

Periodico del Comune di Rimini

L'Arengo

febbraio 10

promoposta

Tariffa Pagata
PTL/MKS/PPMP/352/0729/03/2007

valida dal 29/03/2007
Posteitaliane

Il sogno Rimini si fa realtà

speciale Piano Strutturale Comunale

Una straordinaria opportunità di crescita

di Alberto Ravaioli*



La programmazione del futuro della nostra città ruota attorno a due innovativi strumenti. Il primo è il Piano strategico, un articolato

processo che ha il compito di definire, in modo condiviso e partecipato, la visione e le linee dello sviluppo, indicando le azioni da intraprendere nel breve, medio e lungo periodo per rendere la città e il territorio

riminese sempre più competitivi e attraenti nel contesto regionale, nazionale e internazionale. Il secondo importante strumento è il Piano strutturale comunale (Psc), da cui emergeranno gli orientamenti sui quali innestare le azioni per un corretto sviluppo urbanistico della città.

Si tratta di percorsi e documenti ancora aperti, che saranno oggetto di un intenso confronto e concertazione istituzionale e con

la città. Al Piano strutturale, al suo percorso, ai suoi contenuti e alle prospettive che esso delinea abbiamo voluto dedicare questo numero monografico dell'Arengo. Un'iniziativa pensata per arrivare a coinvolgere ogni famiglia, ogni cittadino riminese nella convinzione che la partecipazione sia il metodo da adottare per accompagnare le pianificazioni e le scelte che andranno a disegnare il volto di Rimini nel prossimo futuro.

Tra sviluppo e limiti di fondo, necessario il salto di qualità ambientale

La storia siamo noi: Rimini dal '45 al terzo millennio

Alla fine dell'ultima guerra Rimini era in gran parte distrutta. In una Italia e in una Europa devastate, i riminesi ebbero la lungimiranza di fare una scommessa che allora era difficile sperare di vincere: quella di puntare sul turismo. La struttura turistico-ricettiva diventò presto grande, con una offerta articolata che si caratterizzò per le sue doti di accoglienza, capaci di fidelizzare nel tempo utenti di tutte le categorie sociali. Senza rifiutare le seconde case, l'orientamento che nei decenni ha prevalso ha favorito gli alberghi, cioè il turismo di massa; valorizzando in tal modo l'occupazione e la produttività del sistema economico realizzato.

Questo quadro, indubbiamente positivo, si è formato con alcuni limiti di fondo, che vanno affrontati alla radice per consentire un nuovo salto qualitativo del sistema insediativo riminese. In sostanza lo sviluppo urbanistico ha trascurato i fattori ambientali dell'insediamento, che per un sistema turistico oggi rappresentano la materia prima. In particolare ha mancato di salvaguardare i varchi verdi che originariamente collegavano il fronte mare con il re-



trotterra e ha trascurato di impiantare nuovi spazi verdi che realizzassero una alternativa turistica alla spiaggia. Lo stesso impegno posto dagli opera-

tori privati e dalle istituzioni pubbliche volto ad adeguare gli alberghi per le dotazioni di bagni e parcheggi, non è riuscito che raramente a fare altrettanto per la dotazione di piscine e di altri servizi per i turisti, a causa della cronica ristrettezza di aree di pertinenza di cui hanno sofferto fin dall'inizio le strutture ricettive.

La strategia da scegliere per il futuro di Rimini – e dell'intero sistema metropolitano – dovrà, dunque, individuare le trasformazioni strutturali capaci di consentire il salto di qualità ambientale che oggi è necessario, sfruttando la nuova legislazione regionale. Questa strategia avrà come obiettivo primario la sostenibilità ambientale dell'insediamento turistico e residenziale e in generale

la qualificazione della città costiera, stimolando in particolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti ambiziosi per il nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città. A questo scopo nella fascia turistica centrale e meridionale la qualificazione relativa al potenziamento dei servizi alberghieri renderà necessaria una riduzione delle densità, con il trasferimento dei diritti edificatori degli edifici da demolire; mentre nella fascia turistica settentrionale la qualificazione potrà sfruttare la minore densità e la disponibilità di aree libere retrostanti la ferrovia per consentire la nascita delle nuove pinete riminesi e accogliere i diritti edificatori da delocalizzare. In sostanza il piano dovrà consentire che alberghi della zona ad alta densità, possano trasformarsi realizzando nelle aree rese disponibili da edifici delocalizzati, ampi giardini, piscine, attrezzature per il wellness; mentre nella zona a bassa densità, dovrà permettere di delocalizzare edilizia turistica e abitativa, ricca di verde e servizi privati condominiali, alternata a vaste pinete di uso pubblico.

Una strategia, insomma, che operi sulla differente condizione delle due parti della città, migliorando in modo diverso la qualità di entrambe. Una strategia, in fondo, latente nei piani urbanistici del passato e che oggi può dispiegarsi soltanto grazie alla innovativa legislazione urbanistica regionale.

1. schema di assetto strutturale

Si chiama perequazione, si legge equità e trasparenza

Riqualificare le strutture alberghiere insieme al contesto urbano in cui sono calate, far crescere nuove pinete nella zona nord. Due scenari per la cui realizzazione il Piano strutturale comunale individua un comune meccanismo: la perequazione urbanistica. Si tratta, in sintesi, di riconoscere ai proprietari dei lotti interessati dagli interventi una quota di diritti edificatori attuabili altrove. Una procedura che non richiede l'uso di espropri, se non per acquisire aree o edifici per specifiche necessità urbanistiche, e non genera contrattazioni caso per caso, perché impegnata a rispettare parametri urbanistici e ambientali di qualità stabiliti a priori dal Psc. Il nuovo modello di pianificazione mira a rendere più agevoli le operazioni di trasformazione e qualificazione dei tessuti turistici ad alta densità, e insieme a delocalizzare l'edilizia da demolire, considerata per i suoi valori produttivi piuttosto che immobiliari.

