



**PIANO STRUTTURALE COMUNALE**

VAS/VALSAT  
**SINTESI NON TECNICA**

elaborato VAL.ST

VAS-VALSAT PSC - SINTESI NON TECNICA

**Adozione:**

Delibera di C.C. n.65 del 29/03/2011

**Approvazione:**

Delibera di C.C. n. 15 del 15/03/2016

**Sindaco:**

Andrea Gnassi

**Assessore al Territorio:**

Roberto Biagini

**Presidente del Consiglio Comunale:**

Vincenzo Gallo

**Segretario Comunale:**

Laura Chiodarelli

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

Alberto Fattori

**Ufficio Nuovi Strumenti Urbanistici**

**Ufficio Gestione Territoriale**



Immagine di Rimini (1580 - 1583)

Ignazio Danti, Galleria delle Carte Geografiche

Musei Vaticani

## Ufficio di Piano

### **Progettisti**

Coordinatore e Capo progetto Arch. Alberto Fattori

### **Gruppo di lavoro:**

- Ufficio nuovi strumenti urbanistici

Responsabile Arch. Lorenzo Turchi  
Arch. Stefania Bassi  
Arch. Emanuela Donati  
Geol. Giuseppe Fuschillo

- Ufficio geologia

Responsabile Geol. Carlo Copioli  
Geol. Roberta Carlini  
Arch. Maria Corvino

### **Collaborazioni interne:**

- Ufficio gestione territoriale

Responsabile Arch. Mariarita Bucci  
Dott.ssa Paola Bartolucci  
Geom. Daniela Delvecchio  
Geom. Mauro Masi  
Arch. Monica Margherita Assunto  
Dott.ssa Elena Favi  
P.I. Ivo Sansovini

- Ufficio per il paesaggio

- UO Qualità ambientale

- Ufficio informatica

### **Collaborazione**

Forum del Piano Strategico

### **Consulenti esterni:**

- Consulenza legale

Prof. Federico Gualandi  
Avv.

- Consulenza in fase di adozione e per le ipotesi di controdeduzione alle riserve della provincia al PSC

A.T.I. costituita da:  
- Tecnicoop s.c.a r.l.  
- Prof. Arch. Giuseppe Campos Venuti  
- Arch. Carla Ferrari  
AdArte snc

- Consulenza archeologica in fase di adozione



## **INDICE**

1. Premessa .....	1
2. Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale di VAS-VALSAT .....	3

## 1. Premessa

Ai sensi dell'art. 11 del Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 (Disposizioni integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"), la fase di valutazione (VAS) è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano siano presi in considerazione durante la fase preparatoria del piano ed anteriormente alla sua approvazione. Ai sensi dell'art. 13 dello stesso Decreto n. 4/2008 deve essere predisposto un Rapporto ambientale sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano.

Nel Rapporto Ambientale devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso. I contenuti del Rapporto Ambientale sono definiti all'allegato VI del Decreto n. 4/2008.

La procedura prevede che la proposta di piano sia comunicata all'autorità competente (in questo caso la Provincia di Rimini). La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data di pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1 del Decreto, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

La presente Relazione costituisce la SINTESI NON TECNICA del RAPPORTO AMBIENTALE (VAS-ValSAT) del PSC del Comune di Rimini.

La L.R. 13.06.2008, n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione Ambientale Strategica" e la successiva L.R. 6/2009, con le modifiche introdotte all'art. 5 della LR 20/2000, stabiliscono che la VAS per i piani urbanistici previsti dalla L.R. n. 20 del 2000 è costituita dalla valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) di cui all'articolo 5 della medesima legge (come modificato dalla LR 6/2009), integrata dagli adempimenti e fasi procedurali previsti dal D.Lgs. n. 152 del 2006 non contemplati dalla L.R. n. 20 del 2000.

Alla luce dei nuovi dispositivi legislativi sopra richiamati, si può riconoscere un parallelismo tra i contenuti della VALSAT ai sensi della LR 20/2000 e la VAS richiesta dalla legislazione nazionale.

Richiamando i contenuti del comma 1 dell'art. 13 del Decreto Legislativo 4/2008, la prima fase di redazione dello stesso (Rapporto Preliminare) corrisponde alla ValSAT preliminare del Documento Preliminare di PSC, che è stata sottoposta alla Conferenza di Pianificazione nell'ambito della quale si è svolta la fase di consultazione di cui all'art. 11 c. 3 del D.Lgs 4/2008, tra la Provincia, il Comune e gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

L'elaborazione del PSC del Comune di Rimini si avvale della procedura di VAS-ValSAT (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale) come processo di accertamento preventivo degli effetti sul territorio delle previsioni di piano di cui viene valutata l'ammissibilità secondo criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.

Lo svolgimento di tale attività è richiesto dalla L.R. 20 del 2000 per assicurare che le scelte circa gli usi e i processi di trasformazione del suolo presentino un bilancio complessivo positivo, cioè comportino un miglioramento o, quanto meno, non comportino un peggioramento della qualità del territorio, sotto il profilo ambientale, insediativo e funzionale.

Per questa ragione, la legge da una parte afferma la necessità che i contenuti del PSC siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal Quadro Conoscitivo; dall'altra stabilisce che l'intero processo di elaborazione delle previsioni del piano sia accompagnato da un'attività di analisi e verifica, che evidenzii i potenziali impatti delle scelte operate ed individui le misure idonee ad impedirli ridurli o compensarli, prevedendo che questa attività sia esposta in una apposita relazione, che costituisce parte integrante del piano.

Di conseguenza, il PSC deve essere accompagnato da una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), che, nel caso specifico assume il valore di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

La VAS-VALSAT è rivolta a chiarire il processo di selezione delle scelte fondamentali del piano, in termini di risposta alle criticità ed ai fabbisogni rilevati in sede di Quadro Conoscitivo e ad evidenziare i complessivi effetti che l'insieme delle politiche e delle azioni previste dal PSC possono determinare sull'ambiente, fornendo le indicazioni circa gli impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.

Se si parte dal presupposto che la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale non è solo un obbligo imposto dalla legge, da liquidare con una relazione finale di assoluzione delle scelte, ma è uno strumento di lavoro che accompagna lo staff di pianificazione durante tutto il processo di costruzione del PSC, dalla formazione del Quadro Conoscitivo alla stesura finale del PSC, allora è evidente che la ValSAT diventa un abito mentale che, a partire dagli elementi strutturali del territorio (le invarianti), aiuta ad orientare direttamente, di volta in volta, le scelte del piano, escludendo da subito le scelte non coerenti con gli obiettivi fissati ed in contrasto con le finalità di salvaguardia degli elementi strutturali del territorio. Se indossiamo questo abito mentale per l'intero processo di piano, le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale finiscono per coincidere, per buona parte, con le stesse motivazioni poste a fondamento delle soluzioni progettuali individuate e gli esiti della ValSAT si traducono in "prescrizioni" per l'attuazione degli interventi o in "condizioni" che si devono avverare prima che si possa procedere all'attivazione di un determinato intervento.

## 2. Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale di VAS-VALSAT

La VAS-ValSAT è stata costruita avendo a riferimento le emergenze, le criticità ed i limiti e le condizioni alle trasformazioni rappresentate nelle tavole di sintesi e nelle Relazioni del Quadro Conoscitivo, per le singole componenti.

Il Rapporto Ambientale per la “Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale” relativa al Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Rimini, è stato realizzato coerentemente con quanto previsto dalla LR 20/2000 e s.m.i. e dalla DCR 173/2001, oltre che con quanto previsto dalla Direttiva comunitaria 42/2001/CE sulla VAS, con quanto previsto dal Testo Unico in materia ambientale (DLgs. n.152/2006 e s.m.i.) e con quanto previsto dalla L.R. n.9/2008 e dalla L.R. 6/2009.

Si specifica, inoltre, che il Rapporto Ambientale è anche accompagnato da uno Studio di Incidenza (Allegato 1) in relazione alla presenza, nel territorio comunale, del sito appartenente alla Rete Natura 2000 denominato SIC/ZPS IT4090002 “Torriana, Montebello, Fiume Marecchia”, in cui sono approfonditi gli effetti indotti dal PSC su tale sito e definite specifiche misure di mitigazione e compensazione, ad integrazione e specificazione di quanto presentato nella presente Val.S.A.T..

La metodologia definita per la redazione del PSC del Comune di Rimini ha permesso di prestare attenzione alle tematiche ambientali e territoriali fin dalle sue prime fasi di elaborazione, in quanto gli obiettivi assunti dal Piano derivano a tutti gli effetti dalle considerazioni che sono scaturite dal Quadro Conoscitivo ed in particolare dalla sua sintesi condotta attraverso l'individuazione dei Punti di forza e dei Punti di debolezza del territorio comunale per ciascuna componente ambientale, ma anche per gli aspetti sociali ed economici che caratterizzano il territorio comunale.

In questo senso si può affermare che l'individuazione dei Punti di forza e dei Punti di debolezza per il territorio comunale di Rimini, formalmente ultima fase del Quadro Conoscitivo, si configura come primo elemento della considerazione dei temi ambientali all'interno del Piano, come auspicato dalla normativa in materia di Val.S.A.T..

