



Provincia di Rimini

ptav PIANO
TERRITORIALE
D'AREA VASTA

05. ValSAT

Documento di ValSAT

Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale

documento

05/1

**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 Travagliani

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

1.	PREMessa.....	5
2.	STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI VALSAT	8
3.	IL Ptav E LA NORMATIVA.....	10
3.1.	Il principio dello sviluppo sostenibile	10
3.2.	La direttiva europea 2001/42/Ce e la disciplina della VAS	11
3.3.	Legge regionale Emilia-Romagna, 21 dicembre 2017, n. 24	12
3.4.	La valutazione di incidenza (VInCA).....	13
4.	VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE: IL PROCESSO DI FORMAZIONE DELLE SCELTE DI PIANO	17
4.1.	Integrazione dei percorsi di definizione degli orientamenti di piano	17
4.2.	Struttura strategica del Ptav.....	17
5.	IL QUADRO CONOSCITIVO E LE QUESTIONI PRINCIPALI	19
5.1.	Struttura e contenuti.....	19
5.2.	Interpretazione delle prime evidenze del QC.....	22
5.3.	Approfondimenti valutativi delle linee innovative	27
5.4.	Gli scenari tendenziali a supporto della Strategia del Piano	29
5.5.	ANALISI SWOT	29
6.	IL PERCORSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE.....	38
6.1.	Le alternative di piano: Indicazioni emerse dalle attività di partecipazione.....	41
6.1.1	Il contributo del questionario: le priorità percepite e le sfida del Ptav per il futuro	41
6.1.2	Il contributo degli incontri tematici	44
7.	LE ALTERNATIVE PER L'ASSETTO INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE DI AREA VASTA.....	54
7.1.	Configurazioni territoriali previgenti e consolidate	54
7.2.	Alternative di assetto territoriale, effetti e fattori di miglioramento	54
8.	LA VALUTAZIONE DI COERENZA.....	62
8.1.	Riferimenti normativi	62
8.2.	La metodologia utilizzata.....	62
8.3.	La coerenza esterna.....	63
8.4.	La coerenza interna.....	79
9	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PTAV.....	88

9.1 Scenari di riferimento e di Piano	89
9.1.1 Stato attuale e scenario tendenziale.....	89
9.1.2 Scenario di Piano	91
10 IL PIANO DI MONITORAGGIO	92
10.1 Il set degli indicatori.....	92
10.2 Valutazione di sostenibilità dello scenario di piano	110
11 LA VINCA IN RELAZIONE ALL'APPLICAZIONE DELLE NORME DEL Ptav.....	123
11.1 La Rete Natura 2000 nella Provincia di Rimini: stato di fatto	123
11.2 Servizi Ecosistemici e Rete Natura 2000 nella provincia di Rimini	126
11.3 Cambiamenti Climatici e Rete Natura 2000 nella provincia di Rimini.....	127
11.4 La RN2000 e le Linee di Indirizzo e Coordinamento: gli impatti	128
11.4.1 Incidenza dell'assetto strutturale e infrastrutturale di rango sovralocale.....	131
12 APPENDICE.....	136
12.1 PREMESSE: IL CONTESTO REGIONALE.....	136
12.2 IL COORDINAMENTO TRA I DIVERSI LIVELLI DI GOVERNO.....	136
12.3 GLI OBIETTIVI E LE AZIONI DEL PAIR 2030.....	137
12.3.1 IL CONTRIBUTO DEL PTAV AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA.....	137
12.3.2 Strategie del Ptav incidenti sulla qualità dell'aria.....	138
13 BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA.....	150

1. PREMESSA

Il presente documento, conformemente all'obbligo normativo di livello europeo e nazionale e coerentemente con la Legge Regionale 24/2017, presenta la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValsAT).

La ValsAT, analogamente a quanto già previsto nella precedente legge regionale sul governo del territorio L.R. 20/2000, è un procedimento che integra la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) con la valutazione territoriale. Tale procedimento è strettamente integrato con il procedimento di approvazione del Piano e, pertanto, nel caso dei piani urbanistici e territoriali della Regione Emilia-Romagna soggetti alla legislazione regionale - come è il Ptav - il procedimento di V.A.S. è ricompreso e sostituito dalla ValsAT.

La ValsAT tiene conto dell'Atto di coordinamento tecnico "Strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale e valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del piano urbanistico generale", che la identifica come uno "strumento di valutazione, sistematicamente integrato nello sviluppo dei processi decisionali che accompagnano l'elaborazione e l'attuazione della Strategia di piano". La ValsAT si caratterizza infatti per trasparenza, scalabilità dal livello strategico alle diverse scale, fino a quella degli interventi. Pertanto, essa deve:

- essere improntata all'essenzialità, al fine di consentire la comunicazione "a" e "tra" i vari soggetti per favorire la comprensibilità diffusa, e di agevolare il fattivo utilizzo dei risultati nelle fasi di supporto alle decisioni e la condivisione delle scelte di piano;
- coinvolgere attivamente gli attori nelle diverse fasi di analisi del contesto, di valutazione degli obiettivi e delle politiche, di monitoraggio dell'attuazione."

Il presente documento di ValsAT tiene inoltre conto delle osservazioni e dei pareri emersi durante le diverse fasi della Consultazione Preliminare del Piano. La Consultazione Preliminare, come indicato dalla LR n. 24/2017, è una fase obbligatoria di consultazione tra l'amministrazione precedente, ovvero la Provincia di Rimini, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAE), in quanto autorità competente per la valutazione ambientale, la Regione Emilia-Romagna in quanto autorità competente per la valutazione del Piano, e tutti gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

La Provincia di Rimini ha identificato sia i soggetti e gli Enti istituzionalmente competenti, sia i portatori di interessi diffusi, esplicitando le modalità e le attività previste per i momenti di condivisione dei contenuti del Piano. A seguito della presentazione della struttura, delle scelte generali di assetto del territorio, degli Obiettivi Strategici e degli effetti che il Piano potrebbe generare sull'ambiente, gli Enti che hanno partecipato alla Consultazione Preliminare hanno fornito il proprio contributo sia conoscitivo, sia valutativo su quanto illustrato dal Piano, avanzando le proprie proposte in merito ai contenuti del Ptav e del documento di ValsAT.

L'articolo 44 della Legge Regionale 24/2017, in riferimento alla Consultazione Preliminare, dichiara che:

"L'amministrazione procedente presenta gli obiettivi strategici che si intendono perseguire e le scelte generali di assetto del territorio, con le prime considerazioni sulle possibili alternative e sugli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che ne possono derivare. Gli enti partecipanti forniscono, nel corso della consultazione preliminare, contributi conoscitivi e valutativi e avanzano proposte in merito ai contenuti di piano illustrati e alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel documento di ValsAT".

Pertanto, in questo quadro generale il presente documento ha lo scopo di:

- illustrare la struttura generale del Documento ValsAT;
- introdurre, dal punto di vista normativo, il percorso di formazione del Piano Territoriale di Area Vasta (Ptav) e della ValsAT;
- descrivere il percorso di consultazione e partecipazione, in riferimento alle fasi, alle attività svolte, ai diversi soggetti coinvolti competenti in materia ambientale e a quelli interessati alle attività di redazione del Piano, nonché ai risultati e agli esiti di questo percorso;
- introdurre il Quadro Conoscitivo, con specifica attenzione alle tre linee d'innovazione che orientano il Piano;
- presentare gli obiettivi socio-economici ed ambientali di livello sovralocale più rilevanti, rispetto ai quali valutare la coerenza con gli Obiettivi Strategici e Specifici definiti dal Ptav;
- effettuare una valutazione di coerenza interna tra gli obiettivi strategici e specifici del Piano e le azioni da esso previste;
- introdurre il piano di monitoraggio e la valutazione degli effetti del Piano.

Ciascuna di queste fasi, descritta nel dettaglio negli specifici capitoli di riferimento del documento di ValsAT, e/o in specifici allegati, si articola in più attività che sono state oggetto di revisione durante la fase di Consultazione Preliminare e che, pertanto, sono state soggette a revisioni e modifiche nel corso della loro definizione.

Coerentemente con gli altri documenti, si riporta di seguito lo schema concettuale che evidenzia la relazione che lega il documento di ValSAT sia con il Quadro Conoscitivo, sia con il documento di Strategie e Obiettivi (Figura 1.1).

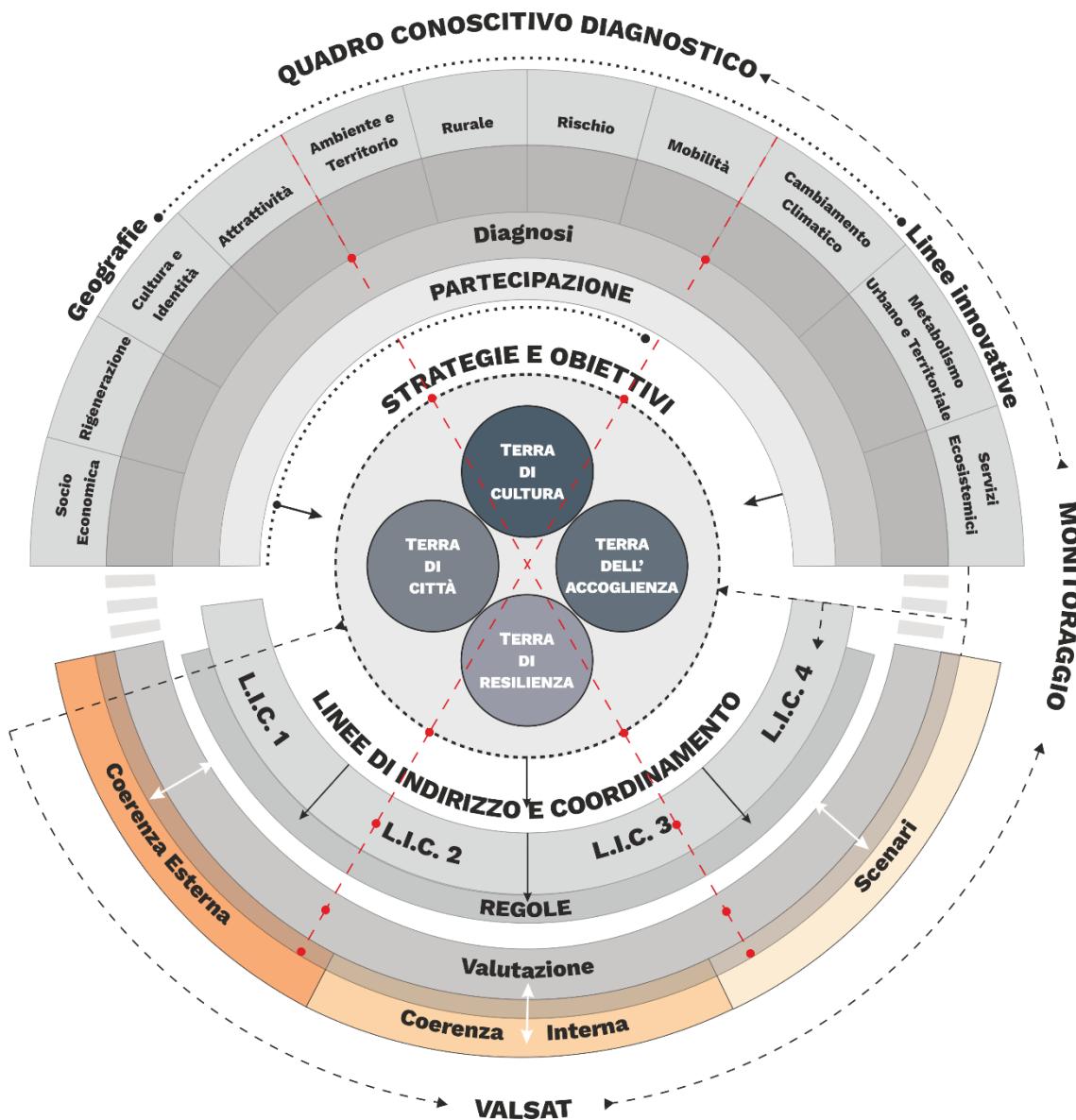


Figura 1.1: Schema concettuale della relazione tra la ValSAT e i documenti di Piano¹

La ValSAT è strutturata nei seguenti documenti:

- Relazione generale
- Allegato 1: Obiettivi socio-economici, ambientali a livello sovralocale
- Allegato 2: Valutazione di coerenza esterna
- Allegato 3: Scenari

¹ Elaborazione IUAV.

2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI VALSAT

Il presente capitolo descrive nel dettaglio la struttura del Documento di ValSAT (Figura 2.1), che include al proprio interno anche i risultati e i contributi emersi delle diverse fasi di consultazione che hanno accompagnato la stesura del Piano e che, pertanto, è stata progressivamente aggiornata.

Di seguito viene proposta la struttura generale del Documento, suddiviso in 8 capitoli:

- LA PREMESSA – presenta sinteticamente il ruolo della ValSAT;
- LA STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI ValSAT – presenta i contenuti generali del documento e delle principali tematiche relative allo sviluppo sostenibile e resiliente;
- IL Ptav E LA NORMATIVA – presenta sinteticamente l'apparato normativo di riferimento del Ptav, della ValSAT e della VInCA;
- La valutazione delle ALTERNATIVE strategiche e la formazione delle SCELTE e la STRUTTURA di Piano – presenta sinteticamente il processo di consolidamento delle scelte e delle priorità strategiche del piano attraverso il contributo tecnico (analisi conoscitive-diagnostiche; proposta preliminare dell'assetto strategico) il contributo del processo di partecipazione e di co-progettazione; la valutazione dell'assetto consolidato e della eredità del Ptcp coerentemente con le linee innovative del Piano; descrive la struttura del piano nel rapporto fra sistema degli obiettivi/ linee strategiche e di coordinamento/azioni e disposizioni di piano;
- IL QUADRO CONOSCITIVO, LE QUESTIONI PRINCIPALI e l'ANALISI SWOT– presenta una sintesi delle questioni più rilevanti emerse dall'analisi complessiva del territorio, che si rispecchiano nella Strategia, negli Obiettivi e nelle linee di indirizzo e coordinamento del Piano, compresi gli approfondimenti valutativi delle tematiche innovative adottate dal Piano: cambiamenti climatici, metabolismo urbano, servizi ecosistemici; L'ANALISI SWOT – presenta un'interpretazione delle potenzialità del territorio, sulla base delle questioni emerse dalla costruzione del Quadro Conoscitivo e dal percorso partecipativo, rispetto agli obiettivi e alle azioni definite con la Strategia del Piano;
- IL PERCORSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE – presenta sinteticamente i passaggi formali della consultazione e il processo partecipativo pubblico che è stato sviluppato a supporto della definizione del piano;
- L'ASSETTO CONSOLIDATO – presenta il confronto fra l'assetto insediativo e infrastrutturale di area vasta adottato dal Piano in rapporto alla configurazione previgente e consolidata evidenziando le potenziali criticità e i fattori di mitigazione e miglioramento adottati;

- LA VALUTAZIONE DI COERENZA – presenta la metodologia utilizzata, i contenuti e gli esiti della valutazione di coerenza esterna e interna della strategia e degli obiettivi del Ptav;
- LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL Ptav – presenta i criteri di valutazione considerati per lo sviluppo di scenari alternativi (attuale, tendenziale e di Piano);
- IL PIANO DI MONITORAGGIO – presenta un set di indicatori utili a valutare gli effetti del Ptav nel breve, medio e lungo periodo, con le eventuali azioni correttive del Piano.

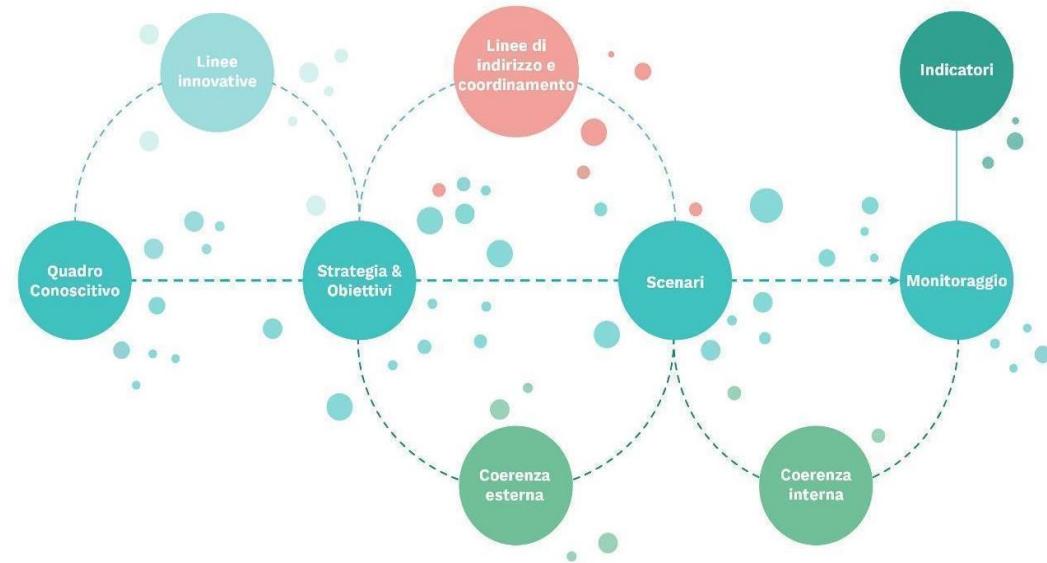


Figura 2.1: Schema concettuale del percorso di ValSAT²

² Elaborazione IUAV.

3. IL Ptav E LA NORMATIVA

3.1. Il principio dello sviluppo sostenibile

Il tema della sostenibilità ambientale e territoriale è strettamente legato all'affermazione del principio dello sviluppo sostenibile, ovvero uno dei più significativi indirizzi del diritto ambientale internazionale e, di conseguenza, europeo e nazionale.

Il principio dello sviluppo sostenibile aspira a coniugare la crescita ed il progresso economico della società con la tutela dell'ambiente e la sua preservazione a vantaggio delle generazioni future, secondo la lettura data dal rapporto Brundtland pubblicato nel 1987 dalla Commissione mondiale sull'ambiente e sullo sviluppo. Negli anni successivi, e sino ai giorni nostri, tale principio è stato declinato in diverse sotto-categorie, ognuna delle quali con la propria specificità (si pensi, solo per citare i più noti, ai principi di precauzione, prevenzione, chi inquina paga, comunicazione e informazione in materia ambientale), che considerati nel loro complesso mirano a costruire un quadro normativo di sintesi tra crescita economico-industriale, tutela delle risorse naturali e salvaguardia del territorio.

Nell'attuale momento storico, il principio dello sviluppo sostenibile è di assoluta attualità, considerando che le più importanti politiche della comunità internazionale e, sul piano interno, del Governo, sono rivolte a contrastare i cambiamenti climatici aumentando la capacità di resilienza dei nostri territori e, più in generale, a promuovere la transizione ecologica degli strumenti di produzione. Questi propositi devono essere attuati attraverso la definizione di un sistema industriale, economico e sociale meno impattanti sull'ambiente, da costruire tramite i processi di decarbonizzazione, l'incentivo all'utilizzo delle energie rinnovabili, l'attuazione di una economia circolare, la mobilità sostenibile e, non ultimo, la tutela del territorio e delle sue risorse naturali.

Nel contesto nazionale, l'importanza dello sviluppo sostenibile è confermata dalla lettura del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che definisce la "Missione n. 2" come "Rivoluzione verde e transizione ecologica", strutturata attorno ai propositi sopra elencati, nella prospettiva di conciliare la crescita economica del Paese e la (non più rinviabile) rimodulazione del sistema produttivo-industriale verso una dimensione eco-compatibile.

Se questi sono gli obiettivi, è evidente come anche la funzione del governo del territorio, e gli attori istituzionali che ne fanno parte, rivestano un ruolo certamente non marginale, essendo chiamati a promuovere strumenti di piano in grado di conciliare i processi produttivi con la questione ambientale.

Sotto un profilo più strettamente normativo, le principali fonti sullo sviluppo sostenibile sono rinvenibili su più livelli.

Vanno innanzitutto ricordati i più importanti trattati ed accordi internazionali (Dichiarazione di Rio de Janeiro del 1992, Protocollo di Kyoto del 1997, Accordo di Parigi del 2015, etc.) e, in ultimo, l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (sottoscritta dalla comunità internazionale nel 2015), che elenca 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile da raggiungere entro il 2030.

Alle fonti di livello internazionale si aggiungono i Trattati costitutivi dell’Unione europea, ricordando che ai sensi dell’art. 3 del Trattato sull’Unione europea (TUE) «l’Unione [...] si adopera per lo sviluppo sostenibile dell’Europa, basato su una crescita economica equilibrata [...] e su un elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell’ambiente», mentre l’art. 11 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea (TFUE) stabilisce che «Le esigenze connesse con la tutela dell’ambiente devono essere integrate nella definizione e nell’attuazione delle politiche e azioni dell’Unione, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile».

Sul versante del diritto nazionale, il principio in oggetto trova la propria fonte normativa di riferimento nell’art. 3-quater, d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, c.d. “Testo unico dell’ambiente”, per cui ogni attività umana incidente sull’ambiente deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento delle esigenze delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita ed il diritto ad un ambiente salubre delle generazioni future.

3.2. La direttiva europea 2001/42/Ce e la disciplina della VAS

La breve ricostruzione normativa sull’evoluzione ed affermazione del principio dello sviluppo sostenibile è utile per comprendere che ogni azione ed attività umana impattante sulle risorse naturali debba essere orientata a bilanciare crescita economica e salvaguardia del patrimonio ambientale.

Il governo del territorio non costituisce un’eccezione alla regola; pertanto, nell’elaborazione ed approvazione dei propri piani, gli enti territoriali e locali – tra cui le stesse Province – devono considerare e prevenire gli effetti negativi che possono derivare dall’attuazione degli strumenti pianificatori, in coerenza con le richieste della direttiva europea 2001/42/Ce, relativa allo studio degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente.

La direttiva 2001/42/Ce è nota per avere disciplinato la c.d. “valutazione ambientale strategica” (VAS), ovvero quel procedimento amministrativo rivolto all’analisi dell’impatto degli strumenti di pianificazione sull’ambiente e alla definizione del concetto di “sostenibilità”, consistente nell’equilibrio tra uso delle risorse naturali e la loro capacità di riprodursi.

Nell’ordinamento italiano, il procedimento di VAS è recepito e disciplinato dal già citato d.lgs. n. 152/2006, e nello specifico dagli artt. 11 ss., i quali ne sanciscono l’applicazione con riferimento ai piani e programmi con significativi impatti sull’ambiente e sul patrimonio culturale. L’adozione e l’approvazione degli strumenti pianificatori sono inevitabilmente condizionate dagli esiti della VAS, che ne diviene parte integrante.

Le interazioni tra la funzione di pianificazione e la salvaguardia dei profili ambientali sono però regolate anche a livello regionale: ai sensi dell’art. 117, comma 3, Cost., spetta alla competenza legislativa delle Regioni (seppur in modo “concorrente” con lo Stato, che ne definisce i tratti essenziali) la disciplina del “governo del territorio” e dei relativi strumenti di piano.

3.3.Legge regionale Emilia-Romagna, 21 dicembre 2017, n. 24

La l.r. Emilia-Romagna 21 dicembre 2017, n. 24, sostituisce ed abroga la precedente l.r. 24 marzo 2000, n. 20, imponendo alla Regione ed agli enti locali di adeguarsi alla nuova normativa, avviando i processi di riforma dei propri strumenti urbanistici. Tra i principi ispiratori della riforma, a cui i piani dovranno rifarsi, si segnalano la salvaguardia dell'ambiente, il contenimento del consumo di suolo, la rigenerazione urbana e, più in generale, la rimodulazione della tutela e valorizzazione del territorio nelle sue componenti paesaggistica-ambientali. Con specifico riferimento al livello provinciale, il piano è definito come strumento di area vasta (“piano territoriale di area vasta”, d’ora in avanti “Ptav”), disciplinato dall’art. 42, l.r. n. 24/2017, che – tra i vari adempimenti – demanda alla Provincia la definizione degli indirizzi strategici di assetto e cura del territorio e dell’ambiente, in armonia con gli obiettivi strategici definiti dal piano territoriale regionale (PTR).

Per questo motivo, e con l’obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile, l’art. 18 prevede che, nell’elaborazione ed approvazione del Ptav, la Provincia debba esaminare i possibili effetti significativi sul territorio e sull’ambiente (oltre alle c.d. “ragionevoli alternative”) attraverso la predisposizione della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (d’ora in avanti VALSAT)³, parte integrante del Ptav sin dalla prima fase della sua elaborazione.

L’obbligo di redigere la VALSAT per l’ente di area vasta testimonia la centralità dei temi ambientali e dei principi di sostenibilità nel procedimento di pianificazione (anche) su scala provinciale, così da prevenire i possibili impatti negativi sull’ambiente per scelte compiute dal Ptav grazie alla predisposizione delle misure idonee per impedire, mitigare e compensare le possibili conseguenze.

La VALSAT (VALutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale), analogamente a quanto già previsto nella precedente legge regionale sul governo del territorio LR 20/2000, è un procedimento che integra la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con la valutazione territoriale. Tale procedimento, inoltre, è strettamente integrato con il procedimento di approvazione del piano. Pertanto, nel caso dei piani urbanistici e territoriali della Regione Emilia-Romagna soggetti alla legislazione regionale il procedimento di VAS è ricompreso e sostituito dal procedimento di VALSAT. L’art. 19, comma 3, lett. a), individua nella Regione il soggetto competente a svolgere la «valutazione ambientale» per il Ptav. La «valutazione ambientale» ivi richiamata consiste nella VAS, come desumibile dal comma 4, il quale specifica che le autorità competenti per la «valutazione ambientale di cui al comma 3» (la Regione, con riferimento al Ptav) esprimono, in sede di comitato

³ Per esigenze di chiarezza, si specifica che, ai sensi dell’art. 18, l.r. n. 24/2017, ogni amministrazione procedente per l’approvazione del proprio strumento urbanistico o territoriale è chiamata a definire la VALSAT.

urbanistico, il parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1, d.lgs. n. 152/2006, cioè l'atto conclusivo del procedimento di VAS.