Con la perequazione si riconosce dunque alla proprietà delle aree da acquisire alla collettività una quota di edificabilità da attuare in loco, in una porzione marginale dell'area, oppure da attuare trasferendola altrove. In ogni caso saranno applicati parametri urbanistico-edilizi costanti e definiti a priori dal Psc. La forza concettuale del metodo della perequazione consiste proprio nella trasparenza e nell'equità di trattamento di tutte le proprietà immobiliari coinvolte, e nella capacità di agire sugli esiti della rendita fondiaria, non eliminandola, ma incamerandone una quota a favore della collettività. Per le previsioni pubbliche che il Comune otterrà in compensazione gratuita applicando sistematicamente la perequazione urbanistica sarà prescrittivo lo strumento del Piano operativo comunale, tramite il quale saranno attuati gli interventi programmati dal Psc.

Psc/I tempi

Fase preliminare: in corso

- Quadro conoscitivo: valutazione e bilancio dello stato e delle tendenze evolutive del territorio
- Documento preliminare: obiettivi generali e scelte strategiche di pianificazione
- VALSAT: valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale

Fase di concertazione istituzionale: entro 31 maggio 2010

- Conferenza di pianificazione e Accordo di pianificazione

Fase di informazione, comunicazione e partecipazione: entro 30 giugno 2010

- Informazione e ascolto dei Quartieri
- Informazione preventiva degli organi istituzionali

Fase di redazione del Piano: entro 31 ottobre 2010

- Cartografia del Piano Strutturale
- Norme del Piano Strutturale
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale
- Relazione del Piano Strutturale
- Quadro conoscitivo del PSC
- Strumenti informatici per la pubblicazione e la gestione del Piano

Fase di adozione del Piano: entro 30 novembre 2010

Fase di approvazione dopo la pubblicazione e le osservazioni

L'Arengo

Notiziario periodico del Comune di Rimini
Registrazione del Tribunale di Rimini n. 166 del 30 marzo 1979
anno XXXI n. 19 - nuova serie

Direttore responsabile
Emilio Salvatori

Proprietario
Comune di Rimini

Redazione e amministrazione
piazza Cavour, 27 - 47900 Rimini
telefono 0541 704261 fax 0541 704411
e-mail: arengo@comune.rimini.it

in redazione
Giorgia Gianni, Errica Dall'Ara,
Manuela Rosa (segretaria di redazione)

foto di copertina
elaborazione grafica di un'ortoimmagine di Rimini

fotografie
archivio fotografico del Comune di Rimini,
Emilio Salvatori, Riccardo Gallini, archivio Venanzio Raggi

progetto grafico e impaginazione
Enzo Grassi / Colpo d'occhio

stampa La Pieve Poligrafica Editore Villa Verucchio

Questo numero è stato chiuso il 5 febbraio 2010
Tiratura 66.200 copie

Quotidiano del Comune di Rimini sul sito <http://arengo.comune.rimini.it/>

E' la legislazione regionale riformista a rendere possibile la nuova strategia per Rimini; una riforma che permette di sostituire il modello espropriativo che gli attuali, enormi valori immobiliari rendono del tutto inutilizzabile.

La legge regionale 20 del 2000 ha sostituito il vecchio Piano Regolatore Generale (PRG) con un nuovo strumento urbanistico tripartito. Il precedente piano generale era immediatamente prescrittivo, ma mentre le previsioni private avevano una scadenza indefinita, le previsioni pubbliche andavano realizzate entro cinque anni mediante esproprio, operazione di fatto impossibile. Per risolvere queste contraddizioni **al piano generale si sostituisce oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC)**, con valore programmatico, che ristabilisce il

La legge regionale prevede tre nuovi strumenti urbanistici

Il Piano strutturale manda in soffitta il Prg

pari trattamento fra destinazioni private e pubbliche. Un piano di indirizzi del tutto privo di riferimenti catastali, condizionato però da parametri urbanistici e ambientali stabiliti a priori. Le sole previsioni prescrittive del PSC sono quelle relative alla salvaguardia dei valori storici, ambientali e paesaggistici dei provvedimenti sovraordinati nazionali, regionali e provinciali, definite "invarianti".

Con la nuova legge la gestione dell'urbanistica riminese non dovrà più riutilizzare e confermare forzatamente le rilevanti previsioni private residue; e insieme potrà delocalizzare diritti edificatori esistenti o potenziali, permettendo così operazioni prima non realizzabili. Il PSC può proporre, infatti, la demolizione volontaria di edilizia esistente di minor valore ubicata in zone ad elevata densità, che sarà possibile trasferire in zone a densità più bassa attraverso una realistica valorizzazione economica. L'operazione ha lo scopo di realizzare le dotazioni private e pubbliche mancanti che serviranno a qualificare gli alberghi conservati nella zona troppo densa, che così si decongestiona; e insieme di realizzare nuove edificazioni con standard di qualità, nelle zone più porose predisposte per accoglierle.

Gli interventi programmati dal PSC sono attuati con un secondo strumento, il Piano Operativo Comunale (POC), le cui previsioni però scadono se i relativi Piani Urbanistici Attuativi (PUA), non sono adottate entro 5 anni. Il POC è prescrit-

tivo per le previsioni private confermate, aggiunte o trasferite, come per le previsioni pubbliche, che il Comune ottiene in compensazione gratuita applicando sistematicamente la Perequazione Urbanistica.

Affidate al POC le trasformazioni strategiche del tessuto urbano, **il governo della città esistente è affidato ad un terzo strumento urbanistico, il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)**; il quale, oltre alla parte normativa valida per tutto il piano, rappresenta un completo apparato di gestione, con valenza prescrittiva simile a quella del previgente PRG. Le norme del RUE regolano gli interventi diretti relativi alle destinazioni private e pubbliche, ma accolgono anche i diritti acquisiti del Piani Particolareggiati già approvati dal Consiglio Comunale, con la scadenza temporale residua che li riguarda.

La strumentazione tripartita stabilisce, dunque, con il PSC la strategia generale del piano, affidando al POC le trasformazioni di maggiore portata e al RUE la gestione ordinaria della città esistente.



Psc/L'Ufficio

Per giungere alla redazione dei nuovi strumenti urbanistici costituiti dal Psc e dal Rue, l'Amministrazione comunale di Rimini ha costituito al proprio interno un "Ufficio di Piano".

All'Ufficio di Piano è conferita la responsabilità dell'elaborazione e progettazione dei nuovi strumenti di pianificazione e i "Progettisti del Piano" saranno i responsabili della rispondenza tecnica degli strumenti di pianificazione agli obiettivi programmatici definiti dall'Amministrazione Comunale.

