini:

- Nell'ambito della UdP della conurbazione costiera:
 - o 1.a dell'Arenile,
 - o 1.b delle foci fluviali,
 - o 1.c dei varchi a mare.
- Nella UdP della Pianura alluvionale e intravalliva:
 - o 2.a del corso del Fiume Marecchia,
 - o 2.c del Torrente Marano,
 - o 2.d del corso del Torrente Uso,
 - o 2.e della pianura alluvionale agricola del Marecchia,
 - o 2.f della pianura alluvionale intravalliva del Marecchia,
 - o 2.g della pianura alluvionale costiera ed intermedia dei colli.
- Nella UdP della Collina;
 - o 3.a della bassa collina del Marecchia e dell'Uso,
 - o 3.b della bassa collina di Ausa, Marano e Melo.

Nel caso della UdP costiera la caratteristica dominante è la conurbazione e le SubUdP

individuare assumono un ruolo di interstizi da tutelare (Foci e Varchi a amare) o hanno un ruolo strategico nel sostenere la parte maggioritaria e tradizionale dell'economia turistica. In tutti e due i casi è con le politiche "urbane" che si può declinare le loro specifiche politiche di tutela e valorizzazione e non che le politiche degli spazi aperti o rurali.

Un primo aspetto che occorre mettere in luce è che solo nel caso della SubUdP 2g (pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli) le sub unità hanno uno sviluppo che interessa il territorio (quasi completamente) di un solo comune. Negli altri casi si tratta di sub unità suddivise tra più comuni e delle quali sarebbe necessario poter individuare strategie di valorizzazione e tutela comuni per poter approfondire le linee generali enunciate dal PTCP.

E' comunque possibile individuare i livelli di tutela presenti sulle varie SubUdP e delineare eventuali possibili azioni da inserire nel PSC e negli altri strumenti urbanistici:

- **SubUdP 2.a** del corso del Fiume Marecchia: la sub unità coincide largamente con la Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP) che si sviluppa ai lati del corso del Marecchia:
 - o le indicazioni di tutela riguardano la tutela delle acque e la funzione di corridoio ecologico; gli interventi dovrebbero tendere ad ampliare i preesistenti elementi naturalità;
 - o gli strumenti di tutela, attraverso il recepimento nel PSC dei vincoli previsti dal PTCP, relativi agli aspetti paesaggistici, appaiono adeguati (vedi il già citato art. 5.4); anche la tutela della qualità dell'acqua appare assicurata dal recepimento delle normative sovraordinate (aree connesse idrogeologicamente all'alveo di cui all'art. 3.3. e aree di ricarica indiretta della falda di cui all'art. 3.5);
 - o vanno continuate e potenziate le attività già in atto da parte del Comune di messa a dimora di alberi ad alto fusto in aree demaniali lungo le due sponde del fiume, a costituire alcune aree densamente boscate lungo il "Sentiero naturalistico provinciale" (riva sinistra) e la pista esistente lungo la riva destra, e la riqualificazione ambientale, avviata di concerto con la Provincia, dell'area "ex-INCAL-System", per scopi didattici e di fruizione turistica controllata coerenti con il consolidamento della funzione primaria di corridoio ecologico
 - o Il PSC potrà collegare interventi di ripristino dei perduti caratteri identitari e di potenziamento delle funzioni di corridori ecologico ad interventi di attraversamento di infrastrutture o ad interventi edilizi collegati alla rimozione di manufatti o edifici incongrui con l'ambito.
- **SubUdP 2.c** del Torrente Marano e SubUdP 2.d del Torrente Uso: la sub-unità comprende le Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP) che si sviluppa ai lati del corso dei due torrenti; per tutti i due corsi d'acqua il PTCP individua una "progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio":
 - o le indicazioni di tutela riguardano soprattutto la funzione di corridoio ecologico (in particolare del Marano); gli interventi dovrebbero tendere ad salvaguardare i preesistenti elementi naturalità.

- gli strumenti di tutela, attraverso il recepimento nel PSC dei vincoli previsti dal PTCP, relativi agli aspetti paesaggistici, appaiono adeguati (vedi il già citato art. 5.4);
- **SubUdP 2.e** della Pianura alluvionale agricola del Marecchia: interessa un vasta parte del territorio della pianura del Comune di Rimini tra Marecchia e Uso, in una area in cui la pianificazione prevede la compresenza di nodi e reti infrastrutturali (casello A14, nuova SS16) e funzioni rilevanti di tipo produttivo (“porta Nord”, polo produttivo sovracomunale, ecc.). La SubUdP coincide in larga misura con gli ambiti agricoli ad alta produttività descritti nel punto seguente.
 - Le criticità maggiori sono individuate dal PTCP nell’espansione del produttivo , nell’addensamento dell’edificazione sparsa e nei conflitti con le funzioni di ricarica della falda;
 - Il recepimento delle indicazioni del PTCP relative alla tutela delle acque (le aree di ricarica indiretta della falda di cui all’art. 3.5) appaiono sufficienti a tutelare questo aspetto sia nei confronti della pressione agricola (per quest’ultima potrebbe risultare strategica l’estensione del CER) che da quella industriale;
 - Il contenimento dell’addensamento insediativo residenziale sarà perseguito attraverso la normativa per gli interventi edilizi nel territorio rurale.
- **La SubUdP 2.f** della pianura alluvionale intravalliva del Marecchia rappresenta una porzione esigua e frammentata del territorio rurale riminese. Le indicazioni per la SubUdP 2.e appaiono estendibili anche a questa SubUdP; anche la presenza di colture frutticole e di transizione con la collina ne esalta gli aspetti paesaggistici su quelli semplicemente produttivi.
- **La SubUdP 2.g** della pianura alluvionale costiera ed intermedia dei colli rappresenta, pur nella eterogeneità degli elementi che la compongono, l’ambito maggiormente caratterizzante il periurbano della città di Rimini. aspetti da approfondire e tutelare:
 - il tema delle connessioni ecologiche trasversali, che appare quello prioritario, in particolare a monte della A14;
 - il tema della tutela: i colli di S. Fortunato, S. Martino (con il vincolo ex L. 1497/49) e Scacciano grazie alle sue visuali appaiono i punti principali di attenzione.
- **La SubUdP 3.b** della bassa collina di Ausa, Marano e Melo è ricompresa in larga parte nel territorio comunale e si salda senza soluzione con la SubUdP precedente. Le criticità evidenziate dal PTCP sono quelle relative alla dispersione insediativa e alle prime aree di fragilità idrogeologica (calanchi in particolare).
 - Il contenimento dell’addensamento insediativo residenziale sarà perseguito attraverso la normativa per gli interventi edilizi nel territorio rurale.
 - Per quanto riguarda le Zone instabili nel territorio sono presenti fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art. 4.1 commi 5 e 7 del PTCP) e Depositi di versante da verificare (art. 4.1 comma 10); una piccola parte del territorio a confine con Verucchio è interessato da Aree potenzialmente instabili (art. 4.1 comma 9); l’adeguamento alle norme del PTCP appare sufficiente a

tutelare le fragilità evidenziate.

- **La SubUdP 3.a** della bassa collina del Marecchia e dell'Uso interessa in modo parziale e frammentario il territorio comunale; le problematiche appaiono simili a quelle della SubUdP precedente e saranno affrontate nella medesima maniera.

Oltre alle Sub unità individuate il PTCP individua poi dei paesaggi che definisce "identitari", che concorrono cioè alla formazione dell'identità della popolazione che risiede in determinati luoghi.

Nel territorio del comune di Rimini sono individuati otto di questi paesaggi:

- 1 - Ambito agricolo di Donegaglia (interessa solo marginalmente l'ambito comunale a nord della ViaTolomaide);
- 2 - Ambito di Castellabate che è diviso a metà con Bellaria Igea Marina;
- 3 - Ambito della Paleofalesia ricadente quasi interamente a Rimini, nella SubUdP 2.e della pianura alluvionale agricola del Marecchia della quale costituisce il limite a mare;
- 6 - Ambito del corso del fiume Marecchia, ampiamente coincidente con la parte riminese della SubUdP 2.a del corso del Fiume Marecchia;
- 7 - Colle Covignano; il paesaggio fa parte della SubUdP 2.g della pianura alluvionale costiera ed intermedia dei colli e coincide in larga misura con l'area tutelata ai sensi della L. 1497/49;
- 8 - Pendici collinari dei vigneti fra Marecchia e Ausa, rappresentano in pratica la continuazione del paesaggio precedente all'interno della SubUdP 2.g;
- 9 - Colle di San Martino e San Lorenzo; è anch'essa all'interno della SubUdP 2.g e sono interessati dalle tutele della L. 1497/49;
- 12 - Ambito del rio Felisina e Monte Ventoso; interessa solo un piccolo lembo del territorio al confine con Verucchio;
- 13 - Ambito agricolo collinare del rio Roncona; interessa il territorio comunale solo per pochi centinaia di mq.

A riguardo dei "paesaggi identitari" e delle SubUdP il PTCP affida al PSC, attraverso una appositi direttiva, il compito di *"meglio specificare le Sub-unità di paesaggio e i paesaggi identitari predisponendo specifiche norme di tutela e valorizzazione"*.

Come si vede, questa doppia lettura di SubUnità di paesaggio e "paesaggi identitari" presenta numerose sovrapposizioni che appaiono non sempre necessarie.

Le direttive ed indirizzi che il PSC, a riguardo dei Paesaggi e delle SubUdP, dovrà assumere verteranno in particolare sui seguenti aspetti:

- l'individuazione delle emergenze paesistiche più rilevanti definendo per queste le *"modalità di gestione integrata per l'ottimizzazione dell'offerta turistica"*;
- *"la valorizzazione e la tutela dei caratteri distintivi dei paesaggi identitari"*;
- la previsione e di azioni coordinate volte ad indagare e mitigare i fattori di rischio relativamente agli assetti geologici ed idrogeologici specifici dei diversi ambiti.

Per dare operatività agli indirizzi e alle direttive del PTCP e perseguire realmente gli obiettivi assegnati appare necessario un lavoro di sintesi e di semplificazione che

permetta di non accavallare indirizzi e tutela in maniera scoordinata o confusa per gli operatori.

Le linee strategiche che si vogliono proporre e che saranno approfondite con il contributo della Conferenza di Pianificazione sono articolate per ambiti morfologici omogenei e sono articolate come segue.

La pianura settentrionale

La lettura territoriale effettuata indirizza verso la coincidenza dei limiti della SubUdP 2e – Pianura alluvionale del Marecchia con l'ambito del Territorio Rurale ad alta vocazione produttiva agricola, entro il quale si distinguono i paesaggi identitari a matrice agricola di Donegaglia e di Castellabate e quello della Paleofalesia:

La SubUdP ha come delimitazione territoriale:

- a nord: il confine comunale; a est – nord est la UdP della Conurbazione costiera, limite rafforzato, ove presente, dal paesaggio identitario della Paleofalesia;
- a sud est la SubUdP. si attesta al limite dell'agricolo periurbano, individuato dall'intensificarsi dell'insediamento e dalla presenza densa di funzioni produttive o ricreative (Via Maiano – Orsoletto via della Cascine, via del Rivo, via Verenin Grazia.
- a sud ovest il limite è definito dal fascio infrastrutturale della A14 con S16 in complanare e dal nuovo tratto previsto della SS16;
- a Ovest la SubUdP d) dell'Ambito fluviale del torrente Uso determina il limite della SubUdP; si propone a tal fine di fare coincidere anche il limite delle Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP) con quello della SubUdP dell'Uso, cioè Via S. Vito che rappresenta un relitto di un antico "cardo" della antica sistemazione centuriata.

Sia il paesaggio di Donegaglia che quello di Castellabate prendono nome da strade ed elementi che sono presenti nel territorio di Bellaria – Igea Marina.

I temi di tutela e valorizzazione della SubUdP 2e sono già stati delineati in precedenza e appaiono validi come elementi di tutela anche per i due paesaggi identitari sopra elencati con le seguenti specificazioni:

- nell'ambito di Donegaglia appare prioritaria la salvaguardia dei residui allineamenti della centuriazione presenti in particolare nella parte ovest dell'area;
- sia per il paesaggio di Donegaglia che per quello di Castellabate la densificazione edilizia è da contrastare con una attenta gestione della normativa agricola che il RUE svilupperà ;
- nell'ambito di Castellabate appare opportuna una tutela del viale alberato che lo delimita a sud (via Tolemaide) e il mantenere la percettività del rio che interseca l'area, a confine con Bellaria Igea Marina;
- il paesaggio della Paleofalesia andrà tutelato strettamente e svolgerà una importante funzione di transizione tra le aree a diversa funzione urbana previste o presenti ai suoi lati e con le aree verdi attrezzate e di connettivo e compensazione ("la nuova pineta").

Come evidenziato in precedenza appare opportuna la coincidenza della SubUdP 2d –

Corso del Torrente Uso con la corrispondente “Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua” (Art. 5.4 del PTCP) al fine di avere un unico riferimento normativo utile a garantire gli assetti paesistici di quest’ambito. Anche in questo caso prevalgono gli indirizzi verso:

- la limitazione dell’edificazione;
- il completamento delle reti ecologiche trasversali;
- l’esclusione di interventi che compromettano la percezione paesaggistica dei meandri, prestando la massima attenzione nella progettazione degli interventi di messa in sicurezza idraulica latitanti il corso d’acqua.

Anche nel caso della SubUdP 2b – Corso del Fiume Marecchia appare opportuna una semplificazione delle perimetrazioni tra SubUdP, quasi coincidente con il ‘paesaggio identitario’ relativo, e la “Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua”.

Oltre alla limitazione dell’edificazione, il mantenimento delle funzione ecologiche proprie, il completamento delle reti ecologiche trasversali e l’esclusione di funzioni e destinazioni che ne compromettano la percezione paesaggistica, andranno attivate tutte le politiche idonee a rimuovere situazioni di degrado e di perdita di identità.

Anche situazioni virtuose, dal punto di vista dell’inserimento e della funzione ambientale che esplicano, come il depuratore di Via Fiumicino, dovrebbero essere mitigate con la realizzazione di una fascia di ambientazione con funzioni sia di schermo visivo che di rifugio faunistico.

La SubUdP, grazie alla connessione con il sistema dei parchi urbani può rivestire un grande ruolo nella connessione ecologica e ricreativa tra città e campagna. Le aziende agricole che ricadono al suo interno potrebbero incrementare le colture biologiche (sinergiche con le funzioni di protezione dei sistemi floro-faunistici e con le funzioni della protezione delle acque sotterranee) e la vendita diretta in aziende (Fattorie aperte).

Nell’ambito della stessa SubUdP 2b possono essere ricomprese le due aree ricadenti secondo il PTCP nella SubUdP 2f pianura alluvionale intravalliva del Marecchia che presenta delle caratteristiche del tutto simili alla SubUdP nel tratto esterno agli abitati che si susseguono con continuità lungo la Marecchiese.

L’interruzione causata dalla presenza del territorio di Santarcangelo di R. (le frazioni S. Martino dei Mulini e S. Ermete) non consente di individuare indirizzi unitari significativi diversi o integrativi rispetto a quelli determinati dalle “Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua”, di cui i due ambiti in esame fanno parte.

La pianura litoranea di transizione alla collina

La lettura che il PSC dà della parte di pianura meridionale del territorio comunale si distacca leggermente dalla delineazione delle SubUdP che il PTCP propone per riaccostarsi alla individuazione originaria delle UdP.

Non si riesce a leggere a scala comunale una transizione continua tra pianura e primo fronte di colli (S. Martino e Covignano), né una connessione tra gli ambiti della pianura del Marecchia (che, come abbiamo visto sopra, si propone che confluiscono nell’ambito perifluviale), mentre è più leggibile la pianura dell’Ausa e del Marano,

caratterizzata da campi stretti ed allungati che si dipartono dal reticolo stradale minore molto denso e sovente irregolare.

Questa pianura ha ospitato grandi infrastrutture come l'aeroporto e significative espansioni recenti come "le Befane", nonché nuclei residenziali che progressivamente sono assorbiti dall'area urbana riminese.

Si tratta di una pianura densamente appoderata in cui traspare il prevalere della funzione residenziale su quella produttiva agricola.

In definitiva la proposta è quella di ridurre l'estensione della SubUdP 2g "Pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli" alla sola parte effettivamente di pianura e limitarla alle aree sottese dall'Ausa e dal Marano escludendo quelle del Marecchia.

In questa area cominciano a prevalere le funzioni produttive agricole che godono particolarmente di una valorizzazione paesaggistica (relazioni città campagna, vendita diretta dei prodotti, agriturismo, produzioni di qualità in piccola scala, ecc.) per cui saranno inserite tra gli ambiti del territorio rurale di interesse paesaggistico.

Valgono anche per queste aree le indicazioni relative al controllo dell'addensamento del costruito e rimane un obiettivo, da vedere in concomitanza con la progettazione della nuova SS16, del ripristino delle connessioni ecologiche trasversali. Il tema appare sensibile in particolare nella parte di pianura posta tra fascio infrastrutturale e conurbazione costiera. Nel lato a monte la presenza dei primi contrafforti collinari di S. Martino e S. Lorenzo e di Covignano rendono meno problematica la situazione in quanto presentano maggiori superfici a bassa utilizzazione antropica (scarpate e piccoli impluvi coperti di vegetazione densa, parchi ville, ecc.).

La collina

Le analisi effettuate evidenziano la difficoltà, per il territorio riminese, di differenziare gli spazi collinari.

La soluzione proposta prevede l'individuazione di una unica SubUdP collinare che va dal confine comunale a ovest (Verucchio, Santarcangelo di Romagna, Repubblica di S. Marino e Coriano, assumendo le caratteristiche e gli indirizzi della SubUdP 3b della bassa collina dell'Ausa Marano Melo.

In questa SubUdP si evidenziano e si distinguono due paesaggi identitari: il colle di Covignano e i colli di S. Martino e S. Lorenzo. Oltre alle peculiarità morfologiche di 'balcone' su Rimini del primo e di emergenze nella pianura dei secondi, la densità delle coperture arboree ed arbustive e la presenza di edifici storici e ville storiche e di pregio (villa des Verges), viali alberati e altre strutture paesaggistiche importanti, fa sì che siano stati tutelati come beni paesaggistici (Art 136 della L 42/04).

Il vincolo paesaggistico si estende anche al compenetrato Colle delle Grazie e alla area della Carletta che è posta ai suoi piedi verso nord. In questo caso sembrano prevalere le esigenze di tutela panoramica, ma non scarseggiano le preesistenze storiche e archeologiche e una edilizia diffusa di ville con parco.

Un terzo paesaggio identitario è a matrice spiccatamente agricola e riguarda le pendici collinari dei vigneti tra Marecchia ed Ausa, caratterizzate dalla massima diffusione della viticoltura specializzata e dalla presenza dell'olivo, progressivamente più significativa allontanandosi dalla costa.

Gli elementi di tutela e valorizzazione da perseguire con la strumentazione urbanistica sono in primo luogo il controllo della densificazione edilizia, che anche ove fosse giustificata da comprovate esigenze produttive agricole, dovrà rispettare le visuali e le linee di crinale.

Con il RUE dovrà essere governato il tema delle sistemazioni delle aree non edificate (cortili, parcheggi, aree verdi, ecc.), tenendo conto della necessità di un raccordo con i materiali utilizzati per gli edifici e della necessità di prevedere moderati infittimenti delle compagini vegetali arbustive ed arboree; sempre evitando conflitti con il rispetto dei punti di vista notevoli e delle visuali principali.

Negli ambiti collinari hanno un ruolo importante le aziende agricole vitali orientate alla viticoltura e/o alla offerta di servizi ricreativi o culturali. Alle forme ormai tradizionali di Agriturismo e Fattorie didattiche, si affiancano sempre più le Fattorie Aperte (vendita diretta di prodotto in azienda) e le forme di Ospitalità Rurale, anche non collegate ad aziende agricole. Tutte queste nuove funzioni non sempre possono trovare soddisfacimento nelle dotazioni di fabbricati rurali, per cui potrebbe essere necessario prevedere la possibilità di ampliamenti per questa funzione, sempre in presenza di esigenze documentate e mantenendo tipologie edilizie contenute dimensionalmente e correttamente inserite nel delicato paesaggio collinare.

3.2.3. Rete ecologica e corridoi fluviali

Gli strumenti urbanistici devono assumere come proprio obiettivo, fra gli altri, anche quello della salvaguardia e miglioramento della biodiversità; nel caso di Rimini si tratta di salvaguardare quel poco di biodiversità che è rimasto.

Nel territorio comunale non sono presenti nodi ecologici complessi che presentino una elevata biodiversità; non sono presenti Siti di Importanza Comunitaria (SIC) fatta salva l'area lungo il Marecchia a confine con Santarcangelo, che costituisce una estensione in comune di Rimini del SIC "Torriana, Montebello e Fiume Marecchia" e che comprende alcune aree di ex-cava. Il Colle di Covignano, in quanto estesa area di ripopolamento e cattura nell'ambito del Piano faunistico provinciale, rappresenta un'altra area di un certo rilievo da questo punto di vista.

Tuttavia, al di là di questi pochi punti di una certa complessità biologica, l'intera porzione collinare del territorio comunale presenta una discreta qualità, quale ecosistema variegato che consente una diffusa connessione delle reti ecologiche che permettono una certa mobilità alle diverse specie animali; va chiarito che nel caso del territorio riminese non si hanno né si possono pensare reti ecologiche idonee allo spostamento di mammiferi di grossa taglia (es. ungulati), ma più semplicemente di assicurare le condizioni di sopravvivenza e mobilità della microfauna: piccoli mammiferi, anfibi, rettili, entomofauna e simili.

Il principale fattore di discontinuità e di interruzione dei corridoi ecologici fra la zona collinare e la pianura costiera è costituito da tracciato dell'autostrada, a valle del quale la situazione è ben diversa e le aree che presentano una qualche valenza ecologica rappresentano relitti isolati.

L'effetto-barriera del tracciato autostradale è destinato ad aumentare con la realizzazione in affiancamento della nuova S.S. 16. Gli unici varchi che possono e potranno svolgere un qualche ruolo di collegamento faunistico fra le aree a monte e a valle dell'autostrada sono i corsi d'acqua, non a caso i corsi dell'Uso, del Marecchia e

del Marano sono individuati nel PTCP come corridoi ecologici di rilevanza regionale. Ma dei tre, solo il Marecchia presenta ampie aree di alveo e di sub-alveo, ed è attraversato dall'autostrada con un viadotto lungo, per cui consente una funzionalità di corridoio ecologico decisamente più efficace degli altri due.

Anche per questo, oltre che per ragioni di valorizzazione paesaggistica e di qualità offerta alla città, risulta strategico operare sull'intero corso del Marecchia in termini di qualificazione ambientale, dal confine comunale alla foce.

La planimetria dello Schema di assetto strutturale che accompagna questo Documento Preliminare di PSC indica l'obiettivo della "prosecuzione verso monte del Parco Marecchia", ma va chiarito che non si tratta di estendere l'attuale "Parco 25 aprile" nella forma di parco pubblico urbano, ma si tratta di intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna:

- sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc.
- sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive,

per dare progressivamente forma a un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera.

Il PTCP, oltre a questi corridoi ecologici primari, indica inoltre il corso dell'Ausa e del Deviatore Ausa come corridoio locale. Ma occorre riconoscere che il Deviatore, nelle condizioni attuali di totale cementificazione, non può svolgere nessuna funzione di corridoio ecologico, oltre che essere un elemento di forte abbruttimento dell'immagine urbana. Si propone di valutare, assieme agli enti competenti, se esista la possibilità di mettere mano a una ri-progettazione dell'assetto delle sue sponde con tecniche di ingegneria naturalistica che possano dargli almeno in parte un aspetto e un funzionamento meno artificiali. Qualora non fosse possibile un tale progetto, occorrerebbe almeno sottrarlo alla vista diretta con opportune cortine vegetali.

Oltre ai corridoi costituiti dai corsi d'acqua maggiori, occorre prestare maggiore attenzione alla gestione e agli interventi idraulici che riguardano il funzionamento del reticolo dei corsi d'acqua minori, dei canali e delle fosse. Si tratta di privilegiare ovunque possibile interventi di rinaturalizzazione delle sponde, di gestire lo sfalcio della vegetazione ripariale secondo calendari che tengano conto delle esigenze di riproduzione e di mobilità della fauna minore, di creare sistemi di fitodepurazione delle acque. Ciò riguarda in primo luogo il territorio rurale, ma anche, ove possibile, l'area urbana, dove va valutata la possibilità anche di riportare alla luce alcuni tratti tombati delle fosse, almeno nei tratti dove fiancheggiano parchi e aree verdi.

