

PSC

RUE

POC

REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO

VAS/VALSAT

RAPPORTO AMBIENTALE

elaborato RUE.VAL

Adozione:

Delibera di C.C. n. 66 del 29/03/2011

Approvazione:

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

Sindaco:

Alberto Ravaioli

Assessore al Territorio:

Roberto Biagini

Presidente del Consiglio Comunale:

Antonella Ceccarelli

Segretario Comunale:

Laura Chiodarelli

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

Alberto Fattori

Consulenza Generale:

A.T.I. composta da

-Technicoop soc. coop

(Rudi Fallaci, Luca Biancucci)

-Giuseppe Campos Venuti

-Carla Ferrari

VAS-VALSAT RUE

stesura 14 gennaio 2011



Immagine di Rimini (1580 - 1583)
Ignazio Danti, Galleria delle Carte Geografiche
Musei Vaticani

Ufficio di Piano

Coordinatore e Capo Progetto

arch. Alberto Fattori

Progettisti e responsabili delle Unità di Progetto

arch. Alberto Fattori
arch. Mariarita Bucci
dott.sa Roberta Carlini
dott. Carlo Copioli

Segreteria Ufficio di Piano

Nirvana Neri
Luca Melillo

Gestione Amministrativa

dott. Natalino Vannucci
rag. Paola Bartolucci
Manuela Carlini
dott.sa Elisa Montebelli

Ufficio Geologico

geol. Roberta Carlini
geol. Carlo Copioli

Gruppo di lavoro

dott.sa Paola Bartolucci
arch. Stefania Bassi
geom. Elena Chindemi
ing. Giorgio Coppola
arch. Maria Corvino
ing. Chiara Dal Piaz
geom. Daniela Delvecchio
arch. Emanuela Donati
arch. Daniele Fabbri
ing. Giancarlo Ferri
geom. Carlo Lisi
dott.sa Osiris Marcantoni
dott.sa Elisabetta Righetti
p.i. Ivo Sansovini
ing. Luca Signorotti
arch. Lorenzo Turchi

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

Responsabili del progetto

Coordinamento scientifico	prof. arch. Giuseppe Campos Venuti
Consulenza urbanistica	arch. Rudi Fallaci (Tecnicoop)
	arch. Luca Biancucci (Tecnicoop)
Consulenza VAS/Valsat	arch. Carla Ferrari

Collaborazioni specialistiche

Aspetti ambientali ed economici del territorio agricolo	dott. agr. Fabio Tunioli (Tecnicoop)
Analisi socio-economiche	dott. Paolo Trevisani (Tecnicoop)
Mobilità e traffico	ing. Franco Di Biase (Tecnicoop)
Acustica ambientale	ing. Franca Conti (Tecnicoop)
Qualità dell'aria, elettromagnetismo	ing. Virginia Celentano
Analisi centro storico e beni culturali	arch. Francesca Consolini
Studi ambientali	dott. Matteo Salvatori
Analisi del sistema insediativo	arch. Giulio Verdini
Consulenza giuridica	avv. Federico Gualandi
Consulenza archeologica	dott. Marcello Cartoceti (AdArte snc)
	dott. Luca Mandolesi (AdArte snc)
Elaborazioni cartografiche	Andrea Franceschini (Tecnicoop)
	geom. Sabrina Guizzardi (Tecnicoop)
	Ivan Passuti

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

Direzione Infrastrutture Mobilità e Ambiente	ing.	Massimo Totti
U.O. Gestione Qualità e servizi ambientali e sicurezza	dott.	Domenico Bartolucci
U.O. Edilizia Pubblica	geom.	Roberto Sartini
U.O. Opere a Rete	geom.	Paolo Venturini
U.O. Mobilità e gestione strade	arch.	Marco Tamagnini
U.O. Archeologia e culture extraeuropee	dott.	Maurizio Biordi
U.O. Piani Attuativi	arch.	Daniele Fabbri
U.O. di Staff Piano Strategico	dott.	Pietro Leoni
U.O. Politiche Abitative e del Lavoro – PEEP E ERP	ing.	Giancarlo Ferri
U.O. SIT – Toponomastica	dott.sa	Anna Maria Rabitti
Settore sportello unico per le attività produttive e attività economiche	arch.	Remo Valdiserri
Settore sportello unico per l'edilizia	dott.sa	Osiris Marcantoni
Ufficio Stampa		Emilio Salvatori
Direzione patrimonio, espropri, e attività economiche	dott.sa	Anna Errico
U.O. Gestione sistema informativo	p.i.	Sanzio Oliva

