

**ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI RIMINI**

Prot. n° 1010/CC-01-PSC

COMUNE DI RIMINI		
U.O.5		
NUMERO PROT.:	76653	
DATA	17 MAG. 2010	ENTRATA
U.O.:	MATR.:	MOT.:
CLASSIFICA:	Al S	
PRATICA N.:		

Rimini li 17 maggio 2010

g. Sindaco del Comune di Rimini
Dott. Alberto Ravaoli

All'Assessore
Politiche della Programmazione e Pianificazione del territorio,
Piano Strutturale, Edilizia Privata, Espropri, Protezione civile e Decentramento
Roberto Biagini


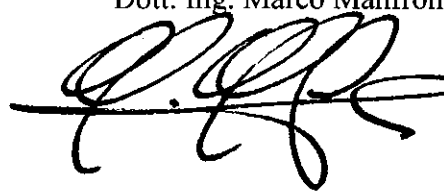
Alla presidenza della Conferenza di pianificazione
Direttore della Pianificazione e Gestione Territoriale
Dott. Arch. Alberto Fattori

Al Responsabile del Procedimento
Ai lavori della Conferenza
Dott. Natalino Vannucci

Si trasmette in allegato il documento di osservazioni al Piano Strutturale Comunale elaborato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Rimini.

Cordialmente.

IL PRESIDENTE
Dott. Ing. Marco Manfroni



ORDINE DEGLI
INGEGNERI
DELLA PROVINCIA
DI RIMINI

Ordine degli Ingegneri della provincia di Rimini

Sul “Documento preliminare del nuovo PSC di Rimini”

Le nuove opportunità offerte alla pianificazione dalla Legge regionale n° 20/2000.

Il presente documento, elaborato dall'Ordine degli Ingegneri della provincia di Rimini a conclusione di varie riunioni che hanno visto la partecipazione di molti iscritti, vuole essere un contributo positivo e collaborativo al lavoro fin qui svolto per l'elaborazione del nuovo strumento urbanistico di Rimini.

Il Documento preliminare del nuovo PSC di Rimini evidenzia un approccio nuovo alla pianificazione comunale, in sintonia con i principi ispiratori della Legge regionale n° 20/2000. Una legge riformista che anticipa i principi di fondo cui dovrà ispirarsi una nuova legge urbanistica nazionale, che tarda a venire alla luce, e della quale vanno utilizzate al meglio le nuove opportunità offerte alla pianificazione.

Va in soffitta il vecchio PRG, che ha dimostrato di essere uno strumento rigido e immediatamente prescrittivo, con previsioni pubbliche da attuarsi entro cinque anni mediante l'esproprio (operazione oggi di fatto impossibile per gli elevati valori immobiliari) e previsioni private con scadenza indefinita. Il PRG viene sostituito da tre strumenti (il PSC, il POC e il RUE) con caratteristiche e funzioni diverse e ben definite.

Il PSC è un piano di indirizzi, che definisce ruolo della città e strategie. Le sole previsioni prescrittive sono quelle relative alla salvaguardia dei valori storici, ambientali e paesaggistici (vincoli sovraordinati, le cosiddette invariati). Hanno unicamente valore programmatico tutte le altre previsioni relative alla struttura urbana.

Gli interventi programmati dal PSC si attuano con il POC, le cui previsioni, sia private che pubbliche, scadono se non attuate entro cinque anni. Le previsioni pubbliche sono realizzabili su aree che il Comune ottiene in compensazione gratuita applicando la perequazione urbanistica. Il RUE ha il compito di governare gli interventi sulla città esistente.

Riteniamo che il nuovo modello di piano possa aiutare la città a darsi un progetto per il futuro, ad acquisire gratuitamente tutte le aree che servono alla città pubblica, ad attivare politiche urbane (verde, edilizia sociale, ecc.) e trasformazioni complesse quali la riqualificazione della zona turistica. Vorremmo esporre però alcune riflessioni, soffermando l'attenzione su tre aspetti sostanziali dell'articolazione del processo di formazione del PSC, ovvero relativamente al **METODO**, alla **PROCEDURA/GESTIONE** ed al **PROGETTO**.

1. IL METODO

Per quanto concerne il **METODO**, si riconosce nell'elaborazione del **Quadro Conoscitivo** redatto un'evidente riproposizione del Quadro Conoscitivo del PTCP. A parere nostro mancano alcuni importanti approfondimenti motivati da eventi significativi accaduti dopo la redazione del PTCP quali ad esempio, il Piano Strategico, il tema della sicurezza a seguito dell'evento sismico de L'Aquila, i riflessi della crisi in atto fortemente condizionanti per una città turistica come Rimini, il Piano delle Mobilità, il Piano delle Fognature....

1.1 – Il Quadro conoscitivo.

Il Quadro conoscitivo compie una ricognizione delle pianificazioni settoriali e di carattere ambientale, comunale e sovraordinata, che hanno avuto per oggetto il territorio

riminese, ma senza una valutazione effettiva di quanto abbia funzionato o meno. E' una riflessione fondamentale, oggi che si propongono nuove regole, per sapere quali leve possono generare il cambiamento.

Viene acquisito il quadro conoscitivo del PTCP, con pochi approfondimenti (ad es. quella sulla offerta ricettiva nella zona turistica) e con il recupero di studi e ricerche, quali quella sul centro storico di Rimini del 1988 che mantiene una sua validità (andrebbero recuperati anche altri studi di quel periodo quale quello sulla morfologia urbana).

Mancano, a nostro parere, analisi approfondite e puntuali, sulle criticità del territorio. Alcuni dati, riferiti ad anni passati e non aggiornati, possono portare a valutazioni inesatte.

Crediamo che, il coordinamento e l'integrazione delle informazioni, affinché il Quadro risulti completo ed aggiornabile, vada inteso non solo come indagine ricognitiva ma anche come **lettura dinamica del territorio**, ed anche "**principale strumento di partecipazione democratica alla costruzione del Piano**" (come affermato dal prof. Campos Venuti in conferenza di pianificazione), così da renderlo davvero utile ai fini dell'attivazione di opzioni pianificatorie significative ed applicabili. **Il Quadro conoscitivo deve essere assunto a tutti gli effetti come componente essenziale del PSC**.

Si riportano di seguito alcune considerazioni in merito:

- un elemento importante attivato attraverso il Piano Strategico è quello di promuovere il coinvolgimento della pluralità di voci della città cioè l'ascolto dei bisogni e dei desideri della gente. Tale approccio dovrebbe comparire nel Quadro Conoscitivo al fine di rendere dinamica e condivisa la fotografia del territorio. A noi sembra che sia nel Sistema economico e sociale (punto A) che nei Sistemi Insediativo e della Pianificazione non se ne ritrovi sufficiente traccia;
- relativamente alla sicurezza, a seguito del dopo terremoto de L'Aquila, diventa necessario attivare studi conoscitivi in merito alla vulnerabilità urbana. Tali studi risultano indispensabili per l'individuazione della Struttura Urbana Minima ("città sicura"). Il Quadro Conoscitivo proposto, relativamente al "Sistema naturale ambientale" si ferma invece ad una analisi del rischio sismico in forma sintetica per macrozone;
- per quanto riguarda l'acustica ambientale (Cap. C4.6) il documento fa un resoconto di quanto fatto dal Comune di Rimini in merito alla mappatura del territorio (zonizzazione acustica), ma si evidenzia in merito la carenza di scelte strategiche;
- per quanto riguarda l'indagine conoscitiva del sistema territoriale, in modo particolare relativamente al sistema insediativo ed alle dotazioni di attrezzature e spazi collettivi, della fascia turistica, l'indagine ricognitiva proposta andrebbe forse approfondita con un'analisi urbana contenente una lettura dinamica (identificazione fisico/formale, temporale, d'uso ed identificazione strutturale) dei **vuoti edilizi presenti**, sia nella fascia nord che in quella sud nonostante la grande antropizzazione. E' fondamentale che questo tipo di azione, che può attingere utili informazioni in ricognizioni morfo/tipologiche già elaborate in passato, sia contenuta in questa fase di elaborazione del Piano, in quanto occasione di valutazioni strategiche e/o utili per registrare, raccogliere, rappresentare e promuovere attraverso "percorsi di avvicinamento" un processo di riqualificazione dei diversi paesaggi (urbano, dell'acqua, del verde....). E' indispensabile evidenziare nel Quadro Conoscitivo, oltre ad analisi accertative, spunti per far