A tal proposito sono state innanzi tutto approfondite e valutate le vocazionalità del territorio comunale, con particolare riferimento alla destinazione per trasformazione residenziale e produttiva (e quindi alle politiche per la tutela e la salvaguardia), per fornire un elemento di indirizzo alle scelte di trasformazione effettuate dallo staff di progettazione. Successivamente, è stata verificata la coerenza degli obiettivi del Piano con gli obiettivi dei piani sovraordinati (PTCP) e sono state valutate le singole politiche/azioni previste dal PSC, con l'obiettivo di valutarne la sostenibilità con le caratteristiche ambientali e territoriali del Comune di Rimini, sia singolarmente, che complessivamente per componente ambientale (valutazione *ex-ante*). Infine per ciascuna politica/azione di Piano sono state definite, ove necessarie, azioni di mitigazione e/o compensazione finalizzate ad eliminarne o ridurne gli effetti negativi verificandone puntualmente l'efficienza ed il grado di adeguatezza, ed è stato definito un Piano di monitoraggio degli effetti dell'attuazione del PSC (valutazione *in- itinere* e valutazione *ex-post*).

Il Rapporto Ambientale, come di seguito articolato, provvede:

Capitolo 0: a fornire l'inquadramento legislativo e a illustrare le modalità operative della VAS-VAL.S.A.T.

Capitolo 1: a dar conto della sostenibilità generale delle scelte di PSC, alla luce della Val.S.A.T. della pianificazione sovraordinata (PTCP – 2007 e aggiornamento 2012), come stabilito dall'art. 5 della LR 20/2000, verificando la coerenza degli obiettivi del PSC con gli obiettivi di



sostenibilità definiti dalla Val.S.A.T. del PTCP, attraverso una tabella di confronto che mette in relazione gli obiettivi del PTCP con quelli del PSC e con le azioni previste da quest'ultimo, affinché gli obiettivi trovino attuazione.

Capitolo 2: a illustrare le possibili scelte alternative del PSC, partendo dalle Linee Guida dettate dall'Amministrazione comunale nel 2007 fino ad arrivare al "Masterplan strategico" approvato nel 2012 e a illustrarne la compatibilità ambientale.

Capitolo 3: a esaminare la sostenibilità degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti (ANS) di PSC e cioè di quegli ambiti che sono stati individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o di nuovi insediamenti produttivi, verificandone la compatibilità con il sistema di vincoli, valori e vulnerabilità del territorio e dettando le condizioni di sostenibilità della loro eventuale attuazione. Tale attività è supportata dalle "Schede ricognitive degli ambiti del PSC" (VAL.SC.).

Capitolo 4: a illustrare l'analisi delle componenti ambientali, tramite una sintesi dello stato di fatto per ciascuna componente rilevandone le criticità e un'analisi SWAT di tipo qualitativo degli obiettivi e delle azioni previsti dal PSC, con l'indicazione delle misure di mitigazione ove necessarie.

Capitolo 5: a definire il Piano di monitoraggio tramite l'individuazione degli indicatori per il monitoraggio degli effetti del PSC, con riferimento agli obiettivi e ai risultati prestazionali attesi e in coerenza con le componenti ambientali esaminate.

VAL.SC. "Schede ricognitive degli ambiti del PSC": a valutare la sostenibilità di ciascuna delle previsioni del PSC attraverso la valutazione analitica di tutti i prevedibili effetti che le previsioni possono indurre sul territorio e ad indicare le eventuali misure mitigative e compensative che dovranno accompagnare l'attuazione di tali previsioni.

VAL 1: tavole per verificare la compatibilità delle previsioni di PSC (siano esse derivanti da previsioni del PRG previgente non attuate, ovvero nuove indicazioni di potenziale urbanizzazione), che articolano gli elementi derivabili dal Quadro Conoscitivo e dalle tavole dei vincoli del PSC in base al fatto che rappresentino elementi di criticità escludenti o condizionanti per le trasformazioni del territorio a fini insediativi.

VAL 2: tavole relative alle tutele e ai vincoli previsti dagli strumenti urbanistici sovraordinati e dalle norme vigenti in materia storico-culturale, paesaggistico ambientale e relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio.

Le scelte del PSC sono state definite avendo come obiettivo primario, il massimo contenimento del consumo di suolo e in linea di massima l'obiettivo di contenere le proprie potenzialità di sviluppo e nuova urbanizzazione entro l'estensione complessiva della città già costruita e del territorio già previsto come urbanizzabile nel PRG previgente, in linea con gli indirizzi del PTCP della Provincia di Rimini.

Tali scelte sono inoltre finalizzate alla piena valorizzazione e salvaguardia delle risorse ambientali, culturali e paesaggistiche presenti, in coerenza con le linee programmatiche fissate dalla pianificazione sovraordinata e con gli obiettivi indicati dalla LR 20/2000.

La metodologia seguita per la valutazione di coerenza del PSC, attraverso la VASValSAT, presuppone che siano preliminarmente definiti gli obiettivi generali e specifici del PSC e le politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi, che sono richiamati nella Relazione del PSC.

Alla VAS-ValSAT compete di stabilire la coerenza generale del piano e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La valutazione è finalizzata a fornire specifiche indicazioni e condizionamenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi.

La VAS-ValSAT è stata sviluppata come percorso di avvicinamento delle scelte del PSC e comprende, nelle diverse fasi di elaborazione (Documento Preliminare prima e infrastrutturale che insediative).

Nella prima fase (VAS-ValSAT preliminare del Documento preliminare di PSC) il processo di ValSAT è stato rivolto a verificare:

- la confermabilità delle previsioni edificatorie non ancora attuate del PRG (piani particolareggiati non approvati),
- la compatibilità delle previsioni di sviluppo urbano individuate dal Documento preliminare di PSC.

In questa fase, la VAS-ValSAT è quindi rivolta ad esplicitare:

- la conferma delle previsioni edificatorie non ancora attuate del PRG (piani particolareggiati non approvati) che non presentano rilevanti criticità, alla luce delle considerazioni sviluppate nella VAS-ValSAT preliminare,
- la sostenibilità degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti di PSC e cioè di quegli ambiti che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, sono stati individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o di nuovi insediamenti produttivi, verificandone la compatibilità con il sistema di vincoli, valori e vulnerabilità del territorio e dettando le condizioni di sostenibilità della loro eventuale attuazione, alla luce del Quadro Conoscitivo.

Con specifico riferimento per le scelte di carattere insediativo, la valutazione di compatibilità è stata svolta con una metodologia di incrocio delle informazioni, resa possibile dall'ausilio del GIS (Sistema Informativo Geografico), che rende immediatamente visibile la compatibilità o meno della scelta insediativa con il contesto di intervento, con una rappresentazione che ricorre volutamente ai colori del semaforo (verde, arancio, giallo e rosso), evidenziando, nella tavola di VAS-ValSAT (VAL 1.1 e VAL 1.2):

- gli elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti (rappresentati con colore rosso). Si tratta di:
  - porzioni di territorio che, per vincoli sovraordinati o legislativi o criticità intrinseche ed oggettive, sono sostanzialmente preclusi ad una utilizzazione di tipo edificatorio, ovvero
  - porzioni di territorio, per la cui utilizzazione sono necessari interventi di mitigazione o compensazione così consistenti da rendere difficilmente sostenibile una loro possibile valorizzazione economica o immobiliare, ovvero
  - porzioni di territorio, per la cui utilizzazione è necessaria la rimozione degli elementi di criticità escludenti.
- gli elementi di criticità mediamente condizionanti (rappresentati con colore arancio). Si tratta di porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi è condizionata da onerosi interventi di compensazione o mitigazioni o limitazioni nell'utilizzazione dell'area;
- gli elementi di criticità lievemente condizionanti (rappresentati con colore giallo). Sono ambiti che presentano modeste limitazioni nella utilizzazione delle superfici degli ambiti di intervento, ovvero ambiti in cui l'onerosità delle compensazioni o mitigazioni ha un'incidenza più limitata relativamente alla possibilità di utilizzazione;
- le aree non interessate da elementi di criticità significativi (rappresentati con colore verde). Si tratta di aree non interessate da elementi di criticità.

Come già detto, questa articolazione deriva da elaborazioni sviluppate in questo modo, già in fase di redazione del Quadro Conoscitivo, ritenendo necessario, fin da subito, riconoscere gli elementi di criticità escludenti o condizionanti per le trasformazioni del territorio. Avendo distinto gli elementi conoscitivi secondo una articolazione per elementi di criticità "escludenti" ed elementi di criticità "condizionanti", anche la lettura del Quadro Conoscitivo risulta più efficace e meno dispersiva.

Inoltre viene svolta l'analisi SWOT delle azioni previste dal PSC suddivise per obiettivi specifici per il sistema territoriale organizzati quindi in gruppi di azioni omogenei in relazione alle componenti ambientali. La VAS-Val.S.A.T. deve infatti garantire la coerenza delle scelte di piano con le caratteristiche e lo stato dell'ambiente e del territorio.