INDICE

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE

1. LA VAS-VaISAT	8
1.1 Le finalità della VAS_VaISAT	8
1.2 I riferimenti di legge	8
1.3 Il rapporto con le VAS-VaISAT del PTCP e del PSC	10

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

1. LA VAS-VaISAT

1.1 Le finalità della VAS_VaISAT

L'elaborazione del RUE del Comune di Rimini si avvale della procedura di VAS-VaISAT (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 RUE siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal PSC; 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.

La VAS-VaISAT è rivolta ad evidenziare i complessivi effetti che l'insieme delle politiche e delle azioni previste dal RUE 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.

1.2 I riferimenti di legge: VAS (D.Lgs. 4/2008) e VaISAT (L.R. 20/2000 e L.R. 6/2009)

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 sul territorio, nonché le eventuali 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 comprenderà 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 LR 13.06.2008, n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione Ambientale Strategica" e la successiva LR 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 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. 152/2006 non contemplati dalla L.R. n. 20 del 2000.**

Alla luce dei nuovi dispositivi legislativi sopra richiamati, è evidente un parallelismo tra i contenuti della ValSAT ai sensi della LR 20/2000 e la VAS richiesta dalla legislazione nazionale. Di conseguenza, il RUE viene accompagnato da una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), che, nel caso specifico assume il valore di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Infatti, l'art. 5 della LR 20/2000 (modificato dalla LR 6/2009), stabilisce che *"... i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa."*

L'art. 5 della LR 20/2000, stabilisce inoltre che *"... A tal fine, nel documento preliminare e in un apposito documento di ValSAT, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della ValSAT, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in merito al monitoraggio."*

La recente modifica ed integrazione della LR 20/2000, avvenuta con la LR 6/2009, ed in particolare all'art. 29, prescrive che *"Il RUE può stabilire, per le parti del territorio*

specificatamente individuate dal PSC, e in conformità alle previsioni del medesimo piano, la disciplina particolareggiata degli usi e delle trasformazioni ammissibili, dettandone i relativi indici e parametri urbanistici ed edilizi”, consentendo quindi al RUE, per queste parti, di assumere un ruolo di vero e proprio “strumento di pianificazione”.

Tale ruolo pianificatorio, laddove si concretizzi, assume quindi in sé l’obbligo di dotare il RUE anche della ValSAT, riferita alle parti da esso disciplinate sotto il profilo urbanistico.

Questo assunto è avvalorato anche dalla circolare regionale prot. 2010/23900, del 1 febbraio 2010, che ribadisce, al punto 3.5.1, che “.....il RUE deve essere sottoposto a valutazione ambientale, per le parti che disciplinano gli usi e le trasformazioni ammissibili. In particolare dunque, il RUE deve vedere tra i suoi elaborati costitutivi la Valsat, riferita a dette previsioni pianificatorie, trovando applicazione tutti gli adempimenti e le fasi procedurali disciplinate dall’art. 5 della L.R. n. 20 del 2000, con riguardo al POC,”.

Il presente Rapporto Ambientale (VAS-ValSAT) del RUE provvede:

- a) a dar conto di come il RUE contribuisce al raggiungimento di alcuni degli obiettivi prefissati dal PSC. La sostenibilità generale delle scelte del PSC, alla luce della ValSAT della pianificazione sovraordinata (PTCP), come stabilito dall’art. 5 della LR 20/2000 (modificato dalla LR 6/2009) (cfr. cap. 1.4, 2.2), è stata verificata, valutando la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla ValSAT 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, perchè gli obiettivi trovino attuazione. Il contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC è evidenziato nella stessa tabella.

1.3 Il rapporto con la VAS_ValSAT del PTCP e del PSC

La VAS-ValSAT del PTCP della Provincia di Rimini dichiara in premessa che le valutazioni che si possono effettuare relativamente ad un PTCP sono sostanzialmente diverse da quelle che possono essere sviluppate nella ValSAT di un PSC o di un piano settoriale.