L'Ufficio è presieduto da un "Coordinatore" al quale sono affidate le attività di coordinamento generale e gestione operativa dei gruppi di lavoro e degli incaricati esterni; attività supportate da una "Segreteria" per la cura degli atti tecnici ed amministrativi nonché delle relazioni tra gli uffici interni, esterni ed il pubblico.

Il gruppo dei "Progettisti del Piano" che è costituito dal direttore, dai dirigenti e personale della Direzione Pianificazione Territoriale unitamente ad alcuni dirigenti delle Direzioni principalmente coinvolte; al gruppo dei "Progettisti del Piano" è attribuita la responsabilità complessiva di elaborazione e progettazione del PSC e del RUE e quindi della firma degli stessi.

Viene costituita una "Struttura tecnico-amministrativa", composta da personale tecnico ed amministrativo della Direzione Pianificazione Territoriale.

Una strategia per la riqualificazione turistica

Il PSC consentirà di demolire nella zona costiera sud alberghi in cattiva condizione gestionale, nei quali l'esigua superficie del lotto esclude una ristrutturazione positiva; vendendo l'area nuda ad altri alberghi esistenti o da ricostruire, area da usare per i nuovi servizi alberghieri moderni. Il volume demolito, che resta di proprietà privata, potrà essere trasferito nelle aree predisposte della zona costiera nord, per realizzare da parte dei privati le attese pinete, alberghi di qualità e residenze nel verde.

Zona costiera Nord = 25.000 abitanti, oltre 9.000 alloggi; 283 alberghi (15.000 letti), nessuno a 5 stelle, solo

6 a 4 stelle e il 43% ad 1 o 2 stelle. E' l'area costiera meno ricca, ma il territorio è ancora poroso e offre spazi per realizzare le nuove pinete, nonché nuovi insediamenti residenziali e turistici di alta qualità ambientale; senza aumentare eccessivamente il carico turistico e residenziale della zona.

Zona costiera Sud = 62.000 abitanti, quasi 30.000 alloggi; 715 alberghi (47.000 letti), 1 solo a 5 stelle, 47 a 4 stelle e il 25% ad 1 o 2 stelle. E' l'area costiera più ricca, ma eccessivamente congestionata e deve riqualificare l'offerta del sistema alberghiero, che manca di servizi wellness, svago, piscine, giardini e parcheggi.

> da pagina 1

Il Piano strutturale si fonda su precisi temi portanti: la riqualificazione della città turistica, il contenimento del consumo del suolo, lo sviluppo ambientale e dei servizi, la rivitalizzazione del centro storico, una nuove e migliore mobilità.

Obiettivi raggiungibili attraverso la stabilizzazione dello sviluppo quantitativo, l'incremento del livello qualitativo, l'attenzione a uno sviluppo basato sulla sostenibilità ambientale, il riuso e la ristrutturazione qualitativa del costruito, il trasferimento delle cubature esistenti per la creazione di nuovi spazi urbani, ad alto valore relazionale, e di ampie aree verdi, in particolare nella fascia a mare della ferrovia e nel centro storico della città.

Piano strategico e Piano strutturale stanno trovando una giusta integrazione, presupposto per uno sviluppo sempre più coordinato, partecipato e basato su valori condivisi. Il Piano strutturale, pertanto, proietta i suoi orizzonti progettuali oltre a obiettivi di carattere meramente urbanistico: la tutela e



l'utilizzo corretto del territorio riminese sono, infatti, elementi indispensabili per garantire un forte sistema di coesione sociale e identitario.

Grazie al Piano strategico e al Piano strutturale la città sarà pronta ad affrontare le nuove sfide e cogliere le straordinarie opportunità di crescita

qualitativa che nell'arco del prossimo decennio si presenteranno di fronte alla nostra comunità.

**sindaco di Rimini*

Più verde, centro storico di nuovo punto di riferimento, una mobilità meno dipendente dalle auto

Nel futuro di Rimini le pinete e una

Il piano strutturale fa... centro

Valorizzare la centralità, non solo quella geografica, e promuovere la vitalità del centro storico è tra gli obiettivi primari del Piano strutturale comunale. Il Psc individua il centro storico nella "città storica", che si allarga ai borghi storici esterni alla cerchia delle mura. La salvaguardia della funzione residenziale resta centrale, ma la vitalità del centro e la sua capacità di attrazione vengono costruite su elementi solo in parte di natura urbanistica.

Dal punto di vista dell'attrattività culturale e turistica, il Psc vede il centro storico compiere un salto di qualità attraverso il completamento dei progetti di restauro e la valorizzazione delle ricchezze storico-archeologiche della città: il restauro delle mura malatestiane, il ripristino del fossato di Castel Sismondo, la pedonalizzazione del ponte di Tiberio, la valorizzazione dell'anfiteatro romano.

Accanto alla valorizzazione in chiave culturale e turistica, occorre inoltre ricreare condizioni che agevolino e rendano appetibile la residenza nel centro storico e la sua frequentazione. Il Psc mira ad agevolare il recupero degli edifici per la residenza permanente, togliendo i vincoli al numero di alloggi ricavabili negli interventi di recupero. Si vogliono poi rivedere le condizioni normative per consentire interventi che associno l'adeguamento normativo degli edifici a un'organizzazione degli spazi funzionale alle esigenze delle attività attuali.

Il centro storico, infine, dovrà diventare il luogo privilegiato di concentrazione dell'offerta commerciale di qualità e dei pubblici esercizi. Obiettivo, evitare lo 'spegnimento' delle vetrine commerciali e impedire la trasformazione dei vani a piano terreno in garage o, ad esempio, in sportelli bancari. Il tessuto dei negozi tradizionali dovrà essere difeso di concerto con gli esercenti e le loro associazioni, per recuperare attrattività completando la gamma di offerta, riqualificando l'arredo e organizzando iniziative di animazione. Fondamentali, infine, gli interventi sul versante della mobilità, per assicurare una buona accessibilità senza auto a tutto il centro storico attraverso il trasporto pubblico, le piste ciclabili e i parcheggi.