Al fine di effettuare una valutazione di eventuali interferenze fra obiettivi/azioni del piano e le componenti ambientali sono state individuati i seguenti fattori e matrici ambientali di riferimento: *Aria, Acqua, Suolo/sottosuolo, Biodiversità/ecosistemi, Paesaggio/Beni culturali, Rumore/Inquinamento elettromagnetico, Rifiuti, Energia/cambiamento climatico, Salute Umana.*

Nell'analisi SWOT si riportano i risultati di un'elaborazione effettuata sia sul grado di efficacia delle politiche e azioni previste per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità (coerenza interna), indicato con una "X" quando significativo, sia sui valori di impatto attribuiti all'interferenza tra azione elementare e componente ambientale. L'incrocio è stato valutato secondo i criteri di probabilità e sensibilità definendo i rispettivi colori e valori di riferimento:

<b>influenza /impatto</b>	<b>positivo</b>	<b>negativo</b>
certo o sensibile	verde scuro (2)	arancio (-2)
probabile o lieve	verde chiaro (1)	giallo (-1)
non rilevante	Bianco (0)	

La valutazione quantitativa del miglioramento della qualità ambientale e territoriale, è effettuata attraverso la selezione di indicatori rappresentativi a cui viene lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato durante l'attuazione del Piano in modo tale da aiutare l'Amministrazione ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Infine, per ciascuno degli "ambiti potenziali per nuovi insediamenti" indicati dal PSC e cioè quelli che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, sono stati individuati dal PSC come Ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali ovvero come Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali, è stata predisposta una Scheda ricognitiva che riporta i dati identificativi dell'ambito, gli usi potenzialmente insediabili e che evidenzia gli elementi di coerenza/interferenza (impatti positivi e negativi), con riferimento alle diverse componenti del Quadro Conoscitivo. Alla luce degli impatti positivi e negativi evidenziati, la scheda riporta inoltre le eventuali indicazioni per la realizzazione di mitigazione o di opere finalizzate alla sostenibilità ambientale degli insediamenti, in relazione alle criticità individuate (misure per impedire o ridurre gli impatti negativi).

La valutazione di compatibilità che conclude ciascuna Scheda consente di considerare l'ambito in relazione al grado di sostenibilità ambientale che manifesta e di evidenziare gli elementi di criticità rispetto ai quali prevedere forme di mitigazione e/o compensazione e di dettare

specifiche prescrizioni, nelle NTA del PSC, da rispettare in caso di attuazione alla luce della ricognizione effettuata.

Si riporta di seguito una tabella che richiama i contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13 del Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n.4 (Disposizioni integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"), come indicati all'Allegato VI, indicando l'elaborato del PSC in cui è possibile ritrovare i contenuti richiamati:

CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE	DOCUMENTI IN CUI E' POSSIBILE APPROFONDIRE L'ARGOMENTO RICHIAMATO
a) contenuti e obiettivi principali del PSC	- <b>Relazione di PSC</b> dove sono richiamati gli obiettivi e le politiche/azioni del PSC finalizzate a perseguire gli obiettivi dichiarati dallo stesso PSC
b) stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del PSC	- <b>Relazioni del Quadro Conoscitivo</b> , per le diverse componenti in cui il QC è stato articolato - <b>Tavole di Sintesi del Quadro Conoscitivo</b> - <b>Relazione del PSC</b>
c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dalle scelte del PSC d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al PSC, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica	- <b>Relazioni del Quadro Conoscitivo</b> , per le diverse componenti in cui il QC è stato articolato - <b>Tavole di Sintesi del Quadro Conoscitivo</b> - <b>Relazione del PSC</b>
e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri pertinenti al PSC	- <b>Relazioni del Quadro Conoscitivo</b> , per le diverse componenti in cui il QC è stato articolato - <b>Relazione di PSC</b>
f) possibili impatti significativi sull'ambiente	- <b>Rapporto Ambientale (VAS-ValSAT)</b> e in particolare le "Schede ricognitive degli ambiti del PSC"
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi	- <b>Rapporto Ambientale (VAS-ValSAT)</b> e in particolare le "Schede ricognitive degli ambiti del PSC" - <b>NTA – Norme tecniche di attuazione del PSC</b>
h) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PSC	- <b>Rapporto Ambientale (VAS-ValSAT)</b> e in particolare le "Schede ricognitive degli ambiti del PSC" - <b>NTA – Norme tecniche di attuazione del PSC</b>

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA		
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI					
<b>OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE</b>							
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE	Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa		Conferma delle possibilità espansive degli insediamenti di interesse strategico previste dalla pianificazione provinciale.	Limitare il consumo di suolo	Assunzione dell'estensione del territorio urbanizzabile previsto dal PRG pre-vigente, come limite quantitativo per il PSC. Prevedere una parziale, anche se modesta, riduzione delle superfici urbanizzabili del PRG pre-vigente	L'estensione del territorio che potrà essere urbanizzato per nuovi insediamenti urbani in attuazione del PSC, non supera nel complesso l'estensione delle aree edificabili già previste nel vigente PRG. Il PSC punta prioritariamente sulle pratiche della ristrutturazione e della riqualificazione urbana, ossia sul riuso di aree già urbanizzate, e sul riordino dei tessuti urbani all'interno del perimetro del Territorio Urbanizzato, dove vi siano zone parzialmente edificate mescolate con aree ancora libere. E nel contempo viene fermata l'ulteriore dispersione di previsioni edificatorie in contesti rurali o presso località marginali e prive di servizi.	
			Esclusione dell'ulteriore incremento quantitativo delle aree destinate all'espansione insediativa.	Formulare uno scenario demografico non necessariamente tendenziale ma misurato in termini di sostenibilità ambientale e territoriale			Dimensionamento del PSC per un'offerta abitativa massima di 5.000 alloggi, di cui 1.000 attuabili tramite intervento diretto regolati da RUE
				Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa economica per l'agricoltura e per il turismo			Ridimensionamento delle possibilità di nuova costruzione o ampliamento di edifici nel territorio rurale da parte di soggetti non imprenditori agricoli
	Qualità ambientale degli insediamenti	Qualificazione ambientale del sistema insediativo		Garantire la sostenibilità ambientale dell'insediamento turistico e residenziale	Fare carico a tutti i nuovi interventi insediativi di contribuire pro-quota a finanziare il Piano di adeguamento del sistema fognario comunale	Il PSC prevede la possibilità di stabilire in sede di POC un contributo di sostenibilità a carico di tutti i nuovi interventi programmati nel quinquennio per finanziare quelle opere di adeguamento del sistema fognario generale di cui venga programmata l'attuazione nel POC stesso.	
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Trasformare aree urbane e la viabilità lungomare in aree di parco urbano integrate con l'arenile.	Realizzazione del Parco del mare coinvolgendo porzioni di arenile e parti di territorio urbanizzato	Rifunzionalizzazione dell'attuale sede viarie dei lungomare, creazione di nuovi parcheggi di attestamento	Acquisite le proprietà dei lungomare sud, il PSC prevede di attuare il progetto Parco del mare secondo le linee guida indicate nel Masterplan Strategico.	
				Recuperare un forte deficit di aree urbane a verde	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi applicando la perequazione urbanistica	Il PSC prevede l'utilizzo della perequazione urbanistica che consiste: - nel classificare le aree potenzialmente interessabili da trasformazioni urbanistiche in categorie caratterizzate da analoghe condizioni di fatto e di diritto; - nell'attribuire diritti edificatori di pari entità a tutti i proprietari delle aree che si trovano in analoghe condizioni di fatto e di diritto; - nello stabilire diritti edificatori unitari tendenzialmente bassi, - nel prevedere la cessione gratuita al Comune di tutte le altre aree ove non è stata concentrata l'edificazione; - nell'utilizzare tali aree, acquisite così gratuitamente senza esproprio, per attuare le politiche dell'ente locale.	
			Conservazione dei varchi liberi - Progetto varchi a mare	Salvaguardare i residui varchi a mare	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività delle aree libere residue applicando la perequazione urbanistica		
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Realizzazione di adeguate fasce di ambientazione a ridosso della nuova viabilità di rilievo generale.	Realizzare fasce di ambientazione delle principali nuove infrastrutture	Realizzazione della fascia di ambientazione della nuova SS16	Il PSC prevede che tutti i progetti di nuove strade siano necessariamente accompagnati dal progetto di adeguate fasce di ambientazione paesaggistica e di mitigazione dell'impatto acustico, attraverso la modellazione del terreno e la piantumazione di essenze arboree e arbustive. In particolare individua la fascia di ambientazione della nuova S.S. 16, sia nei tratti in cui correrà nelle vicinanze di insediamenti urbani, dove una fascia a verde piantumato deve svolgere una funzione essenziale di filtro e mitigazione della fonte inquinante, sia nei tratti dove l'arteria taglierà pregiati lembi di pianura agricola, dove una fascia di vegetazione arborea dovrà mitigare l'impatto negativo sulla percezione del paesaggio.	