La metodologia seguita dalla ValSAT del PTCP prevede una **prima fase** di verifica della **coerenza degli obiettivi generali del Piano**.

La **seconda fase** riprende gli **obiettivi specifici** condivisi in sede di Conferenza e li organizza in gruppi di azioni omogenee (misure).

Nella prima fase l’attenzione è rivolta a verificare le **parole d’ordine assunte dal PTCP** :

- effettuare una prima verifica tra l’articolazione degli obiettivi e le minacce/criticità o punti di forza/opportunità;
- individuare quali misure ed azioni concorrono al raggiungimento degli obiettivi principali;
- individuare alcuni limiti ambientali al loro perseguimento.

Nella seconda fase si definisce l’articolazione delle azioni/obiettivi elementari da perseguire e si verifica la coerenza di tali azioni con gli elementi che costituiscono Minacce/Criticità o Punti di forza/Opportunità.

La terza fase consiste in un confronto tra le azioni/obiettivi elementari, l'articolazione degli obiettivi generali dichiarati e le componenti ambientali coinvolte.

Al fine di valutare la coerenza ambientale della VAS-VaISAT del PSC con la VAS-VaISAT del PTCP, è stata predisposta una tabella che verifica la coerenza degli obiettivi del PSC con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla VaISAT del PTCP, mettendo a confronto:

- gli obiettivi del **PTCP** e le relative misure/azioni, previste dallo stesso PTCP per attuare gli obiettivi indicati,

con

- gli obiettivi del **PSC** e le relative azioni previste da quest'ultimo, perchè gli obiettivi trovino attuazione,

in modo da evidenziare le scelte del PSC che contribuiscono a raggiungere, oltre che gli obiettivi del PSC, anche quelli della pianificazione sovra-ordinata, indicando gli effetti ambientali dell'attuazione del piano e le azioni da mettere in atto per contenere eventuali criticità rilevate.

Gli obiettivi sono stati suddivisi nelle seguenti:

- obiettivi di qualità ambientale
- obiettivi di qualità urbana
- obiettivi di miglioramento della mobilità
- obiettivi di sviluppo economico
- obiettivi di qualità sociale.

E' necessario evidenziare che alcune azioni del PTCP possono solo essere recepite dal PSC, trattandosi di scelte sovraordinate che non attengono al livello comunale della pianificazione e che quindi non sono sottoposte ad una vera e propria valutazione di sostenibilità di livello comunale, assumendo, per queste, integralmente, la VaISAT del PTCP.

Ci si riferisce in particolare alle scelte di carattere infrastrutturale sovra-comunale fra cui, in particolare, il potenziamento dell'A14 con l'ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale, la realizzazione della nuova SS 16, affiancata all'autostrada, nonché il potenziamento del sistema ferroviario costiero.

Le azioni che sono state messe in atto dal PSC per il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC sulla base delle indicazioni del PTCP e di cui sono state effettuate le verifiche di coerenza nella tabella che si riporta di seguito riguardano i seguenti grandi temi:

- la limitazione del consumo di suolo;
- la riqualificazione territoriale e urbana;
- la costituzione del valore paesaggistico dei luoghi;
- la qualificazione degli insediamenti attraverso la riqualificazione urbana residenziale e produttiva e la valorizzazione delle aree verdi esistenti con la creazione di un sistema di ri-conessione tra il mare, l'abitato e la collina;
- la costituzione di un sistema plurimodale integrato con la riorganizzazione della mobilità a tutte le scale territoriali;
- la creazione di ambiti produttivi specializzati con la valorizzazione dei poli funzionali
- la difesa e la valorizzazione del territorio rurale per tutelare le realtà agricole esistenti.

In questa tabella di valutazione di coerenza tra gli obiettivi del PSC e quelli del PTCP e le azioni messe in atto per il loro raggiungimento **sono stati valutati anche i contributi del RUE nel raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC.**

In particolare, considerando che il RUE agisce sempre su zone già pianificate, è stato

valutato il contributo delle azioni messe in atto nel RUE nel caso di riqualificazione e valorizzazione dell'edificato esistente.

