



Comune di Rimini



PIANO STRUTTURALE COMUNALE

SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE

Relazione

elaborato **D.REL**

QUADRO CONOSCITIVO

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

stesura del 11 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
	dott.	Natalino Vannucci
	rag.	Paola Bartolucci Manuela Carlini
Gestione Amministrativa	dott.ssa	Elisa Montebelli
	geol.	Roberta Carlini
	geol.	Carlo Copioli
Ufficio geologico	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

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

i

INDICE

D. il sistema della pianificazione	9
D.1 – Gli strumenti vigenti: i piani sovraordinati	9
D.1.1 – PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini	9
D.1.2 – PAI – Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino del Marecchia - Conca.....	10
D.1.3 – PLERT – Piano di Localizzazione delle Emittenti Radio Televisive.....	11
D.1.4 – PIAE – Piano delle Attività Estrattive della provincia.....	12
D.1.5 – PGQA - Piano di Gestione della Qualità dell’Aria.....	12
D.1.6 – Piano di Tutela delle Acque.....	13
D.1.7 – GIZC - Le linee guida per la Gestione Integrata delle Zone Costiere	17
D.2 – La pianificazione comunale.....	20
D.2.1 – Il PRG vigente: caratteristiche, evoluzione e varianti	20
D.2.2 – Le opzioni strategiche del PRG vigente	25
D.3 – Il Piano Urbano della Mobilità	30
D.3.1 - Classificazione della rete stradale secondo i criteri della funzionalità e proposte di completamento della rete stradale.....	31
D.3.2 - Piano per il completamento della rete delle piste ciclabili	33
D.3.3 - Piano del Trasporto Pubblico Locale	34
D.3.4 - Piano Della Sosta.....	37
D.3.5 – La riorganizzazione della distribuzione delle merci	40
D.3.6 – Analisi della struttura e della criticità del sistema trasporti attuale, e livelli di incidentalità locale	41
D.3.7 - Piano Urbano della Mobilità.....	46
D.3.8 – Considerazioni complessive sull’insieme degli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità	48
D.4 – Il Piano dell’arenile.....	50
D.5 – Il Piano per la “Città delle Colonie” Ambito della zona “Aree del Marano”	54
D.6 – Studio finalizzato alla elaborazione del piano urbanistico dell’ambito portuale.....	59
D.7 – Il Piano generale del sistema fognario	66
D.8 – La zonizzazione acustica	67
D.9 – Strumenti e azioni per l’attuazione delle politiche energetiche	67
D.10– Regolamento del verde urbano e Censimento del verde pubblico.....	71

D. IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE

D.1 – GLI STRUMENTI VIGENTI: I PIANI SOVRAORDINATI

I contenuti dei principali piani sovraordinati territoriali e settoriali si ritrovano puntualmente, a seconda degli argomenti, all'interno dei diversi capitoli che compongono il Quadro Conoscitivo e, all'occorrenza, vengono richiamati all'interno del Documento Preliminare.

In questa sede viene riportata una scheda sintetica per ogni piano con l'indicazione degli estremi di adozione e approvazione e una breve descrizione dei contenuti, in particolare laddove non siano stati già richiamati negli altri documenti di piano.

D.1.1 – PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini

Il PTCP è lo "strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovra comunali articolando sul territorio le linee di azione della programmazione regionale" ai sensi della l.r. 20/2000.

Il piano individua una serie di obiettivi strategici per il territorio provinciale riminese che, per larga parte coincidono con quelli del territorio del capoluogo, finalizzati a ridefinire le dinamiche di sviluppo in chiave di sostenibilità e ripresi all'interno del DP, tra cui:

- l'innovazione del sistema turistico e 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.

A tali obiettivi strategici, di natura prevalentemente economica, il PTCP associa politiche di natura spaziale finalizzate al contenimento del consumo di suolo attraverso in primo luogo politiche di riqualificazione urbana e territoriale, e inoltre favorendo la cosiddetta "opzione zero" all'ulteriore consumo di suolo attraverso la redistribuzione dei carichi urbanistici "secondo criteri di maggiore sostenibilità" a partire da un bilancio effettuato sulle previsioni urbanistiche vigenti a scala comunale.

Il piano inoltre, anche per queste ragioni, stabilisce come prioritario lo strumento della perequazione.

Successivamente si individuano una serie di obiettivi specifici tra cui:

- Il superamento del deficit infrastrutturale;
- Il recupero degli equilibri ambientali (tra cui la salvaguardia dei varchi a mare e il potenziamento della rete ecologica);

- le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio assieme alla riqualificazione del territorio rurale;
- una politica per il sistema insediativo che punti al contenimento del consumo di suolo, al consolidamento e alla qualificazione del sistema delle funzioni di eccellenza presenti nel territorio e ad articolare nel territorio la programmazione urbanistica commerciale;

Il PTCP di Rimini, adottato nel luglio del 2007, è stato successivamente approvato con delibera di consiglio provinciale n.61 il 23 ottobre 2008.

Per i contenuti dettagliati del piano si rimanda al seguente link internet:

http://www.provincia.rimini.it/territorio/situa/piani/index_piani.htm

D.1.2 – PAI – Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino del Marecchia - Conca

“Il piano di bacino ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo e la corretta utilizzazione della acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato” ai sensi dell’art. 17 della l. n. 183/1989. Il PAI si attua mediante “programmi triennali di intervento”.

Il Comune di Rimini ricade interamente all’interno del bacino di rilievo interregionale del fiume Marecchia - Conca; interessato attualmente dal Piano di Assetto Idrogeologico Marecchia - Conca.

I contenuti del piano, parzialmente riportati all’interno del capitolo C.8.5 relativo alle “acque superficiali”, sono così articolati:

- un’analisi dell’ambiente fisiografico del bacino del Marecchia - Conca;
- una ricognizione delle problematiche e delle criticità relative al dissesto sui versanti e alla rete idrografica;
- un piano di interventi e di mitigazione del rischio associato a un fabbisogno finanziario di massima per la realizzazione degli interventi.

Per quanto riguarda il territorio comunale di Rimini si evidenziano criticità essenzialmente relative alla rete idrografica. Si individuano tra le situazioni a rischio idraulico molto elevato:

- la zona di attraversamento del Torrente Marano della S.P Flaminia - Conca per insufficienza delle arginature, dove si prevede “il ringrosso e innalzamento delle arginature esistenti in sinistra idraulica a monte e a valle dell’attraversamento”;
- la zona dello stadio del baseball in prossimità del Torrente Marano per insufficiente officiosità della sezione, dove si prevede la messa in sicurezza dell’area;

- la zona del villaggio Primo Maggio in prossimità del Torrente Ausa per l'inadeguatezza della zona golenale e dell'attraversamento ciclopedonale e si prevede l'eliminazione o l'adeguamento della passerella e la protezione dell'area;

Per quanto riguarda le azioni principali ad ampia scala per il recupero delle maggiori criticità evidenziate che incidono più direttamente sul territorio comunale riminese si individuano:

- la risoluzione del rischio idraulico per il nodo di Rimini dovuto al Torrente Marecchia valutando la possibilità di inserire una cassa di laminazione a monte di Rimini;
- la parziale rinaturalizzazione del tratto canalizzato del Torrente Ausa alla periferia ovest di Rimini.

In relazione alla risoluzione del rischio idraulico del nodo di Rimini sono anche connesse le attuali criticità di attraversamento, in particolare del ponte FS sulla tratta Bologna-Ancona e su quella Rimini - Ravenna.

Sono infine previsti una serie di interventi sulla rete idrografica minore della pianura, tra cui la costruzione di vasche di laminazione, per i quali si rimanda al piano stesso.

Il piano è stato adottato dal Comitato istituzionale con delibera n.2 del 30 marzo 2004, cui è seguito un aggiornamento nel 2005. Attualmente il piano dunque non risulta ancora approvato dalla Regione.

Per i contenuti dettagliati del piano si rimanda al seguente link internet:

<http://www.regione.emilia-romagna.it/BACINOMARECCHIACONCA/>

D.1.3 – PLERT – Piano di Localizzazione delle Emittenti Radio Televisive

La Regione Emilia-Romagna, con l'emanazione della Legge Regionale 31 ottobre 2000, n. 30 recante "Norme per la tutela della salute e la salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico" detta disposizioni in merito alla localizzazione delle emittenti radiotelevisive, degli impianti fissi per la telefonia mobile e delle linee ed impianti elettrici, ovvero le principali infrastrutture tecnologiche in grado di generare inquinamento elettromagnetico.

La legge stabilisce che: "La Provincia si dota di un Piano provinciale di localizzazione dell'emittenza radio e televisiva in coerenza con il Piano nazionale di assegnazione delle frequenze radiotelevisive e nel rispetto dei limiti e dei valori di cui al DM n. 381 del 1998"

Il PLERT, redatto ai sensi della L.R. 30/2000, individua aree idonee per ospitare gli impianti per l'emissione radio-televisiva. Il PLERT di Rimini stabilisce che "l'obiettivo generale consiste nel soddisfare in massimo grado possibili diversi obiettivi specifici che si possono presentare conflittuali tra loro:

- garantire la salute dei cittadini;

- garantire la libertà di comunicazione e informazione;
- garantire la libertà di impresa;
- tutelare le risorse naturali e paesaggistiche.

Per quanto riguarda i siti esistenti, il Piano esamina complessivamente 25 siti; di questi 10 (3 impianti di diffusione radio-televisiva e 7 impianti di solo collegamento) ricadono in Comune di Rimini e sono riportati in cartografia nel capitolo C.8.2 del QC dedicato all'elettromagnetismo.

In base alla VALSAT del PLERT, l'impianto di Covignano risulta "da risanare", quello di Santa Giustina risulta "in permanenza temporanea" e infine quelli di Viserbella, assieme agli altri 7 impianti di collegamento, risultano "confermati".

Non sono previsti nuovi siti in Comune di Rimini.

Il PLERT di Rimini è stato approvato nel 2008 (deliberazione del Consiglio Provinciale n.63 del 18/11/2008)

Per i contenuti dettagliati del piano si rimanda al seguente link internet:

<http://www.provincia.rimini.it/ambiente/view.asp?categoria=ele&idsezione=30>

D.1.4 – PIAE – Piano delle Attività Estrattive della provincia

Il PIAE si conforma al PTCP, e alle indicazioni ivi contenute per quanto riguarda le previsioni di sviluppo insediativo, e definisce il dimensionamento della capacità estrattiva e la localizzazione delle cave idonee limitando il più possibile l'impatto ambientale e territoriale.

Nel PTCP vigente si rileva che "lo svolgimento delle attività estrattive trova la propria cornice programmatica e regolamentare nell'apposito piano – PIAE – che individua e localizza le potenzialità estrattive nel territorio provinciale con orizzonte temporale all'anno 2007. I siti individuati dal PIAE vigente rappresentano di fatto gli unici poli estrattivi sfruttabili, considerando il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici esistenti e l'effettiva disponibilità di risorsa".

Su questo presupposto, è da ritenersi che, esaurite le previsioni del vigente PIAE si dovrà tener conto delle considerazioni condotte nel QC in merito alla limitata disponibilità di aree potenzialmente idonee ad ospitare nuove attività estrattive. Anche alla luce di questa prospettiva, occorre a maggior ragione promuovere politiche e azioni volte a incrementare l'utilizzo di materiali alternativi e di recupero".

Per i contenuti dettagliati del piano si rimanda al seguente link internet:

http://www.provincia.rimini.it/territorio/situa/piani/index_piani.htm

D.1.5 – PGQA - Piano di Gestione della Qualità dell'Aria

Il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria è lo strumento provinciale di analisi dello

stato della qualità dell'aria e di formulazione di azioni finalizzate a ridurre il livello di inquinanti presenti in atmosfera. Il Piano, definito ai sensi del D.Lgs 351/99, che recepisce e attua la Direttiva 96/69/CE, e da una serie di successive normative fino al più recente D.Lgs 183/2004, per i contenuti anche di carattere territoriale che include, si conforma alla disciplina della l.r. 20/2000.

La Provincia, sulla base dei valori limite e degli obiettivi di qualità dell'aria stabiliti a livello nazionale, individua le zone del territorio per il quale è necessario predisporre piani per il risanamento atmosferico. Appartengono alla zona A le aree con elevato rischio di superamento dei valori limite (zone densamente popolate o limitrofe ad aree produttive, etc.) per cui sono da predisporre "piani di risanamento", alle zone B le aree con rischio basso per cui sono da predisporre "piani di mantenimento" e infine agli "agglomerati" le aree con maggior rischio di insorgenza di episodi acuti per i quali occorre predisporre "piani d'azione" anche a breve termine.

Il Comune di Rimini ricade all'interno degli agglomerati da assoggettare a "piani d'azione". I contenuti relativi ai monitoraggi della qualità dell'aria e alle fonti di inquinamento sono affrontati nel capitolo C.8.1 del QC. Le politiche territoriali e urbanistiche da intraprendere per il miglioramento della qualità dell'aria sono invece oggetto di valutazione della VALSAT.

Il PGQA di Rimini è stato approvato nel 2007 (deliberazione della Giunta Provinciale n.98 del 18/12/2007).

D.1.6 – Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Emilia-Romagna è lo strumento mediante il quale, ai sensi decreto legislativo n.152/1999 con le disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo n. 258/2000, vengono individuati gli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici superficiali e sotterranei e gli interventi volti a garantire il loro raggiungimento o mantenimento, nonché le misure di tutela qualitative e quantitative tra loro integrate e coordinate per bacino idrografico.

Gli obiettivi del PTA si uniformano alle Direttive Europee, recepite nella norma italiana. L'approccio deve necessariamente essere integrato considerando adeguatamente gli aspetti quantitativi (minimo deflusso vitale, risparmio idrico, verifica delle concessioni, diversione degli scarichi, etc.) oltre a quelli più tipicamente di carattere qualitativo; esso assume per i corpi idrici significativi l'obiettivo del raggiungimento dello stato buono entro il 31.12.2016

I corpi idrici del territorio regionale sono distinti in :

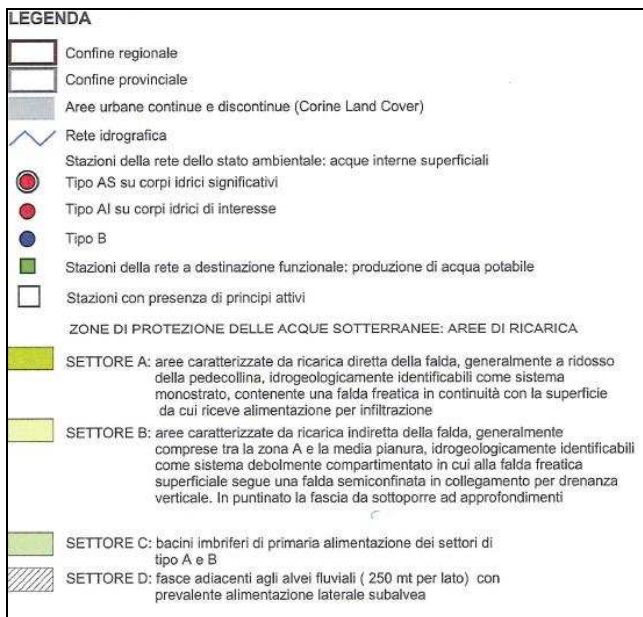
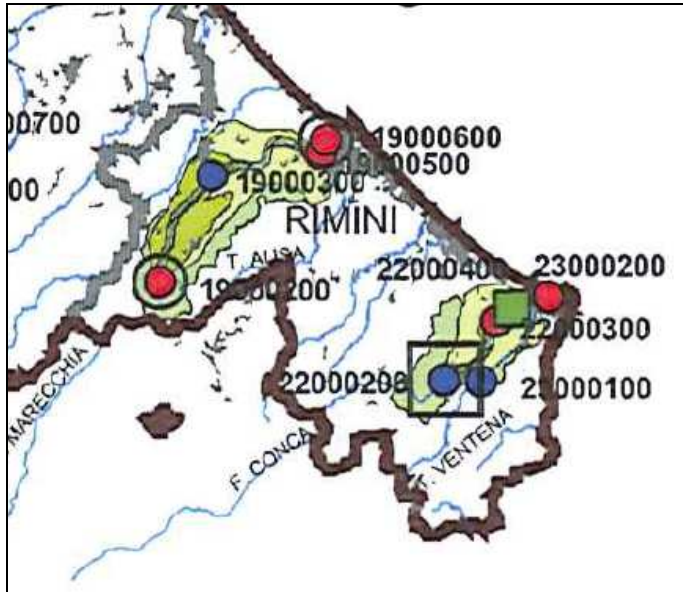
- corpi idrici superficiali (corsi d'acqua superficiali, acque di transizione, acque marino costiere, corpi idrici artificiali);
- corpi idrici sotterranei (acque sotterranee).

Sono oggetto di specifico monitoraggio e classificazione:

- i corpi idrici significativi (da monitorare e classificare ai fini del raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale);

i corpi idrici che, per valori naturalistici e/o paesaggistici o per particolari utilizzazioni in atto, hanno rilevante interesse ambientale, e i corpi idrici che, per il carico inquinante da essi convogliato, possono avere una influenza negativa rilevante sui corpi idrici significativi.

Per quanto riguarda i **corpi idrici sotterranei** nel Comune di Rimini ricadono ampiamente aree di ricarica della falda così come evidenziato nella carta di seguito.



Per quanto riguarda i **corpi idrici superficiali** si riporta di seguito l'esito della mappatura di monitoraggio, con relativa classificazione, che riguarda il territorio di Rimini.

Per i corpi idrici superficiali l'obiettivo è quello di definire lo "stato ecologico" (SECA),

ricorrendo a un indice sintetico che tiene conto di parametri di tipo chimico-fisico (LIM, livello di inquinamento dei macrodescrittori), e parametri relativi alla composizione della comunità macrobentonica delle acque correnti (IBE, indice biotico esteso). Per ogni indicatore si riportano cinque livelli corrispondenti a cinque livelli di qualità: livello 1, blu, qualità elevata; livello 2, verde, qualità buona; livello 3, giallo, qualità sufficiente; livello 4, arancio, qualità scadente; livello 5, rosso, qualità pessima. Per definire la classe di appartenenza del SECA si sovrappongono i dati e si assume il livello peggiore. La lettera N e A indica se il corpo idrico è naturale o artificiale.

Le stazioni di monitoraggio per gli obiettivi di qualità sono:

- di tipo A quelle individuate a livello nazionale (tra queste quelle di tipo AS sono localizzate su corpi idrici significativi, mentre quelle di tipo AI sono le restanti stazioni ritenute d'interesse);
- di tipo B quelle individuate a livello regionale;
- di tipo C quelle individuate a livello provinciale.

CORPO IDRICO	STAZIONE	CODICE	TIPO	2000	2001	2002
F. MARECCHIA	P.te per Secchiano - S. Leo (PS)	19000100	B	340	310	390
F. MARECCHIA	Ponte Verucchio	19000200	AS	330	370	320
F. MARECCHIA	P.te S.P. 49 via Traversa Marecchia	19000300	B	325	330	400
T. AUSA	P.te S.S. 72 confine Rimini – San Marino	19000400	B	70	70	65
T. AUSA	P.te via Marecchiese – Rimini	19000500	AI	160	115	80
F. MARECCHIA	A monte cascata via Tonale	19000600	AS	140	160	135
T. MARANO	P.te via Salina	20000100	B	180	135	185
T. MARANO	P.te S.S. 16 S. Lorenzo	20000200	B	170	215	195

Livello Inquinamento Macrodescrittori. Qualità chimico-microbiologica dei corsi d'acqua. Fonte: PTA.

CORPO IDRICO	STAZIONE	CODICE	TIPO	2000	2001	2002
F. MARECCHIA	P.te per Secchiano - S. Leo (PS)	19000100	B	6	8	7-8
F. MARECCHIA	Ponte Verucchio	19000200	AS	7	8	8
F. MARECCHIA	P.te S.P. 49 via Traversa Marecchia	19000300	B	7	7	7
T. AUSA	P.te S.S. 72 confine Rimini – San Marino	19000400	B	5		3-4
T. AUSA	P.te via Marecchiese – Rimini	19000500	AI			5
F. MARECCHIA	A monte cascata via Tonale	19000600	AS			7
T. MARANO	P.te via Salina	20000100	B			4-5
T. MARANO	P.te S.S. 16 S. Lorenzo	20000200	B	7		5

IBE, Indice biotico Esteso. Qualità biologica dei corsi d'acqua. Fonte: PTA.