Prima di adottare il parere, però, la Regione è tenuta ad acquisire l'ulteriore opinione dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE), relativo unicamente alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame (art. 19, comma 4). Questo secondo parere è obbligatorio, ma non vincolante, perché il comitato urbanistico, nella fase di approvazione del piano, può discostarsi dalle considerazioni di ARPAE a condizione che ne motivi le ragioni (ultimo periodo dell'art. 19, comma 4).

Stando alle disposizioni richiamate, la l.r. n. 24/2017 prevede dunque che, con riferimento ai piani di area vasta, la Regione debba emanare il parere di VAS, qui ri-denominato con l'espressione «valutazione ambientale», in merito al Ptav al fine di verificarne la coerenza con i contenuti strategici del PTR, che riguardano ovviamente anche il settore ambientale (art. 40, commi 5 e 6, l.r. n. 24/2017). La natura vincolante della valutazione da parte della Regione – per quanto concerne i profili di sostenibilità ambientale e territoriale – rispetto alla successiva approvazione del Ptav è confermata dall'art. 46, comma 6.

3.4. La valutazione di incidenza (VInCA)

La questione della salvaguardia dell'ambiente richiede qualche ulteriore approfondimento con riguardo alla protezione della rete Natura 2000, consistente in un complesso di siti e corridoi ecologici realizzati per volontà della Commissione europea attraverso la direttiva 92/43/Ce, c.d. "direttiva habitat", al fine di garantire l'uniforme diffusione nell'eurozona delle specie protette o a rischio estinzione e salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, della flora e della fauna selvatica nel territorio europeo negli Stati membri.

I siti che formano la rete Natura 2000 sono dunque zone del territorio nazionale individuate come particolari aree meritevoli di protezione e conservazione ambientale, che gli strumenti del governo del territorio devono considerare nella regolazione della funzione pianificatoria. L'art. 3 della direttiva 92/43/Ce specifica che i siti da proteggere sono denominati "zone speciali di conservazione" (ZSC) e demanda agli Stati membri il compito di individuarle mediante i criteri elencati negli allegati.

L'art. 6 della direttiva Habitat delinea il quadro generale per la conservazione e la gestione dei siti che costituiscono la rete Natura 2000 e, in particolare, definisce il rapporto tra conservazione e attività socio-economiche all'interno dei siti stessi, rivestendo un ruolo chiave per la conservazione degli habitat e delle specie.

I paragrafi 3 e 4 dell'art. 6 disciplinano la Valutazione di Incidenza (VInCA), disponendo le misure preventive e le procedure progressive per la valutazione dei possibili effetti negativi sulle ZSC, determinati da piani e progetti non direttamente connessi o necessari alla gestione di un sito Natura 2000, oltre alle previsioni circa le adeguate misure di compensazione.

In breve, la VInCA costituisce lo strumento individuato per conciliare le esigenze di sviluppo locale e garantire il raggiungimento degli obiettivi di conservazione della rete Natura 2000. La necessità di introdurre questa tipologia di valutazione deriva dalle peculiarità della costituzione e definizione della rete Natura 2000, all'interno della quale ogni sito offre un contributo qualitativo e quantitativo in termini di habitat e specie da tutelare a livello europeo, con l'obiettivo di mantenere, ovvero ripristinare, uno stato di conservazione soddisfacente.

La VInCA è, pertanto, il procedimento di valutazione di carattere preventivo al quale l'amministrazione precedente deve sottoporre qualsiasi piano, programma, progetto, intervento od attività che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, tenuto conto degli obiettivi di conservazione.

Qualora l'esito della VInCA sia negativo rispetto all'incidenza del piano (o del progetto) su un sito della rete Natura 2000, e ciò nonostante lo stesso piano debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi quelli di natura sociale o economica, in mancanza di soluzioni alternative lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire l'equilibrio ambientale, informandone la Commissione (art. 6, comma 4 della direttiva).

La direttiva 92/43/Ce è stata recepita in Italia attraverso il d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, che demanda alle Regioni il compito di individuare i siti di importanza comunitaria (SIC), in cui si trovano gli habitat meritevoli di protezione, per poi darne comunicazione al Ministero dell'ambiente (oggi della transizione ecologica). In seguito alla proposta, il Ministero designa con proprio decreto, d'intesa con la Regione proponente, i siti proposti quali ZSC e ne dà comunicazione alla Commissione europea. Questa, a sua volta, elabora un elenco dei SIC sulla base delle segnalazioni pervenute dai ministeri degli Stati membri: quei territori diventano i nodi, i collegamenti, le connessioni della rete Natura 2000.

Sotto il profilo soggettivo, ai sensi dell'art. 5, d.P.R. n. 357/1997, l'ente competente al rilascio della VInCA è il Ministero della Transizione ecologica, oggi ridenominato Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ovvero la Regione, a seconda che il piano da redigere abbia rilevanza nazionale o regionale.

Il procedimento amministrativo per ottenere questa valutazione prende avvio sulla base di una istanza avanzata dall'amministrazione proponente il piano, la quale presenta all'ente competente al rilascio della VInCA una relazione documentata per individuare e valutare i principali effetti che il piano può avere sui SIC, tenuto conto degli obiettivi di conservazione (art. 5, comma 2). Il Ministero (o la Regione) ha 90 giorni di tempo, decorrenti dal ricevimento della relazione, per valutare che il piano non pregiudichi l'integrità dei SIC, tenendo conto anche delle possibili interazioni con altri casi o progetti (art. 5, comma 6). Pertanto, con riferimento al Ptav, la Provincia di Rimini dovrebbe richiedere

il rilascio della VInCA alla Regione Emilia-Romagna, nel caso in cui il piano incida su habitat qualificati come SIC.

In attuazione delle previsioni di cui al D.P.R. n. 357/1997, la Regione Emilia-Romagna ha approvato la l.r. 14 aprile 2004, n. 7, il cui art. 2 ha demandato ad apposita delibera di Giunta regionale la definizione del procedimento di individuazione dei SIC e delle ZSC, nonché l'indicazione degli indirizzi per l'effettuazione della VInCA (art. 2, comma 2, l.r. n. 7/2004). In ottemperanza alla previsione legislativa, la delibera di Giunta regionale del 30 luglio 2007, n. 1191, ha disciplinato questi aspetti e, in particolare, nell'allegato B ha descritto le linee guida e le modalità operative del procedimento di VInCA su piani, progetti ed interventi, stabilendo altresì i contenuti dello studio di incidenza. Il quadro normativo appena ricostruito deve rendere conto di un ulteriore cambiamento stante l'intesa raggiunta in data 28 novembre 2019 tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, sede nella quale sono state definite le «Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza», che le Regioni e le Province autonome si impegnano a recepire in modo uniforme.

In ossequio all'intesa del 2019, l'Emilia-Romagna ha pubblicato la l.r. 20 maggio 2021, n. 4, che individua nella stessa Regione il soggetto competente alla gestione dei siti della Rete Natura 2000, ovvero nell'ente gestore delle aree protette qualora il sito sia ricompreso, anche solo parzialmente, all'interno di tali aree (art. 25, l.r. n. 4/2021).

L'ente gestore del sito appartenente alla Rete Natura 2000 – per l'appunto, la Regione o l'ente responsabile dell'area protetta – è anche il soggetto a cui viene attribuita la competenza allo svolgimento del procedimento VInCA (art. 26, l.r. n. 4/2021). La VInCA è ricompresa nell'ambito della valutazione ambientale strategica (VAS) e della valutazione di impatto ambientale (VIA) (art. 26, comma 4, l.r. n. 4/2021).

Questo passaggio è particolarmente significativo perché l'art. 5, l.r. n. 7/2004, oggi abrogato dall'art. 28, l.r. n. 4/2021, prevedeva che la VInCA fosse svolta dal soggetto competente all'approvazione del piano, dunque nel caso di specie alla Provincia. Tuttavia, come detto, oggi la VInCA può essere svolta solo dalla Regione o dall'ente gestore dell'area protetta, per cui Comuni e Province sono state esautorate di questo potere e devono inoltrare le richieste della valutazione ad una delle autorità competenti.

In ultimo, in attuazione della nuova l.r. n. 4/2021, la Regione Emilia-Romagna ha adottato la delibera di Giunta regionale 10 luglio 2023, n. 1174-All. A, descrivente le procedure da seguire per la VInCA⁴. In particolare, la recente delibera prevede che, nel caso in cui il piano proposto sia assoggettato al Livello II “Valutazione di incidenza appropriata” (e non, dunque, nel caso di screening di incidenza), l'amministrazione proponente - nell'ipotesi del Ptav, la Provincia - deve allegare uno Studio di Incidenza Ambientale (S.I.A.), ossia lo strumento di analisi volto ad individuare e a valutare gli effetti negativi anche

⁴ Si veda il sito

<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/consultazione/normativa/norme-rer/valutazione-dincidenza-atti-regionali>.

potenziali sull'ambiente, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del sito Natura 2000 interessato. Lo Studio di incidenza di un piano deve dunque contenere le informazioni utili per consentire la valutazione dell'eventuale incidenza negativa sul sito Natura 2000 interessato e, tra gli altri: la descrizione tecnica del piano, le informazioni e i dati inerenti al sito della Rete Natura 2000, le motivazioni del piano, le analisi delle possibili incidenze sul sito, l'individuazione e la descrizione delle possibili soluzioni alternative (art. 7.4. della delibera sopra n. 1174/2023)

4. VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE: IL PROCESSO DI FORMAZIONE DELLE SCELTE DI PIANO

4.1. Integrazione dei percorsi di definizione degli orientamenti di piano

Le scelte strategiche che rappresentano il contenuto originale del piano, riferito in particolare alle tre linee di innovazione assunte, hanno trovato definizione attraverso l'integrazione di tre percorsi fondamentali che hanno permesso di valutare le possibili alternative:

- Il quadro di consapevolezza tecnico-scientifico attraverso la diagnosi delle caratteristiche del territorio restituite in termini di criticità/opportunità (analisi Swot) che ha definito le sintesi valutative a supporto del quadro preliminare di piano e ha permesso, unitamente alla valutazione sugli sviluppi del territorio (scenario tendenziale), di estrarre le principali questioni da sottoporre alla valutazione delle alternative di piano e definire le strategie preliminari;
- Il processo di comunicazione, partecipazione e co-progettazione che ha permesso di selezionare le alternative strategiche e di focalizzare temi, priorità e ambiti di azione per il piano coerentemente con il quadro diagnostico e il sistema degli obiettivi e delle strategie preliminari di piano;
- Il confronto con gli assetti territoriali consolidati, il quadro delle previsioni del precedente Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) rivalutate coerentemente con le linee innovative di piano e gli orientamenti forniti dalla legge urbanistica regionale, che ha permesso di analizzare le alternative riferite all'assetto insediativo e infrastrutturale di area vasta.

I seguenti capitoli (5, 6 e 7) descrivono il processo di valutazione delle alternative e di costruzione delle scelte di piano evidenziando per gli assetti insediativi e infrastrutturali gli effetti (in termini di eventuali criticità) e le misure di mitigazione correlate.

4.2. Struttura strategica del Ptav

La visione strategica e di assetto territoriale del Piano si articola sulla condivisione dei principi costitutivi, riportati nel Manifesto del Piano, sul sistema degli obiettivi generali, sulla definizione delle Linee di indirizzo e coordinamento (LIC), che rappresentano l'ossatura portante della struttura del piano, e sul sistema delle disposizioni e delle regole.

Lo schema seguente sintetizza le relazioni tra obiettivi/LIC/Regole al fine di facilitare l'inquadramento dei richiami contenuti nei successivi capitoli.

PRINCIPI:

clima

benefici ecosistemici

suolo

patrimonio e rigenerazione

flussi

equità

agire pubblico

LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO

OBIETTIVI STRATEGICI

LIC1 tutela e valorizzazione dell'ambiente, degli ecosistemi e delle reti ecologiche

Valorizzare le risorse locali tradizionali e il patrimonio

Promuovere la cultura di modelli economici circolari

Costruire una rete diffusa dell'accoglienza

Favorire l'inclusione sociale e l'occupazione

Incentivare la coesione tra Comuni medio-piccoli

Riequilibrare l'utilizzo delle risorse territoriali

Garantire l'efficacia ed efficienza del sistema della mobilità perseguitando il riequilibrio modale

Costruire una nuova geografia della sicurezza

Garantire uno sviluppo socio-economico sostenibile

Favorire una gestione ecosistemica di area vasta

LIC2 tutela del suolo, equità territoriale, rigenerazione del patrimonio e organizzazione funzionale del territorio

Costruire una cultura di

modelli economici circolari

Costruire una rete diffusa

dell'accoglienza

Favorire l'inclusione

sociale e l'occupazione

Incentivare la coesione

tra Comuni medio-piccoli

Riequilibrare l'utilizzo

delle risorse territoriali

Garantire l'efficacia ed

efficienza del sistema della

mobilità perseguitando il

riequilibrio modale

REGOLE

Titolo 2 - Tutela e valorizzazione dell'ambiente, dei benefici ecosistemici e delle reti ecologiche

- Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali
- Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica
- Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette
- Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu
- Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale

- Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture

Titolo 3 - Tutela del suolo, equità territoriale, rigenerazione del patrimonio e organizzazione funzionale del territorio

- Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali
- Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto insediativo

- Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio
- Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo
- Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali

Titolo 4 - Sicurezza e resilienza del territorio

- Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali
- Art. 4.2 - Sicurezza del territorio
- Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano
- Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere
- Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano

Titolo 5 - Mobilità sostenibile e coerenza con l'assetto del territorio

- Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali
- Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità
- Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale
- Art. 5.4 - Riordino dell'offerta infrastrutturale
- Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta

Figura 4.1: Schema degli elementi strategici e dispositivi del Ptav

5. IL QUADRO CONOSCITIVO E LE QUESTIONI PRINCIPALI

5.1. Struttura e contenuti

In questo capitolo viene presentata sinteticamente la struttura del Quadro Conoscitivo (QC) del Ptav, in quanto parte fondamentale per la redazione del Documento di ValsAT.

Il QC si può considerare sostanzialmente “statico” quando descrive lo “stato di fatto”, ma è strutturato per essere anche diagnostico, grazie all’introduzione dell’analisi SWOT e degli indicatori che sono stati selezionati sulla base delle peculiarità del territorio. Tali indicatori, che permettono di monitorare l’efficacia del Piano nel tempo, rendono il QC dinamico e in costante aggiornamento. Questo aggiornamento sarà possibile grazie all’impostazione delle cartografie principali e delle relative basi informative nel Sistema Informativo Territoriale (SIT) della Provincia, all’utilizzo di dati e livelli informativi aggiornabili periodicamente da database nazionali (Ispra, ISTAT, ecc.) ed internazionali (Copernicus) e all’identificazione di indicatori specifici. Tutto ciò non solo permetterà il costante monitoraggio dell’impatto del Piano, ma garantirà anche ai Comuni della Provincia di poter usufruire di tutte le informazioni necessarie alla pianificazione locale, verso uno sviluppo sostenibile e resiliente in coerenza con le strategie di area vasta.

Il Quadro Conoscitivo della provincia di Rimini è stato costruito attraverso la descrizione e interpretazione delle differenti “geografie” del territorio. Le geografie rappresentano da un lato gli assetti e le dinamiche dei sistemi ambientali, naturali ed ecosistemici, dall’altro dei sistemi insediativi, produttivi ed infrastrutturali. Il QC è così indagato e strutturato attraverso otto geografie specifiche e tre linee di studio innovative, che, a geometrie variabili, forniscono tutte le informazioni necessarie a definire e supportare le scelte di piano, ovvero quelle linee di indirizzo e coordinamento che nel loro insieme andranno a dare attuazione alle strategie del piano e alla realizzazione degli obiettivi delle quattro Terre di *Rimini Verso*.

Per ogni geografia, i singoli aspetti sono trattati prima come “sistemi” e successivamente, quando necessario, come “elementi” attraverso allegati tematici di approfondimento. Inoltre, sono state identificate possibili aree di approfondimento per cui si richiedono integrazioni dati e ulteriori analisi.

Il documento del Quadro Conoscitivo (QC) e i suoi allegati forniscono un’analisi dettagliata di ciascuna geografia, dei diversi sistemi ed elementi, con una forte relazione con le tre linee di innovazione dei cambiamenti climatici, del metabolismo urbano e dei servizi ecosistemici.

Le otto geografie con i relativi sistemi ed elementi sono sviluppate come segue (Tabella 5.1):

GEOGRAFIA	SISTEMA	ELEMENTO
Socio-economica Con “Geografia socio-economica” si intende l’insieme dei principali sistemi ed elementi che concorrono a definire il profilo sociale ed economico del territorio provinciale di Rimini.	Socio-demografico	Popolazione; Famiglie; Istruzione, innovazione, ricerca e creatività;
	Economico	Agricoltura, silvicolture, pesca; Industria manifatturiera; Costruzioni; Settore immobiliare; Commercio interno; Trasporto e magazzino; Turismo; Servizi finanziari e assicurativi, servizi alle imprese; Artigianato; Cooperazione e non profit; Aree produttive di rilievo sovralocale; Occupazione e disoccupazione; Benessere e qualità della vita;
Rigenerazione Con “Geografia della rigenerazione” si intende l’insieme dei principali sistemi ed elementi in grado di mostrare i territori, le aree e le infrastrutture che necessitano di processi di rigenerazione, ovvero di un nuovo modo di vedere ed interpretare il territorio per renderlo più vivibile.	Consumo di suolo	
	Dismesso	Edifici inutilizzati; Edifici collabenti; Analisi di campo;
Cultura e identità Con “Geografia di cultura e identità” si intende l’insieme dei principali sistemi ed elementi, materiali e immateriali, che concorrono a definire il patrimonio storico, architettonico, folkloristico, artigianale e, più in generale, gli aspetti identitari della provincia di Rimini.	Patrimonio culturale immateriale	Tradizioni ed espressioni orali; Arti dello spettacolo; Riti, sagre e feste popolari; Saperi e pratiche; Artigianato tradizionale;
	Patrimonio storico e architettonico	
	Prodotti locali	
	Itinerari	
Attrattività Con “Geografia dell’attrattività” si intende l’insieme di sistemi ed elementi del territorio provinciale che influiscono in maniera rilevante sul grado di benessere e di qualità della vita delle comunità e che, data la propria rilevanza, influiscono notevolmente sulla generazione e sulla portata dei flussi di persone all’interno di tutto il contesto provinciale.	Servizi	Telecomunicazioni
	Poli funzionali	
	Accessibilità	Strutture ospedaliere; Istituti di istruzione secondaria di secondo e primo grado; Medie e grandi strutture di vendita;
Ambiente e territorio	Risorse naturali	Ecosistema forestale, boschivo, arbustivo e calanchivo; Aree di interesse geologico;

GEOGRAFIA	SISTEMA	ELEMENTO
Con “Geografia di ambiente e territorio” si intende l’insieme dei principali sistemi ed elementi di carattere naturale, che concorrono a definire il patrimonio ambientale della provincia di Rimini.		Idrografia.
	Ambiti naturali speciali	Aree protette e Rete Natura 2000; Reti ecologiche; Inquinamento luminoso.
Rurale Con “Geografia del rurale” si intende l’insieme di sistemi ed elementi del territorio provinciale che caratterizzano gli ambiti agro-forestali, con particolare attenzione alle proprietà fisico-chimiche e all’uso dei suoli.	Proprietà fisico-chimiche dei suoli	
	Sistema dell’uso dei suoli agro-forestali	
Rischio Con “Geografia dei rischi” si intende l’insieme dei rischi ambientali di diversa natura che minacciano il territorio provinciale di Rimini.	Rischi naturali	Rischio di dissesto geomorfologico; Rischio idraulico; Rischio sismico; Suscettibilità della costa.
	Rischi antropici	Rischi industriali; Inquinamento elettromagnetico; Inquinamento acustico.
	Vulnerabilità climatiche	
Mobilità Con “Geografia della mobilità” si intende l’insieme degli elementi che caratterizzano il sistema della domanda di persone e merci e dell’offerta, in tutte le sue accezioni.	Domanda	Mobilità delle persone. Mobilità delle cose.
	Offerta	Rete stradale. Rete ciclopedonale. Rete del trasporto pubblico.

Tabella 5.1: Contenuti delle Geografie del Quadro Conoscitivo

5.2. Interpretazione delle prime evidenze del QC

Il presente capitolo riporta, per ciascuna Geografia che costituisce il Quadro Conoscitivo del Ptav, una sintesi interpretativa delle questioni più rappresentative e rilevanti che sono emerse durante la fase preliminare di analisi del territorio provinciale di Rimini e durante la fase di consultazione e partecipazione.

Tale interpretazione rappresenta il punto di partenza per la definizione della strategia complessiva del Piano, che indirizzerà e coordinerà il futuro sviluppo del territorio provinciale.

La **Geografia socio-economica** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: il saldo migratorio degli ultimi anni è risultato positivo, contrapponendosi al tasso di crescita naturale e contribuendo a bilanciare il trend negativo di quest'ultimo; la speranza di vita alla nascita è pari, sia per i maschi che per le femmine, e si dimostra in linea con i dati nazionali; dal punto di vista demografico, il territorio vede un importante sbilanciamento che propende verso la costa, le cui città fungono da attrattori per la popolazione che tende, pertanto, ad abbandonare le aree interne a favore dei cinque comuni costieri; la distribuzione della popolazione per classi quinquennali di età dimostra una tendenza all'invecchiamento complessivo e una crescita progressiva dell'incidenza della fascia degli over 65 rispetto alla fascia 15-64; il valore relativo all'innovazione del sistema produttivo risulta positivo, con il 53,9% delle imprese impegnate in progetti di innovazione o dotate di piattaforme digitali sul totale delle imprese attive; il tessuto produttivo provinciale si dimostra abbastanza diversificato; le imprese artigiane rappresentano il 27,8% del totale delle imprese della Provincia e il 7,6% del totale delle imprese artigiane dell'intera Regione; la maggior parte dei comuni di maggiori dimensioni (7/10) presenta dati negativi in merito alla mortalità delle imprese nel medio-lungo periodo; dal punto di vista dell'occupazione e dell'imprenditoria, si denota una marcata differenza tra i comuni della costa e della prima pianura con quelli delle aree interne; l'indice di dipendenza strutturale dimostra una crescita costante negli ultimi due decenni, determinando un forte peso sociale ed economico della popolazione non attiva su quella lavorativamente attiva; i giovani che non frequentano corsi di istruzione o formazione e non lavorano (NEET) sono il 19,9% della popolazione compresa tra i 15 e i 29 anni, un dato sensibilmente superiore alla media regionale (15,9%), ma inferiore a quella nazionale; le imprese agricole, per lo più di piccola dimensione in termini di addetti, sono in continuo calo e, a margine di deboli dinamiche di reinsediamenti nelle aree rurali, ancora scarsamente attrattive per i giovani; le imprese agricole, per lo più di piccola dimensione in termini di addetti, sono in continuo calo e, a margine di deboli dinamiche di reinsediamenti nelle aree rurali, ancora scarsamente attrattive per i giovani; relativamente alle imprese manifatturiere, è stato registrato dal 2019 al 2020 un drastico calo di produzione, fatturato, ordini interni, ordini esteri e occupazione (tale cambiamento è da attribuirsi a diversi fattori, tra cui

rientrano anche gli effetti della pandemia di COVID-19, ma risulta importante un monitoraggio dell'evoluzione del fenomeno); il settore immobiliare risente fortemente della vocazione turistica di tutta la zona costiera; le imprese del commercio interno si concentrano prevalentemente sul territorio comunale di Rimini, che ospita quasi la metà delle imprese attive della provincia; il reddito disponibile delle famiglie pro-capite, la retribuzione media annua dei lavoratori dipendenti e l'importo medio annuo delle pensioni sono inferiori rispetto alla disponibilità media regionale e a quella nazionale, un dato che è da attribuirsi alla stagionalità dei principali lavori che insistono sulla Provincia.

La **Geografia della rigenerazione** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: nonostante il suolo consumato in provincia di Rimini abbia subito una crescita complessiva dal 2015 al 2020, dal 2018 al 2020 il trend risulta in lieve crescita delineando una fase di rallentamento medio su scala provinciale; a fronte di un consumo di suolo medio (con riferimento alle categorie d'uso regionali) del 19%, nelle aree più interne collinari e montane l'artificializzazione del suolo riguarda circa il 5% del territorio; il consumo di suolo, con riferimento alle categorie d'uso regionali, registra un livello di artificializzazione che interessa (al 2017) oltre il 40% del territorio dei Comuni costieri con un incremento del 15% in poco più di 20 anni (1994-2017); il numero di edifici vuoti mostra come i Comuni costieri abbiano nel rapporto con gli abitanti una percentuale molto maggiore rispetto ai Comuni dell'entroterra. Questo messo in relazione con il fatto che la popolazione non è aumentata proporzionalmente nel corso degli anni ci dice che sono state logiche economiche e non funzionali a spingere per la realizzazione di nuove costruzioni; il numero di edifici collabenti, nel corso degli ultimi anni, è progressivamente aumentato in quasi tutti i Comuni della provincia di Rimini, ma in special modo nei Comuni montani delle aree interne. Questo ci mostra come, inversamente, a quello che accade sulla costa, il progressivo ridursi della popolazione residente provochi fenomeni di abbandono; le aree industriali e commerciali hanno subito tutte, a causa del periodo di recessione del 2008 prima e della pandemia COVID-19 poi, notevoli impatti negativi, che hanno portato alla chiusura e al sottoutilizzo delle strutture e delle infrastrutture dedicate.