Per quanto riguarda le connessioni trasversali ai corridoi principali, una parte della funzione è affidata allo spazio aperto rurale che, se non troppo addensato di edifici, svolge tale funzione senza necessità di particolari accorgimenti.

Laddove la densità edilizia agricola o il reticolo infrastrutturale denso o la vicinanza con grandi elementi di disturbo (grandi reti infrastrutturali, vaste aree produttive, ecc.) lo richiede, è opportuno che la progettazione delle reti infrastrutturali o dei margini delle aree produttive si faccia carico di assicurare un minimo di connessioni e continuità tra gli elementi del sistema floro-faunistico. Nel caso dell'Area produttiva sovracomunale

presso il casello di Rimini nord ciò appare coerente con l'esigenza di assicurare le prestazioni di Area produttiva ecologicamente attrezzata (AEA) come prescritto dalle norme vigenti.

Nel punto precedente dedicato alle SubUdP e ai paesaggi identitari si sono individuate strategie specifiche per i diversi ambiti territoriali per concorrere al raggiungimento di obiettivi di qualità paesistica e contemporaneamente di qualità ecologica.

3.3. INDIRIZZI AL RUE PER LA QUALIFICAZIONE E GESTIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE

3.3.1 Il RUE nella Legge regionale 20/2000

Il Regolamento Urbanistico ed Edilizio è per ordine logico, e opportunamente anche cronologico, il secondo dei tre strumenti urbanistici generali introdotti dalla Legge 20/2000 per sostituire il PRG, in quanto insieme con il PSC da continuità e una prima completezza al quadro normativo che governa la gestione del territorio, anche nell'attesa dell'elaborazione del primo piano-programma operativo quinquennale.

Nel descrivere gli strumenti urbanistici dell'Emilia-Romagna si usa sovente distinguere le competenze del RUE e del POC secondo una logica per parti di territorio: il primo governa gli insediamenti storici, quelli consolidati e il territorio rurale, mentre il secondo governa le aree da interessare con rilevanti trasformazioni (riqualificazione o nuova urbanizzazione). Ciò non è del tutto corretto, perchè il RUE deve contenere una disciplina degli interventi edilizi, diretti e ordinari, **attuabili in tutte le parti del territorio**, anche negli ambiti destinati alla trasformazione, benché in questo caso la disciplina assuma un carattere transitorio e conservativo in attesa che maturino le condizioni per quelle trasformazioni significative che il PSC prospetta e che saranno governate dal POC. All'inverso, il POC dovrà occuparsi all'occorrenza anche degli ambiti storici o consolidati e del territorio rurale, nel caso di progetti speciali di valorizzazione ovvero per la programmazione di opere pubbliche.

Sembra, quindi, più giusto rimarcare la differenza fra i due strumenti in termini di tipologia di interventi: competono al RUE quelli ordinari, diretti e che non comportano modifiche urbanistiche rilevanti, in tutto il territorio; e al POC quelli straordinari e fortemente modificativi.

Si coglie subito quindi la rilevanza dei compiti affidati al RUE: esso è lo strumento che di gran lunga interfacerà più cittadini e più interventi, in quanto regolamenta:

- tutti gli interventi minori di conservazione e recupero della città storica, nonché degli edifici meritevoli di tutela per il loro interesse storico o testimoniale nel resto del territorio;
- la gran parte degli interventi nelle aree urbane consolidate;
- gli interventi negli ambiti specializzati produttivi, già insediati e da completare.
- la gran parte degli interventi nel territorio rurale.

Inoltre il RUE recepisce i 'diritti acquisiti', ossia tutte le opere ed edificazioni previste in Piani attuativi già approvati, per i quali quindi sono maturati condizioni di diritto che la

nuova pianificazione non può che riconoscere e confermare, fino alla scadenza delle relative convenzioni.

Infine il RUE ha un ultimo compito delicato: nelle situazioni dove il PSC prospetta trasformazioni rilevanti (di riqualificazione o di nuova urbanizzazione), che richiedono di essere programmate con il POC e gestite attraverso accordi e piani attuativi, il RUE ha il compito di disciplinare che cosa può essere fatto nel frattempo con interventi diretti, evitando da un lato di congelare del tutto l'edificazione preesistente, ma salvaguardando le condizioni e la convenienza delle trasformazioni più sostanziali a beneficio della città.

Il RUE avrà una propria cartografia; questa recupera quel livello di dettaglio dell'assetto degli spazi privati e pubblici che aveva il PRG e che invece si perde nelle cartografie a scala più ampia e di natura ideogrammatica del PSC, che sono programmatiche e di indirizzo. La cartografia del RUE sarà su base catastale, per farne uno strumento di certezza giuridica e di immediata utilizzabilità per il cittadino attraverso la consultazione via internet.

Il RUE è valido a tempo indeterminato ed è approvato direttamente dal Comune. Ciò significa che risulteranno agevoli e spedite le varianti di progressivo adeguamento del RUE alle esigenze di gestione del territorio (modifiche legislative, innovazioni tecniche, evoluzione delle esigenze, nuove problematiche insorgenti), purché le modifiche restino in un quadro di coerenza con gli indirizzi espressi per esso dal PSC.

3.3.2 Qualità degli edifici e degli spazi pubblici e privati

Il RUE unifica i contenuti precedentemente distribuiti in più strumenti: Norme tecniche del PRG; Regolamento edilizio; norme di natura edilizia nel Regolamento di Igiene, altri regolamenti. In tal modo interfaccia con un'ampia gamma di temi e problematiche di grande attualità: i risvolti ecologici e la sostenibilità ambientale delle opere edilizie (i consumi energetici, i materiali impiegati, la permeabilità del suolo, il verde urbano, il clima acustico, le reti tecnologiche), l'evoluzione dell'uso degli edifici e la loro reciproca compatibilità, la qualità architettonica, la qualità degli spazi pubblici, la qualità dell'ambiente rurale, ecc.

E' quindi fondamentale il rapporto del RUE con gli altri strumenti e azioni dell'Amministrazione: piani di settore e regolamenti settoriali: sul verde, sulle opere pubbliche, sull'arredo urbano, sugli usi privati dello spazio pubblico, sul contenimento dei consumi energetici, ecc. Sarebbe improponibile assorbire del tutto nel RUE anche tutte queste materie che non sono compiutamente riducibili alla sola attività urbanistico-edilizia; d'altra parte vanno disciplinate nel RUE le aree di sovrapposizione con questi argomenti e gli opportuni rimandi agli specifici regolamenti settoriali.

In particolare il RUE dovrà indirizzare la nuova attività edilizia nella direzione:

- della qualità architettonica e del corretto inserimento degli interventi, nelle situazioni in cui è richiesta sensibilità per gli aspetti percettivi e per le relazioni paesaggistiche;
- dell'incremento delle dotazioni di verde urbano, privato oltre che pubblico;
- della sostenibilità: attraverso la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione energetica, la promozione della certificazione a livelli elevati, il recupero delle risorse idriche, il corretto smaltimento dei reflui, la bio-edilizia;

Da quest'ultimo punto di vista il RUE porterà a livelli più avanzati il percorso già avviato dal Comune di Rimini da qualche anno con il vigente Regolamento riguardo la bio-edilizia. In particolare il RUE assorbirà compiutamente e renderà cogenti i requisiti di efficienza energetica previsti dal D.A.L. della Regione Emilia-Romagna n. 156/08, fra i quali l'obbligo di allaccio alle reti di teleriscaldamento ove esistenti o pianificate, l'obbligo di produzione energetica da fonti rinnovabili, l'obbligo di certificazione energetica e relative modalità. Renderà cogenti inoltre requisiti finora previsti come volontari in materia di contenimento dei consumi idrici degli edifici e di stoccaggio e riutilizzo delle acque meteoriche.

3.3.3 Riqualficazione diffusa del patrimonio edilizio datato

Riguardo ai tessuti edilizi urbani consolidati di vecchio impianto, tocca al RUE governare due aspetti rilevanti.

Per quanto riguarda la disciplina degli usi ammissibili e dei cambi d'uso, l'orientamento di fondo sarà il mantenimento e il rafforzamento del carattere multifunzionale dei tessuti urbani, e l'integrazione tra la funzione abitativa e le attività economiche e sociali con essa compatibili, con particolare riferimento al consolidamento e mantenimento delle funzioni commerciali e di servizio e laddove in particolare si concentrano. Si individueranno quindi i percorsi commerciali (o "strade centralità" come in qualche caso vengono chiamate) nei quali va favorita la permanenza del piccolo commercio e delle attività di servizio e nelle quali va agevolata l'accessibilità pedonale. Da questo punto di vista va considerato il forte legame fra la distribuzione di queste attività private e l'assetto e il potenziamento del sistema dei servizi pubblici di uso quotidiano: in particolare le scuole, i servizi sociali e il verde di vicinato, in modo da rafforzare in ogni quartiere l'identità, visibilità e qualità di alcuni 'luoghi centrali' e dei principali percorsi pedonali di connessione fra i servizi.

Per quanto riguarda la disciplina degli interventi ammissibili l'orientamento è quello di favorire il progressivo adeguamento del patrimonio edilizio, dal punto di vista impiantistico, sismico e dell'efficienza energetica, attraverso interventi conservativi o di sostituzione, evitando tuttavia, o limitando l'incremento del carico urbanistico nella città consolidata. Sotto questo aspetto si riconoscono in effetti due esigenze potenzialmente contraddittorie.

Da un lato le aree urbane consolidate, in particolare quelle di impianto non recente, presentano insufficienze o al massimo un equilibrio consolidato ma fragile, precario, fra il carico di persone e di attività che ospitano e:

- la capacità delle reti viarie, spesso anguste e non migliorabili,
- la capacità delle reti tecnologiche (in part. reti fognarie) eventualmente migliorabili solo a costo di interventi molto onerosi,
- le dotazioni spesso insufficienti di parcheggi e di verde di vicinato

Vi sono quindi vari elementi che indirizzano a considerare questi tessuti urbani come saturi e ad evitare ogni intervento non conservativo o che comunque incrementi il carico urbanistico presente.

D'altra parte c'è l'esigenza di ammodernare il patrimonio edilizio, di renderlo più efficiente dal punto di vista impiantistico, energetico e strutturale (antisismico). Una parte significativa degli edifici degli ambiti urbani consolidati risale infatti ai primi

decenni dell'ultimo dopoguerra. Infatti al 2001 risultava che oltre la metà del patrimonio abitativo è stato costruito fra il 1946 e il 1971, un'epoca in cui la produzione edilizia era in prevalenza tecnologicamente molto povera, e presenta oggi condizioni di invecchiamento e di inadeguatezza, sia dal punto di vista strutturale, rispetto alle nuove norme antisismiche, che prestazionale e impiantistico.

Sia l'inadeguatezza strutturale, sia l'inadeguatezza dal punto di vista dell'efficienza energetica sono parzialmente recuperabili da interventi di manutenzione straordinaria. Ma non c'è dubbio che si ottengono livelli di efficienza e di sicurezza sismica pieni solo, o comunque meglio, con la demolizione e ricostruzione.

D'altra parte è del tutto improbabile che la sostituzione edilizia trovi condizioni di appetibilità economica se non accompagnata da incentivi, o di natura economica, o di natura urbanistica in forma di qualche incremento della superficie e quindi del carico urbanistico.

In sostanza vi sono esigenze potenzialmente conflittuali, fra le quali occorre trovare un punto di equilibrio ragionevole; un punto di equilibrio che sarà naturalmente diverso secondo le caratteristiche dei differenti tessuti edilizi.

E' la medesima problematica affrontata con la L.R. 6 a recepimento dell'intesa Stato-Regioni. Ma le norme transitorie che ne sono derivate sono purtroppo generiche, indifferenziate rispetto al territorio. Mentre le norme durature del RUE devono essere più affinate e differenziate per aderire alla diversità dei tessuti.

Le norme attuali delle zone B: nel PRG di Rimini sono di tipo tradizionale, incentrate su due parametri: un indice fondiario massimo (UF) e un'altezza massima (entrambi piuttosto alti). Questo tipo di normativa tradizionale è da considerare oggi generica, e inadeguata a rispondere alle esigenze che si sono sopra richiamate. Stabilendo un UF massimo, in molti lotti dove l'indice è già saturato o superato non si consente più nulla e quindi non si incentiva nulla, in altri si consente troppo.

Con il RUE si propone di superare l'UF come strumento principe di governo dei tessuti urbani, e di definire delle possibilità di intervento rapportate a quanto c'è già di costruito. Oltre naturalmente agli interventi di tipo conservativo, si tratta di consentire soprattutto interventi di demolizione e ricostruzione che producano edifici ad alta efficienza, incentivandoli ove possibile con incrementi di edificabilità, differenziati a seconda delle situazioni (quindi sulla linea della recente L.R.6 ma più attente ai diversi caratteri del costruito). Gli incentivi saranno condizionati e modulati in rapporto al raggiungimento della classe energetica **B** o superiore.

A questo proposito è stata compiuta una ricognizione di tutte le aree urbane per individuare differenti tipologie di tessuti edilizi, distinguendo i tessuti sorti per addizioni successive dai quartieri pianificati, e considerando congiuntamente una serie di fattori: età, tipologie edilizie, densità, disponibilità di spazi a terra e di verde, ecc. (si veda nel Quadro Conoscitivo, il Cap. C e la Tavola n. C.2).

Si sono così individuati (al di là del centro storico e degli altri insediamenti storici):

- 1) tessuti di impianto non recente che presentano particolari caratteri di identità e di qualità: le zone di concentrazione dei villini del primo novecento, il "villaggio dei lavoratori"etc.;
- 2) tessuti di impianto non recente (tessuti continui urbani o sorti lungo la viabilità storica);

- 3) tessuti recenti eterogenei (a partire dal dopoguerra con presenza di tessuti misti di qualità medio-bassa) sovente caratterizzati da carenze di parcheggi e di verde di vicinato;
- 4) tessuti recenti a bassa densità
- 5) tessuti recenti ad alta densità,
- 6) tessuti misti residenziali e turistici;
- 7) Tessuti omogenei sorti sulla base di Piani Attuativi unitari (a partire dai PEEP), in genere con buone dotazioni di verde e di parcheggi
- 8) tessuti di frangia sorti in modo spontaneo in ambito periurbano o rurale, in particolare lungo le radiali storiche

Sulla base di questa analisi la disciplina del RUE potrà differenziarsi per aderire alle differenti potenzialità e limitazioni riscontrate nello stato di fatto.

3.3.4. Il ruolo del RUE nella fascia costiera

Anche nella fascia costiera il RUE dovrà consentire l'ammmodernamento e possibilmente la sostituzione del patrimonio edilizio più datato e meno efficiente, ma evitando di consentire incrementi dei volumi in essere come fa oggi il PRG, trattandosi di una zona già troppo densa.

Come abbiamo già esposto, la riqualificazione di questa fascia potrà passare soprattutto attraverso operazioni di una certa complessità, che comportano dismissione di alberghi marginali, accorpamento di più strutture ricettive, attribuzione compensativa di diritti edificatori da trasferire in nuove aree residenziali esterne alla fascia costiera; tali operazioni non potranno che essere gestite attraverso la sottoscrizione di accordi specifici fra proprietà diverse, e quindi in sede di pianificazione operativa (POC).

Tuttavia ciò non escluderà che, anche attraverso interventi diretti, si possano realizzare interventi di riqualificazione, sia degli edifici alberghieri che degli altri, attraverso interventi di ristrutturazione anche integrale, e di demolizione e ricostruzione a parità di volume, in tal caso rispettando determinati parametri quali una superficie coperta massima dotazione e una quota minima di superfici permeabili a verde. Anche questi interventi dovranno comunque essere assicurare il raggiungimento di una certificazione energetica in classe elevata (B o superiore).

3.4. UNA NUOVA E MIGLIORE ACCESSIBILITÀ (“RIMINI CITTÀ MOBILE SENZ’AUTO”)

3.4.1. Il Piano della Mobilità del Comune entro lo scenario di riferimento del PTCP

Il Comune ha avviato negli ultimi anni l’elaborazione di un organico Piano della mobilità, sia impostando una serie di provvedimenti settoriali alquanto significativi, sia creando le condizioni per implementare un modello di simulazione del sistema che consenta di valutare le criticità e l’efficacia relativa dei diversi progetti e provvedimenti da prendere.

Anche se l’elaborazione del piano della Mobilità non è ancora giunta ad un prodotto organico e complessivo, il lavoro compiuto consente già di evidenziare i punti di criticità del sistema e sono già stati estrapolati gli obiettivi sui quali va costruito:

- potenziare il ruolo e l’efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda,
- favorire l’integrazione dei mezzi e l’intermodalità degli spostamenti;
- agevolare la mobilità ciclo-pedonale, sia quale modalità autonoma sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l’estensione e la messa in sicurezza dei percorsi;
- superare alcuni nodi critici della viabilità attraverso interventi di miglioramento della sicurezza, nonché alcuni progetti mirati di integrazione della rete comunale.

In piena sintonia con i primi documenti per il Piano della Mobilità, ed anzi con una significativa enfattizzazione del tema, si esprimono le proposte per il piano Strategico della città, riassunte entro l’immagine emblematica di “Rimini città mobile senz’auto”, proposte già richiamate nel precedente Cap. 2.3.

Riguardo al potenziamento del sistema di infrastrutture che supporta la mobilità, le politiche ed azioni che può mettere in campo il Comune sono da rapportare, forse più che per ogni altro tema, ad un quadro di riferimento programmatico più ampio, nazionale, regionale e provinciale. Appare in questo caso doveroso richiamare lo scenario espresso nel PTCP e gli obiettivi specifici che esso si pone, sintetizzati nella volontà di *“Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità”*:

“Il superamento del deficit che l’area riminese manifesta nel campo delle infrastrutture e dei servizi strategici per il sistema di relazione, è tema centrale della pianificazione sovracomunale riminese fin dai suoi primi atti. Proprio la lunga sedimentazione del tema ha consentito di consolidare nel previgente PTCP un quadro di possibili soluzioni che appare ancora del tutto congruente con il livello dei problemi e delle criticità che il Quadro Conoscitivo del PTCP 2007 ci restituisce.....”

Il quadro degli obiettivi generali in cui inscrivere le politiche e le azioni per la mobilità provinciale da perseguire è confermabile in quanto già previsto dal vigente PTCP:

- *maggior apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una sua piena integrazione entro una riaffermata nozione di “corridoio adriatico” come grande sistema di infrastrutture e servizi per le relazioni fra centro Europa e sponda meridionale del Mediterraneo;*
- *maggior specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione delle diverse modalità di trasporto;*
- *recupero di competitività del trasporto pubblico, attraverso l’innovazione tecnico-organizzativa del settore e la realizzazione di un efficace sistema in sede propria;*
- *più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche per il riordino del sistema insediativo e per l’integrazione delle funzioni centrali e produttive di rilievo provinciale.*

Lo schema strategico delle soluzioni prefigurabili in questa direzione si fonda sulla costruzione di un sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali, sia per il trasporto persone che per il trasporto merci, e sulla correlata riorganizzazione territoriale della logistica e delle grandi funzioni a forte attrattività.

Esso vede innanzitutto riaffermata la scelta del potenziamento dell’A14 con ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale, la realizzazione della nuova SS 16 in affiancamento all’autostrada (e con nuovo raccordo alla via Emilia), la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero. Tali opere divengono punto di riferimento per la riorganizzazione sia della viabilità locale che del trasporto pubblico su gomma.

Accanto ad esse conferma tutta la sua centralità l’aeroporto, da valorizzare come “porta” strategica dell’area romagnola e regionale rispetto ai traffici turistici nazionali e internazionali, ma anche come componente organica del sistema aeroportuale regionale, e da interconnettere efficacemente con la rete stradale primaria e con la rete ferroviaria.

Il potenziamento del trasporto ferroviario a lungo raggio, anche nella prospettiva di ampliamento sul versante adriatico del servizio di alta velocità, a raggio provinciale e interprovinciale, e lo sviluppo del cabotaggio marittimo, rappresentano gli ulteriori interventi cruciali per il sistema relazionale di base dell’area provinciale.

Il trasporto ferroviario a raggio locale ha come sede la tratta Ravenna/Pesaro. L’intensificazione delle frequenze, già previste e il potenziamento delle fermate anche a Miramare, Rivabella, Viserba e Viserbella, può rappresentare di fatto un’estensione efficace del servizio di trasporto metropolitano.

L’assetto di previsione della rete della viabilità principale si incentra sul potenziamento del grande canale infrastrutturale longitudinale costituito dall’autostrada (da ampliare a tre corsie) e dalla nuova SS 16 Adriatica in continuità con la variante alla SS 9 Emilia e, coerentemente con le previsioni del PRIT, sul rafforzamento delle tre principali direttrici trasversali rappresentate dalla SP 258 Marechiese, dalla SS 72 per San Marino e dalla SP 17 Fondovalle del Conca.

Nello schema di rete, l’autostrada, con l’opportuno adeguamento dei caselli, ha una relazione pressoché esclusiva con la nuova SS 16, che a sua volta rappresenta il collettore primario di distribuzione al sistema insediativo costiero e di raccordo fra le direttrici di vallata”.

La soluzione dell'affiancamento rappresenta “.....una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale, ma anche di particolare consistenza sotto il profilo tipologico-dimensionale. E' quindi essenziale che la piattaforma infrastrutturale venga dotata di adeguate fasce laterali di ambientazione, in cui attuare tutti gli interventi mitigativi che ne consentano non solo la riduzione di impatto acustico e areiforme, ma anche un appropriato inserimento paesaggistico e ambientale.

Alla nuova SS 16 e al casello di Rimini Nord si connette la Variante alla SS 9, componente di una più ampia previsione in tal senso che si estende nell'attiguo territorio forlivese (bypass Savignano)

Verso l'insediamento costiero i collegamenti possono giovare di una serie abbastanza numerosa di strade esistenti che, opportunamente adeguate ove necessario, possono assolvere a tale compito. Un nuovo collegamento strategico è invece da prevedersi a supporto dell'accessibilità all'aeroporto, di cui è evidentemente essenziale il più rapido raccordo al sistema primario della mobilità territoriale. “

Così si esprime il Piano provinciale riguardo alla rete infrastrutturale, rispetto alla quale il Comune di Rimini non può che sottolineare l'urgenza di un calendario concreto e credibile per la realizzazione della nuova S.S.16.

Riguardo a questa opera cruciale si vuole porre peraltro l'attenzione riguardo al sistema di svincoli destinati a connetterla con al viabilità radiale extraurbana e con il percorso attuale dell'Adriatica che, sgravato dal traffico di attraversamento, è destinato a riconvertirsi nel principale asse di distribuzione della città.

Nel progetto più recente, prodotto dall'ANAS (2009) si individua un difetto preoccupante, per Rimini, nella previsione di un lungo tratto centrale di ben 5 chilometri senza svincoli, fra lo svincolo all'altezza della S.S. 72 e del casello autostradale di Rimini sud e lo svincolo per la Marecchiese. In questo modo la nuova S.S. 16 non sarebbe sufficientemente efficace nell'alleggerire il traffico sull'attuale percorso, proprio nel suo tratto centrale più sovraccarico.

Si ritiene indispensabile per l'efficacia della nuova arteria che il progetto sia rivisto prevedendo la realizzazione di uno svincolo aggiuntivo, che colleghi con l'attuale Adriatica all'altezza dell'industria Valentini e di Via Aldo Moro. A questo fine è anche importante delimitare più precisamente l'area occupabile dall'ampliamento già previsto dello stabilimento industriale Valentini in modo da conservare lo spazio sufficiente allo svincolo.

Con riguardo all'autostrada, il Piano Strategico del Comune di Rimini individua l'ipotesi di un terzo casello, all'intersezione con la Via Emilia, che darebbe un accesso molto più diretto ed efficace alla Fiera e inoltre, associandolo alla prospettiva di prolungare fin qui il ramo del TRC per la Fiera, rappresenterebbe un nuovo punto di interscambio con il trasporto pubblico e di accesso all'intera città senza l'auto. ⁴

⁴ Si valuta che la realizzazione di un terzo casello autostradale comporterebbe Variante al PTCP.

Il tema si lega strettamente ai tempi di realizzazione della nuova SS.16 in affiancamento all'autostrada. Una realizzazione della nuova SS.16 in tempi ragionevoli potrebbe rendere non essenziale la costruzione del terzo casello; ma se la nuova SS.16 dovesse tardare, allora questa potrebbe essere la soluzione più rapida e relativamente sostenibile sul piano economico, per rendere efficace l'accesso alla Fiera. Una ulteriore alternativa potrebbe essere quella di anticipare la costruzione del tratto della nuova SS.16 dal casello di Rimini Nord alla Via Emilia, un tratto di poco più di 3 chilometri che risolverebbe già l'accesso alla Fiera. (vedi Figura 1).