La zona mare: più qualità e meno densità

Sono due le parole chiave che il Piano strutturale comunale sceglie per la qualificazione strategica della fascia turistica



costiera e del suo fitto sistema ricettivo: de-densificazione, de-localizzazione. E lo strumento prescelto è quello della perequazione urbanistica e del trasferimento di diritti edificatori, in forme applicative del tutto innovative.

Ferma restando la destinazione degli alberghi della prima linea affacciata sull'arenile, per le fasce retrostanti si tratta di consentire la dismissione degli alberghi più piccoli ed economicamente marginali e la loro demolizione, a condizione però che il lotto interessato sia ridestinato all'ampliamento dello spazio di altri alberghi contigui, o a servizi privati per l'utenza turistica, o ancora a spazi pubblici, in base alle esigenze e al contesto attiguo al lotto.

Il Psc agevolerà le trasformazioni prevedendo che, attraverso appositi accordi con i privati, in sede di Piano operativo comunale si possa riconoscere al proprietario del lotto che viene dismesso e riconvertito una quota di diritti edificatori, attuabili altrove all'esterno della fascia costiera turistica.

Nella parte sud del litorale, in particolare, che dispone della porzione più bella e più ampia di arenile e dell'apparato alberghiero più denso, la riqualificazione trarrà

vantaggio dalla demolizione di alberghi e dal riutilizzo delle loro aree per realizzare nuove strutture ricettive di qualità, in modo da limitare al minimo la riduzione complessiva di posti letto.

Allo stesso modo a San Giuliano i diversi alberghi di piccola dimensione e bassa qualificazione ancora esistenti potranno giovare dei meccanismi proposti. Marina Centro, dove l'apparato ricettivo ha da sempre un più elevato livello medio di qualità e dispone di lotti mediamente più ampi, sarà particolarmente valorizzata dalla trasformazione del Lungomare e da una più efficace accessibilità. Centrale, nella qualificazione della fascia costiera, sarà infatti la pedonalizzazione della viabilità sul Lungomare, dal porto verso sud (Tintori, Murri, Di Vittorio, Spadazzi), con parcheggi che scompariranno dalla superficie per divenire interrati ed essere sostituiti da spazi verdi e attrezzature all'aperto, luoghi di relazione e di socializzazione vivi tutto l'anno. Nelle strade più vicine al mare (viali delle Regine a sud e San Salvador, Porto Palos e Dati a nord) sarà privilegiata la caratterizzazione come sequenza di negozi, bar, ristoranti, attività di svago, servizi, e saranno favoriti gli spostamenti pedonali e ciclabili.

Nel verde delle pinete di Rimini nord

E' uno degli scenari più suggestivi contenuti nel Piano strutturale comunale: nella fascia nord della città tornano le pinete che in antichità si estendevano lungo la costa adriatica e che oggi restano a contraddistinguere la zona del ravennate. Da Viserba a Torre Pedrera, dove il sistema ricettivo è più diradato rispetto alla densa zona sud, il Psc vede un'opportunità non più presente nella zona meridionale. Nella fascia a monte della ferrovia per Ravenna, tra questa e la linea dell'antica falesia, vi sono infatti diverse ed ampie aree libere. Una risorsa

1. Il centro di Rimini visto dall'alto (foto archivio Venanzio Raggi)
2. La fascia alberghiera di Rimini marina
3. Il rendering del ponte di Tiberio pedonalizzato
4. La pista ciclabile di Parco Cervi
5. Il porto visto dall'alto (foto archivio Venanzio Raggi)



auto, stazione e porto come fulcri della riqualificazione urbana

La fascia di mare che riconquista spazi

che, pur in modo non continuativo, può trasformarsi in un ampio polmone verde. Ecco allora la proposta contenuta nel Piano strutturale: una serie di aree piantumate a pineta, una risorsa ambientale che valorizzerà la zona nord a servizio dei turisti come dei residenti.

Il Psc immagina questa fascia non come un bosco continuativo, ma come una sequenza di zone di elevata qualità ambientale in cui si alternano pinete, attrezzature pubbliche, residenze. Dietro la ferrovia sono già presenti attrezzature sportive, servizi pubblici (come il polo scolastico di Viserba), e aree coltivate ad orti, nonché qualche insediamento residenziale. La fascia delle pinete potrà inoltre ospitare alcune strutture alberghiere innovative, vicine al mare e non lontane dalla Fiera, che immerse in un contesto di ampie aree verdi potranno rispondere alle esigenze del turismo "wellness".

Il Psc individua anche il meccanismo per realizzare le nuove pinete. Grazie alla perequazione urbanistica, nel Piano operativo comunale si potrà attribuire ai proprietari di queste aree una quota limitata di diritti edificatori da trasferire in zone più lontane dal mare, oltre la falesia, o eventualmente anche da realizzare in loco in una porzione minima della loro superficie, in cambio della cessione al Comune di Rimini di tutta la parte restante, opportunamente piantumata.

percorsi; superare alcuni nodi critici della viabilità attraverso interventi di miglioramento della sicurezza, nonché alcuni progetti mirati di integrazione della rete comunale.

L'esigenza di modificare le abitudini di spostamento dei residenti e dei turisti, individuata sia dal Piano della Mobilità che dal Piano Strategico, troverà una prima risposta nella realizzazione del primo tratto di TRC. Sarà la principale linea di forza attorno a cui dovranno essere riorganizzate le altre linee di trasporto pubblico tradizionale. Accanto a questa, si individua una seconda linea perpendicolare alla prima, nella direzione mare-entroterra, a cui attribuire un ruolo altrettanto strategico. Per questa nuova linea di forza di trasporto pubblico locale, che andrà dal casello Rimini sud alla stazione e al porto, si può immaginare di partire con corsie dedicate o strade a ridotto traffico, approfondendo poi ipotesi di sistemi di trasporto automatizzati in sede totalmente propria.

Riguardo alla grande viabilità di rilievo regionale, si ritiene indispensabile per l'efficacia della nuova SS16 che il progetto preveda la realizzazione di uno svincolo aggiuntivo, all'altezza delle industrie Valentini e di via Aldo Moro. Riguardo alla rete provinciale e comunale, il Comune ha elaborato nel 2008 sei proposte di interventi di nuova viabilità mirati a migliorare specifiche situazioni critiche di

sottopasso di quest'ultima, con via Emilia e via XXIII settembre. Ad est, con via Roma, passando sotto il fascio dei binari presso la stazione. In questo scenario, il tracciato potrebbe essere realizzato prevalentemente in trincea e in sotterranea con copertura a verde, in modo da dare luogo ad un ampliamento consistente del corridoio del parco Ausa.

