



Provincia di Rimini

**ptav** PIANO  
TERRITORIALE  
D'AREA VASTA

## 04. PERCORSO PARTECIPATO

---

### **Relazione generale del processo di partecipazione**

---

---

Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale

---

documento

**04/1**

---

**PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA  
DELLA PROVINCIA DI RIMINI  
TERRE DI ACCOGLIENZA, CULTURE,  
CITTÀ, RESILIENZA.**

**PROVINCIA DI RIMINI**

**Jamil Sadegholvaad**, presidente  
**Fabrizio Piccioni**, consigliere provinciale delegato  
**Maria Lamari**, segretario generale  
**Gilberto Facondini**, dirigente governo del territorio

**GRUPPO DI LAVORO DEL PIANO  
TERRITORIALE DI AREA VASTA**

**UFFICIO DI PIANO**

**Roberta Laghi**  
**Alberto Guiducci**  
**Giancarlo Pasi**  
**Massimo Filippini**  
**Paolo Setti**

**Garante della Partecipazione  
e della Comunicazione del piano**  
**Alessandra Rossini** (fino al 28/02/23)  
**Alberto Guiducci** (dal 01/03/23)

**Supporto tecnico-organizzativo**  
**Chiara Berton**

con la collaborazione di  
**Ufficio Statistica**  
**Cristiano Attili**  
**Ufficio Sviluppo organizzativo e  
trasformazione digitale**  
**Stefano Masini**

**COORDINAMENTO SCIENTIFICO**

**UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA**  
**Dipartimento di Culture del Progetto**  
**Francesco Musco**, coordinatore

ricercatori responsabili di progetto  
**Giulia Lucertini**  
**Denis Maragno**  
**Filippo Magni**

collaboratori  
**Federica Gerla**  
**Laura Ferretto**  
**Gianmarco Di Giustino**  
**Katia Federico**  
**Elena Ferraioli**  
**Giorgia Businaro**  
**Nicola Romanato**  
**Matteo Rossetti**  
**Alberto Bonora**  
**Gianfranco Pozzer**  
**Alessandra Longo**

**CONTRIBUTI SPECIALISTICI**

**Mobilità**  
**META srl**  
**Andrea Debernardi**  
**Ilario Abate Daga**  
**Silvia Ornaghi**  
**Francesca Traina Melega**  
**Chiara Taiariol**  
**Arianna Travaglini**

**Aspetti giuridici**  
**Giuseppe Piperata**  
**Gabriele Torelli**

**Paesaggio e cambiamento climatico**  
**Elena Farnè**

**Sistema Informativo Territoriale**  
**Massimo Tofanelli**

**PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE**  
coordinamento  
**Elena Farnè**

segreteria tecnica  
**Elisa Giagnolini**

sito web  
**Stefano Fabbri**  
**Elena Farnè**  
fotografia e identità visiva  
**Laura Conti**  
**Emilia Strada**  
collaborazioni

**ARPAE**  
**agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia**  
**Monica Bertucchioli**

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**  
**Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente**  
**Settore difesa del territorio – Area geologia, suoli e sismica**

**Dissesto idrogeologico**  
**Marco Pizziolo**  
**Mauro Generali**

**Pericolosità sismica**  
**Luca Martelli**

**Cartografia digitale**  
**Alberto Martini**

**Geologia di sottosuolo**  
**Paolo Severi**

**Risorse idriche**  
**Maria Teresa De Nardo**

**Direzione Generale Agricoltura, Caccia e Pesca**  
**Attività faunistico – venatorie**  
**Pier Claudio Arrigoni**

# indice

<b>IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE DEL PTAV</b>	<b>4</b>
Un processo ispirato alla Carta della Partecipazione Pubblica	5
Riminiverso: gli strumenti di partecipazione del Piano	6
I dati del processo: gli attori coinvolti e il numero di incontri	7
Criteri adottati per la qualità del processo del Piano: favorire l'informazione e la partecipazione	8
1. Partecipare tutti	8
2. Costruire una visione condivisa	8
3. Favorire, stimolare, garantire il confronto tra attori e Ufficio di Piano	9
4. Informare in modo costante	9
5. Dare conto del dibattito	9
<b>PROPOSTE EMERSE DAL DIBATTITO NELLA FASE DI COSTRUZIONE DEL PIANO</b>	<b>10</b>
PRIORITÀ EMERSE DAI LABORATORI	10
1. Le infrastrutture verdi urbane e i servizi ecosistemici	11
2. I servizi alla persona nei piccoli centri	14
3. La rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi	15
4. La mobilità nei territori interni	17
PRIORITÀ EMERSE DALL'INDAGINE ON-LINE	19
1. Le misure per la mitigazione e l'adattamento climatico e le infrastrutture verdi	19
2. Le misure per il trasporto pubblico e la mobilità attiva	20
3. I servizi di prossimità e alla persona, legati alla vita quotidiana	20
4. Rigenerazione urbana e formazione e partecipazione dei cittadini	20
<b>GLI ESITI DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE INTEGRATI NELLE LINEE DI INNOVAZIONE DEL PIANO</b>	<b>21</b>
IL CONTRIBUTO DEI LABORATORI DI CO-PROGETTAZIONE NEL PIANO	21
1. Infrastrutture verdi e servizi ecosistemici nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC1 e LIC4	22
2. I Servizi alla persona nei piccoli centri nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC3 e LIC5	23
3. La rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC2	24
4. La mobilità nei territori interni nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC3 e LIC5	25
I CONTENUTI DELL'INDAGINE ON-LINE NEL PIANO	27
1. Le risposte dei cittadini all'indagine on-line nella SWOT del Piano	27
<b>CONCLUSIONI</b>	<b>29</b>
<b>AUTRICI DELLA RELAZIONE</b>	<b>30</b>
<b>BIBLIOGRAFIA E SITI WEB</b>	<b>31</b>

## IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE DEL PTAV

Il percorso di partecipazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini si è svolto nella **fase di formazione del Piano<sup>1</sup>**, con lo scopo di coinvolgere i cittadini e gli attori strutturati del territorio nell'approfondire i **temi innovativi e i contenuti della strategia del PTAV<sup>2</sup>**:

- l'area vasta;
- il cambiamento climatico;
- il metabolismo urbano e i servizi ecosistemici.

Secondo la L.R. 24 del 2017, la Strategia è il documento guida del Piano, in essa si identificano le sfide a cui le comunità devono guardare pensando al proprio futuro e in cui si identificano azioni e misure per affrontarle.

Il processo del PTAV di Rimini è stato strutturato attraverso un percorso di **democrazia partecipativa<sup>3</sup>**. Nell'arco di dieci mesi sono stati attivati strumenti e momenti di informazione aperti a tutto il territorio, attività di consultazione online, momenti di confronto e laboratori tematici di partecipazione aperti a categorie, attori strutturati e cittadini. Con il processo del PTAV, infatti, si è cercato di raccogliere punti di vista rappresentativi di differenti posizioni, seguendo un percorso di indagine di tipo qualitativo, con cui far emergere e confrontare soggetti diversi e differenti idee, tra loro anche divergenti.

È importante precisare che in processi come quelli dei PTAV le decisioni finali restano in capo all'Amministrazione; tuttavia, questi processi definiscono una modalità di confronto strutturato tra istituzioni e comunità, che comporta la possibilità per i cittadini di contribuire al processo decisionale e all'attività di pianificazione dell'Amministrazione, mentre a quest'ultima ha il compito di garantire che il processo sia aperto, plurale, informato e trasparente.

---

<sup>1</sup> Secondo la legge urbanistica regionale la fase di formazione del piano è diretta alla consultazione del pubblico e dei soggetti nei cui confronti il piano è diretto a produrre effetti diretti, dei soggetti aventi competenza in materia ambientale, degli enti che esercitano funzioni di governo del territorio e delle forze economiche e sociali, nonché all'eventuale stipula di accordi integrativi con i privati. La fase di formazione del piano è nei fatti quella fase preliminare attraverso la quale si produce la Proposta di piano.

<sup>2</sup> Attraverso la strategia il PTAV persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività del territorio con particolare attenzione al miglioramento del benessere ambientale e all'incremento della resilienza rispetto al cambiamento climatico.

<sup>3</sup> Con democrazia partecipativa si intende un modello in cui la partecipazione è assunta quale metodo di governo della cosa pubblica, che si pratica in base a criteri di inclusione, collaborazione e confronto fra Enti, Attori del territorio e Comunità. Le forme di democrazia partecipativa strutturano l'interazione delle procedure pubbliche e mirano a produrre decisioni nell'interesse generale della comunità, che siano il più possibile condivise e in cui le diverse opinioni in causa siano rappresentate. Perché ciò avvenga è indispensabile che i processi di democrazia partecipativa abbiano regole e procedure chiare, al fine di garantire l'efficacia dei processi e il soddisfacimento dei diritti dei soggetti coinvolti.