emergere le contraddizioni, le fragilità, le opportunità fondamentali per poter poi proporre nuove regole, anche ambientali, per la gestione delle trasformazioni della città, in particolare riferite alla zona turistica ed al centro storico. Il tentativo è quello di prendere in esame lo stato di fatto della città, in particolare il negativo, il non costruito, al fine di innescare processi di scelta sinergici che poi verranno attivati nelle fasi successive (RUE, POC, Accordi, ecc);

- la sezione B del Quadro conoscitivo "Sistema ambientale e naturale" caratterizza il territorio del Comune di Rimini dal punto di vista geologico, geomorfologico, litologico, idrografico e sismico. Vengono ricomprese le aree a pericolosità ambientale cartografate dal PTCP 2007 e dal PAI, alle quali vengono aggiunte criticità rilevate con indagini appositamente svolte per la redazione del Quadro conoscitivo, senza, però, riportare i dati associati alle indagini geognostiche, geofisiche e prove di laboratorio.

1.2. - La capacità residua del PRG vigente. I comparti non attuati.

Le aree del vigente PRG non attuate sono consistenti (residenza 195 ettari con una Su edificabile di circa 440.000 mq; non residenziale (produttivo e terziario 320 ettari con una Su edificabile di circa 750.000 mq; aree destinate a servizi 330 ettari).

Se si raffrontano questi dati con il dimensionamento del Piano (500.000 mq. pari a circa 5.000 alloggi) si capisce immediatamente che la partita dello sviluppo futuro è fortemente condizionata dalla capacità residua del vigente PRG e quindi dalla conferma o meno dei comparti e relative schede di attuazione. Fatti salvi i P.P. approvati e convenzionati, dove si colloca il confine dei "diritti acquisiti"?

Nel documento preliminare viene presentata un'analisi ed una verifica di compatibilità dei comparti (schede) non ancora attuati solo da un punto di vista ambientale (acustico, idrologico, geologico...) che si basa essenzialmente sulle analisi della VALSAT, la quale esprime, attraverso tre livelli di valutazione unicamente **ambientale, usati come unici strumenti di validazione o meno della proposta pianificatoria**, i condizionamenti alle trasformazioni.

Relativamente ai comparti non attuati, sulla base di quanto sintetizzato alle Tavv. "Sintesi dei condizionamenti alle trasformazioni" è stata calcolata la percentuale di comparti non attuati del PRG, residenziali e non, ricadenti in aree verdi, gialle, arancioni e rosse, a seconda del valore di criticità determinato sulla base dei criteri adottati nella VAS_ValSAT. Il 20% dei comparti residenziali non attuati ed il 44% dei comparti non residenziali non attuati ricadono in ambiti che risultano interessati da "elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative"; relativamente a tali aree la VAS_ValSAT preliminare rimanda ad ulteriori approfondimenti, da effettuare in sede di redazione del PSC, al fine di confermare o meno i **comparti di PRG non attuati** (PP non approvati), eventualmente assoggettandoli a prescrizioni e condizioni particolari. Probabilmente indicazioni a tale proposito dovrebbero già essere anticipate nel Documento Preliminare.

Sarebbe auspicabile, inoltre, che il Quadro Conoscitivo producesse una ricostruzione organica dello stato di pianificazione preesistente attraverso un'indagine rappresentativa dell'**effettiva compatibilità procedurale** o meno dello stato reale dei vari iter delle schede. Risulta infatti troppo semplicistico considerare come unica motivazione di non realizzabilità di un comparto, il non accordo fra i privati (pag. 23 - Sistema della Pianificazione), alla luce anche dell'iter nebuloso del PRG vigente, che come confermato dagli stessi Progettisti del PSC, è stato compromesso e stravolto dalle

numerose osservazioni dei privati, della Provincia, dal tentativo di "spacchettamento"...producendo schede con contenuti giuridico/urbanistici vaghi o la cui esecutività è vincolata ad azioni da attuare dall'ente comunale (progetti pubblici), **legando quindi la fattibilità della scheda ad un iter non temporalmente definibile.**

Esistono a tal riguardo, situazioni in cui i proprietari, pur avendo già formato il consorzio (manifestazione chiara e condivisa della volontà a procedere), hanno più volte dato avvio al procedimento senza però poterne concludere l'iter ovvero sottoscrivendo l'accordo preliminare, premessa sostanziale per il deposito del P.P.. Occorre dunque integrare la ricognizione proposta dal Quadro Conoscitivo, con puntualizzazioni ed approfondimenti che possano differenziare le schede non effettivamente riconosciute dalla proprietà da quelle dove anche l'inerzia della stessa amministrazione ne ha fortemente condizionato e/o ritardato l'attuazione.

2 - La PROCEDURA/GESTIONE

Per quanto concerne la **PROCEDURA/GESTIONE** del Piano, uno dei punti focali della pianificazione, contenuto e promosso anche nella Legge 20/2000, è quello di **rendere evidente il percorso delle scelte di piano** e ciò dovrebbe emergere proprio partendo dal Quadro Conoscitivo.

2.1 - La perequazione urbanistica.

Il documento preliminare annuncia l'adozione della perequazione urbanistica come strumento alternativo all'esproprio per l'attuazione delle previsioni pubbliche. Si tratta di uno dei capisaldi della riforma urbanistica proposta da più parti e recepita dalla L.R. 20/2000, che consente il pari trattamento dei cittadini a parità di condizioni urbanistiche e l'**acquisizione gratuita di aree** per servizi pubblici, edilizia residenziale sociale e per collocarvi diritti edificatori che si ritenga opportuno trasferire da altrove.

Per perequazione s'intende infatti *"quel principio la cui applicazione tende ad ottenere due effetti concomitanti e speculari: la giustizia distributiva nei confronti dei proprietari dei suoli chiamati ad usi urbani e la formazione senza espropri e spese di un patrimonio pubblico di aree a servizio della collettività"* (Stefano Pompei – "Il Piano regolatore perequativo").

Questo nuovo metodo disciplinare, adottato con successo in molti Comuni anche della nostra regione, fissa regole trasparenti ed eque "a priori", evita la negoziazione caso per caso con le proprietà dei suoli come fa il vigente PRG di Rimini con le sue 300 schede di progetto su altrettanti comparti di intervento, fortemente sperequate nelle contropartite (cessione di aree, realizzazione di opere, ecc.) richieste ai privati.

Da anni il nostro Ordine, che sull'argomento ha organizzato diversi incontri pubblici, ha sostenuto la validità della perequazione urbanistica come strumento fondamentale per governare le trasformazioni urbane.