LEGENDA

..... Confine comunale

Territorio urbano

Centro storico

Ambiti urbani consolidati

Ambiti da riqualificare

Ambiti consolidati per attività produttive

Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali)

Parchi tematici

Trasporto pubblico

Ferrovie

Stazioni ferroviarie

Trasporto Rapido Costiero (TRC)

Ipotesi di prosecuzione del TRC fino a S.Arcangelo

Fermate del TRC

Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra

e sua possibile prosecuzione per San Marino

Principali parcheggi scambiatori

Gerarchia funzionale delle strade

Autostrada

Autostrada in galleria

Itinerari primari di interesse regionale-nazionale esistenti

Itinerari primari di interesse regionale-nazionale di progetto

Viabilità extraurbana secondaria esistente

Viabilità extraurbana secondaria: tratti proposti

Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16)

Asse intermedio retro-costiero esistente

Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti

Strade urbane di penetrazione esistenti

Strade urbane di penetrazione: tratti proposti

Asse costiero, commerciale, turistico e per il TPL

Strade da pedonalizzare

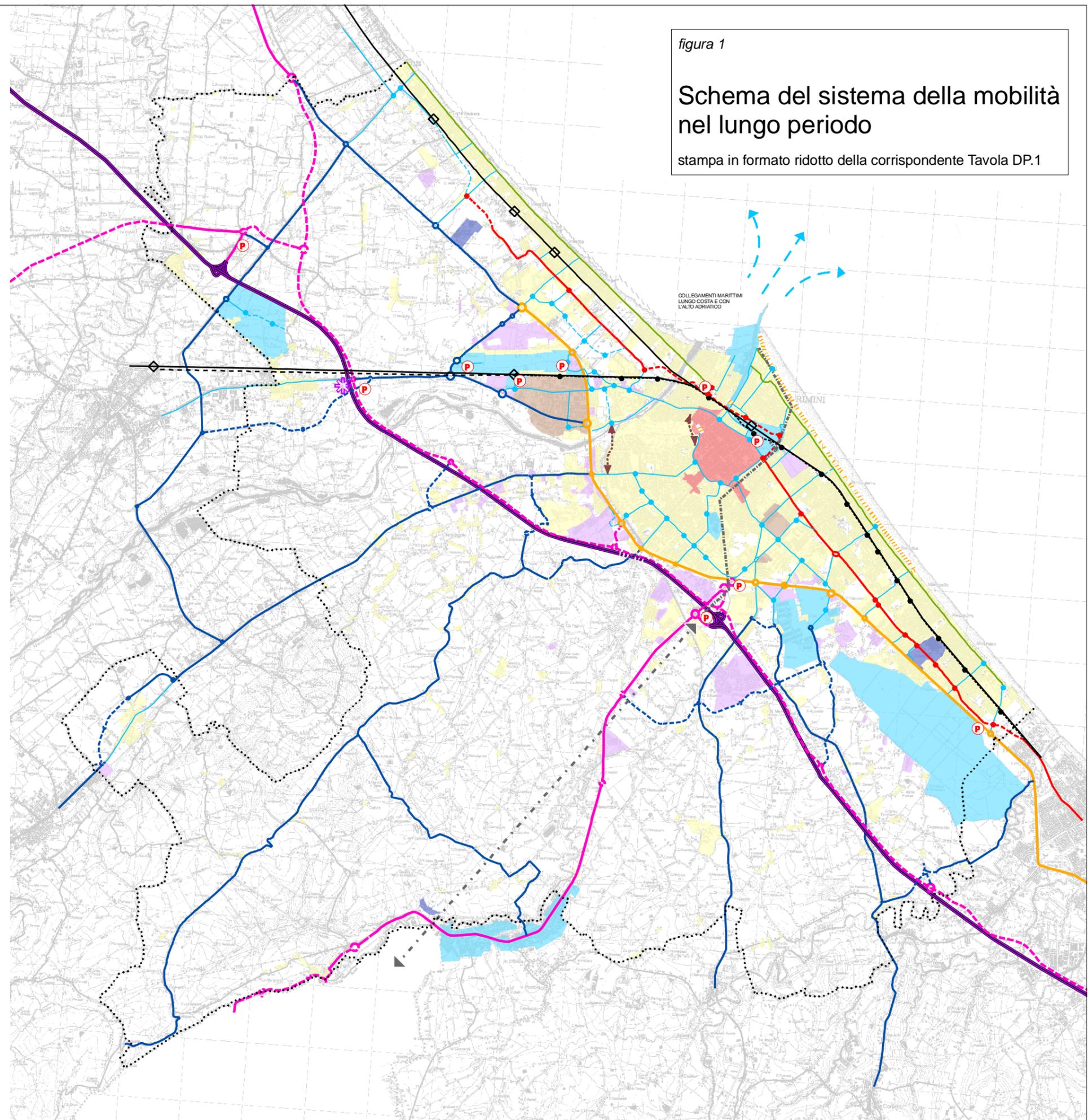
Ipotesi di collegamenti stradali ai fini della pedonalizzazione del Ponte di Tiberio

Ipotesi di un terzo casello autostradale

figura 1

Schema del sistema della mobilità nel lungo periodo

stampa in formato ridotto della corrispondente Tavola DP.1



Oltre che definire la grande rete infrastrutturale di rilievo sovracomunale, il PTCP si spinge anche a fornire orientamenti operativi riguardo ai nodi che correlano strettamente l'evoluzione del sistema della mobilità con il tema della riqualificazione della città turistica, incitazioni che peraltro sono fortemente coerenti con gli obiettivi espressi per il Piano della Mobilità del Comune e con i provvedimenti comunali finora messi a punto:

- *“nella città costiera, la realizzazione di un sistema di scorrimento e distribuzione urbana e di attestamento a monte dei settori turistici;*
- *la protezione di tali settori con opportune misure di selezione e disincentivazione del traffico;*
- *l'eliminazione della viabilità lungomare;*
- *l'accessibilità ai porti;*
- *l'adozione di misure di calmierazione del traffico in tutti i contesti urbani;*
- *la mitigazione degli effetti sul tessuto urbano dell'attraversamento ferroviario;*
- *la riqualificazione urbana degli spazi pertinenti e circostanti alle stazioni ferroviarie;*
- *il recupero di spazi per la mobilità pedonale e ciclabile anche lungo la rete urbana minore;*
- *la valorizzazione e l'estensione degli spazi urbani di centralità funzionale e degli assi di concentrazione commerciale, da prioritizzare e qualificare per l'uso pedonale;*
- *la riqualificazione, anche in dimensione urbana e dal punto di vista paesaggistico, degli assi stradali sostituiti nella loro funzione trasportistica dalla nuova viabilità;*
- *la stretta integrazione fra le scelte urbanistiche di localizzazione di nuove funzioni e la programmazione del TPL” .*

3.4.2. Le politiche e azioni già messe a punto dal Comune

In preparazione del Piano della Mobilità, il Comune ha già predisposto ed approvato alcuni provvedimenti di cui va sottolineata l'importanza.

In primo luogo il Comune ha provveduto a definire una gerarchia funzionale della rete viaria, in modo da poter fornire un quadro di riferimento organico ai successivi provvedimenti settoriali riguardo alla mobilità e ai progetti di interventi riguardanti nodi o tratti specifici della rete viaria.

Con riguardo alla '**mobilità lenta**' è stato approvato dal Comune nel 2008 il "Progetto di completamento della rete delle piste ciclabili" dal quale si richiamano i seguenti numeri ragguardevoli:

- 71,8 km di piste ciclabili esistenti,
- 22,6 km di piste ciclabili già progettate dal Comune e in programmazione ovvero previste di in programmi attuativi privati approvati,
- altri 67,5 km di piste individuate e da realizzare.

L'obiettivo del Piano è quello di realizzazione di una rete di piste ciclabili efficiente e gerarchizzata, costituita cioè da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale, strettamente integrata con il trasporto pubblico; le opere da realizzare riguardano soprattutto la ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti, e la loro interconnessione organica con il TPL e domani soprattutto con le stazioni del TRC.

In coerenza con questo Progetto si pone lo sviluppo della rete di bike-sharing, avviato dal Comune nel 2008, che conta già 700 iscritti, quale sistema di interscambio modale fra l'auto privata (o il TPL) e la bicicletta pubblica, finalizzato anch'esso a ridurre l'uso dei veicoli a motore in particolare nell'area urbana centrale.

In stretta connessione, il Comune ha in corso di approvazione un **Piano della sosta** che, a valle di un bilancio della domanda e dell'offerta nelle diverse zone della città, mira ad incrementare l'offerta individuando

- parcheggi di attestamento, ossia finalizzati ad incentivare gli utenti a lasciare la propria auto e a proseguire a piedi, da realizzare in particolare a corona del centro storico, ma anche in direzione del litorale e del porto
- e parcheggi di interscambio, rivolti ad agevolare l'uso congiunto del mezzo privato (auto, bici, scooter...) e del mezzo pubblico, in particolare nelle vicinanze delle fermate del TRC, ma anche presso il casello di Rimini sud;

I parcheggi di attestamento individuati, da potenziare o da realizzare ex-novo, dovrebbero portare l'offerta da circa 2.000 posti attuali a ben 10.000, mentre per i parcheggi di interscambio, si prevede di passare da circa 3.000 posti a ben 14.000 posti.

Ancora il Comune ha approvato un piano di riorganizzazione del trasporto merci urbano e della mobilità relativa al Mercato coperto per migliorare uno dei nodi critici dell'area centrale.

Infine è stata elaborata, ed è di prossima approvazione, una proposta di riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico, ma al momento in questo caso si tratta di una serie di interventi di razionalizzazione dell'offerta attuale, ancora in un quadro di assenza del TRC. Resta quindi la necessità di una futura e più profonda ristrutturazione del servizio al momento dell'entrata in esercizio della prima tratta del TRC.

3.4.3. Potenziamento del trasporto pubblico: TRC e una nuova linea di forza mare-entroterra

La necessità di modificare in una qualche misura significativa le abitudini di spostamento dei residenti e dei turisti richiede di aumentare l'offerta e l'appetibilità del trasporto pubblico. Questa esigenza nettamente individuata sia nel Piano della Mobilità che nel Piano Strategico trova una prima risposta nella realizzazione ormai prossima del primo tratto di TRC in sede propria dalla stazione di Rimini a Riccione, che dovrà poi proseguire verso sud fino a Cattolica e integrarsi con un nuovo ramo dalla stazione alla Fiera. Questo ramo fino alla Fiera suggerisce poi una eventualità di prosecuzione

fino a S. Arcangelo, di cui va valutata la fattibilità tecnico-economica.

Questa del TRC, anche in virtù della maggiore efficacia costituita dalla sede propria, sarà certamente la principale linea di forza attorno a cui dovranno essere riorganizzate le altre linee di trasporto pubblico tradizionale, in modo da farne ovunque possibile linee di adduzione e di interscambio con il TRC stesso. Accanto a questa, si individua però altrettanto chiaramente, una seconda linea di forza, nella direzione mare-entroterra, quindi perpendicolare alla prima, a cui attribuire un ruolo altrettanto strategico.

Il percorso, da tempo individuato, è quello che, partendo dal casello autostradale di 'Rimini-Sud' (presso il quale andrebbe realizzato un sostanzioso parcheggio multipiano di interscambio) penetra in città lungo il Parco Ausa collegando alcuni nodi rilevanti:

- il Centro Congressi,
- l'Arco di Augusto (da cui è agevolmente raggiungibile a piedi il storico),
- la Stazione ferroviaria e l'intersezione con il TRC,
- Marina centro,
- il Porto.

Questo percorso appare di elevato interesse sia dal punto di vista strettamente trasportistico, sia dal punto di vista dell'assetto urbanistico, per i punti che collega e per il fatto di essere perpendicolare a quello del TRC con il quale potrebbe realizzare un'efficace sinergia.

In particolare appare cruciale l'interscambio con la stazione, l'accesso alla Marina a sostegno dei progetti di eliminazione del Lungomare e di riduzione dell'offerta di sosta, e il raggiungimento della zona del porto, a sostegno dei progetti di sviluppo che lo riguardano (di cui al successivo punto 3.4.5).

Verso l'entroterra, poi si intravede agevolmente la potenzialità di una sua prosecuzione da 'Rimini Sud' a San Marino, un percorso dove già oggi si registra una elevata domanda sia pendolare che turistica, che non trova però un'offerta appetibile di trasporto pubblico e fa i conti quotidianamente con un'arteria stradale spesso congestionata.

La disponibilità di un'offerta sostanziosa di parcheggi scambiatori presso il casello autostradale e di una linea di trasporto efficace e frequente che penetra fino ai punti nodali della città rappresenta il solo modo di 'fermare' parte del traffico automobilistico alle porte della città.

Ciò vale in particolare per il casello di Rimini sud, ma anche per Rimini nord e per l'eventuale terzo casello sulla Via Emilia: in tutti questi casi la realizzazione di consistenti parcheggi di attestamento può non solo alimentare il trasporto pubblico, ma anche dare luogo a veri e propri punti di accoglienza dei turisti, che potrebbero raggiungere da qui le strutture ricettive con gli shuttle alberghieri.

Per questa nuova linea di forza di TPL dal casello Rimini sud alla stazione e al porto si può immaginare una realizzazione in forma incrementale nel tempo, ossia inizialmente in forma di trasporto tradizionale, il più possibile individuando corsie dedicate o strade a ridotto traffico, o meglio ancora, ove possibile, in sede propria. Nel tempo, in relazione alla domanda e alle risorse, si potrà approfondire le ipotesi che sono state

avanzate di sistemi di trasporto automatizzati ad alta efficienza in sede totalmente propria, del tipo “people-mover”⁵

A quest’ultimo riguardo, le proposte finora avanzate sono al momento solo ad uno stadio embrionale e non forniscono sufficienti elementi per valutarne appieno le condizioni di sostenibilità da due punti di vista sostanziali:

- la sostenibilità dal punto di vista dell’impatto paesaggistico, che appare critica per il valore e la delicatezza di alcune delle aree attraversate (Parco AUSA, Arco di Augusto); da questo punto di vista appare indispensabile approfondirne le caratteristiche tecniche nella direzione di una tecnologia il più possibile “leggera”, nel caso di percorso in sopraelevata, altrimenti diventerebbe improponibile;
- la sostenibilità dal punto di vista economico-finanziario, che implica di chiarire il rapporto fra i costi di investimento e di gestione, volume di utenza presunto in rapporto al servizio offerto (capienza dei mezzi e frequenza), e i ricavi in relazione al prezzo ipotizzato.

A prescindere da questi possibili sviluppi, in questa fase preliminare di formazione del PSC, non si può che confermare la rilevanza da attribuire all’offerta di un trasporto pubblico efficace su questo percorso.

3.4.4. La valorizzazione delle stazioni ferroviarie e delle fermate del TRC come luoghi urbani e come nodi di interscambio

Le elaborazioni già prodotte dal Comune riguardo alla rete ciclopedonale e all’offerta di sosta assumono già come punti focali le previste stazioni e fermate del TRC, per farne luoghi di interscambio efficace di una mobilità sempre più basata sull’uso combinato dei mezzi di spostamento individuale e del trasporto pubblico.

Intorno alle fermate del TRC, ma anche di quelle ferroviarie, gli spazi ancora liberi o quelli recuperabili attraverso interventi di ristrutturazione urbana sono pertanto da considerare risorse preziose per favorire questo interscambio; a questo fine sono essenziali non solo l’offerta di spazi di sosta per le auto, scooter e biciclette, ma anche la qualità, gradevolezza e sicurezza dei percorsi per raggiungerle, la loro qualificazione attraverso l’ombreggiamento delle alberature e la protezione dalle intemperie, nonché ove possibile, anche l’offerta di punti di servizio quali un bar, negozi per generi di prima necessità, l’edicola, ecc.

In questo senso vanno esplorate le possibilità di interventi di riqualificazione o trasformazione dell’edificato circostante, anche per individuare occasioni per l’inserimento di nuove attività di servizio.

⁵ Usiamo qui per comodità la denominazione di “people-mover” per riferirsi ad un ampio ventaglio di tipologie di sistemi di trasporto passeggeri che hanno in comune l’essere costituiti da veicoli di contenute dimensioni, automatizzati e in sede totalmente propria, con varie modalità di trazione (elettrica, a fune...); sistemi che sono stati applicati inizialmente su percorsi brevi (fino a un paio di km ad es. entro aeroporti) ma che si stanno sperimentando anche su percorsi più lunghi di tipo urbano.

Oltre alla Stazione centrale di Rimini, di cui si dirà in seguito, il Piano strutturale assume e indica quindi le principali stazioni e fermate ferroviarie e del TRC non solo come luoghi in cui migliorare la funzione di interscambio, ma come luoghi focali di cui migliorare la qualità urbana e l'attrattività, attraverso la qualità architettonica degli interventi edilizi, la connessione con gli assi commerciali e di servizio preesistenti nelle vicinanze un arredo espressamente studiato e di pregio, anche opere artistiche.

Nella Tav. DP2 del PSC si individuano in particolare alcune delle stazioni del TRC fra Marina e Miramare dove sembrano esserci le condizioni più interessanti per prevedenti veri e propri 'ambiti di riqualificazione' nei quali fornire opportuni incentivi ad interventi di qualità di trasformazione del patrimonio edilizio di più vecchio impianto. In queste stazioni, dove la viabilità sottopassa la ferrovia e porta al lungomare, il progetto urbano di riqualificazione può utilmente estendersi fino ai punti di attestamento delle viabilità sul lungomare, da considerare quali luoghi privilegiati ove collocare funzioni attrattive e luoghi di relazione rivolti anche ai residenti, oltre che ai turisti, in modo da contribuire a far vivere la fascia costiera anche al di fuori della stagione estiva. Queste potrebbero essere anche, insieme ad altre, occasioni ottimali per promuovere concorsi di progettazione.

3.4.5 Il Piano per il Porto: lo sviluppo delle relazioni marittime e della mobilità correlata

Un'altra rilevante struttura di cui qualificare la funzione di piattaforma intermodale è costituita dal Porto.

Il Porto di Rimini, nonostante il recente intervento di realizzazione della nuova darsena e relativi servizi, soffre tuttora di diverse inadeguatezze:

- la sicurezza di navigazione all'imbocco;
- la debole accessibilità alto terra;
- la difficoltà di convivenza di funzioni diverse nell'uso degli approdi: pesca, diportismo, carico e scarico merci;
- la carenza di spazi lato terra per il parcheggio, per il rimessaggio a secco, per le attività artigianali di manutenzione e cantieristica.

Rimini ha bisogno di un vero e proprio Piano del Porto, ma non come strumento settoriale e circoscritto, ma quale tassello fortemente integrato nel complessivo Piano della mobilità e nel PSC.

Le elaborazioni in corso prospettano l'ipotesi di fare di Rimini un porto di rilievo non solo turistico ma anche trasportistico per il cabotaggio di breve e medio raggio nell'ambito del Corridoio Adriatico, e peraltro rimarcano l'esigenza di salvaguardare e qualificare nel contempo:

- la valenza paesaggistica ed ecologica del corridoio eco-ambientale della Foce Marecchia (comprendendo in questo anche il Porto-canale, e il Parco Marecchia);
- le valenze storico-culturali oltre che turistiche e di immagine urbana del Porto-canale quale connessione fra la città storica e il mare, di cui occorre qualificare tutto il sistema degli affacci.

Un ulteriore elemento di arricchimento e diversificazione dei motivi di interesse turistico

dell'area portuale è correlato alle possibilità che si prospettano di riuso delle piattaforme realizzate in passato al largo di Rimini per l'estrazione del metano e ora in parte dismesse o in via di dismissione. Queste piattaforme potrebbero essere oggetto di valorizzazione per ospitare attrezzature turistiche e di svago e per lo sviluppo di attività subacquee.

L'elaborazione in corso prospetta lo sviluppo dell'attività e dello spazio portuale attraverso un progetto, attuabile per gradi, che contempli:

- il miglioramento della sicurezza dell'ingresso al porto in relazione al moto ondoso;
- il miglioramento dell'accessibilità land-side all'area portuale e alle sue funzioni, sia con veicoli privati, limitando l'impatto prodotto sulle zone residenziali e turistiche, che attraverso percorsi pedonali protetti e qualificati, o meglio ancora con sistemi meccanizzati, fino alla stazione;
- l'incremento dell'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per il turismo da diporto;
- l'incremento dell'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale;
- la realizzazione di una banchina dedicata alle navi commerciali 'short sea shipping';
- la previsione di servizi navetta di collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche;
- l'eventuale realizzazione di un terminale passeggeri in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Alto Adriatico.

Quest'ultima ipotesi, resta peraltro da valutare nella sua compatibilità:

- sia la sua compatibilità 'interna' con le altre funzioni previste nel porto e rispetto alla ulteriore mobilità che darebbe luogo in ambito urbano;
- sia la sua compatibilità 'esterna' rispetto ad analoghi programmi già previsti per il Porto di Ravenna, dove è da tempo previsto un terminal passeggeri, avendo peraltro il vantaggio, rispetto a Rimini, di ampi spazi a disposizione.

In ogni caso l'accessibilità al Porto va considerata un nodo primario di cui il PSC deve indicare le soluzioni, e su cui si tornerà nei punti che seguono.

3.4.6. I progetti comunali già individuati per la viabilità e una nuova visione integrata

In rapporto alla gerarchia funzionale della rete e alle criticità in evidenza il Comune ha elaborato nel 2008 sei proposte di interventi di nuova viabilità mirati a migliorare specifiche situazioni critiche di accessibilità e di attraversamento delle aree urbane. Tali proposte sono peraltro tuttora oggetto di approfondimento ai fini di precisarne l'efficacia e la fattibilità.

A questi si aggiungono due altri progetti che non prevedono la realizzazione di nuove strade, ma al contrario prevedono la sottrazione di sedi stradali alla funzione viaria: la pedonalizzazione del Ponte romano di Tiberio e la pedonalizzazione e smantellamento dei Lungomari, entrambi progetti di cui non occorre rimarcare la valenza plurima, per

l'immagine turistica della città.

Di alcune di queste proposte, attraverso il modello di simulazione della rete, sono state effettuate valutazioni degli effetti di redistribuzione del traffico che indurrebbero.

Fra i nuovi collegamenti viari previsti, alcuni attengono al miglioramento dell'accessibilità lungo le radiali extraurbane; appaiono del tutto coerenti e sinergici con la previsione della nuova SS.16 e pertanto vengono senz'altro assunti nella rete viaria di previsione del PSC:

- il collegamento extraurbano per migliorare le connessioni reciproche fra la SP. Coriano, la SP Montescudo e la SS. 72 per la R.S.Marino; di questa nuova strada proposta viene inoltre indicata la prosecuzione fino alla Via Macanno/Via Varisco, per agevolare l'accessibilità verso l'aeroporto, ciò che peraltro costituisce una reinterpretazione e precisazione di una indicazione in proposito presente anche nel PTCP;
- il collegamento della SP. Marecchiese, con la Via Paduli e con la nuova SS.16, da precisare in relazione alla stesura definita dal progetto ANAS per la nuova S.S.16;
- la circonvallazione dell'abitato di Santa Giustina, con variante alla SS.9, per risolvere le problematiche ambientali di questa località, con un percorso recentemente concordato con la Provincia, con il Comune di S.Arcangelo, nonché con l'ANAS per le sue interazioni con la nuova SS.16;

Analogamente si assume nel PSC il prolungamento verso nord della Via Sacramora dal polo scolastico di Viserba fino a Via Verenin, di cui occorre anche rivalutare la possibilità e modalità di prosecuzione oltre fino a Via Tolemaide, in modo da dare continuità alla corrispondente viabilità in comune di Bellaria.

Altri progetti già studiati negli anni scorsi riguardano l'area urbana centrale:

- la proposta di collegamento urbano fra la Via Marecchiese, la Via Tonale e la Via Emilia Vecchia con nuovo ponte sul Parco Marecchia, concepito per alleggerire l'incremento di traffico che si avrebbe sull'attuale SS.16 a seguito della pedonalizzazione del ponte di Tiberio,
- il collegamento fra la Via Sacramora (cimitero) e la Via Coletti;
- un nuovo asse in affiancamento lato mare alla ferrovia Rimini-Ravenna, fra la Vie Coletti (zona Deviatore Marecchia), la zona del Grattacielo, e Via Monfalcone, con nuovo ponte sul Porto-canale in sostituzione del Ponte di Via Coletti da demolire.