Le proposte emerse dal processo di consultazione e partecipazione – attivato nella fase preliminare alla redazione del Piano - hanno concorso a definire i contenuti della *proposta di Piano*.<sup>4</sup>

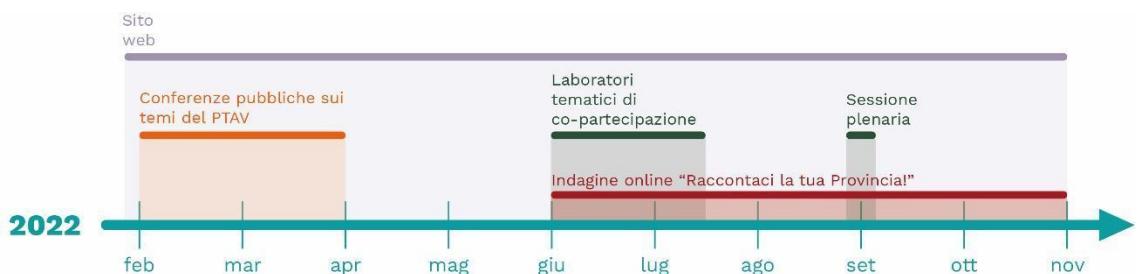


Figura 1: Linea del tempo delle attività di partecipazione

### Un processo ispirato alla Carta della Partecipazione Pubblica

Il processo di partecipazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini è ispirato ai principi della **Carta della Partecipazione Pubblica**<sup>5</sup>. La Carta nasce nel 2013. Si tratta di un documento condiviso da una quarantina di esperti delle associazioni Aip2, IAF, INU, Cittadinanzattiva e Italia Nostra e che declina i principi di qualità di un percorso partecipativo.

Il processo è stato condiviso con l’Ufficio di Piano, in particolare con Roberta Laghi, Alessandra Rossini e Alberto Guiducci – rispettivamente Dirigente e Garanti della partecipazione e della comunicazione<sup>6</sup> del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini - e sviluppato e coordinato da Elena Farnè - esperta in processi di urbanistica partecipata. Alle attività di co-programmazione e co-progettazione del processo hanno partecipato attivamente gli esperti del Piano, dello IUAV – Francesco Musco,

<sup>4</sup> La Proposta di Piano viene pubblicata e depositata per la fase delle osservazioni, rispetto alla quale chiunque può formulare osservazioni entro 60 giorni.

<sup>5</sup> Per approfondire e scaricare la Carta consultare il sito <https://www.inu.it/la-carta-della-partecipazione/>

<sup>6</sup> La l.r. 24/2017 stabilisce nell’articolo 56 che per ogni procedimento di pianificazione territoriale e urbanistica l’amministrazione nomina, nell’ambito del personale assegnato all’ufficio di piano, il ‘Garante della comunicazione e della partecipazione’, distinto dal responsabile del procedimento, il quale ha il compito di garantire: a) il diritto di accesso alle informazioni che attengono al piano e ai suoi effetti sul territorio e sull’ambiente; b) la partecipazione al procedimento dei cittadini e delle associazioni costituite per la tutela di interessi diffusi; c) il diritto al contraddittorio dei soggetti nei confronti dei quali il piano è destinato a produrre effetti diretti, prevedendo l’approvazione di un vincolo di natura espropriativa o conformativa; d) il proficuo svolgimento dei processi partecipativi, di istruttoria pubblica e contraddittorio pubblico, ove disposti ai sensi dell’articolo 45, comma 8. 2. A tale scopo il Garante cura lo svolgimento degli adempimenti previsti dalla presente legge che attengono alla pubblicità del piano, alla trasmissione dei suoi elaborati, alla pubblicazione, alla comunicazione e alla notifica degli avvisi di deposito e rende accessibili sul sito web dell’amministrazione e fornisce ai richiedenti, senza costi aggiuntivi per l’amministrazione, ogni informazione disponibile sui contenuti del piano e del documento di Valsat, sull’esito delle valutazioni territoriali ed ambientali del piano, sulle osservazioni, presentate tempestivamente. Altresì partecipa allo svolgimento dei processi partecipativi, collaborando alla sintesi delle opinioni.

Giulia Lucertini, Filippo Magni, Denis Maragno, Giuseppe Piperata, Gabriele Torelli – e META – Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga.

## Riminiverso: gli strumenti di partecipazione del Piano

Il processo di partecipazione attivato nella fase di formazione e consultazione pubblica del piano ha previsto azioni, momenti di confronto e laboratori progressivi, in dieci mesi di attività. Il nome del processo ha assunto per questo il nome di **Riminiverso**: Nel processo sono stati utilizzati diversi strumenti:

- **strumenti di formazione**: sono state organizzate quattro conferenze sui temi strategici del PTAV. In ogni conferenza sono state raccolte domande dai presenti: cittadini, attori del territorio, tecnici comunali;
- **strumenti di comunicazione**: sono stati attivati un sito web<sup>7</sup> dedicato al Piano, la pagina facebook<sup>8</sup> per la promozione dell'indagine on-line e dei laboratori e il canale youtube<sup>9</sup> su cui sono state trasmesse le dirette delle conferenze e caricate le registrazioni e la *newsletter periodica*<sup>10</sup>; sono stati pubblicati comunicati, post e foto via social, per pubblicizzare le iniziative e agli incontri; è stata inoltre elaborata l'identità visiva del Piano, affinché i documenti e gli inviti degli incontri fossero riconducibili al PTAV.
- **strumenti di consultazione**: è stato attivato un questionario on-line tra maggio e novembre 2022 con cui raccogliere pareri e opinioni dei cittadini sul futuro del territorio e sul ruolo del PTAV;
- **strumenti di partecipazione**: sono stati organizzati dodici momenti strutturati – tre focus-group dedicati agli amministratori e ai tecnici, quattro laboratori di coprogettazione, due conferenze dedicate alla consultazione preliminare, una conferenza di presentazione della proposta di Piano, quattro laboratori itineranti sulla proposta di Piano – con i quali si è cercato di stimolare la collaborazione tra attori locali, cittadini e istituzione; altresì sono stati redatti il *Glossario del Piano*<sup>11</sup> – dedicato ai partecipanti ai laboratori di co-progettazione – e una presentazione del processo del PTAV;

---

<sup>7</sup> Il sito web del PTAV è al link <https://ptav-rimini.it> https://www.facebook.com/riminiverso/

<sup>8</sup> La pagina facebook è al link <https://www.facebook.com/riminiverso/>

<sup>9</sup> Il canale di youtube è al link <https://bit.ly/video-riminiverso> https://ptav.areavasta-rn.it/newsletter/

<sup>10</sup> La newsletter è al link <https://ptav.areavasta-rn.it/newsletter/>

<sup>11</sup> Il *Glossario del Piano* è un insieme di vocaboli e parole sui temi innovativi della pianificazione di area vasta e sulla nuova legge urbanistica. Il Glossario è stato presentato all'inizio di ogni laboratorio affinché fosse possibile per i presenti condividere lo stesso linguaggio sui temi innovativi del Piano.

- **strumenti di co-progettazione:** per gli incontri di co-progettazione sono stati elaborati degli *Action Plan Model Canvas*<sup>12</sup>, finalizzati a stimolare la discussione e favorire l'auto-organizzazione nei tavoli di confronto;
- **strumenti di restituzione degli esiti del processo:** per ogni conferenza, incontro laboratoriale e per l'indagine on-line sono stati predisposti report e dossier di sintesi. Infine sono stati elaborati il *Manifesto del Piano* e il *Poster del Piano*<sup>13</sup>

Altri momenti di confronto saranno previsti a Piano assunto.

## I dati del processo: gli attori coinvolti e il numero di incontri

Il processo del PTAV di Rimini ha coinvolto nel complesso **oltre mille persone**<sup>14</sup> del territorio, dalla costa all'entroterra, nella fase di costruzione del Piano:

- **circa 500 sono le presenze complessive delle persone che hanno partecipato alle conferenze, ai focus-group e ai laboratori semi-strutturati.** Gli incontri, organizzati in presenza e in digitale, hanno visto la partecipazione di target eterogenei, con particolare preponderanza dei tecnici locali. In dettaglio sono stati organizzati:
  - **quattro conferenze on-line** – ca. 75-80 persone ad incontro;
  - **tre focus-group rivolti ad amministratori e tecnici** – ca. 15 persone ad incontro;
  - **quattro laboratori tematici in presenza** (la sicurezza e difesa del territorio, i servizi di area vasta, i servizi nei piccoli centri, l'abitare, lo spazio pubblico e l'adattamento climatico, la rigenerazione urbana) – ca. 25-30 persone ad incontro;
  - **due conferenze di servizi on-line** – ca. 75-80 persone ad incontro;
- **oltre 1000 sono le persone che hanno risposto al questionario “Raccontaci la tua provincia!”** L'indagine on-line è stata lanciata con domande mirate alle sfide sul futuro del territorio – 1060 persone.

A questi si aggiungono altre 5-600 persone coinvolte nelle attività della presentazione della Proposta di Piano.

---

<sup>12</sup> Gli *Action Plan Model Canvas* elaborati per il PTAV sono strumenti di co-progettazione guidata e finalizzati allo sviluppo di Piani d'Azione. Sono stati strutturati in più campi, mettendo a fuoco i valori comuni, i punti di forza e debolezza, le opportunità da cogliere e i rischi da tenere in conto e gli impegni che i partecipanti ritenevano di poter assumere per generare impatti positivi per il territorio sul tema dato.

<sup>13</sup> Il Manifesto è un documento propositivo di sintesi del processo strutturato con dati, obiettivi e azioni. Il poster Riminiverso illustra i temi salienti del Piano.

<sup>14</sup> Il dato somma le presenze agli incontri con quello dei questionari compilati correttamente e integralmente con autorizzazione sulla privacy. Il dato complessivo sarebbe più elevato – intorno alle 1500 persone – ma è stato ridotto considerando un'incidenza di circa il 30% di persone che hanno partecipato a più iniziative.

## Criteri adottati per la qualità del processo del Piano: favorire l'informazione e la partecipazione

Per garantire un confronto aperto, plurale e informato coi partecipanti alle attività, sono stati messi in atto diversi strumenti, che hanno garantito al processo qualità e una discreta partecipazione continuativa nel tempo.