Il sistema perequativo sostituisce "l'urbanistica contrattata". La modalità operativa della proposta consiste in:

- classificazione delle aree interessate da trasformazioni urbanistiche in categorie caratterizzate dalle stesse condizioni di fatto e di diritto;
- attribuzione di diritti edificatori di pari entità a tutte le aree che si trovano in analoghe condizioni di fatto e di diritto, a prescindere dalla condizione pubblico/privata;

- stabilire diritti edificatori unitari tendenzialmente bassi così da concentrare l'edificazione in una quota unitaria del comparto di trasformazione;
- cessione gratuita di tutte le aree non interessate dall'edificazione anche in eccedenza delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- possibilità di utilizzo delle aree così acquisite gratuitamente senza esproprio, per attrezzature e spazi collettivi, ERS e diritti edificatori trasferiti;
- la quota di edificabilità assegnata alle aree, uguali per condizioni di edificabilità e diritto, può essere subordinata al POC, che può prevedere per esse una destinazione pubblica, trasferendo altrove il diritto di edificazione acquisito.

La perequazione urbanistica e il trasferimento dei diritti edificatori sono entrati a pieno titolo tra gli strumenti con cui abitualmente sono gestiti e attuati i piani urbanistici perché, superano la sostanziale inefficacia degli strumenti del vincolo e dell'esproprio promuovendo simultaneamente lo sviluppo delle parti pubbliche e private della città.

I presupposti metodologici indicati sono condivisibili, ma occorre in questa fase, un ulteriore approfondimento sulle modalità di attuazione della proposta, anche alla luce della recente sentenza del TAR Lazio relativa al PRG di Roma.

Il metodo perequativo da applicarsi per le trasformazioni territoriali in zona turistica con trasferimento dei diritti edificatori (dalla zona sud alla zona nord e/o da mare a monte della ferrovia) appare, in particolare, operazione complessa, ma vale la pena sperimentarla approfondendo e affinando le modalità operative.

La commercializzazione e gestione dei "crediti edilizi" appare di difficile praticabilità senza la costituzione di nuovi soggetti (società pubblico-private, "banche dei diritti", ecc.) cui demandare tali compiti.

Fermo restando che spetta al PSC il compito di fissare i criteri perequativi e relativi indici in tutte le aree soggette a trasformazione urbanistica, un possibile suggerimento è quello di fissare tali regole quando i comparti sono già definiti e si sono valutati gli effetti possibili della trasformazione.

2.2 – Gli strumenti operativi.

I contenuti progettuali delle principali opzioni strutturali proposte dal Documento preliminare di Piano, hanno come primo obiettivo quello di confermare l'efficacia della nuova disciplina urbanistica, consentita dalla Legge 20/2000.

Pur condividendo buona parte di queste azioni, la preoccupazione che subentra è che queste si esauriscano in un mero elenco di buone intenzioni quali la qualificazione strategica della città turistica con le nuove pinete retrocostiere, il ruolo del RUE nella fascia costiera, il riequilibrio degli insediamenti per le residenze e i servizi, la perequazione urbanistica.

Per dare affidabilità a queste azioni, alla cui base si condivide il concetto della de-densificazione attraverso metodi di perequazione, occorre approfondire quali altri strumenti operativi siano necessari per la loro concreta ed efficace applicabilità sulla città:

- non esiste ad oggi nel demanio comunale un patrimonio di aree facilmente disponibili per la delocalizzazione;
- non esiste una semplificazione o agevolazione sul sistema fiscale che possa favorire l'attivazione del processo di delocalizzazione;
- non è scontata la disponibilità delle aree compensative che dovrebbero fondarsi sulle ex schede;

- non esiste ad oggi alcuna attivazione di STU, quale possibile soggetto promotore e/o esperienze simili;
- per quanto riguarda il percorso di qualificazione intesa come riproposizione di pinete retrocostiere, si paventa un processo di riqualificazione non equamente distribuito sull'intero territorio comunale;
- nel Quadro Conoscitivo non emerge un'analisi della struttura del paesaggio tale da promuovere una progettazione ambientale di spazi aperti con relazioni percettive privilegiate identificabili con la localizzazione puntuale di queste nuove pinete (sistema di segni che possano identificare il paesaggio dell'acqua in una realtà compromessa come la nostra litoranea, dove l'idea del paesaggio consolidato è avulso da quello naturale, tale idea non può essere forzata e ricercata come idea di naturalità);
- l'analogia con la costa ravennate non è un'identificazione strutturale idonea ad interpretare l'identità del nostro tratto di costa;
- il criterio di perseguire gli indirizzi del GIZC è senz'altro un'intenzione positiva dell'urbanistica intesa come "pianificazione ambientale" ma questo obiettivo può essere raggiunto solo se incentivato nel processo di perequazione con criteri compensativi adeguati;
- per quanto riguarda la qualificazione ambientale diffusa (corridoi ecologici, paesaggi identitari) si condividono i criteri adottati relativamente alla mappatura e schedatura per il recupero dei caratteri morfo/topologici originari del patrimonio edilizio storico, utilizzando la georeferenziazione del Catasto Calindri così come l'approccio all'attenzione per le risorse paesaggistiche come del resto già contenute nel PTCP. Occorrerebbe però in questa fase un passaggio di scala che possa identificare meglio la procedura e la metodica con cui si possono perseguire meglio gli obiettivi proposti;
- delegare al RUE la possibilità di assicurare un equilibrio fra il costruito e gli spazi aperti.

2.3 – La VAS_ValSAT.

I dati ricavati dal Quadro Conoscitivo vengono utilizzati all'interno della VAS_ValSAT preliminare, per distinguere le aree del territorio riminese in funzione del diverso valore di criticità, suddividendo elementi escludenti o fortemente condizionanti, mediamente condizionanti, lievemente condizionanti, non condizionanti per le previsioni residenziali e destinate ad usi sensibili (scolastici, sanitari, ecc...) o per le previsioni insediative produttive, commerciali e terziarie.

In linea generale i criteri adottati per associare a una determinata criticità un colore corrispondente ad un livello di condizionamento possono essere messi in discussione dal momento che, in parte si basano su vincoli imposti dalla pianificazione sovraordinata, ma in parte sono soggettivi. Ad esempio non è chiaro perché le "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3 del PTCP)" siano di colore rosso, escludenti o fortemente condizionanti, mentre i "Siti di importanza comunitaria (SIC)" siano lievemente condizionanti (giallo) per le previsioni residenziali e destinate ad usi sensibili (scolastici, sanitari, ecc...), e moderatamente condizionanti (arancio) per le previsioni insediative produttive, commerciali e terziarie.

Un'ulteriore osservazione riguarda la dinamicità della ValSAT, definita dalla normativa come valutazione ex-ante – in itinere – ex post. In relazione più volte si afferma che la valutazione strategica è un processo che accompagna l'intero processo di elaborazione

delle previsioni del piano; non vengono, però, date indicazioni sulle attività di analisi e verifica previste in corso d'opera al fine di orientare ed eventualmente correggere le scelte di pianificazione e si rimanda alla ValSAT definitiva di PSC la definizione degli indicatori in grado di monitorare l'efficacia delle politiche-azioni definite dal piano e l'individuazione del TARGET di sostenibilità da raggiungere nell'orizzonte temporale del piano stesso per ciascun indicatore.

3 - IL PROGETTO

Relativamente al **PROGETTO** si evidenziano le seguenti tematiche principali:

3.1 - Ruolo della città e obiettivi strategici. Rimini città senza auto. La valorizzazione del centro storico.

Il documento, in sintonia con le indicazioni del PTCP e del Piano Strategico, sottolinea giustamente che Rimini dovrà sempre più caratterizzarsi come **città dell'accoglienza tutto l'anno, città del benessere**, centro di relazioni internazionali e di incontro tra le persone.

Si assume come obiettivo strategico prioritario l'innovazione del sistema turistico che si coniuga con la qualità e la vivibilità del territorio, la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio, il recupero di una mobilità efficiente e sostenibile, nuovi grandi spazi per il verde e per i servizi più innovativi.