BACINO DEL MARECCHIA								
CORPO IDRICO	STAZIONE	CODICE	TIPO	N/A	LIM	IBE	SECA 01-02	SACA 01-02
F. Marecchia	P.te per Secchiano – S. Leo (PS)	19000100	B	N	310	8-7		
F. Marecchia	Ponte Verucchio	19000200	AS	N	330	8	Classe 2	BUONO
F. Marecchia	P.te S.P. 49 via Traversa Marecchia	19000300	B	N	350	7		
T. Ausa	P.te S.S. 72 confine Rimini – San Marino	19000400	B	N	70	3-4		
T. Ausa	P.te via Marecchiese – Rimini	19000500	AI	N	110	5	Classe 4	SCADENTE
F. Marecchia	A monte cascata via Tonale	19000600	AS	N	130	7	Classe 3	SUFFICIENTE

BACINO DEL MARANO								
CORPO IDRICO	STAZIONE	CODICE	TIPO	N/A	LIM	IBE	SECA 01-02	SACA 01-02
T. Marano	P.te via Salina	20000100	B	N	145	4-5		
T. Marano	P.te S.S. 16 S. Lorenzo	20000200	B	N	205	5		

SECA, Stato ecologico-ambientale dei corsi d'acqua. Bacino del Reno. Fonte: PTA.

Il P.T.A. costituisce quindi piano-stralcio di settore dei Piani di bacino del fiume Po e d'altra parte, definisce gli "Obiettivi e livelli di prestazione richiesti alla pianificazione infraregionale delle Province", in coerenza con i quali, le Province, attraverso i PTCP, vanno a perfezionare il dispositivo del P.T.A.

Come stabilito dall'art. 10 comma 4 delle N.T.A. del PTA, "successivamente all'adeguamento dei PTCP e dei PIAE al PTA, i Comuni sono tenuti a recepirne le prescrizioni nei loro strumenti di pianificazione urbanistica generale e nei PAE.

Il Piano regionale, adottato nel 2004 (delibera del C.R. n. 633 del 22/12/2004) è stato approvato nel 2005 (delibera di C.R. n. 40 del 21/12/2005). Il PTCP della Provincia di Rimini non è stato ancora formalmente adeguato al PTA anche se ne anticipa parte dei contenuti

Per i contenuti in dettaglio del piano si rimanda al seguente link internet:

http://www.ermesambiente.it/wcm/acque/sezioni_home/in_evidenza/piano_tutela.htm

D.1.7 – GIZC - Le linee guida per la Gestione Integrata delle Zone Costiere

Il progetto per la definizione delle linee guida per la gestione integrata delle zone costiere prende avvio nella seconda metà degli anni 90 in ambito comunitario e si concretizza tra 2000 e 2002 prima con una comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo (COM/00/547 del 27 settembre 2000) sull'esito di progetto pilota avviato attorno a diversi casi europei e poi con una "Proposta per una Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere in Europa" (COM/00/545 dell'8 settembre 2000).

Il progetto si basa sul riconoscimento della fragilità delle aree costiere europee dovute a processi di urbanizzazione estremamente elevati nell'arco degli ultimi decenni. La consapevolezza dell'impatto antropico sulla costa pur avendo generato negli anni una serie consistente di "normative specifiche, strategie nazionali, piani di assetto regionale, studi, inventari e ricerche, misure legislative e strumenti per la protezione

dell'ambiente litorale" è "lungi dal raggiungere la piena efficacia per mancanza di coordinamento tra strumenti e soggetti che influenzano l'evoluzione delle zone costiere".

La diagnosi dunque del "frazionamento di responsabilità" tra i diversi livelli di governo del territorio e della settorializzazione delle conoscenze si concretizza nella proposta delle linee guida GIZC di: potenziare la concertazione tra soggetti attraverso la formazione di un comitato istituzionale e intersettoriale, condividere informazioni complete e comprensibili e potenziare lo scambio delle informazioni.

I temi su cui si articola la proposta, definiti dal Comitato Intersettoriale e riferiti ad altrettanti settori regionali, riguardano i seguenti profili:

- Sistema fisico costiero, fattori di rischio e strategie di difesa;
- Carichi inquinanti, gestione risorse idriche, monitoraggio;
- Portualità, rifiuti da natanti, rischi da trasporto marittimo;
- Valorizzazione habitat, biodiversità, paesaggio
- Turismo;
- Pesca e acquicoltura;
- Agricoltura;
- Politiche energetiche;
- Sistema insediativi e infrastrutturale (servizi e mobilità);

Il Consiglio Regionale, su proposta della Giunta Regionale (delibera n. 2406 del 29/11/2004) ha approvato con propria deliberazione n. 645 del 20 gennaio 2005 le "Linee Guida per la Gestione Integrata delle Zone Costiere".

Alla luce della approvazione delle linee guida si è aperta la fase dell'attuazione delle Linee Guida sia attraverso azioni dirette della Regione sia attraverso gli strumenti della pianificazione di livello provinciale e comunale.

Per i contenuti in dettaglio del piano si rimanda al seguente link internet:

http://www.ermesambiente.it/wcm/difesa suolo/sezioni_laterali/attivita/progetti/gizc/gizc.htm

D.2 – LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

D.2.1 – Il PRG vigente: caratteristiche, evoluzione e varianti

(tratto da: “Linee Guida per il Piano Strutturale Comunale”, approvate dal Consiglio Comunale con delibera n. 55 del 3/05/2007).

D.2.1.1. Il quadro di riferimento: dall'adozione del “Piano Benevolo” alla sua gestione

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Rimini (cosiddetto ‘Piano Benevolo’, tutt’oggi vigente, ha preso le mosse nell’ormai lontano 1992 ed è sfociato in una lunga procedura di adozione nel novembre del 1994. Da quella data protrasse un ulteriore lungo periodo di esposizione/analisi delle osservazioni/controdeduzioni che si concluse allo scadere del periodo massimo di salvaguardia (durata 5 anni) nel 1999. Alla sua conclusione il piano risultò estesamente modificato per effetto delle oltre duemila osservazioni (la maggior parte delle quali a contenuto multiplo) che costrinse Uffici e Commissioni consiliari ad un tour de force per il loro esame e per la valutazione di accoglimento/diniego che lascerà anche qualche strascico giudiziario nei ricorsi legali.

La conclusione dell’iter avvenne poco dopo l’approvazione del primo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (deliberazione di giunta regionale n. 656 dell’11/5/1999). Il PRG non risultò coerente al P.T.C.P. (che ha condotto il suo iter parallelamente a quello comunale) per cui la Provincia - in sede di approvazione - avanzò dapprima molteplici “riserve” finalizzate a “riportare” il PRG sulle scelte del PTCP ed apportò quindi numerose “modifiche d’ufficio” che incisero profondamente sulla coerenza del piano.

L’Amministrazione Comunale, insediata nel 1999, si trovò così all’epoca nella cogenza della gestione di un piano che aveva perduto la sua originaria identità (e che andava per larga parte “ricostruito”) e nella contemporanea necessità di dare comunque attuazione al nuovo strumento visto che da un tempo lungo (oltre cinque anni) la città si trovava ingabbiata tra le norme del piano previgente e la “salvaguardia” del piano Benevolo soltanto adottato.

Molti sono stati gli interventi correttivi e integrativi apportati al piano dopo la sua definitiva approvazione; qualcuno è stato apportato “in corsa” durante l’iter di approvazione. L’incongruo protrarsi del periodo di salvaguardia infatti impediva di dar corso alla realizzazione delle nuova Fiera per cui fu attuato uno “stralcio-revoca” del piano Benevolo e fu posta in essere una variante, specifica ed espressa, al previgente P.R.G. che fu (infatti) approvata prima del “nuovo piano” regolatore.

Contrariamente alle aspettative della città, il piano Benevolo non si è rivelato in grado di risolvere efficacemente i suoi problemi ed anzi ha manifestato immediatamente gravi limiti in parte conseguenti alla sua originaria concezione, in parte conseguenti alle modifiche sostanziali apportate in sede di controdeduzioni e/o di adeguamento alle riserve provinciali.

In un contesto a dir poco problematico si inserisce la nuova legge regionale n. 20/2000 che, pur apportando una ventata di innovazione concettuale in materia di pianificazione legata principalmente all'esigenza di rendere flessibile - e quindi adeguata al modello di vita attuale – la nuova strumentazione urbanistica e contestualmente garantire uno sviluppo sostenibile della città, - rende ancor più obsoleto il neo approvato piano Benevolo e, conseguentemente, ne sottolinea l'esigenza di un cambiamento. Cambiamento che si sarebbe comunque dovuto attuare tramite (anche) l'adeguamento alla nuova tripartizione della strumentazione voluta dalla Legge regionale (P.S.C., P.O.C., R.U.E).

Da qui l'iniziativa di dare attuazione alla norma transitoria dell'articolo n. 43 della legge regionale n. 20/200 che consente (in un periodo assai compreso) di trasformare in P.S.C., P.O.C. e R.U.E. i piani regolatori "giovani" (come era quello della città di Rimini) approvato dopo il "primo gennaio 1993" (art.4, co.4, lett. c)

L'operazione (ormai definita in gergo di "spacchettamento") è avviata ma non completata; in parte per le difficoltà oggettive di stare all'interno dei ristretti tempi inizialmente posti dal richiamato articolo 43, fissati nel termine perentorio di 3 anni (cioè fino al 2003) in parte perché- anche quando tali termini transitori si dilatano e si consente di effettuare l'operazione entro il limite temporale massimo di 10 anni (cioè fino al 2009)- nuove esigenze di intervento in variante al P.R.G. vigente portano ulteriori priorità amministrative.

Ciò costringe a dover anticipare alcuni significativi provvedimenti di "variante urbanistica" (un po' come già era avvenuto con la nuova fiera) adottando però metodiche più coerenti con gli obiettivi posti di volta in volta.

Va anche detto comunque che l'operazione di trasformazione del PRG in PSC-POC-RUE si presenta subito non facile né immediata; sia perché occorre prima procedere alla modifica ed adeguamento del piano vigente alle disposizioni del PTCP, sia perché il vigente PRG non è stato concepito nell'ottica di un preventivo piano direttore, ma con la metodica "classica" di un unicum indissolubile. L'esperienza dimostra che anche nei casi di piani regolatori più recenti e più moderni (quanto ad impostazione originaria, la cui redazione era stata preceduta da un progetto grafico di indirizzo definito generalmente "piano direttore") l'operazione del cosiddetto "spacchettamento" risulta assai più complessa del previsto.

D.2.1.2 L'attuazione del piano Benevolo

L'attuazione del piano Benevolo si è articolata lungo due sostanziali filoni di interventi:

- le esigenze di adeguamento, sviluppate attraverso l'adozione di varianti specifiche e/o generali
- le approvazioni dei piani attuativi "possibili" in cui l'iniziativa privata ha potuto esplicarsi.

Nella tabella allegata sono riassunti gli interventi modificativi ed attuativi di cui si è detto suddivisi per grandi categorie.

Le varianti più significative sono state quelle relative a:

- Nuova Fiera
- Viabilità (cosiddetti “buchi neri” della statale)
- Novarese e Talassoterapico (città delle Colonie)
- Adeguamento al P.T.C.P. (e inserimento anche nuove aree a Peep)
- Correzione errori materiali
- Pala Congressi
- B 4 (ghetti) (in corso)
- Decadenza vincoli espropriativi (in corso)
- Viabilità terza corsia dell'Autostrada A 14

La variazione di nuova edificabilità prevista tra il piano Benevolo approvato e così come è attualmente per effetto delle varianti apportate (ripartita per destinazione d'uso residenziale B e C e produttiva D) è la seguente:

-TABELLA 1

INCREMENTO S.U. A SEGUITO DI VARIANTI AL P.R.G.			
	P.R.G. APPROVATO 1999	P.R.G. VIGENTE OTTOBRE 2006	INCREMENTO
	S.U. MQ.	S.U. MQ.	S.U. MQ.
ZONE B-C	757.538	869.263	111.725
ZONE D	830.751	923.341	92.590

Così ulteriormente suddivisibile tra varianti approvate dalla Provincia e quelle approvate direttamente dal consiglio comunale:

-TABELLA 2

INCREMENTO S.U. INTRODOTTE CON VARIANTI APPROVATE DALLA GIUNTA PROVINCIALE		
VARIANTE	ZONE B-C	ZONE D
	MQ	MQ
SCHEDE 13/11 – 13/11A	4.100,00	0,00
VIA SOZZI	700,00	
ZONA C3 – VISERBA MONTE	-15.570,00	
SCHEDE 12/18	2.813,00	
RIMINI NORD	12.050,00	-2.600,00

ZONA C3 - VISERBELLA	7.252,00	
CITTA DELLE COLONIE	0,00	0,00
PALACONGRESSI SCHEDA 8/11	-36.000,00	+6.000,00
ADEGUAMENTO P.T.C.P.	85.731,00	96.039,00
P.E.E.P. TELERISCALDAMENTO	2.465,00	
P.E.E.P. GAIOFANA	20.341,00	
TOTALE	83.882,00	93.439,00

-TABELLA 3

INCREMENTO S.U. INTRODOTTE CON VARIANTI APPROVATE CON 3%		
VARIANTI	ZONE B-C	ZONE D
	MQ	MQ
MARINA CENTRO	2.751,00	491,00
DARSENA	7.612,00	0,00
IPER	0,00	1.500,00
NOMADI	0,00	160,00
SCHEDE 13/25A 13/25B	4.080,00	0,00
ACCORDO CARLI SCHEDA 8/39	1.400,00	0,00
ACCORDO SCHEDA 13/22	400,00	0,00
TOTALE	16.243,00	2.151,00

Le conseguenze di tali “operazioni amministrative” (di nuova variante e/o di approvazione di strumenti attuativi) hanno portato dunque, da un lato, un incremento della capacità edificatoria teorica inizialmente riconosciuta dal piano Benevolo (capacità edificatoria spesso rimasta a livello ancora di mera previsione per le motivazioni che si esporranno di seguito) e, dall'altro, all'attuazione di una parte di tale capacità edificatoria.

Da questi dati occorre oggi ripartire per affrontare la nuova pianificazione del territorio verificando le effettive necessità di intervento quantitativo delle diverse destinazioni d'uso in relazione alle previsioni di sviluppo e alle scelte di politica amministrativa e valutando altresì le ricadute sul mercato immobiliare.

Uno degli aspetti problematici dell'attuazione del piano Benevolo è stata la previsione di oltre 250 comparti (abituamente denominati anche “schede”) di attuazione da realizzarsi tramite “piani particolareggiati” di varia natura. Molti di questi comparti hanno avuto attuazione (nel senso che sono stati approvati i relativi progetti e sono in

corso di realizzazione) altri no. In molti casi infatti le proprietà interessate (ricomprese nel perimetro) non hanno trovato l'accordo per intervenire e spesso quelle, tra di esse, che avevano intendimento di attuare il comparto, hanno fatto istanza (ora scritta, ora verbale) di stralcio o modifica dei perimetri di piano per escludere le proprietà non interessate.

Questa richiesta non poteva essere accolta dall'amministrazione (se non laddove motivata anche da ragioni di interesse pubblico all'intervento) in quanto avrebbe comportato complesse procedure di variante specifica caso per caso con fondato rischio di esporsi a disparità di trattamento e a problematiche pressoché irresolubili per l'attribuzione delle residue "capacità edificatorie" proposte a stralcio.

In ogni caso le motivazioni di non realizzabilità del comparto erano sostanzialmente tutte interne all'insieme dei proprietari interessati e qualsiasi intervento della pubblica amministrazione (non motivato da ragioni di pubblico interesse) sarebbe risultato problematico e improprio.

Aggiungasi che il piano vigente non è accompagnato da un crono-programma di attuazione (programma pluriennale ai sensi dell'originario articolo 13 della legge n. 10/77, oggi sofferatamente trasposto nell'articolo 20 della legge n. 136/99) per cui tutta l'edificabilità in esso prevista (dimensionata su di una proiezione decennale) avrebbe potuto essere immediatamente e contestualmente realizzata al di fuori di qualsivoglia controllo della pubblica amministrazione con conseguenza inflattive sul mercato e sulla dotazione dei servizi già verificatesi in passato.

Per assurdo (e involontariamente) la difficoltà attuativa causata dal mancato accordo tra privati proprietari ha funzionato come elemento di freno e "regolamentazione" spontanea della crescita urbana, anche se, come tutte le regolazioni spontanee, non ha corrisposto ad alcuna logica di programmazione del territorio.

.....

Se è vero che l'attività di ricucitura del piano Benevolo effettuata tramite operazioni puntuali e generali come si è visto necessita di un riordino e di una sistematizzazione è anche vero che certamente ci consente di partire da un capillare lavoro compiuto su più fronti che consente oggi di avere precisa consapevolezza delle problematiche in essere e anche di partire da scelte definite. Gli anni trascorsi sono stati fecondi produttori di approfondimenti tematici, in alcuni casi approdati a precisi punti fermi, in altri casi ad elaborati "in corso" che occorre ulteriormente approfondire.

Due in particolare i temi "strutturanti" il territorio che hanno visto la conclusione di specifici studi di settore: quello sul sistema della mobilità e quello sul sistema dello smaltimento delle acque.

Oltre a quanto fin qui detto vi è poi tutta l'attività svolta in vista dello "spacchettamento" che non si sia già tradotta in atti formali o varianti al piano Benevolo (come in alcuni casi dianzi esaminati), ma che è rimasto come patrimonio degli uffici e che va speso e utilizzato ora in sede di redazione del nuovo strumento urbanistico.

Va richiamato in particolare che è stato commissionato ed eseguito un apposito studio mirato la conoscenza delle preesistenze archeologiche del nostro territorio degne di

attenzione e sulla base delle sue risultanze sono stati elaborati una planimetria e una bozza di normativa di tutela che troveranno riconoscimento normativo nel nuovo strumento urbanistico.

Particolare rilievo assume poi, per quanto si è detto fin qui, la puntuale ricognizione delle dotazioni di standards esistenti, che consentirà di sviluppare operativamente “sul campo” quelle considerazioni problematiche affrontate sul piano giuridico - teorico nei punti che precedono.

D.2.1.3 Le criticità

Questa modalità di intervento ha consentito la risoluzione di problemi puntuali emergenti, ma non certo di tutti i problemi lasciati aperti dal piano vigente. Tra questi si possono annoverare:

- il centro storico;
- la zona turistica;
- le interpretazioni normative;
- la realizzazione dei comparti in mancanza di accordo con le proprietà;
- l'attuale 'sperequazione' dei comparti edificatori (schede).

Resta certamente anche il problema della differenziazione dei gravami attribuiti in generale nel piano Benevolo alle singole “schede” di intervento; gravami che non possono che essere riesaminati attraverso una più ampia rivalutazione e redistribuzione che verifichi a monte la “tollerabilità” degli insediamenti prevedibili sulle singole porzioni di territorio rapportandoli poi alle dotazioni territoriali di cui sarà opportuno prevedere la realizzazione. Sul punto qualche correzione è intervenuta per singoli interventi (quelli fin qui proposti in attuazione dai privati), ma occorre trovare criteri di ripartizione omogenei per zone di analoghe caratteristiche che inducano una vera e coerente perequazione .

D.2.2 – Le opzioni strategiche del PRG vigente

Al fine di individuare i criteri sui quali si strutturano le attuali politiche urbanistiche comunali relative al sistema insediativo e infrastrutturale, di seguito si svolge un'analisi comparata degli elementi di fondo che caratterizzano l'impostazione del PRG vigente, ritenendo più significativi i seguenti elementi:

- i parametri di edificabilità per le principali tipologie di zona urbanistica (aspetto influente sia sulla morfologia dei tessuti edificati e sulla sostenibilità degli insediamenti, sia sui valori del mercato fondiario);
- i contenuti di particolare interesse pubblico associati a interventi privati (ovvero quelli previsti oltre agli standard urbanistici di legge, essendo questi un connotato implicito di tutti gli interventi);
- i criteri d'intervento nel territorio rurale (aspetto di grande importanza, in una fase storica di diffuso ripopolamento del territorio rurale, ma da parte di soggetti estranei al mondo agricolo);

D.2.2.1 I parametri di edificabilità

Gli indici di edificabilità sono rapportati alla Superficie Utile al lordo delle murature:

- zone B, zone caratterizzate dalla presenza di pressoché esclusiva della funzione residenziale; per le zone di conservazione del carico urbanistico e della tipologia $U_f = U_f$ esistente, se la zona è di completamento (B1) l'indice U_f varia da 0,90 mq/mq (per intervento edilizio diretto) a 1,10 mq/mq (per interventi di Pianificazione Urbanistica Attuativa con superficie minima di intervento pari a 3.500 mq); per le nuove costruzioni (zone B1.C) si attribuisce una potenzialità edificatoria del piano particolareggiato indicata nelle 'schede di progetto'; se la zona è di completamento ed è stata attuata tramite PUA (B2) l'indice U_f è definito dalle norme del piano particolareggiato.
- Zone B4 e B5 (ghetti non storici/nuclei urbanizzati), per i ghetti non storici è prevista una capacità edificatoria $S_u = S_u$ esistente alla data di adozione del PRG, eventualmente incrementata di 150 mq, fino ad un massimo complessivo di 300 mq con riferimento a ciascuna unità fondiaria; per i nuclei urbanizzati in aree a sensibilità ambientale è prevista una capacità edificatoria $S_u = S_u$ esistente alla data di adozione del PRG, eventualmente incrementata di 50 mq, fino ad un massimo complessivo di 200 mq con riferimento a ciascun edificio.
- Zone C1 - C2 - C3 - C4 - C5, zone destinate a nuovi insediamenti prevalentemente residenziali; nelle zone C1, C3, C4 e C5 U_t variabile da 0,20 mq/mq a 0,70 mq/mq; in quelle ricadenti nelle zone C2 è definita, caso per caso, una potenzialità edificatoria indicata nelle 'schede' di progetto.
- Zone D1 - D2 - D5, zone edificate a prevalente destinazione produttiva terziaria e commerciale; gli indici U_f ammessi sono diversificati a seconda che si utilizzi l'intervento edilizio diretto ($U_f = 0,70$ mq/mq) o il PUA ($U_f =$ al max 0,50 mq/mq con superficie minima di intervento pari ad almeno 10.000 mq); se la zona è di completamento ed è stata attuata tramite PUA (D6) l'indice U_f è definito dalle norme del piano particolareggiato.
- Zone D3 e D7, zone di nuovo insediamento con destinazione prevalentemente produttiva, terziaria e commerciale e/o per lo sport, lo spettacolo e il tempo libero. Per tali zone è definita, caso per caso, una potenzialità edificatoria indicata nelle 'schede' di progetto.