### 1. Partecipare tutti

- **Partecipazione aperta.** Tutti i soggetti interessati hanno potuto partecipare. Si è cercato di favorire orari di incontro nella fascia pomeridiana più comoda alla maggioranza e comunque meno impegnativa anche per i tecnici impegnati nelle attività di ricevimento al pubblico del mattino.
- **Partecipazione per tutti coloro che ne hanno fatto domanda.** In alcuni incontri il numero di richieste è stato molto elevato, in particolar modo alle conferenze. La soluzione mista, laddove utilizzata, ha favorito una maggioranza di presenti;
- **Partecipazione e digital divide.** A causa della pandemia parte degli incontri si sono svolti in digitale. Per ovviare alle difficoltà di accesso sono state elaborate via mail e sul sito le istruzioni per risolvere eventuali difficoltà di accesso all'incontro online, trasmesse le dirette degli incontri online e pubblicate le registrazioni in differita;
- **Partecipazione e giovani.** Per favorire la presenza dei giovani è stata attivata un'azione dedicata di coinvolgimento degli insegnanti, che ha favorito una grande risposta all'indagine on-line.
- **Consultazione ampia sulle sfide prioritarie: il questionario “Raccontaci la tua provincia”.** L'indagine online che ha avviato il processo del PTAV ha consentito di arrivare ad un pubblico vasto, per numero, genere e fasce di età. Al questionario hanno risposto 1060 persone di età tra i 16 e gli 80 anni, il 60% ca. donne, il 40% ca. uomini. Il campione del questionario, valutato con la collaborazione del Servizio Statistica, è risultato rappresentativo delle fasce di popolazione tra i 18 e i 69 anni, ricoprendendo i giovani maggiorenni, gli studenti, i lavoratori attivi, le persone nei primi anni di pensione.

### 2. Costruire una visione condivisa

- **Cos'è il PTAV: gli incontri di avvio e formazione.** Nei quattro incontri di avvio del processo ci si è concentrati sulla nuova legge e sui temi innovativi che prevede per il PTAV. L'obiettivo dei 4 incontri è stato quello di far acquisire a cittadini, attori strutturati e tecnici comunali i rudimenti per il confronto delle fasi successive;
- **I temi strategici: i laboratori tematici territoriali e gli obiettivi e le azioni prioritarie.** I quattro laboratori del PTAV sono stati dedicati a temi specifici, affrontando le principali sfide di interesse a differenti parti del territorio. Per ognuno hanno partecipato mediamente 25-30 persone. I laboratori sono stati strutturati in tre fasi: una prima plenaria in

apertura, prevedendo sempre un momento di formazione sul tema a cura di esperti e/o dell’Ufficio di Piano – per circa 15-20 minuti – una seconda di confronto a piccoli gruppi, a partire da domande mirate utili a stimolare riflessioni e idee dei partecipanti sul tema – per circa 60 minuti – e una terza di conclusione in plenaria di condivisione di quanto emerso nei gruppi – circa 15-20 minuti. Questa modalità ha favorito l’interazione e lo scambio generando proposte puntuale e mettendo a fuoco obiettivi e azioni prioritarie per il Piano;

- **Un manifesto per il futuro: la rappresentanza istituzionale e tecnica.** I tre focus group del PTAV sono stati dedicati ad amministratori e tecnici. Per ognuno hanno partecipato circa 15 persone. I focus-group sono stati strutturati con due fasi plenarie, una di apertura di informazione e spiegazione, e una di condivisione in chiusura, e un ciclo di confronto per temi di lavoro. Questa modalità ha favorito l’interazione arrivando a definire i contenuti e gli obiettivi del Manifesto già elaborati dai tecnici.

### 3. Favorire, stimolare, garantire il confronto tra attori e Ufficio di Piano

- **Presenza ai tavoli dei funzionari dell’ufficio di piano e degli esperti del PTAV.** Tutti gli incontri hanno visto la partecipazione di due facilitatori insieme a quattro o cinque esperti, tra Ufficio di piano e consulenti. Questa scelta ha permesso di seguire passo per passo i lavori, velocizzando il processo di restituzione negli strumenti urbanistici.

### 4. Informare in modo costante

- **Comunicazioni costanti via e-mail, incontro per incontro.** Incontro per incontro, grazie ad e-mail mirate, sono state invitate le persone a iscriversi con circa 8-10 giorni di anticipo. Ad ogni comunicazione veniva allegato il programma dettagliato con locandina;
- **Comunicati dedicati alla stampa cartacea e digitale, incontro per incontro.** Tutte le iniziative sono state accompagnate da comunicati stampa divulgati alla stampa locale. Complessivamente sono usciti una decina di articoli nei mesi di attività;
- **Uso dei social media.** Sono stati attivati una pagina e un canale dedicati al PTAV, oltre al sito.

### 5. Dare conto del dibattito

- **Report di tutti gli incontri.** Per ogni incontro sono stati redatti dei report, i quali sono stati scritti dando conto del dibattito dei singoli gruppi di lavoro. Si tratta di preziosi strumenti di lavoro per l’Ufficio di Piano, che in essi ritrova il dibattito e le idee emerse da ogni confronto, ma anche per i partecipanti: quelli che partecipano e che lì ritrovano gli argomenti dibattuti; quelli che non hanno partecipato, ma che possono comunque attraverso documenti scritti seguire il dibattito.

## **PROPOSTE EMERSE DAL DIBATTITO NELLA FASE DI COSTRUZIONE DEL PIANO**

A partire dai temi posti negli incontri e attraverso una lettura ragionata dei report, si riportano a seguire i contenuti prevalenti emersi dal processo di partecipazione, quelli che assumono una vocazione strategica, propria del PTAV, e quelli maggiormente ricorrenti. Sono invece stralciate le indicazioni puntuale riferite a interventi mirati o segnalazioni minute, per le quali si rimanda ai report sul sito.

### **PRIORITÀ EMERSE DAI LABORATORI**

I laboratori si sono concentrati su temi strategici per il PTAV e significativi per il luogo in cui si è scelto di organizzarli, città e paesi della costa, delle aree rurali e delle aree interne del Marecchia e del Conca. In particolare, le tematiche proposte sono state:

- i servizi ecosistemici e le infrastrutture verdi urbane;
- i servizi alla persona nei piccoli centri;
- la rigenerazione urbana ed il riuso degli edifici dismessi;
- la mobilità nei territori interni.

Si sono voluti sviluppare questi argomenti in quanto il PTAV della Provincia di Rimini ha scelto di affrontare la sfida del cambiamento climatico quale tema centrale e trasversale nel governo del territorio. Ritiene necessario dover ripensare il modello di produzione, consumo e utilizzo del territorio attuali, al fine di ridurre la produzione di gas responsabili dei cambiamenti climatici che hanno un impatto non solamente di tipo ambientale (sugli ecosistemi, sulla biodiversità, ecc.) ma anche sociale (salute, sicurezza dei territori, ecc.). Tutte le tematiche proposte sono legate a questo aspetto.

Il Piano pone al centro i servizi ecosistemici ed in particolare i benefici che gli ecosistemi presenti, in minima quantità o a larga scala sul territorio provinciale, forniscono. Le infrastrutture verdi urbane sono gli elementi che nei territori urbanizzati garantiscono i benefici ecosistemici, mentre questi, nelle aree interne, sono largamente assicurati dal patrimonio naturale presente. Questi ultimi territori, ricchi di servizi ecosistemici dei quali godono anche le città della costa, sono al contrario poveri di servizi alla persona a causa di molteplici fattori, mancanza di lavoro, spopolamento, marginalità, ecc.

Il tema della rigenerazione urbana ed il riuso degli edifici dismessi si lega al modello del metabolismo urbano e dell'economia circolare che consente il pieno sfruttamento e la chiusura dei cicli di produzione. Adottando il criterio del riuso vi è un minor dispendio di risorse, si riduce il consumo di suolo e si migliora la qualità dell'assetto fisico delle città. Un territorio oltre ai luoghi che lo caratterizzano è costituito principalmente dalle persone e dalle relazioni che intrecciano; la rigenerazione urbana assume quindi anche una

dimensione immateriale di attivazione della comunità per creare servizi e lavoro, soprattutto nei piccoli centri, per la comunità stessa e di gestione collaborativa degli spazi da rigenerare.

La mobilità si intreccia agli altri temi. L'uso dei mezzi di trasporto incide sulle emissioni inquinanti, servirsi di mezzi, in particolare privati, incide sul traffico urbano ed è sostanziale per gli abitanti delle località minori per raggiungere i centri in cui vi sono i servizi di base (lavoro, scuola, negozi, ecc.). Per rigenerazione urbana s'intende anche il potenziamento delle dotazioni pubbliche come: il trasporto pubblico, i sistemi di trasporto integrati (treno e bici, autobus e treno, auto e treno), la mobilità condivisa sia di mezzi per la mobilità dolce (biciclette, monopattini, ecc) che delle auto e la mobilità dolce attraverso il potenziamento di marciapiedi e piste ciclabili. Sviluppare tali modi di muoversi sia per la vita quotidiana che per il tempo libero migliorerebbe la qualità della vita dei cittadini e consentirebbe una più fruibile scoperta dell'entroterra potenziando il turismo. Infine, anche la mobilità potrebbe divenire un servizio alla persona nei piccoli centri, attraverso il trasporto a chiamata, mezzi pensati per effettuare degli spostamenti "personalizzati" in base alla richiesta di un certo numero di utenti alla volta, gestito dalla comunità stessa che avverte questi bisogni e che si attiva per fornire il servizio.