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	Massima limitazione della dispersione insediativa	Capillare nel territorio extraurbano	Massima limitazione della dispersione insediativa nel territorio extraurbano	Salvaguardare il territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	Adeguamenti alle disposizioni dettate dalle norme sovraordinate	Il PSC in territorio agricolo prevede prioritariamente il recupero degli edifici esistenti. La nuova edificazione rappresenta una potenzialità assolutamente straordinaria da riconoscere (con approvazione di Piano di Sviluppo e Ammodernamento Aziendale) solo a operazioni di riaccorpamento fondiario e ristrutturazione produttiva attuate da imprenditori agricoli professionali.”
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Individuazione, tutela e valorizzazione di elementi specifici e azioni di pianificazione ed interventi diffusi e di valorizzazione delle potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio;	Individuazione di ambiti di collegamento ecologico di carattere locale la cui salvaguardia e regolamentazione dovrà essere sviluppata dai Comuni nella redazione dei PSC.	Salvaguardare e migliorare la biodiversità	Prevedere un disegno della rete ecologica, mediante l'attuazione dei progetti individuati dal Masterplan Strategico, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	Il PSC individua il progetto Anello Verde come intervento di connessione urbana tra le aree verdi interne all'urbanizzato e con funzione di corridoio ecologico fra il corso del Marecchia e le aree collinari del Covignano. Il progetto preliminare della nuova barriera della SS16 in affiancamento all'autostrada dovrà tenere conto di questo progetto di rinaturalizzazione. Sono previste inoltre connessioni verdi urbane anche tra i nuovi parchi realizzabili mediante i principi perequativi e quelli esistenti.
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica		Promuovere l'interconnessione fra i principali spazi naturali e seminaturali, a costituire un sistema integrato di valenza non solo ecologica, ma anche fruitiva	Valorizzare le risorse paesaggistiche	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	Il PSC suddivide il territorio agricolo in tre grandi ambiti sulla base delle seguenti indicazioni: - cogliere e proteggere i caratteri specifici di ciascuna Unità di paesaggio e mettere in valore in particolare quelli che il PTCP ha individuato e definito “paesaggi identitari”; - tutelare i punti panoramici e i punti di visuale significativa lungo le strade verso campi visivi di pregio; - salvaguardare gli elementi minuti che compongono la matrice vegetazionale del paesaggio e incentivarne un leggera espansione; - promuovere e incentivare il mantenimento delle colture arboree tipiche, in particolare vite e olivo negli ambiti collinari. Per ciascuna SubUdP e per i paesaggi identitari si sono individuate strategie specifiche per i diversi ambiti territoriali per concorrere al raggiungimento di obiettivi di qualità paesistica e contemporaneamente di qualità ecologica
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica		Rafforzare la funzione svolta dallo spazio agricolo anche come connettivo ecologico diffuso e promuovere nel territorio rurale la presenza di spazi naturali o seminaturali caratterizzati da specie autoctone e da buona funzionalità ecologica.	Proseguire verso monte il Parco Marecchia	Intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive	Il PSC individua un'area verso monte dove intervenire nella forma di un parco-campagna (Parco Marecchia) con le seguenti modalità: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive, per dare progressivamente forma a un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera.
	Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica			Salvaguardare la pericolosità geomorfologica e idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	Il PSC ha escluso le aree di pericolosità geomorfologica e quelle soggette a rischio idraulico considerandoli elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
	Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche			Salvaguardare la qualità e la quantità delle risorse idriche	Riguardo alla qualità individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione	Il PSC ha escluso le aree interessate da sorgenti e pozzi di captazione considerandoli elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per insediamenti di tipo produttivo, commerciale e terziario.
	Riduzione del rischio sismico			Riduzione del rischio sismico	Individuare le aree di possibile amplificazione del rischio sismico e dettare disposizioni per la riduzione del rischio.	Il PSC detta disposizioni sulle aree oggetto di possibile trasformazione dei suoli per la riduzione del rischio sismico.
				Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	individua la messa in sicurezza sismica quale obiettivo d'interesse pubblico	Il PSC mira alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, offrendo incentivi volumetrici ai sensi dell'art. 7ter della LR 20/2000
	Risparmio energetico			Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	Individuare incentivi urbanistici per gli interventi di ammodernamento del patrimonio edilizio al fine di aumentare l'efficienza energetica, indicando l'efficientamento energetico come obiettivo d'interesse pubblico	Il PSC indica che gli interventi edilizi siano effettuati con l'obiettivo della riduzione dei consumi energetici, dell'autoproduzione energetica, delle costruzioni in bio-edilizia stabilendo incentivi volumetrici ai sensi dell'art. 7ter della LR 20/2000 stabiliti in continuità col Regolamento per le Misure Volontarie in Bioedilizia.
	Miglioramento della qualità dell'aria			Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico	Il PSC ha evidenziato che il grosso degli impatti atmosferici deriva dal traffico ed in minor misura dalle attività industriali e civili. Il comune di Rimini ha intrapreso una serie di azioni atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico a cui si è affiancato il PSC che ha individuato una serie di azioni finalizzate al potenziamento del trasporto pubblico, al potenziamento delle reti ciclo-pedonali e alla promozione del recupero di aree soggette a riqualificazione e a verde per il miglioramento della qualità dell'aria.
				contribuire alla realizzazione di una città mobile senz'auto	Implementazione della rete delle piste ciclabili, mediante interventi che prevedono: completamento dei percorsi extraurbani, completamento della circonvallazione urbana "Anello verde", miglioramenti e qualificazione delle piste urbane.	

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
<b>OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA</b>						
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	nell'interno	Tutela delle zone ed elementi di interesse storico-archeologico	Ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città.	Tutela delle attività commerciali nelle strade a maggiore valenza commerciale e turistica. Nuova disciplina degli interventi commisurata alla qualità architettonica dei fabbricati	Il PSC individua alcuni luoghi privilegiati della qualificazione tra cui i luoghi simbolo della città (il centro storico, la Marina, il Porto Canale) da riqualificare anche attraverso politiche di rafforzamento della identità locale. Inoltre individua le aree produttive, dove creare ambienti di qualità attraverso l'integrazione paesaggistica tra costruito e spazio aperto (rurale), la dotazione di servizi alla persona (asili, mense, etc.) e di servizi tecnologici e ambientali (aree produttive ecologicamente attrezzate, con edifici produttivi a basso impatto ambientale con tetti verdi e fotovoltaici, e sistemi di cogenerazione o rigenerazione nel caso di impianti a forte fabbisogno energetico).
		nella fascia costiera	Creazione di nuove polarità e linee di forza dell'animazione e dell'immagine urbana.	Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	Progetti speciali di restauro del patrimonio architettonico emergente e di messa in valore delle risorse archeologiche	
	Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.		Valorizzare il Porto-Canale	Con azioni di riordino della mobilità veicolare e con l'attuazione dei progetti: Anello verde, riqualificazione del bacino del ponte Tiberio, ecc.		
	Esaltare l'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti	Trasformare le aree dismesse e dismettibili al contorno della stazione ferroviaria di Rimini favorendo la connessione tra il centro e la marina				
Massimo sviluppo delle potenzialità insediative interne al sistema urbano esistente			Utilizzare i vuoti interstiziali	Individuare ambiti da riqualificare e destinare all'incremento delle dotazioni di spazi pubblici e in parte all'edificazione le aree inedificate e le interstizioni all'area urbana	Il PSC individua 4 ambiti da riqualificare. Il PSC identifica come aree destinate all'incremento delle dotazioni di spazi pubblici e in parte all'edificazione le aree inedificate interstizioni all'area urbana	
Qualità ambientale degli insediamenti	Qualificazione ambientale del sistema insediativo		Qualificazione ambientale degli insediamenti	Attuare azioni indirette attraverso l'allontanamento dei traffici di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate	Il PSC individua alcune azioni indirette attraverso cui allontanare il traffico di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate (con l'attuazione dell'Anello verde la pedonalizzazione di alcune aree e la valorizzazione del lungomare)	
Le attrezzature per il turismo	Politiche urbanistiche diffuse	PSC, POC e RUE devono mantenere le varie possibilità di intervento sulle strutture alberghiere tendenti alla continua riqualificazione associandovi sempre un obiettivo di riqualificazione del contesto urbano in cui le strutture sono inserite.	Qualificare la città turistica costiera	Stimolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti estesi di nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città.	Il PSC individua la riqualificazione della fascia turistica alberghiera e del suo ingente apparato ricettivo attraverso la possibilità di de-densificare e delocalizzare gli alberghi tramite l'utilizzo della perequazione urbanistica e il trasferimento dei diritti edificatori ferma restando la conferma, senza eccezioni, della destinazione degli alberghi della prima linea affacciata sull'arenile .	
Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	Migliore integrazione fra arenile e città turistica.	1) Attraverso una generale trasformazione del lungomare e delle zone di retrospiaggia in direzione del verde urbano, degli usi pedonali e ciclabili e degli spazi di relazione. 2) Eliminazione delle attuali cesure	riqualificare le frazioni della città lineare turistica	Mediante l'attribuzione di funzioni specialistiche incentrate sul wellness e sulla vita sana, attivando interventi di riqualificazione dei centri mediante l'analisi degli aspetti caratterizzanti	Il PSC prevede la qualificazione ambientale di tutta la fascia del Lungomare attraverso progetti di dettaglio per tratti organici che comprendano non solo il sedime stradale dei Lungomare ma anche la prima fascia di arenile e tutte le aree libere comunali e demaniali a monte della strada, oltre ove possibile, aree private, con l'obiettivo di offrire un nuovo esteso spazio strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive l'immagine suggestiva del "Parco del	