Riguardo alle prime due di queste proposte le simulazioni effettuate mostrano risultati che inducono a ulteriori considerazioni, mentre il terzo, che pure appare di grande interesse, non è stato ancora testato.

La simulazione degli effetti della pedonalizzazione del Ponte di Tiberio mostrano, come è da attendersi, una redistribuzione del traffico in accesso verso il centro storico in parte sul ponte a valle, ossia l'asse Via Matteotti-Via dei Mille, e in parte sul ponte a monte ossia quello dell'attuale SS.16; entrambi questi itinerari sono già oggi ad un certo livello di 'sofferenza' nel rapporto fra capacità e flussi, e quindi con la chiusura del Ponte di Tiberio la situazione peggiora.

Il nuovo asse stradale proposto fra la Via Marecchiese, la Via Tonale e la Via Emilia con ponte sul Parco Marecchia poco più a valle della SS.16 aiuterebbe a scaricare un poco la SS.16, ma naturalmente non aiuterebbe se non in minima parte ad alleggerire l'asse Matteotti-Mille che resterebbe in condizioni alquanto critiche.

Inoltre va considerato che la situazione critica sulla SS.16 è da considerare transitoria, in vista della prospettiva della nuova SS.16, anche se si tratta di una transitorietà non breve visto che quest'ultima non è ancora collocabile in un calendario temporale preciso. Quando fosse realizzata la nuova SS.16, la sede attuale sarebbe comunque scaricata anche senza bisogno del nuovo asse stradale.

A questo proposito è stata più recentemente prospettata una diversa soluzione: una strada che, staccandosi da viale Tiberio poco prima del Ponte, scenderebbe di quota per attraversare il Parco XXV Aprile in sotterranea (realizzabile in forma di trincea aperta e successivamente ricoperta) per riemergere presso la Circonvallazione occidentale.

Quest'opera avrebbe con evidenza un ruolo più direttamente ed efficacemente sostitutivo dell'usa carrabile del Ponte di Tiberio, d'altra parte, prima di realizzarla, sarà importante utilizzare il modello di simulazione recentemente messo a punto per verificarne attentamente i possibili effetti di sovraccarico sulla Circonvallazione Occidentale.

Nella Tav. DP 1 che accompagna questo Documento preliminare sono evidenziate tutte e due queste ipotesi di collegamenti stradali, in attesa di approfondimenti sulla loro fattibilità, anche in relazione ad una efficace salvaguardia della percezione delle valenze ambientali e storico-archeologiche interessate (Parco e ponte romano), e sui distinti effetti di ciascuna di queste opere sull'assetto complessivo della circolazione.

Nel contempo, in questa sede si è valutato con attenzione gli effetti degli interventi previsti sulla circolazione sul lato-mare, dove, per alleggerire la sovrassaturazione dell'asse Matteotti-Mille, non ci sono soluzioni né a breve né a medio termine, se non nella realizzazione del nuovo asse stradale proposto dagli uffici comunali in affiancamento alla ferrovia lato mare e in una efficace riconnessione di quest'ultimo con la viabilità a monte della ferrovia.

Un vero e proprio asse intermedio retro-costa

Questa nuova strada va però valutata in una prospettiva più ampia, dando ad essa un respiro più strategico, quale porzione centrale di un vero e proprio asse che attraversa in modo continuativo la città da sud-est a nord-ovest in una posizione intermedia fra il lungomare e la statale Adriatica. A questo fine appare necessario integrare la proposta di questa nuova strada affiancata lato mare alla ferrovia, prevedendone la prosecuzione e il collegamento:

- ad ovest, con un nuovo ponte sul Marecchia, fino a ricongiungersi con Via Sacramora e, attraverso il sottopasso di quest'ultima, con la Via Emilia-Via 23 settembre 1845;
- ad est con Via Roma sotto passando il fascio dei binari presso la stazione.

Si configura così un nuovo asse che interseca la parte centrale della città e appare strategico da diversi punti di vista:

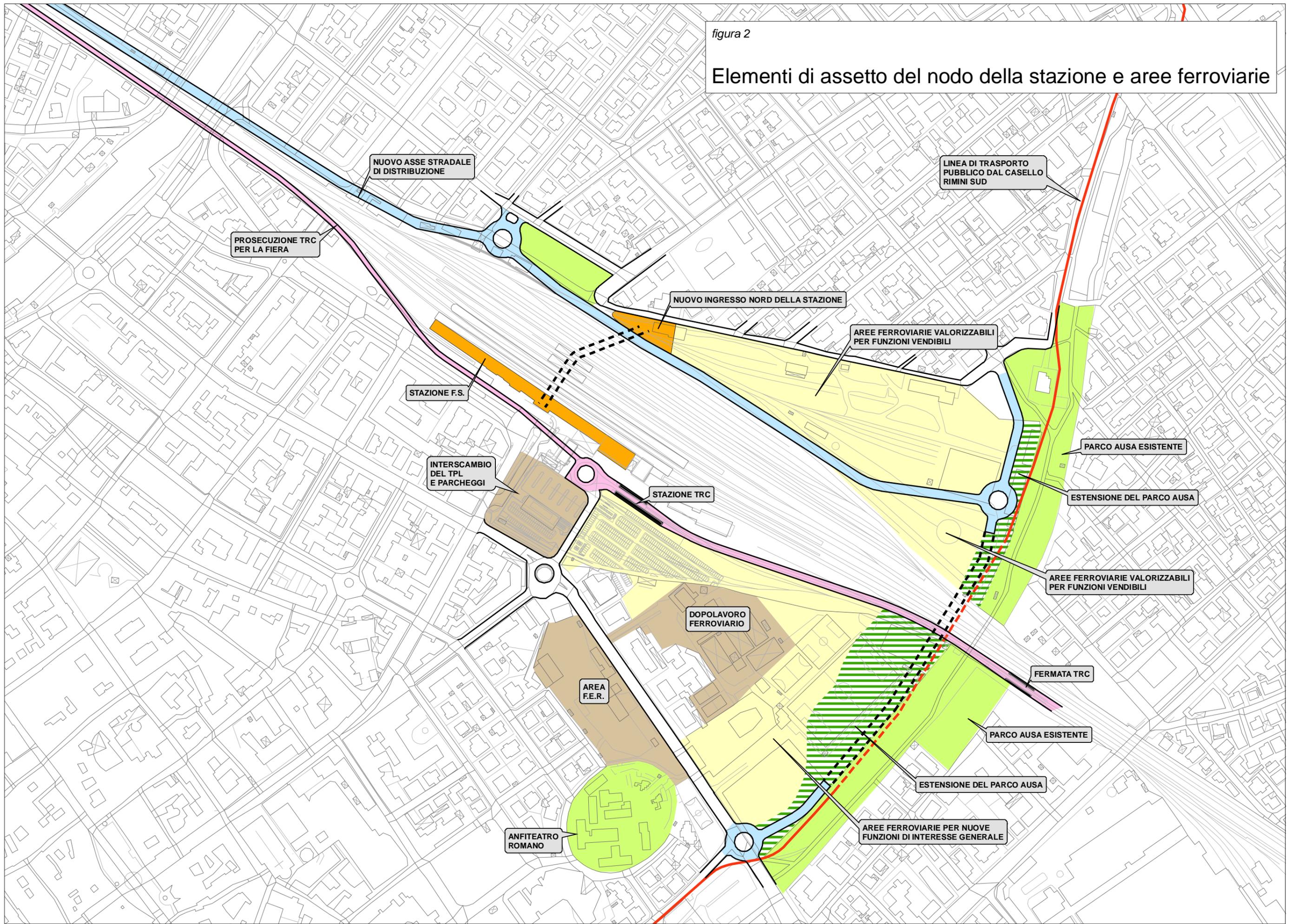
- collega efficacemente fra loro le due direttrici viarie sulle quali il Comune ha investito molte risorse negli ultimi anni: la direttrice di Via Roma/Bassi/Melucci verso sud-est e la direttrice di Via Sacramora verso nord-ovest, connettendone in un unico percorso ma senza più passare a ridosso del centro storico;
- dovrebbe rendere sopportabili gli effetti della pedonalizzazione del Ponte di Tiberio sull'asse Matteotti-Mille;
- rappresenta la sola possibilità realisticamente praticabile per rendere meglio raggiungibile la zona del Porto, almeno fino alla Via Coletti; le aree inedificate presenti fra la ferrovia e la Via Coletti all'altezza di S. Giuliano rappresentano la risorsa unica e strategica per realizzare un parcheggio di attestamento per il Porto;
- migliora infine l'accessibilità anche alla stazione ferroviaria e alle aree ora ferroviarie che si potranno valorizzare sul lato nord della stazione.

Il sottopasso del fascio di binari per il collegamento con via Roma potrebbe attuarsi solo nel quadro della valorizzazione delle aree ferroviarie dismettibili, ma, in questo scenario, potrebbe essere realizzato prevalentemente in trincea e in sotterranea con sovra copertura vegetale, in modo da dare luogo ad un ampliamento consistente del corridoio verde del Parco Ausa.(si veda la Figura 1 che segue).

La realizzazione di questo asse potrebbe sostituire e rendere non più necessario il sottopasso previsto dal PRG fra la Via Sacramora e la Via Coletti a Rivabella.

figura 2

Elementi di assetto del nodo della stazione e aree ferroviarie



La rifunzionalizzazione della viabilità Lungomare

La qualificazione della fascia costiera come “Parco del Mare” trova un suo punto di forza nei progetti già a vario stato di elaborazione per la pedonalizzazione e trasformazione dei lungomari, dal porto verso sud (Tintori, Murri, Di Vittorio, Spadazzi).

In questo progetti, la realizzazione di autorimesse interrato dovrebbe comunque prevedere una certa riduzione dell’offerta di sosta a rotazione, in modo da incentivare l’accesso all’arenile prevalentemente con altre modalità (a piedi, in bici, con il trasporto pubblico); mentre lo spazio liberato sovrastante dovrà ospitare non solo spazi e attrezzature all’aperto di libera fruizione ma anche di luoghi di relazione e di socializzazione che rappresentino motivi di attrazione non solo per i turisti ma anche per i residenti in modo da rendere viva in qualche misura questa fascia anche al di fuori della stagione estiva.

La realizzazione del TRC e il completamento dell’asse viario retro-costa nei termini sopra descritti dovranno consentire inoltre la rifunzionalizzazione degli assi viari più prossimi al mare (Viali delle Regine a sud e San Salvador, Porto Palos e Dati a nord), di cui va privilegiata la caratterizzazione come sequenza di negozi, bar, ristoranti, attività di svago, servizi.

In queste strade dovrà quindi essere favorita soprattutto una percorribilità pedonale e ciclabile gradevole, che può convivere con l’utilizzo da parte di linee del trasporto pubblico riorganizzate in attestamento sulle stazioni del TRC; mentre la percorrenza da parte dei veicoli privato dovrà essere limitata al breve raggio attraverso opportuni accorgimenti, allontanando sull’asse retro-costa gli spostamenti più lunghi.

3.5. VALORIZZARE LA CITTÀ STORICA E LE FUNZIONI SOVRACOMUNALI DI ECCELLENZA

3.5.1 Centralità e vitalità della Città Storica

Il centro storico di Rimini, in parallelo ad una sua sostanziale conservazione fisica e identitaria, ha subito negli ultimi decenni una profonda e irreversibile trasformazione dal punto di vista della compagine sociale ed economica, del resto comune a quella che ha interessato tanti altri centri storici: meno abitanti, e più vecchi della media della città, parzialmente sostituiti dalle presenze studentesche, rarefazione delle attività artigianali e del commercio di vicinato alimentare funzionale all’utenza residente, parzialmente sostituito da commercio di altra natura (in part. abbigliamento) rivolto ad un bacino di utenza diverso.

La tenuta sociale ed economica del centro storico, considerato nella sua accezione di ‘città storica’ allargata ai borghi storici esterni alla cerchia delle mura, è tema centrale del piano urbanistico anche se le politiche da praticare sono solo in parte di natura urbanistica. La salvaguardia della funzione residenziale resta centrale, ma la vitalità della città storica e la sua capacità di attrazione vanno costruite su fattori in parte diversi da quelli del passato.

Dal punto di vista dell'attrattività culturale e turistica, vi sono le risorse e le opportunità per compiere nei prossimi anni un vero e proprio salto di qualità. La città di Rimini ha l'opportunità di ricavare una nuova e per certi aspetti inedita attrattività, attraverso il completamento dei progetti di restauro e messa in valore delle emergenze storico-archeologiche:

- il restauro e la messa in evidenza delle mura malatestiane, in particolare nella zona intorno al Castello attraverso la demolizione di due edifici recenti che le coprono;
- lo scavo e il ripristino del fossato presso il Castello per metterne in evidenza le mura nella loro altezza effettiva, oggi in buona parte interrato.
- la pedonalizzazione del ponte di Tiberio e il ripristino della sua pavimentazione;
- la valorizzazione dell'anfiteatro romano, attraverso la: delocalizzazione delle funzioni che oggi lo occupano (CEIS – ovvero 'asilo italo-svizzero'), e il completamento degli scavi.

L'insieme di questi interventi fornisce materiali eccezionali per la costruzione di un articolato percorso archeologico-museale che metta insieme le strutture museali con le risorse in sito nei diversi punti della città, a partire da quelli già visitabili come la "domus del chirurgo". Università e risorse storico-culturali fanno del centro storico il primario polo di eccellenza di tutta la città e la provincia.

Ma accanto alla valorizzazione in chiave turistica, occorre perseguire una rinnovata vitalità del centro storico a favore degli abitanti del centro storico stesso e di quelli dei quartieri al contorno. Occorre ricreare condizioni che agevolino e rendano appetibile la residenza nel centro storico e la sua frequentazione da parte di un mix sociale variegato che comprenda famiglie, studenti universitari, anziani, turisti.

A questo fine occorre rivedere la vigente normativa del PRG, sia in materia di interventi ammissibili e modalità di intervento, che di destinazioni d'uso. Per quanto riguarda gli interventi si tratta di:

- agevolare il recupero degli edifici per la residenza permanente, togliendo i vincoli al numero di alloggi ricavabili negli interventi di recupero; questo vincolo normativo nasceva dalla preoccupazione di evitare trasformazioni nella direzione di mini-alloggi turistici, ma si è dimostrato di fatto controproducente rispetto alla salvaguardia della funzione residenziale a fronte della riduzione della dimensione delle famiglie;
- rivedere le condizioni normative degli interventi edilizi, con particolare riferimento a quelli che costituiscono sostituzioni di epoca relativamente recente, di più ridotto interesse dal punto di vista storico e testimoniale.

A questo riguardo si dispone di una elaborazione approfondita di analisi dell'impianto storico della città, della sua evoluzione nel tempo, dall'impianto romano fino ai nostri giorni, prodotta nel 1988 e del tutto esauriente, oltre che delle successive elaborazioni finalizzate al vigente PRG; elaborazioni dalle quali però, anche a seguito delle modifiche introdotte durante l'iter di approvazione del PRG, è derivata una disciplina per alcuni aspetti ingessata.

In sede di elaborazione del RUE, che è lo strumento per governare gli interventi edilizi nel centro storico, fermo restando la tutela rigorosa degli edifici di pregio storico-

architettonico, occorrerà riesaminare le categorie di tutela e le modalità di intervento attribuite ai restanti edifici, di ridotto interesse storico o addirittura frutto di sostituzioni recenti, per consentire interventi che associno l'adeguamento impiantistico e il miglioramento sismico ad una organizzazione degli spazi funzionale alle esigenze delle attività attuali.

L'altro versante sul quale impostare norme aggiornate e nuove politiche attive è quello di sostenere l'attrattività del centro come luogo privilegiato di concentrazione dell'offerta commerciale di qualità e dei pubblici esercizi.

Per quanto riguarda la normativa che regola l'ammissibilità dei cambi d'uso si tratta di evitare, lungo le principali strade vocate allo shopping, lo 'spegnimento' di vetrine commerciali, impedendo la trasformazione dei vani a piano terreno in autorimesse o in funzioni terziarie 'senza vetrina', come le banche.

Ma si tratta di agire anche attraverso politiche attive dell'Amministrazione a favore della difesa del tessuto dei negozi tradizionali, di concerto con gli esercenti e le loro associazioni, per recuperare attrattività ai percorsi commerciali.

Gli strumenti sono da un lato i Progetti di valorizzazione commerciale attraverso i quali qualificare l'arredo urbano, sviluppare calendari di iniziative di animazione, ma anche individuare occasioni e contenitori idonei all'inserimento di nuove medie strutture di vendita che allarghino e completino la gamma di offerta.

E dall'altro gli interventi sul versante della mobilità, dando attuazione al Piano della Sosta già elaborato, per assicurare una buona accessibilità senz'auto a tutto il Centro Storico, attraverso il trasporto pubblico, le piste ciclabili e i parcheggi di attestamento al contorno. In particolare gli interventi di trasformazioni prospettabili nella zona stazione dovranno rispondere anche a questa esigenza di spazi di sosta a servizio dei residenti e dei visitatori del centro storico.

3.5.2. Un progetto di grande respiro per la Stazione e il suo intorno

La trasformazione urbanistica e riqualificazione dell'insieme di aree al contorno della stazione ferroviaria di Rimini costituisce un'occasione strategica unica per la città di Rimini, per l'entità e la collocazione di tali aree e per la pluralità di obiettivi che possono essere congiuntamente perseguiti. Si tratta di circa 124.700 mq che RFI è intenzionata a dismettere e cedere che possono dare luogo ad una straordinaria operazione di trasformazione e valorizzazione urbana.

Dal punto di vista della qualificazione della città pubblica è possibile perseguire ed ottenere:

- l'esaltazione della stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato e una robusta spinta alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi (treno, TRC, capolinea degli altri bus urbani e suburbani, eventuale people-mover), in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale;
- l'esaltazione dell'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti (le ipotesi sul tappeto riguardano strutture culturali-museali, l'eventuale nuova sede unica degli uffici comunali, attività commerciali, ecc.);

- il miglioramento delle condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale, sia realizzando l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopass il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio;
- la valorizzazione di risorse archeologiche straordinarie: l'anfiteatro romano e le mura medioevali;
- l'allargamento e potenziamento del corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa.

Il perseguimento di questi rilevanti ed onerosi obiettivi di interesse pubblico e generale può coniugarsi ed essere reso fattibile con la correlata realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e terziari vendibili in un contesto altamente appetibile; nell'ambito di questi ultimi peraltro, subordinatamente alle condizioni di equilibrio economico-finanziario dell'operazione, potrebbe essere valutata anche la possibilità di perseguire un ulteriore interesse pubblico nella forma una quota di edilizia residenziale sociale nei termini indicati dalla recente L.R. 6/2009.

Alla pluralità e complessità di obiettivi da tenere insieme sinergicamente, si accompagna l'ulteriore complessità determinata dalla pluralità di attori coinvolti o da coinvolgere: oltre al Comune e RFI, la Provincia, per il ruolo di polo funzionale riconosciuto dal PTCP alla stazione di Rimini che implica la stesura e sottoscrizione di un Accordo territoriale in merito alle modalità e contenuti della sua valorizzazione; la Regione, in particolare in relazione alle sue competenze in materia di finanziamento delle diverse forme di trasporto pubblico; e inoltre la Soprintendenza archeologica e la Soprintendenza ai Beni Ambientali e Culturali.

Nella scelta delle modalità attuative occorre combinare esigenze diverse: un ruolo forte dell'Amministrazione Comunale nel definire gli obiettivi e le prestazioni dal punto di vista della città pubblica, una elevata capacità di coordinamento di più soggetti e di programmazione unitaria degli interventi previsti, un'efficacia e rapidità operativa proprie dei soggetti che operano in regime privato. In questo senso, nel quadro dell'accordo territoriale si potranno valutare più ipotesi di strumenti attuativi fra cui la formazione di una società mista pubblico-privata o una 'Società di Trasformazione Urbana', ovvero lo strumento della 'concessione'.

3.5.3. Funzioni di 'eccellenza' già presenti e nuove funzioni attrattive

Rimini ospita alcune funzioni di eccellenza che costituiscono i punti di forza dello sviluppo economico dell'intero territorio provinciale e le 'porte' con cui il territorio provinciale si relaziona con il mondo.

A queste funzioni il PSC dedica la massima attenzione, ma la loro rilevanza sovracomunale, sancita nel PTCP riconoscendoli come 'poli funzionali', fa sì che si tratti di funzioni le cui esigenze e prospettive di sviluppo devono essere oggetto di una pianificazione concertata fra il Comune e la Provincia, e per alcune di esse, anche la Regione.

Ai sensi della L.R. 20/2000 i poli funzionali sono quelle *"parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva,*

ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana".

Il PTCP riconosce e individua in comune di Rimini dieci dei sedici "poli funzionali" della provincia: la Fiera, il Centro Congressi con Auditorium, l'Università, l'Aeroporto F.Fellini, il Porto, la Stazione centrale con le sue aree ferroviarie correlate, il polo logistico "Gross", e inoltre, come poli funzionali a marcata caratterizzazione commerciale: il polo logistico, agroalimentare e commerciale della "Porta-Nord", il polo direzionale-commerciale comprendente "Le Befane" e gli edifici terziari circostanti, nonché il polo di Cerasuolo-Ausa, ricadente in Comune di Coriano e solo marginalmente in quello di Rimini.

A questi va aggiunto l'Ospedale Infermi, che rappresenta un'altra punta di eccellenza, anche se il PTCP non lo ha definito polo funzionale. Per il sistema dei servizi sanitari sono in corso programmi di investimento per circa 100 milioni di euro, che riguardano in primo luogo lo sviluppo del polo ospedaliero di rilievo provinciale (nuovo padiglione, nuovi parcheggi, ecc) e che devono trovare nel PSC piena coerenza. Altro tema di rilievo territoriale da considerare nel PSC deve riguardare il recente progetto del Ministero della Salute per la sperimentazione delle cosiddette "Case della salute" come presidi zionali dei servizi sanitari di base e di prevenzione.

Per ciascuno dei poli funzionali dovrà essere elaborato un 'accordo territoriale' con la Provincia: *"il PSC recepisce e dà attuazione a quanto disposto dal PTCP e dall'accordo territoriale, provvedendo ad individuare gli interventi di trasformazione o di qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia, a fissare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e per assicurare la compatibilità ambientale, individuando le opere di infrastrutturazione necessarie".*

In alcuni casi, fra i quali, si ritiene, quelli dell'Università, dell'Aeroporto, del Porto, della Fiera, l'accordo dovrà vedere necessariamente il coinvolgimento anche della Regione. Per queste funzioni sarebbe auspicabile disporre in tempi utili del quadro di riferimento costituito dal nuovo Piano Territoriale Regionale a cui la regione sta lavorando da tempo.

I temi da affrontare nei singoli Accordi territoriali sono quindi molteplici e differenziati, non solo urbanistici ma anche di organizzazione e gestione. In particolare per quelli che interessano funzioni pubbliche o di compartecipazione di società pubblico-private l'Accordo non potrà che riguardare anche gli assetti societari, le strategie di marketing e le partnership in dimensione regionale-nazionale. Ma le ricadute sul PSC saranno sostanzialmente quelle che richiedono risposte in termini urbanistici e di compatibilità ambientale.

Per il Porto e per il complesso della Stazione si sono già espressi in precedenza le problematiche e gli orientamenti del Comune (rispettivamente nei cap. 3.4.4 e 3.5.2).

Alcune di queste grandi concentrazioni di funzioni attrattive possono considerarsi concluse nel loro assetto attuale ovvero, nel loro assetto già progettato, dando per completati i progetti in corso, e non risultano al momento ulteriori esigenze di potenziamento o di infrastrutturazione.

Per alcune altre funzioni restano da affrontare e da migliorare soprattutto le condizioni di accessibilità, col mezzo privato e con il trasporto pubblico, e le dotazioni di

parcheggi; ciò vale in particolare per la Fiera, per il Centro Congressi, l'Ospedale, per i quali occorre in particolare incrementare la dotazione di parcheggi.

Per il polo direzionale-commerciale comprendente 'Le Befane' si manifesta una domanda di ulteriori insediamenti commerciali al contorno, di cui va valutata la sostenibilità, da mettere in relazione anche con le prospettive temporali di realizzazione della nuova S.S.16.