Una grande opportunità: l'area stazione

Nel Piano strutturale comunale non manca un progetto di grande respiro per l'area della stazione ferroviaria di Rimini, una trasformazione urbanistica che costituirà un'occasione strategica unica per la città di Rimini. Le aree interessate alla riqualificazione si estendono su circa 124.700 metri quadri attorno alla stazione ferroviaria. Terreni che RFI è intenzionata a dismettere e cedere, e che per entità e collocazione potranno diventare il fulcro di una straordinaria opera di valorizzazione urbana.

L'area della stazione si configura nello scenario del Psc come un luogo di qualità e di attrazione, con una pluralità di funzioni e di servizi offerti ai residenti e ai turisti (dalle strutture culturali e museali ad un'eventuale nuova sede unica degli uffici comunali, da attività commerciali a servizi per il tempo libero).

Recuperare l'area attorno alla stazione significherà inoltre valorizzare al meglio preziose risorse storico-archeologiche, come l'anfiteatro romano e le mura medioevali, nonché poter allargare il corridoio verde del parco urbano dell'Ausa. In questo contesto, la stazione ferroviaria diventerà il nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato, in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale. Miglioreranno l'accessibilità e lo scambio tra la città storica e quella prevalentemente turistica, che supereranno l'attuale cesura sia grazie all'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che passerà al di sotto del fascio ferroviario, sia infine attraverso nuove aree di parcheggio.

Numerosi gli attori interessati: oltre al Comune e a RFI dovrà essere coinvolta la Provincia, per il ruolo di polo funzionale riconosciuto dal Piano territoriale di coordinamento provinciale alla stazione di Rimini; la Regione, per le sue competenze in materia di finanziamento delle diverse forme di trasporto pubblico; e inoltre la Soprintendenza archeologica e la Soprintendenza ai Beni Ambientali e Culturali.

Un porto sicuro per turismo e commerci

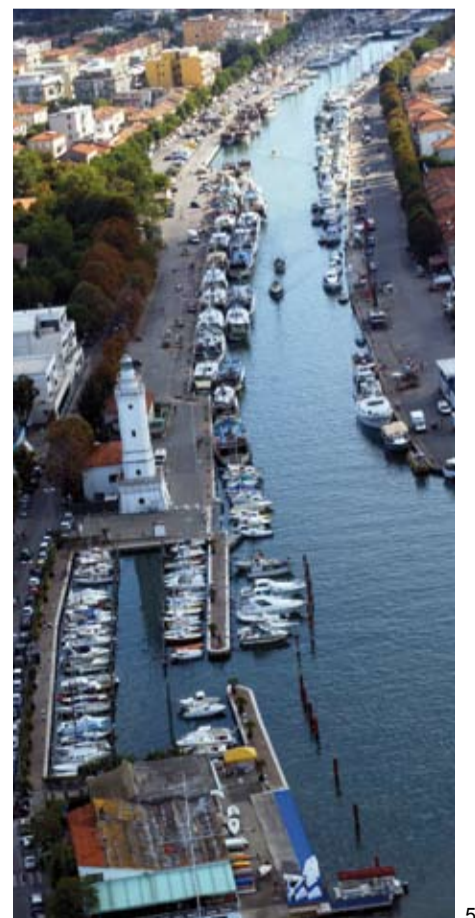
Il Porto di Rimini come infrastruttura turistica di alto livello, ma anche come punto di riferimento per i trasporti e il cabotaggio di breve e medio raggio nell'ambito del Corridoio Adriatico. Nel porto, il Piano strutturale vede una struttura fondamentale per la città, immaginata come una "piattaforma intermodale" per lo sviluppo delle relazioni marittime e della mobilità



4

correlata. Il Piano del porto sarà dunque un tassello fortemente integrato nel complessivo Piano della mobilità e nel PSC, e risponderà anche all'esigenza di salvaguardare e qualificare la valenza paesaggistica ed ecologica del corridoio della Foce Marecchia, così come le valenze storico-culturali e turistiche del porto canale quale connessione fra la città storica e il mare.

Si pensa ad un progetto attuabile per gradi, che porti al miglioramento della sicurezza dell'ingresso al porto, ad una maggiore accessibilità da terra all'area portuale e alle sue funzioni, all'incremento dell'offerta di banchine e di spazi per il rimessaggio a secco, per la manutenzione e la cantieristica, in modo da risolvere il problema della difficile convivenza di funzioni diverse nell'uso degli approdi (pesca, diportismo, merci). Una specifica banchina sarà dedicata alle navi commerciali, mentre servizi navetta collegheranno Rimini via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche. In elaborazione anche l'eventuale realizzazione di un terminale passeggeri in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Alto Adriatico.



5



3

Una nuova viabilità per Rimini

Uno dei temi chiave del Piano strutturale comunale è una nuova e migliore accessibilità per Rimini, che sempre più dovrà diventare una "città mobile senz'auto". Negli ultimi anni è stata avviata l'elaborazione di un organico Piano della mobilità, che oltre a evidenziare i punti critici del sistema ha permesso di definire gli obiettivi da raggiungere. In primo piano il potenziamento del ruolo e dell'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda; l'integrazione dei mezzi e l'intermodalità degli spostamenti; agevolare la mobilità ciclo-pedonale attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei

accessibilità e di attraversamento delle aree urbane. A queste si aggiungono due altri progetti: la pedonalizzazione del Ponte romano di Tiberio e quella del Lungomare.