D.2.2.2 Contenuti di particolare interesse pubblico associati agli interventi privati

Nelle aree per nuovi insediamenti non vi sono disposizioni omogenee generali per ottenere particolari benefici di interesse pubblico dall'attuazione, salvo la cessione degli standard, nella misura di legge.

Per alcuni specifici comparti sono prescritti oneri aggiuntivi e/o cessioni di aree in

quantità superiore agli standard di legge (cosiddetti super-standard, definiti caso per caso nelle 'schede di progetto).

D.2.2.3 La normativa della zona turistica

Si tratta di una porzione della zona B lungo l'intera fascia litoranea comprendente edifici destinati a residenza turistica, funzioni alberghiere e attrezzature turistiche di supporto e una quota di residenza permanente. Il loro tessuto è composto da edifici generalmente privi di valori storici ed ambientali (con l'eccezione di quelli appositamente indicati nella sub-zona BT0), cresciuti prevalentemente in assenza di strumentazione urbanistica esecutiva.

Il PRG individua questa zona, definendola zona BT, attraverso una particolare perimetrazione indicata nelle Tavole di PRG. La zona BT è suddivisa nelle seguenti sub-zone:

- BT0 - zona residenziale edificata con conservazione del carico urbanistico e della tipologia;
- BT1 - zone a destinazione residenziale o ricettiva (alberghiera, commerciale, ecc.) e BT2 - zone adiacenti la strada litoranea. In queste zone si applica una normativa differenziata a seconda che l'intervento riguardi edifici aventi destinazione residenziale o ricettiva alla data di adozione del PRG, ovvero che l'intervento sia soggetto o meno a piano urbanistico preventivo. Qualora il richiedente opti per la redazione di piano urbanistico preventivo, in ciascun piano viene definita la quantità delle aree a standard necessarie in relazione alle caratteristiche ed al fabbisogno della zona e dell'insediamento previsto. L'indice di Utilizzazione fondiaria può variare, nel caso di intervento edilizio diretto: tra 0,90 mq/mq a 2,00 mq/mq e nel caso di PUA: tra l' 1,20 mq/mq a 2,50 mq/mq a seconda della superficie minima oggetto dell'intervento;
- BT3 - zone a destinazione commerciale. Si tratta di zone occupate da edifici commerciali, prevalentemente destinati alla categoria d'uso B4 (bar, trattorie, ristoranti, ecc.). Tali edifici, composti da uno o due piani e da strutture talvolta precarie, possono essere oggetto di interventi di ampliamento, sopraelevazione, restauro, ristrutturazione, demolizione e ricostruzione, mediante concessione edilizia singola;
- BT4 - zone da assoggettare a progetto speciale tramite scheda. Si tratta di zone in cui è prevista prevalentemente la realizzazione congiunta di impianti e/o infrastrutture pubbliche di servizio, in detta scheda sono indicate la Su edificabile nonché le relative destinazioni e prescrizioni;
- BT5 - zone di recupero delle ex-colonie; Il P.R.G., tenuto conto anche di quanto previsto dal P.T.C.P., individua le colonie marine presenti nel territorio comunale con le rispettive aree di pertinenza. Gli obiettivi da perseguire mediante gli interventi sulle colonie sono rivolti a:

conservare le testimonianze storico-architettoniche, con riferimento agli edifici di maggior pregio; b. consolidare, riqualificare e ripristinare i varchi a mare e l'arenile; c. favorire e valorizzare la fruizione compatibile degli edifici e delle aree di pertinenza per dotare di servizi e qualità turistico - abitativa l'attuale conurbazione costiera.

D.2.2.4 La normativa sugli edifici in zona agricola

Per le costruzioni o i complessi individuati quali edifici o complessi isolati di interesse storico ambientale e paesaggistico nelle tavole di PRG (zone A3) è ammessa la destinazione residenziale rurale o no, nonché le attività terziarie nella quantità di Superficie utile a destinazione d'uso diversa da quella residenziale, complessivamente esistente alla data di adozione del PRG, fatta salva l'estensione al 1° piano delle superfici commerciali esistenti. Per la destinazione residenziale non è esplicitato il numero massimo di alloggi ricavabili per ogni edificio. L'edificio può essere inoltre interamente o parzialmente destinato ad attività di agriturismo.

Nella Zona E1 e nelle Zone agricole speciali sono ammessi di interventi sulle costruzioni di carattere non storico esistenti in territorio agricolo, adibite a residenza e attività terziarie o produttive, non appartenenti ad aziende agricole, nonché sulle scuole dismesse dal loro uso originario. Per questi edifici sono consentiti tutti gli interventi fino alla ricostruzione. Nel caso di destinazioni abitative, indipendenti dalla conduzione agricola del fondo, i manufatti potranno essere restaurati, ristrutturati o demoliti e ricostruiti, ampliati e sopraelevati con aumento "una tantum" di Su pari a 150 mq., con un massimo di 300 mq complessivi e con H = 7.50. Con gli interventi di ampliamento e di sopraelevazione è possibile incrementare di una unità immobiliare quelle già esistenti. Nel caso di destinazioni produttive saranno consentiti ampliamenti con un incremento della Su 20%.

Nella zona E2 (zone agricole per la salvaguardia paesistica e ambientale. Si tratta della zona paesaggistica del colle di Covignano, il colle di S. Martino Monte l'Abate e S. Lorenzo in Correggiano e le zone tutelate lungo i solchi fluviali) per gli edifici esistenti sono consentite unicamente le operazioni di: manutenzione ordinaria e/o straordinaria; restauro o risanamento conservativo di tipo B; ristrutturazione edilizia con accorpamento delle pertinenze; cambi di destinazione da immobili a destinazioni terziarie in destinazioni residenziali; che: non alterino la sagoma (eccetto che per l'innalzamento conseguente all'adeguamento igienico delle altezze interne o per la demolizione e accorpamento di superfetazioni, a condizione che l'altezza massima risultante non superi i 10 ml e la pendenza del tetto non sia inferiore al 30%) e non comportino la demolizione e ricostruzione integrale dell'edificio.

D.2.3 – Il PRG vigente: lo stato di attuazione

Il vigente PRG del Comune di Rimini presenta - in riferimento ai comparti di nuova espansione prevalentemente residenziale - un parziale stato di attuazione in termini di definizione dei Piani Urbanistici Attuativi (ex P.P.), il 52% del totale previsto risulta approvato. Sostanzialmente incompleto risulta essere il quadro dello stato di attuazione

dei comparti non-residenziali con circa il 60% della superficie utile realizzabile non ancora attuata (per non attuato si intende il comparto con P.U.A. non approvato e quindi in istruttoria o non presentato).

Per quanto riguarda i comparti prevalentemente residenziali la potenzialità edificatoria ammonta a circa mq 917.500 di SU, e per oltre 478.000 mq tale SU risulta con P.U.A. approvato.

Considerando il totale della superficie utile residua, la potenzialità edificatoria ammonta a circa 439.300 mq di SU (pari al 48% della superficie utile realizzabile). In relazione alla ipotesi di dimensione media degli alloggi - stimata pari a 90 mq di SU - tale residuo corrisponde a circa 4.890 alloggi (di cui 1.180 alloggi sono riferibili a PUA in istruttoria e 3.710 alloggi sono riferibili a PUA non presentati).

Per quanto riguarda i comparti non residenziali la potenzialità edificatoria ammonta a circa mq 1.242.251 di SU, e per oltre 494.000 mq tale SU risulta con P.U.A. approvato.

Nelle tabelle seguenti sono elencati gli elementi quantitativi che oggi caratterizzano lo stato di attuazione del vigente PRG.

Comparti prevalentemente residenziali	P.U.A. totale (mq)	P.U.A. approvati (mq)	% P.U.A. approvati (mq)	P.U.A. in istruttoria (mq)	% P.U.A. in istruttoria (mq)	P.U.A. non presentati (mq)	% P.U.A. non presentati (mq)
Superficie territoriale	3.325.696	1.379.957	41%	403.340	12%	1.542.398	46%
superficie utile	917.486	478.148	52%	106.025	12%	333.312	36%

Comparti non residenziali	P.U.A. totale (mq)	P.U.A. approvati (mq)		P.U.A. in istruttoria (mq)		P.U.A. non presentati (mq)	
Superficie territoriale	4.388.989	1.170.676	27%	264.903	6%	2.953.410	67%
superficie utile	1.242.251	494.667	40%	97.407	8%	650.177	52%

D.3 – IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

Il comune di Rimini ha avviato la progressiva formazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM), come previsto ai sensi dell'art. 22 della L. 340/2000, sulla base di una prima delibera di inquadramento approvata dal Consiglio Comunale nel 2006: Del n. 170 del 7/12/06 "Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità".

Dando seguito a tale delibera, la Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune ha elaborato una serie di documenti e piani settoriali che costituiscono tappe parziali di avvicinamento da ricomporre nel vero e proprio PUM, che al momento non è ancora concluso. I documenti prodotti sono i seguenti:

- il Piano della distribuzione delle merci, approvato con le delibere C.C. n. 350 del 30/10/2007 e 340 del 16/10/2008;
- la Classificazione della rete stradale secondo i criteri della funzionalità e di riferimento per la redazione dei piani di settore, approvata con delibera C.C. n: 31 del 6/03/2008;
- Le Proposte di completamento della rete stradale (sei progetti di nuovi tronchi stradali), approvate con la medesima delibera C.C. n. 31 del 6/03/2008;
- il Piano per il completamento della rete delle piste ciclabili e linee-guida per la riorganizzazione della sosta, approvato con delibera C.C. n: 83 del 17/07/2008;
- la Delimitazione dei centri abitati e classificazione delle strade ai sensi del Nuovo Codice della Strada, approvata con delibera C.C. n: 149 del 28/04/2009;
- il Piano del Trasporto Pubblico Locale, di cui è stata presentata la proposta deliberativa il 21/05/2009;
- il Piano della Sosta, di cui è stata presentata la proposta deliberativa il 29/06/2009.

Nel contempo è stata avviata l'elaborazione del vero e proprio PUM, attraverso consulenze esterne che hanno prodotto finora una serie di analisi della situazione della mobilità, la costruzione di un modello matematico dell'offerta viaria e della domanda di trasporto e prime simulazioni.

Di seguito si riporta una sintesi degli strumenti approvati o elaborati e un commento critico degli esiti più significativi.

D.3.1 - Classificazione della rete stradale secondo i criteri della funzionalità e proposte di completamento della rete stradale

Gli obiettivi che si propongono di raggiungere le elaborazioni in oggetto sono i seguenti:

- costruire una banca dati che consentisse di definire un grafo della rete stradale aggiornato, indispensabile per poter effettuare le simulazioni del suo funzionamento mediante modello matematico;
- distinguere qualitativamente i vari tronchi della rete viaria nelle diverse categorie (classificazione funzionale), secondo quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada;
- rendere congruente e funzionale il reticolo stradale attraverso l'inserimento di nuove proposte di completamento della rete.

Il primo obiettivo è stato raggiunto mediante la realizzazione di un inventario di tutte le strade pubbliche presenti nel territorio comunale.

La classificazione della rete stradale è stata effettuata facendo riferimento alle funzioni preminenti svolte dai diversi assi e del loro utilizzo secondo le seguenti categorie (NCdS):

- strade primarie, con funzione di entrata/uscita dalla città, al servizio dei movimenti di scambio tra gli ambiti urbano ed extraurbano e di transito;
- strade di scorrimento, la cui funzione è quella di garantire la fluidità dei movimenti di scambio anche all'interno della città, nonché di consentire un elevato livello di servizio per gli spostamenti medio - lunghi in ambito urbano;
- strade di quartiere, con funzioni di collegamento tra i quartieri limitrofi;
- strade locali, a servizio diretto degli insediamenti.

Le proposte di completamento della rete stradale sono costituite dai seguenti sei nuovi assi:

1) Collegamento tra la SP di Coriano, la SP di Montescudo e la SS 72-RSM

Il tracciato ipotizzato per la nuova strada interseca la via Coriano a valle dell'incrocio con via Monte l' Abbate, quindi via Montescudo, circa 250 m più a nord di via Maceri; dopodiché si porta verso la SS 72 di San Marino, alla quale si innesta con due ipotesi di tratti terminali diversi, uno in corrispondenza di via Grotta Rossa (zona Toys) e l'altro in prossimità dell'area Ghigi, nella zona degli impianti sportivi utilizzati dalla Rimini Calcio. La nuova strada dovrebbe intercettare il traffico proveniente dalle direttrici di Coriano e Montescudo diretto verso destinazioni esterne alla città. Il C.C. nell'approvare ha raccomandato la prosecuzione del tracciato fino alle Vie Maccanno/Varisco, raggiungendo così la zona dell'Aeroporto.

2) Collegamento tra la via Marecchiese, la zona Paduli e la SS 16 Adriatica

Il nuovo asse ha l'obiettivo di scaricare la via Marecchiese, eliminando la necessità di

utilizzare la rotatoria attualmente esistente all'incrocio con la SS 16 Adriatica da parte dei flussi in entrata ed uscita dalla città lungo la direttrice, spostando parte del traffico verso la zona Paduli. Il collegamento parte dalla via Marechiese all'altezza di Vergiano-Spadarolo, nel punto dove è prevista la rotatoria nella quale si immetterà la futura bretella di collegamento con la nuova SS 16. Dopo aver attraversato le vie Montecavallo e Pradese, il tracciato prosegue verso est fino a via Montese, in corrispondenza dell'incrocio con via Paduli, che sarà trasformato in rotatoria. Il tratto successivo fino alla SS 16 sarà costituito dalle attuali vie Montese e Santa Chiara, opportunamente potenziate allo scopo. Il C.C. ha prescritto di verificare soluzioni che privilegino la sistemazione e allargamento di strade esistenti ove possibile in sostituzione di tratti previsti in nuova sede.

3) Collegamento tra le vie Marechiese, Tonale ed Emilia Vecchia

L'intervento è finalizzato a sopperire alle ripercussioni sulla circolazione che potranno conseguire all'attuazione della prevista pedonalizzazione del ponte di Tiberio. Il nuovo asse ha inizio sulla via Marechiese, in corrispondenza dell'argine a monte del deviatore Ausa, e proseguendo parallelamente a questo arriva al Fiume Marecchia, superato con un nuovo ponte. Superato il corso d'acqua il tracciato si sviluppa poi sul margine est del parco della Pace, fino all'immissione nella Vecchia Via Emilia in zona SCM. Il C.C. ha indicato di verificare la realizzazione della strada sull'argine destro del Deviatore Ausa anziché sul sinistro e la sua possibile prosecuzione fino a Via Aldo Moro.

4) Nuova viabilità in località Santa Giustina

Il nuovo asse dovrebbe svolgere la funzione di circonvallazione per l'abitato di Santa Giustina. Esso ha inizio sulla SS 9 Via Emilia in prossimità della zona Cimitero e, attraverso un tracciato che si sviluppa nei terreni agricoli situati a sud dell'abitato, intercetterà la via Carpinello, consentendo in tal modo di eliminare il transito nel centro di Santa Giustina dei mezzi pesanti in entrata/uscita dall'omonimo depuratore. Proseguendo nel suo percorso verso ovest il nuovo asse arriverà fino al confine con il territorio del comune di Santarcangelo, per innestarsi infine nella Strada di Gronda. Fra i diversi tracciati inizialmente presi in considerazione è stato recentemente approvato in accordo con ANAS quello più lungo.

5) Prosecuzione dell'asse di Via Sacramora dal polo scolastico di Viserba fino a via Tolemaide.

Si tratta di una nuova arteria intermedia tra la via Popilia (SS 16) ed i viali della zona a mare, finalizzata al collegamento funzionale delle nuove aree edificate o in fase di espansione a nord di Viserba. La strada ha inizio sulla via Fattori, nel tratto compreso tra via Amati e via Celli, e con un tracciato che si sviluppa all'interno di aree agricole si immette in via Tolemaide a circa 300 m dall'incrocio di quest'ultima con il viale Eritrea. Il C.C. ha deliberato di limitare il collegamento fino alla Via Verenin e Via Foglino spostando il tracciato verso mare

6) Collegamento tra il Deviatore Marecchia e le vie Monfalcone e Roma

L'infrastruttura costituisce una alternativa alla congestionata via Coletti per gli spostamenti che si svolgono a mare della ferrovia, nella tratta a sud del Deviatore

Marecchia. Partendo da via Monteferrato, la strada ha un tracciato che si sviluppa parallelamente al fascio dei binari e, dopo aver superato il porto canale con un nuovo ponte adiacente a quello ferroviario, prosegue lungo via Monfalcone fino al retro della stazione ed alla rotatoria di via Nazario Sauro. Dopodichè il tracciato piega verso sud-ovest dirigendosi verso via Roma che raggiunge mediante un nuovo sottopasso ferroviario posto in prossimità di quello ciclo-pedonale esistente. Il C.C. ha indicato, fra l'altro, di limitare il collegamento al tratto dal Deviatore Marecchia in zona Rivabella fino alla zona Stazione senza prosecuzione fino a Via Roma.

D.3.2 - Piano per il completamento della rete delle piste ciclabili

Situazione attuale

Nel territorio di Rimini nella situazione attuale esistono 71,8 km di piste ciclabili e percorsi ciclo-pedonali, per lo più inseriti all'interno di aree verdi, o realizzati direttamente nella piattaforma stradale, o ricavati sui marciapiedi.

Le piste ed i percorsi sono classificati secondo tre tipologie funzionali:

- "A", itinerari di scorrimento che attraversano più circoscrizioni e quelli sovracomunali;
- "B", percorsi di penetrazione all'interno delle singole circoscrizioni o di collegamento tra di esse;
- "C", piste di distribuzione a breve raggio.

Dei 71,8 km di piste e percorsi attualmente presenti, 35,7 (49,7%) appartengono alla prima tipologia, 9,4 (13,1%) alla seconda e 26,7 (37,2%) alla terza.

Tali percorsi, non derivando da una sistematica attuazione di uno strumento di pianificazione preesistente, ma nati da situazioni contingenti, non consentono di disporre di una rete vera e propria, in quanto risultano disorganici e slegati tra di loro. Per questo motivo l'attuale offerta non consente alla bici di essere competitiva rispetto ai veicoli motorizzati, non assicurando in modo agevole e sicuro spostamenti utili per l'utenza alle varie scale territoriali.

Ciononostante, secondo una ricerca effettuata dalla provincia di Rimini, circa il 20% dei residenti utilizzano la bici per effettuare il proprio spostamento, percentuale che si riduce però al 10% considerando la sola mobilità sistematica connessa al lavoro ed al 7% nel caso dello studio. Tali valori evidenziano quindi un elevato utilizzo della bici, almeno per gli spostamenti cosiddetti opzionali, che nelle città rappresentano la maggioranza di quelli effettuati.

Obiettivo di piano

L'obiettivo posto alla base del piano è quello di incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto competitivo rispetto all'automobile, in particolare per gli spostamenti di breve raggio, tanto per quelli riferibili al tempo libero, quanto per quelli sistematici connessi al pendolarismo.

Gli strumenti per raggiungere tale obiettivo vengono individuati nei seguenti:

- realizzazione di una rete di piste ciclabili efficienti 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;
- attivazione di azioni promozionali ed educative all'uso della bicicletta per i tragitti casa-lavoro e casa-scuola;
- campagne di educazione stradale.

Proposte di piano

Il piano prevede un sostanziale ampliamento della rete delle piste e dei percorsi ciclo-pedonali che nello scenario futuro dovrebbe arrivare ad una estensione complessiva di 161,3 km, con un incremento di 89,5 km (+124,7%), di cui 22,6 km sono costituiti da percorsi già inseriti in atti di programmazione e di progettazione già adottati dall'Amministrazione Comunale e 66,9 km sono quelli aggiunti dal piano.

Per poter individuare le priorità di intervento tra i 66,9 km di piste aggiuntive il piano ha utilizzato un indice di valutazione (da 1 a 3) da assegnare al singolo tronco previsto sulla base dei seguenti criteri funzionali:

- continuità dei percorsi primari;
- ricucitura dei percorsi afferenti al centro storico ed alla zona mare;
- utilità per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola;
- intermodalità, in particolare con il trasporto pubblico;
- competitività rispetto alla mobilità motorizzata.