E' necessario che la città si dia obiettivi verso cui finalizzare gli sforzi comuni di cittadini e amministrazione. Se Rimini vuole essere città dell'accoglienza e del benessere non può permettersi 32 sforamenti della quantità massima di pm10 nei primi 62 giorni del 2010, un inquinamento dovuto alla mobilità (40%) e al riscaldamento (40%).

Per quanto concerne la **mobilità** la Rimini di oggi è la città di Sua Maestà l'Automobile e il PSC sembra ancora succube delle auto che portiamo a parcheggiare fin sotto i lungomari.

Dobbiamo puntare a un drastico ridimensionamento del traffico privato, fissare una quota obiettivo (riduzione del 20, 30, 50% ?) e agire di conseguenza.

Il traffico privato si abbatte con l'uso della bicicletta e del Trasporto Pubblico Locale. Costruiamo allora piste ciclabili decenti, creiamo una rete di TPL efficiente. Nelle città europee all'avanguardia nella progettazione delle strade vige la regola del terzo: un terzo di sede stradale alle biciclette, un terzo al TPL, un terzo alle auto private. Facciamolo anche noi!

Per quanto concerne il **riscaldamento**, perché non proporre una virtuosa modifica al modo di costruire gli edifici che sono esageratamente energivori essendo figli legittimi della speculazione edilizia tollerata negli ultimi 50 anni? Oltre ai vantaggi per la salute pubblica si aggiunge il fatto che in molte città (Friburgo in Germania, nel Voralberg in Austria, le Casa Clima in Alto Adige...) questa rivoluzione ecosostenibile ha creato anche un forte richiamo turistico.

Per quanto riguarda il **centro storico** il Documento Preliminare evidenzia la necessità di salvaguardare la funzione residenziale e di una disciplina di intervento che non sia solo di carattere fisico, ma detti anche regole di carattere funzionale (negozi e botteghe artigiane anziché banche per una maggiore vitalità del centro).

Vanno valorizzati a nostro parere poli e assi urbani di forte identità e spazi pubblici di aggregazione quali ad esempio il percorso archeologico nel centro storico, il percorso pedonale dal ponte di Tiberio (a sua volta pedonalizzato) fino al porto canale, assi commerciali, ecc.

E' importante che la città sia consapevole del suo ruolo e potere coerentemente attrezzarsi per raggiungere gli obiettivi strategici prefissati.

Si concorda con quanto espresso nel Documento Preliminare di permettere il frazionamento delle unità immobiliari in centro storico che riteniamo debba essere accompagnato da una maggiore dotazione di servizi ai cittadini (parcheggi di coronamento sia ad uso pubblico sia ad uso dei privati residenti, servizi di *bike-sharing*, incremento e riqualificazione del verde pubblico, rilancio del commercio al dettaglio) unitamente al miglioramento del collegamento e dell'accesso al centro storico (in questa ottica si auspica lo spostamento o quantomeno lo sdoppiamento del mercato ambulante che nelle giornate di Mercoledì e Sabato paralizza la mobilità in città).

Si evidenzia la necessità d'introdurre nel RUE, in sintonia con quanto espresso dal Piano Strategico, un Piano per il Colore ed un Abaco degli elementi decorativi per il Centro Storico.

3.2 - La riqualificazione della città turistica – L' entroterra.

La riqualificazione della città turistica non può limitarsi a interventi edilizi, anche qualitativamente validi, ma limitati ai singoli lotti. Deve emergere sempre più il "valore territorio" da potenziare anche attraverso l'armatura territoriale (infrastrutture e qualità urbana).

Il documento evidenzia che il PRG vigente consente tuttora interventi di ristrutturazione e ampliamento sui singoli lotti, ma che è necessario imboccare una strada diversa, quella della **de-densificazione** usando lo strumento della perequazione-compensazione urbanistica e del trasferimento all'esterno della fascia turistica dei diritti edificatori.

La de-localizzazione comporta un preciso disegno urbano con l'individuazione degli *ambiti da riqualificare* nel territorio urbanizzato (art. A-11 della L.R. 20/2000) e degli ambiti per nuovi insediamenti (art. A-12 della L.R. 20/2000) quali polarità urbane da valorizzare ed eventualmente utilizzare come "aree di atterraggio" dei diritti edificatori. Senza un progetto unitario, infatti, che definisca dove e come collocare questa potenzialità edificatoria e turistica, corriamo il rischio di rimediare al caos urbanistico odierno con altro caos urbanistico. Vogliamo creare altre Via Turchetta?

Proponiamo di individuare zone della costa sud da de-densificare, lasciando in altre zone il modello pensione familiare prevedendo anche altre soluzioni, quali l'albergo diffuso per creare servizi migliori. A coloro che decidono di lasciare il proprio albergo o la propria abitazione va proposta una soluzione di pregio nella zona nord con la creazione di nuove polarità turistiche di alta qualità e innovazione e residenziali di alta qualità costruttiva (con parchi, piazze, negozi...).

Il documento preliminare considera questioni strategiche per il PSC il recupero delle Colonie, la pedonalizzazione dei lungomare, il "parcomare" proposto dal Piano Strategico, la "riqualificazione territoriale" delle strutture ricettive. Il documento gioca anche la scommessa delle "nuove pinete" a Rimini nord da realizzarsi usando la perequazione urbanistica.

Mentre il vigente PRG non fornisce sostanziali indicazioni per la riqualificazione della zona turistica e si limita alla disciplina normativa sui singoli lotti, il nuovo PSC assume questa tematica come prioritaria con proposte, contenute nello stesso documento

preliminare, che si pongono l'obiettivo di una reale riqualificazione territoriale della zona mare.

L' **entroterra** va valorizzato sia incrementandone il valore paesaggistico che migliorandone la fruizione. Agendo con una logica sistemica e intendendo il territorio come un tutt'uno vanno messe in rete strutture ricettive, inclusi agriturismi, osterie, taverne, con le aree verdi e i corridoi ecologici di progetto lungo le aste fluviali con i centri urbani e il sistema della costa.

Il documento rileva la necessità di proteggere i caratteri specifici di ciascuna unità di paesaggio, in particolare quelli che il PTCP individua come "paesaggi identitari". Il territorio si presenta infatti con specificità ambientali che vanno tutelate e valorizzate differenziando adeguatamente le norme che regolano le trasformazioni.

3.3 - La qualità urbana - La bellezza diffusa.

(Come governare gli interventi di trasformazione urbana e riqualificazione)

E' opinione comune che il cambiamento debba andare verso una bellezza diffusa e verso l'ecologia/naturalità della città.

In particolare si rileva che all'art.3.3.2 "*Qualità degli edifici e degli spazi pubblici e privati*" per quanto concerne il capo della sostenibilità nel testo non si distingue il recepimento di norme attualmente cogenti (DAL) da ciò che dovrà essere promosso ovvero la definizione di requisiti per portare a livelli più avanzati. Per quanto concerne il capo della qualità in merito alla frase "*la qualità architettonica sarà perseguita nelle situazioni in cui è richiesta sensibilità*" pensiamo, in sintonia con le nuove norme sul paesaggio, che la qualità debba essere sempre perseguita: ogni progetto è l'occasione giusta per riqualificare.

Sui temi della qualità degli edifici, della ristrutturazione del patrimonio edilizio e del riequilibrio degli insediamenti per la residenza vi sono solo indicazioni d'indirizzo che dovranno necessariamente essere approfondite nel RUE.

Per evitare che il PSC resti un piano direttore con generici indirizzi pianificatori non sufficientemente efficaci dal punto di vista procedurale, è importante che contenga regole generali che possano nel futuro originare percorsi virtuosi anche in tema di riqualificazione urbana.