Ulteriori progetti già studiati negli anni scorsi riguardano l'area centrale della città: sono il collegamento urbano fra via Marecchiese, via Tonale e via Emilia Vecchia con nuovo ponte sul parco Marecchia; un nuovo asse in affiancamento lato mare alla ferrovia Rimini-Ravenna, fra la via Coletti (zona deviatore Marecchia), la zona del Grattacielo e via Monfalcone, con nuovo ponte sul porto canale. La seconda proposta potrà essere integrata prevedendone la prosecuzione e il collegamento, ad ovest, con un nuovo ponte sul Marecchia, fino a ricongiungersi con Via Sacramora e, attraverso il

Sei domande sottoposte a Giuseppe Campos Venuti e Rudi Fallaci, tra i tecnici incaricati della **“Le priorità del Piano? Nuove aree verdi,**

1. Quali sono i punti di forza e di debolezza dello sviluppo di Rimini?

Risposta. La forza dello sviluppo riminese sta nella sua stessa natura. Quella di una grande e complessa macchina produttiva, nata dal basso nel dopoguerra; quando migliaia di piccoli operatori hanno avuto il coraggio e la lungimiranza di scegliere la pur modesta, tradizionale opzione turistica, quale motore principale dello sviluppo per la città e per l'intero sistema costiero romagnolo. Senza alcun aiuto dallo Stato, ma con il consapevole sostegno della politica locale, che ha giustamente salvaguardato la scelta immobiliare turistica, contrastando le trasformazioni degli alberghi in residenze, quando ciò sembrava conveniente all'interesse privato.

La debolezza dello sviluppo riminese è stata, invece, quella di aver scelto fin dall'inizio di risparmiare sugli spazi insediativi, indubbiamente costosi per la mancata riforma urbanistica nazionale. Gli alberghi, anche quelli più prestigiosi, si sono infatti sviluppati su terreni angusti, senza giardini, né parcheggi; e i piccoli lotti alberghieri sono stati ulteriormente congestionati, quando si sono dovute aumentare le camere degli alberghi e dotarle tutte di bagno. Così che oggi i nuovi servizi indispensabili per la domanda turistica attuale - cioè le attrezzature per il wellness o le piscine - non hanno più spazio a disposizione nei lotti densamente occupati; mentre la carenza di parcheggi e specialmente del verde diffuso, offre un'immagine negativa di tutta la città.

Se, dunque, il punto di forza dello sviluppo riminese - il sistema produttivo policentrico, basato sulla media e piccola impresa - resta decisivo e va conservato e rafforzato, il suo punto di debolezza - la mancanza di spazio per il verde ed i nuovi servizi del turismo moderno - va risolto con un impegno generale, privato e pubblico; mettendo in pratica soluzioni urbanistiche e immobiliari originali, anche se non facili da realizzare, perché altrimenti l'intero sistema rischia una inevitabile crisi.



2. Il Piano Strutturale riuscirà, se concretizzato, a recuperare lo storico gap urbanistico che caratterizza questo territorio dal dopoguerra?

Risposta. Il gap urbanistico di Rimini è rappresentato dal “punto di debolezza del suo sviluppo”; per riuscire a recuperarlo, è necessario in primo luogo che la strategia del Piano Strutturale condivida questa critica e abbia come obiettivo principale quello di superarla. Ed è poi necessario che questa strategia, scelta con l'adozione del piano, sia applicata con l'attuazione per uno o due decenni. Una strategia che spetta al Comune formulare, ma che dovrà essere proposta e condivisa pienamente dagli operatori turistici privati.

Il metodo con cui dovrà essere applicata questa strategia, è reso oggi utilizzabile grazie alla nuova legislazione urbanistica regionale; che finalmente ha reso flessibile il piano generale, ma ne pretende in cambio l'attuazione per interventi scelti d'intesa da Comune e privati, la cui edificabilità scade però, se non sono programmati dai privati entro cinque anni. Interventi che consentono, sulla base di parametri urbanistici

e ambientali stabiliti a priori dal PSC, la delocalizzazione di cubature già esistenti in tutto il territorio municipale, dalle zone congestionate a quelle a più bassa densità.

Con l'obiettivo finale di diffondere verde e servizi turistici moderni, che oggi manca lo spazio per realizzare; e di qualificare e far decollare le zone meno prestigiose della città.

3. È fattibile, o è solo teoria, lo spostamento di cubature per liberare spazi nella zona a mare?

Risposta. Fino ad oggi lo spostamento di cubature appartenenti ad edifici esistenti, era reso possibile dalla legge regionale e nazionale vigenti, soltanto all'interno di un singolo lotto, fra lotti contermini, o al massimo assai prossimi; e ciò non ha dato in pratica risultati positivi. La nuova legge regionale consente con il PSC e con il successivo POC attuativo, la delocalizzazione in tutto il territorio comunale, con altre interessanti novità.

Infatti le cubature delocalizzate di un albergo a più modesto valore produttivo, potranno come ieri offrire aree per

allargare lo spazio libero di un lotto vicino, a disposizione di un albergo conservato e qualificato, o di un albergo da costruire ex-novo con tutti i servizi moderni; decongestionando il tessuto turistico e insieme qualificandolo. Ma potranno essere scambiate e rilocalizzate in tutto il territorio comunale - questa è l'innovazione - con destinazioni non edificabili (giardini e parcheggi a raso) e con destinazioni edificabili di vario tipo (servizi per il wellness e lo svago, piscine coperte, parcheggi in elevazione), o anche residenziali.

Le nuove possibilità offerte dalla legge e utilizzate dal PSC, arricchiranno notevolmente le modalità di trasformazione fino ad oggi certamente insufficienti; offrendo un'ampia gamma di vantaggiose contropartite alle delocalizzazioni. Con queste nuove offerte potrà misurarsi l'impegno imprenditoriale degli operatori riminesi; la cui determinazione è, comunque, indispensabile per la riuscita di questa e di qualsivoglia strategia di qualificazione urbanistico - produttiva del sistema turistico riminese.

4. Di che cosa ha bisogno il centro storico di Rimini per rinascere?

Risposta. La tenuta sociale ed economica della “città storica”, considerata nella sua accezione allargata ai borghi storici esterni alla cerchia delle mura, è tema centrale del piano urbanistico. Anche se le politiche da praticare sono solo in parte di natura urbanistica, ma riguardano anche le politiche per il commercio, le attività culturali, l'Università, i servizi sociali.

Psc/II bando di gara

L'incarico di consulenza generale e operativa per la realizzazione e approvazione del Piano Strutturale Comunale (Psc) e del Regolamento Urbanistico Edilizio (Rue) del Comune di Rimini nonché alla redazione del Quadro conoscitivo e della VALSAT, è stato affidato attraverso bando europeo.