	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA			che ostacolano la mobilità pedonale fra spiaggia e città.	<p>"Parco del Mare": offrire un nuovo esteso spazio urbano strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive</p>	<p>Trasformazione e qualificazione ambientale di tutta la fascia dei Lungomare attraverso progetti di dettaglio per tratti organici che comprendano non solo il sedime stradale dei Lungomare ma anche la prima fascia di arenile e tutte le aree libere comunali e demaniali a monte della strada, oltre ove possibile, aree private</p>	Mare". In particolare con il recupero delle colonie, insieme con le loro ampie aree di pertinenza, per funzioni pregiate e la pedonalizzazione di tutti i Lungomare e la loro ristrutturazione con spazi a verde e servizi all'aperto e parcheggi interrati.
				<p>Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" ( e l'arenile) e la città</p>	<p>Riducendo il carico insediativo antropico attualmente gravante sulla spiaggia per trasferirlo nelle porzioni immediatamente retrostanti</p>	
				<p>Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa</p>	<p>Mediante una nuova progettazione di piazza Kennedy che consenta di collegare definitivamente il parco al mare</p>	
				<p>Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali</p>	<p>Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive</p>	
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	Migliorare le condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale	Realizzare l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopass il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio	Il PSC prevede la trasformazione urbanistica e la riqualificazione dell'insieme di aree al contorno della stazione ferroviaria di Rimini. Ciò costituisce un'occasione strategica unica per la città di Rimini, per l'entità e la collocazione di tali aree e per la pluralità di obiettivi che possono essere congiuntamente perseguiti. Tra questi, uno è il miglioramento delle condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale, sia realizzando l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopassa il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio.
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	Qualificare le aree al contorno delle fermate del TRC		Il PSC individua alcune delle stazioni del TRC fra Marina e Miramare dove sembrano esserci le condizioni più interessanti per prevedenti veri e propri 'ambiti di riqualificazione' nei quali fornire opportuni incentivi ad interventi di qualità di trasformazione del patrimonio edilizio di più vecchio impianto. In queste stazioni, dove la viabilità sottopassa la ferrovia e porta al lungomare, il progetto urbano di riqualificazione può utilmente estendersi fino ai punti di attestamento delle viabilità sul lungomare, da considerare quali luoghi privilegiati ove collocare funzioni attrattive e luoghi di relazione rivolti anche ai residenti, oltre che ai turisti, in modo da contribuire a far vivere la fascia costiera anche al di fuori della stagione estiva. L'intero percorso dalla fermata del TRC al lungomare può essere oggetto di una riprogettazione attenta degli spazi pubblici e privati.
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Rendere il rilevato ferroviario "permeabile" alla continuità della fruizione urbana.	Incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario	Realizzazione di sottopassi idonei ai pedoni e alle due ruote.	Il PSC prevede la realizzazione di una rete di piste ciclabili efficiente e gerarchizzata, costituita cioè da percorsi principali, preferibilmente in sede propria che si attesteranno sull'Anello verde, che sarà recettore anche del sistema secondario, ovvero di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale, strettamente integrata con il trasporto pubblico; le opere da realizzare riguardano soprattutto la ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti, e la loro interconnessione organica con il TPL e domani soprattutto con le stazioni del TRC. Un aspetto particolare su cui operare per favorire la mobilità lenta è anche quello di incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario con sottopassi quanto meno idonei ai pedoni e alle due ruote.

		OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI					
<b>OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'</b>							
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Miglioramento della viabilità principale	Potenziamento dell'A14 con l'ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale e realizzazione della nuova SS 16, affiancata all'autostrada (nuovo raccordo alla via Emilia)	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale e prossimamente si auspica la realizzazione della nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	Il PSC ha recepito le indicazioni del PTCP per la realizzazione dell'allargamento a tre corsie dell'autostrada e vorrebbe completare i lavori sulle grandi infrastrutture viarie con la realizzazione della nuova SS16.		
	Miglioramento della viabilità principale	Potenziamento delle strade a funzione intercomunale	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori di fluidificazione degli attuali assi nord sud, con la riqualificazione dell'area stazione si potrebbe completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	Il PSC prevede il completamento di alcuni tratti della strada retro-costa per assegnarli la funzione di un vero e proprio asse che attraversa in modo continuativo la città da sud-est a nord-ovest in una posizione intermedia fra il lungomare e la statale Adriatica.		
		Connessione con la vallata del Marecchia	Superare alcuni nodi critici della viabilità attraverso interventi di miglioramento della sicurezza, nonché alcuni progetti mirati di integrazione della rete comunale	Nuovo attraversamento del Parco Marecchia	Il PSC prevede un nuovo collegamento stradale in attraversamento del Parco XXV Aprile, dall'asse via Euterpe/Caduti di Marzabotto e da via Marecchiese alla via Tonale		
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Completamento ed estensione della rete ciclabile	Realizzare una rete urbana integrata che connetta tutti i principali attrattori e i luoghi ad alta frequentazione sociale	Agevolare la mobilità ciclo-pedonale, sia quale modalità autonoma sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei percorsi	Completare la rete di piste ciclabili creando una rete efficiente e gerarchizzata, costituita da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale e raccordati da una circonvallazione urbana denominata Anello verde; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	Il PSC ha individuato i principali itinerari ciclabili da realizzare o integrare, sia quelli di tipo escursionistico e ambientale, lungo il corso del Marecchia, sia quelli finalizzati a collegare la città con i principali centri frazionali e la zona industriale; non sono individuati invece i percorsi ciclabili urbani ritenendo opportuno, per la scala e il carattere del PSC lasciare questo compito agli strumenti settoriali e alla pianificazione operativa. Gli interventi sulle ciclabili sono strettamente collegati alla rete di connessioni verdi che con la realizzazione dei nuovi parchi a Rimini nord unirebbe questo al parco Marecchia, poi da questo mediante il parco del deviatore Ausa, fino al parco della Cava. Con collegamenti diretti al previsto parco del mare.		
		Realizzare una rete extraurbana che assuma valenza turistico-ricreativa e di collegamento casa-lavoro e casa-scuola					
	Attuare una politica per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e per salvaguardare la sicurezza dei ciclisti						
Riorganizzazione territoriale delle grandi funzioni a forte attrattività: I nodi urbani		1) Protezione dei nodi urbani con opportune misure di selezione e disincentivazione del traffico: eliminazione della viabilità lungomare. 2) Adozione di misure di calmierazione del traffico in tutti i contesti urbani con recupero di spazi per la mobilità pedonale e ciclabile anche lungo la rete urbana minore, valorizzazione ed estensione della pedonalizzazione degli spazi urbani di centralità funzionale e degli assi di	Estendere le zone, se non del tutto pedonali, quanto meno a misura del pedone, sia nel centro storico, che nella fascia turistica, nonché nelle aree centrali dei diversi quartieri	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	Il PSC prevede la qualificazione della fascia costiera come "Parco del Mare" confermando gli obiettivi di progetti già a vario stato di elaborazione per la riduzione del traffico veicolare e trasformazione dei lungomari, dal porto verso sud (Tintori, Murri, Di Vittorio, Spadazzi). La realizzazione del TRC e il completamento dell'asse viario retro-costa consentiranno la rifunzionalizzazione degli assi viari più prossimi al mare (Viali delle Regine a sud e San Salvador, Porto Palos e Dati a nord), orientandone e regolamentandone l'uso privilegiato come passeggiata commerciale. In queste strade è favorita una percorribilità pedonale e ciclabile gradevole lungo la sequenza di negozi, bar, ristoranti, attività di svago, servizi, che può convivere con l'utilizzo da parte di linee del trasporto pubblico riorganizzate in attestamento sulle stazioni del TRC.		

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
			concentrazione commerciale.		<p>Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio</p> <p>Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri</p>	Il PSC prevede la riorganizzazione complessiva della mobilità, liberando la città progressivamente dal traffico urbano a vantaggio della qualità urbana: in particolare i luoghi urbani di valore anche identitario come il lungomare, il centro storico e i borghi costituiscono "effetto urbano e vivibilità". Per il centro storico questo significa recuperare "in prima istanza la qualità dei suoi spazi aperti, liberando la superficie dalla sosta delle auto, limitandone fortemente l'uso e pedonalizzandone parti intere". Tra gli interventi previsti si richiama la pedonalizzazione del ponte di Tiberio allargando il centro storico fino a comprendere il borgo San Giuliano. Inoltre, per i diversi quartieri della città il Piano prevede di creare "aree pedonali dove gli abitanti possano riappropriarsi dello spazio urbano, anche della periferia e un sistema generale della mobilità che drena il più possibile le automobili ai bordi della città compatta, in corrispondenza delle principali adduttrici di traffico".
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Realizzazione del trasporto rapido costiero e miglioramento del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale	Potenziamento del trasporto ferroviario	Potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda,	Realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana	Il Piano della Mobilità e il Piano Strategico hanno già come obiettivo quello di potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda attraverso il potenziamento del sistema ferroviario e del sistema della viabilità primaria. A questi strumenti si affianca l'azione messa in campo dal PSC per potenziare questi strumenti e indurre a modificare in una qualche misura significativa le abitudini di spostamento dei residenti e dei turisti: aumentando l'offerta e l'appetibilità del trasporto pubblico. Il PSC propone quindi: il potenziamento della linea viabilistica mare-entroterra a partire dal casello autostradale di Rimini-sud, il potenziamento dell'interscambio con la stazione ferroviaria, il potenziamento della linea Rimini-sud e S. Marino. Inoltre individua una serie di punti destinati alla realizzazione dei parcheggi scambiatori presso i caselli autostradali (esistenti e di progetto) e una linea efficace di trasporto ad alta frequenza che penetra fino ai punti nodali della città.
			Le fermate diventano i nuovi recapiti su cui fare convergere gli altri servizi di trasporto pubblico e le altre modalità di spostamento.		Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto e proseguire il TRC fino alla nuova fiera	
			Le fermate costituiscono nuovi riferimenti per interventi diffusi di riqualificazione e ricucitura urbana.		Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC	
	Miglioramento del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale	Intensificazione del servizio ferroviario metropolitano regionale	Favorire l'integrazione dei mezzi e l'intermodalità degli spostamenti	Esaltare la stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato (treno, TRC, altra linea di forza di trasporto pubblico da casello Rimini sud al mare, capolinea degli altri bus urbani e suburbani, parcheggio multipiano) e spingere alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi, in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale		