L'applicazione di tali criteri ha portato alla individuazione di 20,2 km di percorsi ad elevata priorità (indice=1), 12,7 km con priorità media (indice=2) e 34,0 km con priorità bassa (indice=3).

D.3.3 - Piano del Trasporto Pubblico Locale

Situazione attuale dell'offerta

Il ruolo del trasporto pubblico si è successivamente sempre più ripiegato su se stesso, comportando un tramutamento, nel tempo, di eventuali punti di forza iniziali in elementi di debolezza; in questo senso la distribuzione capillare del servizio (ovvero circa 20 linee di pertinenza urbana a cui si aggiungono numerose altre linee di tipo intercomunale che svolgono però un vero e proprio servizio urbano nelle aree di pertinenza comunale), di per se caratteristica altamente positiva, si è rilevata controproducente quando tale ramificazione è divenuta "dispersione" in virtù di frequenze sempre più ridotte e deviazioni sempre più numerose, lungo alcune linee, ma non solo. Infatti tra le 20 linee urbane ve ne sono diverse che offrono un servizio molto limitato come numero di corse, limitandosi in alcuni casi a servire solo l'utenza scolastica con due/tre viaggi al giorno da capolinea a capolinea.

Chiaramente, linee con queste caratteristiche, non offrendo un minimo di continuità di servizio nell'arco della giornata, non possono che servire una quota di utenza assolutamente marginale.

Le analisi e le simulazioni effettuate hanno permesso di evidenziare, oltre a tale forte frammentazione del servizio, ulteriori elementi nell'offerta del trasporto pubblico, passibili di miglioria, che di seguito si sintetizzano:

- Eterogeneità del parco veicoli, in termini di tipologie di veicoli immatricolati; infatti a fronte di un parco di circa 130 unità tra autobus e filobus sono presenti numerosi tipi di veicoli, anche di produttori differenti tra loro
- Sottoutilizzazione della rete, come risulta dalle stime per cui sui 136 Km percorsi dal servizio di trasporto pubblico, si avrebbero, complessivamente, 13.064 passeggeri x Km nell'ora di punta del mattino, corrispondenti ad un flusso medio pari a 95 passeggeri/ora; sussistono tuttavia alcune eccezioni, come ad esempio la linea 4, che risulta ad alta frequentazione sia nel periodo estivo che invernale;
- Una "rete principale" (Figura 2.5) di estensione contenuta, ovvero rappresentata da 58 Km di rete pari al 10,5% della rete totale, di 554 km, su cui tuttavia viaggiano in termini di passeggeri*km il 56% del totale, secondo quanto riportato dal modello di simulazione;
- Una sovrapposizione dei servizi, anch'essa indice di dispersione, con corse limitate e deviate.

Tale modestia del servizio, pertanto, si rivela quale criticità anche frutto, probabilmente, di uno scollamento delle attività di governo fra trasporto pubblico e privato che si è perpetrata in passato, a cui bisogna far fronte con una riorganizzazione generale del sistema del trasporto pubblico locale.

Situazione attuale della domanda

La domanda di trasporto è stata analizzata sia in termini di spostamenti sistematici casa-lavoro e casa studio, con i dati ricavati dal censimento generale della popolazione del 2001, sia di passeggeri presenti sulle linee, rilevati mediante indagini sul campo.

I dati censuari (pendolarismo) sono stati utilizzati per ricostruire la matrice O/D (Origine/Destinazione) degli spostamenti, necessaria per la simulazione della rete mediante modello matematico. A tale scopo il territorio è stato suddiviso in 54 zone.

Complessivamente, facendo cioè riferimento a tutte le modalità di trasporto, la domanda connessa alla mobilità sistematica ammonta a ca. 132 mila spostamenti, di cui solo 9.700 (~ 7 %) effettuati con il trasporto pubblico su gomma.

Assegnando la matrice O/D al modello della rete risulta che nell'ora di punta del mattino si ha una domanda pari a 13.064 passeggeri*km, di cui 1.700 sul percorso Rimini - Riccione.

Sempre dai risultati delle simulazioni si ricava che sui 58 km di rete definita principale si concentra il 56% della domanda totale.

Analizzando invece i dati ottenuti mediante rilievi effettuati sul campo risulta che le linee con maggior frequentazione nel periodo invernale sono costituite, oltre che dalla n. 11 (Rimini - Riccione), anche dalle n. 4 e 9 urbane e n.160 extraurbana, con oltre 3.000 passeggeri/giorno. Durante il periodo estivo sulle linee 4 ed 11 si arriva a punte di 20.000 passeggeri/giorno.

Obiettivi di Piano a breve-medio termine

- 1) Semplificazione della rete:
 - revisione delle attuali linee rivolte alla utenza scolastica e di quelle a bassa frequenza, trasferendo la domanda su servizi alternativi, quali per es. quelli a chiamata;
 - concentrazione degli itinerari su linee di forza per garantire una maggiore frequenza delle corse;
 - creazione di nuove linee finalizzate al miglioramento dell'accessibilità delle zone urbane e dei poli di attrazione attualmente mal serviti;
 - revisione rete estiva.
- 2) Miglioramento dell'efficienza:
 - realizzazione di una nuova rimessa della TRAM;
 - potenziamento nodo di interscambio antistante la stazione ferroviaria;
 - introduzione di nuove corsie preferenziali lungo le strade interessate dalle linee di forza;
 - miglioramento dell'efficienza del sistema e dell'informazione all'utenza mediante l'introduzione di sistemi automatici di localizzazione dei mezzi (AVL) e di monitoraggio (AVM).

Obiettivi di Piano a medio-lungo termine

- 3) Realizzazione del TRC (Trasporto Rapido Costiero):
 - Prima tratta funzionale Rimini Stazione - Riccione Stazione;
 - Seconda tratta funzionale Rimini Stazione – Fiera.
- 4) Implementazione corsie preferenziali.

Proposte di Piano a breve-medio termine

- 1) Razionalizzazione delle linee 8, 9 e 124. L'intervento è costituito da una modifica dei percorsi delle tre linee a sud di via C.A. Dalla Chiesa, resa possibile con l'apertura della nuova via Roma.
- 2) Nuova linea sul percorso Viserba- Zona Celle – Stazione. La linea proposta ha origine nel p.le C. Battisti (Stazione FS) e percorre le vie Matteotti, XXIII Settembre, Popilia, SS 16-Adriatica e via Beltramini. Per servire anche Viserba Monte vengono proposte due diramazioni alternative. Inoltre, anche due varianti per il percorso

principale.

3) Nuova linea sul percorso Miramare - Centro – Zona Grottarossa. La linea collegherebbe Miramare con il Centro Storico utilizzando la nuova via Roma. Il tratto terminale nella zona Grottarossa prevede due percorsi diversi in andata e ritorno.

4) Telecontrollo della corsia riservata di piazza Mazzini . L'intervento ha come obiettivo quello di eliminare le code che si formano in tale tratto a causa dell'utilizzo della corsia da parte dei veicoli privati.

5) Telecontrollo della corsie riservate lungo i viali Vespucci e delle Regine, finalizzato ad eliminare l'uso improprio delle corsie da parte dei mezzi privati.

6) Rotatoria all'incrocio tra via Boldi e la Circonvallazione Meridionale. L'intervento consentirebbe di ridurre di oltre 20 mila km*vettura le percorrenze lungo le linee provenienti dal Centro e dirette verso sud (3,4,7,8,9 e 170).

7) Collegamento Pala Congressi – Stazione - Marina Centro. Per realizzare tale collegamento vengono fatte due ipotesi:

- mediante 3 linee dedicate nei soli giorni di manifestazione;
- con un prolungamento della linea 11, possibile grazie alla prossima entrata in servizio di filo snodati bimodali, con servizio annuale ad esclusione del periodo estivo.

Oltre ai suddetti interventi il piano propone di verificare la fattibilità dell'introduzione di servizi a chiamata nelle aree a bassa densità abitativa e di una corsia preferenziale in direzione mare lungo il tratto di via Emilia compreso tra l'ingresso alla fiera e via Bagli.

Proposte di Piano a medio-lungo termine

8) Realizzazione del sistema di Trasporto Rapido Costiero(TRC)

9) Revisione della rete del TPL

10) Implementazione delle corsie preferenziali

D.3.4 - Piano Della Sosta

Situazione attuale

In generale, nelle aree urbane di pregio e consolidate l'offerta di sosta è difficile da adeguare alla domanda, ma la percezione della insufficienza si acuisce qualora tali aree siano caratterizzate da un forte uso residenziale.

Nel caso di Rimini, l'inadeguatezza dell'offerta è manifesta soprattutto nel Centro Storico, ove se si ipotizza di assegnare ad ogni famiglia residente almeno uno stallo per la sosta su strada, il numero di posti mancanti ammonta a 1639, ovvero una richiesta inevasa per circa poco più della metà delle famiglie che vi abitano.

Se si analizza il Centro Storico secondo i quattro rioni che lo compongono (Tabella di seguito) si nota come il fabbisogno di sosta sia particolarmente sentito nei rioni Clodia e Monte Cavallo; in particolare per il primo vi è anche una oggettiva difficoltà nel

reperimento di aree da adibire ad uso di parcheggio al di fuori del Centro Storico, in quanto delimitato da due barriere fisiche forti, ovvero a nord – ovest il Porto Canale e a nord - est la linea ferroviaria.

<i>Rione</i>	<i>Famiglie residenti (unità)</i>	<i>Posti auto già disponibili (unità)</i>	<i>Fabbisogno posti auto (unità)</i>
<i>Cittadella</i>	607	499	108
<i>Clodia</i>	1347	422	925
<i>Patara</i>	575	395	108
<i>Monte Cavallo</i>	505	104	401

Fabbisogno di sosta nel centro storico

Il Centro Storico appare ovviamente la situazione più critica, in termini di inadeguatezza della sosta, vista la particolarità dell'ambiente costruito che lo connota; tuttavia l'offerta di sosta appare parzialmente inevasa anche in altre aree della città, soprattutto a causa dell'alto tasso di motorizzazione locale, secondo il quale bisognerebbe offrire praticamente poco meno di uno stallo ad abitante.

Sebbene ovvia l'impossibilità di rispondere indistintamente a tale esigenza, anche in virtù dello spreco di spazio urbano che questa comporterebbe, vi è altresì l'obbligo di affrontare il problema partendo dalle specificità locali, come nel caso rappresentato dall'area di Marina Centro, ove la vocazione turistica dell'area fa risaltare la carenza di parcheggio soprattutto in termini di offerta di spazi per l'interscambio.

Appare pertanto sempre più urgente il problema su come la città debba far fronte all'esigenza di sosta in maniera selezionata e non uniforme, in risposta alle differenti peculiarità delle aree che la compongono: offerta di sosta per lo più su strada nelle aree residenziali, necessità di dotare le aree sedi di attività terziarie di parcheggi di interscambio; in questo senso i due tipi di parcheggio già esistenti nel territorio riminese, ovvero quelli specificamente denominati "per l'interscambio modale" e quelli detti "di attestamento" necessitano di una importante opera di riqualificazione sia in termini di ampliamento tout court dell'attuale offerta (si vedano ad esempio i parcheggi di Via Flori, Area Scarpetti, Via Fantoni, ecc.) sia in termini di predisposizione di aree ex novo, alla luce delle future modifiche infrastrutturali come l'entrata in esercizio del Metrò di Costa o la riqualificazione ambientale dei Lungomari.

Proposte di piano

L'individuazione delle proposte di piano è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- garantire in primo luogo ai residenti la disponibilità di posti auto lungo le strade;

- assegnare la disponibilità residua di posti auto lungo le strade ai veicoli afferenti le attività professionali, agli operatori economici ed alla distribuzione delle merci;
- reperire i posti auto eventualmente necessari a soddisfare la domanda connessa ai residenti in aree esterne a quelle caratterizzate da tale carenza.

Le proposte di adeguamento dell'offerta sono state quindi definite facendo riferimento ad una suddivisione del territorio in 4 tipologie di zone, distinte sulla base della loro morfologia e delle politiche da adottare per la sosta:

- Zona 1) Zona a Traffico Limitato del Centro Storico, nella quale la sosta non è consentita, ad eccezione di quella necessaria per i mezzi di soccorso e di pronto intervento e per effettuare le operazioni di carico/scarico, effettuabili secondo le condizioni previste dal piano di distribuzione delle merci;
- Zona 2) Restanti parti del Centro Storico esterne alla ZTL, con la sosta riservata ai soli residenti;
- Zona 3) Zona "di attestamento", costituita dalle aree limitrofe al centro storico e dalla fascia turistica a mare, nella quale soddisfare innanzitutto la domanda dei residenti, in particolare quella residua del centro storico, e in subordine reperire l'offerta rivolta alle esigenze connesse alle attività economiche e professionali presenti, con gli utenti che raggiungono la destinazione a piedi;
- Zona 4) Zona di interscambio modale, rappresentata dalle aree più esterne verso monte, nella quale è possibile reperire offerta di sosta rivolta agli utenti che intendono raggiungere la destinazione finale con il trasporto pubblico o in bicicletta.

Per sopperire alle carenze dell'attuale offerta di sosta disponibile nella fascia territoriale a valle della SS 16-Adriatica il piano prevede la realizzazione di oltre 22 mila nuovi posti auto (+66%), di cui il 55% ricavati da una diversa organizzazione degli spazi stradali esistenti ed il 45% ottenuti con interventi infrastrutturali.

In particolare, per sopperire alla carenza di posti auto da riservare ai residenti del centro storico è prevista la realizzazione di 5 nuovi parcheggi, di cui 2 all'interno e 3 nelle immediate vicinanze:

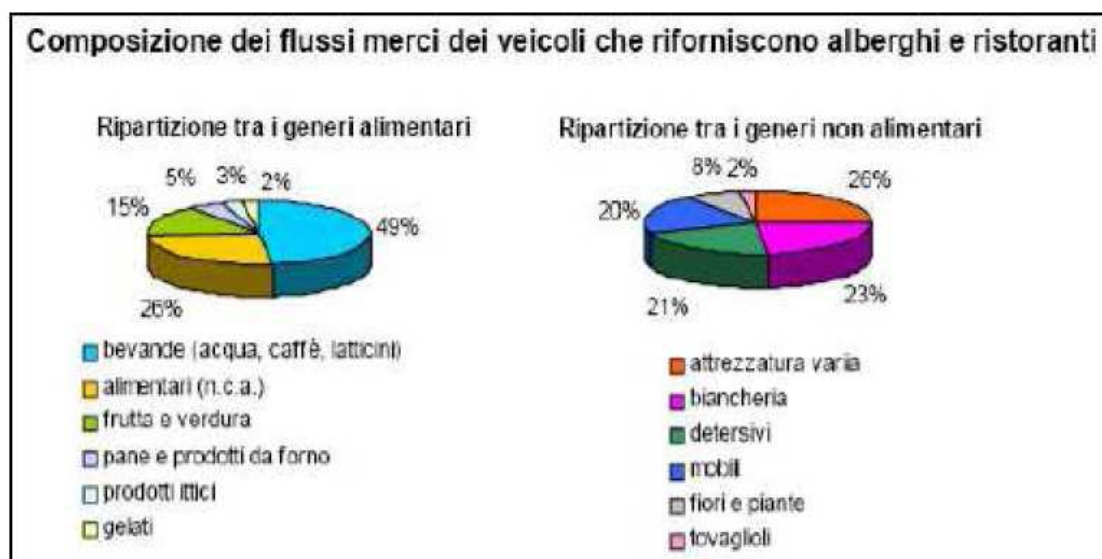
- 1 piazzale Cesare Battisti, struttura interrata con sosta anche in superficie (ca. 450 p.a.);
- 2 area Fox, struttura interrata con sosta anche in superficie (ca. 450 p.a.);
- 3 parcheggio Gramsci, 1 piano interrato sotto il parcheggio a rotazione esistente;
- 4 parcheggio Flori-Fracassi, per 368 posti auto;
- 5 parcheggio Valturio, per ca. 900 posti auto.

La maggior parte dell'incremento di offerta di sosta prevista dal piano è comunque costituita da quella finalizzata ad incentivare gli utenti a lasciare la propria auto ed a proseguire il proprio viaggio a piedi (parcheggi di attestamento), in bicicletta o con il mezzo pubblico (parcheggi di interscambio). I primi passerebbero dagli attuali 2.086 posti auto a 10.493 (+403%), mentre i secondi aumenterebbero da 3.045 p.a. a 14.264 (+368%).

D.3.5 – La riorganizzazione della distribuzione delle merci

Problemi di congestione e di in appropriatezza dell'offerta di sede sono presenti anche in quel particolare aspetto della mobilità urbana che è la distribuzione delle merci; qui le priorità emerse sono la riqualificazione del mercato centrale S. Francesco (ove le attività di approvvigionamento e le correlate attività di carico e scarico all'intorno, spesso non controllate, sono causa di rallentamento del traffico e di sosta illegale) e la scarsa offerta di baie per il carico/scarico in un'area sensibile della città come quella della Marina Centro.

Nel processo di analisi del fenomeno della movimentazione urbana di beni di consumo, il Comune di Rimini ha beneficiato delle metodiche già sviluppate dal progetto comunitario Cityports e degli esiti dello studio di fattibilità per la riorganizzazione della filiera merceologica "Ho.Re.Ca. - Hotels, Restaurant, Catering", che hanno consentito di affinare le conoscenze e di acquisire dati recenti ed affidabili (come ad esempio la quantificazione dei flussi merci, in Figura di seguito) circa la distribuzione delle merci in un settore così importante per la città, quale quello dell'ospitalità.



Ripartizione del flussi veicolari merci per tipo di bene di consumo nel Comune di Rimini, anno 2004

E' stato possibile così mettere a fuoco l'entità di problemi di natura gestionale come la polverizzazione delle consegne, dovuta ad un numero assai rilevante di fornitori presenti sul territorio a cui si accompagna una scarsità di spazi per lo stoccaggio

presso gli esercizi commerciali: l'incremento della frequenza delle consegne, il massiccio ricorso all'autoapprovvigionamento e tempi di giacenza eccessivi per i prodotti a rotazione lenta sono ulteriori aspetti che completano questa sorta di circolo vizioso.

Le conseguenze di questo disservizio sono sperimentate quotidianamente dal cittadino in termini di congestione stradale dovuta ad operazioni non normate di carico e scarico a bordo strada.

In questo senso la razionalizzazione della distribuzione delle merci può divenire emblematica della necessità di adottare un approccio olistico per risolvere problemi che sembrano confinati ad un corretto coordinamento degli approvvigionamenti, ma che in realtà richiedono soluzioni di natura regolatoria, gestionale ed infrastrutturale e la cui mancata adozione va a detrimento della vivibilità di aree di pregio come quelle centrali o turistiche.

D.3.6 – Analisi della struttura e della criticità del sistema trasporti attuale, e livelli di incidentalità locale

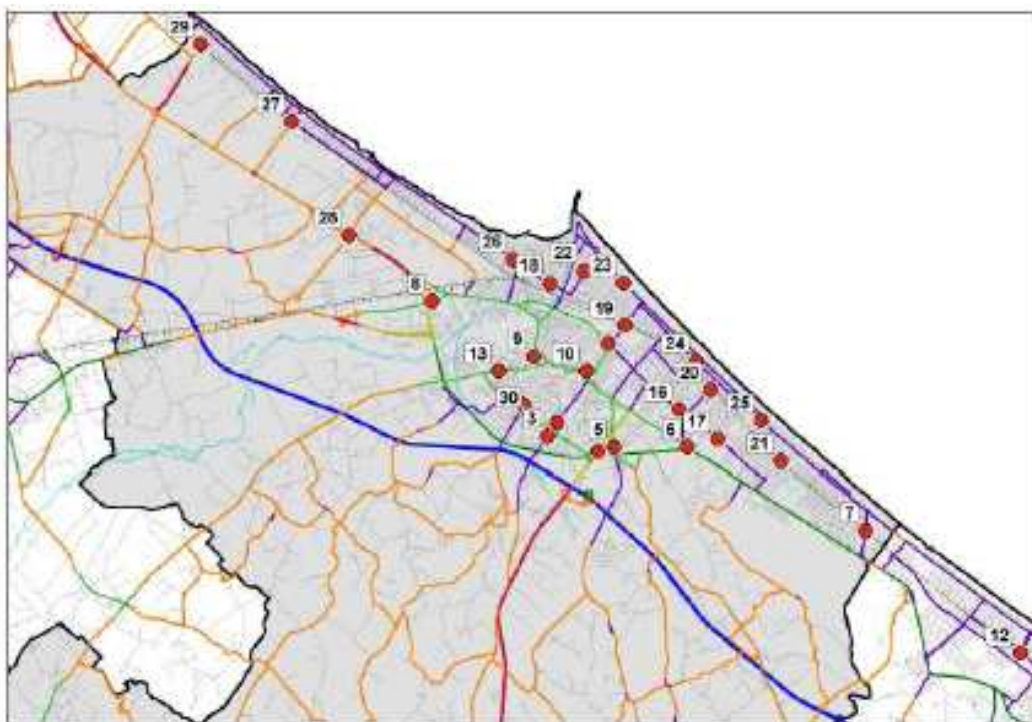
Le informazioni che consentono di ottenere un quadro esaustivo circa lo stato dell'arte del sistema di trasporto nell'area Riminese sono desumibili dagli allegati di cui ai fondamenti della redazione della versione definitiva del PUM del Comune di Rimini sui flussi di traffico, sullo studio della domanda e dell'offerta di mobilità, sull'analisi dell'incidentalità: le prime frutto sia della considerevole campagna di rilievo dei flussi di traffico, effettuati nell'estate 2007 e nell'inverno 2008 dall'Amministrazione Comunale di Rimini, che di attività di modellizzazione; l'ultima desunta da database comunali e provinciali.