La **Geografia di cultura e identità** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: la provincia di Rimini dispone di un eterogeneo e sviluppato sistema patrimoniale, architettonico e culturale, principalmente concentrato nel comune di Rimini, ma che ha rappresentanze capillari su tutto il territorio; i beni storici e architettonici che si concentrano nella parte pianeggiante della Provincia sono principalmente di carattere rurale, a testimonianza di un passato e di una cultura legata alla produttività della terra; il complesso patrimonio immateriale presente sul territorio della Provincia gode di tutela e valorizzazione grazie al costante lavoro di associazioni e istituzioni, con la viva partecipazione delle comunità locali; la cultura contadina, da un lato, e marittima, dall'altro, hanno consentito lo sviluppo di una variegata tradizione

culinaria, in un territorio ricco di varietà agricole e prodotti tipici di cui sei DOP e IGP; rilevante su tutta la Provincia la diffusione degli itinerari, dei percorsi ciclabili e dei sentieri a riprova di un territorio sviluppato sulle sue peculiarità; il territorio provinciale è caratterizzato e solcato anche da numerosi itinerari ricreativo-sportivi alternativi, tracciati informalmente dall'utilizzo quotidiano di migliaia di utenti cicloamatori, attraverso un approccio esperienziale, spesso non del tutto consapevole; il sistema del patrimonio materiale storico e architettonico è parzialmente presente nel database provinciale che deve essere integrato rispetto ai nuovi territori recentemente aggregati nonché completato, attualizzato e arricchito, affinché diventi un efficace strumento di supporto per le politiche di riuso e rigenerazione che il Piano mira a sviluppare; il sistema patrimoniale storico-architettonico non è sempre facilmente accessibile tramite modalità di trasporto “attive” e non sempre è ben integrato alle reti ciclopedonali del territorio.

La **Geografia dell'attrattività** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: il territorio provinciale è caratterizzato da una distribuzione di impianti di telecomunicazione radio (8) e tv (7) abbastanza uniforme, con una loro localizzazione nella Bassa Valmarecchia e Valconca, oltre che nella Città della Costa; gran parte del territorio, e segnatamente i territori interni, sono interessati dalla dotazione della banda ultra-larga, sebbene lo stato di attuazione sia diversificato sul territorio; la Provincia di Rimini è dotata di una serie di poli attrattori rilevanti a livello regionale e nazionale, che aumentano l'attrattività del territorio, generando flussi di utenza con ricadute socio-economiche positive per il territorio; diversamente dagli altri servizi primari, l'accesso agli istituti di istruzione secondaria di primo grado - ovvero alle scuole medie – è omogeneo sul territorio, con una distribuzione dei poli attrattori decisamente più capillare, con un conseguente appiattimento delle distanze medie di accesso, che raggiungono valori elevati soltanto in località specifiche dell'interno appenninico. Nonostante questo, per le scuole superiori e i servizi sanitari, l'accessibilità risulta essere abbastanza limitata nelle aree interne; la presenza di servizi sanitari, di intrattenimento, finanziari e scolastici si concentra principalmente lungo la Città della Costa; in merito ai poli attrattori, il Comune di Rimini, con il 39% del totale, risulta essere quello con la più alta concentrazione, seguito dal Comune di Riccione (8,97%); la Città della Costa, nel suo complesso, mostra i più alti valori, con il 60% del totale, confermando una netta prevalenza in termini di poli attrattori presenti nei cinque Comuni che la compongono, rispetto all'Alta Valmarecchia e alla Bassa Valconca.

La **Geografia di ambiente e territorio** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: gli elementi dell'ecosistema naturale si concentrano prevalentemente in Valmarecchia e Valconca (che sono anche i territori maggiormente efficienti per la produzione di benefici ecosistemici); la diffusione e la capillarità delle acque superficiali si caratterizzano più o meno uniformemente su tutto il territorio della Provincia, mentre le sorgenti,

anch'esse numerose, si concentrano prevalentemente nell'area dell'Alta Valmarecchia; la superficie boschiva e arbustiva, con limitate aree utilizzate a fini produttivi, risulta di notevole estensione interessando circa il 25% del territorio provinciale; elevata estensione delle aree ricadenti nella Rete ecologica provinciale complessiva a fronte di una ridotta superficie delle aree protette e della rete natura 2000; la protezione della fauna selvatica all'intero territorio provinciale richiede l'incremento e la qualificazione degli interventi di miglioramento ambientale (gestionali e strutturali) al fine di favorire la riproduzione delle specie; le direttive di connessione ecologica favoriscono la migrazione trasversale delle specie nel territorio, con il supporto degli assi longitudinali stabili e consolidati: i tracciati fluviali con i loro habitat ripariali; il patrimonio boschivo, benché vasto, è poco indagato dal punto di vista dello stato qualitativo, inoltre risultano praticamente assenti le aree forestali pianiziali e sono assai ridotte le aree vegetate ripariali; per lo stato qualitativo chimico ed ecologico dei corsi d'acqua e lo stato ambientale degli acquiferi sotterranei, si registra un trend sostanzialmente stazionario con il persistere di alcune criticità; i corsi d'acqua sono inoltre interessati da fenomeni di stress climatico che aggravano l'andamento torrentizio e ampliano i periodi di secca con conseguenze rilevanti anche per la componente faunistica oltre che funzionale e morfologica in genere; gli strumenti di gestione della rete ecologica risultano deboli soprattutto per quanto riguarda le forme di tutela fortemente connesse alla gestione locale.

La **Geografia del rurale** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: la copertura del suolo legata a superfici con fini agro-forestali presenta una graduale crescita dalle aree litoranee all'Appennino; la copertura del suolo legata alle superfici agro-forestali si caratterizza per elevate percentuali di colture seminative, con un graduale aumento dei prati e delle aree boschive nei Comuni posti in area collinare e montana; a livello provinciale, per i territori di pianura e costieri, la capacità d'uso del suolo è in prevalenza classificata in fascia 2, dove risulta particolarmente utile attuare pratiche di conservazione, per prevenire il deterioramento o per migliorare la relazione con aria e acqua nei suoli coltivati; nella provincia di Rimini, le zone più soggette a erosione sono le aree coltivate del basso e medio Appennino e, specialmente nella parte Ovest, del margine appenninico; in termini di tipologia di agricoltura, il sistema dei seminativi ubicati su declivi risulta particolarmente minacciato dal fenomeno erosivo; lo scarso tenore di carbonio organico nei suoli nella provincia riminese è una costante, con eccezione di alcune aree boschive nell'area appenninica collocata a Sud-Est del territorio provinciale.

La **Geografia del rischio** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: l'Alta Valmarecchia e l'Alta Valconca, rispetto alle dinamiche del deflusso idraulico, risultano essere in uno stato di buona sicurezza; l'Alta Valmarecchia e l'Alta Valconca, date le caratteristiche morfologiche, l'estesa copertura vegetazionale che prevale sul territorio urbanizzato, risultano essere meno esposte alle alte temperature; a livello provinciale, circa il 21,81% del

territorio rientra nelle classi di Pericolosità del dissesto idrogeologico-frane P3 e P4 (principalmente nel territorio dell'Alta Valmarecchia), ponendo il 2,51% della popolazione residente e il 4,53% degli immobili in stato di potenziale rischio; i territori di pianura e costa mostrano maggiori concentrazione di pericolosità alluvionale, con tempo di ritorno a 20-50 anni (9,20%) e 100-200 anni (16,94%), rispetto al contesto pedecollinare; il rischio alluvione relativo al reticolo principale e secondario si distribuisce in modo prevalente lungo la costa e i corsi idrici superficiali e coinvolge in modo trascurabile i Comuni dell'Alta Valconca e Valmarecchia; la provincia di Rimini dispone di due impianti industriali pericolosi, ovvero Deposito e produzione esplosivi e Deposito gas liquefatti, situati rispettivamente nel Comune di Novafeltria e Torriana; sul territorio della Provincia di Rimini, l'inquinamento acustico acquista ancor più peso per le condizioni stesse del territorio fortemente urbanizzato sulla fascia costiera, con una densità abitativa elevata, nonché un ruolo turistico di primo piano; nelle zone di costa, all'interno dei 15 km dall'Osservatorio Astronomico, in cui è prevista una particolare protezione rispetto al fenomeno dell'inquinamento luminoso, i livelli di inquinamento risultano essere tra i più elevati; le aree vulnerabili alle temperature elevate, sono fortemente presenti nei comuni del sistema costiero, con Cattolica al 72,3% seguito da Riccione al 62,5%; in merito alle aree con deflusso potenzialmente limitato, il comune di Cattolica risulta avere il più alto rapporto rispetto alla superficie complessiva, con il 16,7%. A seguire i comuni di Riccione, Rimini e Bellaria-Igea Marina, con rispettivamente il 6,87%, 6,41% e il 5,47%; a livello complessivo le aree fluviali e costiere risultano essere i contesti in cui si concentrano il maggior numero di rischi, vulnerabilità e pericoli.

La **Geografia della mobilità** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: la Città della Costa risulta essere l'ambito maggiormente urbanizzato, interessato dai fenomeni di gravitazione in entrata, sia locali che turistici, e ben dotato di infrastrutture e servizi di trasporto; la provincia di Rimini è caratterizzata dalla presenza di itinerari ciclopedinali ed escursionistici di diverso tipo, distribuiti su tutto il territorio; le infrastrutture e i servizi di mobilità dolce che interessano il territorio provinciale risultano scarsamente continui e in parte incompleti rispetto ad un assetto di rete provinciale interconnesso al livello locale; le modalità di spostamento prevalente negli spostamenti quotidiani è rappresentata dall'utilizzo dell'auto privata con punte che superano il 75% per gli spostamenti sistematici per lavoro; manca sul territorio un sistema di gestione unitario degli spostamenti all'interno del sistema capillare delle sedi delle attività economiche e produttive e dei luoghi di formazione.

5.3. Approfondimenti valutativi delle linee innovative

Il presente capitolo, invece, riporta una sintesi interpretativa delle questioni più rappresentative e rilevanti che sono emerse durante la fase preliminare di analisi del territorio provinciale di Rimini e durante la fase di consultazione e partecipazione, rispetto alle tre linee innovative che costituiscono il Quadro Conoscitivo del Ptav.

Tale interpretazione, strettamente connessa all'analisi delle Geografie, rappresenta il punto di partenza per la definizione della strategia complessiva del Piano, che indirizzerà e coordinerà il futuro sviluppo del territorio provinciale.

La **Linea innovativa dei cambiamenti climatici** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: 12 Comuni della provincia di Rimini hanno aderito al Patto dei Sindaci, impegnandosi a ridurre di almeno il 40% le emissioni di gas climalteranti (GHG) entro il 2030 e adottando un approccio comune volto alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici; i cambiamenti climatici stanno accentuando il fenomeno di dissesto idrogeologico sul territorio; i fattori di rischio per gli ecosistemi marini e di transizione e la maggiore esposizione agli eventi estremi (es. mareggiate) hanno effetti negativi sul settore della pesca e dell'acquacoltura, con perdita di produzione, diminuzione del pescato tipico e aumento dei costi di gestione; le aree vulnerabili alle temperature elevate sono fortemente presenti nei Comuni del sistema costiero, con Cattolica al 72,3%, seguito da Riccione al 62,5%; i comuni della Valconca e la città capoluogo di Rimini presentano zone periodicamente sottoposte ad elevato stress idrico; in merito alle aree con deflusso potenzialmente limitato, il comune di Cattolica risulta avere il più alto rapporto rispetto alla superficie complessiva, con il 16,7 %; a seguire i comuni di Riccione, Rimini e Bellaria-Igea Marina, rispettivamente con il 6,87%, 6,41% e il 5,47%; la tendenza agli allagamenti dell'ambito costiero è più marcata negli spazi urbani complessi e privi di zone permeabili o di pertinenze a verde; lo studio dei fenomeni meteorici estremi evidenzia la necessità di definire una correlazione spaziale tra i deflussi e gli usi del suolo.

La **Linea innovativa del metabolismo urbano** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni: le principali fonti di produzione di energia sono il settore termoelettrico (59%), il settore fotovoltaico (39%), l'idroelettrico e l'eolico (6%); la provincia di Rimini dispone di 72 impianti per la gestione dei rifiuti urbani non pericolosi; sul territorio provinciale la raccolta differenziata dei rifiuti è stata pari, nell'anno 2020, al 72,2%; il territorio provinciale vede una discreta diffusione di pratiche agricole rispetto alla superficie totale, ad eccezione della fascia litoranea; il territorio rurale vede una crescente presenza di aziende biologiche all'interno dell'area montana e collinare, mentre nella fascia pre-costiera l'agricoltura è molto più legata a pratiche di difesa convenzionale; le

aziende agricole sono in genere di piccole dimensioni, con una SAU media notevolmente più bassa (9 Ha) rispetto alle aziende presenti nelle altre province della regione (14,49 Ha); la produzione dell'agro-alimentare tende a concentrarsi nell'area costiera (a prevalente destinazione orticola), seguita dalla Bassa Valconca e dalla Bassa Valmarecchia, che presentano un profilo più equilibrato; solo l'Alta Valmarecchia fornisce un contributo più limitato; il territorio provinciale si distingue per la produzione di tre principali categorie dell'agro-alimentare: cereali, ortaggi, frutta/olio, che forniscono circa 127.000 t/anno, di cui 53.000 riferibili a coltivazioni ortive, 45.000 a cereali, e poco meno di 30.000 a coltivazioni legnose (frutteti, uliveti, vigneti); le attività umane sono causa di inquinamento diretto in tutto il territorio - soprattutto nelle aree maggiormente urbanizzate - e il maggiore contributo è dato dal riscaldamento domestico a biomassa e dal trasporto su strada; le pratiche agricole e la zootecnica sono i principali settori che causano la produzione di ammoniaca (NH_3), per il 92%; la produzione di energia elettrica linda è stata pari, nel 2020, a 281,2 Gwh che rappresenta un quantitativo nettamente inferiore rispetto ai consumi provinciali; il limite previsto di PM_{10} , dal D.lgs. 155/2010, per la media annuale è rispettato in tutte le postazioni, mentre quello relativo al numero di giorni con concentrazioni maggiori di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ è superato nelle due stazioni urbane (traffico urbano – Flaminia e fondo urbano – Marecchia), dove si contano nel 2020 rispettivamente 56 e 46 superamenti; 30.500 abitanti (nuclei sparsi e case sparse) non sono serviti da sistemi fognari; il consumo idrico domestico rappresenta circa il 55% del totale (2012); il territorio riminese importa un flusso materiale di circa 7,2 milioni di tonnellate, superiore a quanto esportato (5,6 milioni di t); la stima del fabbisogno alimentare è pari a circa 175.000 t/anno delle principali produzioni, di cui 127.000 afferenti alla Città della Costa, 22.000 alla Bassa Valconca, 17.000 alla Bassa Valmarecchia, e meno di 8.000 all'Alta Valmarecchia.

La **Linea innovativa dei servizi ecosistemici** si caratterizza principalmente per le seguenti questioni:

- la valutazione dei servizi ecosistemici mostra una fornitura su tutto il territorio diversificata, in relazione ai singoli servizi ecosistemici e alle differenti aree del territorio;
- nell'area appenninica si riscontra una buona fornitura di servizi ecosistemici, con le dovute eccezioni relativi agli specifici ambiti;
- le aree urbanizzate e le infrastrutture hanno un forte peso nel diminuire la fornitura di servizi ecosistemici;
- mediamente, si ha una scarsa fornitura di servizi ecosistemici nella fascia costiera.

5.4. Gli scenari tendenziali a supporto della Strategia del Piano

Le informazioni contenute nel Quadro Conoscitivo (QC) rappresentano il punto di partenza per la costruzione degli scenari a supporto del Piano, che permettono di ipotizzare la futura evoluzione del territorio della provincia di Rimini.

A supporto della definizione della Strategia e degli obiettivi del Piano, vengono introdotti gli scenari tendenziali rispetto a una selezione di indicatori utili a monitorare le trasformazioni del territorio di Rimini.

Lo scenario tendenziale rappresenta lo scenario atteso in assenza di nuovi interventi e che proietta negli anni futuri lo stato attuale, sulla base dei trend osservati negli ultimi anni rispetto a una selezione di indicatori di monitoraggio. Questi scenari verranno successivamente sviluppati rispetto ad altri indicatori e messi a confronto con lo scenario di Piano, che presenta invece uno scenario in cui le indicazioni di Piano vengono messe in atto, utilizzando sempre la stessa selezione di indicatori.

Sulla base dei dati emersi dal Quadro Conoscitivo, gli scenari tendenziali si focalizzano su cinque principali indicatori, considerati rilevanti ed analizzati a livello provinciale e comunale:

- la popolazione (numero totale di abitanti/anno);
- il consumo di suolo (percentuale di suolo consumato rispetto alla superficie comunale totale);
- il consumo idrico (migliaia di m³ di acqua pro-capite immessa in rete/anno);
- la produzione di rifiuti (kg di rifiuti prodotti pro-capite/anno);
- il numero di imprese (numero totale di imprese/anno).

L'orizzonte temporale scelto per lo sviluppo degli scenari è il 2035, poiché è l'anno di riferimento di diversi strumenti pianificatori/programmatori vigenti di livello internazionale, nazionale e regionale (per approfondire, vedere l'allegato 1 della ValsAT “Obiettivi socio-economici ed ambientali a livello sovralocale”).

L'analisi dei trend e lo sviluppo degli scenari viene analizzato con maggior dettaglio all'interno dell'allegato 3 della ValsAT “Scenari”.

5.5. ANALISI SWOT

Per supportare la definizione delle strategie di Piano in coerenza con le necessità del territorio che sono emerse durante la fase di costruzione del Quadro Conoscitivo e durante il processo partecipativo, viene presentata di seguito l'analisi SWOT.

L'analisi SWOT rafforza la dimensione diagnostica del QC e rappresenta uno strumento di pianificazione strategica che consente di delineare le potenzialità di un territorio e ragionare rispetto agli obiettivi e alle azioni che si vogliono raggiungere in una prospettiva di sviluppo futuro.

L'analisi si basa sulla definizione dei punti di forza (*Strength*), di debolezza (*Weakness*), delle opportunità (*Opportunities*) e delle minacce (*Threats*) di un sistema territoriale e tiene conto di tutte le variabili rilevanti, sia interne che esterne. Vengono quindi messe in luce le variabili che fanno parte del sistema territoriale preso in esame e sulle quali è possibile intervenire (variabili interne) e quelle che invece possono solo essere tenute sotto controllo (variabili esterne), in modo da sfruttare i fattori positivi e limitare quelli che potrebbero compromettere il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Coerentemente con la struttura del Quadro Conoscitivo e con le singole SWOT costruite per ogni Geografia, per ciascun Elemento approfondito all'interno dei diversi allegati del QC e per le tre Linee innovative (cambiamenti climatici, metabolismo urbano e servizi ecosistemici), viene presentata di seguito un'analisi SWOT di sintesi (Fig. 5.1), che restituisce le questioni più rilevanti e rappresentative del territorio provinciale, di cui si identificano:

- i punti di forza (o qualità)
- i punti di debolezza (o elementi di degrado)
- le opportunità (o fattori di resilienza)
- le minacce (o fattori di vulnerabilità)

Tale analisi ha l'obiettivo di individuare ed esplicitare le tendenze che alimentano o limitano i diversi fattori di vulnerabilità e resilienza, definendo le condizioni dello stato in cui si trova il territorio, sulla base delle quali indirizzare, supportare e valutare la strategia del Piano.

L'analisi viene restituita attraverso una matrice (Tab. 5.2) che evidenzia come ciascun aspetto – che sia un punto di forza, di debolezza, un'opportunità o una minaccia – si relazioni con i diversi ambiti territoriali della Provincia, suddivisi in tre principali “fasce”:

- Fascia 1: Città della costa
- Fascia 2: Bassa Valmarecchia e Bassa Valconca
- Fascia 3: Alta Valmarecchia e Alta Valconca

La SWOT di sintesi così strutturata permette prima di tutto di adottare un approccio “per luoghi”, attraverso cui identificare le potenzialità dei diversi ambiti territoriali e indirizzare le scelte strategiche del Piano (L.I.C.); in secondo luogo, permette di supportare le linee strategiche con un approccio “per sistemi funzionali”, intesi come ambiti tematici specifici, precedentemente analizzati all'interno del Quadro Conoscitivo.

La scelta di adottare un approccio integrato che ragiona per luoghi e per sistemi funzionali, nella costruzione del quadro delle criticità e delle opportunità che il territorio offre, si dimostra coerente con l'Atto di coordinamento tecnico “Strategia per la qualità urbana ed ecologica – ambientale e

valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del Piano Urbanistico Generale” (Delibera n.2135 del 22 novembre 2019 su Bur n.384 del 26.11.2019 - Parte Seconda)⁵.

Tale approccio, riconoscendo i fattori di resilienza e i fattori che minacciano la stabilità del sistema territoriale della Provincia, porta alla definizione dello scenario attuale e della sua possibile evoluzione tendenziale, da cui partire per interpretare il territorio e orientare la definizione degli obiettivi e dei contenuti del Piano.

Così come esplicitato nell’Atto di coordinamento appena citato, la SWOT è fortemente connessa alla definizione del set di indicatori attraverso cui valutare i potenziali effetti del Ptav rispetto agli Obiettivi Specifici e Strategici precedentemente definiti, oltre che l’evoluzione dell’ambito territoriale su cui tali effetti si potrebbero manifestare (fase di monitoraggio).

In particolare, gli indicatori permettono di effettuare una valutazione di tipo quantitativo degli aspetti che determinano il grado di sostenibilità o di insostenibilità del territorio, confrontando i diversi luoghi e misurando progressivamente lo sviluppo del sistema territoriale provinciale verso una maggiore condizione di resilienza. Il set di indicatori ha dunque l’obiettivo di valutare se gli ambiti analizzati siano in grado di cambiare rispetto alle azioni previste dal Piano e di raggiungere i target e ai requisiti di qualità e sicurezza stabiliti dalla Strategia generale ai diversi luoghi e ai sistemi funzionali territoriali (scenario di Piano).

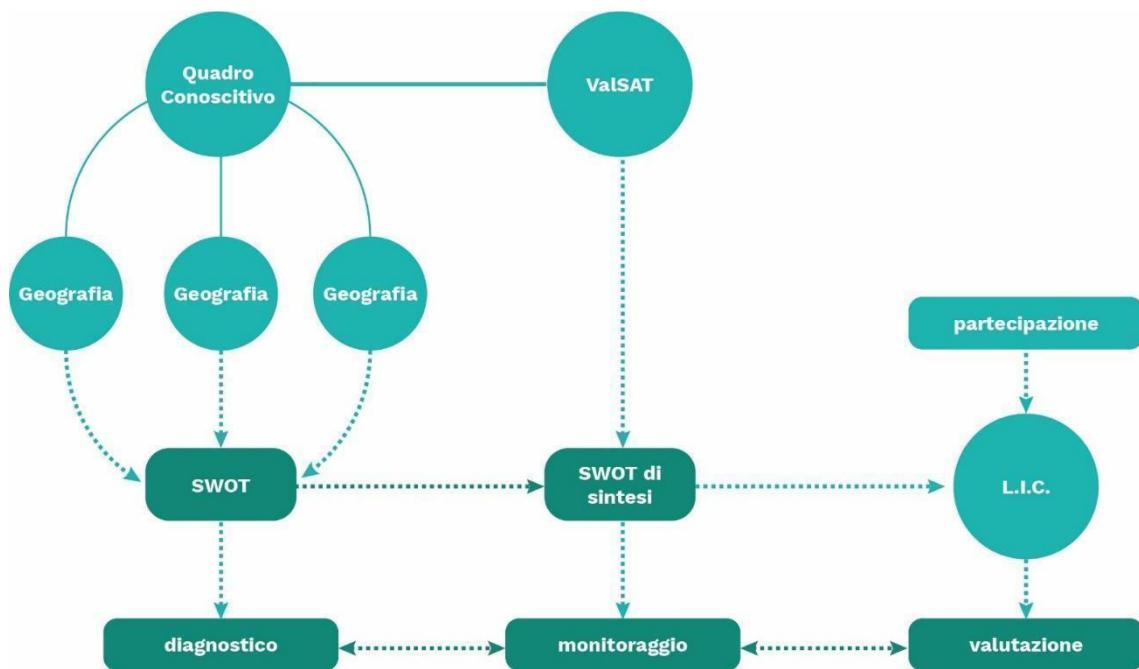


Figura 5.1: Sintesi diagrammatica dell’interazione tra QC, ValsAT e Strategia⁶

⁵<https://bur.region.emilia-romagna.it/dettagliobullettino?b=56f56220a36c4a2f81be6a1a8d9c6523>

⁶ Elaborazione IUAV.