Per cui è in questa fase che vanno raccolti i dati specifici costituenti il documento programmatico per la qualità urbana e vanno definiti meglio i parametri degli ambiti da assoggettare a riqualificazione urbana, anche a seguito di una analisi morfologica approfondita di cui il quadro conoscitivo sembra carente che contenga la lettura e valutazione dei vuoti edilizi ed il loro rapporto funzionale con la città.

I disposti normativi che potrebbero guidare i processi di riqualificazione contenuti nella L.R.6/09 dovrebbero essere, in occasione del PSC, trasformati da direttive con natura transitoria a regole definitive e permanenti.

La ridefinizione della perimetrazione da assoggettare a riqualificazione urbana va messa in relazione a meccanismi di premialità utili ad innescare processi di delocalizzazione o ristrutturazione senza antropizzare ulteriormente la città consolidata.

Occorre chiedersi quali siano gli strumenti in grado di governare i processi di trasformazione e soddisfare i requisiti della città ospitale (sicurezza, contenimento energetico, bellezza urbana) senza che questi si trasformino in procedure rigide ed inefficaci.

Per quanto sopra esposto, se in questa fase risulta difficile impostare le regole del processo di trasformazione demandando il problema al RUE, allora è necessario uscire dall'iter della L.R.20/2000 che così risulterebbe complessa ed inefficace.

Occorre una semplificazione di programmi complessi che possa passare anche attraverso forme libere di pianificazione, lasciando ai privati ed al mercato la libertà della scelta del processo, di cui però è rischiosa la gestione.

Il documento rileva la necessità di superare con il RUE l'indice fondiario massimo (UF) e altezza massima (Hmax) come strumenti principi di governo dei tessuti urbani e di differenziare la disciplina di intervento nelle Zone B per aderire alle diverse potenzialità e limitazioni relative alle differenti tipologie dei tessuti edilizi.

Questa proposta, contenuta nel Documento Preliminare, recepisce una indicazione che il nostro Ordine aveva espresso negli anni passati in merito alla necessità di impedire con norme generalizzate il proliferare di edifici incongrui con le tipologie edilizie prevalenti di zona (es. condomini alti in zone a villette, ecc.).

3.4 - Rimini Città per tutti, "città resiliente". La struttura urbana. Il Piano dei servizi. L'edilizia residenziale sociale.

Rimini "*città per tutti*" ovvero Rimini "*città resiliente*" è uno dei desideri più importanti emerso dal Forum del Piano Strategico. Nella Rimini di oggi ai bambini, infatti, è vietato respirare (hanno il naso all'altezza dei tubi di scappamento), giocare per strada, andare in bicicletta; agli anziani è vietato attraversare le strade (sono troppo lenti...), andare in bicicletta; ai disabili è impedito l'accesso a quasi tutti i negozi del Centro Storico, l'uso dei marciapiedi perché invasi dalle auto...

La città è resiliente quando pensa a tutti i suoi cittadini, da qui la necessità di potenziare la dotazione di edilizia sociale non solo intesa come edilizia abitativa ma anche introducendo usi socialmente utili come per esempio residenze specializzate, luoghi di aggregazione, aree protette in grado di tutelare anche le categorie speciali senza innescare processi di emarginazione ma generando nuove integrazioni.

Per far questo, il PSC è uno strumento fondamentale che, reinterpreta gli indirizzi della L.R. 6/09, potrebbe favorire processi di trasformazione che attraverso meccanismi di premialità, siano in grado di incentivare l'impegno privato verso interventi di tipo sociale.

Servono pertanto scelte forti: aumentare le Aree Pedonali Urbane, creare le isole residenziali, facilitare la progettazione dei Piedibus, introdurre le Ore dei Bambini durante le quali le auto non girano, dare la precedenza ai più deboli nella seguente gerarchia: disabili, pedoni, ciclisti, TPL, motociclisti e automobilisti.

Ci sembra che, ancora di più, rimanere nei limiti del PTCP e delle norme sovraordinate, non sia sufficiente per soddisfare il concetto di "Città ospitale e resiliente", ma risulta necessario scendere di scala con processi di adattamento alla peculiarità del territorio riminese.

Il quadro conoscitivo è uno strumento d'indirizzo importantissimo per promuovere ed evidenziare chiaramente la direzionalità sociale della città, indicando le azioni pianificatorie di esecutività delle varie fasi operative prescritte dalla L.R.20/2000, con un'attenzione particolare anche ai tempi di realizzazione affinché le previsioni non divengano inattuali.

Consideriamo prioritaria la progettazione dei "vuoti" urbani per recuperare le carenze di parcheggi e verde pubblico e per migliorare il sistema delle relazioni. *A tal fine come*

*Ordine insistiamo da anni sulla opportunità di elaborare un **Piano dei Servizi** che evidenzi chiaramente il sistema delle relazioni e di fruizione urbana.*

Per colmare il consistente deficit di aree pubbliche per verde e parcheggi (190 ettari al 2025) non è pensabile di ricorrere allo strumento dell'esproprio, ma va usato il metodo perequativo con cessione gratuita delle aree collegata a nuova edificabilità.

Per quanto concerne l'edilizia residenziale sociale si propone di prevedere la cessione al Comune del 20% delle aree edificabili per realizzarvi l'ERS.

Per quanto concerne i centri frazionali e l'edilizia sparsa in territorio rurale si propone, in sintonia con il PTCP di limitare al massimo la "dispersione insediativa".

3.5 - La qualificazione del verde urbano come fattore identitario e attrattivo di Rimini.

Il documento rileva la necessità di introdurre nel RUE nuove regole per assicurare maggiori dotazioni di verde in tutti gli interventi edilizi e di trasformazione (permeabilità minima dei suoli, standards minimi di alberature d'alto fusto, ecc.); di valorizzare i "varchi a mare"; di prevedere in tutti i progetti di nuove strade adeguate fasce di ambientazione. Anche in questo caso c'è da rilevare un diverso e positivo approccio al tema rispetto al vigente PRG.

La città "verde", la "città di tutti" è una città nella quale vanno messe in atto le seguenti azioni:

- rinuncia alla divisione della città per funzioni e creazione di poli autonomi, anch'essi collegati dai percorsi verdi;
- evitare l'uso dell'auto anche solo per prendere il giornale;
- i collegamenti dovrebbero essere verdi per raggiungere i punti focali e strategici della città (centro storico, mare, fiera etc).
- evidenziare le PECULIARITA' esistenti attraverso la conoscenza del sito e il DIALOGO con le persone. Con questo non significa che non si debba costruire, ma saturare i punti giusti, creando spazi di socializzazione (piazze a misura d'uomo) e servizi di prima necessità;
- la gente ha bisogno di spazi verdi dove rilassarsi, socializzare e fare sport. Prevedere un piano che colleghi quelli esistenti e ne preveda di nuovi ad esempio un polo sportivo raggiungibile anche a piedi è assolutamente indispensabile.

3.6 – Gli ambiti di possibile trasformazione.

L'aspetto preoccupante delle analisi e valutazioni sviluppate all'interno della VAS_ValSAT è il risultato della verifica condotta sugli **ambiti di possibile trasformazione urbana** indicati dal Documento Preliminare e cioè quelli che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, vengono individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o di nuovi insediamenti produttivi:

- i "*principali ambiti potenziali per la riprogettazione dello sviluppo urbano-ambientale*" ricadono, per il 19%, in porzioni del territorio interessate da "elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative" (in colore rosso);
- gli "*ambiti da acquisire prevalentemente per il sistema del verde e dei servizi*" ricadono, per il 36%, in aree di colore rosso: essendo la percentuale rilevante, già in questa sede (prima di inserire tali previsioni all'interno del PSC), dovrebbero essere verificate in dettaglio le tipologie di elemento escludente o fortemente condizionante

presente, in modo da valutare se tale elemento può limitare l'utilizzazione dell'area, in relazione alla scelta di destinare questi ambiti, prevalentemente, alla realizzazione del sistema del verde e dei servizi e solo marginalmente ad usi insediativi;

- l'"*ambito sovracomunale per lo sviluppo delle attività produttive e logistiche*" ricade, per il 51%, in porzioni del territorio mappate con colore rosso: il fatto che questo ambito sovracomunale non sia diversamente localizzabile, in relazione alla presenza del casello autostradale, non è sufficiente quale giustificazione di accettabilità della localizzazione prescelta.