Inoltre nel RUE, sulla base delle indagini effettuate nel QC e nella VAS-ValSAT del PSC, sono state dettate indicazioni per la realizzazione degli interventi edilizi in modo da minimizzare gli impatti sul territorio delle singole componenti, con particolare riguardo per:

- suolo e sottosuolo,
- sistema delle acque superficiali e delle acque reflue,
- sistema costiero,
- qualità dell'aria e atmosfera,
- acustica,
- elettromagnetismo.

E' stato poi valutato l'effetto delle azioni considerando il differenziale di effetti rispetto a quelli della normativa precedente come meglio evidenziato nei seguenti punti:

A) Per quel che riguarda **l'ambito urbano consolidato con prevalenza di residenza turistica e alberghi**, poiché il PSC giudica la densità attuale già eccessiva e indirizza ad interventi complessi di accorpamento di strutture alberghiere e di densificazione con trasferimenti parziali di volumi altrove, da governare in sede di POC con accordi specifici, il RUE è orientato in linea di massima, e salvo casi particolari, a congelare la situazione, in modo che maturino le condizioni per i suddetti interventi complessi. A tal fine viene eliminato, salvo casi particolari, il riferimento ad un indice fondiario e ammette interventi diretti solo senza incremento della Superficie Complessiva preesistente. Le aree libere non sono edificabili e sono rinviate ad accordi specifici in sede di POC.

PRG PRE-VIGENTE	RUE
(Zone BT1): Interventi diretti in lotti con edifici residenziali H = 17 m. Uf = 0,9 mq/mq.	vedi art. Art. 4.2.9 – Sub-ambiti Auc.T2
Interventi diretti in lotti con edifici ricettivi H = 25 m. Uf = 2 mq/mq	

B) Per quel che riguarda **l'ambito urbano consolidato con prevalenza di residenza permanente**, la normativa del RUE cerca di incentivare l'ammodernamento del patrimonio edilizio di più vecchia data e non tutelato, e nel contempo di evitare eccessivi incrementi di densità.

A questo fine:

- da un lato, per i lotti liberi o poco edificati abbassa l'indice fondiario precedentemente previsto (molto alto) dal PRG di circa un 30/50%, per evitare interventi che sostituiscano vecchie casette con grossi condomini;
- dall'altro, per gli edifici che hanno già saturato l'indice e non potrebbero fare più niente, prevede la possibilità di incrementi di volume, solo attraverso demolizione e ricostruzione e raggiungimento di classi energetiche elevate.

L'esito atteso è un certo incremento di carico urbanistico diffuso nel consolidato, ma minore di quanto prevedibile con il mantenimento delle norme precedenti, e nel contempo un qualche incremento del tasso di sostituzione dei vecchi edifici.

PRG PRE-VIGENTE	RUE
(Zone B1): Interventi diretti H = 17 m. Uf = 0,9 mq/mq.	vedi art. Art. 4.2.3 – Sub-ambiti Auc.2 e Auc.3

C) Per quel che riguarda il **Centro Storico**, a parte la riclassificazione delle categorie di tutela, che di per se non sembra comportare aspetti di sostenibilità ma solo questioni metodologiche e culturali, le modifiche normative di un qualche rilievo sono:

- l'eliminazione degli impedimenti, che poneva la normativa del PRG, al frazionamento di alloggi grandi in più alloggi,
- nei piani terreni delle strade a vocazione commerciale, il divieto di trasformare le destinazioni d'uso commerciali o a pubblici esercizi in attività terziarie, residenze o altro.

D) per quanto riguarda il **territorio rurale la normativa del RUE** riduce sensibilmente le possibilità di nuove costruzioni o con ampliamenti e aumenti di unità immobiliari negli edifici preesistenti.