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
	<p>Coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità</p>	<p>Politiche di gestione della mobilità</p>	<p>1) Estendere l'esperienza del mobility manager per ottimizzare i flussi di mobilità quotidiana legati in particolare al sistema delle attività economiche e dei servizi.  2) Incentivare il trasporto pubblico.  3) Effettuare azioni di pianificazione del traffico urbano (PGTU ecc)</p>	<p>Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza</p>		<p>Il PSC recependo le linee di indirizzo nazionale, regionale provinciale ha un ruolo decisivo nel realizzare la strategia legata alla mobilità, selezionando l'attuazione di infrastrutture già previste, con l'obiettivo principale di ridurre il traffico delle auto, di aumentarne la scorrevolezza, di aumentare gli spazi a misura dei pedoni. Ciò puntando sulla realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana; mentre per la mobilità su gomma si dovrà completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari e realizzare la complanare in variante alla statale 16. Per la valorizzazione del sistema urbano la scelta emblematica è quella di ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città mentre altre funzioni culturali ed attrattive arricchiranno il tessuto urbano: dal palacongressi al museo del turismo. E il sistema economico, partendo dallo sviluppo della Fiera, punterà sulla realizzazione del nuovo ambito intercomunale per le attività produttive e logistiche a Rimini - nord, quale "area ecologicamente attrezzata".</p>

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
<b>OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO</b>					
Poli funzionali			Sviluppare le grandi funzioni strategiche	Accordi territoriali per la Fiera, l'Aeroporto, la Stazione, il Porto e gli altri poli funzionali	Il PTCP riconosce e individua in comune di Rimini dieci dei sedici "poli funzionali" della provincia. Per ciascuno dei poli funzionali sarà elaborato un 'accordo territoriale' con la Provincia, mentre il PSC recepisce e dà attuazione a quanto disposto dal PTCP e dall'accordo territoriale, provvedendo ad individuare gli interventi di trasformazione o di qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia, a fissare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e per assicurare la compatibilità ambientale, individuando le opere di infrastrutturazione necessarie.
Poli funzionali			Sviluppare gli ambiti sovracomunali di concentrazione degli insediamenti produttivi	Realizzazione del nuovo ambito per le attività produttive e logistiche (a Rimini nord) quale "area ecologicamente attrezzata" di rilievo provinciale	Il PSC recependo le indicazioni del PTCP per il quale ciascun ambito produttivo di rilievo sovracomunale rappresenta un'occasione significativa per attivare politiche tese alla sostenibilità e alla riqualificazione ambientale degli insediamenti, individua una nuova area produttiva "Ambito ValMarecchia" che dovrà soddisfare i requisiti di una Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (A.P.E.A.). In particolare si dovranno attivare politiche per la migliore gestione dei rifiuti, per il risparmio idrico, per una gestione sostenibile della mobilità indotta, nonché per il risparmio energetico (in applicazione del "Piano-programma per la promozione del risparmio energetico e dell'uso razionale dell'energia, la valorizzazione delle fonti rinnovabili e l'ordinato sviluppo degli impianti e delle reti di interesse provinciale" che la Provincia deve elaborare ai sensi della L.R. 23/12/2004 n. 26). Per questa area va sottoscritto un Accordo Territoriale fra la Provincia e il Comuni di Rimini e S.Arcangelo per dare attuazione all' A.P.E.A.
Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale e coordinamento con gli interventi comunali			Riposizionare l'economia locale sul terreno dell'innovazione e della qualità		Il PSC si preoccupa di rispondere alle esigenze evolutive delle aree produttive già insediate e delle singole attività produttive già insediate. Per le aree produttive realizzate in epoca più recente e frutto di specifica pianificazione, viene confermata una destinazione strettamente produttiva. Per le aree produttive sorte in modo distribuito e scarsamente pianificato in affaccio alla statale Adriatica o alla SP Marecchiese, già oggi in parte occupate da funzioni commerciali più che produttive, viene confermata una vocazione tendenzialmente commerciale e terziaria. Infine il PSC, in stretta integrazione e completamento di questi insediamenti produttivi in essere, conferma, in aggiunta all'APEA di Rimini Nord, delle potenzialità di nuova urbanizzazione per: - circa 74 ettari di aree a destinazione strettamente manifatturiera - 37 ettari di aree per attività terziarie, commerciali e logistiche. Tali aree sono comunque conferme di comparti inattuati derivati dal PRG pre vigente. Oltre a ciò, alle future esigenze di sviluppo ed ampliamento dei singoli stabilimenti produttivi in attività, qualora vi siano gli spazi e le condizioni per una soluzione in loco, il PSC prevede l'utilizzo del nuovo art. A-14 bis della L.R. 20/2000, introdotto con la recente L.R. 6/2009.
			Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città		
			Rendere compatibili le attività manifatturiere presenti, riducendone i fattori di impatto sul contesto		
Rete commerciale			Salvaguardare e potenziare la rete commerciale nel centro storico	Prevedere norme di tutela della destinazione commerciale dei piani terreni degli edifici del centro storico	Il PSC prevede di sostenere l'attrattività del centro come luogo privilegiato di concentrazione dell'offerta commerciale di qualità e dei pubblici esercizi. Per quanto riguarda la normativa che regola l'ammissibilità dei cambi d'uso si tratta di evitare, lungo le principali strade vocate allo shopping, lo 'spegnimento' di vetrine commerciali, impedendo la trasformazione dei vani a piano terreno in autorimesse o in funzioni terziarie 'senza vetrina', come le banche. l'obiettivo è quello di agire anche attraverso politiche attive dell'Amministrazione a favore della difesa del tessuto dei negozi tradizionali, di concerto con gli esercenti e le loro associazioni, per recuperare attrattività ai percorsi commerciali. Gli strumenti sono da un lato i Progetti di valorizzazione commerciale attraverso i quali qualificare l'arredo urbano, sviluppare calendari di iniziative di animazione, ma anche individuare occasioni e contenitori idonei all'inserimento di nuove medie strutture di vendita che allarghino e completino la gamma di offerta.

**OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO**

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Riconversione e riuso di strutture dismesse	Accompagnare le trasformazioni degli insediamenti produttivi che eventualmente vengano dismessi per ragioni di mercato o esigenze di nuove e diverse collocazioni, orientandone il riuso per nuove funzioni, in primo luogo produttive e privilegiando quelle rivolte all'innovazione e alla ricerca al terziario	Ambito di riqualificazione dell'area produttiva di Celle	Il PSC individua l'area produttiva di Celle ai lati della Via Emilia come 'ambito di riqualificazione', per indirizzarne e progettarne la progressiva trasformazione verso nuove attività miste.
	Sistema plurimodale integrato per il trasporto merci	Attivazione del cabotaggio marittimo	Utilizzazione dei porti esistenti con adattamenti: Rimini, (cabotaggio a corto, medio e lungo raggio e i collegamenti con l'est Adriatico)	Sviluppare l'attività del Porto, sia con riferimento alla pesca e al diportismo turistico, sia per il collegamento passeggeri con i porti dell'alto Adriatico		In attesa della preparazione del Piano del Porto e in coerenza con il PTCP che individua il Porto come uno dei Poli attrattori, il PSC individua una serie di attività da tenere in considerazione nell'elaborazione del piano di settore: il miglioramento della sicurezza dell'ingresso al porto in relazione al moto ondoso; il miglioramento dell'accessibilità land-side all'area portuale e alle sue funzioni, sia con veicoli privati, limitando l'impatto prodotto sulle zone residenziali e turistiche, che attraverso percorsi pedonali protetti e qualificati, o meglio ancora con sistemi meccanizzati, fino alla stazione; l'incremento dell'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per il turismo da diporto; l'incremento dell'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale; la realizzazione di una banchina dedicata alle navi commerciali 'short sea shipping'; la previsione di servizi navetta di collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche; l'eventuale realizzazione di un terminale passeggeri in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Alto Adriatico.
	Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	Caratterizzazione degli ambiti del territorio rurale	Per l'ambito ad alta vocazione agricola: 1) massimizzare la conservazione dei suoli destinati all'attività agricola. 2) Tutelare le realtà economiche aziendali insediate, anche attraverso la limitazione degli usi extragricoli del patrimonio edilizio esistente.	sviluppare le aziende agricole: rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici		Il PSC, indica per le aziende agricole la possibilità di intervenire prevalentemente con la ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente o alla sua riconversione. Per consentire l'adeguamento strutturale degli edifici di servizio alle modificate esigenze della meccanizzazione agricola nelle medie e grandi aziende, quali ad esempio quelli connessi alla modifica dell'altezza dei ricoveri delle macchine agricole e l'adeguamento o l'ampliamento degli eventuali edifici collegati al prolungamento delle linee del fresco nei terreni agricoli per le aziende frutticole e orticole, in alcuni ambiti sono previsti anche interventi di nuova costruzione. Anche per quanto riguarda i fabbricati di servizio alle attività agricole, "la nuova edificazione in zona rurale rappresenta una potenzialità assolutamente straordinaria da riconoscere (con opportuni strumenti di controllo) solo a operazioni di riaccorpamento fondiario e ristrutturazione produttiva attuate da imprenditori agricoli professionali." Gli interventi di nuova costruzione sono previsti previa approvazione del Piano di Sviluppo e Ammodernamento Aziendale, che documenti le precise finalità tecniche a cui sono destinati gli edifici in rapporto ai programmi colturali previsti.