Questi dati mettono in evidenza che le valutazioni di sostenibilità ambientale, a differenza di quanto affermato in relazione, non coincidono con le motivazioni poste a fondamento delle soluzioni progettuali individuate dal piano, ma che la VAS_ValSAT preliminare è stata condotta in seguito alla definizione delle scelte progettuali stesse, quale mero adempimento obbligatorio per legge.

Inoltre, l'obiettivo assunto dal PSC di "*massimo contenimento del consumo di suolo e delle potenzialità di sviluppo e nuova urbanizzazione entro l'estensione complessiva della città già costruita e del territorio già previsto come urbanizzabile nel PRG vigente*", che è condivisibile, dovrebbe scaturire dalla valutazione di sostenibilità, e quindi dalle analisi condotte sul territorio in sede di redazione del Quadro conoscitivo, e non dato a priori quale base di partenza su cui fondare le valutazioni.

3.7 -La città sicura.

La pianificazione urbanistica a livello strutturale non può non considerare la sicurezza antisismica della città come un obiettivo da raggiungere.

Negli studi conoscitivi manca un rilievo della vulnerabilità urbana a livello di ambito locale (la Tav. 9 indica solo tre macroaree, peraltro da approfondire) indispensabile per l'individuazione della Struttura Urbana Minima (SUM) vale a dire l'insieme dell'edificato, delle infrastrutture e degli spazi aperti in grado di assicurare la soglia vitale di funzionamento di una città in stato emergenziale e quindi una più rapida ripresa della normale vita cittadina, delle attività economiche e delle relazioni sociali.

"La Struttura Urbana Minima è la parte della città o del centro urbano da proteggere. Essa è rappresentata da un sottosistema di funzioni e di spazi che consentano, durante la crisi susseguente alle calamità, lo svolgimento anche se a ritmo ridotto, di tutte le attività necessarie alla vita del centro urbano" (*dalla relazione del prof. Maurizio Tira al Convegno CeNSU dell'Aquila del 2 Dicembre 2009*).

Si tratta quindi di individuare quella parte "*hard*" di città in grado di fare sopravvivere la stessa in caso in situazioni emergenziali, costituita dalle principali strutture di servizio (servizi pubblici e reti, sistema dei soccorsi) e dagli edifici strategici (direzionali, amministrativi, sanitari e militari), dagli spazi calmi e le aree attrezzate per la realizzazione di residenze provvisorie, dai punti di accesso e dai percorsi d'esodo sicuri. Una volta deciso quali sono le parti vitali della città che necessitano di maggiore protezione si passa poi a declinare sul territorio gli interventi preventivi conseguenti dando ad essi anche una scala di priorità.

Il Comune di Rimini ha una sismicità di tipo medio-alta (zona sismica di seconda categoria) con una vulnerabilità del patrimonio edilizio esistente disomogenea ed in certi casi molto elevata.

Basta pensare agli alberghi della fascia turistica in massima parte ampliati e sopraelevati negli anni cinquanta e sessanta, prima dell'introduzione della zona sismica (1983), in vigenza di leggi non molto incisive e in assenza di organismi di

controllo (almeno fino alla metà degli anni settanta); alle zone residenziali intermedie sviluppatasi negli stessi anni, al centro storico, ai borghi, ai ghetti anche non storici e alle case rurali.

Un approccio più rispondente alla realtà nell'affrontare la prevenzione sismica deve quindi comportare il confronto della pianificazione comunale con la microzonazione sismica, suddividendo il territorio in aree in cui i valori di pericolosità e vulnerabilità sismica rispecchiano più rigorosamente le condizioni locali. La finalità è di prevedere la distribuzione degli effetti di un terremoto in un'area urbana locale individuando i criteri di gestione (urbanistici, strutturali e geotecnici) volti a mitigare i danni di un terremoto.

Infine, nell'ambito della ricostruzione, la recente esperienza del terremoto in Abruzzo ci ha dimostrato che la strada della delocalizzazione della città non è percorribile se essa non è programmata. Consumo del territorio, sradicamento sociale, problemi di mobilità, mancanza di servizi e infrastrutture adeguate sono le conseguenze di scelte frettolose e non ponderate. Il Piano Strutturale Comunale può invece individuare quelle aree dove collocare le nuove quote urbane emergenziali non provvisorie che le moderne tecnologie rendono realizzabili in tempi rapidi.

3.8 - La mobilità.

Il Documento Preliminare recepisce le indicazioni del PTCP sulla necessità di superare il deficit infrastrutturale nella mobilità con la realizzazione di opere già previste e non ulteriormente rinviabili (nuova SS16, 3° corsia autostradale, ecc.) e perseguendo l'obiettivo del **"Corridoio adriatico"** come grande sistema di infrastrutture per le relazioni tra centro Europa e sponda meridionale del Mediterraneo.

Al riguardo, per evitare ulteriore consumo di territorio e sfregio all'ambiente, andrebbe attentamente valutata la possibilità di realizzare, laddove possibile, l'autostrada in trincea con parzialmente sovrapposta la strada statale (a raso).

Condividiamo gli obiettivi indicati nel Documento Preliminare di "trasformare una mobilità che al momento è quasi interamente basata sull'auto privata verso modalità di trasporto più sostenibili".

Il potenziamento del **TPL** (trasporto pubblico locale), in particolare, è assunto come obiettivo prioritario.

Le proposte per una ristrutturazione del TPL all'interno del PSC non possono non tener conto che tutta la zona costiera, da Bellaria a Gabicce, è una metropoli lineare; il sistema di trasporto classico è il sistema a pettine con una linea principale (attualmente le linee 4 – 11 e 125, in progetto il TRC tra Rimini e Cattolica e la linea ferroviaria Rimini Ravenna) e diverse linee secondarie di attestamento realizzate con modalità diverse in base alle effettive frequentazioni.

Una considerazione: le aziende di trasporto pubblico delle province di Rimini, Forlì e Ravenna stanno creando una holding per la gestione del TPL, sarebbe opportuno che tutti i comuni dell'area romagnola nella stesura dei rispettivi PSC ne tengano conto.

Oltre al TRC viene avanzata la proposta, fatta dal Piano Strategico, di un sistema di trasporto automatizzato ad alta efficienza in sede totalmente propria, tipo *"people mover"*, che partendo dal casello autostradale di Rimini-sud (presso il quale andrebbe realizzato un parcheggio multipiano di interscambio) collega lungo il parco Ausa punti di eccellenza della città quali il porto, Marina centro, la stazione ferroviaria, l'Arco d'Augusto, il Centro congressi per proseguire, oltre il Casello autostradale, fino al Centro sportivo ex Ghigi, e a San Marino. Si tratta di una proposta che l'Ordine degli

Ingegneri di Rimini ha avanzato in diverse occasioni e che riteniamo di importanza strategica per migliorare la mobilità interna alla città. La scelta del sistema (o “people mover”, o metro a raso o interrato o altro) dovrà comunque tener conto dell’attraversamento dei nodi sensibili (Arco d’Augusto, zona ferroviaria, Centro congressi) e fondarsi su scelte ecologiche a basso impatto.