Attraverso una lettura ragionata dei report, in cui sono stati sintetizzati i contenuti delle giornate di lavoro, si riportano le conclusioni di ogni incontro.

## 1. Le infrastrutture verdi urbane e i servizi ecosistemici

**Incontro al Parco della Pace a Cattolica, 14 giugno 2022.** Le infrastrutture verdi urbane sono intese come reti di aree naturali, seminaturali e di spazi verdi, che forniscono servizi ecosistemici. Innanzitutto, contribuiscono alla salute umana, sia fisica che mentale, attraverso un aumento della qualità dell'aria con l'assorbimento della CO<sub>2</sub>, il miglioramento del microclima attraverso l'abbassamento delle temperature, la visione della bellezza dell'ambiente, il rallentamento dei ritmi quotidiani affiancando quelli della natura, la possibilità di ricreazione, di svago e di socializzazione. Contribuiscono alla sicurezza dei territori in termini di gestione delle piogge e di mitigazione degli eventi climatici estremi, oltre che conservare la biodiversità. Hanno un valore educativo, soprattutto per le nuove generazioni e per tutti questi aspetti rappresentano anche un valore economico per la collettività. ISPRA stima dagli 80.000 ai 100.000 euro il costo annuo per ettaro dovuto alla perdita dei servizi ecosistemici per compromissione dei beni ambientali che li producono, dovuta al consumo di suolo e ai processi di impermeabilizzazione. Dal confronto è emersa chiaramente la necessità di ripensare al valore da assegnare alle reti verdi, agli alberi e ai benefici ecosistemici che essi producono. I servizi ecosistemici devono essere riconosciuti quali servizi essenziali e considerati

alla stregua dell'urbanizzazione primaria e le aree che li producono deve essere considerate quale patrimonio comune di grande ricchezza e deve essere riconosciuto loro un ruolo essenziale e strategico. Gli alberi, anche singolarmente e anche quelli presenti nel verde privato, producono un vantaggio collettivo e sono pertanto beni comuni da conservare per il benessere di tutti. Infine, il verde deve essere ripensato, non solo come uno standard urbanistico in termini quantitativi ma anche in termini qualitativi, come uno spazio in grado di migliorare la qualità urbana, favorire l'adattamento climatico e divenire elemento economico e di attrazione culturale e turistica.

A tal fine sia i funzionari degli Enti locali e della Provincia presenti, sia i rappresentanti di cittadini e associazioni, hanno proposto un insieme di azioni perseguitibili dai Comuni e dalla Provincia di Rimini, rispettivamente attraverso i PUG e i Piani delle opere pubbliche e il PTAV.

#### **Azioni legate all'intervento dei Comuni attraverso PUG e Piani locali:**

- mappare e catalogare le aree verdi nei processi dei PUG con adeguati livelli di approfondimento, in termini di:
  - localizzazione, dimensione, tipologia;
  - benefici ecosistemici erogati (laminazione di acqua, assorbimento CO<sub>2</sub>, regolazione calore, etc.);
  - utilizzo e condivisione dei dati raccolti (digitali, open data, etc.);
- formare i propri funzionari che si occupano di urbanistica e lavori pubblici sulle tematiche delle infrastrutture verdi urbane, sui sistemi di drenaggio urbano sostenibile (SuDS) e sulle soluzioni basate sulla natura (NbS). I progetti devono essere redatti in collaborazione tra i diversi servizi, LLPP, urbanistica, verde, manutenzione, mobilità, etc.;
- inserire nelle procedure di gara, concorso e appalto l'applicazione dei CAM, delle Soluzioni basate sulla Natura (NbS) e dei Sistemi di Drenaggio Urbano Sostenibile (SuDS) e l'inserimento di professionalità specifiche, quali: paesaggisti e agronomi, per la progettazione dello spazio pubblico e la regolazione del calore attraverso l'uso della vegetazione; ingegneri ambientali e idraulici, per la gestione di acque e suoli attraverso sistemi basati sulla natura; biologi, per gestire e promuovere la biodiversità in ambito urbano, la consociazione delle specie e la corretta manutenzione; esperti di misure per l'adattamento climatico, per concepire opere pubbliche a partire dalla misurabilità delle soluzioni prescelte e non solo con una funzione estetica;
- considerare i servizi ecosistemici come servizi essenziali al pari degli altri servizi urbani;
- assumere integralmente e a tutti i livelli di pianificazione le valutazioni ambientali già nella fase di formazione degli strumenti inserendo nella valutazione gli impatti sui servizi ecosistemici a tutte le scale di trasformazione del territorio, fino agli accordi operativi e dando maggiore importanza al monitoraggio;

- riconoscere il valore e incentivare la custodia del verde privato, attraverso accordi per la manutenzione, incentivi economici, etc.. Estendere i meccanismi di compensazione ambientale mettendo in gioco anche i cittadini che possiedono il 70% del territorio urbano (ad esempio assegnando incentivi per la piantumazione);
- stimolare i cittadini alla comprensione dei benefici della natura in città e alla cura delle infrastrutture verdi e allo stesso tempo coinvolgerli nella co-progettazione delle opere pubbliche al fine di reperire la conoscenza e i bisogni dei luoghi e progettare una fruizione degli stessi condivisa.

**Azioni legate all'intervento della Provincia di Rimini e del PTAV:**

- promuovere e coordinare la formazione sul patrimonio arboreo e la sua funzione, sulle infrastrutture verdi urbane e le misure di adattamento al clima, mostrando le “buone pratiche”, le innovazioni locali che sono state realizzate, illustrando le diverse fasi del processo, i progetti, i bandi e le gare di appalto e il cantiere, ed organizzando anche visite studio, come ad esempio a Medicina (BO), progetto presentato durante i seminari, incontrando sia i funzionari pubblici e i tecnici che hanno redatto il progetto sia i residenti del quartiere;
- attivare una cabina di regia locale che promuova una cultura del progetto delle infrastrutture verdi urbane a partire dalla conoscenza degli esiti dei progetti europei più innovativi sul tema, Life Urban Green di cui è partner il Comune di Rimini, REBUS promosso dalla Regione Emilia-Romagna per la progettazione dello spazio pubblico a misura di clima, SOS4life e le linee guida Liberare il suolo promosse dalla Regione Emilia-Romagna sulle NbS e i SuDS, etc.;
- individuare le aree strategiche e prestazionali per i servizi ecosistemici, le invarianti e le soglie minime di conservazione da osservare negli strumenti locali;
- promuovere accordi per riequilibrare e aumentare le prestazioni delle diverse aree territoriali nella capacità di produrre servizi ecosistemici;
- indicare i livelli di attenzione e i parametri da valutare negli strumenti urbanistici in relazione ai servizi ecosistemici;
- promuovere sistemi di incentivi e di riequilibrio territoriale a sostegno dei territori fragili però ricchi di biodiversità e produttori di servizi ecosistemici;
- stimolare la conoscenza di strumenti in grado di promuovere azioni di cura condivisa tra pubblico e privato, delle infrastrutture verdi, come i “Patti di collaborazione” tra amministrazioni e cittadini, valido strumento di regolazione dei compiti e delle responsabilità reciproci in grado di sostenere e valorizzare l'autonomia iniziativa dei cittadini.

## **2. I servizi alla persona nei piccoli centri**

**Incontro al MUSS Museo Naturalistico e Ceas di Pennabilli, 23 giugno 2022.** La forte identità e senso di appartenenza alla comunità hanno fatto sì che le aree interne non si siano completamente spopolate. Tali valori, oltre alla ricchezza di benefici ecosistemici, costituiscono la qualità della vita in tali centri, che però per sopravvivere e ripopolarsi hanno la necessità che vengano create nuove condizioni di lavoro e vengano garantiti i servizi di base, quali: l'istruzione, la sanità, il commercio al dettaglio, il tempo libero, la cultura, l'artigianato dei servizi ed il trasporto pubblico. La presenza di tali servizi rappresenta infatti un ulteriore fattore di benessere e ricchezza economica e sociale. Gli strumenti per attivare e gestire i servizi alla persona mancati, per rispondere ai bisogni collettivi che il sistema pubblico non riesce a soddisfare pienamente e per creare nuove possibilità lavorative, sono stati individuati nelle Cooperative di comunità e nei Patti di collaborazione. Le prime sono forme di impresa costituite da cittadini che decidono di unirsi per fornire servizi alla propria comunità; i secondi sono dei contratti stipulati tra amministrazioni pubbliche e cittadini, utili a sostenere e valorizzare l'iniziativa di questi ultimi e a regolare compiti e responsabilità reciproci. Gli spazi dismessi o poco utilizzati, largamente presenti nei territori interni, potrebbero essere impiegati per insediarvi i servizi mancanti, sperimentando anche gli usi temporanei, promossi dalla legge regionale sulla tutela e l'uso del territorio. Lo stesso edificio potrebbe essere utilizzato anche per usi misti e da enti locali contigui e l'impiego degli stessi ne garantirebbe anche la loro manutenibilità. La presenza del commercio al dettaglio, dell'artigianato, dei servizi, delle attività culturali e ricreative ed il trasporto pubblico, incentiverebbe maggiormente anche il turismo, ulteriore leva di sostegno e sviluppo economico per i piccoli centri.

A tal fine sia i funzionari degli Enti locali e della Provincia presenti, sia i rappresentanti di cittadini e associazioni, hanno proposto un insieme di azioni perseguitibili dai Comuni e dalla Provincia di Rimini, rispettivamente attraverso i PUG e i Piani delle opere pubbliche e il PTAV.