L'Università ha mostrato nel tempo una notevole vitalità e propensione allo sviluppo. L'incremento di iscritti ne fa oggi la sede universitaria più attrattiva e cospicua fra le sedi romagnole, pur essendo stata avviata in anni più recenti. Fino ad oggi lo sviluppo logistico e funzionale delle attività universitarie si è espresso nel recupero ed utilizzo di una serie di contenitori nel centro storico, e questa scelta è risultata vincente sia per l'Università stessa e la sua utenza di studenti, sia per la città, perché ha consentito il restauro di immobili di pregio storico altrimenti non facilmente riutilizzabili, e perché i 3.000 studenti fuori sede che frequentano e in parte abitano il centro storico hanno portato ad esso una nuova e diversa vitalità e hanno in parte supplito all'invecchiamento e riduzione della popolazione residente. Con la realizzazione già finanziata della Biblioteca nel Convento di S.Francesco, il programma di sviluppo a suo tempo predisposto può dirsi completato. Qualora dovesse proseguire la tendenza all'aumento delle iscrizioni potrebbero essere necessari ulteriori spazi, che andrebbero reperiti ancora preferibilmente nel centro storico (ad es. col restauro di Palazzo Lettimi?) o in subordinate al suo contorno (es. aree ferroviarie? Caserma?).

Per l'Aeroporto "F.Fellini" occorre prevedere una valida accessibilità dalla futura nuova S.S. 16 e incrementare la dotazione di parcheggi. Ma soprattutto, contestualmente alla formazione del nuovo strumento urbanistico, occorre di definire e approvare il Piano Acustico e il Piano di Rischio in modo da aggiornare il sistema dei vincoli di rispetto aeroportuale al contorno ed avere certezza sui condizionamenti che si determinano al riordino urbanistico delle aree comprese fra l'aeroporto stesso e il 'Gross'.

Al di là della qualificazione delle funzioni di eccellenza già presenti, il Piano Strategico fornisce, come abbiamo già ricordato nel cap. 2.3, alcune suggestioni rilevanti a favore della nascita di nuovi attrattori per integrare il sistema di offerta e qualificare l'identità di Rimini come "Terra d'incontri": In particolare:

- un "Centro internazionale del turismo" , associato ad un "Museo dinamico del turismo",
- un "Fellini Center" per le arti contemporanee

E' compito del Piano Strategico approfondire e verificare le effettive condizioni di fattibilità di tali proposte, mentre, in caso positivo, spetterà al PSC, confermare le indicazioni strategiche sulla loro possibile localizzazione, e poi alla Pianificazione Operativa definire le operazioni urbanistiche e gli accordi per l'attuazione.

3.6. RIEQUILIBRIO DEGLI INSEDIAMENTI PER LA RESIDENZA E I SERVIZI

3.6.1. Il criterio-guida: contenere il consumo di suolo e integrare i tessuti esistenti

Riguardo allo sviluppo urbano, un criterio guida che il PSC di Rimini intende assumere, in linea di principio, è quello di contenere l'ulteriore consumo di suolo. Criterio che si traduce nel seguente indirizzo: l'estensione del territorio che potrà essere urbanizzato per nuovi insediamenti urbani in attuazione del PSC, tendenzialmente non deve superare nel complesso l'estensione delle aree edificabili già previste nel vigente PRG. Facendo peraltro eccezione per le previsioni di sviluppo del verde periurbano e ferma restando la possibilità di trasferire nuove potenzialità urbanistico-edilizie da un'area prevista dal PRG a un'altra, nonché di ridefinire le possibili utilizzazioni e le condizioni attuative di quelle che si confermano.

Concretamente, si tratta di puntare molto - e prioritariamente - sulle pratiche della ristrutturazione e della riqualificazione urbana, ossia sul riuso di aree già urbanizzate, e sul riordino dei tessuti urbani all'interno del perimetro del Territorio Urbanizzato, dove vi siano zone parzialmente edificate mescolate con aree ancora libere. E nel contempo si tratta di fermare l'ulteriore dispersione di previsioni edificatorie in contesti rurali o presso località marginali e prive di servizi.

In altre città, sono le aree industriali dismesse che rappresentano le più importanti opportunità per rispondere alla domanda di nuovi insediamenti senza urbanizzare nuove aree. Data la storia economica di questo territorio, a Rimini queste opportunità non sono numerose ed estese, anche se non mancheranno in futuro. Esistono però anche altre opportunità di riqualificazione di aree già urbane, che possono entrare in gioco, seppure in modo differenziato, in ragione delle rispettive caratteristiche peculiari e del contesto in cui si collocano: non solo nella fascia turistica costiera (dalle colonie lungo l'arenile a operazioni di ristrutturazione dell'apparato ricettivo, come abbiamo già visto), ma anche nel resto della città, dove sono presenti brani di tessuti urbani da rinnovare. Ad esempio aree in prossimità della ferrovia o delle previste fermate del TRC, zone edificate ove si alternano aree ancora libere più o meno estese, zone periferiche solo parzialmente urbanizzate da riordinare.

Come abbiamo già richiamato, l'arresto dell'ulteriore consumo di territorio per l'espansione insediativa costituisce un obiettivo primario che il PTCP 2007 si propone di perseguire. A questo obiettivo generale di un tendenziale pareggio fra le nuove urbanizzazioni previste dal PRG e quanto si attuerà a seguito del PSC devono, però, fare eccezione quegli insediamenti necessari per raggiungere altri obiettivi assunti dal PTCP 2007 stesso, quali lo sviluppo delle grandi funzioni strategiche, delle infrastrutture primarie e degli ambiti sovracomunali di concentrazione degli insediamenti produttivi, così come le esigenze di completamento del sistema dei servizi pubblici e sociali. Nel caso di Rimini sono quindi da considerare a parte in particolare le previsioni di sviluppo dell'ambito produttivo di rilievo provinciale presso il casello autostradale di Rimini nord e in generale le eventuali esigenze di sviluppo delle attrezzature pubbliche e dei poli funzionali.

Nel PTCP si riconosce infatti che: *“gli obiettivi individuati saranno perseguibili in modo graduale e non uniforme, considerando il quadro di partenza, sia di determinate esigenze primarie del sistema territoriale che ancora persistono, sia del quadro delle previsioni urbanistiche già in essere. Tale considerazione vale in particolare per*

l'opzione dell'arresto del consumo di territorio.

Oltre alla strategia generale di riqualificazione della fascia costiera, esistono infatti esigenze di razionalizzazione, riordino e integrazione del sistema delle grandi funzioni produttive e di eccellenza, così come del sistema infrastrutturale portante, su cui si giocano la possibilità di qualificazione e competitività dell'intero sistema socio-economico e territoriale provinciale, e per le quali lo stesso PTCP individua nuove specifiche localizzazioni interessabili.

Esiste poi un sistema di previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti o in corso di adeguamento alla LR 20/2000, che risulta ancora assai rilevante sotto il profilo delle potenzialità edificatorie residue.

Il limite che si è inteso assumere come non superabile per non compromettere altri obiettivi del Piano stesso riguarda quindi l'estensione dell'occupazione urbana del territorio, non il dimensionamento in senso stretto della potenzialità edificatoria, che potrà, anzi dovrà, derivare preferibilmente dalle operazioni di trasformazione e ammodernamento del territorio già urbanizzato, operazioni per le quali non si pongono soglie quantitative, ma si formulano indirizzi qualitativi”.

In questi termini, assume un significato diverso anche il tema del “**dimensionamento**” del nuovo Piano. Nel caso di Rimini, non si pone più l'accento, come in passato, sul dimensionamento del Piano in termini di quantità di nuovi alloggi e nuovi abitanti, quanto piuttosto in termini di estensione massima delle nuove urbanizzazioni (per la residenza e i relativi servizi). Invece, l'entità effettiva dell'offerta di nuovi alloggi, che pure il PSC dovrà stimare in linea di massima ai fini delle valutazioni di sostenibilità, dipenderà in parte dalle scelte di pianificazione operativa, in rapporto all'andamento della domanda di mercato, ma anche dall'effettiva maturazione e fattibilità nel tempo delle operazioni di riqualificazione e sostituzione urbana, che sovente dipendono da fattori non programmabili dall'Amministrazione pubblica.

L'obiettivo del contenimento del consumo di suolo entro quanto già previsto dal PRG non richiede nemmeno di limitare l'estensione delle aree che si potranno individuare come potenzialmente urbanizzabili, che potranno anche eccedere quelle del PRG, ma si concretizzerà attraverso disposizioni del PSC tese ad assicurare che nei nuovi POC l'estensione delle aree poste *effettivamente* in attuazione per nuovi insediamenti, non sia complessivamente superiore a quella che era l'estensione alle aree edificabili residue previste dall'attuale PRG e non attuate. In altre parole, nel rispetto dell'obiettivo, il PSC potrebbe individuare ambiti potenzialmente urbanizzabili anche in eccedenza, che rappresenteranno in tal modo delle possibili alternative di localizzazione, a tutto vantaggio di una maggiore flessibilità in sede di pianificazione operativa.

3.6.2. Le previsioni residue del PRG: da verificare, riproporre, rielaborare o eliminare

Le previsioni residue non attuate rappresentano quindi una problematica oggettiva, ma insieme una risorsa fondamentale per il nuovo PSC. Le sue indicazioni strategiche rappresentano indirizzi che di volta in volta saranno selezionati per l'attuazione attraverso i POC; su indicazione specifica del Comune, tesa a ricevere la disponibilità delle proprietà immobiliari, o su proposta concorsuale che il Comune avanzerà per scegliere fra diversi interventi. Alle stesse scelte strategiche dovrà ispirarsi il RUE, con il quale, in determinati casi, più modesti interventi saranno selezionati come prescrittivi

e quindi diventeranno direttamente esecutivi.

Allo stato attuale risultano non attuate e non interessate da Piani attuativi approvati:

- aree a destinazione prevalentemente residenziale per una superficie territoriale di circa 195 ettari e una Su edificabile di circa 440.000 mq (ossia circa 4.900 alloggi se utilizzati interamente per residenza, oppure meno – 4.000/4.500 – se si suppone ragionevolmente che una quota del 10/20% sia utilizzata per funzioni complementari: commercio di vicinato, uffici, servizi privati);
- aree a destinazione prevalentemente non residenziale (produttiva o terziaria) per una superficie territoriale di circa 320 ettari e una Su edificabile di circa 750.000 mq;
- inoltre aree con destinazione a servizi per una superficie territoriale di circa 330 ettari.

Per completare il quadro dell'offerta insediativa residua del PRG occorre tenere conto delle quote di edificazione non ancora realizzate all'interno di Piani attuativi approvati, che costituiscono diritti acquisiti e che pertanto rientrano nella nuova pianificazione come materia del RUE, all'interno del quale andranno computati.

Per quanto riguarda la residenza, un'offerta aggiuntiva di circa 5.000 alloggi corrisponde grossomodo all'assunzione di uno scenario demografico di circa 10.000 residenti in più di oggi, come si è detto al precedente cap. 2.2.1; si potrebbe pertanto assumere questa entità come dimensionamento orientativo, non vincolante, del PSC.

Se si considera che nel decennio 1991-2001 gli alloggi nel comune di Rimini sono aumentati di 5.747 unità, questo dimensionamento orientativo, riferito ad un orizzonte quindicennale, rappresenta una attenuazione del ritmo di produzione di nuovi alloggi, rispetto al recente passato.

Con il PSC si può prospettare agevolmente una potenzialità intorno a 500.000 mq edificabili (corrispondenti a circa 5.000 alloggi integrati da una ragionevole quota di edificabilità per funzioni complementari) combinando:

- il riutilizzo e rielaborazione (e ove occorra ri-localizzazione) delle previsioni residenziali residue del PRG;
- l'assegnazione di una piccola quota di edificabilità perequativa alle previsioni residue a servizi;
- l'individuazione di nuove potenzialità da interventi di riqualificazione urbana non previsti dal PRG.

Per diverse fra le previsioni non attuate del PRG, è possibile proporre una riconferma in loco, in particolare per quelle che rappresentano il completamento di vuoti urbani all'interno del territorio urbanizzato o ricuciture e riordino di ambiti parzialmente urbanizzati.

In ogni caso, tutti i comparti residui del PRG (ossia quelli definiti dalle "schede"), per i quali ad oggi non è stato approvato il Piano Urbanistico Attuativo, sono stati sottoposti ad una valutazione preliminare di compatibilità ambientale, producendo per ciascuno una specifica scheda di Valsat (si veda in proposito l'elaborato "Valsat Preliminare"). In sostanza per tutti i comparti residui è stata verificata la loro eventuale interferenza con tutti i vincoli sovraordinati oggi vigenti (vincoli ambientali, paesaggistici, idrogeologici,

archeologici, ecc), e la loro compatibilità rispetto alle condizioni di salubrità ambientale (vicinanza a fonti di inquinamento acustico e atmosferico, presenza di elettrodotti, ecc.). Questo lavoro puntuale porta ad una valutazione della compatibilità della loro riconferma e delle condizioni e limitazioni a cui potrebbe essere subordinata la loro utilizzazione. Ad esempio previsioni che non sarebbe compatibile confermare per uso residenziale in relazione al clima acustico possono però essere compatibili e confermabili per attività non residenziali.

Per le aree edificabili del PRG che verranno confermate sarà comunque prassi ridefinire le condizioni (destinazioni d'uso, parametri attuativi, oneri correlati....) in accordo con i criteri generali dei nuovi strumenti di piano, a partire dalle forme di perequazione urbanistica e dalle prestazioni ambientali minime prescritte per i nuovi insediamenti.

Per alcune previsioni non attuate è possibile pensare ad una non riconferma e ad una sostituzione con altre opportunità insediative in altra localizzazione. Ciò riguarderà quelle "schede" che risultano interessate da vincoli sovraordinati escludenti o fortemente condizionanti, ma, anche prescindendo dai vincoli, potrà riguardare in particolare le attuali previsioni di espansioni per attività produttive.

Oggi infatti il PRG prevede aree edificabili per attività produttive in modo piuttosto frammentato, e distribuito in varie località, in particolare lungo la Via Marecchiese. Si tratta infatti di previsioni che gravitano su una zona per la quale occorrerebbe evitare ulteriori sovraccarichi di traffico, o che ricadono nella zona di tutela delle acque sotterranee; bisogna inoltre ricordare che previsioni così frammentate non possono dare luogo ad un'offerta di adeguata qualità per le attività produttive che devono trasferirsi.

Il nuovo Piano punterà viceversa a dotare il territorio riminese di un'offerta qualificata per l'insediamento di attività produttive nel polo produttivo, commerciale e logistico di rilievo provinciale di Rimini Nord (su questo si rimanda al successivo Cap. 3.7).

La non riconferma di talune previsioni non attuate del PRG contribuisce a mettere a disposizione del nuovo Piano margini più ampi per un riassetto organico e una maggiore estensione degli ambiti ove indirizzare lo sviluppo urbano senza contraddire il criterio di massima del contenimento del consumo di suolo.

3.6.3. Le opportunità di operazioni completamento, addensamento e riqualificazione urbana

La città di Rimini presenta un perimetro del territorio urbanizzato particolarmente frastagliato (in particolare nelle zone di frangia e degli sviluppi più recenti) e particolarmente 'poroso', ossia inframmezzato da interstizi di varia dimensione che non sono stati urbanizzati.

Il nuovo Piano si orienta quindi in primo luogo, e doverosamente, a completare l'assetto del territorio urbano, prevedendo un'utilizzazione di questi vuoti interstiziali, che peraltro, in molti casi dovranno essere destinati ad integrare il sistema delle aree per servizi pubblici, che mostra tuttora un deficit consistente rispetto agli standard minimi di legge, anche se in via di recupero con le attuazioni più recenti.

Si tratta prevalentemente di recuperare, ovunque possibile, le situazioni di carenza locale di parcheggi pubblici e di verde di vicinato. Ma si tratta anche di rispondere a fabbisogni specifici che la programmazione comunale ha già individuato: in particolare

per quanto riguarda il sistema scolastico: un nuovo complesso scolastico di elementare, materna e nido nella zona sud (zona Parco Pertini), una nuova scuola elementare da individuare a Torre Pedrera, una nuova scuola elementare a Gaiofana, forse anche una nuova scuola media nella zona sud in alternativa alla scelta di consolidare la collocazione all'ex-Seminario. Anche per il sistema delle attrezzature sportive vi sono esigenze già evidenziate, in particolare l'adeguamento normativo e tecnologico dello Stadio Neri e la realizzazione di un nuovo impianto dedicato all'atletica.

Laddove le aree necessarie non siano già in corso di acquisizione, si potrà applicare la perequazione urbanistica, riconoscendo alla proprietà di queste aree da acquisire alla collettività una quota ridotta di edificabilità, da attuare ovunque possibile in loco, un una porzione marginale dell'area, ovvero da attuare trasferendola altrove, laddove un'edificazione anche parziale in loco sia da evitare. Applicando, comunque, parametri urbanistico-edilizi costanti e definiti a priori dal PSC.

Sempre all'interno del territorio urbanizzato è possibile prevedere operazioni puntuali di riqualificazione attorno ad alcuni punti focali nei diversi quartieri, in modo da creare dei luoghi riconoscibili di centralità ove si concentrino servizi privati commerciali e servizi pubblici: luoghi privilegiati per operazioni di questo tipo sono le aree attorno ad alcune fermate del TRC nella zona sud, attorno alle stazioni ferroviarie nella zona nord (secondo i criteri e gli obiettivi già espressi al precedente Cap.3.4.3), ma anche altri luoghi già riconosciuti e vissuti dai cittadini come centri di aggregazione dei diversi quartieri. In particolare nella zona nord appare con più evidenza l'esigenza di riscattare una condizione di perifericità e di ridotta qualità urbana, per carenza di luoghi di aggregazione e di attrazione, al di fuori della stagione estiva.

In questi casi, laddove il tessuto urbano sia meno denso e gli spazi lo consentano, la riqualificazione potrebbe dare luogo anche ad un ragionevole incremento di densità: edifici più alti a fronte di più ampi spazi collettivi a terra. Sempre con parametri urbanistico-edilizi costanti e definiti a priori dal PSC.

L'ambito più esteso e rilevante che potrà subire nel tempo un graduale processo di riqualificazione e trasformazione in base agli indirizzi del PSC è quello costituito dall'area specializzata produttiva riminese di più vecchio impianto: quella di Celle sulla Via Emilia.

In quest'area si è già avviata da tempo una progressiva trasformazione di diverse attività originariamente manifatturiere in attività commerciali e terziarie, un processo naturale alimentato dalla dismissione o trasferimento delle industrie più vecchie e più recentemente accelerato dalla contiguità con la nuova Fiera, che ha indubbiamente orientato maggiormente verso funzioni terziarie e di servizio.

La riqualificazione di questa ampia area può giovare di occasioni importanti, come l'area comunale dell'ex-mercato ortofrutticolo, ora demolito, e di elementi storici e paesaggistici da recuperare:

- la valorizzazione del percorso storico della Via Emilia come asse di forte valore identitario, anche dando continuità ai filari di pini che la caratterizza, ai percorsi ciclabili e agli affacci commerciali,
- il ripristino di connessioni visive e paesaggistiche oggi mancanti, verso il vicino Parco lungo il Marecchia.

Ciò non significa incentivare l'allontanamento delle attività manifatturiere che ancora permangono, a partire dall'importante presenza della SCM, ma si tratta solo di orientare le trasformazioni delle attività produttive mano a mano che autonomamente maturano per ragioni di mercato o esigenze di nuove e diverse collocazioni.

Se finora sono avvenute trasformazioni comunque verso funzioni economiche (terziarie e commerciali), per il futuro non va escluso la possibilità di orientare la trasformazione anche verso insediamenti residenziali, che potrebbero trovare collocazione valida in particolare nella fascia a sud affacciata sul Marecchia, ove si trova già il campo da baseball. Naturalmente il maggior valore economico di eventuali destinazioni residenziali andrebbe compensato con benefici collettivi nella direzione di quote di edilizia sociale o di atterraggio di diritti edificatori da trasferire da altrove.

Un altro ambito urbano consistente ove si possono prospettare interventi complessi di riqualificazione urbana è quello che si è individuato in zona Colonnella-Lagomaggio a comprendere la caserma militare sulla Via Flaminia, lo Stadio Neri, le altre attrezzature scolastiche e sportive contigue, un complesso di vecchie case popolari, e, a nord dello stadio, l'ampio comparto già oggetto di un Accordo di programma finalizzato alla realizzazione degli uffici della Questura.

L'area della caserma potrebbe essere una grande opportunità urbanistica qualora maturassero le condizioni per il suo trasferimento. Per lo Stadio e le altre attrezzature sportive contigue si deve pensare ad un progressivo ammodernamento e qualificazione come "cittadella dello sport". Per il comparto già oggetto di un Accordo di programma scaduto si potrà ridefinire un assetto urbano che sia anche sinergico con la cittadella dello sport, potendo fornire un'ampia dotazione di parcheggi pubblici.

Si tratta naturalmente di un complesso di aree e di opportunità che potrà essere affrontato per gradi e per fasi, avendo a mente un disegno di insieme. In particolare l'ammodernamento dell'impianto dello Stadio potrebbe vedere una prima fase di investimento riferita all'adeguamento delle tribune, già attraverso un accordo urbanistico che, ancora in vigore del PRG, anticipi uno stralcio coerente con questa prospettiva e consenta nel contempo di potenziare la dotazione di parcheggi della zona.

3.6.4. Nuove previsioni di sviluppo urbano che associno qualità morfologica, ecologica e sociale

Se gli interventi realizzabili su indicazioni del PSC all'interno del territorio urbano in aree libere o da riqualificare possono offrire una quota non trascurabile della nuova offerta abitativa e dei servizi necessari, occorre comunque individuare aree importanti ove realizzare nuovi quartieri residenziali di buona qualità morfologica ed ecologica e con elevate dotazioni di spazi pubblici.

L'esigenza di nuovi insediamenti, al di là di considerazioni sulla domanda, deriva dal sommarsi di una pluralità di esigenze di natura urbanistica.

1) Occorre superare un deficit consistente in materia di aree pubbliche per servizi, verde e parcheggi rispetto alla popolazione presente e a quella turistica, quantificabile ad oggi in circa 150 ettari, incrementabili a 190 ettari rispetto alla popolazione e alle presenze massime assunte come scenario al 2025. Questo deficit non può neanche lontanamente essere affrontato con una politica di espropri; può invece trovare una progressiva risposta attraverso un'attuazione dello sviluppo urbano che associ ogni

nuovo insediamento alla cessione di aree alla collettività in misura molto più ampia degli standard minimi di legge.

Il recupero di questo deficit potrà avvenire solo in parte attraverso acquisizione perequativa delle aree ancora libere dentro al tessuto urbano; la parte più consistente non può che essere individuata al di fuori delle aree già urbanizzate e in particolare in quelle “nuove pinete”, che sono a servizio dei turisti come dei residenti e che si è proposto di realizzare nella fascia nord del territorio, in particolare fra la ferrovia per Ravenna e la linea della falesia. Intervento che rappresenta un obiettivo forte del PSC, anche dal punto di vista della forma urbana.

2) La politica per favorire l'accesso alla casa, che è stata perseguita negli anni scorsi, anche con risultati consistenti, utilizzando aree di proprietà comunale per realizzarvi insediamenti PEEP, essendo ormai esaurita la risorsa di aree comunali, non può che proseguire d'ora in poi nei termini individuati dalla legislazione regionale per l'ERS (Edilizia Residenziale Sociale), ossia prevedendo:

- in tutti i nuovi insediamenti residenziali, la cessione del 20% delle aree edificabili e della relativa edificabilità al Comune per realizzarvi l'ERS;
- negli interventi di riqualificazione e nei nuovi insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali, commerciali, industriali e artigianali, un contributo economico per la realizzazione dell'ERS.

Questi nuovi insediamenti vanno collocati tenendo conto di tutti vincoli e i condizionamenti di natura ambientale, paesaggistica e idrogeologica; preferibilmente laddove gli sviluppi urbani recenti hanno frammentato la forma urbana e dato luogo a situazioni frammentate di insediamenti urbani e di interstizi agricoli ormai compromessi dal punto di vista produttivo che paesaggistico, in modo da ricomporre una forma urbana più compatta (ferma restando naturalmente la tutela dei 'varchi a mare').

Le situazioni più estese e più significative di questo tipo si individuano nella zona nord del territorio comunale, nella fascia a mare dell'attuale S.S. Adriatica. Qui sono sorti negli ultimi anni insediamenti consistenti (fra cui il PEEP di Viserba, il polo scolastico...), altri stanno sorgendo in forza di PUA già approvati o in corso di approvazione (fra cui l'ampliamento del parco tematico "Italia in miniatura"), ma resta un sistema urbano frastagliato, con ampi interstizi agricoli.

Tutta questa fascia presenta quindi le condizioni più interessanti per una completa ed organica ri-progettazione della forma urbana (fino alla Via Verenin verso nord o eventualmente fino alla Via Foglino), che punti a realizzare non solo polmoni verdi (le nuove pinete), ma anche quartieri residenziali di qualità e con ampie dotazioni di aree a servizi.