Emerge un quadro in cui il trasporto privato su gomma si afferma come assolutamente prioritario in virtù della concomitanza di due fattori: un ambito culturale, diffuso, che ancora conferisce centralità all'auto privata, come dimostra il già citato altissimo tasso di motorizzazione; la non competitività del trasporto pubblico locale (solo il 7% degli spostamenti avviene con questa opzione, secondo i dati ISTAT 2001) dovuta ad una eccessiva frammentazione del servizio. Tale scarsa competitività è stata, nel tempo, accresciuta da una serie di concause, di cui qui si segnalano solo le principali: il tradizionale diffuso impiego della bicicletta per spostamenti quotidiani di piccolo-medio raggio, una offerta non sufficiente di parcheggi di interscambio fra modo pubblico e privato, la configurazione urbana lineare ma con caratteristiche da città policentrica, che convoglia flussi di traffico cospicui contemporaneamente su più ambiti cittadini, soprattutto d'estate.

Le criticità che derivano da tali situazioni sono molteplici e fra queste i fenomeni congestivi sono forse i più evidenti, anche in relazione agli esiti della sopraccitata campagna di rilievo dei flussi veicolari, estesa a tutta l'area urbana, grazie all'ubicazione delle sue 30 sezioni di misurazione automatica (Figura di seguito) con monitoraggi continuativi dalla durata di 72 ore ciascuno effettuati tramite dispositivi a spira posati sull'asfalto, che hanno permesso di acquisire informazioni dettagliate sulle caratteristiche del traffico cittadino, peraltro confermate anche dagli esiti della campagna aggiuntiva di rilievo manuale.

L'analisi dei rilievi ha consentito infatti, in virtù delle modalità con cui è stata effettuata, ad individuare tre ordini di problemi, ovvero:

- l'entità dei flussi veicolari rilevati
- le velocità di percorrenza, associate ai singoli veicoli transitati
- la tipologia prevalente di veicoli che percorrono la rete stradale all'interno del Comune di Rimini (essendo stati oggetto di rilevazione automatica: auto, veicoli commerciali leggeri, mezzi pesanti, bus e veicoli motorizzati a due ruote) la cui successiva analisi incrociata ha portato ad evidenziare la ricorrenza di fenomeni congestivi.



Ubicazione della maggioranza delle sezioni ove sono stati effettuati i rilievi automatici

Se si osservano i dati emersi dai rilievi (Tabella 2.1), dal punto di vista quantitativo, i rilievi dei flussi di traffico hanno rivelato una dualità fra estate ed inverno, come è possibile osservare in 17 sezioni su 30 ove la disparità stagionale è palese.

Infatti, considerando come parametro di raffronto i valori riguardanti la media giornaliera dei flussi per entrambe le direzioni di marcia (espressa come veicoli/giorno), ed assumendo come differenza rilevante fra i valori estivi ed invernali le quantità superiori ai 2000 veicoli/giorno su entrambe le direzioni (rappresentate in giallo), e considerando irrilevanti le differenze al di sotto di tale soglia (in grigio), è possibile evidenziare come il valore di oltre 2000 veicoli/giorno interessi l'80% delle sezioni di contesto extraurbano e meno del 50% di quelle in contesto più consolidato.

Ad eccezione delle sezioni 4 (Via della Repubblica), 16 (Via Settembrini, fronte

ospedale), 17 (Via Melucci) e 30 (Via Panzini) i flussi estivi, sempre in termini di medie giornaliere per entrambe le direzioni, sono notevolmente più corposi di quelli invernali e la sezione 1 (Via Marecchiese) risulta in assoluto quella maggiormente gravata, non solo in estate, ma anche in inverno; in particolare in questa sezione si raggiunge la maggior quota di veicoli giorno con valori che non sono comparabili con nessuna altra sezione analizzata, essendo l'unica che supera i 22000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni, indipendentemente dalla stagione.

Tuttavia se si analizza il picco orario, la sezione 1 (Via Marecchiese), pur risultando la più gravata durante la stagione estiva (1361 veicoli/ora, mentre per il resto delle sezioni si sono rilevate quantità sempre inferiori ai 1000 veicoli/ora), non lo è in assoluto in quanto durante la campagna invernale il picco orario è stato registrato presso la sezione 3 (via della Fiera, con 2294 veicoli/ora) e per di più in giornata festiva, chiaramente in concomitanza di un evento.

Inoltre, nel periodo invernale, vi sono altre cinque sezioni (ovvero la 6 – Via Flaminia lato città rispetto intersezione SS 16, la 26 – Ponte deviatore sul Marecchia, la 28 – Via S. Martino a Riparotta, oltre le già citate 4 – Via della Repubblica e 30 – Via Panzini) che superano la soglia di 1000 veicoli/ora, limite pertanto assunto come livello di criticità cittadina.

Infatti, approfondendo l'analisi del flusso massimo orario, durante il periodo estivo, ben 15 sezioni su 30 superano il valore medio di veicoli previsti per l'ora di punta (stimato in 700 veicoli/ora), mentre durante l'inverno la quota sale a 18 sezioni.

Se si osserva l'ubicazione dei fenomeni di criticità nell'ora di punta, per entrambe le stagioni, è possibile notare la loro capillarità intorno alle aree semicentrali, come anche è possibile notare una ricorrenza negli orari in cui si verificano i fenomeni di massimo affollamento, ovvero la fascia pomeridiana con 15 sezioni su 30 in inverno e ben 16 su 30 in estate a cui si sommano però ben tre sezioni (22, 23, 24 ovvero nell'area di Marina Centro e rispettivamente Lungomare Murri, Viale Regina Elena e Viale Regina Margherita) che vedono il loro picco in orari notturni, in linea con le attività turistiche e di svago che la zona ospita.

Il forte traffico notturno, tuttavia, è tipico anche di altre sezioni, fra cui le maggiormente interessate sono le: 6, 7 (rispettivamente Via Flaminia e Via Cavalieri di Vittorio Veneto, a valle intersezione con SS16 Adriatica) e 11 (viale Roma all'intersezione di Via Tripoli). Tale fenomeno notturno è, ovviamente, assai sporadico e contenuto in inverno.

Il traffico notturno è legato anche al fenomeno delle velocità elevate; se si assume che in aree urbane, ai sensi del Codice della Strada, il limite di velocità generalmente è pari a 50 km/h, nelle aree più prettamente urbane si riscontrano numerose sezioni critiche, come evidenziato nella Tabella 2.2 con campitura grigia dove con sezione critica si intende quella sezione in cui almeno il 25% dei veicoli transitanti ha superato il limite di 50 km/h).

Al di là delle cinque sezioni di rilievo che hanno evidenziato un costante superamento dei livelli di velocità consentiti, ve ne sono altre che richiedono particolare attenzione, non tanto per il superamento "stagionale" della soglia critica, quanto per le condizioni di

contesto.

Il riferimento è in particolare alla sezione 26 (ponte deviatore sul Marecchia) e alla sezione 21 (sottopasso di Via Chiabrera) dove l'infrastruttura subisce un cambio di contesto senza riuscire ad ottenere una moderazione della velocità; da notare inoltre come l'eccesso di velocità sia una situazione comune alla maggioranza dei sottopassi sede di rilievo.

L'appartenenza ad aree a destinazione d'uso residenziale misto, con lunghi rettili accomuna altre sezioni altamente critiche come la 5 (Via Flaminia Conca), la 11 (Via Roma) e la 15 (Via della Fiera); tuttavia la conformazione a rettilo non è il solo fattore (sebbene a volte condizione sufficiente, come ad esempio per le sezioni 22 – Viale Principe Amedeo o 9 – Via XX Settembre 1870, tipiche di un contesto urbano residenziale consolidato) che contribuisce all'eccesso di velocità: i comportamenti scorretti, infatti sono l'altro fattore da considerare, anche in relazione alle alte velocità che si raggiungono in orari notturni, soprattutto in estate (si vedano ad esempio le sezioni 7 – Via Cavalieri di Vittorio Veneto, 9 – Via Valturio, 11 – Via Roma, 12 – Ponte Porto Canale, 15 – Via della Fiera, 23 - Lungomare Murri ove percorrenze oltre i 70 km/h sono state registrate in maniera ricorrente).

Soffermandosi ancora sul periodo estivo, la peculiarità che accompagna i notevoli flussi registrati è una consistente presenza del modo motorizzato su due ruote, anche per effettuare spostamenti lunghi e non necessariamente legati ad attività lavorative, come dimostra il maggior utilizzo di tale mezzo in orario pomeridiano; la situazione invernale è invece caratterizzata da fenomeni di picchi orari ricorrenti, segno della concentrazione dei flussi veicolari in determinate aree ed in determinati momenti della giornata, ovviamente frutto di ritmi lavorativi.

Inoltre se si osserva l'ubicazione dei fenomeni di criticità nelle ore di punta, per entrambe le stagioni, è possibile notare la loro capillarità intorno alle aree semicentrali, configurandosi, così, una sorta di effetto "strozzamento"; in altre parole, la configurazione viaria presenta arterie di penetrazione alle aree centrali meno appropriate di quanto non lo siano quelle di accesso primario, in termini di offerta di sede, a fronte di una domanda d'uso concentrata in determinati orari, evidenziata soprattutto dal reiterarsi di fenomeni congestivi.

Quanto rilevato circa le alte velocità veicolari riscontrate in più sezioni di rilievo, in orari assai diversi, anche notturni, non può non sollevare il problema dell'alta incidentalità urbana.

La constatazione per cui Rimini sia una realtà ad alto tasso incidentoso emerge dalle statistiche ISTAT, da cui si evince il suo ruolo primario a livello provinciale e da numerosi studi che collocano la città alla testa della classifica delle aree urbane per numero di incidenti riferito al parco circolante o alla popolazione. L'analisi della situazione nazionale, tuttavia, riflette una gravità del fenomeno che si appalesa sin dallo studio dei dati ISTAT di livello provinciale e comunale.

Infatti, la relazione fra numero di eventi e popolazione residente può essere indicativa del Tasso di Incidentalità - TI ($[(n.\text{incidenti}/n.\text{abitanti}) \times 10000]$) di pertinenza territoriale; il TI, riportato in Figura 2.3), e riferito al 2007, è stato calcolato per i comuni che

costituiscono la provincia di Rimini e si basa sul numero di incidenti forniti dall'ISTAT per tutto il territorio provinciale (ad esclusione di quello di Rimini per il quale si assumo sia i dati ISTAT, sia quelli forniti dall'Amministrazione Comunale), nonché sul numero di residenti fornito dalla Provincia.

Se, in questo quadro, il coinvolgimento ricorrente della autovettura privata appare un dato ovvio, non lo è quello dei veicoli a due ruote a motore e non, per i quali la maggior parte degli incidenti che li vede coinvolti sembra essere registrata in conflitto fra due entità (ad es. auto con moto, moto con moto, moto con pedone, ecc.).

Inoltre se si analizzano i casi che vedono il coinvolgimento di un solo veicolo, il ruolo delle due ruote è rilevante: infatti la somma di eventi che coinvolgono cicli e motocicli è pari a poco meno della metà della categoria "auto privata"; se però si considera che nella composizione del locale parco registrato, la quota di autovetture è circa tre volte maggiore di quella di cicli e motocicli, una presenza così rilevante di questi ultimi, in questo caso, è da imputare presumibilmente ad una reiterata scorrettezza di comportamenti da parte di chi guida.

In generale, la configurazione ambientale che fa da sfondo agli eventi incidentosi, ovvero lo stato del fondo stradale ed il tipo di manto, le condizioni meteorologiche e la qualità della segnaletica sono, altresì da ritenersi ottimali: infatti dall'analisi dei dati, sia nel 2006 che nel 2007, nel 99% dei casi l'incidente è avvenuto su strada pavimentata, in circa l'87% dei casi il manto stradale era asciutto, sussistevano condizioni di cielo sereno in oltre il 76% degli eventi e non vi erano particolari rilevanti da ascrivere allo stato della segnaletica.

Un'altra peculiarità con conseguenze assolutamente non secondarie è da individuarsi nell'alta frequentazione turistica che comporta un aumento della quota di utenti deboli ed a rischio in aree sensibili o di pregio della città, rivelando alcuni ambiti ad elevata ricorrenza incidentosa, come ad esempio i lungomari.

Infatti in generale, si rileva come i fenomeni incidentosi riguardanti i pedoni registrino il loro massimo quando le attività legate al cammino ed al tempo libero sono al loro apice, ovvero nei mesi estivi; infatti nel periodo giugno-settembre sono stati registrati il 49% degli eventi, nel biennio 2006 - 2007.

Pertanto, le criticità che caratterizzano il sistema della sicurezza stradale riminese, oltre all'eccesso di velocità (anche in orario notturno) già emerso in fase di analisi dei flussi di traffico (Allegato 2), sono pertanto da individuarsi non solo in alcune carenze infrastrutturali, quali ad esempio la configurazione a rettilineo di molti archi stradali che facilita il superamento dei limiti di velocità consentiti, l'alta pericolosità delle intersezioni di tipo classico rispetto a quelle convertite in rotatorie, ma soprattutto nelle modalità e nelle circostanze che comportano gli eventi incidentosi, ovvero:

- nel coinvolgimento ricorrente della autovettura privata, delle due ruote, degli autocarri e dei pedoni;
- nell'alta frequentazione turistica che comporta un aumento della quota di utenti deboli esposti al rischio incidentoso;

- in una presenza comunque diffusa di tali utenti nel resto dell'anno che si traduce in una ubicazione dei fenomeni incidentosi in aree ove i flussi di traffico possono anche considerarsi contenuti, tipo strade di quartiere o locali di zone residenziali o di tipo terziario misto e che apre la via a considerazioni circa l'opportunità di adottare provvedimenti sistematici di moderazione del traffico.

D.3.7 - Piano Urbano della Mobilità

Tutte le proposte contenute nei piani e documenti esposti in precedenza vengono riprese integralmente dal Piano Urbano della Mobilità (PUM), del quale detti strumenti rappresentano elementi propedeutici per la sua stesura.

Il contributo specifico fornito dal PUM in questa fase è costituito dalla creazione del modello matematico della offerta viaria (grafo) e della domanda di trasporto (matrice O/D), necessari per poter effettuare le simulazioni della rete stradale, in particolare negli scenari futuri che vedono l'attuazione delle previsioni infrastrutturali, valutandone gli effetti.

La modellizzazione della rete stradale è stata ottenuta utilizzando l'inventario di tutti i tratti viari predisposto dal Comune di Rimini, mentre la matrice O/D è stata ricostruita sulla base dei dati statistici e censuari disponibili, integrati con i rilievi di traffico su strada (conteggi veicolari in 30 sezioni) effettuati sia nell'estate 2007 che nell'inverno 2008.

Il modello di simulazione è stato poi utilizzato per valutare i benefici derivanti dall'attuazione di alcuni nuovi interventi sulla rete stradale o di modifiche alla viabilità già previste o prospettate dal Comune:

Le opere sottoposte a simulazione sono in particolare le seguenti:

- 1) Collegamento tra la SP di Coriano, la SP di Montescudo e la SS 72-RSM;
- 2) Collegamento tra la via Marecchiese, la zona Paduli e la SS 16 Adriatica;
- 3) Collegamento tra le vie Marecchiese, Tonale ed Emilia Vecchia;
- 4) Nuova viabilità in località Santa Giustina;
- 5) Collegamento tra via Tolemaide ed il polo scolastico di Viserba;
- 6) Pedonalizzazione del ponte di Tiberio;
- 7) Pedonalizzazione dei Lungomare Murri e Di Vittorio;
- 8) Collegamento di Via Sozzi con Via Coletti.

I primi cinque interventi di nuove infrastrutture coincidono con quelli contenuti nel documento predisposto dall'Amministrazione Comunale "Completamento della rete stradale", mentre da tale strumento non viene ripreso e sottoposto a simulazione l'ultimo, cioè il collegamento tra il Deviatore Marecchia e le vie Monfalcone e Roma.

Con le simulazioni mediante il modello costruito sono state determinate le variazioni

indotte in termini di flussi di traffico sulle sezioni stradali e in termini di modifica dei relativi livelli di servizio. Gli scenari di progetto presi in esame in tali simulazioni sono costituiti dai seguenti nove:

- completamento di via Sozzi fino a via Coletti;
- nuova via Roma e collegamento SP 18 di Coriano e SP di Montescudo;
- pedonalizzazione del ponte di Tiberio;
- collegamento tra le vie Marecchiese, Tonale ed Emilia Vecchia;
- contestualità degli interventi previsti nei due scenari precedenti;
- collegamento tra la SP di Coriano, la SP di Montescudo e la SS 72-RSM;
- nuova Strada Statale 16 ed interventi complementari;
- pedonalizzazione parziale dei Lungomare Di Vittorio e Murri;
- contestualità di tutti gli interventi previsti nei vari scenari.

Non tutti gli interventi infrastrutturali previsti quale completamento della rete stradale sono stati quindi oggetto di verifica mediante il modello, mentre sono stati aggiunti alcuni scenari con altre opere.

I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano i seguenti impatti degli interventi presi in esame:

- il nuovo collegamento tra le vie Sozzi e Coletti risulta scarsamente utilizzato, a fronte di un peggioramento del livello di congestione della SS 16 nel tratto interessato;
- il nuovo collegamento tra le vie Coriano e Montescudo porta ad un decongestionamento della SP di Montescudo nel tratto prossimo alla SS 16;
- la pedonalizzazione del ponte di Tiberio migliorerebbe sensibilmente le condizioni del deflusso in via Matteotti, mentre peggiorerebbero quelle delle vie Marecchiese, Roma e dei Mille;
- con il nuovo collegamento tra le vie Marecchiese, Tonale ed Emilia Vecchia, che prevede un nuovo ponte sul fiume Marecchia, si otterrebbe un netto calo del livello di congestione sulla SS 16 nel tratto corrispondente, ma non si Via dei Mille;
- la pedonalizzazione del Lungomare Murri comporterebbe un deterioramento dei livelli di congestione in via Tripoli, mentre quella del Lungomare Di Vittorio non avrebbe conseguenze significative sul resto della rete;
- la contestuale realizzazione di tutti gli interventi presi in esame evidenzia un parziale miglioramento della situazione complessiva della

rete stradale, anche se permangono alcune condizioni di congestione sui principali itinerari di accesso alla città.

D.3.8 – Considerazioni complessive sull'insieme degli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità

L'insieme degli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità che l'Amministrazione Comunale di Rimini ha predisposto nel lungo iter di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) rappresentano un positivo contributo alla risoluzione delle problematiche connesse alle esigenze di spostamento dei cittadini, cercando nel contempo di migliorare anche la qualità urbana attraverso una riduzione degli impatti conseguenti al traffico veicolare privato, ottenibile da un lato mediante una ripartizione modale della domanda che aumenti l'utilizzo di mezzi meno inquinanti (trasporto pubblico e biciclette), dall'altro fluidificando e rendendo più sicuro il deflusso sulla rete stradale.