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
PUNTI DI FORZA	Forte attrattività del settore turistico, a supporto dell'economia provinciale	<ul style="list-style-type: none"> • Forte presenza di servizi alberghieri ed extra-alberghieri; • Forte presenza di itinerari ciclabili di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale; • Forte presenza di servizi di intrattenimento; 	<ul style="list-style-type: none"> • Discreta concentrazione di agriturismi; • Forte presenza di itinerari ciclabili di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale; • Buona presenza di sentieri; 	<ul style="list-style-type: none"> • Maggior concentrazione di agriturismi; • Discreta presenza di itinerari ciclabili di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale; • Forte presenza di sentieri;
	Patrimonio culturale storico, architettonico e paesaggistico ricco ed eterogeneo in tutto il territorio provinciale	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di borghi attrattivi marinari; • Forte presenza di beni architettonici e di patrimonio culturale; 	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di borghi attrattivi; • Forte presenza di beni architettonici e di patrimonio culturale; • Buona presenza di beni posti sotto vincolo paesaggistico e di aree di interesse archeologico; 	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di borghi attrattivi; • Buona presenza di beni posti sotto vincolo paesaggistico;
	Presenza diffusa di ambiti naturali e alta fornitura di servizi ecosistemici di diverso tipo	<ul style="list-style-type: none"> • Alta valenza ecosistemica per il SE relativo alla produzione agricola (sia pure in porzioni limitate di territorio); • Presenza di varchi a mare caratterizzati da connessioni ecologiche con le aree naturali; • Discreta presenza di aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale/provinciale; 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta valenza ecosistemica dove prevalgono i SE di produzione agricola e forestale, regolazione del microclima, regolazione del regime idrologico, purificazione dell'acqua, protezione da eventi estremi e servizio ricreativo; • Discreta presenza di aree forestali e boschive; • Forte presenza di specchi d'acqua e reticolli geografici; • Discreta presenza di aree Rete Natura 2000; • Forte presenza di aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale/provinciale; 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta valenza ecosistemica dove prevalgono i SE di regolazione del microclima, purificazione dell'acqua, servizio ricreativo, protezione da eventi estremi, regolazione del regime idrologico; • Forte presenza di geositi; • Forte presenza di aree forestali e boschive; • Forte presenza di sorgenti, specchi d'acqua e reticolli geografici; • Forte presenza di ambiti di pregio naturalistico-ambientale, zone di riserva potenziali, rocce magazzino e di alimentazione delle sorgenti; • Forte presenza di aree Rete Natura 2000; • Forte presenza di aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale/provinciale;
	Alta vocazionalità alle produzioni locali di elevata qualità certificata	<ul style="list-style-type: none"> • Produzione locale di IGT Sillaro e IGT Rubicone; 	<ul style="list-style-type: none"> • Produzione locale di DOC Romagna – tipologia Trebbiano, Sangiovese e Pagadebit; 	<ul style="list-style-type: none"> • Produzione locale di IGT Rubicone; • Produzione del “Formaggio di fossa di Sogliano D.O.P. - Sogliano al Rubicone, Talamello e Terre Malatestiane”

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
PUNTI DI DEBOLEZZA	Scarsi collegamenti delle aree interne, attualmente poco accessibili e dotate di pochi servizi a supporto delle comunità locali	/	<ul style="list-style-type: none"> Accessibilità limitata rispetto a servizi scolastici, sanitari e supermercati di medie-grandi dimensioni; Scarsità di servizi sanitari e finanziari; 	<ul style="list-style-type: none"> Accessibilità limitata rispetto a servizi scolastici, sanitari e supermercati di medie-grandi dimensioni; Scarsità di servizi sanitari, finanziari e di istruzione; Assenza di servizi di telecomunicazione;
	Fornitura ridotta di servizi ecosistemici nelle maggiormente urbanizzate aree	<ul style="list-style-type: none"> Bassa valenza ecosistemica complessiva con forte necessità di incrementare e ripristinare i servizi ecosistemici; 	/	/
	Presenza di aree esposte agli impatti del cambiamento climatico (alte temperature, difficoltà di deflusso, ...)	<ul style="list-style-type: none"> Ambito maggiormente esposto a temperature superficiali e con difficoltà di deflusso, con forte necessità di aumentare la resilienza; Ambito a rischio di alluvioni elevato; Suscettibilità della costa agli effetti combinati di erosione e inondazione; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito parzialmente esposto a temperature superficiali e con difficoltà di deflusso, con forte necessità di aumentare la resilienza; Ambito a rischio alluvioni medio-alto; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da aree ad elevata fragilità idro-termica; Ambito caratterizzato da aree ad elevata pericolosità di frane;
	Elevata frammentazione e dispersione delle aree dismesse su buona parte del territorio provinciale	<ul style="list-style-type: none"> Forte presenza di edifici dismessi, commerciali e industriali, che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione; Presenza elevata di centri commerciali che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione; 	<ul style="list-style-type: none"> Discreta presenza di edifici dismessi, commerciali e industriali, che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione; Presenza di centri commerciali che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione; 	<ul style="list-style-type: none"> Discreta presenza di edifici dismessi, commerciali e industriali, che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione; Presenza di centri commerciali che richiedono politiche di riqualificazione e rigenerazione;
OPPORTUNITÀ	Potenziamento dei collegamenti in tutto il territorio, con particolare attenzione alle aree interne e a	<ul style="list-style-type: none"> Ambito il cui sviluppo, data la forte presenza di poli funzionali e attrattori, potrebbe essere supportato dall'introduzione di un programma 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito il cui sviluppo potrebbe essere supportato dall'introduzione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito il cui sviluppo potrebbe essere supportato dall'introduzione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
	infrastrutture/servizi a supporto della “mobilità lenta” e condivisa	<p>d’area di gestione della domanda di mobilità a livello intercomunale per gli attrattori di traffico;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui vi è la forte presenza di aziende, per le quali si potrebbe istituire una figura di <i>mobility management</i>; • Forte presenza di itinerari ciclabili fruttivi, di collegamento funzionale, di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale, che potrebbero essere potenziati, integrati e messi in sicurezza; 	<p>industriali che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive e per i poli scolastici presenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui vi è la presenza di poli industriali aggregati, per cui si potrebbero stipulare accordi di mobilità condivisa; • Ambito in cui vi è la presenza di aziende, per le quali si potrebbe istituire una figura di <i>mobility management</i>; • Forte presenza di itinerari ciclabili fruttivi, di collegamento funzionale, di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale, che potrebbero essere potenziati, integrati e messi in sicurezza; • Ambito in cui la creazione di servizi alternativi di pubblica utilità a gestione condivisa e il miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata potrebbe contribuire a soddisfare le necessità delle comunità presenti, aumentando l’attrattività del territorio; • Presenza discreta di itinerari ciclabili fruttivi, di collegamento funzionale, di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale che potrebbero essere potenziati, integrati e messi in sicurezza; 	<p>industriali che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive e per i poli scolastici presenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui vi è la presenza di poli industriali aggregati, per cui si potrebbero stipulare accordi di mobilità condivisa; • Ambito in cui vi è la presenza di aziende, per le quali si potrebbe istituire una figura di <i>mobility management</i>; • Ambito in cui la creazione di servizi alternativi di pubblica utilità a gestione condivisa e il miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata potrebbe contribuire a soddisfare le necessità delle comunità presenti, aumentando l’attrattività del territorio; • Presenza discreta di itinerari ciclabili fruttivi, di collegamento funzionale, di valenza turistica provinciale e di itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale che potrebbero essere potenziati, integrati e messi in sicurezza;
	Connessione degli ecosistemi esistenti nelle aree in cui le reti ecologiche si mostrano attualmente frammentate e/o limitate	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui la presenza di ecosistemi si mostra particolarmente frammentata a causa dell’alta urbanizzazione, dove nuove connessioni e reti ecologiche potrebbero aumentare la resilienza del territorio, favorire la qualità degli ambiti naturali e la biodiversità; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui la presenza di ecosistemi si mostra abbastanza elevata e che potrebbe essere valorizzata e tutelata per favorire ulteriormente la qualità degli ambiti naturali e la biodiversità; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito in cui la presenza di ecosistemi si mostra particolarmente elevata e che potrebbe essere valorizzata e tutelata per favorire ulteriormente la qualità degli ambiti naturali e la biodiversità;
	Nascita di nuovi rapporti di simbiosi industriale e riorganizzazione dei poli funzionali esistenti	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito caratterizzato da un’alta concentrazione di poli funzionali industriali e commerciali, la cui 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito caratterizzato da una discreta concentrazione di poli funzionali industriali e commerciali, la cui 	/

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
	(industriali commerciali) e	gestione potrebbe essere migliorata attraverso nuovi investimenti e nuove sinergie, volte all'efficientamento delle risorse del territorio;	gestione potrebbe essere migliorata attraverso nuovi investimenti e nuove sinergie, volte all'efficientamento delle risorse del territorio;	
	Riqualificazione di aree e strutture dismesse e/o abbandonate per attivare i servizi mancanti	<ul style="list-style-type: none"> Ambito ad elevata antropizzazione in cui sarebbe necessario prediligere la rigenerazione e riqualificazione delle aree produttive e/o commerciali esistenti; Ambito costiero che presenta strutture dismesse (es. colonie marine, villini), in cui i processi di rigenerazione potrebbero essere orientati al settore del turismo e ricettivo; Ambito caratterizzato da una lieve compresenza di patrimonio, strutture da recuperare e valorizzare a fini turistici; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da una lieve compresenza di patrimonio, strutture da recuperare e valorizzare a fini turistici; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da una alta compresenza di patrimonio, strutture da recuperare e valorizzare a fini turistici;
	Nuove risorse e strumenti (es. fondo di riequilibrio, accordo di programma, ..) per investire nell'efficientamento e nell'innovazione dei principali settori che sostengono il lavoro e l'economia provinciale, dall'agricoltura, all'industria, al turismo			
	Miglioramento nella gestione delle risorse territoriali, grazie a nuove sinergie tra enti pubblici		<ul style="list-style-type: none"> Gli enti locali e/o i privati, attraverso strumenti come i "patti di collaborazione" e le "cooperative di comunità", potrebbero attivare nuove sinergie di gestione delle risorse territoriali, come gli spazi dismessi o 	<ul style="list-style-type: none"> Gli enti locali e/o i privati, attraverso strumenti come i "patti di collaborazione" e le "cooperative di comunità", potrebbero attivare nuove sinergie di gestione delle risorse territoriali, come gli spazi dismessi o

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
			poco utilizzati, per attivare sul territorio i servizi attualmente mancanti, evitando una loro polarizzazione esclusiva nei comuni principali;	poco utilizzati, per attivare sul territorio i servizi attualmente mancanti, evitando una loro polarizzazione esclusiva nei comuni principali;
MINACCIE	Accentuazione dell'isolamento delle aree interne e dei piccoli borghi, con un conseguente aumento dello spopolamento in queste aree			
	Sviluppo di un tipo di turismo "di massa" stagionale e di tipo prevalentemente balneare	<ul style="list-style-type: none"> Ambito a basso valore ricreativo naturale dove una mancata valorizzazione delle aree naturali presenti, per quanto ridotte, potrebbe scoraggiare la nascita di nuove forme di turismo maggiormente sostenibili, incentivando ulteriormente il turismo balneare, che ha già un forte peso sul settore; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito a limitato valore ricreativo naturale, dove una mancata valorizzazione dei servizi dedicati al benessere collettivo, ricreativo e ludico potrebbero portare a una riduzione della domanda turistica e a una scarsa attrattività del territorio, con ricadute negative sulla sfera sociale ed economica; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito ad valore ricreativo naturale, dove una mancata valorizzazione dei servizi dedicati al benessere collettivo, ricreativo e ludico potrebbero portare a una riduzione della domanda turistica e a una scarsa attrattività del territorio, con ricadute negative sulla sfera sociale ed economica;
	Perdita di tradizioni e di valore delle peculiarità culturali territoriali			
	Aumento del consumo di suolo e conseguente perdita di servizi ecosistemici	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da una fornitura di servizi ecosistemici bassa, dove un ulteriore aumento di suolo impermeabile potrebbe portare alla perdita di servizi e a un abbassamento della qualità della vita; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da una fornitura di servizi ecosistemici media, dove un ulteriore aumento di suolo impermeabile potrebbe portare a una forte diminuzione di servizi ecosistemici e a un abbassamento della qualità della vita; 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito caratterizzato da una fornitura di servizi ecosistemici alta, dove un ulteriore aumento di suolo impermeabile potrebbe portare alla diminuzione di servizi ecosistemici e a un abbassamento della qualità della vita;
	Aumento dell'inquinamento e della produzione di gas climalteranti da parte	<ul style="list-style-type: none"> Ambito fortemente urbanizzato in cui si riscontrano alti valori di inquinamento dovuti alle principali 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito non altamente urbanizzato in cui nuovi interventi infrastrutturali e di urbanizzazione potrebbero 	<ul style="list-style-type: none"> Ambito non altamente urbanizzato in cui nuovi interventi infrastrutturali e di urbanizzazione potrebbero

SWOT	CARATTERISTICHE	CITTÀ DELLA COSTA (FASCIA 1)	BASSA VALMARECCHIA E BASSA VALCONCA (FASCIA 2)	ALTA VALMARECCHIA (FASCIA 3)
	dei principali settori (residenziale, trasporto, industria, agricoltura e zootecnia,)	attività antropiche (ambito domestico e trasporto), che, se non adeguatamente governate, potrebbero portare a livelli ancora maggiori;	comportare un aumento dell'inquinamento, con conseguente peggioramento della qualità dell'aria e della vita;	comportare un aumento dell'inquinamento, con conseguente peggioramento della qualità dell'aria e della vita;
	Impatti del cambiamento climatico sempre più intensi e frequenti che rischiano di compromettere in modo irreversibile la qualità ambientale e la sicurezza del territorio	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito fortemente caratterizzato da aree con deflusso potenzialmente limitato, dove, in assenza di misure di adattamento specifiche, si potrebbero manifestare eventi di allagamento sempre più intensi e frequenti; • Ambito fortemente caratterizzato da aree soggette ad alte temperature, dove, in assenza di misure di adattamento specifiche, si potrebbero manifestare eventi di isole di calore sempre più intensi e frequenti, aumentando il rischio per la salute dei cittadini; • Ambito fortemente caratterizzato da aree soggette a fragilità idro-termica, dove, in assenza di misure di adattamento specifiche, gli impatti legati al cambiamento climatico potranno manifestarsi intensità e frequenza sempre maggiori; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito parzialmente caratterizzato da aree con deflusso potenzialmente limitato, dove, in assenza di misure di adattamento specifiche, si potrebbero manifestare eventi di allagamento sempre più intensi e frequenti; • Ambito parzialmente caratterizzato da aree soggette ad alte temperature, dove, in assenza di misure di adattamento specifiche, si potrebbero manifestare eventi di isole di calore sempre più intensi e frequenti, aumentando il rischio per la salute dei cittadini; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambito fortemente caratterizzato da aree sottoposte a stress idrico-termico, dove, in assenza di tecniche selvicolaturali sostenibili, si potrebbe ridurre il grado di valenza ecosistemica, con una conseguente perdita di servizi ecosistemici; • Ambito fortemente caratterizzato da aree di collegamento ecologico, dove, in assenza di tecniche agronomiche e selvicolaturali sostenibili, si potrebbe ridurre il grado di valenza ecosistemica, con una conseguente perdita di servizi ecosistemici;

Tabella 5.2 Analisi SWOT di sintesi della provincia di Rimini

6. IL PERCORSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE

Il presente capitolo presenta una sintesi delle attività e degli esiti del processo di consultazione e partecipazione che ha accompagnato la redazione del Ptav. I dettagli e tutte le informazioni specifiche del processo sono consultabili in maggior dettaglio all'interno del documento di Piano “Il processo e gli esiti delle attività di partecipazione del Piano”.

Il percorso di consultazione e partecipazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini ha preso avvio nella fase di formazione del piano⁷, con lo scopo di informare e coinvolgere i cittadini nell'approfondimento delle tematiche innovative della strategia del Ptav:

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

Il processo del Piano è strutturato attraverso un percorso di democrazia partecipativa⁸, che ha attivato e attiverà differenti strumenti e momenti di informazione.

Con il processo del Ptav, infatti, si è cercato di raccogliere punti di vista rappresentativi di differenti posizioni, seguendo un percorso di indagine qualitativa, con cui far emergere e confrontare soggetti diversi.

È importante precisare che in processi come quelli del Ptav le decisioni finali restano sempre in capo all'Amministrazione pubblica; 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 della pubblica amministrazione, mentre per quest'ultima il dovere di garantire un processo aperto, plurale, informato e trasparente.

Le proposte dei cittadini emerse dal processo di partecipazione – attivato in una fase preliminare del Piano – concorreranno dunque a definire i contenuti della *proposta di Piano*.

⁷ 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.

⁸ 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 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 la correttezza e l'efficacia dei processi e il soddisfacimento dei diritti di partecipazione dei soggetti coinvolti.

Un processo ispirato ai principi della Carta della partecipazione pubblica

Il processo di partecipazione del Ptav di Rimini è ispirato ai principi della Carta della Partecipazione Pubblica⁹, un documento condiviso da numerosi esperti delle associazioni Aip2, IAF, INU, Cittadinanzattiva e Italia Nostra, che declina 10 principi fondamentali che garantiscono la qualità di un percorso partecipativo.

Il processo è stato condiviso con Alessandra Rossini, la Garante della partecipazione e della comunicazione del Piano, e sviluppato e coordinato da Elena Farnè, esperta di processi di partecipazione e di urbanistica partecipata, insieme all’Ufficio di Piano e agli esperti coinvolti dello IUAV di Venezia e di Meta.

Strumenti del processo

Il processo di partecipazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini prevede diversi strumenti:

- **strumenti di informazione:** è stato attivato dal febbraio 2022 un sito web dedicato al piano; il sito è costantemente aggiornato con tutte le informazioni inerenti le attività, gli incontri pubblici e la pubblicazione dei documenti; in parallelo, tra febbraio e marzo 2022, sono state organizzate quattro conferenze pubbliche sui temi innovativi del piano, con particolare riferimento all’area vasta, ai temi della biodiversità e dei servizi eco-sistemici, al metabolismo urbano e al clima che cambia; le conferenze svolte in digitale sono tutte registrate e consultabili dal sito del Ptav; è stata realizzata una newsletter periodica, con un indirizzario di oltre 500 contatti, che informa sui contenuti del Piano, il suo stato di avanzamento e le attività aperte al pubblico; infine, è attiva la pagina social *Riminiverso*, che costantemente promuove in modo informale i contenuti e le attività del Ptav; a questi strumenti si aggiungono l’immagine coordinata e il logo del Piano, comunicati per la stampa e strumenti di informazione e inviti per ogni evento, attività, laboratorio. Nella fase preliminare si è svolto l’incontro di consultazione pubblica ed è stata organizzata la Mostra del Piano, 9 pannelli descrittivi del percorso e dei contenuti principali del Piano, allestita presso la sede

⁹ <https://bit.ly/carta-partecipazione-pubblica-AIP2>

della Provincia e visitabile per tutto il periodo di deposito e pubblicazione del Piano (febbraio-aprile 2024). Fra gli strumenti a stampa dedicati alla comunicazione dei contenuti del Piano: il Manifesto del Piano e il Poster del Piano (anche consultabili sul sito) che sono stati esito, ma anche strumento di animazione del processo partecipato.

- **strumenti di consultazione:** è stata attivata l'indagine on-line “Raccontami la tua Provincia”, un questionario aperto nel mese di giugno 2022, attraverso cui sono stati raccolti dati inediti da tutti gli abitanti del territorio;
- **strumenti di partecipazione:** sono stati organizzati, a partire dal giugno 2022 fino a dicembre in corrispondenza della fase preliminare di Piano, dei laboratori di co-progettazione aperti alle comunità locali, dei veri e propri momenti strutturati dedicati ai temi innovativi del Piano, sui servizi ecosistemici, i servizi alla persona nei piccoli centri, il riuso e la rigenerazione urbana, la mobilità nelle aree interne. I laboratori si sono conclusi con una sessione plenaria finale a dicembre 2022 durante la quale è stato deciso il proseguimento delle attività di condivisione tecnica in particolare con la istituzione di una mailing list permanente e la organizzazione di attività di approfondimento tematico. A tale proposito in luglio 2023 sono stati organizzati due seminari dedicati ai temi del cambiamento climatico. A seguito della assunzione della Proposta di Piano, parallelamente al percorso di pubblicazione e osservazione, si è svolta una seconda fase di partecipazione (opzionale ai sensi della LR 24/17) con quattro incontri tematici itineranti sul territorio dedicati all'approfondimento dei principali temi del Piano (con definizione del report “L’Ufficio di Piano risponde”) dal quale sono emersi elementi propositivi consegnati al Consiglio Provinciale per l’adozione del Piano.

Il tema della partecipazione costituisce una priorità di piano anche a seguito della entrata in vigore con l’istituzione dei tavoli di concertazione permanente che, dando attuazione all’art. 1 della LR 24/17, garantiscono al piano sedi stabili di confronto locale a riprova della importante dimensione processuale del Piano.

6.1. Le alternative di piano: Indicazioni emerse dalle attività di partecipazione

Le attività di Partecipazione a supporto della individuazione delle alternative di Piano sono state portate avanti principalmente attraverso la condivisione di un questionario online e l’organizzazione di quattro incontri tematici di co-progettazione svolti nella fase di formazione preliminare del piano.

Queste attività, che si sono sviluppate in parallelo, hanno portato da un lato ad arricchire il quadro conoscitivo che descrive il territorio provinciale di Rimini; dall’altro, a supportare la definizione delle Linee di Indirizzo e Coordinamento (L.I.C.) del Piano, coerentemente con i suggerimenti raccolti da stakeholder, portatori di interesse, esperti, associazioni e cittadini, orientando le scelte strategico-strutturali del Piano tra le diverse alternative possibili.

I successivi capitoli sintetizzano le principali considerazioni che sono emerse durante le attività di Partecipazione, evidenziando come si relazionino con il Quadro Conoscitivo – e in particolare con l’analisi SWOT e con l’individuazione delle priorità di intervento – nel caso del questionario e con le Linee di Indirizzo e Coordinamento nel caso dei quattro incontri tematici.

La fase preliminare di partecipazione si è pertanto configurata come vera e propria attività di co-progettazione che, partendo dal lavoro tecnico di selezione delle linee di innovazione del Piano e di verifica delle criticità territoriali, ha permesso di selezionare analizzare le alternative e precisare i temi, gli orientamenti strategici principali e le scelte fondamentali del Piano portando alla definizione del Manifesto del Ptav dal quale prende le mosse il Documento delle Strategie, matrice stessa del Documento delle regole.

6.1.1 Il contributo del questionario: le priorità percepite e le sfida del Ptav per il futuro

L’indagine online “Raccontaci la tua provincia!” rappresenta una delle tappe del processo di partecipazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini ed è indirizzata a tutti i cittadini del territorio.

Questo strumento è stato predisposto con l’obiettivo di comprendere come gli abitanti della Provincia vivono i propri territori di residenza – rispetto ai servizi di prossimità, l’accesso ai trasporti, etc. – ma anche come essi immaginano le grandi sfide del futuro sui temi, per esempio, del clima che cambia, della mobilità sostenibile, e del consumo di suolo.

I dati, inediti e raccolti attraverso questo 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 indicando priorità di intervento e urgenze percepite.

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.

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 hanno supportato l'analisi SWOT (tabella 6.1) e la prima selezione di ambiti di priorità consegnati al piano (tabelle 6.2 e 6.3). Si rinvia all'Allegato 3- Report dell'indagine on-line "Raccontaci la tua provincia" del Percorso partecipato (Doc. 04/04) per l'analisi dettagliata degli esiti del questionario.

MOBILITÀ INTEGRATA & TRASPORTO PUBBLICO	
+	Buona propensione al cambiamento modale da parte dei cittadini
+	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
+	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
-	Attrattività sbilanciata verso Rimini dai comuni dell'entroterra e della costa
-	Prevalenza dell'uso dei mezzi motorizzati individuali rispetto ai mezzi pubblici
-	Forte carenza del trasporto pubblico
ACCESSO AI SERVIZI PER LA QUALITÀ DELLA VITA & DELLO SPAZIO PUBBLICO	
+	Qualità della vita percepita nel complesso come alta
-	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

NATURA & CLIMA PER LA SALUTE PUBBLICA & LA RESILIENZA DEL TERRITORIO	
	Per il 75% dei partecipanti all'indagine investire su azioni di mitigazione e adattamento è essenziale
+	<p>Emergono in modo chiaro le priorità strategiche consegnate al Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumentare le aree verdi in città e gli habitat naturali; • potenziare la mobilità attiva e il trasporto pubblico; • favorire la conoscenza e la consapevolezza sui temi del clima e degli ecosistemi; • aumentare la sicurezza idraulica urbana e territoriale; • agire sul risparmio energetico; • tutelare il suolo limitando l'espansione urbana
-	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
VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE & NATURALE	
+	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.
	Emerge la propensione a sperimentare forme di gestione collaborativa tra istituzioni, comunità, terzo settore e imprese
COINVOLGIMENTO E PROTAGONISMO DELLE COMUNITÀ LOCALI	
-	Scarsa informazione e formazione su temi importanti come quelli legati alla transizione ecologica

Tabella 6.1: Sintesi del contributo del questionario online: le criticità e le priorità percepite

totalità	costa	aree interne	TEMI URGENTI PER IL PTAV
58,8%	60,8%	55,4%	Incrementare il verde, la natura e la qualità dello spazio pubblico a contrasto del clima che cambia
58,4%	59%	57,3%	Migliorare il trasporto pubblico e facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta
53,1%	52%	54,9%	Migliorare e potenziare i servizi alla persona
47,6%	49,5%	44,3%	Promuovere la rigenerazione urbana e la riduzione del consumo di suolo
46,3%	45,4%	48%	Sviluppare l'economia circolare e le filiere locali
45,1%	47,2%	41,4%	Promuovere forme di partecipazione dei cittadini sui temi del clima e della transizione ecologica
44,5%	47,7%	39,1	Fare formazione sui temi del clima e della transizione ecologica
41,7%	40,2%	44,3%	Valorizzare i centri storici e valorizzare il patrimonio culturale diffuso

Tabella 6.2: Sintesi del contributo del questionario online: le principali sfide del Ptav per il futuro (“importante” o “estremamente importante” per la totalità del campione, per l’area di costa e per le aree interne)

LE ALTERNATIVE SELEZIONATE PER L'ENTROTERRA	
44,3%	Migliorare il trasporto pubblico e facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta
43%	Migliorare e potenziare i servizi alla persona
41,7%	Incrementare il verde, la natura e la qualità dello spazio pubblico a contrasto del clima che cambia
LE ALTERNATIVE SELEZIONATE PER LA COSTA	
56,1%	Incrementare il verde, la natura e la qualità dello spazio pubblico a contrasto del clima che cambia
54,5%	Migliorare il trasporto pubblico e facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta
47,7%	Promuovere la rigenerazione urbana e la riduzione del consumo di suolo

Tabella 6.3: Sintesi del contributo del questionario online: le alternative prioritarie per ambiti territoriali

Come evidenziato nelle tabelle di sintesi il questionario ha contribuito a selezionare e rafforzare i temi complessi, fra le alternative proposte, 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. Emerge in particolare l'esigenza di affiorante il tema della dotazione verde, della mitigazione/adattamento al clima che cambia e della protezione del suolo nelle aree di costa; il tema dei servizi alla persona e la mobilità sono invece temi cruciali per le aree interne.