In questa zona occorre anche che i nuovi insediamenti diano forma ad una nuova centralità urbana, un punto focale di aggregazione ed attrazione, di cui si avverte la mancanza nella fascia urbana nord, un luogo in cui, attorno ad un sistema di spazi pubblici di qualità, si collochino anche funzioni private terziarie e commerciali che diano vivacità al quartiere anche fuori dalla stagione estiva. Il Piano dovrà quindi preoccuparsi di assicurare in questi nuovi insediamenti una quota minima di funzioni non residenziali.

Nel caso di nuovi insediamenti di entità più consistente, o collocati in situazioni più delicate, o dove si voglia ottenere la realizzazione di spazi urbani di aggregazione, il

Piano potrà incentivare la selezione di progetti di maggiore qualità, attribuendo opportuni incentivi in caso di ricorso da parte dei promotori alla procedura del concorso di progettazione.

Nella zona centrale e meridionale della città, all'interno dell'arco della S.S.Adriatica, non vi sono altre opportunità paragonabili a queste. Nella fascia urbana periferica all'esterno dell'Adriatica, vi sono altre situazioni di frammentazione di frammistione fra insediamenti residenziali, attività produttive e lembi di campagna, ma si tratta di ambiti che presentano potenzialità più limitate, sia per la minore estensione, sia per la presenza di non trascurabili condizionamenti ambientali. Si segnalano in particolare:

- la zona fra la Via Marecchiese e la Via Padulli, zona di insediamenti disordinati e con una viabilità inadeguata, con presenza anche di servizi scolastici, ma condizionata nella sua utilizzazione dall'attraversamento di elettrodotti e dal ricadere in zona di tutela della vulnerabilità della falda;
- la zona fra la Via Coriano, Via Montescudo e Via Tanaro, che presenta nuclei residenziali serviti anche da plessi scolastici, ma condizionata, in una misura da verificare, dai vincoli del nuovo Piano del rischio aeroportuale;
- la zona lungo l'Adriatica fra le Befane e l'aeroporto, prevalentemente caratterizzata da attività commerciali e produttive e anch'essa condizionata dai vincoli aeroportuali, oltre che da un clima acustico non idoneo alla residenza.

Si tratta quindi di situazioni che devono essere all'attenzione del nuovo piano, con l'obiettivo di un riordino urbanistico e di una integrazione dell'offerta di servizi, ma da cui ci si può attendere un contributo solo marginale allo sviluppo urbano residenziale.

3.6.5 Politiche per i centri frazionali

Pur con la massima attenzione a non alimentare ulteriormente la dispersione insediativa, l'attenzione del PSC in materia di qualità urbana e servizi va estesa naturalmente agli altri centri abitati minori del territorio comunale.

Il PSC deve puntare essenzialmente a completare le dotazioni di servizi e migliorare la qualità urbana di quelle località che hanno già una consistenza demografica tale da sostenere un proprio sistema di servizi di base, mentre nelle altre località va evitato che si incrementi una domanda di servizi, che sarebbe non sostenibile soddisfare in loco, sia dal punto di vista economico che funzionale.

Da questo punto di vista giova richiamare le indicazioni del PTCP, poiché confermano e chiariscono l'orientamento che si intende seguire:

“L'obiettivo della massima limitazione della dispersione insediativa presuppone una più forte selezione sia delle nuove possibilità insediative e di trasformazione del patrimonio edilizio esistente nel territorio rurale, sia di allocazione di quote di sviluppo insediativo nello stesso sistema dei centri abitati.

Da quest'ultimo punto di vista va sottolineato che l'intero territorio provinciale è costellato da una serie molto estesa di centri abitati, molti dei quali di consistenza modesta, che come tali costituiscono parte significativa del fenomeno della dispersione insediativa, con tutte le implicazioni di ordine ambientale e territoriale che il fenomeno comporta.

Anche per i centri abitati occorre quindi definire una griglia di criteri che consentano di

orientare gli sviluppi insediativi verso i centri intrinsecamente più capaci di garantire un livello adeguato di funzionalità urbana.

In questa direzione si ritiene che l'esistenza di una gamma minima di servizi di base - come, in via esemplificativa, scuola dell'infanzia ed elementare, ambulatorio medico, servizi bancari o postali, servizi commerciali di generi alimentari - debba costituire la soglia discriminante delle possibilità di conferma o nuova localizzazione di potenzialità insediative di carattere residenziale (nuova localizzazione intesa come 'trasferimento' di potenzialità già previste nei piani, in osservanza dell'obiettivo del non incremento della potenzialità insediativa complessiva)".

Nel territorio di Rimini esterno alla città, con riguardo ai servizi scolastici, che sono da considerare l'indicatore più significativo, sono presenti diverse scuole dell'infanzia opportunamente distribuite in modo da coprire i diversi bacini territoriali. Ma scuole primarie (elementari) sono presenti solo a S.Giustina, Corpolò e Gaiofana (oltre che a S.Salvatore, che però non è un centro abitato, e a Spadarolo che va considerato periferia urbana).

S.Giustina e Corpolò oltre che essere i centri demograficamente più consistenti, sono gli unici che hanno una dotazione di servizi di base di una certa consistenza, anche se incompleta, mentre S.Vito gravita sui servizi di S.Arcangelo.

Del resto, già il PRG vigente, se si tralasciano alcune previsioni di aree edificabili completamente slegate da qualsiasi centro abitato, aveva individuato previsioni di sviluppo urbano solo presso i centri di S.Giustina e Corpolò (oltre che a Gaiofana per il PEEP).

Oggi, attuate le previsioni di Gaiofana, e fatti salvi singoli lotti in completamento all'interno dei nuclei urbani, nel PRG restano previsioni edificatorie non attuate solo a S.Giustina e a Corpolò.

Si ritiene pertanto che i nuovi strumenti urbanistici dovranno impegnarsi soprattutto a completare il sistema di servizi pubblici già parzialmente in essere in queste tre località più consistenti, in modo da raggiungere una ragionevole dotazione, almeno per i bisogni più quotidiani degli abitanti, mentre per quanto riguarda le prospettive di crescita edilizia ci si limiterà in linea di massima alla riconferma, se compatibile con il sistema dei vincoli, delle aree non attuate del PRG.

3.7. L'OFFERTA DI AREE QUALIFICATE PER GLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

3.7.1. Lo sviluppo dell'ambito produttivo "Valmarecchia" come Area Ecologicamente Attrezzata

Come si è richiamato in precedenza, il PRG di Rimini presenta tuttora un'offerta molto ampia di aree per attività produttive non attuate e di cui non è stata avviata l'attuazione. Considerando le sole zone D3 (quindi strettamente produttive, e non urbanizzate), si tratta di oltre 140 ettari, ossia di un'offerta ampia, sufficiente, su un piano quantitativo, a dare risposte alla domanda per molti anni, ma dispersa e frammentata in un numero eccessivo di comparti, e in localizzazione, per lo più non sufficientemente qualificate dal punto di vista delle dotazioni infrastrutturali per porsi all'altezza di standard ambientali e di formule organizzative moderne, e inoltre spesso mal correlate con il sistema delle grandi infrastrutture e servizi alla produzione. La situazione del territorio

riminese non è peraltro dissimile dal panorama che offre l'intero territorio regionale.

Se in passato, per l'offerta di opportunità insediative al sistema produttivo si è ritenuto vincente essenzialmente il fattore costituito dal prezzo basso dell'area, oggi non è più così; le imprese per competere hanno bisogno di collocarsi in contesti che offrano condizioni di qualità più elevata, dal punto di vista della logistica, dell'accesso alla viabilità primaria, delle infrastrutture ambientali (approvvigionamento energetico, smaltimento reflui, ecc), dei servizi all'impresa e ai lavoratori, ecc.; e, non ultimo anche di una migliore qualità formale, degli edifici come degli spazi al contorno. Si ritiene che queste siano le esigenze non solo delle grandi imprese ma anche di quelle medie e piccole che, proprio in quanto tali, non hanno la dimensione per dotarsi all'interno di determinati servizi e maggiormente possono avvantaggiarsi di servizi d'area di qualità.

Occorre quindi rinnovare profondamente l'offerta di opportunità insediative, selezionare e concentrare l'offerta in localizzazioni che possano essere attrezzate al meglio, dando così attuazione a scelte che la pianificazione provinciale ha individuato e perseguito da tempo, e nel contempo occorre cancellare le previsioni insediative frammentate che non hanno trovato utilizzazione.

Ricade nel Comune di Rimini, oltre che in quello di S.Arcangelo, l'area individuata dal PTCP per lo sviluppo di uno dei tre ambiti produttivi sovracomunali della provincia: quello denominato 'Valmarecchia' in quanto è indicato a diventare il fulcro di sviluppo di quello che viene chiamato "parco delle attività economiche della Valmarecchia", intendendosi con questa espressione l'insieme delle aree specializzate produttive di tutti i Comuni della Valle.

Obiettivo strategico del PTCP per quanto attiene al sistema principale delle attività produttive è quello di *"sostenere i processi di riorganizzazione delle sedi e delle reti, imposti da una strutturazione oggi troppo dispersa e frammentata, verso un'offerta più coordinata e integrata, che sia capace di corrispondere alle esigenze differenziate delle imprese realizzando nel contempo quei vantaggi localizzativi che solo la concentrazione delle attività negli ambiti meglio dislocati territorialmente e a più alto profilo qualitativo può assicurare"*.

Oltre a quello che riguarda il territorio riminese, il PTCP, confermando scelte ormai consolidate da molti anni, individua due soli altri ambiti specializzati produttivi sovracomunali: quello della Valconca, con funzione analoga al primo per quest'altra valle, e quello di Raibano, a cui viene assegnato un ruolo più circoscritto, per la riallocazione di attività produttive, commerciali all'ingrosso e terziarie che debbano trasferirsi dal sistema urbano costiero.

L'ambito 'Valmarecchia' appare destinato ad essere il più rilevante dei tre, sia in quanto si colloca a ridosso e ad integrazione della "Porta Nord" del riminese, dove sono già presenti o previste il Centro Agro-alimentare, grandi strutture commerciali, attività logistiche con autoporto e dogana, ecc. creando così le condizioni per forti sinergie fra le attività produttive in senso stretto e quelle di servizio alla produzione e distribuzione delle merci, sia perché la recente integrazione dei Comuni dell'Alta Valmarecchia nella Provincia di Rimini è destinata ad amplificarne ulteriormente il bacino territoriale di riferimento.

Nella parte ricadente in Comune di Rimini l'ambito produttivo ha la possibilità di svilupparsi in tutta la fascia a nord dell'Autostrada fino al percorso progettato della nuova S.S. 16, per un'estensione che può raggiungere, se occorrerà, anche i 120

ettari, un'estensione potenziale, che, aggiunta alle potenzialità residue di sviluppo dell'area produttiva di S.Arcangelo, potrà fornire risposta adeguata per molti anni alla domanda di aree per insediamenti produttivi proveniente sia dal comune di Rimini che dai comuni della valle.

Ciascun ambito produttivo di rilievo sovracomunale rappresenta un'occasione significativa per attivare politiche tese alla sostenibilità e alla riqualificazione ambientale degli insediamenti. In particolare, poiché ciascuna grande area produttiva rappresenta una significativa concentrazione di fattori di impatto ambientale (consumi energetici, consumi idrici, produzione di rifiuti, movimentazioni di merci, spostamenti di persone, potenziali emissioni inquinanti) esse sono luoghi privilegiati e prioritari per attivare politiche per la migliore gestione dei rifiuti, per il risparmio idrico, per una gestione sostenibile della mobilità indotta, nonché per il risparmio energetico (in applicazione del "Piano-programma per la promozione del risparmio energetico e dell'uso razionale dell'energia, la valorizzazione delle fonti rinnovabili e l'ordinato sviluppo degli impianti e delle reti di interesse provinciale" che la Provincia deve elaborare ai sensi della L.R. 23/12/2004 n. 26). Per questo la nuova area produttiva dovrà essere progettata e realizzata secondo le caratteristiche e i requisiti di una **Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (A.P.E.A.)**.

Le A.P.E.A. sono state previste dall'art. 26 del D.Lgs. 112/98 (Bassanini), il quale prevede che le Regioni disciplinano come tali, con proprie leggi, le aree industriali dotate delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente, e ne definiscono le forme di gestione unitaria da parte di soggetti pubblici o privati. Lo stesso art. 26 dispone che gli impianti produttivi localizzati nelle A.P.E.A. sono esonerati dall'obbligo di acquisire le autorizzazioni concernenti l'utilizzo dei servizi ivi presenti (es. smaltimento reflui, ecc.).

La Regione Emilia-Romagna ha introdotto le A.P.E.A. nella L.R. 20/2000 all'art. A-14, stabilendo che ogni area produttiva di rilievo sovracomunale di nuovo impianto deve assumere i caratteri propri delle A.P.E.A.; ha poi emanato l'Atto di indirizzo e coordinamento tecnico in merito alla realizzazione delle A.P.E.A. con delibera del C.Reg. n. 118/2007.

Le A.P.E.A. di nuovo impianto, quale è quella dell'Ambito ValMarecchia, devono essere realizzate rispettando una serie di condizioni dettagliate:

- deve essere individuato il soggetto gestore delle infrastrutture, dei servizi e delle attrezzature in dotazione alle aree produttive,
- devono essere progettati e realizzati determinati contenuti urbanistico – territoriali di qualità,
- devono essere realizzate determinate condizioni di gestione ambientale di qualità.

L'Accordo territoriale che va sottoscritto fra la Provincia e il Comuni di Rimini e S.Arcangelo per dare attuazione all' A.P.E.A. è la sede in cui stabilire l'assetto infrastrutturale ed urbanistico dell'ambito, la caratterizzazione produttiva, le opere e le azioni necessarie alla sua qualificazione ambientale ed economica, le modalità del loro finanziamento, le modalità e i soggetti dell'attuazione, anche coinvolgendo soggetti privati, il soggetto gestore dei servizi e del programma di gestione ambientale.

L'Accordo territoriale è inoltre la sede per attivare gli strumenti necessari per la

compensazione finanziaria fra i comuni degli oneri e degli introiti derivanti dagli insediamenti stessi, per perseguire la perequazione territoriale delle risorse.

3.7.2. Sviluppo delle attività produttive esistenti ed evoluzione delle aree produttive di più vecchio impianto

La disponibilità di una nuova ampia offerta insediativa nel polo produttivo sovracomunale, unita all'esigenza di concentrare l'offerta dove questa potrà, anzi dovrà, assumere caratteristiche di maggiore qualità e sostenibilità, consente di ridimensionare e delocalizzare le previsioni residue di aree produttive non attuate del PRG, in particolare laddove ricadano in aree condizionate da fattori ambientali da salvaguardare; le previsioni residue più consistenti da riconsiderare sono quelle previste dal PRG lungo la S.P. Marecchiese e in espansione dell'area produttiva di Montescudo.

I nuovi strumenti urbanistici dovranno preoccuparsi piuttosto di rispondere alle esigenze evolutive delle aree produttive già insediate e delle singole attività produttive già insediate.

Se per le aree produttive realizzate in epoca più recente e frutto di specifica pianificazione, come l'area della Via Montescudo o quella artigianale di Torre Pedrera, appare corretto e doveroso confermare una destinazione strettamente produttiva, tendenzialmente evitando mutamenti di destinazioni per funzioni commerciali, per altre di più vecchio impianto occorrerà governare una fisiologica evoluzione degli usi, anche dovuta alla progressiva cessazione e sostituzione delle attività originarie.

Per l'area produttiva di Celle ai lati della Via Emilia si è già detto che si propone di classificarla come 'ambito di riqualificazione', per indirizzarne e progettare la progressiva trasformazione verso nuove attività miste (vedi al precedente cap. 3.6.3).

Per le aree produttive sorte in modo distribuito e scarsamente pianificato in affaccio alla statale Adriatica o alla SP Marecchiese, già oggi prevalentemente occupate da funzioni commerciali più che produttive, va confermata una vocazione sostanzialmente commerciale e terziaria.

I nuovi strumenti non prevederanno di norma specifiche zone di espansione per queste aree produttive. Alle future esigenze di sviluppo ed ampliamento dei singoli stabilimenti produttivi in attività, qualora vi siano gli spazi e le condizioni per una soluzione in loco, potrà darsi risposta con le possibilità procedurali offerte dal nuovo art. A-14 bis della L.R. 20/2000, introdotto con la recente L.R. 6/2009.

Secondo tale articolo, a fronte di una richiesta di ampliamento di un insediamento produttivo motivata da esigenze di sviluppo o razionalizzazione dell'attività, il Sindaco convoca entro 10 giorni una conferenza di servizi con la Provincia e tutte le altre amministrazioni competenti ad esprimere ogni autorizzazione o nulla osta necessario per la realizzazione dell'intervento. La conferenza deve concludersi entro 60 giorni, e in caso di esito positivo, si procede con variante speditiva agli strumenti vigenti (oggi il PRG, domani il RUE e il POC) anche potendo, ove occorra, specificare gli obblighi convenzionali (realizzazione di opere di infrastrutturazione o di mitigazione ambientale) che si ritengano necessari in quello specifico caso. L'attuazione procederà con intervento edilizio diretto.

Questa procedura speditiva, che si avvia 'a domanda', salvaguarda la discrezionalità dell'Amministrazione Comunale di rispondere positivamente o negativamente a

seconda delle caratteristiche della richiesta, del contesto in cui si colloca, degli impatti attesi, fermo restando naturalmente il rispetto di tutti vincoli sovraordinati e delle condizioni attuative che potranno essere poste dagli enti in conferenza . E nel contempo evita di dover prevedere in sede di strumento urbanistico generale la risposta ad esigenze non note e che potrebbero manifestarsi in futuro, esercizio quanto mai arduo e che in passato ha portato ad inserire nei PRG aree di espansione produttiva che poi sono rimaste sulla carta o al massimo sono servite a mettere dei valori immobiliari a bilancio delle imprese.

Per le attività in essere, quindi il RUE potrà esimersi dal dover prevedere e prevenire fabbisogni futuri, al di là dei normali parametri di utilizzazione dei lotti, demandando la possibilità di assentire ampliamenti aggiuntivi a valutazioni specifiche quando l'esigenza si dovesse manifestare.

Un particolare problematica di razionalizzazione e sviluppo di attività in essere riguarda il settore del trattamento di inerti, attività la cui collocazione risulta spesso difficilmente compatibile se messa a stretto contatto con attività produttive di altri settori all'interno di una zona industriale. A partire dal 2004 il Comune ha cercato di affrontare questa problematica ricercando una collocazione in cui favorire la concentrazione della attività di questo settore, una collocazione specifica che risulti compatibile sia con gli insediamenti circostanti preesistenti, sia con gli aspetti di vulnerabilità ambientale. Questa stessa linea sarà seguita dal nuovo Piano, nel rispetto dei vincoli della pianificazione sovraordinata.

3.8. IL TERRITORIO RURALE FRA PRODUZIONE AGRICOLA E VALORI AMBIENTALI

3.8.1. L'articolazione del territorio agricolo in sotto-ambiti

Per la disciplina del territorio rurale il PSC eredita dal PTCP due importanti riferimenti:

- l'articolazione del territorio in Unità di Paesaggio e sub-unità, effettuata sulla base di un accurato approfondimento sulla lettura dei caratteri distintivi dei diversi paesaggi presenti nel territorio riminese, a cui ci si è riferiti nel cap. 3.2.2;
- la proposta di articolazione del territorio secondo le tre principali tipologie di ambiti indicate dalla L.R. 20/2000, ossia : gli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. A-18), gli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. A-19) e gli ambiti agricoli periurbani (art. A-20), effettuata in particolare sulla base della valutazione delle differenti produttività, e vocazionalità dei terreni all'uso agricolo, oltre che della dominanza di valori paesaggistici.

Ai sensi della L.R. 20/2000, il PSC, oltre ad individuare nel territorio rurale le aree di valore naturale e ambientale (che sono rappresentate nella Tav. DP2), deve stabilire definitivamente l'articolazione nei tipi di ambiti suddetti, validando la proposta del PTCP ovvero proponendo eventuali modifiche.

Occorre peraltro rilevare, come fa lo stesso PTCP, che *“in questo nostro territorio l'individuazione richiesta dalla LR 20/2000 risulta particolarmente problematica e di difficile applicazione, a causa della estesa e marcata sovrapposizione e compresenza dei diversi caratteri; infatti buona parte del territorio rurale presenta forte rilevanza e*

interesse paesaggistico, proprio in relazione al ruolo che svolge di risorsa integrativa dell'economia turistica, parti importanti del territorio rurale presentano caratteri periurbani, in relazione alla forte frammistione con il sistema insediativo e in relazione all'offerta di servizi ambientali al sistema urbano, e infine parti importanti presentano contemporaneamente un'alta vocazione produttiva agricola (si pensi non solo al sistema orticolo della pianura nord ma anche al sistema dei vigneti e degli uliveti collinari).

Va peraltro sottolineato che le diverse valenze e le potenzialità che connotano gli ambiti rurali non sono sempre riconducibili a settori con confini fissi e attitudini alternative fra loro, ma possono coesistere entro i diversi ambiti rurali. Ad esempio, non poche delle aziende del comparto vitivinicolo e olivicolo, che rappresentano le nicchie di specializzazione e imprenditorialità più avanzate dell'agricoltura provinciale, sono localizzate in contesti riconosciuti come "a prevalente rilievo paesaggistico". Di questa possibile geometria variabile occorrerà tenere conto nell'approfondimento della pianificazione del territorio rurale".

Questa sovrapposizione di caratteristiche e di valori fa sì che qualunque articolazione, appare per qualche verso argomentabile e per qualche altro verso criticabile.

Il PTCP, in breve, sulla base di valutazioni di prevalenza attribuisce:

- il carattere di ambito ad alta vocazione produttiva agricola alla pianura orticola a nord di Rimini, che ricade nei comuni di Rimini e Bellaria;
- il carattere di ambito agricolo perturbato alle residue porzioni agricole ricadenti nella fascia territoriale compresa fra il sistema urbano costiero e l'autostrada A14;
- il carattere di ambito agricolo di rilievo paesaggistico a tutta la restante parte del territorio provinciale.

Le politiche specifiche per i diversi ambiti sono così descritte nel PTCP:

- *"ambito ad alta vocazione produttiva agricola: è l'ambito in cui vanno massimizzati gli obiettivi di conservazione dei suoli destinati all'attività agricola e di tutela delle realtà economiche aziendali insediate, anche attraverso la limitazione degli usi extragricoli del patrimonio edilizio esistente;*
- *ambito agricolo di rilievo paesaggistico: il PTCP 2007 individua la caratterizzazione paesaggistica di questi ambiti attraverso l'articolazione in Unità e sottounità di paesaggio e ne definisce le possibilità di valorizzazione multifunzionale specifica, fra le quali l'agriturismo e l'enogastronomia rappresentano sicuramente vocazioni implicite per una realtà turistica come quella provinciale..*
- *ambito agricolo periurbano: si tratta dell'ambito in cui le attività delle aziende agricole possono orientarsi anche all'incremento delle dotazioni di compensazione ecologica del sistema urbano".*

D'altra parte, il PTCP riconosce che, proprio a causa della forte compresenza di connotati periurbani, paesaggistici e produttivi, la normativa edilizia relativa agli interventi nel territorio rurale potrà trovare più pregnante riferimento e differenziazione nell'articolazione in Unità e sub-Unità di paesaggio (SUdP), piuttosto che in questa articolazione.

Condividendo la valutazione che, in particolare nel territorio collinare, si ritrova una stretta integrazione di pregiate vocazioni produttive e valenze paesaggistiche, si ritiene di confermare l'articolazione proposta nel PTCP, assumendo piuttosto le Unità di paesaggio come l'articolazione del territorio più efficace nel descrivere le differenti sedimentazioni di valori storici, paesaggistici e produttivi a cui ancorare possibili differenziazioni della normativa del RUE per la gestione degli interventi edilizi.