L'obiettivo dichiarato è quello di non aumentare, o almeno limitare al minimo l'ulteriore dispersione insediativa e l'incremento di carico urbanistico sulle reti infrastrutturali deboli del territorio rurale

PRG PRE-VIGENTE	RUE
nel PRG (art. 31.1) la possibilità di realizzare nuovi edifici abitativi per imprenditori agricoli era ammessa in quasi tutto il territorio (salvo alcune zone con vincolo paesaggistico), con superficie minima aziendale di 4 ettari (2 ettari per aziende preesistenti l'adozione) e nella misura di 100 mq di Su pere ettaro fino a un massimo di 300 mq	nel RUE (art. 4.7.4) viene limitata a casi molto particolari e circoscritti: solo nell'ambito ad alta vocazione produttiva agricola (piccola porzione nord del territorio comunale) e solo " <i>se richiesta da un IAP avente i requisiti di "giovane imprenditore" ai sensi del PRSR, con azienda di almeno 5 Ha accorpati, e sulla base di un PAA che dimostri il raggiungimento o la presenza di requisiti di competitività e sostenibilità dell'azienda previsti per l'Asse 1 del PRSR; l'unità aziendale non deve risultare priva di abitazione a seguito di frazionamento di unità aziendali preesistenti o cessione di preesistenti edifici abitativi avvenuti dopo l'adozione delle presenti norme</i> ".
nel PRG (art. 3.1.4) vi era la possibilità generalizzata di ampliare gli edifici abitativi esistenti, anche non di imprenditori agricoli: con " <i>aumento "una tantum" di Su pari a 150 mq., con un</i>	con il RUE le possibilità di ampliamento di edifici abitativi da parte di soggetti non imprenditori agricoli vengono cancellate, salvo l'unico caso consentito ai sensi della L.R. 20/2000, ossia il caso di edificio

<p><i>massimo di 300 mq complessivi e con H = 7.50. Con gli interventi di ampliamento e di sopraelevazione è possibile incrementare di una unità immobiliare quelle già esistenti</i></p>	<p>abitativo monofamiliare e con il vincolo di restare monofamiliare dopo l'intervento.</p>
<p>nei nuclei rurali ('ghetti') non di impianto storico il PRG (art. 23.1.5 – zone B4) consentiva interventi di ampliamento generalizzati fino a 300 mq di Su per edificio, e anche interventi di nuova costruzione nei lotti liberi con UF 0 o,4 mq/mq Su max di 300 mq</p>	<p>con il RUE la normativa dei 'ghetti' viene ricondotta ai limiti consentiti dalla L.R. 20/2000 per il territorio rurale (quindi non più nuove costruzioni , né ampliamenti salvo quanto consentito in generale agli imprenditori agricoli e nel caso di edifici monofamiliari come sopra). Per attenuare l'impatto della modifica viene tuttavia introdotta una norma transitoria che di fatto mantiene in vita, per i 'ghetti' le possibilità edificatorie pre-vigenti per un periodo di due anni</p>

Si riporta di seguito una tabella che mette a confronto alcuni degli obiettivi del PSC a cui il RUE contribuisce al loro raggiungimento.

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
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.	Il RUE prevede, in ambito agricolo, prioritariamente il recupero degli edifici esistenti.
		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		
			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.	Il RUE prevede che in tutti gli interventi edilizi venga dimostrato il corretto smaltimento dei reflui.
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Trasformare aree urbane e la viabilità lungomare in aree di parco urbano integrate con l'arenile.	Recuperare un forte deficit di aree urbane a verde, anche realizzando nuove pinete nella fascia nord del territorio, in particolare fra la ferrovia per Ravenna e la linea della falesia	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi applicando la perequazione urbanistica	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Il RUE prevede che, ai requisiti di qualità del costruito in ogni intervento edilizio, si associno i requisiti di qualità degli spazi aperti, pubblici e privati, e altrettanta attenzione alla qualità formale di questi spazi. Un'attenzione progettuale specifica riguarda i residui "varchi a mare" già individuati e tutelati dalla pianificazione sovraordinata da considerare non come "vuoti", ma come spazi che associno qualità morfologica, valenze naturalistiche, godibilità.
		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.	
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	Redigere norme più stringenti degli interventi edilizi ammissibili	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."	Il RUE prevede: 1) il riuso degli edifici ex agricoli, per residenza o altre funzioni urbane non connesse con l'agricoltura per gli edifici che siano espressamente individuati e tutelati nello strumento urbanistico come beni di interesse culturale; il riuso anche degli edifici aventi tipologia abitativa anche non tutelati. Viceversa non è consentito per gli edifici non tutelati e non abitativi (ad es. i capannoni o magazzini agricoli e le stalle di epoca recente) per i quali è consentito il riuso solo per altre funzioni non abitative, con esclusione comunque di nuove attività di tipo artigianale produttivo. 2) gli interventi di ampliamento della sagoma ammissibili solo in relazione ad esigenze delle aziende agricole (e non per gli edifici tutelati), mentre non sono ammissibili quando l'edificio è riutilizzato per funzioni diverse da quelle agricole. Possibilità di ampliamento sono concesse ad edifici unifamiliari e che restino tali, se non raggiungono una dimensione minima idonea alle esigenze odierne di una famiglia.
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, rinaturalizzazione del Deviatore Ausa, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	Il PSC individua la riqualificazione del corridoio verde del Deviatore Ausa attraverso la sua rinaturalizzazione per recuperarne, anche se minima, 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.	

	OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
	OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	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	<p>Il PSC suddivide il territorio agricolo in tre grandi ambiti sulla base delle seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	Il RUE prevede per gli ambiti in cui valorizzare le risorse paesaggistiche il contenimento dell'addensamento insediativo residenziale attraverso la normativa per gli interventi edilizi nel territorio rurale. Inoltre con il RUE viene regolamentato il tema delle sistemazioni delle aree non edificate (cortili, parcheggi, aree verdi, ecc.), tenendo conto della necessità di un raccordo con i materiali utilizzati per gli edifici e della necessità di prevedere moderati infittimenti delle compagini vegetali arbustive ed arboree; sempre evitando conflitti con il rispetto dei punti di vista notevoli e delle visuali principali.
	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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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 elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
	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.	Il RUE detta disposizioni sulle aree oggetto di intervento edilizio per la riduzione del rischio sismico.
	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, incentivando in particolare il raggiungimento delle classi di certificazione energetica A e B	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 e con il raggiungimento di certificazione energetica degli edifici a livelli elevati.	Il RUE richiede che gli interventi edilizi siano effettuati con l'obiettivo della riduzione dei consumi energetici, dell'autoproduzione energetica, delle costruzioni in bio-edilizia e con il raggiungimento di certificazione energetica degli edifici a livelli elevati.
	Miglioramento della qualità dell'aria			Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico e il miglioramento delle condizioni per la mobilità pedonale e ciclabile	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.	

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
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 che supera il divieto di frazionare gli alloggi.	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).	Il RUE individua le zone soggette alla riqualificazione e disciplina gli interventi di recupero dell'esistente anche con la possibilità di effettuare cambi di destinazione d'uso.
		Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	Valorizzare il Porto-Canale	progetti di restauro e messa in luce dell'anfiteatro romano, delle mura medioevali, dei fossati intorno al Castello		
	nella fascia costiera	Creazione di nuove polarità e linee di forza dell'animazione e dell'immagine urbana.	Valorizzare il Porto-Canale		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 interstiziali all'area urbana	
		Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	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		
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 interstiziali 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 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 .	Il RUE prevede la possibilità di effettuare l'ammodernamento funzionale degli edifici a destinazione alberghiera anche tramite la demolizione e ricostruzione a condizione che tali interventi migliorino l'accessibilità all'arenile e la sua visibilità dal lungomare.
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 che ostacolano la mobilità pedonale fra spiaggia e città.	"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	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	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 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.	
			Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" (e l'arenile) e la città			
			Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa			
			Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive		
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 sottopassa 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.	

		OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI						
OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA	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, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale, strettamente integrata con il trasporto pubblico; le opere da realizzare riguardano soprattutto la ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti, e la loro interconnessione organica con il TPL e domani soprattutto con le stazioni del TRC. 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 DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ								
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ	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	Realizzare la terza corsia autorstradale e la nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada Realizzare uno svincolo ulteriore sulla nuova SS16 all'altezza dell'industria Valentini	Il PSC recependo le indicazioni del PTCP individua come priorità la realizzazione dell'allargamento a tre corsie dell'autostrada e la realizzazione della nuova SS16. Con riguardo all'autostrada, il Piano Strategico del Comune di Rimini individua l'ipotesi di un terzo casello, all'intersezione con la Via Emilia, che darebbe un accesso molto più diretto ed efficace alla Fiera. Con riguardo alla SS16 inoltre prevede la realizzazione di uno svincolo aggiuntivo, che colleghi l'attuale Adriatica all'altezza dell'industria Valentini.		
		Miglioramento della viabilità principale	Potenziamento delle strade a funzione intercomunale	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	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 con due soluzioni alternative: presso il Ponte di Tiberio o più a monte	Il PSC individua due soluzioni viabilistiche alternative conseguenti alla pedonalizzazione del Ponte di Tiberio, a monte e a valle dello stesso. Il progetto preliminare della soluzione individuata dovrà valutare e risolvere le interferenze con i valori paesaggistici del Parco Marecchia.			
	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 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	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; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	In attesa della preparazione del Piano della Mobilità, il Comune di Rimini ha già predisposto alcuni strumenti quali il "Progetto di completamento delle piste ciclabili" e il "Progetto di sviluppo della rete di bike-sharing" entrambi del 2008. In coerenza con i questi progetti, il PSC ha individuato i principali itinerari ciclabili extraurbani 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 la sciare questo compito agli strumenti settoriali e alla pianificazione operativa.		

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC	
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI					
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	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 calmerizzazione 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 concentrazione commerciale.	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	Pedonalizzazione dei 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 pedonalizzazione 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.		
				Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio			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. 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".
				Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri			
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			
	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			
Coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità	Politiche di gestione della mobilità	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)	Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza		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 pro		

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO						
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 24 ettari di aree a destinazione strettamente manifatturiera - circa 31 ettari di aree per attività produttive, terziarie, commerciali e logistiche. Oltre a ciò, alle future esigenze di sviluppo ed ampliamento dei singoli stabilimenti produttivi in attività, qualora vi siano gli spazi e le condizioni p	Per le attività in essere, il RUE si esime dal dover prevedere e prevenire fabbisogni futuri, al di là dei normali parametri di utilizzazione dei lotti, demandando la possibilità di assentire ampliamenti aggiuntivi a valutazioni specifiche quando l'esigenza si dovesse manifestare.
			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.	Il RUE regola l'ammissibilità o meno dei cambi d'uso lungo le principali strade vocate allo shopping, impedendo la trasformazione dei vani a piano terreno in autorimesse o in funzioni terziarie 'senza vetrina', come le banche.
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.	Il RUE classifica e detta una normativa specifica per l'ambito AR_1 (ambito da riqualificare) la zona produttiva di Celle sui due lati della Via Emilia.

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA	CONTRIBUTO DEL RUE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PSC
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI				
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	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 ad 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 co	
	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 Sv	Per facilitare il riaccorpamento aziendale e l'incremento della dimensione media il RUE detta norme che escludono l'ulteriore infittimento dell'edificazione sparsa con finalità residenziali, privilegiando il recupero delle costruzioni esistenti e la nuova costruzione, ove necessario, solo per le aziende agricole e con finalità straordinarie.
	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.	Salvaguardia della zona agricola pregiata ad alta vocazione ortiva	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: - 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. - 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. Inoltre in questa area è stato individuato una poss	Per facilitare il riaccorpamento aziendale e l'incremento della dimensione media il RUE detta norme che escludono l'ulteriore infittimento dell'edificazione sparsa con finalità residenziali, privilegiando il recupero delle costruzioni esistenti e la nuova costruzione, ove necessario, solo per le aziende agricole e con finalità straordinarie.
OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE						
OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE	Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema.	Politiche tese ad assicurare un'offerta crescente di abitazioni in affitto a prezzo calmierato.	Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto	Realizzare circa 1.000 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	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, ne deriva un obiettivo di circa 1.000 alloggi di ERS. La medesima L.R. 6 stabilisce, per i soggetti attuatori delle trasformazioni urbane, l'obbligo di concorrere alla realizzazione dell'ERS, attraverso: "a) la cessione al Comune, a titolo gratuito di una quota di aree definita dal POC, pari al 20 per cento delle aree destinate a nuove costruzioni, nel caso di nuovi insediamenti residenziali;... b) il riconoscimento a favore del Comune di un contributo alla realizzazione di alloggi di edilizia residenziale sociale, definito dal POC a seguito di accordi di cui all'articolo 18, nel caso di interventi di riqualificazione nonché nel caso di nu	