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	Caratterizzazione degli ambiti del territorio rurale	Per l'ambito agricolo di rilievo paesaggistico: definizione delle possibilità di valorizzazioni multifunzionali specifiche.	sviluppare le aziende agricole: rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici		<p>Il PSC individua la pianura ortiva come ambito ad alta vocazione produttiva, unita all'individuazione delle aree caratterizzate da produzioni certificate da marchi di qualità e di territorializzazione (DOC, DOGC, ecc.) . Si delinea allo stesso tempo la presenza di opportunità di sviluppo diverse e di livelli di tutela diversi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- negli ambiti di rilievo paesaggistico si punta principalmente alle produzioni di qualità a forte tipicità (vino, olio) e alla offerta di servizi integrativi di carattere turistico e culturale.</li> <li>- negli ambiti ad Alta vocazione produttiva agricola, è necessario contenere l'espansione urbana e infrastrutturale al fine di non far perdere di massa critica alle produzioni, in particolare a quelle ortive. Il PSC rileva che l'intervento più critico e foriero di danni non facilmente recuperabili all'apparato produttivo riguarda la realizzazione del tratto nord della nuova SS.16, per il quale in sede di progetto definitivo si deve tenere conto dei confini aziendali e delle possibilità di ricomposizione aziendale.</li> </ul> <p>Inoltre in questa area è stato individuato una possibile collocazione del nuovo cimitero di Rimini che, allo stesso modo, dovrà tenere conto delle aziende e delle coltivazioni presenti.</p>

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
<b>OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE</b>						
<b>OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE</b>	<p>Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema.</p>		<p>Politiche tese ad assicurare un'offerta crescente di abitazioni in affitto a prezzo calmierato.</p>	<p>Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto</p>	<p>Realizzare circa 800 alloggi ERS prescrivendo la cessione delle aree per l'ERS in tutti i nuovi insediamenti residenziali e un contributo all'ERS in tutti i nuovi insediamenti produttivi e negli interventi di riqualificazione</p>	<p>Con la recente L.R. 6/2009 la Regione attribuisce al PSC il compito di stabilire il fabbisogno complessivo di alloggi di edilizia residenziale sociale, tenendo conto delle carenze pregresse e nell'osservanza, comunque di un obiettivo del 20 per cento di alloggi di edilizia residenziale sociale, rispetto al dimensionamento complessivo dei nuovi insediamenti residenziali previsti. Nel caso del PSC di Rimini, confermandosi un dimensionamento complessivo della nuova offerta abitativa per 5.000 alloggi circa di cui 4,000 attuati tramite POC, ne deriva un obiettivo di circa 800 alloggi di ERS. La medesima L.R. 6 stabilisce, per i soggetti attuatori delle trasformazioni urbane, l'obbligo di concorrere alla realizzazione dell'ERS, attraverso: "a) la cessione al Comune, a titolo gratuito di una quota di aree definita dal POC, pari al 20 per cento delle aree destinate a nuove costruzioni, nel caso di nuovi insediamenti residenziali;..b) il riconoscimento a favore del Comune di un contributo alla realizzazione di alloggi di edilizia residenziale sociale, definito dal POC a seguito di accordi di cui all'articolo 18, nel caso di interventi di riqualificazione nonché nel caso di nuovi insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali, commerciali, industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso".</p>



Obiettivo specifico	Azioni previste	Collegamento significativo con obiettivi					Possibili impatti									Mitigazioni o compensazioni necessarie
		Qualità ambientale	Qualità urbana	Miglioramento della mobilità	Sviluppo economico	Qualità sociale	Acqua	Aria	Suolo/Sottosuolo	Paesaggio/Beni culturali	Biodiversità/Ecosistemi	Rumore/Inq. Elettromagnetico	Rifiuti	Energia/Effetto serra	Salute umana	
Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa	Assunzione dell'estensione del territorio urbanizzabile previsto dal PRG pre-vigente, come limite quantitativo per il PSC. Prevedere una parziale riduzione delle superfici urbanizzabili del PRG pre-vigente	x	x		x	x	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	Incentivare ristrutturazione e riqualificazione urbana tramite le norme di RUE e il Regolamento delle Misure Volontarie in Bioedilizia e fermare ulteriore dispersione di previsioni edificatorie in contesti rurali
	Dimensionamento del PSC per un'offerta abitativa massima di 5.000 alloggi, di cui 1.000 attuabili tramite intervento diretto regolati da RUE	x			x	x	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	Incentivare ristrutturazione e riqualificazione urbana tramite le norme di RUE e il Regolamento delle Misure Volontarie in Bioedilizia e costruire in modo compatibile con l'ambiente (art.4.8 PSC). Il POC potrà privilegiare le aree interne al TU
	Ridimensionamento delle possibilità di nuova costruzione o ampliamento di edifici nel territorio rurale da parte di soggetti non imprenditori agricoli	x			x		1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Qualità ambientale degli insediamenti	Fare carico a tutti i nuovi interventi per l'insediamento turistico e residenziale di contribuire pro-quota a finanziare il Piano di adeguamento del sistema fognario comunale	x	x		x		2	0	0	0	0	0	0	2		
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Parco del Mare: rifunzionalizzazione dell'attuale sede viarie dei lungomare, creazione di nuovi parcheggi di attestamento	x	x	x	x		0	0	0	1	0	0	0	0	0	
	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi (tramite perequazione urbanistica)	x	x				0	0	1	1	0	0	0	0	0	
	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività delle aree libere residue quali i varchi a mare (tramite perequazione urbanistica)	x	x				1	1	1	2	2	0	0	0	0	
	Realizzazione della fascia di ambientazione della nuova SS16	x					0	1	1	2	2	0	0	0	0	
Massima limitazione della dispersione insediativa	salvaguardia del territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	x			x		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Prevedere un disegno della rete ecologica, mediante l'attuazione del progetto Anello Verde del Masterplan strategico	x	x	x			1	1	1	2	2	0	0	0	0	
	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	x					0	0	0	2	0	0	0	0	0	
	Parco Marecchia: intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera	x					1	1	1	2	2	0	0	1	0	

Obiettivo specifico	Azioni previste	Collegamento significativo con obiettivi					Possibili impatti									Mitigazioni o compensazioni necessarie
		Qualità ambientale	Qualità urbana	Miglioramento della mobilità	Sviluppo economico	Qualità sociale	Acqua	Aria	Suolo/Sottosuolo	Paesaggio/Beni culturali	Biodiversità/Ecosistemi	Rumore/Inq. Elettromagnetico	Rifiuti	Energia/Effetto serra	Salute umana	
Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	x	x				0	0	2	0	0	0	0	0	2	
Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche	Riguardo alla qualità delle risorse idriche individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione	x					2	0	0	0	0	0	0	1		
Riduzione del rischio sismico	Individuare le aree di possibile amplificazione del rischio sismico e dettare disposizioni per la riduzione del rischio.	x	x				0	0	2	0	0	0	0	2		
	individuare la messa in sicurezza sismica quale obiettivo d'interesse pubblico, incentivando la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente tramite art.7ter della L.R.20/2000	x	x			x	0	0	2	0	0	0	0	2		
Risparmio energetico	Individuare incentivi urbanistici per gli interventi di ammodernamento del patrimonio edilizio per aumentare l'efficienza energetica, indicando l'efficientamento energetico come obiettivo d'interesse pubblico	x	x			x	0	2	0	0	0	0	2	0		
Miglioramento della qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico (es. recupero aree da destinare a verde pubblico)	x	x	x			0	2	1	1	0	1	1	1	0	
	Implementazione della rete delle piste ciclabili, mediante: completamento dei percorsi extraurbani e della circonvallazione urbana "Anello verde", miglioramenti e qualificazione delle piste urbane.	x	x	x			0	1	1	0	0	1	0	1	1	
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Centro Storico: tutela delle attività commerciali nelle strade a maggiore valenza commerciale e turistica. Nuova disciplina degli interventi commisurata alla qualità architettonica dei fabbricati		x			x	0	0	1	2	0	0	0	0	1	
	Centro Storico: progetti speciali di restauro del patrimonio architettonico emergente e di messa in valore delle risorse archeologiche		x			x	0	0	1	2	0	0	0	0	0	
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Valorizzazione del Porto Canale: con azioni di riordino della mobilità veicolare e con l'attuazione dei progetti: Anello verde, riqualificazione del bacino del ponte Tiberio, ecc.	x	x	x		x	0	1	0	1	0	1	1	1	1	
	Area della stazione ferroviaria: trasformare le aree dismesse e dismettibili al contorno dell'area favorendo la connessione tra il centro e la marina		x	x		x	0	0	1	0	0	0	1	0	0	