I criteri richiesti dal bando, ognuno con un peso diverso, sono stati: il metodo di pianificazione e metodologia proposta (ponderato fino a 60), la struttura professionale e tecnica, organizzazione, dotazione risorse umane (ponderato fino a 17), il tempo di esecuzione dell'incarico (ponderato fino a 5), il prezzo offerto (ponderato fino a 18).

Tra i cinque partecipanti ad aggiudicarsi l'incarico è stato il raggruppamento temporaneo costituito dalla società cooperativa Tecnicoop di Bologna, dall'Arch. Giuseppe Campos Venuti, dall'Arch. Carla Ferrari.

1. Piazza Tre Martiri
2. Parco Federico Fellini e la Fontana dei 4 cavalli
3. Una pineta della costa romagnola (archivio Apt Servizi Emilia Romagna)



redazione del Piano strutturale comunale di Rimini

più servizi, rinascita del centro storico"

Psc/I consulenti



Prof. Arch. Giuseppe Campos Venuti
Coordinatore scientifico e progettista

Dal 1968 al 2001 ha insegnato urbanistica nella Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano. Nel 1984 è stato *visiting professor* a Berkeley, nella Università della California. Nel 1996 è stato laureato "honoris causa" dalla Università di Valladolid. Nel 1998 ha ricevuto il premio della Fondazione Cervia - Ambiente. Insignito nel 1999 della Medaglia d'oro del Presidente della Repubblica per la Scienza e la Cultura. Nel 2004 gli urbanisti spagnoli gli hanno dedicato un "Homenaje" dal titolo "Urbanismo". È Presidente Onorario dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dal 1990. È stato Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dal 2000 al 2001.

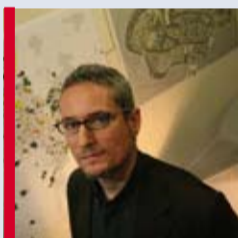
Consulente di numerosi piani urbanistici comunali a Roma e Madrid, Bologna, Firenze, Reggio Emilia, Modena, Rimini, Piacenza, Pavia, Ancona, La Spezia, Cuneo, Ivrea e di piani provinciali a Perugia, Pesaro-Urbino e Forlì-Cesena e attualmente del Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, di Montevoglio, Molinella e di Potenza. Già consulente urbanistico per la "Nota Aggiuntiva" programmatica del Ministero del Bilancio nel 1962, per il "Progetto 80" del Ministero del Bilancio nel 1972, per il Piano Paesistico Regionale dell'Emilia-Romagna nel 1986, per il Sistema Metropolitano Ferroviario di "Roma 2000", per Sistema Infrastrutturale Meridionale 2000 (Ministeri del Bilancio e dei Lavori Pubblici) e per l'Autostrada Tirrenica (Regione Toscana).

Autore di numerose pubblicazioni, spesso tradotte all'estero, fra le quali "Amministrare l'urbanistica", Einaudi; "Urbanistica incostituzionale", Marsilio; "Urbanistica e austerità", Feltrinelli; "La terza generazione dell'urbanistica", Franco Angeli; "L'urbanistica riformista", Etas libri; "Cinquant'anni di urbanistica in Italia", Laterza.



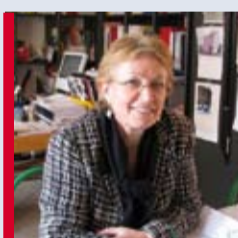
Arch. Rudi Fallaci - Tecnicoop Urbanista, nel ruolo di progettista

Progettista o consulente della redazione di vari PSC e RUE comunali, fra i quali quelli di Riccione e Reggio Emilia, e intercomunali: i 10 comuni dell'Associazione Bassa Romagna (Ra), i 5 comuni di Argenta, Migliarino, Ostellato, Portomaggiore e Voghiera (Fe), e i 3 comuni dell'Associazione Valle Idice (Castenaso, Ozzano Emilia e S.Lazzaro - Bo), nonché consulente delle Amministrazioni provinciali di Modena, Ravenna, Bologna e Rimini per l'elaborazione dei rispettivi PTCP



Arch. Luca Biancucci - Tecnicoop Urbanista, nel ruolo di progettista

Progettista o consulente della redazione di vari piani strutturali comunali e intercomunali, fra i quali quelli di PSC e RUE dell'Associazione di Comuni "Valle dell' Idice" (Bo), di Formigine (Mo) e di Baricella (Bo). POC di Castenaso (Bo) e Ozzano dell'Emilia (Bo).



Arch. Carla Ferrari Urbanista, nel ruolo di progettista con specifica responsabilità riguardo alla VALSAT/VAS

Progettista o consulente della redazione di vari piani strutturali comunali e intercomunali, fra i quali quelli di San Felice sul Panaro (Mo), Cavezzo (Mo), dei 3 comuni associati di Pianoro, Loiano e Monzuno (Bo) e dei 6 comuni dell'Associazione di Comuni "Terre d'acqua" (Bo).

La città di Rimini ha l'opportunità di ricavare nuovi motivi di attrazione grazie ai progetti di restauro e messa in valore delle principali risorse storico-archeologiche: il completamento degli scavi dell'anfiteatro romano, la pedonalizzazione del ponte di Tiberio, il ripristino del fossato intorno a Castel Sismondo, ecc. Ma accanto alla valorizzazione in chiave culturale e turistica, occorre lavorare a favore degli abitanti del centro storico

stesso. Occorre ricreare condizioni che agevolino e rendano appetibile la residenza nel centro storico e la sua frequentazione da parte di un mix sociale variegato che comprenda famiglie, anziani, studenti universitari, turisti. A questo fine occorre correggere alcuni vincoli normativi che ingessano le possibilità di recupero e ammodernamento degli edifici; in particolare il vincolo che impedisce di frazionare gli alloggi grandi, in alloggi

più piccoli e più funzionali alle esigenze della famiglia di oggi.

E poi occorre agire anche attraverso politiche attive per la difesa del tessuto dei negozi tradizionali, di concerto fra il Comune e gli esercenti e le loro associazioni. Lungo le principali strade vocate allo shopping, va impedito lo "spegnimento" di vetrine commerciali, non consentendo la trasformazione dei vani a piano terreno in autorimesse o in sportelli bancari. Infine occorre migliorare l'accessibilità al centro, a piedi e col mezzo pubblico, dando attuazione al Piano per la sosta già predisposto dal Comune, che prevede l'incremento dei parcheggi di attestamento al contorno delle mura.