Concordiamo con quanto affermato nel documento preliminare che l’intensificazione delle frequenze del trasporto ferroviario a raggio locale sulla tratta Ravenna-Pesaro con il potenziamento delle fermate a Miramare, Rivabella, Viserba e Viserbella può rappresentare di fatto una efficace estensione del trasporto metropolitano.

Altre proposte contenute nel documento (quali il potenziamento della “mobilità lenta”, il “piano della sosta” con la previsione di parcheggi di attestamento e interscambio, la valorizzazione delle stazioni ferroviarie e delle fermate del TRC come luoghi urbani e nodi di interscambio) vanno nella direzione di un effettivo miglioramento della fruizione della città.

Tra i progetti da mettere in atto sono importanti la pedonalizzazione del ponte di Tiberio e del lungomare e la creazione di due nuovi collegamenti (tra via Marecchiese e via Tonale con ponte sul Marecchia e tra via Tiberio e la circonvallazione occidentale), non alternativi tra loro, ma da realizzarsi entrambi.

Le isole Residenziali

Gli spazi aperti appena fuori dalla porta di casa costituivano un tempo un importante luogo per le relazioni sociali degli adulti e per le prime esperienze all’aperto dei bambini che qui incontravano persone diverse da familiari e facevano conoscenza con lo spazio urbano. Purtroppo, oggi, con l’aumento dell’utilizzo dell’automobile, questi spazi sono stati progressivamente sottratti ai cittadini. Le Isole Residenziali sono una proposta per la riqualificazione dello spazio urbano. La casa che si prolunga sulla strada che si trasforma in luogo d’incontro, di relazioni e di svago.

Si tratta di individuare delle porzioni omogenee di struttura urbana prevalentemente o esclusivamente residenziali da interdire al traffico veicolare in determinate ore della giornata con varchi d’accesso anche automatizzati in grado di regolarne il flusso.

All’interno delle aree residenziali si possono individuare strade e piazze gerarchizzate (completamente o parzialmente pedonalizzate, riservate ai veicoli dei residenti, strade 30, strade aperte a tutti solo in determinate ore) dotate di particolare arredo urbano che le restituisce ai residenti. Sul coronamento esterno si posizionano una serie di parcheggi d’attestamento dove chi si reca in visita alla zona lascia l’automezzo per poi proseguire a piedi.

La zona della stazione

L’attenzione data dal PSC all’area della stazione è molto importante. Si ritiene che essa debba essere oggetto di una riprogettazione generale che tenga conto delle nuove esigenze della mobilità riminese. In particolare occorre pensare ad un nuovo contenitore altamente attrezzato (innovativo anche nel design) nell’area vicina al cinema settebello dove possano trovare posto la nuova stazione delle corriere (liberando così la vecchia area delle ferrovie padane), un grande parcheggio scambiatore per le automobili, un parcheggio per taxi, il deposito biciclette, le fermate degli autobus, la stazione del metro mare-monte che in questo punto s’incrocia con il TRC, i parcheggi per il *rent-a-car*, il *bike-sharing* e le *car-sharing*, gli uffici ed i servizi necessari al funzionamento del contenitore. Il nuovo contenitore deve essere collegato velocemente alla stazione ferroviaria.

Di grande importanza ipotizzare una galleria ciclopedonale tra piazzale Cesare Battisti e Piazzale Carso per superare la divisione storica tra le “due Rimini” con un percorso attrezzato per la mobilità lenta tra piazza Tre Martiri e l’area Embassy.

La aerostazione

Nella convinzione che l’aeroporto di Rimini possa trovare nel medio periodo un ruolo originale nel sistema aeroportuale regionale come importante *point* dei voli *low-coast* e *charter* al servizio del turismo, come supporto alla sempre più eccellente attività fieristica-congressuale della riviera e come nuovo terminal per il carico/scarico delle merci, s’invita a prendere in considerazione la possibilità di realizzare una moderna aerostazione sul lato monte della pista collegata con una bretella veloce alla nuova complanare e alla rete autostradale. La nuova porta d’ingresso alla città dovrà essere dotata di parcheggi e servizi adeguati, terminal bus e intermodalità con una nuova linea del TRC.

Le piste Ciclabili

Il Quadro Conoscitivo ripropone per la mobilità lenta gli studi già elaborati per il Piano Urbano della Mobilità che contiene molte valide indicazioni ma anche alcuni criteri da sviluppare ulteriormente. In particolare la rete non deve essere una semplice sommatoria di interventi disarticolati e “obbligati” dalla morfologia del territorio ma una precisa scelta programmatica in grado di collegare tra loro tutti i principali centri d’interesse della città (ospedali, scuole, stazioni, uffici pubblici, centri sportivi, ecc). Va quindi introdotto il concetto di rete uniforme sul territorio urbanizzato con una maglia regolare ripetuta, non superiore ai 400/500 mt di lato, che consenta di intercettare tutti i potenziali ciclisti che risiedono all’interno.

Bisogna inoltre dare indirizzi precisi per migliorare la qualità, l’uniformità, la riconoscibilità e la sicurezza dei percorsi ciclabili esistenti nonché per sfruttare al meglio le potenzialità dei nuovi comparti e delle aree residenziali. Un criterio guida da tenere sempre in considerazione deve essere poi la ricerca della massima interconnessione possibile della rete di piste ciclabili con il TPL, con le stazioni del TRC, con i parcheggi scambiatori e di attestamento, con il *bike-sharing*, con le isole residenziali e con i piedibus. Il tutto, come già detto, nell’ottica di una scelta culturale di fondo che deve considerare la mobilità lenta ciclopedonale come prioritaria.

3.9 – Le aree produttive.

Il punto 3.7 del DP riguarda la gestione della dislocazione delle aree destinate alle attività produttive. L’analisi iniziale (“Obiettivi Strategici”) centra correttamente il tema delle necessità e delle aspettative che le aziende hanno o possono avere in un prossimo futuro per gli insediamenti produttivi, e fa propri molti degli enunciati emersi nel corso delle riunioni del Piano Strategico di Rimini e presenti nel documento di sintesi sull’Asse Strategico “delle imprese innovative e di qualità”. In particolare, tale analisi iniziale tratta i punti riguardanti la qualità dell’insediamento, specialmente quello delle infrastrutture logistiche e degli accessi.

Ma, nel prosieguo della trattazione, quando si scende nello specifico, nella presentazione di ciò che si intende per “aree qualificate per gli insediamenti produttivi”, la questione degli accessi a tali zone, così come quella della viabilità intesa come raccordi con gli assi principali della prospettata rete viaria extraurbana, non viene minimamente trattata.

La stessa cosa dicasi per la viabilità necessaria al personale lavorativo per recarsi dalle proprie abitazioni al lavoro e viceversa (sostenibilità della mobilità privata e/o pubblica).

Infatti la localizzazione della nuova area produttiva del comune di Rimini, denominata "Area Valmarecchia", per come idealizzata, risulterà un'area non di nuovi insediamenti produttivi, bensì, precipuamente, un'area di trasferimento di insediamenti esistenti altrove (è espressamente citata l'area di via Emilia, ovvero leggasi SCM), lasciando, quindi, irrisolto il problema di dove localizzare i veri "nuovi insediamenti" produttivi legati al prospettato polo tecnologico o alla "green economy". Inoltre, vengono enfatizzati solo gli aspetti riguardanti la semplificazione degli adempimenti per l'inizio lavori, e la preoccupazione di etichettare l'area come "A.P.E.A." (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata) il cui aspetto più qualificante viene ad essere la presenza di un soggetto unico della gestione energetica/ambientale integrata.