Rispetto agli strumenti analizzati si ritiene di poter effettuare le seguenti considerazioni:

- il Piano del Trasporto Pubblico Urbano fa una corretta analisi dei limiti della attuale rete (eccessiva frammentazione dei percorsi e scarsa frequenza per molte linee), ma non definisce una proposta complessiva di riassetto che ne elimini i difetti riscontrati; inoltre, anche le limitate proposte avanzate di razionalizzazione di alcuni itinerari esistenti e di istituzione di nuove linee sembrano evidenziare le stesse caratteristiche negative della rete attuale;
- fermo restando comunque la necessità di razionalizzare l'attuale rete di trasporto pubblico, introducendo anche tipologie di servizio di tipo diverso da quelle tradizionali, quali per esempio quelli a chiamata nelle zone a basso livello di domanda, le possibilità di migliorare in modo significativo la ripartizione modale per gli spostamenti sia pendolari ⁽¹⁾ che opzionali è legata tuttavia soprattutto alla realizzazione di moderni

¹ Secondo i dati del censimento del 2001 forniti dalla Regione Emilia-Romagna, la quota dei pendolari residenti che utilizzano il mezzo pubblico per recarsi al lavoro o a scuola è pari al 9,2%, percentuale in linea con la media dei capoluoghi di provincia della regione (=9,3%), esclusa Bologna.

sistemi in sede propria, ricorrendo eventualmente a forme di finanziamento diverse da quelle ordinarie (project financing);

- rispetto agli obiettivi generali del PUM appare fondamentale la scelta di incrementare la quota di mobilità soddisfatta con la bicicletta, comunque attualmente già elevata secondo i dati rilevati dalla Provincia di Rimini, attraverso la realizzazione di una vera e propria rete di percorsi, eliminando in particolare le discontinuità presenti in quelli già esistenti;
- per trasformare la suddetta volontà in azione è tuttavia necessario individuare forme di finanziamento non occasionali degli interventi proposti, ma costanti nel tempo, per esempio riservando a tale scopo una quota dei proventi delle multe per le infrazioni commesse dagli automobilisti;
- la domanda di parcheggio connessa ai residenti, valutata nel Piano della Sosta per poter quantificare il numero di posti auto pubblici da riservare ad essi, appare sottostimata in quanto fa riferimento ad una sola vettura per famiglia, mentre dai dati del tasso di motorizzazione si ricava che le auto a disposizione di ciascun nucleo ammonta a circa 1,5;
- il Piano della Sosta non prende in considerazione le esigenze connesse ai motocicli, trascurando quindi una modalità di trasporto particolarmente importante a Rimini, tenuto conto che tale mezzo è posseduto da un abitante su cinque (0,5 veicoli per famiglia) e che viene utilizzato dal 12,2% dei pendolari (²);
- quanto evidenziato nel precedente punto porta a ritenere indispensabile che nei futuri insediamenti siano previsti, oltre ai posti auto, anche un congruo numero di stalli riservati ai motocicli;
- il modello matematico della mobilità predisposto dal PUM fa riferimento alla sola componente del traffico veicolare privato, mentre

² Sempre dai dati censuari forniti dalla RER si ricava che la quota (12,1%) di spostamenti pendolari dei residenti a Rimini effettuati con i motocicli è sensibilmente più alta della media dei capoluoghi di provincia della regione, pari a 8,2% (6,6%) se si esclude Bologna.

sarebbe necessario in seguito costruirne uno più generale, comprensivo cioè anche di altre modalità di spostamento, in particolare del trasporto pubblico, in modo da poter valutare gli effetti sulla distribuzione della domanda conseguenti all'attuazione dei diversi interventi previsti, e non solo quelli infrastrutturali relativi alla viabilità, ma anche quelli relativi all'esercizio di nuovi servizi di TPL;

- le simulazioni effettuate nell'ambito del PUM fanno riferimento ad una costanza della domanda (quella attuale) senza tenere conto delle modifiche sul territorio e sulla ripartizione modale che si potranno determinare agli orizzonti temporali in cui possono realisticamente essere collocate le realizzazioni degli interventi previsti; quindi occorrerà implementare il modello matematico con lo scenario di evoluzione della popolazione residente e di quella stagionale già utilizzati per il piano di adeguamento della rete fognaria e ripresi per i nuovi strumenti urbanistici;
- il Piano del Trasporto Pubblico colloca l'entrata in esercizio del TRC nel medio-lungo termine, ne consegue che gli interventi proposti di razionalizzazione della rete sono riferiti ad una fase transitoria che scontano ancora la non presenza di questo servizio. Pertanto la rete dovrà poi essere ulteriormente e più profondamente modificata a seguito dell'entrata in esercizio del TRC.;
- riguardo al trasporto pubblico si è in presenza anche di una proposta preliminare di un sistema di trasporto automatizzato in sede propria (People Mover) collegante il Casello di Rimini sud con l'Arco di Augusto, la zona della Stazione e la Marina. Questo risulta ancora ad uno stadio embrionale, pertanto non è possibile valutarne ancora la fattibilità tecnico-economica, nonché le sue ricadute sul sistema complessivo della mobilità, fermo restando che si condivide la scelta di dotare la città di Rimini di sistemi di trasporto innovativi moderni ed efficienti, in grado di avere un elevato appeal sulla utenza.

D.4 – IL PIANO DELL'ARENILE

(tratto dal piano dell'arenile a cura di: arch. Sandro Volta e arch. Susanne Wettstein)

Il Piano dell'Arenile è stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.64 del 28/3/2006.

L'arenile di Rimini fa parte di un contesto costiero pressoché uniforme che si estende ininterrottamente da Cattolica a Cesenatico, caratterizzato da costa rettilinea sabbiosa e retrostanti insediamenti urbani praticamente continui.

Gli elementi di discontinuità sono costituiti dallo sbocco dei corsi d'acqua in mare, di cui il principale è sicuramente il porto canale di Rimini (fiume Marecchia); altri minori sono il torrente Conca (Cattolica), il porto canale di Riccione (rio Melo), il torrente Marano, il deviatore Marecchia, il porto canale di Bellaria (torrente Uso), il fiume Rubicone, il

porto canale di Cesenatico.

La morfologia costiera pressoché uniforme ha determinato, o quanto meno condizionato, un parallelo uniforme processo di urbanizzazione nell'immediato retroterra.

L'urbanizzazione della fascia costiera è iniziata con la realizzazione di ville e villette a margine dell'arenile in prossimità degli insediamenti urbani e relative frazioni preesistenti: piccoli edifici residenziali, per la maggior parte "seconde case", gradualmente sostituite da strutture alberghiere di maggiore consistenza volumetrica.

Date le caratteristiche della costa particolarmente adatta alla balneazione in situazioni di sicurezza (mare basso, perfetta presidibilità, mancanza di pericoli imprevedibili) alla periferia dei nuovi insediamenti costieri (Misano, Riccione sud - foce Marano - Miramare, Marebello, Igea Marina) sono state realizzate prima e dopo la seconda guerra mondiale numerose 'colonie marine' per bambini (soprattutto aziendali, di pubbliche amministrazioni, o di istituti religiosi) preferendo la localizzazione diretta sull'arenile, ove possibile, a posizioni più arretrate che comportavano l'attraversamento pedonale delle strade litoranee.

In questo caso le 'colonie marine', oggi in gran parte non più utilizzate (molte in rovinoso stato di abbandono) o riciclate per nuove funzioni, rappresentano altro elemento di discontinuità nella realtà dell'arenile, in quanto per tipologia e consistenza volumetrica interrompono il continuo tessuto alberghiero e/o l'omogeneità dimensionale e funzionale della spiaggia.

Ultimo ma fondamentale elemento di differenziazione della realtà della fascia costiera è il fenomeno della espansione e/o erosione dell'arenile legati al mutamento delle correnti marine o ad inopportuni interventi antropici: nell'ambito riminese la spiaggia di Marina Centro è in espansione, la spiaggia a nord di Rivabella è soggetta ad erosione (e comunque presenta una linea media di battigia fortemente instabile, modificabile anche solo a seguito di normali eventi meteorologici). Il fenomeno ha fortemente influito sulla morfologia e sull'uso della spiaggia non solo in relazione alle mutate dimensioni dell'arenile. Il fenomeno erosivo ha modificato il rapporto tra insediamento urbano e mare, comprimendo la spiaggia verso la zona edificata interrompendone a volte la continuità: ciò si è verificato soprattutto nella zona di Rivabella, Viserba, Viserbella e Torre Pedrera.

Pertanto, aldilà di un'apparente continuità della morfologia costiera, la realtà territoriale della spiaggia è oggi articolata in due distinti assetti geo-morfologici:

a – litorale nord (compreso tra il confine comunale di Bellaria Igea Marina ed il deviatore Marecchia) caratterizzato da spiaggia di limitata profondità (benché discontinuamente variabile da zona a zona), con linea di battigia instabile e fronti stanti frangiflutti; data l'erosione, la fascia d'arenile di proprietà demaniale si è ristretta ad un profondità di pochi metri, ed in alcuni tratti, come Torre Pedrera, la fascia demaniale è oltre la linea di battigia. Pertanto nel litorale nord predomina la proprietà privata della spiaggia, rimasta tale grazie alla strumentazione urbanistica (territoriale e comunale) di sostanziale vincolo. A questo tratto può essere associato il litorale di San Giuliano Mare (compreso tra il deviatore Marecchia ed il fiume Marecchia – porto canale), pure

esso in passato soggetto ad erosione e difeso da analoghi frangiflutti;

b – litorale sud (compreso tra il fiume Marecchia – porto canale, ed il confine comunale di Riccione) caratterizzato da spiaggia ampia (seppure variabile) e linea di battigia sostanzialmente stabile, con leggera espansione nella parte più a nord (Marina centro); l'arenile della parte sud è esclusivamente di proprietà demaniale.

Il quadro giuridico vigente e la situazione dell'arenile evidenziano come il nuovo 'Piano dell'arenile' debba essere sostanzialmente uno strumento urbanistico che prefiguri le condizioni per una graduale trasformazione dell'attuale assetto verso una sistemazione più rispettosa dell'ambiente, e comunque compatibile con esso.

Stabilite le finalità di carattere generale, primo punto non eludibile del 'Piano' è l'individuazione degli ambiti, per quanto possibile omogenei, di cui è composta l'intera realtà costiera, che da ora in poi saranno **chiamate 'macrozone'**. I parametri per l'individuazione di tali zone vengono desunti sia dalla realtà geografica che dagli strumenti pianificatori comunali.

Un primo parametro deriva dal fatto che il litorale riminese è caratterizzato da una toponomastica articolata che denomina i vari tratti costieri facendo riferimento ad originarie frazioni, ovvero ad ambiti accumulati da medesima strada di accesso da monte. La continua urbanizzazione costiera priva di particolari puntuali connotazioni fa sì che oggi i diversi ambiti toponomastici vengono individuati solo dalla cartellonistica, (a parte San Giuliano a Mare, geograficamente delimitato dal fiume Marecchia e dal suo deviatore), oltre che dalle abitudini consolidate. Alle varie località fa anche riferimento un differente mercato turistico, in quanto la densità delle strutture ricettive (alberghiere ed extra-alberghiere) ed il loro livello qualitativo varia sostanzialmente da zona a zona.

Un secondo parametro è costituito dall'analisi delle previsioni del Piano Regolatore Generale (P.R.G.) vigente, soprattutto per quanto concerne viabilità e dotazione di servizi ed attrezzature.

Un terzo parametro concerne la "Organizzazione della circolazione sulla rete principale per l'accesso al centro urbano ed alla zone turistiche" prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano e della Mobilità (P.G.T.U.) predisposto dal Comune di Rimini.

L'analisi e la combinazione dei vari parametri suggerisce l'individuazione di tredici 'macrozone'; occorre precisare che possono esistere marginali differenze tra l'individuazione effettuata e la toponomastica "consolidata", specie se riferita alle concessioni di spiaggia. I parametri per l'individuazione delle 'macrozone' contengono già gli elementi per evidenziare differenze e caratteristiche specifiche dei singoli ambiti: ciò significa che il 'Piano' non può contenere previsioni uguali e ripetitive per l'intero territorio comunale, ma essere articolato in relazione agli ambiti individuati per meglio corrispondere alle necessità ed alle esigenze delle singole zone. Nel rigoroso rispetto delle finalità generali, il 'Piano' stabilisce regole e parametri per la ristrutturazione e la riqualificazione delle attrezzature e degli assetti della spiaggia, ivi comprese le destinazioni d'uso non ammesse, senza tuttavia prefigurare le nuove forme ed architetture. L'estrema frammentazione delle concessioni, originate dal processo di progressiva utilizzazione economica dell'arenile, ha in passato generato un'immagine

riconoscibile e vincente della “spiaggia riminese”, ove era noto il rapporto consolidato tra gestore (“bagnino”) e cliente. Nel contempo la mentalità di autosufficienza di ogni singolo operatore ed il meccanismo di reciproca “omologazione” hanno prodotto un assetto pressoché indifferenziato ed ormai saturo. La ristrutturazione e riqualificazione della spiaggia non può quindi avvenire facendo riferimento alle singole concessioni, alcune delle quali di dimensione veramente minima.

La prescrizione di accorpamento delle superfici coperte (P.T.P.R. = P.T.C.P.) implica l'individuazione di ambiti spaziali più ampi rispetto alle singole concessioni: implica cioè **l'individuazione di “comparti di intervento”** comprendenti gli ambiti di più concessioni. Essi costituiscono le **“unità minime di intervento”** prescritte dalle “Direttive” del Consiglio regionale E.R. relative alla L.R. n. 9/2002. La sostituzione delle singole “concessioni” con “comparti di intervento” come entità di riferimento per la riqualificazione dell'arenile ha conseguenze economiche e sociali, e modifica l'esistente tipologia del “bagno”.

Il **“comparto di intervento”** comporta il contestuale intervento di più operatori per l'attuazione di un unico progetto, evidentemente condiviso. Se il ‘Piano’ individuasse “comparti di attuazione” rigidi seguendo criteri esclusivamente progettuali, difficilmente le previsioni sarebbero attuabili in quanto accordi basati su strumenti coercitivi sono praticamente impossibili: potrebbe generarsi un processo di sostituzione degli operatori (vendita delle concessioni), ovvero di reciproci condizionamenti o ricatti, tanto più fosse alto il numero dei concessionari compresi nel “comparto”. Al contrario il ‘Piano’ individua gli ambiti per la ristrutturazione e la riqualificazione della spiaggia seguendo criteri regolamentari e parametrici connessi e paralleli alle regole ed ai parametri stabiliti per l'attuazione delle previsioni, lasciando agli operatori la possibilità dell'esatta individuazione dei “comparti”: evidentemente vengono stabilite delle norme che impediscano l'isolamento e l'esclusione di singole concessioni dall'attuazione degli interventi. Altra conseguenza dell'attuazione delle previsioni tramite “comparti di intervento” è il superamento della struttura ‘bagno’ e la sostituzione con l'entità ‘stabilimento’: stabilimento inteso come accorpamento condiviso di più concessioni, ivi compresi i “chioschisti” (le cui concessioni sono intercluse tra quelle dei “bagnini”), capace di offrire alla clientela una molteplicità di servizi.

In sintesi la tipologia del ‘Piano dell'arenile’ è quella di uno strumento di gestione che prevede interventi di ristrutturazione e riqualificazione della spiaggia nel rispetto e nel ripristino dei caratteri ambientali dell'area; che articola le previsioni in relazione alle varie differenti situazioni locali (macrozone); che non prescrive l'attuazione di progetti pre-definiti, ma indica regole e parametri per la definizione dei nuovi assetti da attuarsi non singolarmente, ma previo costituzione di ‘comparti’; che perimetra ‘comparti’ indicativi, variabili in relazione alle aggregazioni che verranno a costituirsi, stabilendo comunque una dimensione minima consentita. L'attuazione delle previsioni porterà ad una graduale sostituzione degli attuali numerosissimi ‘bagni’ con un numero più ridotto di ‘stabilimenti’ balneari pluriattrezzati.

Occorre ricordare tuttavia che esistono alcune situazioni peculiari dovute al contesto geografico od urbanistico che richiedono soluzioni particolari: in questi casi il ‘Piano’ perimetra **le aree “atipiche”** e le sottopone a normative specifiche, ovvero prevede la

presentazione di progetti assimilabili a piani particolareggiati, in coerenza con il vigente P.R.G. o, se necessario, in variante ad esso. Essendo il primo 'Piano dell'Arenile' che prevede il superamento delle singole concessioni di spiaggia e l'accorpamento, è previsto un periodo (cinque anni) entro il quale possono essere presentati i progetti dei nuovi 'stabilimenti' da parte degli attuali concessionari: la disposizione è finalizzata a garantire una continuità nella gestione di spiaggia, evitando inopportune e non volute sostituzioni parziali o totali degli attuali operatori che potrebbero verificarsi in virtù delle vigenti leggi nazionali in materia ('offerte in concorrenza'). La mancata attuazione dell'accorpamento comporta la non modificabilità dei perimetri delle concessioni demaniali in atto e la sola "manutenzione ordinaria" per i manufatti esistenti; inoltre essa comporta l'impossibilità di installazione di nuovi manufatti 'stagionali' ovvero il mancato rinnovo delle relative 'autorizzazioni ambientali' oltre i cinque anni dalla prima installazione.

Il 'piano dell'Arenile' individua inoltre n. 12 **comparti d'intervento 'speciali'**, cioè non destinati e non destinabili alla realizzazione di stabilimenti balneari. I comparti d'intervento speciali posti nella parte nord sono destinati per la maggior parte ad attività nautiche (centro nautico e darsena di Viserba); due comparti sono destinati o ad attività terapeutiche ("Sol et Salus"), o sociali (assistenza all'infanzia); un ultimo comparto costituisce l'unica spiaggia privata riminese, connessa ad esercizio alberghiero. Per tutti questi comparti speciali sono previsti solo interventi di sistemazione senza aumento di carico edilizio e/o d'uso (corpi edilizi, manufatti od attrezzature). I comparti d'intervento speciali posti nella parte sud presentano un'assoluta varietà di situazioni particolari.

Per i contenuti in dettaglio del piano si rimanda al seguente link internet:

<http://www.sportellounico.rimini.it/DettNewsOld.asp?Id=121>

D.5 – IL PIANO PER LA “CITTÀ DELLE COLONIE” AMBITO DELLA ZONA “AREE DEL MARANO”

I territori oggetto del Programma "Città delle colonie" sono interessati da atti di pianificazione territoriale ed urbanistica e norme di tutela ambientale di carattere generale entrambe di livello sovraordinato a quello comunale, che ne individuano, indirizzano e condizionano l'utilizzo delle aree in essi compresi e conseguentemente dettano le regole per la redazione stessa del Programma.

Il P.T.C.P. individua, nelle proprie cartografie i perimetri " Città delle Colonie", così denominati in quanto ambiti territoriali caratterizzati da una rilevante concentrazione di edifici di colonie marine presenti sul territorio provinciale con le rispettive aree di pertinenza e nelle norme di attuazione del P.T.C.P., si elencano le modalità per pianificare in tali ambiti.

In particolare si stabilisce che negli ambiti sopra richiamati ogni trasformazione fisica e/o funzionale sia subordinata alla formazione di programmi unitari di qualificazione e/o di diversificazione dell'offerta turistica. Tali programmi devono perseguire la generale finalità del ripristino della conformazione naturale delle aree comprese nei perimetri

degli ambiti, con particolare riferimento per quelle prossime alla battigia, e/o interessanti arenili od apparati dunosi o boschivi esistenti o ricostituibili. I programmi devono definire:

- l'assetto generale dell'area tenendo conto dell'inserimento nel contesto in termini di accessibilità, servizi e aspetti paesaggistico-ambientali;
- gli edifici delle colonie marine e delle rispettive aree di pertinenza nonché di eventuali ulteriori aree ed edifici ricadenti all'interno delle " Città delle colonie";
- gli strumenti attuativi prescelti per l'attuazione del Programma;
- i soggetti pubblici e/o privati che partecipano al programma ed i reciproci impegni.

Nel caso specifico dell'area del Marano il Programma deve essere unitario tra i Comuni di Rimini e Riccione in quanto il perimetro " Città delle Colonie" comprende territori dei due Comuni contermini. Gli obiettivi da perseguire mediante gli interventi sulle colonie e sulle " Città delle colonie", devono rivolti a:

- conservare le testimonianze storico – architettoniche, con riferimento agli edifici di maggiore pregio;
- consolidare, riqualificare e ripristinare i varchi a mare e l'arenile;
- favorire e valorizzare la fruizione compatibile degli edifici e delle aree di pertinenza per dotare di servizi e qualità turistico – abitativa l'attuale conurbazione costiera.

Le colonie marine sono classificate in:

A) Colonie marine di interesse storico – testimoniale suddivise in:

A1) di complessivo pregio architettonico, con individuati i relativi edifici, sulle quali gli interventi ammessi devono essere coerenti con i criteri e i metodi del restauro finalizzati a mantenere l'integrità materiale, ad assicurare la tutela e conservazione dei valori culturali e la complessiva funzionalità dell'edificio, nonché a garantire il suo miglioramento strutturale in riferimento alle norme sismiche.

A2) di limitato pregio architettonico sulle quali il progetto deve individuare gli elementi architettonici di pregio che devono essere conservati, attraverso il loro restauro, in rapporto spaziale e volumetrico coerente con l'assetto originario dell'edificio.

Il progetto di intervento sulle colonie di tipo A1 e A2, con riferimento alle specifiche caratteristiche degli immobili, deve essere redatto nel rispetto delle seguenti direttive:

- il progetto ed il conseguente intervento dovranno riguardare sia l'edificio che la sua area di pertinenza secondo una visione unitaria;
- dovrà essere assicurata la conservazione o il ripristino di tutti gli elementi architettonici, sia interni che esterni, che abbiano valore storico, artistico o documentario.

Sono compatibili con le caratteristiche degli edifici di cui ai tipi A1 e A2 le utilizzazioni per:

- attività ricettive a gestione unitaria: turistiche, specialistiche, residenze collettive, studentati, residenze protette;
- strutture culturali, per l'istruzione e per il tempo libero, comprensive di ogni attrezzatura complementare, di servizio e di supporto;
- attività di servizio, terziarie e commerciali finalizzate alla qualificazione e diversificazione dell'offerta turistica ed alla riqualificazione dell'ambiente urbano;

Le trasformazioni nelle aree di pertinenza degli edifici delle colonie marine di interesse storico – testimoniale di complessivo pregio e di limitato pregio architettonico, sono prioritariamente rivolte alla conservazione e/o ripristino, in quanto tali aree costituiscono elemento connotante ed inscindibile dalla preesistenza edilizia. Nel rispetto di tale principio generale e nell'ambito di una progettazione unitaria comprendente l'edificio e l'intera area di pertinenza, così come storicamente documentata e individuata, in tali aree sono ammessi interventi aventi un carattere accessorio e di integrazione funzionale rispetto alla destinazione d'uso principale dell'edificio. La progettazione deve assicurare l'eliminazione dei manufatti esistenti incongrui; ove non sia possibile, per le caratteristiche delle colonie, recuperare le volumetrie nell'area di pertinenza, le stesse potranno essere trasferite in altra area nel rispetto delle destinazioni di zona.