### **Azioni legate all'intervento dei Comuni attraverso PUG e Piani locali:**

- mappare il patrimonio edilizio sottoutilizzato o dismesso al fine di creare una banca dati condivisa a livello provinciale;
- promuovere gli usi temporanei e gli usi misti degli spazi inutilizzati e sottoutilizzati, ai sensi dell'art. 16 della L.R. 24/2017 che ammette, per la realizzazione di iniziative d'interesse pubblico, l'utilizzazione temporanea dei beni, per usi diversi da quelli consentiti e non comporta il mutamento della destinazione d'uso;
- attivare Patti di collaborazione o Cooperative di comunità.

### **Azioni legate all'intervento della Provincia di Rimini e del PTAV:**

- istituire un Fondo a cui contribuiscono i comuni più popolosi tramite un meccanismo di riequilibrio territoriale, in proporzione alle trasformazioni del loro territorio, a cui i comuni minori potrebbero attingere per finanziare l'insediamento e la gestione dei servizi di base. L'istituzione di questo Fondo nasce dal riconoscimento condiviso del valore delle aree interne e della loro importanza per tutto il territorio provinciale, in termini di valori ecosistemici, culturali, turistici, di presidio del territorio dal punto di vista idraulico, idrogeologico, etc.;
- attivare bandi per promuovere l'attivazione di servizi di prossimità nei piccoli comuni e il riutilizzo del patrimonio dismesso, anche attraverso la richiesta di una fiscalità più adeguata al reddito e affitti calmierati;
- attivare percorsi formativi sui vari strumenti collaborativi per le amministrazioni locali, a partire dalle Cooperative di comunità e dai Patti di collaborazione.

### **3. La rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi**

**Incontro al MET Museo Etnografico di Santarcangelo, 28 giugno 2022.** La rigenerazione urbana, promossa dalla L.R. 24/2017, prevede interventi di riuso e rigenerazione di spazi ed edifici sia pubblici che privati anche attraverso interventi di demolizione e ricostruzione, nuova costruzione e densificazione e prevedendo l'inserimento di nuove funzioni diversificate e di spazi e strutture di servizio pubblico. Sia gli interventi di demolizione che di costruzione determinano un consumo di energia e la densificazione anche una concentrazione ed appesantimento dei flussi, pertanto, sono da privilegiare il riuso e la riqualificazione degli edifici e degli spazi urbani esistenti. A tale scopo è necessaria da parte degli Enti locali una mappatura dei beni in disuso, presenti nei rispettivi territori, che potrebbero essere nuovamente utilizzati anche per usi temporanei, individuando anche quelli in buono stato immediatamente fruibili. I risultati del censimento dovrebbero confluire in una banca dati provinciale al fine che la pubblica amministrazione, incrociando domanda ed offerta possa mettere in contatto i soggetti portatori di idee e della capacità d'investimento, con i proprietari degli immobili presenti nella banca dati, o ancora incrociare i bisogni della comunità con i beni disponibili in cui poterli soddisfare. L'uso temporaneo può riguardare sia gli edifici esistenti che gli spazi urbani non edificati, pubblici e privati. Non può interessare gli edifici collabenti ed è di difficile applicazione negli immobili di grandi dimensioni. Sugli immobili privati, che costituiscono un patrimonio immenso e diffuso, il proprietario oppone una certa resistenza in quanto ha la sensazione che gli venga sottratta la disponibilità del bene e quindi è necessario che la durata dell'uso temporaneo sia limitata ma allo stesso tempo utile ad ammortizzare le spese sostenute dall'investitore. Sui beni culturali e paesaggistici la durata dell'uso temporaneo deve tener conto dei tempi della progettazione e del rilascio dell'autorizzazione da parte della Soprintendenza. La L.R. 24/2017 affida la competenza in materia ai Comuni, che hanno al momento una preparazione ed una esperienza minime, i processi

di riuso, infatti, sono tipicamente in capo al Terzo settore, pertanto, sarebbero necessari per gli Enti locali una formazione e un affiancamento sulla materia dal punto di vista normativo, economico-finanziario e di attivazione del processo, anche da parte di chi ha sperimentato questi processi.

A tal fine sia i funzionari degli Enti locali e della Provincia presenti, sia i rappresentanti di cittadini e associazioni, hanno proposto un insieme di azioni perseguitibili dai Comuni e dalla Provincia di Rimini, rispettivamente attraverso i PUG e i Piani delle opere pubbliche e il PTAV.

#### **Azioni legate all'intervento dei Comuni attraverso PUG e Piani locali:**

- attivare un albo degli immobili dismessi e sottoutilizzati, accompagnandone l'implementazione e la comunicazione, prevedendo nella mappatura una valutazione sulla qualità dell'immobile e incentivando la rimessa in circolo del patrimonio che effettivamente si può mettere in gioco, escludendo gli edifici collabenti da questo tipo di processi e mappatura. Condividere i dati raccolti;
- sviluppare manifestazioni d'interesse per mappare i patrimoni privati e pubblici inutilizzati e dismessi;
- prevedere una scontistica sui tributi locali (IMU, TARI, ecc.) per i proprietari ed i gestori degli edifici dismessi attivati con processi di rigenerazione urbana e delle forme di agevolazione fiscale o concessione di benefici per coloro che attivano processi di rigenerazione urbana;
- favorire l'utilizzo di protocolli e di certificazioni per le costruzioni sostenibili anche nei processi di trasformazione per usi temporanei;
- attivare e prevedere valutazioni di impatto dei processi di riuso temporaneo;
- attivare processi partecipativi come forme di attivazione degli usi temporanei;
- attivare azioni di sensibilizzazione sul valore del riutilizzo del dismesso per soddisfare i bisogni della comunità;
- aumentare la fiducia nei confronti delle attività promosse dal terzo settore locale;
- sperimentare forme di edificazione modulare temporanea in specifiche stagioni.

#### **Azioni legate all'intervento della Provincia di Rimini e del PTAV:**

- promuovere a supporto dei comuni un portale sugli immobili dismessi e sottoutilizzati, accompagnandone la costruzione, l'implementazione e la comunicazione;
- attivare bandi per il riuso temporaneo a supporto degli Enti locali;
- mappare, raccontare e mostrare le “buone pratiche” attivate sul territorio provinciale (esempio No Tax Area a Rimini) e promuovere momenti di confronto;

- attivare la formazione e l'affiancamento agli Enti locali sugli usi temporanei dal punto di vista normativo, economico-finanziario, fiscale e di attivazione del procedimento, in collaborazione con chi ha già sperimentato questi processi;
- sensibilizzare gli enti pubblici ed i privati sulle potenzialità del patrimonio dismesso e sull'utilità dei processi di collaborazione pubblico privata e degli usi temporanei;
- creare processi di accompagnamento alla stipula dei contratti di collaborazione e delle convenzioni in merito agli usi temporanei;
- attivare una cabina di regia sovralocale con competenze transdisciplinari. Per attivare processi di rigenerazione urbana, attraverso il recupero degli edifici dismessi e l'attivazione di processi per la loro gestione, occorre una “cabina di regia” costituita da diverse professionalità, che sulla base dei bisogni locali agevoli e faciliti l'individuazione dello strumento e dell'istituto più adeguato al soddisfacimento delle necessità emerse.

#### **4. La mobilità nei territori interni**

**Incontro al Museo multimediale polifunzionale di Onferno di Gemmano, 7 luglio 2022.** La mobilità è stata esaminata secondo i seguenti punti di vista: la riqualificazione e l'adeguamento della rete stradale esistente, la progettazione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata e il potenziamento dei percorsi per la mobilità lenta.

La riqualificazione e l'adeguamento della rete stradale esistente, consentirebbe di avere delle infrastrutture più sicure e adatte alle diverse esigenze di spostamento. A monte della scelta di quali infrastrutture riqualificare, adeguare o lasciare inalterate è necessario mappare lo stato della rete stradale, anche in termini di utilizzo (mezzi pesanti, agricoli, trasporto pubblico, autoveicoli, mobilità lenta, ecc.) e sulla base delle caratteristiche del territorio (zona industriale, residenziale, agricola, ecc) al fine poi, di scegliere in quali strade far circolare un certo tipo di traffico e dove far passare i mezzi che si decide di escludere.

Il trasporto pubblico a chiamata può aumentare la qualità della vita dei residenti dei piccoli centri. Importante per tale servizio è la sua sostenibilità economica sulla quale incide sia il numero dei fruitori che la tipologia di trasporto (studenti, turisti, residenti) inoltre occorre individuare dei centri nevralgici di interscambio con il trasporto pubblico locale. Tale servizio potrebbe essere fornito dalle Cooperative di comunità.

Sul territorio provinciale si aveva una ricca rete di sentieri, oggi in parte persa; le aste fluviali del Conca e del Marecchia, con le loro ciclovie, rappresentano un importante patrimonio non solo per fruire della natura ma anche per godere del patrimonio storico e culturale dei borghi storici e dei piccoli centri, dalla costa ai versanti. Per riattivare e potenziare la rete sentieristica si potrebbero

interpellare le comunità locali o costituire le “associazioni custode” o “l’agricoltore custode”, garantendo loro risorse per la cura dei percorsi.

A tal fine sia i funzionari degli Enti locali e della Provincia presenti, sia i rappresentanti di cittadini e associazioni, hanno proposto un insieme di azioni perseguitibili dai Comuni e dalla Provincia di Rimini, rispettivamente attraverso i PUG e i Piani delle opere pubbliche e il PTAV.