6.1.2 Il contributo degli incontri tematici

Ciascuno dei quattro incontri tematici di co-progettazione è stato incentrato su una questione differente rispetto alla quale il Ptav, in quanto strumento strategico-strutturale, ha competenza.

Il primo incontro ha trattato il tema delle **infrastrutture verdi urbane e dei servizi ecosistemici**, per provare a suggerire delle strategie per integrare le infrastrutture verdi, i criteri ambientali minimi e le misure di adattamento al clima nelle opere pubbliche e individuare degli strumenti di valutazione economica dei servizi ecosistemici che potrebbero essere sperimentati.

I lavori della giornata, dettagliati nell'Allegato 2 “Report dei laboratori di coprogettazione” del documento Percorso partecipato, sono stati organizzati in tavoli di lavoro ai quali i partecipanti sono stati invitati a riflettere su temi selezionati attraverso il confronto con il gruppo di lavoro del Piano tenendo anche conto degli esiti delle attività analitiche e conoscitive condotte a partire

dalla fase preliminare del Piano. L'attività ha permesso di valutare diverse alternative e di focalizzare i temi di attenzione per il Piano.

La seguente tabella 6.4 riporta le riflessioni, i temi emersi nei confronti tematici e le priorità consegnate ai livelli di pianificazione di area vasta a e locali.

Primo incontro: le infrastrutture verdi urbane e i servizi ecosistemici

Tavolo 1: infrastrutture verdi, criteri ambientali minimi e misure di adattamento al clima

Principali temi emersi	<p>scarsa conoscenza da parte della collettività, ma anche dei tecnici comunali e dei liberi professionisti che operano nell'ambito dei lavori pubblici di cosa siano le infrastrutture verdi urbane e delle potenzialità del sistema verde per migliorare la qualità, la sicurezza e la salute delle città;</p> <p>necessità della pianificazione di ripartire dagli ecosistemi (costa, montagna, campagna, mare), quindi dalle caratteristiche fisiche ed ecologiche omogenee di un sistema (bioregionalismo), non confinando il territorio ad una dimensione esclusivamente territoriale come quella dei confini provinciali e comunali</p> <p>molteplicità dei benefici erogati dalle infrastrutture verdi, sia di regolazione - come la conservazione della biodiversità, la regolazione del calore, la gestione delle piogge, la salute pubblica - ma anche di tipo culturale - favoriscono la socialità, il senso di appartenenza da parte delle popolazioni locali, il benessere fisico e psicologico e sono in grado di favorire l'attrattività e il valore di contesto, anche economico, di un quartiere o di un'area in cui sono presenti;</p> <p>necessità di ripensare il verde pubblico non più solo come standard urbanistico, in termini quantitativi, ma qualitativi; il mettere a dimora un albero, da parte delle pubbliche amministrazioni non può essere considerata un'azione alla stregua dell'installazione di un arredo urbano;</p> <p>valore e potenziale educativo delle aree verdi, per le nuove generazioni.</p>
Priorità territoriali	<p>Attivare una formazione mirata sulle infrastrutture verdi urbane e le misure di adattamento al clima.</p> <p>Stimolare la conoscenza di strumenti in grado di promuovere azioni di cura condivisa delle aree verdi.</p> <p>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.</p>
Priorità locali	<p>Mappare e catalogare le aree verdi nei processi dei PUG. (in termini di: localizzazione, dimensione, tipologia; benefici ecosistemici erogati (laminazione di acqua, assorbimento CO2, regolazione calore, etc.; utilizzo e condivisione dei dati raccolti (digitali, open data, etc.)</p> <p>Coinvolgere la comunità locale nella co-progettazione delle opere pubbliche</p> <p>Inserire nei bandi pubblici l'obbligo di progettare nelle opere pubbliche infrastrutture verdi ad elevata prestazione ambientale e climatica</p> <p>Prevedere nei bandi di gara e negli affidamenti degli appalti, tra i requisiti necessari di partecipazione, la costituzione di équipes transdisciplinari</p>

Tavolo 2: valutazione ecosistemica e pagamento dei SE nei piani e negli strumenti urbanistici

Principali temi emersi	<p>ciclo dell'acqua. È evidente il depauperamento della risorsa e il disequilibrio nel consumo fra la costa e l'entroterra</p> <p>reti verdi urbane e ruolo degli alberi. A questi va riconosciuto un ruolo non solo "ornamentale" ma funzionale legato alla capacità di produrre benefici essenziali dal miglioramento del microclima alla purificazione dell'aria</p> <p>approccio sistematico. Va riconosciuto il far parte di un tutto e che la comunità provinciale è un'unica unità territoriale e che i valori ambientali sono di tutti e per tutti;</p> <p>la scarsa capacità da parte della collettività, ma anche dei funzionari pubblici e dei professionisti, di riconoscere il valore dei servizi generati dagli ecosistemi e quindi la necessità di colmare un deficit culturale;</p>
------------------------	---

	<p>la necessità di rendere i servizi ecosistemici quantificabili e misurabili ad un livello analitico ed economico e di rendere i dati comunicabili alla collettività;</p> <p>il riconoscimento del valore naturale dell'entroterra e dei servizi che i territori delle aree interne erogano ai Comuni costieri (emungimento della falda);</p> <p>la necessità di identificare spazi disponibili, anche su suolo di proprietà privata, per azioni di riforestazione.</p>	
Priorità territoriali	<p>Coordinare l'implementazione del sistema delle conoscenze;</p> <p>Individuare le aree strategiche e prestazionali per i SE, le invarianti e le soglie minime di conservazione da osservare negli strumenti locali;</p> <p>Indicare i livelli di attenzione e i parametri da valutare negli strumenti urbanistici in relazione ai SE</p> <p>Promuovere sistemi di incentivi e di riequilibrio territoriale a sostegno dei territori fragili però ricchi di biodiversità e produttori di SE;</p> <p>Promuovere la semplificazione e l'omogeneità dei parametri di riferimento negli strumenti urbanistici</p> <p>Promuovere protocolli di intesa, accordi territoriali o altre forme pattizie per sostenere azioni virtuose tra le amministrazioni del territorio</p>	
Priorità locali	<p>Aumentare le competenze per la costruzione di un quadro condiviso di conoscenze</p> <p>Promuovere la consapevolezza di un nuovo sistema di valori che ponga al centro il bene comune e la conservazione degli ecosistemi primari in grado di fornire benefici fondamentali;</p> <p>Considerare i SE come servizi essenziali al pari degli altri servizi urbani;</p> <p>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 SE a tutte le scale di trasformazione del territorio (fino agli accordi operativi) e dando maggiore importanza al monitoraggio;</p> <p>Estendere i meccanismi di compensazione ambientale mettendo anche in gioco i cittadini che possiedono il 70% del territorio urbano</p>	
Le alternative strategiche		
Strategie selezionate	vs	Strategie/stato di fatto di confronto
- benefici ecosistemici		- servizi ecosistemici
- riconoscimento e quantificazione del valore dei Servizi / Benefici Ecosistemici al pari di servizi pubblici essenziali (in termini di bilanci ambientali)		- definizione a livello di piano di meccanismi di pagamento diretto (PES) - definizione della dotazione verde in termini di standard urbanistici
- valutazione della dotazione arborea urbana in termini di servizi/benefici ecosistemici resi		- dotazioni verdi come "arredo urbano"
- valore ai territori interni ricchi di S/BE a favore di tutta la comunità come base di equità territoriale (struttura multacentrica paritetica)		- struttura metropolitana accentrata
- amministrazione condivisa dei beni verdi pubblici e valorizzazione dei beni verdi privati in quanto produttori di benefici comuni (princípio di sussidiarietà circolare)		- amministrazione pubblica esclusiva dei beni comuni

Tabella 6.4: Primo incontro di co-progettazione: temi emersi e priorità per le azioni di piano

I contributi emersi hanno contributo alla definizione dei temi-objettivo e dei principi del Manifesto del piano favorendo una prima individuazione delle azioni prioritarie di piano che hanno poi guidato la definizione della Linee di indirizzo e coordinamento.

In particolare, è possibile ritrovare una forte corrispondenza tra il tema delle infrastrutture verdi urbane e dei servizi ecosistemici con le seguenti linee di indirizzo e coordinamento (si v. tab. 6.8 Per la sintesi delle principali linee di azione e il Documento delle Strategie per la descrizione completa):

- **L.I.C. 1** “Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell’ambiente, dei benefici ecosistemici e delle reti ecologiche”;
- **L.I.C. 3** “Linee di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e la resilienza del territorio”.

Il secondo incontro ha trattato il tema dei **servizi alla persona nei piccoli centri**, per provare a suggerire delle strategie volte a individuare degli strumenti collaborativi in grado di attivare, supportare e sperimentare lo sviluppo di servizi di prossimità e per definire degli spazi dismessi o poco utilizzati da “riattivare” nelle aree interne e nei comuni collinari, a favore di nuovi servizi alla persona condivisi tra più comuni.

Secondo incontro: i servizi alla persona nei piccoli centri

Tavolo 1: gli strumenti collaborativi e gli spazi dismessi o poco utilizzati per sviluppare e potenziare i servizi prossimi e condivisi tra più centri

Principali temi emersi	la mancanza di lavoro e di servizi nelle aree interne e nei piccoli comuni di collina determina lo spopolamento e di conseguenza rende difficile le azioni di cura e manutenzione del territorio;
	i servizi di prossimità sono da potenziare e valorizzare se si vuole mantenere attivi i piccoli centri a partire dagli ambulatori dei medici di base, dal commercio di vicinato, dalla posta, la farmacia, la banca, le scuole, etc. ;
	gli spazi da mettere in gioco per le attività e i servizi alla comunità non mancano nel territorio, ma sono spesso sottoutilizzati, alcuni in buone condizioni. Il tema è come gestirli e come finanziarli;
	nelle aree interne c’è una forte identità e senso di appartenenza della comunità, è un valore su cui fare leva;
	il benessere della comunità locale potrebbe essere perseguito attraverso le “Cooperative di comunità” o i “Patti di collaborazione” sperimentando anche il riuso temporaneo di spazi inutilizzati o negozi e attività sfitte;
	il turismo può essere una leva, ma non l'unica, per lo sviluppo economico delle aree interne;
Priorità territoriali	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. 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.	
Priorità locali	<p>Mappare il patrimonio edilizio sottoutilizzato o dismesso al fine di creare una banca dati condivisa a livello provinciale;</p> <p>Promuovere gli usi temporanei e gli usi misti degli spazi inutilizzati e sottoutilizzati, ai sensi dell'art. 16 della L.R. 24/2017. Quest'ultima consente, 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;</p> <p>Attivare Patti di collaborazione o Accordi di cittadinanza;</p> <p>Valorizzare le funzioni delle Unioni di Comuni;</p>	
	Le alternative strategiche	
Strategie selezionate	vs	Strategie/stato di fatto di confronto
- consolidare e accrescere il senso di comunità nelle aree collinari e montane a supporto della residenzialità interna		- rafforzare l'attrattività dei centri costieri e di vallata che riproducono le dinamiche di spopolamento
- rafforzare l'economia civile e locale creando opportunità di lavoro di comunità nei servizi di prossimità, nella agricoltura sostenibile di presidio territoriale, nella cura ambientale e nell'eco – turismo dei borghi e dei percorsi lenti		- privilegiare esclusivamente la leva del turismo di visita o degli eventi isolati (con rischio dei fenomeni "mordi e fuggi")
- sviluppare centri servizi multifunzionali (es. coworking) nelle aree interne valorizzando edifici pubblici sottoutilizzati (rafforzare le infrastrutture digitali)		- accentramento dei servizi nei centri urbani maggiori e di vallata con aumento delle necessità di spostamento motorizzato e incremento dello spopolamento
- promuovere percorsi solidali fra i Comuni dell'entroterra e costieri a sostegno di una visione unitaria della comunità e per il sostegno finanziario delle aree interne attraverso meccanismi perequativi (fondo di equità territoriale)		- mantenimento del modus operandi consolidato basato sulla gestione amministrativa autonoma che favorisce i grandi comuni e non supporta l'integrazione territoriale
- proteggere il suolo e valorizzare il patrimonio dismesso o sottoutilizzato su base provinciale		- mantenimento del modus operandi consolidato basato sulla valutazione delle risorse edilizie su base comunale
- promuovere patti di collaborazione per la gestione condivisa di spazi, beni comuni e gestione servizi di comunità anche attraverso l'istituto degli usi temporanei		- sostanziale assenza di regolamenti o accordi di comunità

Tabella 6.5: secondo incontro di co-progettazione: temi emersi e priorità per le azioni di piano

I contributi emersi sono diventati materiale utile a definire le L.I.C. e i loro contenuti. In particolare, è possibile ritrovare una forte corrispondenza tra il tema dei servizi alla persona nei piccoli centri con le seguenti linee di indirizzo e coordinamento (si v. tab 6.8 Per la sintesi delle principali linee di azione e il Documento delle Strategie per la descrizione completa):

- **L.I.C. 2** “Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela del suolo, l'equità territoriale, la rigenerazione del patrimonio e l'organizzazione funzionale del territorio”;
- **L.I.C. 4** “Linee di indirizzo e coordinamento per un sistema di mobilità sostenibile e coerente con l'assetto del territorio”.

Il terzo incontro ha trattato il tema della **rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi**, per provare a suggerire delle strategie volte a sperimentare forme di riuso temporaneo degli edifici dismessi, che siano motore di processi di sviluppo economico e culturale per il territorio, e a mappare/censire gli edifici dismessi, pubblici e privati, da mettere in gioco in processi di rigenerazione urbana.

Terzo incontro: la rigenerazione urbana e il riuso degli edifici dismessi	
Tavolo 1: il riuso temporaneo di aree ed edifici dismessi come motore di processi di sviluppo economico e culturale	
Principali temi emersi	<p>l'uso temporaneo come strumento di garanzia del privato. I proprietari privati vedono l'uso temporaneo come uno strumento non sufficientemente garantista, soprattutto laddove si creino delle condizioni di investimento, viene percepito come rischioso da attivare, perché un bene in uso temporaneo di fatto appare come indisponibile;</p> <p>il pubblico deve giocare il ruolo di attivatore e di facilitatore, deve favorire l'incontro con i privati. In questi processi è determinante la capacità, non scontata, degli enti locali, di riuscire a mettere in contatto soggetti che hanno immobili con soggetti che hanno idee e capacità di investimento. Occorre saper mettere in moto il patrimonio privato, creare le condizioni affinché si investa sul riuso dei beni;</p> <p>l'uso temporaneo, perché deve essere solo a tempo? Si tratta di uno strumento sicuramente abilitante, ma imperfetto, occorre traghettare il transitorio e creare le condizioni per attivare processi stabili;</p>
Priorità territoriali	<p>promuovere con e a supporto dei comuni un portale sugli immobili dismessi e sottoutilizzati, accompagnandone la costruzione, l'implementazione e la comunicazione;</p> <p>sviluppare percorsi di formazione mirata sull'attivazione dei processi, sulla gestione economico finanziaria, la fiscalità e la normativa degli usi temporanei;</p> <p>attivare bandi per il riuso temporaneo a supporto degli enti locali;</p> <p>mappare buone pratiche e promuovere momenti di confronto.</p>
Priorità locali	<p>attivare un albo degli immobili dismessi e sottoutilizzati, accompagnandone la costruzione, l'implementazione e la comunicazione;</p> <p>sviluppare manifestazioni d'interesse per mappare i patrimoni privati e pubblici inutilizzati e dismessi;</p> <p>prevedere nella mappatura del riuso una valutazione sulla qualità immobile, incentivando la rimessa in circolo del patrimonio che effettivamente si può mettere in gioco ed escludendo gli edifici collabenti da questo tipo di processi e mappatura;</p> <p>prevedere una scontistica sui tributi locali per gli usi temporanei;</p> <p>favorire l'utilizzo di protocolli e di certificazioni per le costruzioni sostenibili, anche nei processi di trasformazione di edilizia temporanea;</p> <p>attivare e prevedere valutazioni di impatto de processi di riuso temporaneo;</p> <p>attivare processi partecipativi come forme di attivazione degli usi temporanei</p>
Tavolo 2: gli edifici dismessi, pubblici e privati, da mappare e censire per attivare processi di rigenerazione urbana	
Principali temi emersi	<p>Processi di rigenerazione di spazi dismessi e il riuso temporaneo determinano anche una rigenerazione dei rapporti sociali;</p> <p>rigenerazione significa anche tutela degli spazi liberi, non edificati;</p> <p>gli interventi di densificazione proposti dalla L.R. 24 determinano un consumo di energia e una concentrazione ed appesantimento dei flussi;</p> <p>è da privilegiare il riuso e la riqualificazione degli ambienti già costruiti, intesi sia come edifici che come spazi aperti;</p> <p>prima di attivare processi di rigenerazione degli edifici dismessi occorre conoscere quali siano i bisogni della collettività e poi valutare come poterli soddisfare. A tale scopo è necessaria la mappatura degli edifici dismessi che potrebbero anche essere adibiti ad usi</p>

	temporanei ma anche di quegli edifici, che nello stato in cui si trovano, possono già essere utilizzati a tale scopo.	
Priorità territoriali	<p>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;</p> <p>Raccontare e mostrare le “buone pratiche” attivate sul territorio provinciale;</p> <p>Creare processi di accompagnamento alla stipula dei contratti di collaborazione e delle convenzioni in merito agli usi temporanei;</p> <p>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;</p>	
Priorità locali	<p>Prevedere delle forme di agevolazione fiscale o concessione di benefici per coloro che attivano processi di rigenerazione urbana;</p> <p>Attivare azioni di sensibilizzazione sul valore del riutilizzo del dismesso per soddisfare i bisogni della comunità;</p> <p>Condividere dati sul patrimonio dismesso e sottoutilizzato;</p> <p>Promuovere agevolazioni fiscali (IMU) per i gestori degli edifici dismessi attivati con processi di rigenerazione urbana;</p> <p>Aumentare la fiducia nei confronti delle attività promosse dal terzo settore locale;</p> <p>Sperimentare forme di edificazione modulare temporanea in specifiche stagioni;</p>	
Le alternative strategiche		
Strategie selezionate	vs	Strategie/stato di fatto di confronto
- proteggere il suolo e valorizzare il patrimonio dismesso o sottoutilizzato su base provinciale		- mantenimento del modus operandi consolidato basato sulla valutazione delle risorse edilizie su base comunale
- legare i processi di rigenerazione alla mappatura dei bisogni della collettività, al recupero di edifici riutilizzabili e alla tutela degli spazi liberi urbani		- tendenza ad incentrare i processi di rigenerazione solo sulla qualificazione edilizia e sulle esigenze della rendita di mercato - tendenza alla saturazione e impermeabilizzazione connessi a processi di densificazione urbana indifferenziati
- promuovere patti di collaborazione per la gestione condivisa di spazi, beni comuni e gestione di servizi di comunità coinvolgendo cittadini e terzo settore		- sostanziale assenza di regolamenti o accordi di comunità
- rafforzare e precisare degli usi temporanei anche in termini di stagionalità, flessibilità d'uso e agevolazioni fiscali		- sostanziale assenza di regolamentazione degli usi temporanei su base locale
- promuovere conoscenza e consapevolezza sulle opportunità della rigenerazione e degli usi temporanei		- sostanziale assenza di iniziative di promozione e condivisione di buone pratiche in tema di rigenerazione urbana

Tabella 6.6: terzo incontro di co-progettazione: temi emersi e priorità per le azioni di piano

I contributi emersi sono diventati materiale utile a definire le L.I.C. e i loro contenuti. In particolare, è possibile ritrovare una forte corrispondenza tra il tema della rigenerazione urbana e del riuso degli edifici dismessi con le seguenti linee di indirizzo e coordinamento (si v. tab 6.8 Per la sintesi delle principali linee di azione e il Documento delle Strategie per la descrizione completa):

- **L.I.C. 2** “Linee di indirizzo e coordinamento indirizzo e coordinamento per la tutela del suolo, l’equità territoriale, la rigenerazione del patrimonio e l’organizzazione funzionale del territorio”;

Il quarto incontro ha trattato il tema della **mobilità nei territori interni**, per provare a suggerire delle strategie volte a salvaguardare, riqualificare, adeguare la rete stradale delle aree interne per massimizzare l’accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa; comprendere come progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace per chi abita nei piccoli comuni di collina; a potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta in un’ottica di valorizzazione turistica delle aree interne e di rivitalizzazione dei piccoli comuni soggetti a spopolamento.

Quarto incontro: la mobilità nei territori interni	
Tavolo 1: salvaguardare e adeguare la rete stradale delle aree interne per massimizzare l’accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa	
Principali temi emersi	<p>la presenza dei servizi di base nei comuni della collina li rende più attrattivi e limiterebbe gli spostamenti dei loro abitanti;</p> <p>riqualificazione e adeguamento della rete stradale esistente per una viabilità più sicura e adatta alle diverse esigenze di spostamento, pedonale, ciclabile, automobilistico, dei mezzi agricoli, dei mezzi pesanti e dei ciclomotori;</p> <p>Miglioramento della resilienza della rete stradale soggetta al rischio idrogeologico anche in considerazione dell’abbandono dei territori e della mancata regimazione delle acque.</p>
Priorità territoriali	<p>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;</p> <p>Progettare la mobilità, tra i luoghi in cui si concentrano i servizi e i restanti comuni delle aree interne;</p> <p>Sperimentare per il trasporto pubblico l’utilizzo di navette, mezzi con un numero di posti più adeguato alla domanda locale;</p> <p>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;</p> <p>Favorire una progettualità integrata tra mobilità pubblica, adeguamento/manutenzione o nuova costruzione delle strade, coinvolgendo i Comuni territorialmente interessati;</p> <p>Modificare la segnaletica stradale sulle strade esistenti che non possono essere percorse da mezzi pesanti.</p> <p>Individuare gli itinerari da privilegiare per i mezzi agricoli e condividerli tra comuni limitrofi;</p> <p>Prevedere strade di attraversamento con limiti di velocità anche fuori dal centro abitato in cui passano camion o mezzi agricoli;</p> <p>Attivare processi di progettazione condivisa con altri enti sulla viabilità e sul trasporto pubblico</p>
Tavolo 2: progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace per chi abita nei piccoli comuni di collina	
Principali temi emersi	<p>stabilire degli accordi strutturali per quanto riguarda il trasporto pubblico tra i grandi Comuni della costa e dell’immediato retro costa e i piccoli centri della collina;</p> <p>individuare dei centri nevralgici di interscambio con il trasporto pubblico locale, come possono essere i Comuni di Mordano di Romagna e Coriano;</p> <p>potenziare le politiche pubbliche a livello locale e in maniera integrata fra gli enti locali;</p> <p>Cambiare la mentalità dei cittadini verso un’apertura all’uso del trasporto pubblico. Cambiamento che può essere agevolato offrendo un servizio funzionale per l’utenza ed efficiente (puntualità dei mezzi).</p>

	Attivare una serie di azioni di sensibilizzazione. Occorre sensibilizzare la cittadinanza sui benefici generati dall'uso del trasporto pubblico;	
Priorità territoriali	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;	
Priorità locali	Attivare un servizio di trasporto pubblico a chiamata come prova su un piccolo comune della collina e con orari flessibili;	
	Fornire dei mezzi al cittadino perché possa offrire un servizio di car pooling o car sharing al fine di creare lavoro e avere un ritorno economico;	
	Mappare realtà del terzo settore, cooperative e/o associazioni locali che possano attivare servizi di trasporto condiviso (9-15 posti) di comunità;	
	Utilizzare la leva del turismo per aumentare la fruizione del trasporto pubblico a chiamata;	
	Fare leva sul senso di comunità;	
Tavolo 3: potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta in un'ottica di valorizzazione turistica e di rivitalizzazione dei piccoli comuni		
Principali temi emersi	Miglioramento/efficientamento del sistema di manutenzione della rete di sentieri; Sviluppo/completamento delle ciclovie di vallata del Conca e del Marecchia, come occasioni di fruizione del patrimonio storico/naturalistico e come infrastrutture di collegamento lungo i fondovalle e verso il sistema dei borghi collinari che vi si affacciano; Valorizzazione della mobilità lenta anche come risorsa in ambito turistico, ma anche una infrastruttura preziosa per i residenti e le comunità locali.	
Priorità territoriali	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 locali	Progettare con la comunità la rete sentieristica; Sviluppare le infrastrutture del fondovalle e le infrastrutture minori; 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 cicloculturali; 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.	
Le alternative strategiche		
Strategie selezionate	vs	Strategie/stato di fatto di confronto
- allocare servizi di base nelle aree interne per renderli più attrattivi e gerarchizzare la rete della viabilità esistente tenendo conto delle diverse esigenze di spostamento (pedonali/ciclabile, Tpl, mezzi agricoli,)		- tendenza all'accentramento dei servizi nei centri principali - scarsa gerarchizzazione della rete
- aumentare la resilienza delle infrastrutture stradali esistenti alle vulnerabilità climatiche		- scarsa introduzione dei principi di adattamento nella progettazione e gestione stradale
- sperimentare forme innovative di trasporto a chiamata flessibile individuando hub di vallata e valutando la sostenibilità economica del servizio anche integrando gli spostamenti turistici		- limitata programmazione dei servizi a chiamata

- coinvolgere gli operatori del terzo settore nella gestione della mobilità di comunità		- assenza di accordi dedicati
- sviluppare la mobilità lenta e la rete sentieristica attivando processi di co-progettazione su più comuni a favore della frequentazione turistica ma anche della comunità; rafforzamento dei percorsi naturalistici delle vallate del Conca e del Marecchia		- superamento della attuale tendenza alla programmazione per Comune - mancanza di accordi per la gestione integrata dei percorsi intercomunali
- sviluppare una rete di vista integrata che costituisca vera e propria leva economica di valorizzazione del patrimonio locale paesaggistico e culturale; recupero delle reti di valorizzazione territoriali		- abbandono della gestione unitaria delle reti culturali / paesaggistiche (circuiti dei piccoli teatri, delle biblioteche e dei musei territoriali)

Tabella 6.7: Quarto incontro di co-progettazione: temi emersi e priorità per le azioni di piano

I contributi emersi sono diventati materiale utile a definire le L.I.C. e i loro contenuti. In particolare, è possibile ritrovare una forte corrispondenza tra il tema della mobilità nei territori interni con le seguenti linee di indirizzo e coordinamento (si v. tab 6.8 Per la sintesi delle principali linee di azione e il Documento delle Strategie per la descrizione completa):

- **L.I.C. 3** “Linee di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e le resilienze del territorio”;
- **L.I.C. 4** “Linee di indirizzo e coordinamento per un sistema di mobilità sostenibile e coerente con l’assetto del territorio”.