Sono consentiti, fermo restando la non alterazione del deflusso complessivo delle acque meteoriche nel sottosuolo:

- percorsi per mezzi motorizzati nella misura strettamente indispensabile a servire gli esistenti edifici delle colonie marine di interesse storico – testimoniale, con tracciati che evitino al massimo del possibile di interessare arenili;
- parcheggi, anche interrati, per veicoli, nel rispetto delle vigenti disposizioni in relazione alla specifica utilizzazione proposta per l'edificio e che non sia possibile reperire mediante diverse soluzioni o mediante diverse ubicazioni. In ogni caso i parcheggi interrati non devono mai interessare arenili o apparati dunosi esistenti o ricostituibili;
- elementi di arredo, amovibili e/o precari.

B) Colonie marine prive di interesse storico testimoniale.

3) In ordine alle classificazioni di cui sopra vengono appresso indicate le caratteristiche di appartenenza delle colonie presenti nella perimetrazione " città delle Colonie" nel territorio del Comune di Rimini:

Categoria A1

- Colonia Novarese
- Colonia Bolognese

Categoria A2

- Colonia Villa Margherita (ancorchè evidenziata nell'elenco nei citati disposti normativi del P.T.C.P. ma non individuata cartograficamente come "Colonia" nelle citate tavole del P.T.C.P)

Categoria B

- Colonia Bianca (Colonia Sacro Volto);
- Colonia Santo Volto (Colonia Sacro Volto – Bergamasca)

In parentesi è riportato la denominazione delle citate colonie così come enunciata nella pubblicazione “ Colonie a mare” dell’Istituto per i beni culturali della Regione Emilia Romagna.

Edifici non classificati colonie inclusi nella perimetrazione “ Città delle Colonie” nel territorio del Comune di Rimini:

- Talassoterapico
- Nucleo edilizio con accesso da Via Teramo.
- Edificio isolato con accesso da via Teramo
- Stazione di carburante

Finalità principale dell’azione che si intende attivare con il programma, sarà quindi la promozione della riqualificazione complessiva delle aree, attraverso la valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico della zona, il recupero delle principali colonie, la creazione, partendo dalle opportunità e direttive del P.T.C.P., di nuovi insediamenti a destinazione diversificata e la realizzazione delle opportune infrastrutture ed opere di urbanizzazione.

Chiaramente gli obiettivi delineati sono dettati da un orientamento di base che prevede la traduzione in positivo dei “ vincoli” passando da una logica vincolistica astratta, che fino ad ora non ha conseguito apprezzabili risultati, ma , al contrario, ha generato uno stato di degrado fisico e sociale del territorio interessato ad un atteggiamento di consapevolezza della necessità di un duplice coinvolgimento di soggetti pubblici e privati per il raggiungimento di azioni pienamente rispondenti alle esigenze pubbliche e al raggiungimento di quei requisiti di “ qualità” che sono propri di questo programma.

Valorizzazione ambientale e paesaggistica come obiettivo principale dunque dell’operazione di riqualificazione di queste porzioni di territorio, sviluppando un opera di concertazione che contemperi il prevalente interesse pubblico con le giustificate aspettative di valorizzazione delle proprietà da parte dei privati.

Come più volte evidenziato il programma si presente come uno strumento complesso sia per le trasformazioni e gli interventi che si intende attivare sia per l’orientamento delle successive fasi di pianificazione del territorio ed il coordinamento dei progetti che vi afferiscono parte dei quali dovranno chiaramente essere coordinate fra le due Amministrazioni.

La possibilità di inserimento di attività di grande consistenza quantitativa e qualitativa attraverso il recupero di grandi edifici dismessi rappresentati dalle colonie marine, congiuntamente alla necessità di valutare l’inserimento delle diverse infrastrutture esistenti e di progetto (ferrovia BO-AN), metropolitana di costa con la fermata ed il raccordo per l’aeroporto, l’innesto della nuova strada di collegamento fra il Comune di Rimini e Riccione, la necessità di qualificare soprattutto nel comune di Riccione le aree edificate, e nel contempo preservare le aree inedificate che in particolar modo vengono

ad interessare l'ambito del Marano che, pur non possedendo le caratteristiche naturali originarie ma presentandosi semplicemente come aree abbandonate, richiedono operazioni di un attento recupero ambientale in quanto anch'esse come le colonie risultano strategici per l'intero comparto costiero provinciale.

Altro tema fondamentale del programma, stante il forte degrado fisico e sociale più volte rilevato, è la necessità di una forte azione di recupero e di riqualificazione del urbanizzato esistente che passa attraverso la creazione di un vero e proprio sistema "verde" che sia al tempo stesso momento di aggregazione e di rottura con un intorno molto edificato.

Il programma parte altresì dalla consapevolezza di intervenire su aree non omogenee con l'obiettivo però di garantire da un lato la riqualificazione del edificato in gran parte di proprietà privata, dall'altro di costituire vere e proprie aree a forte valenza ambientale.

Al fine di porre in essere tutte le condizioni utili e necessarie per raggiungere l'obiettivo in ordine al processo di valorizzazione di Riminiterme e nella strategia più complessiva di riqualificazione dell'ambito del Marano il Comune di Rimini ha proceduto all'acquisto dalla Regione Emilia Romagna della Colonia Novarese e fissato gli indirizzi per il conferimento della citata Colonia e relativa area a Riminiterme S.p.a.

Le azioni poste in essere dal Comune di Rimini delineano chiaramente e compiutamente la possibilità concreta di costituire nell'ambito in esame un polo di offerta legato al benessere (stabilimento termale più struttura ricettiva con annessa beauty farm ed altri servizi) fino a configurare un vero e proprio " Villaggio della salute". Un progetto questo che certamente non potrà non riguardare anche se non in modo direttamente collegato, le aree libere adiacenti alla colonia Novarese che dovranno comunque rappresentare punto di eccellenza del più ampio sistema " verde" di connessione del edificato esistente in particolare rappresentato dal sistema " colonie" e l'arenile dell'intero ambito del Marano.

Tutto questo con la precisa e dichiarata volontà di riqualificare la zona anche sotto il profilo della qualità edilizia. Favorire il recupero delle colonie marine e delle rispettive aree di pertinenza attraverso procedure di intervento diretto da parte dei soggetti proprietari e modalità di intervento sui citati edifici e relative aree rispettose dei dettami del PTCP precedentemente riferiti. Alla strumentazione urbanistica dei singoli Comuni il compito di tradurre le presenti scelte di Programma.

La volontà che viene espressa con il Programma è quella che vede incentivare la riqualificazione delle aree a campeggio presenti nel comune di Riccione, cercando di adeguare gli interventi alle nuove esigenze di turismo all'aria aperta con la dotazione di tutti quei servizi innovativi e di supporto che oggi gli utenti di tali strutture richiedono mentre si lavorerà per riconvertire l'area dell'attuale campeggio presente all'interno dell'ambito nel Comune di Rimini nel più ampio sistema del " verde" che dovrà caratterizzare l'intorno delle colonie presenti nell'ambito del Marano.

Ambiti territoriali ecologicamente rilevanti

In questi ambiti già il vigente PTCP identifica le politiche che dovranno essere perseguite per la tutela di queste aree strategicamente indispensabili per lo sviluppo

equilibrato di tutta la zona oggetto del Programma. Fondamentalmente sarà perseguita la linea dell'acquisizione di queste aree al patrimonio pubblico.

Questa linea dovrà essere sviluppata con una politica chiara legata agli incentivi e alla riconversione delle colonie così come definite negli ambiti territoriali di riqualificazione turistica sopracitati. Risulterà poi importante che queste aree diventino ad un tempo collegamento fra l'arenile, l'edificato e le aree turistiche, lavorando per la creazione di veri e propri parchi urbani che non vivano isolati dal contesto ma che siano momenti significativi per il ridisegno complessivo dell'intera zona del Programma.

Sistema relazionale della mobilità

Gli obiettivi che vengono dettati con il Programma è anche in questo caso in sintonia con quella indicata dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Per l'ambito del Marano le due Amministrazioni hanno già programmato di condividere politiche comuni di gestione della mobilità esistente e di progetto (prosecuzione di via Roma quale viabilità di collegamento tra il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione).

Sostanzialmente il risultato più importante che dovrà essere perseguito sarà quello di alleggerire l'attuale asse di scorrimento nord – sud (litoranea) per dirottare, con la creazione di nuove arterie di scorrimento, tutto il traffico a ridosso dell'attuale linea ferroviaria. Questo aiuterebbe il processo di riqualificazione delle aree interessate dal programma creando sempre quell'effetto di collegamento dell'arenile con le aree immediatamente prospicienti attualmente divise dall'asse di scorrimento della litoranea.

Le politiche che si intendono mettere in gioco, riguardano anche la creazione di un sistema di parcheggi organici, oltre alla creazione di percorsi protetti pedonali, ciclabili per tutte le zone dell'ambito.

D.6 – STUDIO FINALIZZATO ALLA ELABORAZIONE DEL PIANO URBANISTICO DELL'AMBITO PORTUALE

Il progetto esecutivo della nuova darsena fu redatto nel 1990 dagli ing. Marconi e Bernero che, per valutare gli effetti indotti dalle nuove opere sull'agitazione ondosa all'interno del porto canale ritennero necessario uno studio su modello fisico in vasca. Il modello fu eseguito al Danish Hydraulic Institute e fornì le indicazioni per realizzare la darsena garantendo che non si sarebbe avuto alcun aggravio dell'agitazione ondosa.

Nel 1989 i prof. A. Lamberti, P. Lamberti e A. Noli presentarono lo studio: “ Progetto integrato zona portuale ed aree limitrofe, studio delle problematiche idraulico ambientali relative alla nuova darsena turistica” dove evidenziavano la necessità sia di interventi sulle spiagge di San Giuliano sia quella di eseguire opere idrauliche sul Marecchia per il miglioramento della qualità delle acque.

La costruzione della nuova darsena turistica (Nuova Marina di Rimini) è avvenuta nell'ambito di un intervento privato dove, secondo quanto emerge dagli atti, il comune ha svolto un ruolo a livello di pianificazione con l'adeguamento degli strumenti urbanistici mediante l'approvazione della specifica variante al P.R.G. senza entrare nel processo decisionale a livello tecnico che si è svolto fra Ministero LL.PP. ed altri organi

dello Stato.

A seguito del completamento della darsena si sono verificate alcune difficoltà di navigazione all'imboccatura del porto canale dovute prevalentemente alla presenza di onde riflesse dalle opere a parete verticale che costituiscono il lato nord del molo di levante del porto canale che interagiscono con le onde riflesse dalla diga nord della darsena turistica.

Dai documenti emerge che anche prima della costruzione della darsena turistica il porto canale era interessato da fenomeni di riflessione multipla che causavano difficoltà nella navigazione ma con le nuove opere il fenomeno si è leggermente aggravato. La presenza di un numero maggiore di imbarcazioni ha reso il fenomeno ancora più evidente e fastidioso.

La presenza di molte imbarcazioni turistiche di piccole dimensioni ha creato importanti problemi di sicurezza alla navigazione evidenziati dagli Uffici della Capitaneria di Porto.

Nel 2002 il Comune di Rimini ha affidato alla Alpina Acque la predisposizione di studi utili ad individuare delle soluzioni per la sistemazione dei moli e delle darsene fino al Ponte di Tiberio.

Lo studio eseguito con modelli numerici evidenzia che per ridurre la presenza di onde pericolose nel porto canale sono possibili soluzioni diverse: avamposto, muro assorbente a cassoni perforati sul molo di levante investito dalle onde da nord. Le modifiche alla scogliera nord della darsena precedentemente ipotizzate vengono scartate in quanto poco efficaci.

Contemporaneamente anche la società Marina Blu S.p.A. che gestisce la darsena turistica aveva incaricato la società inglese HR Wallingford di studiare lo stesso problema. Nella relazione "Opzioni analizzate per migliorare e ridurre l'agitazione del moto ondoso all'imboccatura del porto canale" del marzo 2003 vengono prese in esame 9 diverse soluzioni basate essenzialmente sulla costruzione di un avamposto e sulla ricostruzione del molo di levante con cassoni perforati in grado di assorbire le onde incidenti e limitare la riflessione.

Dalle osservazioni eseguite sul posto, nell'ambito di questo studio, risulta che il fenomeno delle onde alte nel canale si verifica con venti forti provenienti da Nord e Nord-Nord-Ovest, avviene circa 30-40 volte all'anno ed ha una durata media di 3-4 ore, quindi con una frequenza tale da rendere il porto poco sicuro.

Nel giugno del 2004 il comune affida, a seguito di bando pubblico, un incarico per la Progettazione e direzione lavori per gli interventi di natura urgente per migliorar la navigazione in prossimità del porto canale di Rimini".

I lavori urgenti sono finanziati con una somma molto modesta di poco superiore ai 300.000 €. Il gruppo di progettazione, coordinato dal prof Alessandro Mancinelli Ordinario di Costruzioni Marittime all'Università Politecnica delle Marche redige un progetto di un piccolo intervento sulla diga nord della darsena che dovrebbe ridurre di circa il 10% l'altezza delle onde nel canale. Vengono anche presentate soluzioni a medio e lungo termine per la soluzione definitiva dei problemi. Nelle diverse Conferenze dei Servizi tenute nel 2005 viene abbandonata l'ipotesi di un intervento

urgente non risolutivo e viene richiesto lo sviluppo di un progetto che risolva definitivamente il problema con la costruzione di un avamposto.

Il problema della realizzazione di un avamposto quale struttura per garantire la sicurezza per la navigazione nel porto canale è certamente un intervento costoso e molto impegnativo ed è giustificato solo se si prevede in un prossimo futuro di utilizzare i nuovi spazi per incrementare i traffici del porto con la possibilità di accesso di navi più grandi.

Sia che si tratti di navi traghetto o piccole navi da crociera sia che si tratti di traffico commerciale, le nuove strutture creeranno un traffico aggiuntivo che non può essere indirizzato sulla attuale viabilità.

Le implicazioni delle nuove opere devono pertanto essere analizzate nell'ambito di un contesto più ampio di pianificazione dell'ambito portuale e di interazione con la città.

Qualora il progetto dovesse essere limitato alla soluzione del solo problema della messa in sicurezza per la navigazione, le opere previste appaiono sovradimensionate e dovrebbero comunque essere ottimizzate e finalizzate a questo scopo.

Le proposte dello scenario di progetto

Le proposte di scenario scaturiscono innanzi tutto dalla necessità della messa in sicurezza del porto canale e dell'immediato intorno urbano. Ciò in ragione della presenza di attività di scarico e trasporto di materiale (pietrame) proveniente via mare dalla Croazia che, ad eccezione del periodo estivo (giugno – ottobre), durante tutta la settimana movimentata sul molo di levante 2.500 tonnellate/giorno.

Occorrono circa 70 viaggi di mezzi pesanti su gomma che attraversano l'area del porto e l'area urbana circostante per giungere a destinazione (Ditta 'Pesaresi' nei pressi del cavalcavia della nuova Fiera – lato fiume Marecchia).

Questa situazione, oltre che rendere problematica ogni altra attività in area portuale (pesca, nautica da diporto, attività sportive e legate al tempo libero) genera problemi di traffico, inquinamento di varia natura e pericoli rispetto all'incolumità fisica per i frequentatori del porto e del lungomare.

Inoltre, la sovrapposizione di tipi di traffico diversi su gomma (privato, pubblico, merci) sulle medesime arterie viarie genera livelli di traffico notevoli ed inefficienza del sistema della mobilità in area urbana, stante le sezioni ridotte della maggior parte delle strade nelle tre sub-aree in esame.

La ridefinizione dell'assetto dell'area portuale rappresenta, quindi, oltre che un obbligo in termini di gestione delle attività legate al porto (sicurezza), un'importante opportunità per lo sviluppo delle strutture legate alla portualità dovendo tenere conto dei limiti fisici che questo impone (opere a mare) e della necessità di salvaguardia delle attività turistiche legate alla spiaggia di S. Giuliano a Mare che rappresentano, ad oggi, una vitale presenza economica della città, nonché della necessità di regolare il legame tra città e porto secondo canoni di integrazione evitando/minimizzando fenomeni di repulsione.

I vincoli di cui tener conto sono:

- l'aggetto a mare delle nuove opere che non devono eccedere quella del molo esistente;
- la necessità di garantire la fruibilità delle spiagge fra il porto e la foce del Deviatore Marecchia e delle aree retrostanti (giardini, parchi pubblici, assi di attività commerciali e di servizio alla residenza);
- la necessità di risolvere i problemi di accessibilità/traffico da e per l'ambito portuale (viabilità locale ormai saturata ed inadeguata a supportare incrementi di traffico di vario genere);
- la separazione funzionale delle attività portuali onde minimizzare gli impattanti nell'intero sistema costiero urbano.

Gli elaborati specifici delle schede progettuali qui di seguito esposte, aventi, nel complesso, caratteristiche di un unico studio di fattibilità sia pure articolabile in "stralci" e dotato di priorità e riguardanti:

- 1) la riorganizzazione delle banchine del porto canale e, in parte, della darsena diportistica , con particolare riguardo al molo di levante, agli spazi SER presso il piazzale Boscovich, alle banchine in destra e sinistra nei tratti urbani fino al Ponte di Tiberio;
- 2) il ponte di collegamento fra le due rive del porto canale;
- 3) l'area ex Enel e a quella compresa fra le vie Ravegnani e Graziani;
- 4) la tipologia della banchina annessa all'eventuale diga foranea del porto ampliato;
- 5) la tipologia e il dimensionamento dell'area SIC e delle banchine per navigli connesse.

In considerazione della problematica esposta nello Studio, l'elaborato di inquadramento generale viene prodotto nella forma di tre scenari analoghi nelle parti relative al porto canale ed annessi e nel sistema di accessibilità ma differenti per quanto concerne alcune delle configurazioni spaziali compatibili con i risultati dello Studio.