**Azioni legate all’intervento dei Comuni attraverso PUG e Piani locali:**

- individuare gli itinerari da privilegiare per i mezzi agricoli, condividendoli tra comuni limitrofi;
- prevedere strade di attraversamento con limiti di velocità anche fuori dal centro abitato in cui passano camion o mezzi agricoli;
- attivare processi di progettazione condivisa con altri enti sulla viabilità e sul trasporto pubblico;
- fornire dei mezzi al cittadino perché possa offrire un servizio di car pooling o car sharing, al fine di fornire un servizio;
- mappare realtà del terzo settore, cooperative e/o associazioni locali che possano attivare servizi di trasporto condiviso (9-15 posti) di comunità;
- progettare con la comunità la rete sentieristica;
- progettare infrastrutture che possano essere utilizzate in modo combinato, nel tempo libero e per il lavoro;
- immaginare e sviluppare contratti territoriali per mantenere i percorsi ciclo culturali;
- sviluppare forme di crowdfunding e raccolta fondi per sensibilizzare e ingaggiare le comunità locali;
- sviluppare sistemi misti di tipo finanziario;
- utilizzare parte dell’imposta di soggiorno per la manutenzione e la cura di queste infrastrutture costa-entroterra.

**Azioni legate all’intervento della Provincia di Rimini e del PTAV:**

- individuare un luogo, o più luoghi nell’entroterra, in cui insediare i servizi di base, al fine di limitare gli spostamenti dovuti alla mancanza di questi servizi;
- progettare la mobilità, tra i luoghi in cui si concentrano i servizi e i restanti comuni delle aree interne;
- sperimentare per il trasporto pubblico l’utilizzo di navette, mezzi con un numero di posti più adeguato alla domanda locale;
- sperimentare l’utilizzo del trasporto integrato, merci e persone, al fine di aggregare più servizi che permettano il mantenimento, lo sviluppo ed il potenziamento dei trasporti;
- attivare una serie di azioni di sensibilizzazione per la cittadinanza sui benefici generati dall’uso del trasporto pubblico;

- rendere economicamente sostenibile il servizio di trasporto pubblico a chiamata. Il PTAV potrebbe indirizzare le scelte sulla mobilità verso una ripartizione dei costi del trasporto pubblico su base provinciale;
- individuare un hub di raccolta e di scambio per il trasporto a chiamata, al fine di ridurre al massimo il numero di scambi intermodali per gli spostamenti verso la costa;
- approfondire ed esplorare le opportunità della direttiva cammini e dei cammini d'Italia;
- creare e co-progettare un sistema a rete dei percorsi con il territorio;
- co-progettare con le associazioni locali le reti sentieristiche;
- sostenere la gestione e la manutenzione delle reti;
- sviluppare app e infrastrutture digitali.

## PRIORITÀ EMERSE DALL'INDAGINE ON-LINE

Tra i temi che il PTAV si prefigge di affrontare, proposti nell'indagine on-line “Raccontaci la tua provincia!” – conclusa nel mese di novembre 2022 - i cittadini hanno reputato i seguenti temi tra i più urgenti.

### **1. Le misure per la mitigazione e l'adattamento climatico e le infrastrutture verdi**

La maggior parte dei cittadini è preoccupata degli impatti del clima che cambia, percepisce il caldo estivo come eccessivo, le temperature legate alle isole di calore elevate, e ritiene necessario aumentare le aree verdi in città e gli habitat naturali, andando a limitare l'espansione urbana e il consumo di suolo. Ritiene inoltre che favorire la conoscenza e la consapevolezza di queste tematiche – e dei loro impatti sull'economia locale e sulla salute e la sicurezza delle persone - sia fondamentale per affrontare la sfida del clima in modo più efficace.

### **2. Le misure per il trasporto pubblico e la mobilità attiva**

Ad oggi, l'auto privata è quella maggiormente utilizzata per gli spostamenti e, i partecipanti, principalmente quelli residenti nei comuni dell'entroterra, rispondono che fare le cose di tutti i giorni senza usare l'auto è impossibile. Nel futuro una fetta dell'intera popolazione provinciale sarebbe disposta a rinunciare all'auto o a ridurne l'uso a favore di un trasporto pubblico più efficiente e di sistemi di trasporto integrati (treno e bici, autobus e treno, auto e treno) e di mobilità condivisa più capillari e diffusi. Sul fronte della mobilità più urbana, invece, molti sarebbero disposti a rivedere il proprio modello di spostamento a fronte della riqualificazione dei percorsi ciclabili e dei marciapiedi, anche rispetto alla riduzione delle interferenze con il traffico veicolare.

### **3. I servizi di prossimità e alla persona, legati alla vita quotidiana**

I residenti nelle aree interne necessitano di una maggiore accessibilità ai servizi primari legati all'istruzione, agli acquisti, alla salute, e di una maggiore efficienza del trasporto, per raggiungere i luoghi che prestano questi servizi oltre che per recarsi al lavoro.

### **4. Rigenerazione urbana e formazione e partecipazione dei cittadini**

Tra le tematiche di interesse dei cittadini seguono poi, la rigenerazione urbana, la formazione e la partecipazione dei cittadini. Torna fuori il tema della consapevolezza, più radicata nei giovani, meno nelle popolazioni adulte. E sono proprio i giovani a confermare la necessità di parlare di questi temi per poterli affrontare in modo concreto.

Gli esiti del questionario sono stati di supporto al gruppo di lavoro del PTAV per il vaglio e la valutazione della proposta di piano. Hanno fornito dei dati ed un sentire, originali, ed hanno consegnato ed in gran parte confermato una serie di priorità di cui il PTAV ha scelto di farsi carico. Tali urgenze sono state declinate nel **Manifesto del Piano**, come principi e azioni da sviluppare per poterli perseguire.

## GLI ESITI DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE INTEGRATI NELLE LINEE DI INNOVAZIONE DEL PIANO

Le attività di partecipazione nella fase di costruzione del Piano hanno portato da un lato ad arricchire il quadro conoscitivo che descrive il territorio provinciale di Rimini, dall’altro, a definire le Linee di Indirizzo e Coordinamento (L.I.C.) del Piano, coerentemente con i suggerimenti raccolti da portatori di interesse, esperti, associazioni e cittadini, orientando le scelte strategico-strutturali del Piano tra le diverse alternative possibili.

A seguire vengono sintetizzati i livelli di coerenza tra le attività di Partecipazione e il Quadro Conoscitivo.

In particolare, nel caso dell’indagine on-line, i cui contributi saranno determinanti per l’Analisi SWOT, e nel caso dei laboratori di coprogettazione, per le Linee di Indirizzo e Coordinamento del Piano.

## IL CONTRIBUTO DEI LABORATORI DI CO-PROGETTAZIONE NEL PIANO

I contributi emersi dai laboratori hanno contribuito a definire le L.I.C. Linee di indirizzo e coordinamento del Piano e i loro contenuti.



Figura 2: Sintesi del contributo degli incontri tematici: verso la definizione delle L.I.C.

## 1. Infrastrutture verdi e servizi ecosistemici nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC1 e LIC4

L.I.C. 1	TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE, DEGLI ECOSISTEMI E DELLE RETI ECOLOGICHE
	Riconosce i servizi ecosistemici come servizi fondamentali per la vita e la tutela primaria della salute
	Assume la valutazione dei servizi ecosistemici come elemento fondamentale per valutare la qualità del territorio e differenziare le azioni di miglioramento ambientale
	Propone l'assunzione di una specifica valutazione dell'impatto ecosistemico e climatico, a partire dal suolo, per definire le caratteristiche diffuse dell'assetto urbano e le condizioni di ammissibilità delle trasformazioni territoriali e urbane rilevanti legate agli strumenti attuativi dei piani urbanistici e ai procedimenti speciali previsti dalla legge regionale
	Propone il rafforzamento del sistema della rete ecologica provinciale e regionale, la valorizzazione degli elementi di collegamento ecologico principali e trasversale e la connessione con le aree verdi urbane, individuando l'ambito periurbano di costa quale ambito di particolare fragilità sia per il rafforzamento delle prestazioni ecosistemiche, sia per la ricucitura e la formazioni di reti verdi continue e interconnesse anche a supporto delle modalità di spostamento agili
	Propone una gestione integrata del sistema delle aree protette e di Rete Natura 2000 esistenti sul territorio e l'implementazione delle aree protette di rilievo locale e intercomunale in coordinamento con gli enti attualmente proposti alla tutela e gli enti locali interessati
L.I.C. 4	SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO
	Richiede che ogni Comune elabori studi ed analisi specifiche sul proprio territorio per identificare e valutare localmente la presenza e la qualità dei servizi ecosistemici e gli impatti del cambiamento climatico su essi
	Propone la rigenerazione diffusa degli ambiti urbani caratterizzati da elevata impermeabilizzazione, gravemente deficitari dal punto di vista dell'erogazione di servizi ecosistemici e particolarmente esposti ai rischi connessi ai cambiamenti climatici
	Propone un processo di rigenerazione basato sul recupero del patrimonio esistente dismesso o sottoutilizzato, anche per usi temporanei e condivisi; sull'assunzione delle NBS nelle trasformazioni urbane per far fronte ai rischi emergenti; sulla protezione del suolo libero e sull'assunzione di criteri di valutazione dell'impatto sui servizi ecosistemici, sui cambiamenti climatici e sui flussi metabolici (di energia e materia) per le principali trasformazioni urbane e territoriali (strumenti attuativi e procedimenti speciali)
	Promuove il mantenimento e la tutela dei sistemi naturali di mitigazione forniti dai servizi ecosistemici dell'entroterra che permettono la cattura della CO <sub>2</sub> e il corretto funzionamento microclimatico
	Incentiva il ripristino e il miglioramento dei servizi ecosistemici di regolazione della pianura e della costa, integrandole a strategie di adattamento relativo alle alte temperature e al limitato deflusso dell'acqua delle aree urbanizzate ed antropizzate