In conclusione, ci saremmo aspettati una maggiore attenzione sugli aspetti della viabilità e della mobilità sia delle merci sia delle persone (molto dettagliata per la parte costiera): più volte si è tentato di "focalizzare" su questo argomento nelle discussioni del Piano Strategico di Rimini, purtroppo senza esito, e nel PSC, per quanto riguarda gli insediamenti produttivi, è solamente accennato nei vaghi principi generali. Può anche essere comprensibile che si voglia non dettagliare e/o rinviare alla fase di progettazione il problema della viabilità e degli accessi, ma non è assolutamente accettabile che tale tema non sia stato messo nelle linee guida di base che devono avere le aree per essere qualificate come aree per insediamenti produttivi.

3.10 – Le pianificazioni settoriali e ambientali. Politiche energetiche.

Il quadro conoscitivo evidenzia la necessità di mettere a sistema le molteplici pianificazioni settoriali e ambientali, e di valutarne le relative compatibilità quale pre-condizione per le previsioni urbanistiche del PSC, soprattutto relativamente a nuove quote urbane.

Il Piano Generale del Sistema Fognario

Il Piano Generale del Sistema Fognario (PGSF) del Comune di Rimini, consente di individuare con precisione e dettaglio i diversi elementi che costituiscono il sistema delle acque reflue, a partire dagli elementi strutturali fino ad arrivare alle criticità ed agli interventi risolutivi proposti e deve essere assunto come un pezzo importante del nuovo PSC.

Il rischio idraulico e le aree esondabili, ad esempio, sono state oggetto di specifica classificazione nel PGSF e devono costituire elemento della VAS per la valutazione di compatibilità ambientale delle nuove trasformazioni territoriali e urbane.

Le opere inerenti il settore idrico-fognario previste dal PGSF (vasche di laminazione, condotte, sollevamenti, ecc.) devono essere contenute nella proposta progettuale del PSC.

Acustica

Nei documenti esaminati vi è un resoconto di quanto fatto dal Comune di Rimini in merito alla mappatura del territorio (zonizzazione acustica) compreso l'ultimo aggiornamento, derivante da misure fonometriche.

Tali misure non sono assolutamente in numero sufficiente per caratterizzare il territorio e di fatto non comportano alcuna informazione aggiuntiva rispetto alla prima stesura di zonizzazione.

Inoltre nei documenti non si è trovato nulla in merito ad eventuali scelte strategiche atte a tutelare l'integrità del Comune da un punto di vista acustico.

Sostenibilità e politiche energetiche

Nel Quadro Conoscitivo (punto D9 "Strumenti ed azioni per l'attuazione di politiche energetiche") vengono indicate tutte le iniziative intraprese dalla pubblica amministrazione in campo ambientale ed energetico, in un elenco suddiviso in settori a seconda delle finalità perseguite, senza una riflessione critica del grado di efficacia raggiunto. Non vi è un'analisi statistica di quanto ha funzionato o meno, sul perché, quanto rimane da fare, e su quali contraddizioni, fragilità e opportunità fondamentali si sono concretizzate. Manca quindi una riflessione necessaria per proporre oggi nuove regole, per la gestione della trasformazione della città, e per sapere quali sono le leve che possono generare il cambiamento. Il documento preliminare riporta più volte l'importanza delle tematiche ambientali e dello sviluppo sostenibile, ma di fatto non predispone un capitolo apposito che ne descriva le modalità di attuazione. Molto viene demandato al RUE.

Si fa presente, in particolare, la necessità di programmare la localizzazione delle zone destinate agli **impianti consortili solari** come indicato nella Delibera di Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna n.156/08 "Atto d'indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e la certificazione energetica degli edifici" Allegato n.2 punti 18-19-20-22.

"Le modalità applicative delle disposizioni di cui ai punti 13, 15, 16 sono definite con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunali. Pertanto i Comuni, singoli o associati, nell'ambito delle attività di elaborazione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, individuano le zone idonee a realizzare gli impianti di produzione di energia a fonti rinnovabili (...)".

CONCLUSIONI

*Il documento preliminare del PSC di Rimini prefigura, in sintonia con i principi della **L.R. 20/2000** un cambiamento di rotta rispetto alla pianificazione urbanistica che ha caratterizzato la nostra città per decenni. Da una urbanistica contrattata e della negoziazione caso per caso con le proprietà dei suoli si passa ad una urbanistica perequata con regole eque e trasparenti stabilite a priori, con omogeneo trattamento delle proprietà private comprese in operazioni di trasformazione urbana. L'uso della **perequazione urbanistica** consentirà l'acquisizione gratuita di aree sulle quali attivare politiche di qualificazione della città pubblica (servizi, ERS, ecc.) e per trasferirvi diritti edificatori nell'ambito di operazioni di trasformazione urbana. Al riguardo riteniamo necessaria una definizione più completa della proposta perequativa, soprattutto relativa alla riqualificazione della zona turistica.*

*Il **Quadro conoscitivo**, strumento principe di partecipazione democratica alla costruzione del Piano, deve essere assunto a tutti gli effetti come componente essenziale del PSC e va integrato e aggiornato con ulteriori indagini, così da renderlo davvero utile ai fini dell'attivazione di opzioni pianificatorie significative ed applicabili.*

*Le indicazioni del **Piano Strategico**, elaborate a conclusione di un lavoro che ha visto il coinvolgimento e la partecipazione di una molteplicità di soggetti, sono da assumere, in un rapporto dinamico e dialettico, come riferimento importante per le scelte del nuovo Piano.*

Il progetto di una città ha infatti caratteri specifici che vanno evidenziati e condivisi, analizzandone compiutamente le criticità e le potenzialità.

*Per quanto concerne la **capacità residua** del PRG vigente, la conferma o meno dei comparti non attuati non dovrebbe essere oggetto di una verifica di compatibilità unicamente ambientale, ma dovrebbe derivare da una valutazione della effettiva compatibilità procedurale dei vari iter delle schede e della coerenza o meno con le previsioni del PSC.*

*Le **pianificazioni settoriali** (piano della mobilità, piano generale delle fognature, zonizzazione acustica, ecc.) devono essere assunte come "pezzi" del PSC, rendendo evidente il percorso delle scelte di piano partendo dal Quadro Conoscitivo.*

*Riteniamo, in particolare, che il PSC non possa non considerare la **sicurezza antisismica della città** come un obiettivo da raggiungere. Negli studi conoscitivi manca un rilievo della vulnerabilità urbana a livello di ambito locale, indispensabile per l'individuazione della Struttura Urbana Minima (SUM) vale a dire l'insieme dell'edificato, delle infrastrutture e degli spazi aperti in grado di assicurare la soglia vitale di funzionamento di una città in stato emergenziale e quindi una più rapida ripresa della normale vita cittadina, delle attività economiche e delle relazioni sociali.*

Siamo convinti che il nuovo strumento urbanistico, per essere utile alla città, debba essere espressione di un lavoro collettivo, partecipato e condiviso da una pluralità di soggetti e attori, che non si limiti ad analizzare una fotografia statica della Rimini di oggi, ma sappia interpretarne il futuro. Serve alla città una forte partecipazione democratica e una lettura dinamica delle potenzialità e delle criticità che emergono dal Quadro conoscitivo.

L'Ordine degli Ingegneri di Rimini ritiene di non avere esaurito con il presente documento il proprio contributo alla costruzione del Piano e rinnova la propria disponibilità a fornire ulteriori contributi e una fattiva collaborazione nelle successive fasi di definizione delle scelte.

Ordine degli Ingegneri di Rimini
Il Presidente
dott. ing. Marco Manfroni



Commissione Qualità del Territorio
Sezione CeNSU di Rimini
Il Presidente
dott. ing. Sergio Pesaresi