Il lavoro di interpretazione e adattamento territoriale effettuato sulle SUdP a livello Comunale (vedi cap. 3.2.2) ha portato ad una certa semplificazione interpretativa che sarà utile in sede di RUE per meglio dettagliare gli indirizzi per gli interventi edilizi nel territorio rurale. In pratica si delinea la seguente proposta interpretativa e di adattamento degli indirizzi per l'edificazione:

1) **Ambito ad alta vocazione produttiva agricola**, coincidente con la SUdP 2e della "Pianura alluvionale agricola del Marecchia"; ospitante al suo interno:

- due paesaggi identitari meritevoli di tutela, quello individuato dal n. 1 nel QC del PTCP e descritto come "Ambito agricolo di Donegaglia" e quello n. 2 – "Ambito di Castellabate", in entrambi è praticata l'agricoltura orticola intensiva mista a colture estensive e sono presenti alcune valenze paesaggistiche importanti da valorizzare, quali viali alberati, residui della centuriazione e l'edificato sparso in particolare nel "Donegaglia".
- l'ambito ad alta vocazione produttiva è delimitato, al confine con la conurbazione costiera, dal paesaggio della "Paleofalesia", per il quale valgono indirizzi di tutela prevalentemente legati alle scelte urbane che saranno effettuate al contorno;
- il paesaggio identitario n 6 – "Ambito del corso del fiume Marecchia"; si ritiene a questo riguardo che sarebbe opportuno non creare un sovrappeso di individuazioni di areali diversi (anche in funzione di una maggior facilità di interpretazione della futura normativa del RUE) adottando analoghi perimetri per le Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP) e paesaggi identitari e riassorbendo le due SUdP del corso del fiume Marecchia e del torrente Uso nell'ambito del SUdP n. 2e;
- La SUdP 2e ricomprenderà anche i due tratti di SUdP 2f della pianura intravalliva del Marecchia

2) L' **ambito agricolo di rilievo paesaggistico** riunisce al suo interno due grandi SUdP

- Quella della pianura litoranea di transizione alla collina, caratterizzata da una maggior densificazione dell'edificato e dal doversi confrontare da un lato con emergenze paesaggistiche importanti poste al suo interno (S. Martino e S. Lorenzo) o al suo limitare (Covignano), dalla pressione dell'insediativo, che ha sottratto una gran parte delle area a mare della A14, ed infine con le occasioni offerte dalla vicinanza con l'insediativo e con i flussi turistici;
- Quella della collina che racchiude i due paesaggi identitari di Covignano e Le "pendici collinari dei vigneti tra Marecchia ed Ausa"; la SUdP della collina

comprenderà anche i lembi di SUdP 3a “della bassa collina del Marecchia e dell’Uso”.

L’individuazione della pianura ortiva come ambito ad alta vocazione produttiva, unita all’individuazione delle aree caratterizzate da produzioni certificate da marchi di qualità e di territorializzazione (DOC, DOGC, ecc.) rappresentano peraltro i più significativi riferimenti per gli strumenti di programmazione regionali e provinciali in materia di interventi a supporto delle aziende agricole, unitamente a quegli interventi che concorrono alla integrazione tra attività del territorio rurale e aree urbane (Agriturismo, Fattorie aperte, produzioni a “chilometro zero” e le esperienze di ‘Farmer market’, come quelle già in atto a Rimini nei pressi della Rocca.

C’è la necessità di operare su due fronti la tutela delle aree e dei paesaggi rurali e nel miglioramento delle connessioni e degli scambi intersettoriali.

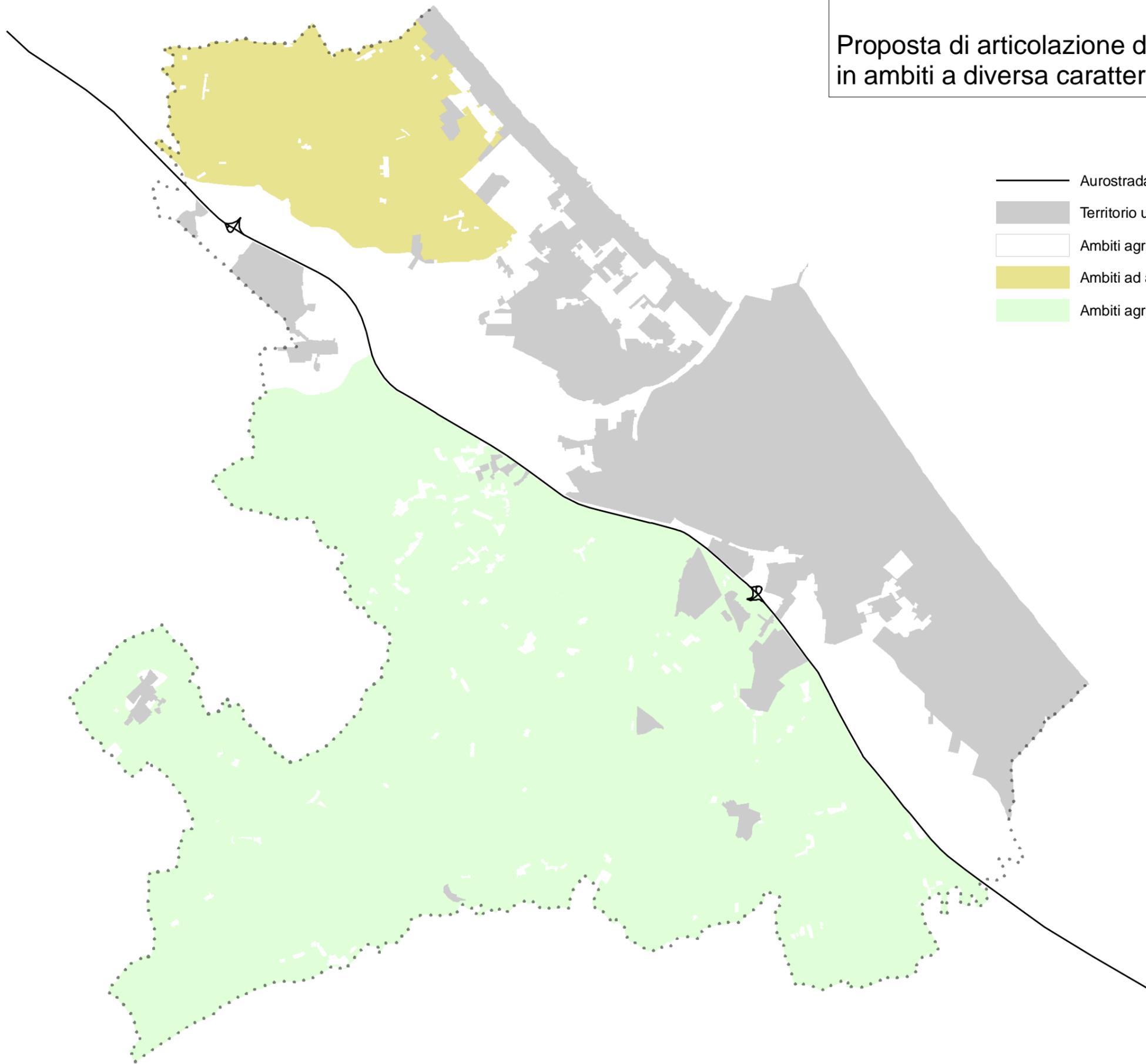
Si delinea allo stesso tempo la presenza di opportunità di sviluppo diverse e di livelli di tutela diversi:

- negli ambiti di rilievo paesaggistico si punta principalmente alle produzioni di qualità a forte tipicità (vino, olio) e alla offerta di servizi integrativi di carattere turistico e culturale. A questo fine è necessario presentare un territorio e un paesaggio in sintonia con l’immagine di salubrità e di serenità che deve essere intrinseca all’offerta di prodotti e servizi; è anche il luogo elitario per le colture biologiche, anche estensive (es. foraggi), che collaborano al funzionamento di queste aree come connettivo ecologico diffuso; la tutela dell’edificato tradizionale e delle aggregazioni di edificati tipici (i ghetti) sono un altro elemento delle politiche da attivare in queste aree;
- negli ambiti ad Alta vocazione produttiva agricola, sarà necessario contenere l’espansione urbana e infrastrutturale al fine di non far perdere di massa critica alle produzioni, in particolare a quelle ortive; allo stesso tempo le previsioni edilizie aziendali dovranno tener conto di alcuni fattori quali l’allungamento della catena del freddo in campo, della necessità di ospitare macchinari sempre più specializzati e del passaggio da forme di colture protette sotto plastica a serre più strutturate.

figura 3

Proposta di articolazione del territorio rurale
in ambiti a diversa caratterizzazione agricola

- Aurostrada A14
- Territorio urbanizzato
- Ambiti agricoli periurbani
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola
- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico



3.8.2 – Le esigenze edilizie che si prospettano per le aziende agricole

Per quanto riguarda lo sviluppo delle aziende agricole, l'obiettivo specifico si può riassumere nel rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, evoluzione difficilmente prevedibile in relazione alle incertezze del mercato globale e comunitario. E nel contempo, riuscire a farlo mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici

Gli scenari delineati fanno escludere un nuovo periodo di accelerata richiesta di edificazione da parte delle aziende agricole, mentre fanno intravedere la possibilità di interventi prevalentemente orientati alla ristrutturazione del patrimonio edilizio o alla riconversione, anche radicale, dei volumi tecnici di servizio presenti nelle aziende.

All'interno del QC sono state individuate alcune esigenze che il PSC dovrà cercare di perseguire per accompagnare in maniera coerente la programmazione del settore, in parte richiamate nel capitolo precedente.

Per facilitare il riaccorpamento aziendale e l'incremento della dimensione media, cosa che appare strategica per la competitività sia delle aziende viticole che di quelle estensive ed in parte di quelle orticole, il RUE dovrà dettare norme che escludano l'ulteriore infittimento dell'edificazione sparsa con finalità residenziali.

“La maglia aziendale agricola, molto parcellizzata (seppure con qualche segnale di controtendenza nella fase recente) e diffusamente edificata, richiede anche dal punto di vista urbanistico approcci che ne impediscano l'ulteriore parcellizzazione, e, soprattutto considerino tendenzialmente esaurite le potenzialità di edificazione anche a fini agricoli, soprattutto per quanto attiene alla residenza” (da PTCP).

Si può affermare che tutte le aziende agricole vere e proprie sono dotate di abitazione, e se non lo sono è perché hanno alienato l'edificio abitativo di cui in precedenza erano dotate o sono state frazionate.

Per scoraggiare i fenomeni di ulteriore parcellizzazione si tratta essenzialmente di consentire gli interventi di miglioramento e adeguamento della funzione abitativa nei centri aziendali esistenti, anche per più nuclei famigliari ove occorra (genitori-figli...). Viceversa va considerata ormai superata l'eventualità di realizzare ex-novo abitazioni in aziende sprovviste di fabbricati abitativi.

Se in generale è da esprimere un giudizio di esuberanza della dotazioni edificatorie aziendale, deve comunque essere possibile rispondere ad istanze di singole aziende di ampliamento della loro dotazione di fabbricati di servizio o di alcune tipologie specifiche di tali fabbricati.

Appare corretto in particolare consentire l'adeguamento strutturale degli edifici di servizio alle modificate esigenze della meccanizzazione agricola nelle medie e grandi aziende, quali ad esempio quelli connessi alla modifica dell'altezza dei ricoveri delle macchine agricole, e l'adeguamento o l'ampliamento degli eventuali edifici collegati al prolungamento delle linee del fresco nei terreni agricoli per le aziende frutticole e orticole, in alcuni casi tali edifici andranno assentiti anche di nuova costruzione.

Anche per quanto riguarda i fabbricati di servizio alle attività agricole, *“la nuova*

edificazione in zona rurale dovrà rappresentare una potenzialità assolutamente straordinaria da riconoscere (con opportuni strumenti di controllo) solo a operazioni di riaccorpamento fondiario e ristrutturazione produttiva attuate da imprenditori agricoli professionali.”

A questo fine, lo strumento per rispondere positivamente a progetti di riordino fondiario o di introduzione di nuove produzioni che comportino specifici fabbisogni edilizi aggiuntivi sarà il Piano di Sviluppo e Ammodernamento Aziendale, ispirato alla legislazione di settore in materia, ma che sia sufficientemente semplice da poter essere redatto e analizzato preventivamente all'iter di finanziamento e che contenga la documentazione delle precise finalità tecniche a cui sono destinati gli edifici in rapporto ai programmi colturali previsti, eventualmente accompagnato, ove occorra (ad es. per edifici di consistenti dimensioni), da elaborazioni per il controllo dell'impatto paesaggistico e per la sua mitigazione.

Tra le attività che possono giustificare l'esigenza di una nuova edificazione vi sono anche quelli per l'esplicazione della multifunzionalità, purché concorrano alla valorizzazione fruitiva del territorio rurale e anche in questo caso sia documentata l'impossibilità di soddisfare le esigenze con le preesistenti dotazioni aziendali. In questo caso appare necessario che l'intervento sia previsto e finanziato dalla programmazione di settore (P.R.I.P.).

Ai casi precedenti (adattamento tecnologico degli edifici e multifunzionalità) possono essere assimilati anche gli interventi che presentino carattere di innovazione. Saltuariamente si affacciano sulla scena produttiva agricola delle nuove produzioni che possono richiedere edifici tipologicamente diversi da quelli presenti in questo territorio (es. particolari allevamenti, proiezioni in azienda di lavorazioni della filiera, ecc.). Anche in questo caso le difficoltà del settore inducono a favorire le sperimentazioni, purché non eccessivamente impattanti. Anche in questo caso sarà necessario prevedere una specifica documentazione tecnica di accompagnamento dei permessi di costruire.

Qualora le richieste di nuova edificazione siano riferite ad impianti funzionali alla valorizzazione energetica delle biomasse di origine agricola o alla produzione energetica da fonti realmente rinnovabili (eolico, solare, geotermico), si dovranno prevedere procedure semplificate per impianti di produzione di piccola taglia, fino alla soglia al di sotto della quale non è richiesta l'“Autorizzazione ambientale unica”. Nel caso di richieste di impianti di potenza superiore o di “campi fotovoltaici” o di impianti di cogenerazione, appare necessario che le domande siano governate in sede di POC attraverso specifici accordi e individuando le localizzazioni idonee.

In conclusione, la regolamentazione della nuova edificazione in zona agricola dovrà essere gestita attraverso il RUE, comunque abbandonando i meccanismi automatici con cui, fino ad ora è stata governata nella normativa del PRG, per passare, salvo che per gli interventi più modesti, a meccanismi che prevedano la documentazione delle esigenze e la impossibilità di utilizzazione l'edificato esistente, e in casi particolari anche del concorrente interesse pubblico, manifestato attraverso l'approvazione dei piani di investimento-miglioramento e della concessione di finanziamenti sul Programma Regionale di Sviluppo Rurale.

Al POC va demandato il compito di risolvere problemi localizzativi specifici, quali i grandi impianti di recupero energetico, strutture di servizio a più aziende (nella cui casistica possono ricadere anche i contoterzisti) e simili.

3.8.3 – Il recupero e riuso del patrimonio edilizio rurale anche per funzioni non connesse all'agricoltura

Il fenomeno che rappresenta oggi il più sostanziale processo di trasformazione in atto nel territorio rurale e che in modo più pressante richiede di essere governato, è quello del recupero e riuso di edifici rurali per ospitare residenze e altre nuove funzioni non più connesse con l'attività agricola. Questo fenomeno è stato già piuttosto intenso negli ultimi 10-20 anni nel territorio riminese, ma ci si deve attendere che esso continui intensamente nel prossimo futuro.

Indubbiamente il recupero degli edifici rurali tradizionali costituisce un particolare segmento di offerta immobiliare, che risponde ad un tipo di domanda presente nel mercato a cui altrimenti sarebbe difficile dare risposte diverse: quello di contenitori extraurbani per la residenza di qualità (case mono o bifamiliari, ampie, e con ampio terreno di pertinenza attorno) e per altre funzioni che ricercano un contesto di pregio.

D'altra parte ciò contribuisce alla dispersione degli insediamenti e alla frammentazione del paesaggio agricolo, e da luogo ad estesi effetti indesiderati.

La nuova popolazione di provenienza urbana che si insedia nelle case di campagna desidera e richiede servizi di tipo urbano che in quei contesti non è plausibile realizzare, spesso entra in conflitto con le esigenze produttive delle residue aziende agricole (rumori, odori...), infine genera una elevata mobilità e comporta nuovi costi ambientali.

Infatti una famiglia urbana che va ad abitare in una casa sparsa da luogo ad un impatto ambientale maggiore che non abitando in un centro abitato dotato di servizi. La popolazione sparsa sovente non è allacciata né allacciabile alla rete fognaria che recapita a un depuratore, è popolazione che usa maggiormente l'automobile per qualsiasi piccola esigenza quotidiana, perché non ha alcun servizio a distanza pedonale e spesso non è ben servibile dal trasporto pubblico; da luogo ad aumenti di traffico su una rete di strade di campagna inadatte a reggerlo e che non è possibile potenziare in modo diffuso su un territorio esteso, infine comporta una maggiore onerosità di determinati servizi pubblici (scuolabus, raccolta rifiuti, ecc.). Complessivamente è una famiglia che consuma più energia, inquina di più e impatta di più, in molti modi, sull'ambiente.

Tutti questi effetti sono in genere accentuati qualora ad intervenire sia un'impresa che interviene per frazionare e vendere, poiché essa è interessata ad utilizzare in modo 'intensivo' tutto il volume disponibile, ossia a realizzare un alto numero di piccoli alloggi; ciò, oltre a generale un carico urbanistico elevato sulle reti, tende a comportare anche uno stravolgimento della tipologia originaria. Viceversa gli stessi rischi sono più contenuti o assenti se chi opera l'intervento di recupero è l'utente finale, ossia chi interviene per realizzare uno o due alloggi per sé e i propri familiari, perché in questi casi si genera un carico urbanistico minore, l'immobile e la sua area di pertinenza non vengono frammentati, e l'intervento è generalmente più attento ai valori originari.

Lo stesso PTCP evidenzia il problema e indica precise disposizioni da assumere: *"Anche nel campo del recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente a fini non agricoli occorre pervenire a criteri più rigorosi, che evitino l'incremento del numero di alloggi esistenti - e quindi l'ulteriore insediamento potenziale di popolazione sparsa -, che circoscrivano il riuso degli edifici produttivi dismessi a destinazioni effettivamente compatibili con le tipologie dei contenitori esistenti e con i caratteri del contesto rurale e*

collegate prioritariamente all'attività agricola primaria, e che escludano riusi comportanti la necessità di nuova infrastrutturazione del territorio.

In particolare, per quanto riguarda il riuso a fini non agricoli degli edifici a originaria tipologia abitativa, il Piano dispone che il frazionamento in più unità immobiliari – proprio per il suo effetto negativo di incrementare l'offerta abitativa sparsa - debba essere inteso come una possibilità straordinaria di valorizzazione concedibile solo a fronte del conseguimento di un altro obiettivo di evidente interesse generale, come la conservazione del patrimonio edilizio di interesse storico-culturale disseminato nel territorio. La possibilità va quindi circoscritta a queste tipologie di insediamento, come forma specifica di incentivazione al loro recupero, ma è da escludere per il patrimonio abitativo che non presenta tali caratteristiche.

Anche per il patrimonio storico deve comunque essere limitato fortemente il numero delle unità immobiliari ricavabili, sia per le ragioni di contenimento della dispersione insediativa della popolazione residente, sia per non sovraccaricare reti infrastrutturali deboli, come sono quelle della campagna, sia per non snaturare le caratteristiche tipologiche degli immobili e dell'ambiente rurale di cui queste fanno parte. Gli interventi dovranno inoltre consistere in effettivi interventi di conservazione degli immobili esistenti, senza ricostruzione di parti rilevanti dei medesimi, che produrrebbero un implicito snaturamento del bene tutelato.

In tutti i casi, anche nel recupero del patrimonio esistente e nella nuova edificazione, occorre osservare negli interventi edilizi e di modificazione del suolo criteri morfologici, tipologici e localizzativi coerenti con i caratteri tradizionali dell'insediamento e dell'ambiente rurale.”

La risposta consiste quindi in una normativa che da un lato consenta e favorisca il recupero del patrimonio edilizio di interesse ambientale e culturale, ma ne contenga discipline con grande attenzione le modalità e i limiti.. Proprio ora, del resto, il Comune sta modificando alcuni aspetti della normativa del PRG vigente per correggere alcune più evidenti storture che si sono verificate, sia riguardo al numero di alloggi sia riguardo agli aspetti formali degli edifici e al loro inserimento nel paesaggio.

Questo tema troverà la sua collocazione appropriata nelle norme del RUE, che, sulla base degli indirizzi del PSC, è lo strumento che disciplina gli interventi edilizi 'ordinari', anche nel territorio rurale, ma il PSC ha il compito di indicare al RUE i criteri fondamentali a cui attenersi, che potranno essere grossomodo i seguenti:

- il riuso degli edifici ex agricoli, per residenza o altre funzioni urbane non connesse con l'agricoltura, va previsto in primo luogo per gli edifici (sia originariamente abitativi che non abitativi) che siano espressamente individuati e tutelati nello strumento urbanistico come beni di interesse culturale; va consentito inoltre per gli edifici aventi tipologia abitativa anche non tutelati. Viceversa non sarà consentito per gli edifici non tutelati e non abitativi (ad es. i capannoni o magazzini agricoli e le stalle di epoca recente); per questi ultimi, quando dismessi, va consentito il riuso solo per altre funzioni non abitative adatte alle loro caratteristiche costruttive, con esclusione comunque di nuove attività di tipo artigianale produttivo.
- ai sensi della L.R.20/2000, gli interventi di ampliamento della sagoma sono ammissibili solo in relazione ad esigenze delle aziende agricole (e non per gli edifici tutelati), mentre non sono ammissibili quando l'edificio venga riutilizzato

per funzioni diverse da quelle agricole. Le possibilità di ampliamenti generalizzati di tutti gli edifici abitativi consentite dalla norme del PRG vigente, già difficilmente conciliabili con la precedente legge urbanistica regionale n.47/78, sono comunque non riproponibili nel quadro della L.R.20/2000.

- il recupero degli edifici considerati beni di interesse storico-testimoniale deve avvenire con tecniche effettivamente conservative; se l'edificio è in condizioni strutturali talmente collabenti da non poter essere recuperato, vuol dire che il bene è perduto, e non sussistono più le condizioni che giustifichino la tutela e il recupero. Il recupero e riuso devono avvenire conservando e rispettando le principali caratteristiche strutturali, tipologiche e morfologiche; i porticati vanno mantenuti aperti;
- dovranno essere prescritte limitazioni precise al numero massimo di unità immobiliari ricavabili da ogni edificio tutelato come bene culturale, mentre per gli interventi sugli edifici abitativi non tutelati va escluso l'incremento delle unità immobiliari;
- per quanto riguarda le destinazioni d'uso ammissibili nel recupero degli edifici rurali, può essere ammesso di norma, oltre alla residenza, un ampio ventaglio di altre funzioni compatibili con la tipologia: attività turistiche, attività culturali, formative e ricreative, uffici privati e attività terziarie in genere, pubblici esercizi, attività sociali e assistenziali, case di riposo,.ecc. Spesso queste funzioni si prestano anche meglio che non la residenza alla valorizzazione architettonica di immobili di pregio, fatte salve le verifiche che occorrono e le limitazioni che derivano dalle condizioni di infrastrutturazione. In particolare le attività che richiamino pubblico come quelle ricettive o ristorative o ricreative, vanno condizionate all'esistenza di condizioni di infrastrutturazione adeguate all'utenza prevedibile o all'impegno dell'interessato ad adeguarle;
- vanno escluse nuove attività produttive, anche artigianali, o commerciali.

Un aspetto particolare della disciplina dell'uso e riuso delle preesistenze sparse fuori dai centri abitati riguarda gli stabilimenti produttivi che sono sorti in passato in posizione isolata in un contesto rurale, ad esempio impianti di trasformazione di prodotti agricoli o zootecnici, fornaci, o anche industrie di altro tipo isolate.

Tali stabilimenti e relative pertinenze sono di norma classificati nel PRG come "zone D", ma ai sensi della L.R. 20/2000, non possono di norma essere ridefiniti come "ambiti specializzati per attività produttive", mancando in essi la complessità e le condizioni di urbanizzazione per essere considerati un'area urbana. Essi quindi vanno considerati parti del territorio rurale, ancorché specificamente caratterizzate e normate.

Le disposizioni del RUE dovranno regolamentare la permanenza di tali attività e anche le condizioni per il loro adeguamento e ammodernamento. Anche le eventuali esigenze di ampliamento, ove occorra secondo le esigenze produttive, potranno essere soddisfatte, attraverso il POC, a condizione che non configgano con norme di tutela di risorse ambientali o storico-culturali. Peraltro, nel caso di eventuale dismissione ed esaurimento dell'attività che ha motivato tali impianti occorre trovare le forme per favorire la loro demolizione, la bonifica ambientale e il recupero dell'area per funzioni diverse, ad es. agricole o riferite al turismo e al tempo libero, comunque più congruenti con il contesto in cui si collocano.