## 2. I Servizi alla persona nei piccoli centri nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC3 e LIC5

L.I.C. 3	<b>GESTIONE DEL PATRIMONIO, DELLA QUALITÀ DELLA VITA E DELL'ASSETTO TURISTICO</b>
	Assume il principio di rigenerazione nella più ampia accezione di qualità della vita e di equità dell'abitare con particolare attenzione alle aree interne alto-collinari e montane caratterizzate da ecosistemi più forti, ma più fragili in termini di servizi alla persona promuovendo forme di riequilibrio territoriale
	Propone forme di riequilibrio territoriale legate al rafforzamento dei sistema delle polarità urbane principali e secondarie e alla differenziazione delle potenzialità di nuovi insediamenti per le aree urbane dense prioritariamente costiere, nonché alla costituzione di un fondo provinciale dedicato al sostegno delle aree più fragili
	Promuove e supporta la definizione e sviluppo di innovativi centri di servizi (scuole parentali, co-working, servizi sanitari, ecc.) in grado di garantire, anche nelle aree meno accessibili della provincia, servizi primari, implementando strategie contro lo spopolamento e la rivalutazione di centri minori
	Suggerisce delle cooperazioni pubblico-privato e la costruzione di reti e collaborazioni mirate per rendere il territorio più interno interessante e vivibile, sia per una nuova cittadinanza che ricerca stili di vita a contatto con la natura, sia per un turismo sostenibile e diffuso
	Promuovere un turismo sostenibile e di qualità, che sia in grado di creare reti e sinergie virtuose tra la costa e le attività produttive (enogastronomia, produzioni artistiche e artigianali, ecc.) e culturali dell'entroterra (musei, teatri, sentieri, ecc.), a cui si possono offrire numerose e differenziate offerte
	Suggerisce tra le diverse possibilità quelle tipiche del turismo balneare, al quale si cerca di dare spazi di qualità attraverso la pratica della rigenerazione urbana e dell'efficientamento e ammodernamento delle strutture, a quello lento e naturalista, attento alla natura e ai consumi che cerca ciclovie e sentieri per muoversi e scoprire le bellezze delle aree marginali (borghi e parchi dell'appennino)
	Promuove una mobilità lenta sia urbana sia territoriale attraverso la messa a sistema, il completamento e la manutenzione continua della principale rete sentieristica e ciclabile delle aree interne
	Propone lo sviluppo di una rete continua e interconnessa di itinerari ciclopederali sia di tipo funzionale a supporto della mobilità quotidiana sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni
L.I.C. 5	<b>SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENTE CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO</b>
	Propone la definizione, tramite l'istituzione di una struttura di <i>mobility management</i> provinciale, di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità con particolare attenzione ai luoghi della formazione (scolastici e universitari)
	Propone il riordino e la gerarchizzazione della rete di trasporto pubblico intercomunale ed extraurbana, identificando le direttive territoriali trasversali primarie lungo le quali assicurare un servizio riconoscibile e continuo integrato con i servizi a chiamata da potenziare nel primo entroterra e nelle aree più interne
	Propone lo sviluppo di un progetto territoriale integrato per le connessioni viarie dell'Alta Valmarecchia, basato sulla riqualificazione dei tracciati

	esistenti, con eventuali varianti parziali in relazione a specifiche criticità e garantendo il corretto inserimento ambientale, nonché la funzionalità e sicurezza per la mobilità attiva e gli utenti dei servizi di trasporto pubblico
	Propone l'organizzazione di una rete continua e interconnessa di itinerari ciclopipedonali, sia di tipo funzionali a supporto della mobilità quotidiana, sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni, partendo dagli itinerari consolidati esistenti e tenendo conto dei percorsi cicloturistici

### 3. La rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC2

L.I.C. 2	RIGENERAZIONE DIFFUSA E RIQUALIFICAZIONE DEI POLI FUNZIONALI, DELLE AREE PRODUTTIVE E COMMERCIALI
	Propone per le aree produttive di rilevanza sovralocale il ruolo di risposta alle necessità di nuovi insediamenti e per il trasferimento di attività esistenti che necessitano di rilevanti trasformazioni limitando gli interventi a scala comunale a quelli previsti dai procedimenti speciali non particolarmente rilevanti e alla eventuale localizzazione di attività con relazioni di simbiosi industriali con le attività già insediate.
	Propone per i poli funzionali già identificati di carattere insediativo (commerciale e produttivo), la riqualificazione e il recupero edilizio e ambientale degli insediamenti esistenti evitando ulteriori espansioni
	Intende approfondire nuove forme di collaborazione pubblico-privata, al fine di dotare le aree sovralocali della necessaria qualità ambientale ed adeguati servizi alle imprese.
	Assume la necessità di organizzare hub di servizio alle nuove forme di lavoro a distanza (smart e co working) e di assumere la gestione della domanda di mobilità sistematica su base territoriale
	Prosegue nella definizione di un fondo di riequilibrio legato sia alla perequazione territoriale, utile a regolare azioni redistributive, sia a forme di supporto per il mantenimento e la tutela dei servizi ecosistemici (pagamenti per i servizi ecosistemici)
	Propone la costituzione di un fondo di riequilibrio per sopportare finanziariamente azioni ed investimenti per il miglioramento ambientale e il miglioramento dei servizi alla persona nelle aree interne e per riequilibrare vantaggi e svantaggi dovuti alle differenti dotazioni e localizzazioni all'interno della Provincia
	Persegue l'ottimizzazione della collocazione dei complessi commerciali, con lo specifico obiettivo di legarli alla nuova razionalità di vicinanza
	Propone di disincentivare e limitare la crescita e l'espansione dei complessi commerciali di rilievo sovralocale o intercomunale, favorendo al contrario il commercio di prossimità e quartiere, puntando al rafforzamento del ruolo dei centri storici, delle aree di consolidata presenza di servizi commerciali e delle aree residenziali semiperiferiche ad alta densità di popolazione, attraverso spinte politiche di rigenerazione e recupero di aree ed edifici dismessi e sottoutilizzati
	Definisce, tramite l'istituzione di una struttura di <i>mobility management</i> provinciale, un programma d'area di gestione della domanda di mobilità con particolare attenzione agli aggregati delle sedi di attività economiche e produttive (aree di rilevanza sovralocale e direttive degli insediamenti esistenti) e ai luoghi della formazione (scolastici e universitari)

#### **4. La mobilità nei territori interni nelle Linee di Innovazione e coordinamento del Piano LIC3 e LIC5**

L.I.C. 3	<b>GESTIONE DEL PATRIMONIO, DELLA QUALITÀ DELLA VITA E DELL'ASSETTO TURISTICO</b>
	Promuove e supporta la definizione e sviluppo di innovativi centri di servizi (scuole parentali, co-working, servizi sanitari, ecc.) in grado di garantire, anche nelle aree meno accessibili della provincia, servizi primari, implementando strategie contro lo spopolamento e la rivalutazione di centri minori
	Promuove una mobilità lenta sia urbana sia territoriale attraverso la messa a sistema, il completamento e la manutenzione continua della principale rete sentieristica e ciclabile delle aree interne
	Propone lo sviluppo di una rete continua e interconnessa di itinerari ciclopedinali sia di tipo funzionale a supporto della mobilità quotidiana sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni
L.I.C. 5	<b>SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENTE CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO</b>
	Propone la definizione, tramite l'istituzione di una struttura di <i>mobility management</i> provinciale, di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità con particolare attenzione agli aggregati delle sedi di attività economiche e produttive (aree di rilevanza sovralocale e direttive degli insediamenti esistenti) e ai luoghi della formazione (scolastici e universitari)
	Propone Il riordino e la gerarchizzazione della rete di trasporto pubblico intercomunale ed extraurbana, identificando le direttive territoriali trasversali primarie lungo le quali assicurare un servizio riconoscibile e continuo integrato, sia con i servizi a chiamata da potenziare nel primo entroterra e nelle aree più interne, sia con le linee di forza della costa (ferrovia e Trc in completamento) dove valorizzare i nodi di stazione anche in qualità di punti urbani di scambio plurimodale (treno, Tpl, ciclabili, servizi in sharing, taxi, sosta) e di riqualificazione urbana
	Propone la riproposizione solo di nuovi interventi di importanza consolidata e strategici, oltre che limitati interventi di messa in sicurezza e brevi varianti per la soluzione di intersezioni e interferenze critiche
	Propone lo sviluppo di progetto specifico di rifunzionalizzazione delle SS 16 attuale, anche in relazione al rafforzamento delle linee di forza del trasporto pubblico di costa
	Propone lo sviluppo di un progetto territoriale integrato per le connessioni viarie dell'Alta Valmarecchia, basato sulla riqualificazione dei tracciati esistenti, con eventuali varianti parziali in relazione a specifiche criticità e garantendo il corretto inserimento ambientale, nonché la funzionalità e sicurezza per la mobilità attiva e gli utenti dei servizi di trasporto pubblico
	Propone il miglioramento delle relazioni con San Marino, tenendo conto delle esigenze della mobilità agile e dei servizi di trasporto collettivo
	Propone l'individuazione di ambiti di approfondimento di significativa complessità fra i quali il settore intercomunale di Rimini Nord
	Propone la predisposizione di un piano straordinario di gerarchizzazione e di manutenzione della rete stradale di competenza provinciale che tenga conto dei problemi emergenti (vetustà, caratteristiche geometriche e funzionali obsolete) e dei livelli di resilienza rispetto ai cambiamenti climatici in atto

	Propone l'organizzazione di una rete continua e interconnessa di itinerari ciclopedonali, sia di tipo funzionali a supporto della mobilità quotidiana, sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni, partendo dagli itinerari consolidati esistenti e tenendo conto dei percorsi cicloturistici
	Propone la promozione della mobilità a piedi urbana e territoriale attraverso la messa a sistema, il completamento e la manutenzione continua della principale rete sentieristica delle aree interne

## I CONTENUTI DELL'INDAGINE ON-LINE NEL PIANO

I dati, inediti e raccolti attraverso il questionario digitale, sono stati utilizzati per comprendere meglio la Provincia e i bisogni di chi lo abita, contribuendo così alla costruzione del Quadro Conoscitivo (QC) del territorio di Rimini, declinato nei suoi punti di forza, di debolezza, nelle sue opportunità e criticità. I contributi raccolti, infatti, sono stati integrati all'analisi dei dati ufficiali analizzati all'interno delle diverse Geografie che compongono il QC.