7. LE ALTERNATIVE PER L'ASSETTO INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE DI AREA VASTA

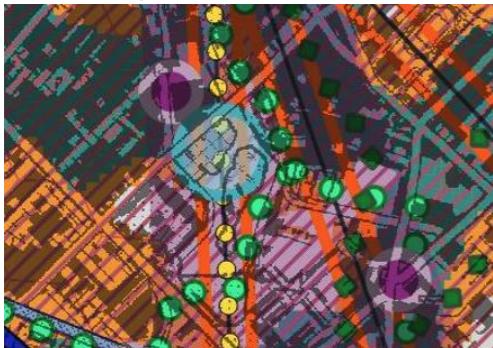
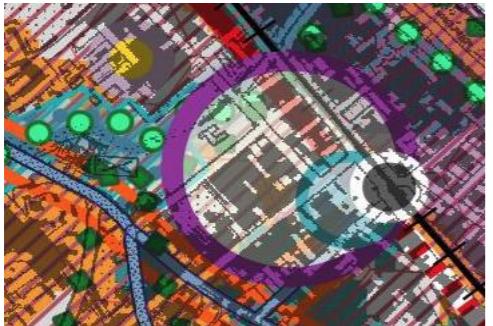
7.1. Configurazioni territoriali previgenti e consolidate

Il piano assume la configurazione consolidata dalla precedente stagione di pianificazione assumendo come elementi qualificanti della struttura insediativa il sistema dei poli funzionali già identificati (si v. QCD) e il sistema delle aree produttive di rilevanza sovralocale applicando i principi della rigenerazione e del recupero dell'offerta insediativa sottoutilizzata in una prospettiva di protezione del suolo promuovendo il saldo zero al 2035, di bianchi ambientali ecosistemici e climatici e di opportunità insediative. In un'ottica di equa distribuzione delle opportunità insediative il piano assoggetta le aree produttive di carattere sovralocale alle dinamiche d'uso di quote condivise di consumo di suolo (si vede art. 3.5 del Documento delle Regole). Analogamente per l'assetto infrastrutturale il piano assume l'assetto della grande rete già consolidato e rafforza la rete locale selezionando gli interventi in un'ottica di massima riduzione del consumo di suolo e di definizione delle priorità di intervento. Il Piano predilige, rispetto all'incremento dell'offerta infrastrutturale, le politiche di gestione della domanda di mobilità al fine di ridurre il parco veicoli circolante, migliorare la funzionalità delle strade, promuovere l'uso del trasporto pubblico e collettivo e la mobilità lenta pedonale e ciclabile. Per l'assetto viario il piano assume pertanto un atteggiamento conservativo al fine di migliorare la funzionalità della rete esistente promuovendo un piano specifico di manutenzione straordinaria per aumentarne la resilienza agli effetti del clima che cambia.

7.2. Alternative di assetto territoriale, effetti e fattori di miglioramento

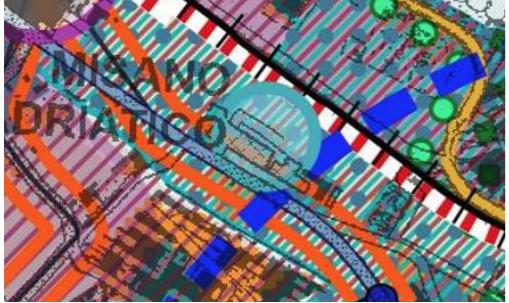
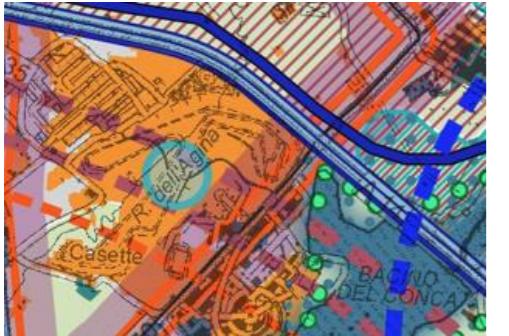
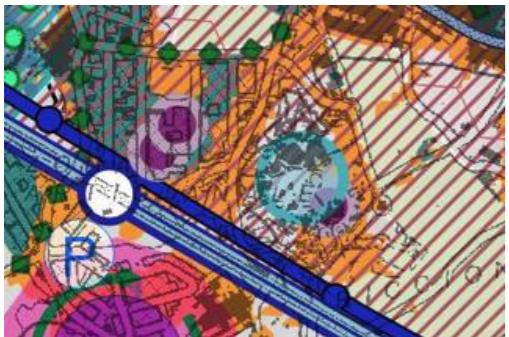
Nelle tabelle seguenti sono sinteticamente descritte le scelte di assetto riconfermate dal piano con indicazione dei possibili effetti (in termini di criticità e impatti) ma anche dei fattori di miglioramento rispetto al quadro previgente. Le tabelle restituiscono il quadro dei poli funzionali, delle aree produttive di area vasta e degli interventi infrastrutturali come individuati nella Carta delle Strategie.

ASSETTO INSEDIATIVO SOVRALOCALE

Poli funzionali del sistema della conoscenza/innovazione	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	Fattori di miglioramento
Città della Fiera – Rimini 	Comprende la sede fieristica associata a strutture ricettive ed altre attività terziarie e non commerciali. Si tratta di un polo esistente, ne è promosso il miglioramento della accessibilità attraverso il prolungamento del TRC e migliorando l'accessibilità stradale prioritariamente attraverso la connessione con la SS 16V da valutare in relazione alle previsioni del PRIT (si v. Allegato 2 del Documento delle strategie).	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Consumo di suolo (strutture e accessibilità) - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Peggioramento degli effetti di isola di calore e rischio di deflusso idrico limitato - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	- Per tutti i poli funzionali è fornita indicazione di qualificazione in sede, non espansiva. - Rafforzamento del contributo all'innovazione territoriale attraverso l'Accordo territoriale per la rete dei poli della conoscenza e innovazione. - Priorità alla rigenerazione, al riuso e alla intensificazione d'uso con elevati requisiti prestazionali per le trasformazioni - Promozione di misure gestionali (mobility manager, energy manager) - Potenziamento accessibilità pubblica - sono richiesti a livello locale ulteriori approfondimenti in merito ai fabbisogni abitativi sociali connessi ad eventuali incrementi occupazionali derivanti alle pratiche rigenerative
Centro congressi – Rimini 	Comprende la sede del Centro Congressi e servizi integrati. Si tratta di un polo esistente completamente integrato nel territorio urbanizzato, prossimo ad un supermercato alimentare e ad una ampia area parcheggio e posto in adiacenza la parco urbano. La cava e relativa viabilità ciclo - pedonale. Ne è previsto il potenziamento dell'accessibilità pubblica anche attraverso servizi innovativi di mobilità (PRT) in collegamento al casello Autostradale e relativo parcheggio di interscambio.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Consumo di suolo (accessibilità) - Aumento flussi di traffico e congestione urbana - Peggioramento qualità dell'aria - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	
Università – Rimini 	Comprende più aree dislocate nel centro storico dedicate agli edifici per la didattica e per i servizi (studentato, mensa,). Il potenziamento dell'offerta didattica è connesso al completamento del recupero dell'area urbana dell'ex macello dove sono allocati i centri di ricerca interdipartimentali dell'Alma Mater. L'accessibilità è ampiamente garantita dalla prossimità con la stazione ferroviaria di Rimini.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Aumento flussi di traffico e congestione urbana - Peggioramento qualità dell'aria - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	
Palacongressi – Riccione 	Comprende il centro congressi e servizi integrati. Si tratta di un polo esistente completamente integrato nel territorio urbanizzato.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Aumento flussi di traffico e congestione urbana - Peggioramento qualità dell'aria - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - gestione della mobilità (Mobility Manager)	

Poli funzionali della mobilità e della logistica	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	Fattori di miglioramento
Aeroporto 	Comprende la struttura esistente dell'Aeroporto (piste ed edifici di servizio) collocato in prossimità all'area urbanizzata di costa ed adiacente al principale varco a mare della provincia (Area del Marano) per il quale è promossa l'istituzione di apposita Area di riequilibrio ecologico. Ne è prevista l'intensificazione d'uso senza consumo di nuovo suolo e la connessione a rete con gli altri poli funzionali della mobilità anche grazie al collegamento con il Metromare che garantisce lo scambio con la mobilità ferroviaria su Rimini e Riccione.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo (accessibilità) - Interferenza con sistemi ambientali fragili (rete ecologica) - Aumento flussi di traffico (di adduzione) - Peggioramento qualità dell'aria - Peggioramento degli effetti di isola di calore - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: <ul style="list-style-type: none"> - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rispetto alla pianificazione previgente è fornita l'indicazione strategica di messa in rete dei poli funzionali della mobilità che rappresentano centralità per il sistema della mobilità e della intermodalità, per i servizi alla persona e per la qualificazione urbana.
Stazione ferroviaria di Rimini 	Comprende l'area della stazione (infrastruttura, impianti e servizi), dei parcheggi connessi e gli ambiti dedicati allo scambio con il trasporto pubblico con particolare riferimento al Metromare. Ne è prevista la valorizzazione nell'ambito della strategia di qualificazione dei nodi di stazione in quanto polo centrale del servizio ferroviario di costa strutturato in 11 stazioni con distanza media di 3 Km.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: <ul style="list-style-type: none"> - Aumento flussi di traffico (urbani di adduzione) - Peggioramento qualità dell'aria (nell'area urbana) - Aumento dei consumi energetici 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: <ul style="list-style-type: none"> - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	<ul style="list-style-type: none"> - Definizione del quadro di riferimento per servizi ecosistemici di costa, - Promozione di misure gestionali (mobility manager, energy manager)
Porto di Rimini 	Comprende l'area esistente delle attrezzature del Porto canale commerciale e della darsena turistica e relativi servizi complementari.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo (accessibilità) - Interferenza con sistemi ambientali fragili (ambienti di costa) - Aumento flussi di traffico (di adduzione) - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: <ul style="list-style-type: none"> - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE (con particolare riguardo agli ecosistemi costieri) Misure gestionali: <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	
Porta Nord e Porta Sud e funzioni logistiche 	Comprendono le funzioni per la logistica industriale e altre attività produttive e commerciali integrate in stretta connessione con le aree produttive sovralocali riconfermate dal Piano.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo - Interferenza con sistemi ambientali fragili (ambienti di costa) - Aumento flussi di traffico (anche nella componente pesante) - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito 	Integrazione delle previsioni nelle aree produttive sovralocali destinate prioritariamente alla rigenerazione e riuso dei contenitori funzionali esistenti.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: <ul style="list-style-type: none"> - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tampone, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. 	<ul style="list-style-type: none"> - Integrazione delle previsioni di logistica industriale nelle aree produttive sovralocali e applicazione dei relativi requisiti - Integrazione del tema della mobilità delle merci nelle valutazioni riferiti ai nodi complessi della mobilità - Integrazione con i principi della economia circolare e

		<ul style="list-style-type: none"> - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 		<p>Misure gestionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	<ul style="list-style-type: none"> della promozione dei sistemi di produzione e consumo legati al territorio - Promozione di un unico piano di Logistica urbana sostenibile nell'area di costa - Promozione di misure gestionali (mobility manager, energy manager)
Polo logistico Gross - Rimini 	Comprende il centro grossisti esistente, funzioni logistiche e altri servizi complementari. Sono previsti processi di rigenerazione non espansivi in strette connessioni con il contesto urbano.	<p>Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento flussi di traffico e congestione urbana - Peggioramento qualità dell'aria - Peggioramento degli effetti di isola di calore - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	<p>Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE (con particolare riguardo agli ecosistemi costieri) <p>Misure gestionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	
Poli funzionali del commercio	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	Fattori di miglioramento
Polo direzionale dell'area commerciale di Rimini 	Comprende servizi direzionali, l'area commerciale di livello superiore (Centro commerciale) e grandi strutture ricreative. Si tratta di un polo esistente completamente integrato nel territorio urbanizzato ad elevata accessibilità privata.	<p>Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Peggioramento degli effetti di isola di calore e rischio di deflusso idrico limitato - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	<p>Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. <p>Misure gestionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	<ul style="list-style-type: none"> - Non è prevista la realizzazione di nuovi poli funzionali di carattere commerciale; prioritaria strategia di piano per la valorizzazione del commercio di prossimità - Per tutti i poli funzionali è fornita indicazione di qualificazione in sede, non espansiva e prioritario recupero dei contenitori edilizi dismessi - Priorità alla rigenerazione, al riuso e alla intensificazione d'uso con elevati requisiti prestazionali per le trasformazioni - Promozione di misure gestionali (mobility manager, energy manager)
Polo area commerciale dei Cerasolo Ausa di Coriano e Rimini 	Comprende l'area commerciale integrata non alimentare con medie e grandi strutture di vendita e altre attività produttive. Si tratta di ambito urbano consolidato da assoggettare a rigenerazione edilizia e funzionale non espansiva prioritariamente attraverso il recupero del dismesso edilizio e la riqualificazione ambientale.	<p>Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	<p>Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. <p>Misure gestionali:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento accessibilità pubblica; integrazione con il previsto potenziamento della sede storica della SS 16 (anche in rapporto alla realizzazione della variante) e della SS 72 a favore della mobilità lenta e pubblica (linee di forza del trasporto pubblico)

				- gestione della mobilità (Mobility Manager) gestione energetica (Energy Manager)	- sono richiesti a livello locale ulteriori approfondimenti in merito ai fabbisogni abitativi sociali connessi ad eventuali incrementi occupazionali derivanti alle pratiche rigenerative - in eventuali interventi di trasformazione/ rigenerazione all'interno dei poli si dovrà porre la massima attenzione alla tutela degli alvei sotto il profilo idro-morfologico, della biodiversità e della vegetazione
Polo area commerciale di Misano Adriatico- zona statale adriatica 	Comprende l'area commerciale integrata non alimentare con medie e grandi strutture di vendita e altre attività produttive. Si tratta di ambito urbano consolidato da assoggettare a rigenerazione edilizia e funzionale non espansiva prioritariamente attraverso il recupero del dismesso edilizio e la riqualificazione ambientale.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Consumo di suolo - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	
Poli funzionali dello Sport e tempo libero	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	Fattori di miglioramento
Autodromo di Santa Monica – Misano Adriatico 	Comprende l'autodromo e i servizi complementari e il parco tematico dei motori. Parco esistente senza necessità di espansione.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Peggioramento degli effetti isola di calore - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti - Peggioramento dell'inquinamento acustico	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito e a migliorare l'inserimento paesaggistico.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	- Riqualificazione in sede non espansiva - Priorità alla rigenerazione, al riuso e alla intensificazione d'uso con elevati requisiti prestazionali per le trasformazioni
Polo dei parchi tematici – Riccione 	Comprende i parchi tematici della collina riccionesca. Parco esistente senza necessità di espansione.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Peggioramento degli effetti isola di calore - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito e a migliorare l'inserimento paesaggistico.	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. Misure gestionali: - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager)	- Promozione di misure gestionali (mobility manager, energy manager) - Miglioramento accessibilità pubblica - Miglioramento dell'inserimento paesaggistico
Centro sportivo di Riccione	Comprende impianti sportivi per calcio, tennis, pattinaggio, nuoto (con piscina olimpionica) e altri sport.	Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso: - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico	Conferma delle previsioni già in essere in un quadro di rigenerazione edilizia ed ambientale volta ad evitare consumo di nuovo suolo e al	Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni: - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici	

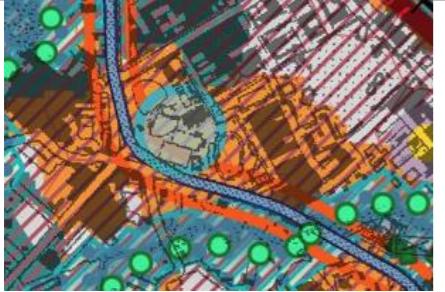
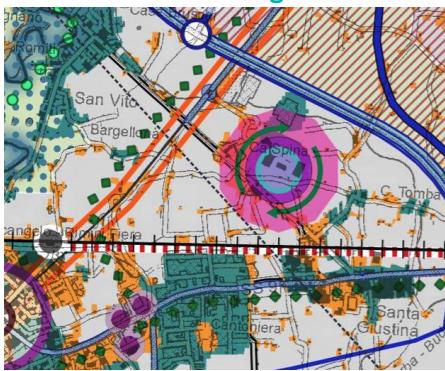
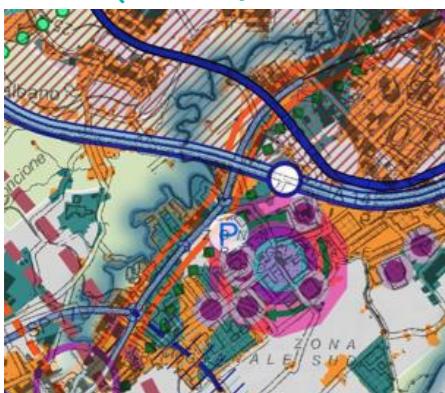
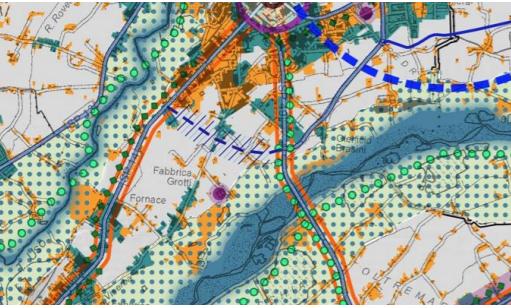
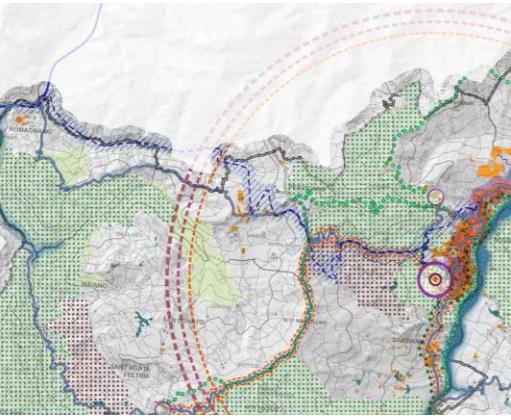
	<p>Si tratta di strutture integrate nel territorio urbanizzato ad elevata accessibilità.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Peggioramento qualità dell'aria - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Peggioramento degli effetti isola di calore - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	<p>rafforzamento dei Servizi ecosistemici d'ambito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. <p>Misure gestionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	
Arearie produttive sovralocali	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	Fattori di miglioramento
Area Nord / Santarcangelo di R. 					
Area di Raibano (Riccione- Coriano- Misano A.) 	<p>Conferma delle aree produttive di valenza sovralocali previgenti (già qualificate ad Apea) dotate di elevata accessibilità e ad elevata concentrazione di sedi produttive.</p> <p>Ne è prevista la qualificazione e il potenziamento in quanto sedi privilegiate per il recupero dei contenitori dismessi e per la localizzazione o il trasferimento (su indicazione specificata a livello comunale) di attività ad elevato consumo di suolo. È previsto il meccanismo compensativo per l'utilizzo di quote "condivise" di consumo di suolo nei limiti stabiliti dalla legge regionale previo specifico Accordo territoriale</p>	<p>Effetti derivanti da eventuali intensificazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo (strutture e accessibilità) - Interferenza con sistemi ambientali fragili - Aumento flussi di traffico - Peggioramento qualità dell'aria - Peggioramento degli effetti di isola di calore e rischio di deflusso idrico limitato - Riduzione dei Servizi ecosistemici del sito - Aumento dei consumi idrici ed energetici - Aumento della produzione di rifiuti 	<p>Conferma dell'assetto previgente con priorità al riuso dei contenitori dismessi e indicazione limitazione del consumo di nuovo solo per interventi strategici e di innovazione.</p>	<p>Approccio circolare ed eco-innovativo e requisiti delle trasformazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valutazione dei bilanci ecosistemici e climatici - assunzione di misure di adattamento (NBS; SuDS) e compensative (fasce tamponi, inserimento paesaggistico) - assunzione di misure di mitigazione (emissioni zero, riduzione consumi idrici e produzione di rifiuti); - concorso alla copertura arborea urbana e all'incremento dei SE. <p>Misure gestionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione della mobilità (Mobility Manager) - gestione energetica (Energy Manager) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rispetto alle previsioni previgenti non sono riconfermate le aree di rilevanza sovralocale. - limitazione del consumo di nuovo suolo in assenza di contenitori dismessi riutilizzabili attraverso il censimento provinciale - limitazione del consumo di suolo per interventi ad elevata qualificazione - previsto Accordo territoriale sul consumo di suolo - elevati standard qualitativi - sono richiesti a livello locale ulteriori approfondimenti in merito ai fabbisogni abitativi sociali connessi ad eventuali incrementi occupazionali derivanti alle pratiche rigenerative - in eventuali interventi di trasformazione/ rigenerazione all'interno delle aree produttive sovralocali si dovrà porre la massima attenzione alla tutela degli alvei sotto il profilo idro-morfologico, della biodiversità e della vegetazione
Area sud (Cattolica / San Giovanni in M.) 					