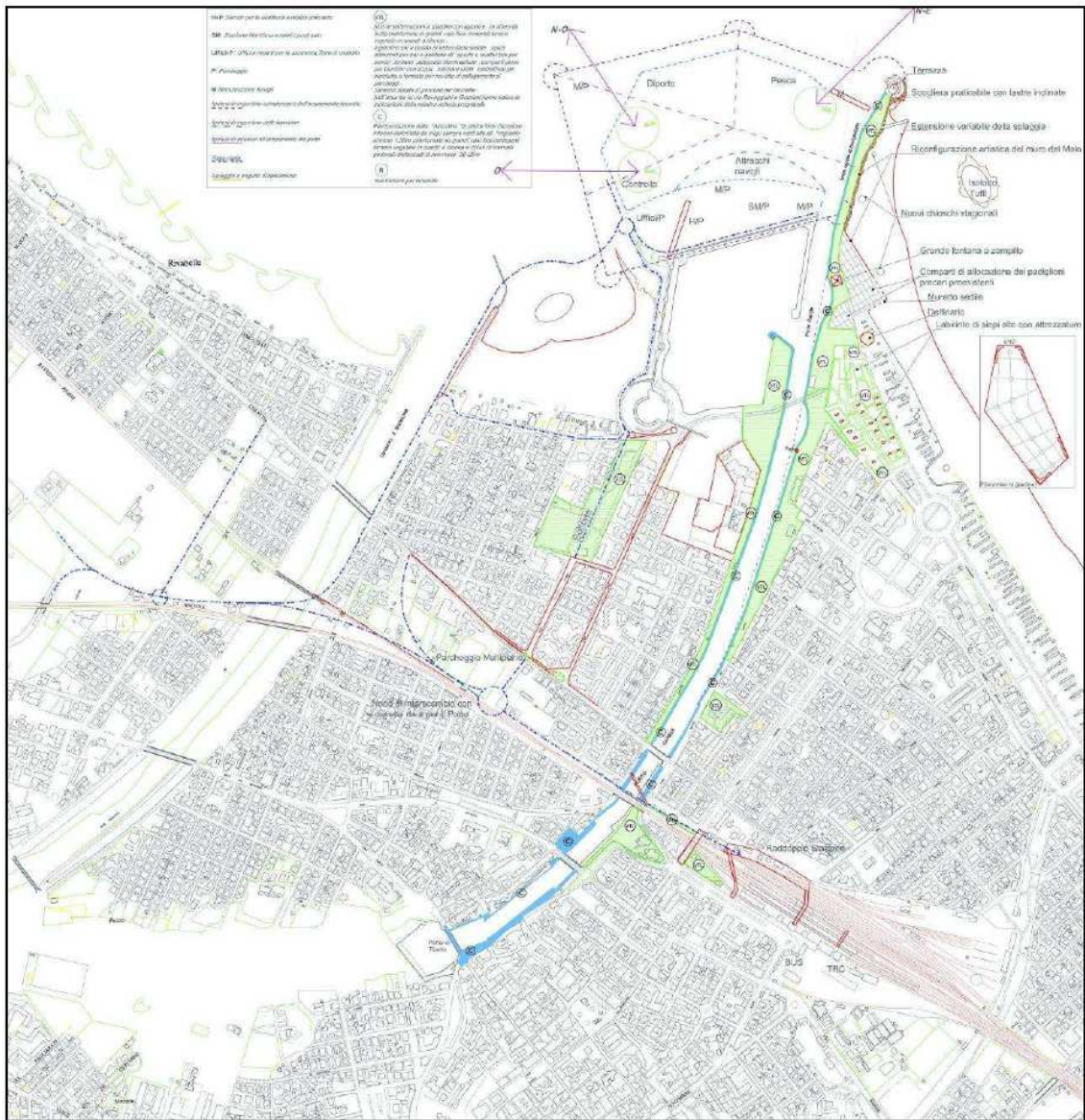


Figura 3 – Primo scenario

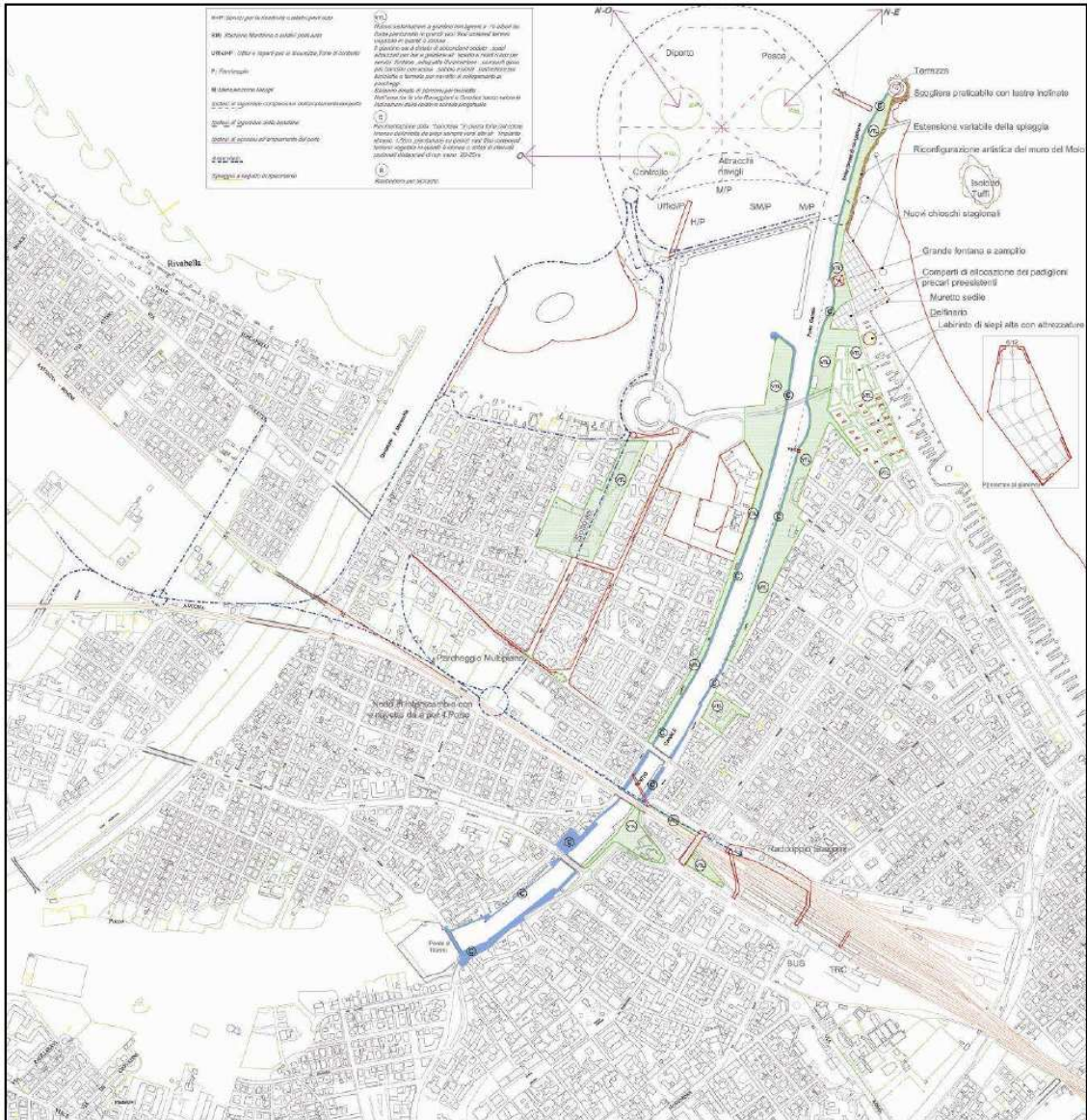


Figura 5 – Terzo scenario.

Tale elaborato comprende altresì l'indicazione delle infrastrutture di accesso, della nuova viabilità di collegamento Via Ortigara - Via Coletti lungo il deviatore e dei raccordi con l'esistente.

Non v'è dubbio che il rinnovato porto di Rimini non sarà però mai tale se non dovessero realizzarsi le indispensabili connessioni territoriali terrestri che assicurino la riduzione al massimo dell'interferenza con il già altamente sofferente traffico urbano.

Attualmente l'ambito portuale non possiede infatti requisiti sufficienti di accessibilità completa e sicura per tutti i tipi di mezzi che, di norma, accedono ai settori commerciali dei porti moderni. Si tratta di prevedere nel tempo connessioni dirette o, quantomeno,

specializzate con le strade statali/regionali e con il casello autostradale di Rimini nord. Tramite le specifiche "missioni" affidate, sempre nell'ambito portuale come ridefinito nel presente studio, ai singoli "sottoambiti" di "interazione fra città e porto", dovranno essere assicurate, negli atti formali della pianificazione comunale in itinere, quantomeno :

- la connessione pedonale fluida fra Rimini marina e porto, tramite traghetto e/o ponte mobile, con conseguente riorganizzazione degli spazi pubblici della porzione terminale di Rimini marina verso il porto;
- la connessione pedonale, parzialmente meccanizzata ove occorre, fra la Stazione di Rimini e connesso capolinea del nuovo TRC di costa e il porto;
- l'incremento della pedonalizzazione sia della riva destra che della riva sinistra del portocanale;
- la ulteriore valorizzazione del ruolo simbolico e del ruolo urbano effettivo del Ponte Romano di Tiberio e della testata del parco del Marecchia, da connettere pedonalmente con gli elementi principali del complesso portuale;
- la connessione pedonale con l'area archeologica medievale e il "borgo" oltre fiume;
- le connessioni pedonali, possibilmente in tutto o parte meccanizzate, fra gli elementi principali del complesso portuale e l'area per servizi urbani, caratterizzate fortemente dalla possibilità di prevedere a breve una eventuale fermata straordinaria, per il porto, sulla linea ferroviaria Rimini - Ravenna .

Mediante l'utilizzo bidirezionale dei due sottopassaggi della stazione, magari attrezzati per la movimentazione meccanica dei bagagli, appare possibile connettere l'area di interesse dello studio sia col capolinea riminese del TRC che con i treni a lunga percorrenza, e col sistema del trasporto pubblico su gomma (autobus e pullman turistici, le linee per san marino e simili).

Relativamente alle ipotizzabili connessioni per via aerea, non certo ultima appare la prospettiva della realizzazione innovativa, previo inserimento nelle previsioni urbanistiche generali, di una piazzola di atterraggio per elicotteri a servizio del porto e nel contempo della Stazione di Rimini. Idonea per connettere il porto e la città stessa con S. marino, con gli Aeroporti di Rimini e Forlì e con altre eventuali località opportunamente programmate sia nella stagione estiva che in quella invernale.

D.7 – IL PIANO GENERALE DEL SISTEMA FOGNARIO

Con atto n°27 del 16 febbraio 2006 il Consiglio Comunale ha approvato il PIANO GENERALE DEL SISTEMA FOGNARIO del COMUNE di RIMINI.

Successivamente con determina dirigenziale n°17 del 21 aprile 2006 il Dirigente del Settore LL.PP. ha approvato gli elaborati aggiornati per "Errata corrige" acquisendo agli atti la versione definitiva del PIANO GENERALE DEL SISTEMA FOGNARIO del COMUNE di RIMINI predisposta dai Progettisti incaricati.

Per la descrizione approfondita della tematica si rimanda al capitolo C.8 dell'elaborato

C.REL del QC e al seguente link internet:

http://www.comune.rimini.it/servizi/attiregolamenti/atti_regolamenti/-territorio_lavoripubblici/pagina123.html

D.8 – LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA

In linea con quanto già impostato negli anni precedenti, il Comune di Rimini, in ottemperanza alle Leggi sovra ordinate, ha approvato, con delibera di Consiglio Comunale n.73 del 04/04/2006, il Piano Comunale di Classificazione Acustica.

Il Piano è stato portato nuovamente in Variante, per aggiornamento dei tematismi, nel 2009, anno in cui si è operato nell'adozione del medesimo (C.C. n. 45 del 26/03/2009.), per poi rimandarne la definitiva approvazione, in seno al Quadro Conoscitivo del PSC comunale.

Per la descrizione approfondita della tematica si rimanda al capitolo C.8 dell'elaborato C.REL del QC e al seguente link internet:

http://www.comune.rimini.it/servizi/attiregolamenti/atti_regolamenti/-ambiente/pagina122.html

D.9 – STRUMENTI E AZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLE POLITICHE ENERGETICHE

La questione della sostenibilità ambientale in particolare legate alle politiche energetiche è un tema già da alcuni ampiamente affrontato all'interno della realtà comunale di Rimini e che prospetta ulteriori futuri sviluppi.

Il percorso può essere fatto risalire a un dibattito avviato in sede locale nei primi anni duemila e che ha condotto alla approvazione nel 2006 del "**Piano di azione per il miglioramento della sostenibilità nella città di Rimini**" (delibera di Consiglio Comunale n.25 del 24/1/2006).

Il Piano contiene l'individuazione delle linee di indirizzo in campo energetico e l'approvazione di una serie di progetti operativi. In particolare il programma di azione si articola in tre macro-progetti paralleli:

- interventi all'interno dell'Azienda Comune di Rimini;
- interventi sulla generalità degli utenti;
- interventi su utenti qualificati portatori di interesse (Associazioni di Categoria, forze imprenditoriali, grande distribuzione, etc.);

Si evidenziano, per quanto riguarda gli interventi all'interno dell'Azienda Comune azioni quali:

- riduzione dei consumi energetici e dell'impatto ambientale indotto dal patrimonio edilizio ed impiantistico del Comune di Rimini e dei servizi forniti caratterizzati da elevata valenza energetica ed ambientale;

- studio, proposta ed adozione all'interno del Comune di Rimini di strumenti e procedure condivise al fine di migliorare la sostenibilità dell'Azienda Comune.

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi verso la generalità degli utenti, vengono ad assumere valenza strategica iniziative quali:

- sviluppo ed adozione di una Pianificazione Energetica Comunale,
- azioni di promozione della cultura della sostenibilità nei confronti dei cittadini e dell'utenza indifferenziata.

Ancora delle Azioni di promozione della cultura della sostenibilità e gli utenti qualificati e dei grandi portatori di interessi (sia in termini di domanda che di offerta), rappresenteranno gli strumenti espressivi della terza linea di azione.

In pratica il Programma di Azione si esplicita attraverso una serie di venticinque Progetti Operativi in termini di:

- Qualifica (obbligatorietà meno);
- Quadro normativo e/o programmatico di riferimento;
- Vincoli e/o strumenti applicativi;
- Vantaggi e/o svantaggi collegati (economici, ambientali, organizzativi ecc.);
- Eventuali incentivi (economici, normativi o altro).

Per i contenuti in dettaglio del Programma si rimanda al seguente link internet:

http://www.riminiambiente.it/energia/piano/-attivita_servizi/pagina1.html

Attualmente l'amministrazione comunale sta lavorando alla costituzione di una **Agenzia per l'Energia di Rimini** ed è stato redatto lo studio di fattibilità per la creazione dell'Agenzia. Il documento riporta al suo interno un monitoraggio delle politiche e delle azioni "energetiche" portate avanti nei singoli Comuni della Provincia. Si riporta di seguito un elenco dei principali strumenti e delle politiche attuate dal Comune di Rimini:

- Rispetto al già citato "**Piano di azione per il miglioramento della sostenibilità di Rimini**" (2006) in particolare si segnala: 1) l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia nel patrimonio immobiliare del Comune di Rimini e 2) lo sviluppo e la sottoscrizione di un protocollo con distributori di energia per la offerta di prodotti e servizi nel comparto post-contatore tali da permettere al distributore medesimo la acquisizione dei Titoli di Efficienza Energetica (Cert. Bianchi);
- L'attivazione dello **Sportello per l'Energia** (2007);
- Il Progetto **SinErgica-Mente**: attività di sensibilizzazione cittadini-scuole (2008);

- Progetto in corso di realizzazione per l'installazione di Quaranta impianti fotovoltaici (900 kW) su edifici pubblici riminesi attraverso operazione **FTT-ESCO** (2009);
- Covenant of Mayors – Adesione al **Patto dei Sindaci per l'Europa** per il conseguimento degli obiettivi UE del 3x20;
- **Illuminazione Pubblica**: servizio di fornitura di energia verde a Multiutility spa che garantisce oltre al risparmio economico anche una fornitura completa di energia verde con produzione italiana certificata.
- **Protocollo di Intesa Comune-SGR** Reti spa per interventi di contenimento energetico e rilascio TEE;
- Partecipazione del Comune al Progetto Europeo **BELIEF Intelligent Energy – Europe** (progetto coordinato dal network europeo Energie Cites, sviluppato in partnership con 20 città europee e co-finanziato da DG TREN per 30.000 Euro dal gennaio 2006 al giugno 2008) per la promozione di “Comunità energeticamente Sostenibili”;
- Progetto **Sinergicamente** alla riscossa: Campagna Display del comune di Rimini (etichettatura di 32 edifici nel 2006, 2007 e 2008);
- Controllo degli impianti termici (del.reg.387/01 e dpr 412/93) attraverso:1) Regolamento e protocollo d'intesa con associazioni; 2) Sostegno alle famiglie meno abbienti (1.800) per sconti su manutenzioni e messa a norma; 3) portale impianti termici; 4) sviluppo applicazione per regione e-r;
- Linee guida per l'edilizia scolastica in bioedilizia: 1) Progettazione nuove scuole; 2) assegnatari di 4 finanziamenti ministero ambiente per 4 scuole primarie per 400.000 euro;
- Campagna a favore del solare termico “Una fetta di cielo conviene”: 1) formazione ai tecnici e contributi a fondo perduto cumulabili con finanziaria; 2) in fase di acquisizione relativi TEE
- Progetto orti urbani sostenibili: 1) visite guidate con le scuole superiori e lezioni in classe; 2) acquisizione certificati verdi per impianto da 7,2 kWp;
- Misure volontarie di Bioedilizia – allegato al R.E. - incentivi in oneri secondari e superficie
- Promozione dello sfruttamento della risorsa geotermica a bassa entalpia (convegni keyenergy ed altri);
- Contratto di quartiere per ERP sostenibile: Bioedilizia e formazione professionale
- Gestione impianti comunali di teleriscaldamento – gara per affidamento gestione e costruzione terzo impianto (entro 2009);
- Monitoraggio consumi interni attraverso global service;

- Studi fattibilità su strutture “energivore”: nuovo tribunale, piscina, palazzetto sport e cimitero;
- Metanizzazione centrali termiche a gasolio e loro messa a norma;
- Qualità aria: Bike sharing, contributi trasformazione auto e motorini, mobilità lenta, servizi navetta gratuito con parcheggi scambiatori durante blocco traffico.

Le numerose iniziative portate avanti negli ultimi anni assumono maggiore coerenza anche alla luce del fatto che la Provincia di Rimini sta attualmente redigendo il Piano di Azione Provinciale per la Promozione del Risparmio Energetico e delle Fonti Energetiche Rinnovabili – **PARFER**, così come stabilito dalla L.R. 26/2004 relativa alla “Disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia

di energia” che affida alle Province tra l’altro l’approvazione e l’attuazione del piano-

programma per la promozione del risparmio energetico e dell’uso razionale dell’energia, la valorizzazione delle fonti rinnovabili (FER), l’ordinato sviluppo degli impianti e delle reti di interesse provinciale, anche attraverso l’adeguamento e la riqualificazione dei sistemi esistenti, sviluppo delle risorse rinnovabili, maggiore risparmio energetico, sicurezza negli approvvigionamenti.

L’ente Provinciale è quindi chiamato a redigere, adottare ed attuare il proprio Piano Energetico Provinciale con le finalità di promuovere il risparmio energetico e la diffusione delle FER sul proprio territorio. Nella redazione del PARFER la Provincia di Rimini, attraverso il processo partecipato dell’Agenda 21, ha coinvolto istituzioni, gruppi di interesse e la cittadinanza nella definizione e condivisione degli obiettivi strategici del Piano e nella individuazione di azioni e progetti riguardanti il campo energetico e la promozione delle fonti rinnovabili.

Gli obiettivi generali del PARFER sono di ridurre di 500.000 tonn CO2 eq rispetto al 2006 al fine di conseguire gli obiettivi che l’Unione Europea si è fissata per il 2020:

- Ridurre del 20% le emissioni di gas a effetto serra;
- Portare al 20% il risparmio energetico;
- Aumentare al 20% il consumo di fonti rinnovabili.

La riduzione delle emissioni di CO2 sarà così conseguita:

- 220.000 tonn CO2 eq. da nuovi impianti a FER;
- 10.000 tonn CO2 Rimboschimenti (RIVIERA BOSCO);
- 280.000 tonn CO2 eq. da Risparmio Energetico corrispondente ad una riduzione dei consumi energetici pari a 93000 TEP rispetto ai valori del 2004 ovvero una riduzione del 14 % dei consumi (in linea con l’obiettivo del 9% fissato direttiva 2006/32/CE sull’efficienza degli usi finali dell’energia e i servizi energetici);

- Mobilità sostenibile: obiettivi da quantificare.

Le azioni proposte nell'ambito del PARFER sono le seguenti:

- Evoluzione Strumenti urbanistici – Certificazione Energetica Edifici;
- Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate – Efficienza Energetica;
- Provincia di Rimini Free Carbon;
- Progetto SUN-FARM Centrali Fotovoltaiche su capannoni industriali;
- Progetto Eolico Offshore RIMINWINDPARK;
- Mini-Eolico collinare;
- Realizzazione di un **RIVIERA-BOSCO** mediante azioni di riforestazione;
- Programmazione centrali a biomassa per il teleriscaldamento e teleraffrescamento;
- Certificazione Energetica Edifici Pubblici;
- Campagne di Informazione per i cittadini;
- Solare Termico per il Settore Turistico
- Riviera Solare
- Mobilità Sostenibile

Per i contenuti in dettaglio dello Studio di fattibilità per la creazione dell'agenzia riminese per l'energia sostenibile, da cui sono desunte anche le informazioni relative al PARFER, si rimanda al seguente link internet:

http://www.riminiambiente.it/binary/rimini_ambiente/piano_comunale/STUDIO_FATTIBILITA_ARES.1253014832.pdf

D.10– REGOLAMENTO DEL VERDE URBANO E CENSIMENTO DEL VERDE PUBBLICO

Nel 2001 il Comune di Rimini approva il Regolamento comunale del verde urbano privato e pubblico e delle aree incolte, con Deliberazione di C.C. n°76 del 27.03.2001. Lo strumento disciplina le modalità di impianto, manutenzione e difesa di aree verdi pubbliche e private esistenti, detta i criteri di progettazione e realizzazione di nuove aree verdi, di tutela di parchi e giardini pubblici, delle aree di pregio ambientale-storico-paesaggistico quali le aree forestali e quelle aree agricole non interessate dalle coltivazioni, nonché i canali, i fossi e le aree golenali.

Per i contenuti in dettaglio del Regolamento del Verde si rimanda al seguente link internet:

http://www.comune.rimini.it/servizi/attiregolamenti/atti_regolamenti/-ambiente/pagina103.html

Nel 2003 il Comune inoltre si dota di uno studio conoscitivo delle alberature pubbliche elaborando un piano degli interventi urgenti. Le finalità dello studio riguardano da un lato la valorizzazione della risorsa arborea e dall'altro la valutazione del potenziale di rischio del patrimonio arboreo in termini di stabilità.

Infine tale approfondimento conoscitivo si è concluso con la realizzazione del censimento informatizzato delle alberature pubbliche di Rimini oggi pubblicato online.

Per i contenuti in dettaglio del Censimento del Verde si rimanda al seguente link internet:

http://www.riminiambiente.it/verde_rifiuti/verde_pubblico/-attivita_servizi/pagina13.html