Grazie al contributo dei cittadini, è stato possibile comprendere meglio come le persone vivono il territorio, come lo attraversano, come si muovono, ma anche come percepiscono il luogo in cui vivono e come immaginano nel futuro la provincia riminese.

Attraverso la lettura incrociata dei dati e delle risposte fornite, emerge in maniera inequivocabile anche il punto di vista delle persone rispetto alle importanti sfide ambientali e climatiche che ci troviamo davanti e che il Piano Territoriale di Area Vasta deve affrontare attraverso i propri strumenti. L'approfondito lavoro preliminare di messa punto delle domande ha infatti permesso di trasferire in un linguaggio non tecnico i temi complessi che il PTAV deve affrontare riguardo al cambiamento climatico e ai servizi ecosistemici, alla mobilità integrata e ai servizi per la qualità della vita, alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale e al coinvolgimento attivo delle comunità nelle azioni di trasformazione del territorio. ù

### 1. Le risposte dei cittadini all'indagine on-line nella SWOT del Piano

Si riporta di seguito una sintesi dei contenuti emersi dal questionario, suddivisa per i macro temi che sono stati toccati, dove si evidenziano gli aspetti positivi e negativi da cui si possono derivare le relative opportunità e criticità che andranno a supportare l'analisi SWOT.

MOBILITÀ INTEGRATA E TRASPORTO PUBBLICO	
<b>+</b>	Buona propensione al cambiamento modale da parte dei cittadini
<b>+</b>	Preferenza rispetto all'aumento di sistemi integrati di trasporto (bus + bici, trasporto a chiamata, car pooling), oltre che su quelli di linea, per la mobilità legata a scuola e lavoro, per facilitare l'accesso ai servizi
<b>+</b>	Preferenza rispetto all'aumento di sistemi integrati di trasporto (bus + bici, trasporto a chiamata,car pooling), oltre che su quelli di linea, per la mobilità legata al tempo libero, per favorire la scoperta dell'entroterra e la fruizione degli spazi pubblici legati al mare
<b>-</b>	Attrattività sbilanciata verso Rimini dai comuni dell'entroterra e della costa
<b>-</b>	Prevalenza dell'uso dei mezzi motorizzati individuali rispetto ai mezzi pubblici
<b>-</b>	Forte carenza del trasporto pubblico
ACCESSO AI SERVIZI PER LA QUALITÀ DELLA VITA E DELLO SPAZIO PUBBLICO	
<b>+</b>	Qualità della vita percepita nel complesso come alta
<b>-</b>	Da chi abita nell'entroterra emerge in modo netto la richiesta di una maggiore accessibilità ai servizi primari e di una maggiore efficienza del trasporto a supporto della vita quotidiana

-	Da chi abita nelle città della costa emerge una forte richiesta di maggiore qualità dello spazio pubblico, a partire dalla maggiore cura e dalla manutenzione di marciapiedi e percorsi ciclabili e dal potenziamento delle aree verdi e dei parchi pubblici
<b>NATURA E CLIMA PER LA SALUTE PUBBLICA E LA RESILIENZA DEL TERRITORIO</b>	
+	<p>Per il 75% dei partecipanti all'indagine investire su azioni di mitigazione e adattamento è essenziale</p> <p>Emergono in modo chiaro le priorità strategiche consegnate al Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aumentare le aree verdi in città e gli habitat naturali;</li> <li>• potenziare la mobilità attiva e il trasporto pubblico;</li> <li>• favorire la conoscenza e la consapevolezza sui temi del clima e degli ecosistemi;</li> <li>• aumentare la sicurezza idraulica urbana e territoriale;</li> <li>• agire sul risparmio energetico;</li> <li>• tutelare il suolo limitando l'espansione urbana</li> </ul>
-	Il 90% dei partecipanti all'indagine esprime una forte preoccupazione per il clima che cambia: siccità e temperature elevate sono percepite come più evidenti rispetto al passato, il caldo estivo eccessivo è rilevato nei luoghi di vita da quasi il 60% del campione
<b>VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE E NATURALE</b>	
+	<p>Emerge un forte legame con i luoghi di origine - dai quali in molti non intendono allontanarsi nel futuro - e un grande amore verso paesaggi identitari, come il mare, la collina, i boschi e il fiume, e il patrimonio storico minore, fatto di piccoli musei, teatri, botteghe, etc.</p> <p>Emerge la propensione a sperimentare forme di gestione collaborativa tra istituzioni, comunità, terzo settore e imprese</p>
<b>COINVOLGIMENTO E PROTAGONISMO DELLE COMUNITÀ LOCALI</b>	
-	Scarsa informazione e formazione su temi importanti come quelli legati alla transizione ecologica

Tabella 1: Sintesi del contributo del questionario online: verso l'analisi SWOT

## **CONCLUSIONI**

Il processo partecipativo è stato portato avanti in parallelo all'analisi del territorio provinciale di Rimini, alla definizione della strategia generale che il PTAV vuole adottare e, in particolare, allo sviluppo delle Linee di Indirizzo e Coordinamento, contribuendo in modo strutturale al processo di formazione del Piano.

La molteplicità degli strumenti utilizzati ha restituito diversi contributi utili a delineare in maniera più approfondita le peculiarità del territorio della Provincia e delle sue diverse “Geografie”, oltre a fornire indicazioni preziose e utili a supporto della Strategia e del Manifesto del Piano e delle indicazioni che verranno poi restituite sotto forma di prescrizioni e suggerimenti all'interno del documento delle Norme.

Inoltre, l'ampio uso di strumenti di comunicazione e di consultazione in digitale e l'organizzazione itinerante dei laboratori con la collaborazione del tessuto sociale e di piccoli musei locali, ha favorito una maggiore conoscenza dello strumento di pianificazione territoriale anche tra i non addetti ai lavori, quindi non solo fra i tecnici, ma anche nelle popolazioni dell'entroterra e della costa.

Dal punto di vista dell'incidenza della partecipazione nelle scelte del Piano, il processo partecipativo del PTAV ha contribuito a due fattori rilevanti:

- ad orientare le scelte strategico-strutturali tra le diverse alternative possibili che il Piano Territoriale di Area Vasta dovrà affrontare, confluite nelle Linee di Indirizzo e Coordinamento del PTAV;
- a creare le condizioni con cui strutturare un gruppo di lavoro permanente formato dai funzionari pubblici comunali e dall'Ufficio di Piano, che possa lavorare sugli strumenti di attuazione della pianificazione territoriale all'interno della pianificazione urbanistica locale, ovvero portando i temi del PTAV nei PUG comunali.

Altri momenti e strumenti di confronto sono stati previsti a Piano assunto e per i quali si rimanda al documento allegato.

## **AUTRICI DELLA RELAZIONE**

Questo documento è strutturato in tre parti:

- 1) “Il processo di partecipazione del PTAV” - redatto da Elena Farnè, coordinatrice del processo di partecipazione - che inquadra l’impostazione del processo, gli strumenti utilizzati e la risposta quantitativa e qualitativa del percorso;
- 2) “Le proposte emerse dal dibattito” - redatte da Alessandra Rossini, garante della Partecipazione del PTAV di Rimini - in cui sono illustrate le proposte emerse dai principali strumenti di consultazione e partecipazione attivati, l’indagine on-line e i laboratori di co-progettazione del Piano;
- 3) “Gli esiti della partecipazione integrati nel Piano” - redatti da Giulia Lucertini e Laura Ferretto dello IUAV di Venezia - Istituto Universitario incaricato del coordinamento del Piano - in cui si mettono in correlazione le proposte emerse dal processo con le Linee di Innovazione e coordinamento del Piano e con l’Analisi SWOT della Valsat.

## BIBLIOGRAFIA E SITI WEB

- Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica, Carta della Partecipazione Pubblica: <https://bit.ly/carta-partecipazione-pubblica-AIP2>
- Provincia di Rimini, sito del PTAV: <https://ptav-rimini.it/>
- Provincia di Rimini, pagina social del PTAV  
<https://www.facebook.com/riminiverso/>
- Provincia di Rimini, canale youtube del PTAV: <https://bit.ly/video-riminiverso>
- Provincia di Rimini, newsletter del PTAV: <https://ptav.areavasta-rn.it/newsletter/>

● TERRE DI CULTURA,  
ACCOGLIENZA, CITTÀ,  
RESILIENZA.