Tabella 7.1: **ASSETTO INSEDIATIVO SOVRALOCALE:** Poli funzionali e aree produttive sovralocali

ASSETTO INFRASTRUTTURALE SOVRALOCALE E CORRIDOI DI FATTIBILITÀ

corridoi di fattibilità per le infrastrutture e potenziamento del TPL in sede propria	Descrizione/strategie correlate	Effetti (potenziali impatti e criticità)	Alternative	Misure di mitigazione/adattamento	fattori di miglioramento
corridoio di fattibilità prolungamento sp 49 bis 	Realizzazione/completamento del tracciato di connessione e potenziamento tra SS9, SP14 e SP258.	- consumo di suolo; - possibili criticità derivanti dalla interferenza con alcune aree segnalate nelle tavole del QCD e nella Carta delle Strategie come "Aree urbane con deflusso potenzialmente limitato"; - impatto acustico da valutare in fase di progettazione.	Il tracciato proposto conferma la necessità di realizzare il prolungamento della cosiddetta "Gronda" per completare il collegamento della viabilità della vallata del Marecchia (SS 25/Sp 14-Sp 49bis).	Il Piano prevede la realizzazione di idonee "zone di ambientazione stradale" come definite nel documento delle Strategie LIC 4/Scheda 3/Focus 8, da valutare in dettaglio nella VALSAT del progetto di realizzazione dell'intervento. Saranno inoltre da prevedere eventuali misure di adattamento nel caso vengano confermate criticità legate al rischio deflusso.	La proposta determina un miglioramento rispetto al tracciato individuato nel PTCP previgente con riduzione del 40% circa in termini di sviluppo lineare, con sensibile riduzione dell'impatto in termini di consumo di suolo e limitando al minimo l'interferenza con le "Aree della Rete ecologica ad alta valenza ecosistemica".
corridoio di fattibilità SS258-Sp49 	Realizzazione dell'intervento di sistemazione dell'intersezione tra la SS258 e la SP 49.	Intervento di limitata estensione territoriale: - ridotto impatto sul consumo di suolo con necessità di interventi adeguamento e/o riqualificazione del breve tratto di viabilità esistente; - possibili criticità derivanti dall'interessamento della pertinenza di uno scolo/canale consortile; - eventuali criticità connesse con la ipotesi di un incrocio con sottopasso da valutare nell'ambito della Valsat; - impatto acustico da valutare in fase di progettazione.	Contributo alla risoluzione delle problematiche, derivanti dalla presenza di un incrocio semaforizzato in corrispondenza di una intersezione tra due strade con 13.000-15.000 v/g, in alternativa alla realizzazione della rotatoria prevista dal Ptcp previgente di difficile inserimento.	Saranno da prevedere eventuali misure di adattamento adeguate alle ipotesi progettuali (incrocio a raso oppure intersezione con sottopasso) anche in considerazione della presenza del canale consortile	L'ipotesi di uno "sdoppiamento" di tracciato di limitato sviluppo lineare della SS258 (circa 750 metri), esteso utilizzando prioritariamente parte di tracciati esistenti da riqualificare, consentirebbe di superare le criticità legate alla presenza di una intersezione semaforizzata con riduzione dei rischi legati alla sicurezza, miglioramento della locale qualità ambientale (abbattimento delle emissioni in atmosfera, del rumore), fluidificazione del traffico con riduzione dei tempi di percorrenza sui tragitti Rimini-Santarcangelo di Romagna- Villa Verucchio.
corridoio di fattibilità collegamento SS258-E45 	Rafforzamento del collegamento alta val Marecchia E45, fine di favorire la relazione in direzione Nord all'autostrada A14 attraverso il casello di Cesena Nord. Ipotesi di fattibilità di un tracciato di superficie alternativo al collegamento in galleria previsto dal PTCP vigente (vedi All.2 e capitolo 10.4.1 del documento di Valsat)	- consumo di suolo; - Interferenze, seppur limitate, con i siti di Rete Natura 2000, sito Rupi e Gessi della Valmarecchia (IT4090003) valutate nel procedimento di VINCA). Risulta in ogni caso necessaria la realizzazione di specifica Vinca in fase di programmazione e progettazione delle opere (anche in considerazione delle ipotesi alternative di tracciato) ponendo anche particolare attenzione alle fasi di cantiere in modo da minimizzare le perturbazioni temporanee; - possibili interferenze con aree a diverso livello di vulnerabilità geomorfologica.	L'itinerario è definito attraverso la massima ricucitura dei tracciati esistenti limitando al massimo la realizzazione di nuovi tratti (si evita il tratto in galleria tra Novafeltria e Perticara), comportanti la minima interferenza con i siti della Rete Natura 2000 mantenendo il rispetto di pendenze idonee al transito di mezzi pesanti diretti alla E45 e poi all'autostrada.	Saranno da prevedere in ogni caso le fasce di ambientazione stradale atte ad ospitare eventuali aggiustamenti di tracciato e misure di mitigazione e compensazione.	La proposta prevede la riduzione degli interventi in galleria rispetto alla proposta contenuta e valutata nel PTCP previgente (si v. All. 2). La realizzazione del collegamento prevede la completa esclusione dei traffici di attraversamento dell'abitato di Novafeltria con l'attraversamento di Talamello attraverso un breve tratto in galleria per poi connettersi alla viabilità dell'area industriale (SS258) e quindi bypassare completamente l'area urbanizzata.

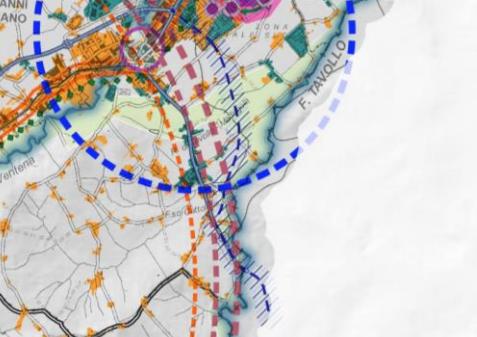
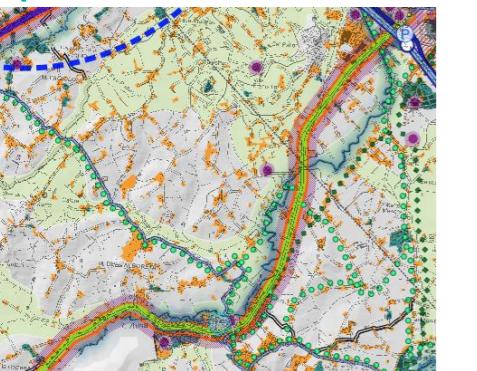
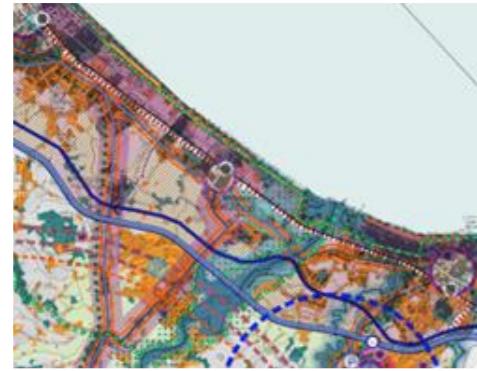
corridoio di fattibilità variante SP58 	Completamento del collegamento tra il corridoio A14/SS16, la SP 17 con verso la parte bassa della valle Tavollo (Provincia di Pesaro-Urbino), nell'ambito della riorganizzazione della rete primaria di accesso alla Valconca.	<ul style="list-style-type: none"> - consumo di suolo; - Interferenze, seppur limitate, con aree della rete ecologica di rilevanza provinciale, da valutare in fase di progettazione delle opere ponendo anche particolare attenzione alla conservazione/miglioramento della complessiva valenza ecosistemica e fasi di cantiere in modo da minimizzare le perturbazioni temporanee; - impatto acustico da valutare in fase di progettazione. 	Il tracciato di variante della Sp 58 (progetto definitivo approvato dalla Giunta Provinciale nel 2014) previsto nel PTCP vigente mira alla risoluzione delle criticità legate all'attraversamento dell'abitato di S. Maria in Pietrafitta (sicurezza, rumore, emissioni), utilizzando in parte la viabilità esistente.	In fase di realizzazione saranno da prevedere in ogni caso le fasce di ambientazione stradale atte ad ospitare eventuali aggiustamenti di tracciato e misure di mitigazione e compensazione, tra l'altro tenendo conto della necessità di mantenere la massima permeabilità ecologica possibile lungo l'ambito/corridoio di collegamento ecologico tra le valli del Ventena e del Tavollo.	Conferma della previsione previgente. Nella fase attuativa si dovrà porre la massima attenzione alla tutela degli alvei sotto il profilo idro-morfologico, della biodiversità e della vegetazione.
riqualificazione SS72 	Riqualificazione e messa in sicurezza della SS72 Rimini-San Marino	<ul style="list-style-type: none"> - necessità di interventi adeguamento/riqualificazione del breve tratto di viabilità esistente a fronte di scarso o nullo impatto sul consumo di suolo; - possibili criticità derivanti dalla interferenza con alcune aree segnalate nelle tavole del QCD e nella Carta delle Strategie come "Aree urbane con deflusso potenzialmente limitato" (attraversamento area commerciale e produttiva di Cerasolo); - impatto acustico da valutare in fase di progettazione. 	Il tracciato proposto supera la previsione del PTCP previgente eliminando lo sdoppiamento del tracciato sulla direttrice Cerasolo - SS 16 zona aeroporto.	L'intervento di riqualificazione dovrà prevedere l'inserimento delle fasce di ambientazione stradale.	<p>La rinuncia allo sdoppiamento della ss72 determina un alleggerimento della pressione antropica e una significativa riduzione del consumo di suolo e delle emissioni diffuse nonché la riduzione delle interferenze con sistemi ambientali di pregio e relativi servizi ecosistemici.</p> <p>Nella fase attuativa si dovrà porre la massima attenzione alla tutela degli alvei sotto il profilo idro-morfologico, della biodiversità e della vegetazione</p>
Estensione tracciato TRC  	Realizzazione dei prolungamenti del Trasporto Rapido Costiero - TRC (fiera e Santarcangelo di Romagna e in direzione Sud (Cattolica) accessibilità centri urbani e ambiti territoriali specializzati (fiera, aree produttive sovralocali, ...); intermodalità (FS e parcheggi scambiatori)	<ul style="list-style-type: none"> - consumo di suolo; - potenziale interferenza, seppur limitata, con le "Aree della Rete ecologica ad alta valenza ecosistemica"; - in particolare, per la tratta Rimini Fiera – Santarcangelo 	<p>Le previsioni per il completamento del sistema del TRC, a sostanziale conferma del PTCP previgente, prevedono uno sviluppo prioritariamente in adiacenza o in stretta prossimità al sedime della rete ferroviaria.</p> <p>Prolungamento Fiera-Santarcangelo: Integrazione con la rete del trasporto pubblico locale, mirando in primo luogo alla predisposizione, presso la Fiera, di un nodo di interscambio capace di intercettare una quota parte dei flussi automobilistici in accesso all'area urbana, dirottandoli sul TRC prolungato verso Santarcangelo.</p> <p>Prolungamento Cattolica: rispetto alla previsione del PTCP, il prolungamento del TRC in direzione SE in prossimità dello svincolo della SS16, ovvero in direzione SW in prossimità dello svincolo A14, consentirebbe la formazione di un nodo di interscambio sul quale intercettare i flussi motorizzati privati diretti verso la Città della Costa, riducendo i flussi automobilistici in penetrazione urbana come causa di potenziale peggioramento delle condizioni di congestione nella zona centrale di Cattolica.</p>	<p>La realizzazione degli interventi dovrà tener conto della specificità dei luoghi e dei valori ecosistemici, ambientali e storico culturali dei luoghi predisponendo i necessari aggiustamenti di progetto e le misure compensative.</p> <p>Deve essere promossa l'intermodalità e il collegamento con i nodi di stazione e le linee di forza del Tpl.</p>	<p>Le previsioni per il completamento del sistema del TRC, a sostanziale conferma del PTCP previgente, prevedono uno sviluppo prioritariamente in adiacenza o in stretta prossimità al sedime della rete ferroviaria.</p> <p>Prolungamento Fiera-Santarcangelo: integrazione con la rete del TPL, mirando in primo luogo alla predisposizione, presso la Fiera, di un nodo di interscambio capace di intercettare una quota parte dei flussi automobilistici in accesso all'area urbana, dirottandoli sul TRC prolungato verso Santarcangelo.</p> <p>Prolungamento Cattolica: rispetto alla previsione del PTCP, il prolungamento del TRC in direzione SE in prossimità dello svincolo della SS16, ovvero in direzione SW in prossimità dello svincolo A14, consentirebbe la formazione di un nodo di interscambio sul quale intercettare i flussi motorizzati privati diretti verso la Città della Costa, riducendo i flussi automobilistici in penetrazione urbana come causa di potenziale peggioramento delle condizioni di congestione nella zona centrale di Cattolica.</p> <p>Nella fase attuativa si dovrà porre la massima attenzione alla tutela degli alvei sotto il profilo idro-morfologico, della biodiversità e della vegetazione.</p>

Tabella 7.2: **ASSETTO INFRASTRUTTURALE SOVRALOCALE** Itinerari e corridoi di fattibilità per le infrastrutture stradali. potenziamento del TPL in sede propria

8. LA VALUTAZIONE DI COERENZA

8.1. Riferimenti normativi

La valutazione di coerenza consiste in una verifica riguardante l'effettivo coordinamento tra le previsioni del piano da approvare e le prescrizioni/indicazioni dei piani degli altri livelli di governo.

In ragione della sua riferibilità ai rapporti tra strumenti di piano, la disciplina della valutazione di coerenza è demandata alle leggi regionali sul governo del territorio, la cui analisi diviene perciò essenziale per la ricostruzione del quadro normativo in merito.

La l.r. Emilia-Romagna n. 24/2017, pur non ricorrendo esplicitamente all'espressione «valutazione di coerenza», richiede che il Ptav, una volta adottato, sia trasmesso al comitato urbanistico (art. 46), affinché quest'ultimo possa esprimere il proprio parere (art. 47), verificando che la proposta di piano adottata dall'organo consiliare della Provincia (il Consiglio provinciale) sia coerente con le previsioni di competenza degli altri strumenti di pianificazione (art. 46, comma 4, lett. b) e, soprattutto, con gli obiettivi strategici regionali stabiliti dal PTR (combinato disposto degli artt. 40, comma 6; 42, comma 3, lett. a; 46, comma 4, lett. c).

Al riguardo, va inoltre segnalato come, in caso di documentazione incompleta, il comitato urbanistico possa richiedere le necessarie integrazioni documentali alla Provincia per una sola volta e nel termine perentorio di 30 giorni dal ricevimento della proposta di piano. La richiesta di integrazione documentale sospende il termine perentorio per la resa del parere (120 giorni), che ricomincia a decorrere per la parte residua dalla data del completo ricevimento degli atti richiesti (art. 46, comma 2-3).

I riferimenti che precedono riguardano la valutazione di coerenza “esterna”, cioè, riferita a prescrizioni ed indirizzi contenuti in altri piani rispetto al Ptav. Tuttavia, nella redazione del Ptav, saranno svolte anche verifiche di coerenza “interna”, funzionali a valutare se le azioni ivi stabilite siano effettivamente in armonia con gli obiettivi prefissati dal piano stesso, valutando l'efficacia delle misure adottate e la loro idoneità ad attuare una visione di insieme.

8.2. La metodologia utilizzata

La valutazione di coerenza, in quanto parte integrante del processo di formazione e valutazione del Ptav, si inserisce nel documento di ValSAT col fine di fornire un giudizio sulla capacità del Ptav di rispondere alle questioni ambientali più rilevanti. In particolare, essa viene articolata in due fasi: la coerenza esterna e la coerenza interna.

La fase di coerenza esterna confronta le strategie sovralocali in materia di sostenibilità con gli obiettivi definiti dal Piano, con il fine di evitare che gli indirizzi del Ptav possano essere in contrasto con quelli espressi all'interno del

quadro programmatico vigente, individuando e correggendo, se presenti, azioni che potrebbero indurre effetti potenzialmente discordanti con quanto espresso a livello sovraordinato.

All'interno di questa fase, dunque, vengono identificati gli strumenti programmatici e pianificatori vigenti, generali e settoriali, che risultano essere più rilevanti dal punto di vista della sostenibilità, con una particolare attenzione a quegli strumenti focalizzati sulle tre linee innovative definite dal Ptav (cambiamenti climatici, metabolismo urbano e servizi ecosistemici). Di questi, suddivisi tra livello internazionale, nazionale e regionale, vengono selezionati gli obiettivi che si considerano maggiormente rilevanti e in linea con la dimensione operativa del Ptav, analizzati più nel dettaglio nell'Allegato 1 "Obiettivi socio-economici, ambientali a livello sovralocale".

Si specifica che, ogni qualvolta vi sia una sovrapposizione tra Piani e Programmi a diversi livelli, si fa riferimento a quello di livello più basso, richiamando lo strumento di livello superiore da cui esso deriva.

La fase di coerenza interna, invece, confronta gli obiettivi definiti dal Piano con le relative misure/azioni, rendendo chiaro e trasparente il processo decisionale che ne supporta l'elaborazione. Tale fase definisce la relazione che intercorre tra le indicazioni emerse dall'analisi del contesto territoriale e gli Obiettivi Specifici del Piano, identificando, qualora presenti, eventuali fattori che si pongono in contrasto tra gli Obiettivi Specifici del Piano e gli strumenti previsti per il loro raggiungimento.

La valutazione di coerenza, dunque, mette in relazione i 22 Obiettivi Specifici del Ptav, che rimandano ai 10 Obiettivi Strategici precedentemente definiti nel documento di Piano "Strategie e obiettivi", con gli obiettivi ambientali identificati dalle strategie sovralocali e con le misure/azioni interne al Piano.

La valutazione viene espressa e comunicata tramite delle **Matrici di coerenza**, che sintetizzano i risultati dell'analisi attraverso una valutazione di relazione di tipo qualitativo.

8.3. La coerenza esterna

Il presente capitolo del documento di ValSAT riporta i risultati della verifica di coerenza esterna, che intercorre tra gli obiettivi desunti dalle diverse strategie ambientali sovraordinate e gli Obiettivi Strategici definiti dal Ptav, mettendone in evidenza la conformità e, qualora vi fossero, i potenziali conflitti.

Gli obiettivi ambientali di riferimento, estratti dai Piani e/o Programmi sovralocali selezionati e sistematizzati ai fini della presente valutazione, sono riportati sistematicamente ed in maggior dettaglio all'interno dell'Allegato 1 "Obiettivi Ambientali a livello sovralocale". Allo stesso modo, gli Obiettivi Strategici e Specifici del Ptav sono riportati in maggior dettaglio all'interno del documento "Strategie e obiettivi".

Di seguito si riportano i Piani e/o Programmi inseriti nella valutazione di coerenza, rispetto ai quali vengono individuati i principali obiettivi di riferimento.

Piani e/o Programmi a livello internazionale:

- A long-term Vision for the EU's Rural Areas - Towards stronger, connected, resilient and prosperous rural areas by 2040 (Commissione Europea, 2021)
- Agenda Territoriale 2030 – Un futuro a tutti i luoghi (EU, 2020)
- Una bioeconomia sostenibile per l'Europa: rafforzare il collegamento tra economia, società e ambiente / (Commissione Europea, 2018)
- Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, (ONU, 2015)

Piani e/o Programmi a livello nazionale:

- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR (Governo italiano, 2021)
- Strategia nazionale per l'economia circolare (Ministero per la Transizione Ecologica, 2021)
- Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 – PNIEC (Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2019)
- Strategia Nazionale del Verde Urbano – SNVU (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Comitato per lo Sviluppo del Verde, 2018)
- Strategia nazionale per le Aree interne – SNAI (CE, 2013)
- Strategia Nazionale per la Biodiversità – SNB (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010)
- Piani di gestione dello spazio marittimo - PGSP (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2024)

Piani e/o Programmi a livello regionale:

- Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (2021)
- Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA, 2021)
- Patto per il Lavoro e il Clima (RER, 2020)
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (RER, 2022-2027)
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT, 2019)
- Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna - SMACCER (RER, 2018)
- Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020-2030 (2017-2024)
- Piano Energetico Regionale – PER (2017)
- Piano di Assetto Idrogeologico – PAI (2016)
- Linee Guida per il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile – PUMS (2016)

- Piano Territoriale Regionale – PTR (RER, 2010)
- Programma per il Sistema regionale delle Aree Protette e dei Siti Rete Natura 2000 della Regione Emilia-Romagna (2009)
- Piano regionale di Tutela delle Acque – PTA (2005)
- Strategia Integrata per la Difesa e l’Adattamento della Costa ai cambiamenti climatici - GIDAC (2023)

Durante la fase di consultazione del Ptav (2023/2024) è stato approvato il nuovo Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2030 (gennaio 2024).

Questo prevede di raggiungere il rispetto dei valori limite degli inquinanti più critici previsti dalla normativa, nel più breve tempo possibile, intervenendo sulla base dei seguenti principi: (i) ridurre le emissioni sia di inquinanti primari sia di precursori degli inquinanti secondari (PM10, PM2.5, NOx, SO2, NH3, COV); (ii) agire simultaneamente sui principali settori emissivi; (iii) agire sia su scala locale che su scala spaziale estesa di bacino padano con intervento dei Ministeri sulle fonti di competenza nazionale; (iv) prevenire gli episodi di inquinamento acuto al fine di ridurre i picchi locali.

Gli obiettivi e le strategie del Ptav, già traguardati con il PAIR (2020), conservano un adeguato livello di coerenza anche con il PAIR aggiornato. La “Relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni inquinanti (PM10 e Nox) attesi dalla attuazione del Piano”, in appendice al presente Documento e redatta ai sensi dell’art. 8 delle norme del PAIR vigente, evidenzia il contributo che il Ptav può fornire all’abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti agendo su diversi ambiti, dal rafforzamento delle reti verdi, alla rigenerazione urbana ed edilizia e alla riduzione del consumo di suolo, alla promozione dell’utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili, fino alla riduzione dell’uso di fitofarmaci di sintesi in agricoltura e alla gestione sostenibile della domanda di mobilità di persone e cose.

Per quanto riguarda la valutazione di coerenza esterna, il grado di coerenza che lega gli obiettivi espressi ai livelli sovralocali con quelli specifici del Piano viene definito secondo una scala di cinque voci:

- Coerenza diretta: gli obiettivi del Ptav contribuiscono pienamente al raggiungimento degli obiettivi di riferimento, in quanto equivalenti ed analoghi.
- Coerenza indiretta: gli obiettivi del Ptav, se pur non prettamente analoghi agli obiettivi di riferimento, contribuiscono pienamente o parzialmente al loro raggiungimento.
- Indifferenza (colore grigio): gli obiettivi del Ptav e gli obiettivi di riferimento non presentano alcuna relazione diretta o indiretta.
- Incoerenza (colore rosso): gli obiettivi del Ptav si pongono in contrasto e non rispondono agli obiettivi di riferimento, rischiando di impedirne il raggiungimento.

- ■ Incoerenza indiretta (colore arancione): gli obiettivi del Ptav, se pur non direttamente in contrasto con gli obiettivi di riferimento, rischiano di limitarne il pieno raggiungimento.

Per rendere la comunicazione dei risultati della verifica di coerenza esterna maggiormente esplicativa ed immediata all'interno del presente documento, si è deciso di riorganizzare in maniera semplificata la Matrice di sintesi finale (Matrice 8.1), riportando solo il numero degli Obiettivi Strategici e i documenti di livello sovralocale scelti, trascurando gli specifici obiettivi ambientali.

La Matrice di coerenza esterna, pertanto, riporta il livello di coerenza complessivo che persiste tra ogni Obiettivo Strategico e ciascuno Strumento sovralocale, sulla base del livello di coerenza prevalente nell'analisi di dettaglio contenuta nell'Allegato 2 che riporta anche la specifica valutazione rispetto non solo al sistema degli obiettivi, ma anche rispetto alle 4 Linee di Indirizzo e Coordinamento del Piano. La prevalenza è stata definita tramite una somma matematica per ogni livello di coerenza, dove quello presente in maggioranza ha determinato il livello di coerenza finale prevalente. Nel caso in cui nell'analisi di dettaglio risulti esserci parità tra più livelli di coerenza o indifferenza (escludendo l'incoerenza e l'incoerenza indiretta), è stato scelto di considerare il livello di coerenza indiretta per la valutazione dell'Obiettivo Strategico.

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVI STRATEGICI Ptav									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL										
AGENDA TERRITORIALE 2030										
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA										
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE										
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA										
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE										
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA										
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO										
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE										
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ										
PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)										
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030										
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI										

PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA						
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI	■		■	■		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	■	■	■	■		
SMACC-ER			■		■	■
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE	■		■		■	■
PIANO ENERGETICO REGIONALE	■				■	■
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO					■	■
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE			■	■		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR	■			■		■
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP						■
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE					■	■
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI – GIDAC	■	■		■	■	■

Matrice 8.1: sintesi complessiva della valutazione di coerenza esterna

Lo stesso procedimento è stato portato avanti per valutare il livello di coerenza tra gli strumenti di pianificazione e programmazione sovralocali e gli Obiettivi Specifici del Ptav. Si riportano 10 Matrici di sintesi semplificate, con i numeri degli O.S. e i documenti, trascurando gli specifici obiettivi ambientali.

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 1			
	O.S.1.1.	O.S.1.2.	O.S.1.3.	O.S.1.4.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL			■	
AGENDA TERRITORIALE 2030	■	■	■	■
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA				■
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE				
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA			■	■
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE			■	■
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA				■
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO				
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE	■	■	■	■
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ				

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)				
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030				█
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI				
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA			█	
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI			█	
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI				
SMACC-ER				
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE				
PIANO ENERGETICO REGIONALE				█
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO				
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE				
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR				
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP				
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE				
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC				

Matrice 8.2: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 2	
	O.S.2.1.	O.S.2.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU's RURAL		█
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		█
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		█
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE	█	█
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		█
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		█
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC		

Matrice 8.3: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 3	
	O.S.3.1.	O.S.3.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC		

Matrice 8.4: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 4	
	O.S.4.1.	O.S.4.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC		

Matrice 8.5: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 5	
	O.S.5.1.	O.S.5.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC		

Matrice 8.6: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 6	
	O.S.6.1.	O.S.6.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC		

Matrice 8.7: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 7
	O.S.7.1.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL	
AGENDA TERRITORIALE 2030	
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA	
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE	
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA	
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO	
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE	
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ	

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)	
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030	
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI	
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA	
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI	
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	
SMACC-ER	
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE	
PIANO ENERGETICO REGIONALE	
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO	
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR	
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP	
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE	
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC	

Matrice 8.8: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 8		
	O.S.8.1.	O.S.8.2.	O.S.8.3.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU'S RURAL			
AGENDA TERRITORIALE 2030			
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA			
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE			
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA			
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE			
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA			
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO			
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE			
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ			

PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)			
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030			
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI			
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA			
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI			
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI			
SMACC-ER			
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE			
PIANO ENERGETICO REGIONALE			
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO			
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE			
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR			
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP			
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE			
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI - GIDAC			

Matrice 8.9: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 9	
	O.S.9.1.	O.S.9.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU's RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		
PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI – GIDAC		

Matrice 8.10: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE / PROGRAMMAZIONE	OBIETTIVO STRATEGICO 10	
	O.S.10.1.	O.S.10.2.
A LONG-TERM VISION FOR THE EU's RURAL		
AGENDA TERRITORIALE 2030		
UNA BIOECONOMIA SOSTENIBILE PER L'EUROPA		
AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE		
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		
STRATEGIA NAZIONALE PER L'ECONOMIA CIRCOLARE		
PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER ENERGIA E CLIMA		
STRATEGIA NAZIONALE DEL VERDE URBANO		
STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE		
STRATEGIA NAZIONALE PER LA BIODIVERSITÀ		
PIANI DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM)		
STRATEGIA REGIONALE AGENDA 2030		
PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI		
PATTO PER IL LAVORO E IL CLIMA		
PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI		
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI		
SMACC-ER		
PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE		
PIANO ENERGETICO REGIONALE		
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – PTR		
PROGRAMMA PER SISTEMA REGIONALE DELLE AP		
PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE		
STRATEGIA INTEGRATA PER LA DIFESA E L'ADATTAMENTO DELLA COSTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI – GIDAC		

Matrice 8.11: sintesi della valutazione di coerenza esterna degli obiettivi specifici

Il confronto tra gli Obiettivi Strategici e Specifici di Piano e i principali obiettivi desunti dagli strumenti programmati e pianificatori internazionali, nazionali e regionali mette in evidenza come la strategia generale del Ptav si inserisca in perfetta sintonia all'interno dei quadri strategici di vario livello, dimostrando un certo grado di coerenza rispetto alle tematiche ambientali considerate prioritarie.