5. Le pinete: provocazione o obiettivo concreto?

Risposta. Le pinete a Rimini sono un obiettivo molto concreto. Non si tratta solo del valore che nuovi polmoni verdi possono assumere per dare una nuova

acquisire nel tempo una quantità di aree molto più estesa rispetto alle ordinarie dotazioni di verde e servizi; e fra questi si realizzeranno anche le pinete.

Ci vorrà del tempo e quanto dipenderà anche dalla dinamica del mercato edilizio; ma cominciando oggi a piantare pini, entro venti anni sulla costa romagnola, oltre alle pinete di Ravenna e di Cervia, ci saranno anche quelle di Rimini.

6. Il rapporto con il PRG attuale: che ne sarà dei 'diritti acquisiti'?

Risposta. Grazie alla riforma urbanistica emiliana del 2000, la nuova strumentazione urbanistica che il Comune sta per darsi è profondamente diversa da quella tuttora vigente. Il PRG attribuiva direttamente il diritto di costruire ai proprietari delle aree individuate come edificabili; il PSC, invece, individua solo delle potenzialità di edificazione. L'effettivo diritto di presenta-

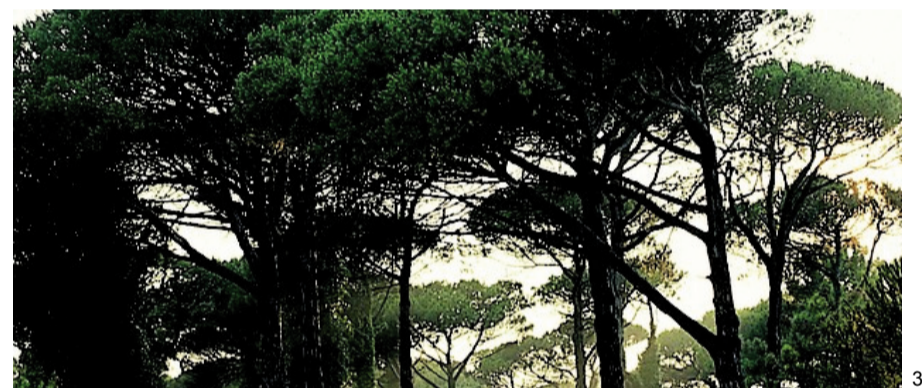


immagine alla città e soprattutto per qualificare l'offerta turistica e renderla più competitiva, ad esempio rispetto alla riviera ravennate. Oltre a questo, si tratta anche di una necessità. Infatti nel comune di Rimini vi è un deficit di aree pubbliche, per verde, servizi e parcheggi; per raggiungere uno standard di 30 metri quadri di aree pubbliche per ogni residente, più altri 10 metri quadri per ogni presenza turistica nella stagione estiva, mancano oggi circa 150 ettari, di cui 80 ettari di aree a verde. Si tratta di una carenza che viene da lontano e che si è cominciato a ridurre soltanto nei quartieri sorti degli ultimi anni. In ogni caso il nuovo piano ha il dovere di porsi l'obiettivo di colmare per intero questo deficit.

Sarebbe impossibile acquisire una tale quantità di aree attraverso espropri; ma qui ci aiuta la nuova disciplina urbanistica e in particolare il meccanismo della perequazione. Ciò significa che a tutte le proprietà interessate delle previsioni di trasformazione, siano esse destinate a nuove costruzioni, ma anche al verde o ad altri servizi pubblici, verrà riconosciuta una quota di "diritti edificatori" contenuta e omogeneamente distribuita, in modo da non penalizzare nessuno, ma anche da non premiare nessuno più degli altri. Questa quota di edificazione sarà sfruttata dai costruttori concentrandola su una porzione ristretta delle aree interessate, come indicato dalle norme del PSC e cedendo al Comune tutta la parte rimanente, destinata al verde e ai servizi. In tal modo, mano a mano che lo sviluppo urbano si attua, il Comune potrà

re i Piani attuativi e poi di costruire, nasce solo quando una determinata area viene inserita nel Piano Operativo Comunale (POC), attraverso una fase di selezione, di approfondimento progettuale e talvolta di concorsualità; e questo diritto non è a tempo indefinito, ma scade dopo cinque anni, se non viene esercitato, insieme con la scadenza del POC.

A oggi rappresentano diritti acquisiti e come tali sostanzialmente intoccabili, solo quelle previsioni del PRG per le quali il Consiglio Comunale ha già approvato il piano attuativo; queste si realizzeranno secondo le regole e le convenzioni approvate, senza alcuna modifica. Tutte le altre previsioni di edificazioni del PRG che non hanno il Piano attuativo approvato, non rappresentano "diritti acquisiti". Questo però non significa che non vengano confermate.

In realtà si stanno sottoponendo tutte le previsioni del PRG non ancora attuate, ad una attenta verifica di compatibilità con tutti i vincoli oggi vigenti (ambientali, paesaggistici, idrogeologici, acustici, ecc.). E ci sono alcune previsioni di PRG che oggi non sono riproponibili, o almeno non negli stessi termini, perchè configgono con qualcuno di questi vincoli da rispettare. Tutte le altre, in linea di massima, potranno anche essere riconfermate nel PSC come aree potenzialmente edificabili; ma naturalmente potranno attuarsi solo entrando nella programmazione del POC, rispettando quindi le regole e le condizioni di sostenibilità che saranno fissate nel Piano Strutturale.

**Incertezze?
Cosa accadrà?
Cosa Fare?
prendi TEMPO**



**il nuovo
conto deposito
di Banca Malatestiana**

**6 mesi
senza rischi
senza sorprese.**

CONTO TEMPO

dove puoi custodire i tuoi risparmi in modo sicuro e affidabile.

M BANCA MALATESTIANA

CREDITO COOPERATIVO DELLA PROVINCIA DI RIMINI

www.bancamalatestiana.it

Sede Centrale: Rimini Palazzo Ghetti via XX Settembre, 63 • tel. 0541.315811 • fax 0541.315990

Messaggio pubblicitario. Per le condizioni economiche e contrattuali fare riferimento agli Avvisi e Fogli informativi disponibili presso gli sportelli della Banca.