I sopra-elencati indirizzi si ritengono grossomodo validi e applicabili sia per quanto

riguarda le aree ad alta vocazione produttiva della pianura orticola che per quelle collinari di pregio paesaggistico; potranno essere opportunamente articolati e differenziati in relazione alle diverse Unità di paesaggio.

4. PEREQUAZIONE URBANISTICA, DIRITTI EDIFICATORI, EDILIZIA SOCIALE

4.1. Applicazione della perequazione urbanistica: motivazioni e metodo

La perequazione urbanistica è metodo disciplinare ampiamente approfondito e affinato sia sul piano concettuale che su quello della prassi di pianificazione, e come tale è divenuto un preciso riferimento operativo anche per la nuova legge urbanistica della Regione Emilia-Romagna (LR 20/2000).

Nell'evoluzione della disciplina urbanistica in Italia, esso trae origine e motivazione nel momento in cui, da un lato, la giurisprudenza ha sancito la decadenza e l'obbligo di indennizzo dei vincoli urbanistici reiterati, e, dall'altro, il mutare del quadro economico e finanziario degli enti locali ha reso loro sempre più difficile continuare a praticare politiche attive, per i servizi come per l'edilizia sociale, attraverso l'acquisizione delle aree mediante esproprio. Oggi se con uno strumento urbanistico si attribuisce a un'area una destinazione ad uso pubblico che ne inibisce l'edificazione privata e implica l'acquisizione da parte del Comune, l'area deve essere acquistata o espropriata entro cinque anni. Scaduti i cinque anni, il vincolo può essere reiterato per una sola volta e sulla base di specifiche motivazioni che rendono necessario il provvedimento; inoltre il proprietario, a partire dal quinto anno, ha diritto a un indennizzo per il protrarsi del vincolo, che va a sommarsi al prezzo di esproprio.

Questa nuova situazione ha evidenziato i limiti dell'approccio tradizionale e ha reso necessario innovare i metodi con cui si strutturano i piani urbanistici e i meccanismi con cui si acquisiscono le aree che servono alla collettività per sviluppare la "parte pubblica" delle città senza ricorrere ai vincoli e all'esproprio, e senza che la collettività (il Comune) debba riconoscere al privato per queste aree una rilevante rendita fondiaria (l'incremento di valore rispetto al valore agricolo del suolo), che è generata proprio dagli investimenti pubblici e dalle scelte urbanistiche della collettività stessa.

In questo quadro, in molti Comuni si è individuata e praticata la strada della negoziazione caso per caso con le proprietà dei suoli, anche a partire dalle proposte dei proprietari stessi, per concordare l'inserimento in PRG delle nuove aree trasformabili, a fronte della cessione al Comune di contropartite più o meno congrue (cessione di aree, realizzazione di opere, ecc.), per lo più attraverso accordi informali e quindi necessariamente poco trasparenti, nel migliore dei casi sanciti in accordi formalizzati.

Il PRG vigente di Rimini rappresenta un caso emblematico di questa prassi: attraverso le tante 'schede' di cui è composto si ottiene un'attuazione che in molti casi fornisce alla collettività importanti risorse, in termini di cessione di aree al di là degli standard minimi o di contribuzione ad opere pubbliche necessarie alla sostenibilità dell'attuazione privata. Ma la totale eterogeneità dei parametri applicati in ciascuna scheda mette in evidenza un rapporto fra valorizzazione privata e beneficio pubblico fortemente variabile.

Viceversa, in altre esperienze si è progressivamente elaborato un metodo più strutturato e di valenza più generale, capace di conseguire gli stessi o migliori risultati per la collettività, assicurando nel contempo requisiti di equità e di trasparenza delle

scelte urbanistiche, e di contribuire a calmierare il mercato delle aree secondo regole del gioco definite dalla pubblica amministrazione: appunto il metodo della perequazione urbanistica.

Con la L.R. 20/2000, questo metodo ottiene riconoscimento formale e supporto giuridico. Ai sensi dell'art. 7 *“la perequazione urbanistica persegue l'egua distribuzione, tra i proprietari degli immobili interessati dagli interventi, dei diritti edificatori riconosciuti dalla pianificazione urbanistica e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle dotazioni territoriali”*.

Poiché la valorizzazione economica – ovvero la formazione di rendita fondiaria - di un'area discende direttamente o indirettamente dalle scelte effettuate dal piano pubblico – ossia da decisioni della collettività -, l'obiettivo di equità da perseguire con il metodo della perequazione deve sostanziarsi non solo nell'omogeneo trattamento delle proprietà private interessate dalle scelte di piano, ma anche nel recupero in forma di vantaggio pubblico di una quota di tale valorizzazione: la quota che eccede quanto occorre riconoscere alla proprietà per rendere attivabile l'iniziativa di trasformazione prevista.

Di massima, il diritto edificatorio riconosciuto alla proprietà dovrà essere tale da assicurare ad essa, a seguito del processo di trasformazione urbanistico-edilizia, un normale profitto di impresa, e non un profitto di livello speculativo. E ciò in generale comporta che tali diritti corrispondano a indici di edificabilità più bassi di quelli tradizionalmente attribuiti alla proprietà dai piani urbanistici.

Su questi presupposti, il metodo della perequazione urbanistica consiste, in estrema sintesi:

- nel classificare le aree potenzialmente interessabili da trasformazioni urbanistiche in categorie caratterizzate da analoghe condizioni di fatto e di diritto, quindi in modo tendenzialmente oggettivo;
- nell'attribuire diritti edificatori di pari entità a tutti i proprietari delle aree che si trovano in analoghe condizioni di fatto e di diritto, indipendentemente dalla destinazione specifica, pubblica o privata, assegnata loro dal disegno del piano (ad esempio, aree edificabili, aree per verde pubblico o per strade o per edilizia pubblica), in modo da non penalizzare nessuna in particolare delle proprietà coinvolte,
- nello stabilire diritti edificatori unitari tendenzialmente bassi (comunque tali da dare luogo ad un valore di mercato che renda conveniente l'intervento) in modo che nell'attuazione del piano l'edificazione che ne consegue possa essere concentrata su una parte limitata delle aree costituenti il comparto interessato dalla trasformazione,
- nel prevedere la cessione gratuita al Comune di tutte le altre aree ove non è stata concentrata l'edificazione, anche in eccedenza rispetto alla cessione delle ordinarie dotazioni minime di legge per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- nell'utilizzare tali aree, acquisite così gratuitamente senza esproprio, per attuare le politiche dell'ente locale, vuoi per recuperare le carenze pregresse di aree per attrezzature e spazi collettivi, vuoi per le politiche per la casa, vuoi per collocarvi diritti edificatori che si ritenga opportuno trasferire da altrove.

La quota di edificabilità assegnata per classi di aree in eguali condizioni di fatto e di diritto sarà concretizzabile direttamente entro la stessa area che lo genera, salvo che il disegno urbano previsto dal POC non preveda per essa una destinazione pubblica (o comunque una destinazione non edificabile); in tal caso essa sarà trasferita in aree di altre proprietà non interessate da questo tipo di destinazione (le quali aree, per attuare a loro volta le rispettive potenzialità edificatorie, saranno tenute a recepire le potenzialità provenienti dalle proprietà impossibilitate a concretizzare il proprio diritto entro le loro aree. Il trasferimento avverrà di norma per atti fra privati nel quadro di un accordo sottoscritto con il Comune, ma all'occorrenza può avvenire anche attraverso la cessione delle aree al Comune, e alla successiva cessione ad altri privati che ne abbiano diritto secondo le regole stabilite dal Piano..

Al di là del risultato di non imporre vincoli espropriativi e di acquisire aree gratuitamente, la forza concettuale del metodo della perequazione consiste nella trasparenza e nell'equità di trattamento di tutte le proprietà immobiliari coinvolte, e nella sua capacità di agire sugli esiti della rendita fondiaria, non eliminandola, ma incamerandone una quota sostanziosa a favore della collettività. Il contributo alla formazione della parte pubblica della città e alle politiche pubbliche per la casa che viene richiesto ai privati coinvolti nelle trasformazioni urbanistiche viene 'spalmato' fra tutti i proprietari in proporzione al valore delle loro aree; nessuno viene penalizzato, a tutti viene ridotta la quota di rendita fondiaria che può incamerare.

4.2 – Nuovi contenuti di equità: sostenibilità degli insediamenti e contributo all'edilizia residenziale sociale

Con la L.R. 20/2000 si introduce un altro importante criterio di equità nel rapporto pubblico-privato, all'art. 6:

“Al fine di assicurare la sostenibilità ambientale e territoriale, la pianificazione territoriale e urbanistica può subordinare l'attuazione degli interventi di trasformazione:

- a) alla contestuale realizzazione di interventi di mitigazione degli impatti negativi o di infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, di attrezzature e spazi collettivi, di dotazioni ecologiche e ambientali, di infrastrutture per la mobilità; ovvero*
- b) al fatto che si realizzino le condizioni specificamente individuate dal piano, che garantiscono la sostenibilità del nuovo intervento”.*

Applicando questo principio, qualora, come spesso avviene, l'Amministrazione Comunale non abbia le risorse economiche per realizzare a proprio carico determinate opere di rilievo generale ed indispensabili alla sostenibilità dei nuovi insediamenti, può essere chiesto ai soggetti attuatori privati di farsi carico del costo di tali opere attraverso un 'contributo di sostenibilità, anch'esso da ripartirsi equamente fra tutti i soggetti privati per i cui interventi tali opere siano considerate indispensabili.

Si intende applicare questo criterio anche nel caso di Rimini, in termini generali, ma in particolare con riferimento alle principali opere di adeguamento delle infrastrutture di smaltimento delle acque, opere previste nel Piano generale del sistema fognario, e indispensabili nel caso di aggiunta di nuovi carichi urbanistici su reti già oggi in condizioni critiche.

Ancora, con la Finanziaria 2008 è stata legittimata l'estensione del contributo privato, secondo criteri perequativi, ad un ulteriore aspetto delle politiche pubbliche per il territorio:

“.....in aggiunta alle aree necessarie per le superfici minime di spazio pubblicidi cui al D.M. 1444/68 e alle relative leggi regionali, negli strumenti urbanistici sono definiti ambiti la cui trasformazione è subordinata alla cessione gratuita da parte dei proprietari di aree o immobili da destinare a edilizia residenziale sociale.”

Con questo l'edilizia residenziale sociale (ERS) può essere considerata a pieno titolo fra le dotazioni da assicurare nello sviluppo urbano, al pari degli standard di verde e di parcheggi.

Il termine di ERS tende a comprendere una gamma ampia e diversificata di tipologie di offerta residenziale non convenzionale che forniscono soluzioni abitative più accessibili di quelle di mercato: edilizia in affitto a canone calmierato o sociale, sia pubblica che privata, alloggi in affitto con patto di futura vendita, alloggi per la vendita a prezzo convenzionato, ecc.

Considerando che ormai la quota degli alloggi in affitto sull'insieme delle case occupate rappresenta a Rimini ormai poco più del 15% (era oltre il 30% nell'81), si ritiene che, in questa fase storica, sia da privilegiare in particolare l'offerta di alloggi in locazione permanente, o almeno di lunga durata, a canone calmierato, senza peraltro disconoscere l'utilità di quote di offerta secondo altre formule.

In passato, per le politiche per favorire l'accesso alla casa, la legislazione nazionale metteva a disposizione strumenti (i Piani per l'Edilizia Economica e Popolare) che sono stati certamente efficaci in una determinata fase storica, ma dei quali non è negabile il carattere discriminante: essi infatti si attuavano attraverso l'esproprio di talune aree edificabili e la loro urbanizzazione; con il risultato di colpire talune proprietà e nel contempo far lievitare il valore delle altre aree edificabili della stessa zona. A Rimini questi effetti discriminanti sono stati attenuati attraverso l'utilizzo per i PEEP di aree già di proprietà comunale (con il risultato però, in alcuni casi, di realizzare PEEP in localizzazioni discutibili). Tuttavia questa strada è ormai preclusa per l'esaurimento del demanio comunale di aree.

Il nuovo quadro legislativo consente invece di distribuire equamente gli oneri per la realizzazione dell'ERS in quota parte su tutte le operazioni di trasformazione urbana.

Con la recente L.R. 6/2009 la Regione attribuisce al PSC il compito di stabilire il fabbisogno complessivo di alloggi di edilizia residenziale sociale, tenendo conto delle carenze pregresse e nell'osservanza, comunque di un obiettivo del 20 per cento di alloggi di edilizia residenziale sociale, rispetto al dimensionamento complessivo dei nuovi insediamenti residenziali previsti.

Nel caso del PSC di Rimini, se si conferma un dimensionamento orientativo per complessivi 5.000 alloggi circa, ciò significa un obiettivo di circa 1.000 alloggi di ERS.

La medesima L.R. 6 stabilisce, per i soggetti attuatori delle trasformazioni urbane, l'obbligo di concorrere alla realizzazione dell'ERS, attraverso:

“a) la cessione al Comune, a titolo gratuito di una quota di aree definita dal POC, pari al 20 per cento delle aree destinate a nuove costruzioni, nel caso di nuovi insediamenti residenziali;..

b) il riconoscimento a favore del Comune di un contributo alla realizzazione di alloggi di edilizia residenziale sociale, definito dal POC a seguito di accordi di cui all'articolo 18, nel caso di interventi di riqualificazione nonché nel caso di nuovi insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali, commerciali, industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso”.

Ne caso b) si tratta di un contributo che potrà assumere sia la forma di diretta realizzazione di alloggi ERS, sia la forma di una contribuzione economica per finanziare l'effettiva realizzazione degli interventi nelle aree acquisite in applicazione del caso a).

4.3 – Casistica dei diritti edificatori

Il PSC definirà le situazioni a cui far corrispondere livelli ragionevolmente diversi del diritto edificatorio (o indice perequativo, come a volte viene chiamato) da riconoscere al proprietario in caso di trasformazione.

Un primo fattore da considerare riguarda lo stato di fatto, in termini collocazione dell'area rispetto al sistema urbano e alle urbanizzazioni, che deve dare luogo ad un indice perequativo decrescente a seconda che si tratti di:

- a) aree urbane edificate da trasformare/sostituire, ossia aree nelle quali si prospettano interventi di completa o parziale sostituzione sia edilizia che funzionale (ad es. aree industriali dismesse o di prevista dismissione);
- b) aree inedificate residuali interne al perimetro del territorio urbanizzato (quindi parzialmente urbanizzate);
- c) aree esterne al territorio urbano, inedificate (o prevalentemente inedificate).

Per le aree inedificate va inoltre considerato lo stato di fatto urbanistico, in relazione al PRG vigente ossia il fatto che fossero:

- aree edificabili per usi privati (residenziali o produttivi),
- aree a destinazione pubblica,
- aree a destinazione agricola.

Infine va tenuto conto che per le parti di aree che ricadono entro vincoli oggettivi che comportano una inedificabilità diretta dell'area e che derivano non dal Piano comunale ma da leggi o piani sovraordinati (ad es. rispetto cimiteriale, aeroportuale, vincoli ambientali o idrogeologici stabiliti dal PTCP, Piano di Bacino), potrà essere riconosciuto ugualmente un diritto edificatorio trasferibile altrove, sempre che si ritenga utile l'acquisizione pubblica dell'area, ma fortemente ridotto rispetto alle aree non soggette a vincoli.

La considerazione combinata delle condizioni di fatto suddette dovrà comunque dare luogo ad una casistica ridotta, per dare luogo ad un'applicazione chiara e comprensibile

La quota di cessione compensativa gratuita di aree per la Città Pubblica sarà inversamente proporzionale al diritto edificatorio riconosciuto, potendo crescere da valori – di massima – verso il 50% della superficie dell'intervento nel caso delle aree già edificate da trasformare, fino ad arrivare – sempre di massima – a valori intorno all'80% per le aree libere non urbane che avevano destinazione agricola o a servizi

pubblici, restando il rimanente per l'edificazione privata.

Viceversa, l'indice di densità edilizia (indice territoriale UT) che sarà stabilito dal POC per le porzioni del comparto di intervento ove si concentrerà l'edificazione sarà definito sulla base di valutazioni di tutt'altra natura: tenendo conto della tipologia edilizia ed urbanistica, più o meno densa, che appare opportuno da realizzare in quel determinato contesto, e delle condizioni di sostenibilità. L'edificazione complessiva concentrata in tale porzione dell'intervento sarà costituita dalla sommatoria:

- dell'indice perequativo spettante alla proprietà;
- di quote di edificazione trasferite da altre aree;
- nonché della quota di edificazione spettante all'Amministrazione Comunale per la realizzazione di ERS.

4.4 – Modalità di attuazione del Piano

Il PRG prescrittivo aveva due possibilità per l'attuazione. La prima consisteva nella intenzione della Proprietà immobiliare di intervenire per attuare le previsioni del piano, rispettando le disposizioni del PRG e proponendo un Piano Particolareggiato di iniziativa privata. La seconda si verificava in caso di passività della Proprietà immobiliare e richiedeva l'intenzione del Comune di attuare il piano utilizzando l'esproprio, proponendo un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica. C'era una terza eventualità, quella in cui né la Proprietà, né il Comune intendessero realizzare il piano; in quel caso l'attuazione non si verificava, ma le potenzialità private del PRG rimanevano intatte, il diritto dell'area a edificare era quello riconosciuto dal piano e per quel diritto la Proprietà avrebbe pagato, comunque, le tasse.

La L. R. 20/2000 prevede, invece, ben diverse e opportune eventualità per l'attuazione. Intanto, nel caso in cui né la Proprietà, né il Comune abbiano interesse a realizzare il piano su una determinata area, non essendo prescrittive le previsioni del PSC, l'area non è operativa secondo il Comune, non ha diritto edificatorio riconosciuto e la sua edificabilità resta un auspicio. Non può essere tassata, ma – per esempio – non può figurare come edificabile in un bilancio aziendale.

Quanto all'attuazione esistono con il PSC tre eventualità operative. La prima riguarda il caso in cui la Proprietà e il Comune hanno entrambi l'intenzione di realizzare l'intervento possibile sull'area (e non importa come tale intenzione si manifesti, sia che un bando Comunale la indichi e trovi la Proprietà disponibile, sia che il Comune ne faccia richiesta diretta alla Proprietà consenziente, o sia la Proprietà a candidarsi, con il Comune favorevole). In questo caso i parametri urbanistico-edilizi e ambientali dell'intervento sono sempre fissati a priori dal PSC e al POC non resta che applicarli, senza alcuna contrattazione, attraverso un Piano Urbanistico Attuativo.

La seconda eventualità dell'attuazione del PSC riguarda il caso in cui il Comune decide di scegliere l'intervento in una fra diverse aree che considera urbanisticamente equivalenti; e propone alle Proprietà coinvolte un concorso, che sarà vinto da quella che farà l'offerta più vantaggiosa per la comunità, partendo dai parametri urbanistico-edilizi e ambientali previsti a priori dal PSC. E la Perequazione Urbanistica si applicherà secondo le categorie indicate in precedenza.

La terza eventualità dell'attuazione riguarda il caso in cui l'intenzione del Comune relativa ad un'area, trovi la Proprietà immobiliare non disponibile ad intervenire. In

questo caso la Perequazione Urbanistica non si può applicare e il Comune – se ritiene l'intervento importante – dovrà ricorrere all'esproprio; pur usando le categorie perequative per individuare la potenziale edificabilità privata e la quota di area che resterà pubblica. Decisa la scelta dell'esproprio, il Comune potrà procedere direttamente, finanziandolo ed attuandolo con un PUA di iniziativa pubblica, da cui dovrebbe recuperare almeno il costo dell'esproprio e delle urbanizzazioni. Oppure potrà mettere l'attuazione a concorso fra operatori privati, partendo dalle potenzialità private, dalle previsioni pubbliche e dai parametri urbanistico-edilizi e ambientali indicati a priori dal PSC. Cioè a dire – anche in questo caso - escludendo ogni contrattazione, sia pure pensata a fin di bene, fra Comune e privati.

Le eventualità descritte per l'attuazione del PSC, offrono possibilità operative assai più ricche di quelle offerte dal vecchio meccanismo del PRG. Fra le quali una è particolarmente significativa ed innovativa, per le esigenze che presentano le operazioni urbanistiche necessarie a Rimini. Si tratta dei trasferimenti da un'area all'altra di potenzialità edificatorie private e di cessioni compensative gratuite di aree per uso pubblico. Tali operazioni, almeno per la parte privata, erano a mala pena plausibili dal punto di vista giuridico, applicando il vecchio impianto urbanistico-giuridico della legge 1942; ma richiedevano, comunque, apposite varianti da adottare caso per caso. Oggi è lo stesso meccanismo del PSC a presentarsi come utente privilegiato dei trasferimenti, che generalizzati consentiranno di combinare interessi privati e interessi pubblici, nell'intenzione di riequilibrare destinazioni e carichi urbanistici, talvolta esuberanti e talaltra carenti.

Infatti il PSC può assegnare con apposita norma ad alberghi della zona costiera ad alta densità, che si trovino in condizione critica e vogliano sbloccarla, una quota di diritti edificatori per un valore rapportato in qualche misura a quello dell'edificazione esistente. A condizione che tale edificabilità sia in parte trasformata per le finalità della qualificazione turistica e sia accorpata ad albergo contermine; trasferendo la parte restante dei diritti edificatori attribuiti, più o meno ridotta o aumentata, su un'area di altre zone a minore densità indicate per accoglierla, con destinazione prestabilita. Sempre in base alle norme e senza alcuna contrattazione. Questa disciplina urbanistica potrebbe favorire la dotazione di attrezzature private, giardini, piscine e parcheggi e anche di nuove stanze, ad alberghi della zona costiera ad alta densità che vogliano qualificarsi e non abbiano lo spazio necessario; ed insieme potrebbe favorire la nascita di nuova edificazione ad elevata qualità ambientale nella zona retro-costiera a più bassa densità.

Insomma con questa nuova disciplina urbanistica consentita dalla L. R. 20.2000, il problema principale potrebbe allora essere quello di far comprendere agli operatori privati le grandi potenzialità che la nuova legge offre.

figura 4

Schema di assetto strutturale

stampa in formato ridotto della corrispondente Tavola DP.2

- Confine comunale
- Territorio urbano**
 - Ambiti urbani consolidati
 - Ambiti consolidati per attività produttive
 - Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali)
 - Parchi tematici
- Principali aree per servizi urbani**
 - H** - Polo Ospedaliero "Infermi"
 - Principali aree per servizi urbani
 - Parchi urbani
- Territorio rurale**
 - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola
 - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico
- Principali opzioni progettuali**
 - Città storica: polo di eccellenza
 - Ambito di qualificazione strategica della città turistica
 - Principali ambiti potenziali per la riprogettazione dello sviluppo urbano-ambientale
 - Ambiti prevalentemente da acquisire per il sistema del verde
 - Ambiti di riordino urbanistico
 - Ambito sovracomunale per lo sviluppo delle attività produttive e logistiche
 - Ambiti da riqualificare
 - Riqualificazione delle colonie
 - Riqualificazione al contorno di stazioni del TRC
 - Valorizzazione del Porto-Canale
 - Varchi a mare
 - Proseguimento del Parco Marecchia
 - Riqualificazione del corridoio verde del Deviatore Ausa
 - Valorizzazione della falesia
 - Aree costituenti il sistema delle principali valenze ambientali e paesaggistiche e la trama delle reti ecologiche
 - Fascia di ambientazione e mitigazione della nuova S.S.16
- Trasporto pubblico**
 - Ferrovie
 - Stazioni ferroviarie
 - Trasporto Rapido Costiero (TRC)
 - Fermate del TRC
 - Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra e sua possibile prosecuzione per San Marino
- Gerarchia funzionale delle strade**
 - Autostrada
 - Autostrada in galleria
 - Itinerari primari di interesse regionale-nazionale esistenti
 - Itinerari primari di interesse regionale-nazionale di progetto
 - Viabilità extraurbana secondaria esistente
 - Viabilità extraurbana secondaria: tratti proposti
 - Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16)
 - Asse intermedio retro-costiero esistente
 - Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti
 - Strade urbane di penetrazione esistenti
 - Strade urbane di penetrazione: tratti proposti
 - Asse costiero commerciale/turistico e per la mobilità lenta e collettiva
 - Ipotesi di un terzo casello autostradale

- 1- Città della Fiera 2- PalaCongressi e Auditorium
- 4- Polo Direzionale Area commerciale
- 5- Aeroporto "F. Fellini" 6- Porto di Rimini
- 7- Stazione FS 8- Polo Area commerciale di Cerasolo Ausa
- 11- "Porta Nord" e polo logistico commerciale integrato
- 12- Polo logistico Gros
- 1 - Italia in miniatura
- 2 - Fiabilandia
- 3 - Museo dell'aviazione