Obiettivo specifico	Azioni previste	Collegamento significativo con obiettivi					Possibili impatti									Mitigazioni o compensazioni necessarie
		Qualità ambientale	Qualità urbana	Miglioramento della mobilità	Sviluppo economico	Qualità sociale	Acqua	Aria	Suolo/Sottosuolo	Paesaggio/Beni culturali	Biodiversità/Ecosistemi	Rumore/Inq. Elettromagnetico	Rifiuti	Energia/Effetto serra	Salute umana	
Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	Mediante l'attribuzione di funzioni specialistiche incentrate sul wellness e sulla vita sana, attivando interventi di riqualificazione dei centri mediante l'analisi degli aspetti caratterizzanti	x	x		x		0	1	0	1	0	0	0	0	1	
	Parco del Mare: trasformazione e qualificazione ambientale di tutta la fascia dei Lungomare attraverso progetti di dettaglio per tratti organici che comprendano non solo il sedime stradale dei Lungomare ma anche la prima fascia di arenile e tutte le aree libere comunali e demaniali a monte della strada, oltre ove possibile, aree private.	x	x	x	x		-1	-1	-1	1	-1	-1	-1	-1	1	costruire in modo compatibile con l'ambiente (art.4.8 PSC)
	Parco del Mare: creazione di aree verdi tra l'arenile e la città e riduzione del carico insediativo antropico attualmente gravante sulla spiaggia per trasferirlo nelle porzioni immediatamente retrostanti	x	x				1	2	2	1	0	1	1	0	1	
	Potenziare il corridoi verde del Parco urbano dell'Ausa mediante una nuova progettazione di piazza Kennedy che consenta di collegare definitivamente il parco al mare	x	x	x			1	2	2	1	0	1	0	0	1	
	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive	x	x				1	2	2	1	0	1	0	0	1	
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Conclusi i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale e prossimamente si auspica la realizzazione della nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	x		x			-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	si rimanda ai provvedimenti di VIA favorevoli già rilasciati dal Ministero dell'Ambiente	
	Conclusi i lavori di fluidificazione (eliminazione incroci semaforici) degli attuali assi stradali nord-sud, con la riqualificazione dell'area della stazione si potrebbe completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	x		x			0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	Nuovo attraversamento del Parco Marecchia (Parco XXV Aprile), dall'asse via Euterpe/via Caduti di Marzabotto e da via Marecchiese a via Tonale	x		x			-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	incentivare l'uso delle migliori pratiche ambientali per ridurre gli impatti ambientali e fasce di mitigazione ambientale tramite norme di RUE
	Completare la rete di piste ciclabili creando una rete efficiente e gerarchizzata, costituita da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale e raccordati da una circonvallazione urbana denominata Anello verde; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	x	x	x			0	1	1	0	0	1	0	1	1	

Obiettivo specifico	Azioni previste	Collegamento significativo con obiettivi					Possibili impatti							Mitigazioni o compensazioni necessarie		
		Qualità ambientale	Qualità urbana	Miglioramento della mobilità	Sviluppo economico	Qualità sociale	Acqua	Aria	Suolo/Sottosuolo	Paesaggio/Beni culturali	Biodiversità/Ecosistemi	Rumore/Inq. Elettromagnetico	Rifiuti		Energia/Effetto serra	Salute umana
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	x	x	x			0	1	0	1	0	1	0	0	0	
	Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio	x	x	x			0	1	0	1	0	1	0	1	0	
	Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	x	x	x			0	1	0	0	0	1	0	0	1	
Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana	x	x	x			-1	1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	si rimanda al provvedimento di VIA favorevoli già rilasciato dalla Regione Emilia-Romagna
	Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto e proseguire il TRC fino alla nuova fiera	x	x	x			-1	1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	incentivare l'uso delle migliori pratiche ambientali per ridurre gli impatti ambientali delle attività e fasce di mitigazione ambientale tramite norme di RUE
	Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC	x	x	x			0	1	0	0	0	0	0	1	0	
	Esaltare la stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato (treno, TRC, altra linea di forza di trasporto pubblico da casello Rimini sud al mare, capolinea degli altri bus urbani e suburbani, parcheggio multipiano) e spingere alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi, in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale	x	x	x			0	1	0	0	0	1	0	1	1	
Poli funzionali	Accordi territoriali per la Fiera, l'Aeroporto, la Stazione, il Porto e gli altri poli funzionali	x		x	x		0	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	incentivare l'uso delle migliori pratiche ambientali per ridurre gli impatti ambientali delle attività tramite norme di RUE
	Realizzazione del nuovo ambito per le attività produttive e logistiche (a Rimini nord)	x			x		0	-1	1	0	-1	-1	-1	-1	0	fonti inquinanti meno diffuse sul territorio a aumento a livello locale mitigabili con la costituzione dell'APEA
Rete commerciale	Prevedere norme di tutela della destinazione commerciale dei piani terreni degli edifici del centro storico		x		x		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sistema plurimodale integrato per il trasporto Merci	Sviluppare l'attività del Porto, sia con riferimento alla pesca e ad diportismo turistico, sia per il collegamento passeggeri con i porti dell'alto Adriatico				x		-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	1	incentivare l'uso delle migliori pratiche ambientali per ridurre gli impatti ambientali delle attività e tramite il Piano del Porto

Dall'analisi della matrice SWOT appare evidente che complessivamente il piano individua azioni che mostrano un'alta compatibilità con la sostenibilità ambientale. Questo è dimostrabile sia per il numero di azioni volte esplicitamente alla tutela e valorizzazione del patrimonio naturale sia per le ricadute ambientali delle azioni che prioritariamente hanno altre finalità. Si consideri che la valutazione non tiene conto dei provvedimenti obbligatori per legge finalizzati alla tutela ambientale nella pianificazione e realizzazione degli interventi.

Dai risultati della valutazione qualitativa di sostenibilità delle politiche/azioni del Piano con gli obiettivi specifici di sostenibilità emerge che il Piano presenta un buon equilibrio tra azioni di trasformazione, che inevitabilmente determinano impatti significativi sul sistema ambientale e territoriale, ed azioni di tutela e salvaguardia in grado di controbilanciare efficacemente gli impatti negativi attesi.

In particolare, risultano evidentemente positivi gli interventi volti alla tutela e al potenziamento delle peculiari caratteristiche ambientali e paesaggistiche locali e gli interventi volti all'incentivazione di sistemi di mobilità sostenibile, nonché le politiche volte ad incentivare forme di produzione di energia da fonti rinnovabili e criteri di efficienza energetica e a garantire la corretta gestione delle acque e dei rifiuti. Positive risultano essere anche le politiche/azioni volte alla mitigazione delle criticità esistenti nello stato di fatto e di quelle previste a seguito dell'attuazione del Piano, oltre alle azioni volte alla tutela e alla valorizzazione del territorio urbanizzato.

Al contrario, le maggiori problematiche sono relative alle azioni di Piano che prevedono interventi di trasformazione del territorio, siano essi a prevalente destinazione residenziale o produttiva, che volte alla realizzazione di infrastrutture viabilistiche e ferroviarie, in relazione ai potenziali impatti che essi possono generare su un sistema ambientale caratterizzato da diversi elementi di sensibilità, sia in termini di vulnerabilità e rischio, che in termini di pregio ambientale. In questo senso risulta, quindi, necessario prevedere interventi di mitigazione e riduzione degli impatti ambientali potenziali di maggiore rilievo in relazione alle peculiari caratteristiche locali.

Tale analisi mette in evidenza alcune aree tematiche, che presentano potenziali impatti negativi, individuate con concentrazioni di colori "aranciati". Alcune azioni sono di scarsa incidenza e mitigabili applicando le disposizioni normative di settore (rumore, rifiuti, reflui, ecc.), le disposizioni previste nelle Norme di PSC, oppure rimandando alle norme di RUE e realizzando best practice nelle singole attività che insistono sul territorio. In ogni caso la matrice SWOT mostra come per la maggioranza delle azioni del PSC sia previsto un impatto positivo sull'ambiente.

Va precisato infine che non tutti i fenomeni che interessano un territorio sono governabili attraverso il piano in esame. È necessario che i soggetti pubblici e privati che operano sul territorio, concorrano all'attuazione delle politiche e delle misure individuate, ciascuno assumendo un ruolo importante nella costruzione di un progetto "strategico" per il territorio, in quanto solo l'implementazione delle azioni proposte nei rispettivi ambiti di intervento potrà darne efficacia.

La strategia di sviluppo territoriale necessita del coinvolgimento di tutti i livelli della comunità, è dunque necessario una forte condivisione degli obiettivi di sostenibilità fra tutti gli attori del governo del territorio, ciascuno con la propria capacità di influenzare il proprio contesto e la propria realtà. Se il processo di governance sarà stato efficace potrà essere riscontrato anche attraverso gli indicatori che decreteranno o meno il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità individuati nel piano.