La Strategia generale definita dal Ptav non entra mai in contrasto con le linee di sviluppo territoriale definite dagli strumenti analizzati, ma dimostra di includere al proprio interno degli Obiettivi Strategici che lavorano in stretta interdipendenza con alcuni di essi. Tra gli strumenti rispetto ai quali è stata riscontrata una coerenza diretta vi sono:

- Una bioeconomia sostenibile per l'Europa
- Il Piano Nazionale Integrato per Energia e Clima
- La Strategia Nazionale del Verde Urbano
- La Strategia Nazionale per la Biodiversità
- Il Patto per il Lavoro e il Clima
- Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti
- La Strategia di Mitigazione e Adattamento ai Cambiamenti Climatici -Emilia-Romagna
- Il Piano Energetico Regionale
- Il Piano Gestione Rischio Alluvioni
- Il Piano Territoriale Regionale – PTR
- Il Programma per Sistema regionale delle Aree Protette
- Il Piano regionale di Tutela delle Acque.

8.4. La coerenza interna

Il presente capitolo del documento di ValsAT riporta invece i risultati della verifica di coerenza interna che intercorre tra gli obiettivi definiti dalla Strategia del Ptav e le diverse azioni previste dal Piano.

Come per la valutazione di coerenza esterna, anche in questo caso i risultati dell'analisi vengono sintetizzati e comunicati attraverso molteplici Matrice di coerenza, che identificheranno la relazione che intercorre tra gli obiettivi e le azioni espresse dal Ptav, fornendone una valutazione di tipo qualitativo.

Questa parte di valutazione viene sviluppata a seguito della prima fase di Consultazione preliminare, tenendo conto delle osservazioni e dei contributi espressi dai soggetti coinvolti e di un Quadro Conoscitivo del territorio più completo. L'articolazione della Strategia in 10 Obiettivi strategici e 22 specifici, assunti in fase di Consultazione preliminare e già oggetto della valutazione di coerenza esterna (capitolo 7.3 del presente documento), hanno progressivamente accompagnato la definizione della Strategia del Piano con verifiche intermedie e affinamenti tecnici. Questo approccio ha permesso di rafforzare il carattere trasversale delle 4 Linee di indirizzo e coordinamento del Piano e di articolare, per ciascuna di esse, delle azioni di piano multi-obiettivo, in forma di indirizzi e prescrizioni contenuti nel documento delle Norme del Piano, in cui viene evidenziata la loro funzionalità rispetto al raggiungimento dei diversi obiettivi, il cui grado di relazione è oggetto di questo capitolo di valutazione di coerenza interna.

Si riportano di seguito, in forma sintetica, le Linee di Indirizzo e Coordinamenti (L.I.C.), le cui prescrizioni (P) e indicazioni (I), che vengono confrontate con gli obiettivi strategici e specifici del Piano, sono riportate con maggior dettaglio nel Documento delle Regole.

1. Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, dei benefici ecosistemici e delle reti ecologiche.

Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali

Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica

Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette

Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu

Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale

Art. 2.6 - Interventi di mitigazione paesaggistica e ambientale degli insediamenti

2. Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela del suolo, equità territoriale, gestione del patrimonio, organizzazione funzionale

Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali

Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto
insediativo

Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio

Art. 3.4 - Rigenerazione e riuso del patrimonio esistente

Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali

3. Linee di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e la resilienza del territorio

Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali

Art. 4.1 - Sicurezza del territorio (dissesto idrogeologico e gestione delle acque)

Art. 4.2 - Resilienza del territorio aperto (siccità e acqua)

Art. 4.3 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere (isole di calore e deflusso, nbs, invarianza idraulica)

Art. 4.4 - Metabolismo territoriale e urbano (acqua, energia, cibo, simbiosi industriale, cicli produttivi es costruzioni)

4. Linee di indirizzo e coordinamento per la mobilità sostenibile e coerenza con l'assetto del territorio

Art. 5.1. - Principi, obiettivi e indirizzi generali

Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità e sistema dei servizi

Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale

Art. 5.4 - Riorganizzazione dell'offerta infrastrutturale

Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta

L'analisi di coerenza interna è strutturata in due fasi principali che includono:

- Il confronto dei 10 Obiettivi strategici con ciascuna delle 4 Linee di indirizzo e coordinamento (L.I.C.);
- Il confronto dei 22 Obiettivi specifici con le azioni di Piano di ciascuna delle 4 Linee di indirizzo e coordinamento (L.I.C.);

Entrambi i confronti sono presentati per mezzo di Matrici che evidenziano il grado di coerenza o incoerenza che intercorre tra gli obiettivi della Strategia e le azioni di Piano (e quindi le L.I.C.), sotto forma di azioni e prescrizioni, secondo la stessa logica utilizzata per la valutazione di coerenza esterna. Pertanto, anche in questo caso la coerenza viene espressa attraverso una scala di cinque voci:

- Coerenza diretta: le azioni del Ptav contribuiscono pienamente al raggiungimento degli obiettivi di riferimento, in quanto equivalenti ed analoghi.
- Coerenza indiretta: le azioni del Ptav, se pur non prettamente analoghe agli obiettivi di riferimento, contribuiscono pienamente o parzialmente al loro raggiungimento.
- Indifferenza (colore grigio): le azioni del Ptav e gli obiettivi di riferimento non presentano alcuna relazione diretta o indiretta.
- Incoerenza (colore rosso): le azioni del Ptav si pongono in contrasto e non rispondono agli obiettivi di riferimento, rischiando di impedirne il raggiungimento.
- Incoerenza indiretta (colore arancione): le azioni del Ptav, se pur non direttamente in contrasto con gli obiettivi di riferimento, rischiano di limitarne il pieno raggiungimento.

Nel caso della coerenza interna, coerentemente con la metodologia utilizzata per la coerenza esterna, si è deciso di presentare una Matrice di sintesi (Matrice 8.12), che esprime il grado di coerenza tra gli Obiettivi Strategici e le Linee di Indirizzo e Coordinamento. Successivamente, si riportano le matrici di confronto tra gli Obiettivi Specifici (espressi in numero) e le azioni di ciascuna L.I.C., formati da indicazioni e prescrizioni e suddivisi per articoli (Matrici 8.13, 14, 15, 16). Da questa valutazione viene escluso per ciascuna L.I.C. il primo articolo “Principi, obiettivi e indirizzi generali”, poiché generale e sintetizzante gli articoli successivi, contenenti vere e proprie indicazioni e prescrizioni.

OBIETTIVI STRATEGICI	LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO DEL Ptav			
	L.I.C. 1	L.I.C. 2	L.I.C. 3	L.I.C. 4
1. VALORIZZARE LE RISORSE LOCALI TRADIZIONALI E IL PATRIMONIO				
2. PROMUOVERE LA CULTURA DI MODELLI ECONOMICI CIRCOLARI				
3. COSTRUIRE UNA RETE DIFFUSA DELL'ACCOGLIENZA				
4. FAVORIRE L'INCLUSIONE SOCIALE E L'OCCUPAZIONE				
5. INCENTIVARE LA COESIONE TRA COMUNI MEDIO-PICCOLI				
6. RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI				
7. GARANTIRE EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PERSEGUENDO IL RIEQUILIBRIO MODALE				
8. COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA				
9. GARANTIRE UNO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE				
10. FAVORIRE UNA GESTIONE ECOSISTEMICA DI AREA VASTA				

Matrice 8.12: sintesi della valutazione di coerenza interna degli obiettivi strategici e delle L.I.C.

	1. LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE				
OBIETTIVI SPECIFICI	Art. 2.2	Art. 2.3	Art. 2.4	Art. 2.5	Art. 2.6
O.S. 1.1					
O.S. 1.2					
O.S. 1.3					
O.S. 1.4					
O.S. 2.1					
O.S. 2.2					
O.S. 3.1					
O.S. 3.2					
O.S. 4.1					
O.S. 4.2					
O.S. 5.1					
O.S. 5.2					
O.S. 6.1					
O.S. 6.2					
O.S. 7.1					
O.S. 8.1					
O.S. 8.2					
O.S. 8.3					
O.S. 9.1					
O.S. 9.2					
O.S. 10.1					
O.S. 10.2					

Matrice 8.13: sintesi della valutazione di coerenza interna degli obiettivi strategici e della L.I.C. 1

	2. LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, GESTIONE DEL PATRIMONIO, ORGANIZZAZIONE FUNZIONI			
OBIETTIVI SPECIFICI	Art. 3.2	Art. 3.3	Art. 3.4	Art. 3.5
O.S. 1.1				
O.S. 1.2				
O.S. 1.3				
O.S. 1.4				
O.S. 2.1				
O.S. 2.2				
O.S. 3.1				
O.S. 3.2				
O.S. 4.1				
O.S. 4.2				
O.S. 5.1				
O.S. 5.2				
O.S. 6.1				
O.S. 6.2				
O.S. 7.1				
O.S. 8.1				
O.S. 8.2				
O.S. 8.3				
O.S. 9.1				
O.S. 9.2				
O.S. 10.1				
O.S. 10.2				

Matrice 8.14: sintesi della valutazione di coerenza interna degli obiettivi strategici e della L.I.C. 2

	3. LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO			
OBIETTIVI SPECIFICI	Art. 4.2	Art. 4.3	Art. 4.4	Art. 4.5
O.S. 1.1				
O.S. 1.2				
O.S. 1.3				
O.S. 1.4				
O.S. 2.1				
O.S. 2.2				
O.S. 3.1				
O.S. 3.2				
O.S. 4.1				
O.S. 4.2				
O.S. 5.1				
O.S. 5.2				
O.S. 6.1				
O.S. 6.2				
O.S. 7.1				
O.S. 8.1				
O.S. 8.2				
O.S. 8.3				
O.S. 9.1				
O.S. 9.2				
O.S. 10.1				
O.S. 10.2				

Matrice 8.15: sintesi della valutazione di coerenza interna degli obiettivi strategici e della L.I.C. 3

	3. LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENTE CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO			
OBIETTIVI SPECIFICI	Art. 5.2	Art. 5.3	Art. 5.4	Art. 5.5
O.S. 1.1				
O.S. 1.2				
O.S. 1.3				
O.S. 1.4				
O.S. 2.1				
O.S. 2.2				
O.S. 3.1				
O.S. 3.2				
O.S. 4.1				
O.S. 4.2				
O.S. 5.1				
O.S. 5.2				
O.S. 6.1				
O.S. 6.2				
O.S. 7.1				
O.S. 8.1				
O.S. 8.2				
O.S. 8.3				
O.S. 9.1				
O.S. 9.2				
O.S. 10.1				
O.S. 10.2				

Matrice 8.16: sintesi della valutazione di coerenza interna degli obiettivi strategici e della L.I.C. 4

Il confronto tra gli Obiettivi Strategici e Specifici e le principali azioni di Piano mette in evidenza come queste ultime siano coerenti con la strategia generale del Ptav. Le indicazioni e prescrizioni definite per ciascuna delle quattro Linee di Indirizzo e Coordinamento, infatti, non entrano mai in contrasto con la strategia generale del Piano, ma contribuiscono pienamente o parzialmente – e in maniera più o meno diretta – al raggiungimento degli obiettivi strategici e specifici, ad eccezione dei casi in cui esse non vi concorrono, ma comunque non vi si pongono in contrasto.

9 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PTAV

La valutazione degli effetti che potrebbero manifestarsi in seguito all'attuazione delle previsioni del Ptav, con specifico riferimento al contenuto delle Norme del Piano, è impostata e condotta tenendo conto di quanto espresso dalla Direttiva 2001/42/CE¹⁰. A tal proposito, il rapporto ambientale deve contenere:

- una **descrizione della situazione ambientale esistente** (l'interazione tra elementi come la biodiversità, la popolazione, la salute, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, il paesaggio) e il suo probabile sviluppo nel caso in cui il Piano non venga realizzato;
- l'identificazione delle **possibili ricadute (dirette e indirette)** derivanti dalle previsioni di Piano e la loro caratterizzazione;
- le **misure previste per prevenire, ridurre e compensare gli eventuali effetti negativi** significativi per l'ambiente e le misure di monitoraggio.

La valutazione di sostenibilità del Piano è condotta considerando le azioni nel loro insieme - quindi il contenuto delle Norme - in relazione alle quattro Linee di Indirizzo e Coordinamento (L.I.C.) che definiscono l'orientamento strutturale del Ptav, già sottoposte a valutazione di coerenza interna (capitolo 7.4 del presente documento).

In riferimento a tali contenuti, vengono di seguito individuati e sintetizzati i principali effetti che dovrebbero verificarsi nel prossimo futuro, grazie all'entrata in vigore del Ptav e al ruolo che il Piano svolgerà nell'indirizzare le scelte locali dei singoli Comuni della provincia di Rimini, rispetto a obiettivi condivisi:

- Integrare misure di mitigazione e adattamento all'interno degli strumenti urbanistici tradizionali di gestione del territorio, con il fine di ridurre le fragilità e i rischi che attualmente lo caratterizzano;
- Aumentare la coesione per i beni comuni, preservando il suolo e le risorse ambientali fondamentali e rigenerando lo spazio e il costruito urbano, valorizzando la varietà del paesaggio naturale e del patrimonio architettonico;
- Ridurre i consumi di risorse, promuovendo modelli organizzativi circolari basati su sistemi di produzione/consumo locali che siano

¹⁰ Valutazione di taluni effetti di piani e programmi sull'ambiente (VAS) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/LSU/?uri=CELEX%3A32001L0042>

connessi tramite reti e nuove funzioni di prossimità e capaci di minimizzare l'energia fossile e i flussi di materia lineari;

- Supportare la creazione reti naturali e seminaturali a livello strategico, per tutelare e risanare gli ecosistemi e fornire una serie di servizi ecosistemici;
- Superare i meccanismi premiali/compensativi e aumentare la coesione rispetto a nuove condizionalità per le trasformazioni urbane e territoriali.

I criteri utilizzati per sviluppare la valutazione dei possibili effetti del Piano tengono conto sì delle componenti che rimandano alla sfera ambientale, ben definite dalla Direttiva 2001/42/CE, ma includono anche componenti economiche e sociali, in modo da garantire l'inclusione di tutte e tre le dimensioni dello sviluppo sostenibile. È possibile, dunque, ricondurre ciascun obiettivo della Strategia di Ptav a una o più sfere della sostenibilità, e valutare qualitativamente l'efficacia del Piano tramite una serie di parametri appositamente scelti in quanto rappresentativi per valutare qualitativamente i potenziali effetti del Piano.

9.1 Scenari di riferimento e di Piano

9.1.1 Stato attuale e scenario tendenziale

La definizione dello stato attuale ha lo scopo di fornire una descrizione sintetica delle principali peculiarità che caratterizzano il territorio dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Per la sua costruzione si identificano dunque i temi che meglio rappresentano il territorio provinciale di Rimini, in relazione alle linee innovative e alle questioni più rilevanti che, fin dal principio, hanno orientato lo sviluppo del Piano. Tali temi includono:

- popolazione e qualità della vita
- consumo di suolo e rigenerazione
- flussi di materia ed energia
- lavoro e imprese
- ambiente e resilienza

Ciascun tema viene in seguito rappresentato tramite uno o più indicatori rappresentativi che supporteranno lo sviluppo degli scenari e la fase futura di monitoraggio del Piano.

Non per tutte le tematiche scelte è possibile riportare lo stato attuale aggiornato al presente, ma questo dipende esclusivamente dalla fonte dei dati e dal loro aggiornamento. Per quanto possibile, nello sviluppo degli scenari per ogni tema è stato scelto il dato riferito all'aggiornamento più recente. L'inclusione di un trend rappresentativo fino al momento temporale corrispondente a tale aggiornamento, inoltre, permette di creare le basi per

sviluppare lo scenario di tipo tendenziale, fondamentale per indirizzare le linee di indirizzo e coordinamento del Piano.

Lo scenario tendenziale ha lo scopo di mostrare le previsioni dell'andamento dello sviluppo ambientale, sociale ed economico del territorio nel tempo futuro, in assenza di nuovi interventi. Tale scenario, dunque, si contrappone a quello di Piano, con lo scopo di mostrare l'evoluzione attesa del territorio, in assenza delle azioni verso le quali il Ptav indirizza.

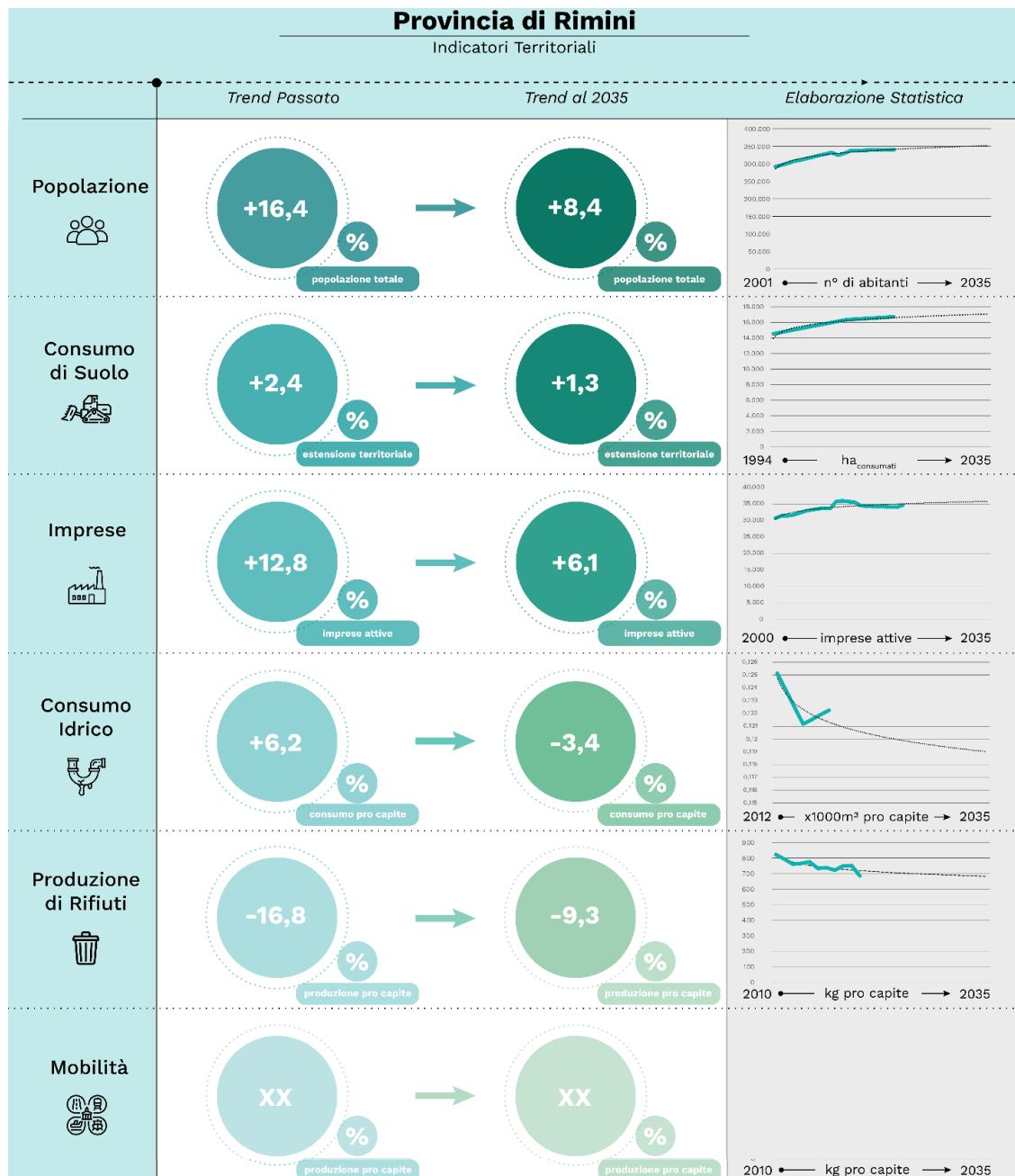


Figura 9.1: Scenario tendenziale a livello provinciale

L'allegato 3 della ValSAT “Scenari” riporta i dati a livello provinciale (e comunale) dello stato attuale e tendenziale (al 2035) rispetto a cinque indicatori significativi e riferiti alla demografia, al numero di imprese attive, alla produzione di rifiuti, al consumo di suolo e al consumo idrico il cui andamento è sintetizzato nella figura 9.1.

Questo set di indicatori, particolarmente rappresentativo del territorio e in stretta relazione con le principali questioni introdotte dalla Legge Regionale 24/2017, è stato fondamentale per comprendere la direzione che lo sviluppo del territorio potrebbe assumere in assenza di Piano, supportando così la definizione delle linee di indirizzo e coordinamento del Ptav, sviluppata a valle dell’analisi del trend passato e futuro per questi indicatori. Partendo dal trend storico a disposizione per ciascuno di essi, è stato infatti sviluppato lo scenario tendenziale, che mostra l’evoluzione attesa del territorio in assenza delle azioni verso le quali il Ptav indirizza.

9.1.2 Scenario di Piano

Lo scenario di Piano, invece, ha lo scopo di mostrare le previsioni sull’andamento dello sviluppo ambientale, sociale ed economico del territorio nel tempo futuro a seguito dell’entrata in vigore del Ptav, dove le azioni proposte per il raggiungimento degli obiettivi strategici e/o specifici del Piano sono state sviluppate. Tale scenario ha lo scopo non solo di confermare che la strategia del Piano sia efficace nel tempo, ma anche di individuare delle possibili azioni che non concorrono allo sviluppo sostenibile del territorio. Al fine di descrivere l’azione delle misure del piano nel contribuire significativamente al miglioramento degli scenari di riferimento, il primo set di cinque indicatori è stato integrato con altri 10 indicatori, in linea non solo con le peculiarità del territorio, ma anche con i punti fondamentali della strategia del Ptav, con le sue azioni, indicazioni e prescrizioni che definiscono lo scenario di Piano. La funzione di questi indicatori è infatti quella di facilitare il monitoraggio del Piano nel tempo e aiutare a comprendere l’evoluzione dello sviluppo territoriale.

10 IL PIANO DI MONITORAGGIO

Il Piano di Monitoraggio del Ptav mira a conferire dinamicità al Piano, fornendo le basi informative necessarie per adattarlo alle necessità di un territorio mutevole per natura, anche nel prossimo futuro. In particolare, il monitoraggio ha la funzione di controllare l'attuazione delle azioni previste e il raggiungimento degli obiettivi che sono stati delineati dal Piano, accompagnandone l'attuazione tramite un'attività periodica e costante.

Tale valutazione è supportata dalla definizione di un set di indicatori attraverso cui valutare i potenziali effetti del Ptav e l'evoluzione dell'ambito territoriale su cui tali effetti si potrebbero manifestare, ponendosi come strumento di monitoraggio in grado di individuare le eventuali azioni correttive del Piano. Tali indicatori sono stati selezionati tra quelli presentati nel Quadro Conoscitivo Diagnostico (QCD), suddivisi tra indicatori di contesto e indicatori di processo (o di piano).

In questa sezione, pertanto, vengono collegati gli Obiettivi Specifici e Strategici definiti dal Ptav a degli indicatori che valutino la consistenza di un determinato fenomeno ambientale, sociale ed economico sul territorio.

10.1 Il set degli indicatori

Il presente capitolo presenta il set di complessivi 15 indicatori di processo scelto per monitorare gli effetti del Piano nel tempo, in relazione alla Strategia, agli Obiettivi Strategici e Specifici e alle azioni del Ptav. Diversamente dagli indicatori di contesto, che descrivono il territorio da un punto di vista ambientale e socio-economico (presentati nel Quadro Conoscitivo Diagnostico), gli indicatori di processo descrivono gli effetti derivanti dall'attuazione delle azioni previste dal Piano.

Nel presente capitolo vengono dunque presentati gli indicatori che permetteranno di monitorare lo sviluppo del territorio della provincia di Rimini e il suo livello di sostenibilità, in riferimento agli obiettivi del Piano.

Tali indicatori sono scelti sulla base dei criteri di rilevanza, attendibilità, misurabilità e comunicabilità. Ciascun indicatore viene caratterizzato rispetto:

- Descrizione
- Unità di misura (u.d.m.)
- Stato attuale¹¹
- Anno di riferimento
- Fonte
- Obiettivo strategico (O.S.) di riferimento

¹¹ Lo stato attuale fa riferimento all'anno più aggiornato in cui il dato è disponibile.

- Target rispetto all'anno indicato nella frequenza della misurazione, come step intermedio del monitoraggio, e rispetto al 2035.
- Frequenza della misurazione
- Riferimento normativo (consultabile nel dettaglio all'interno del documento delle Norme)

Affinché il set di indicatori sia efficace e di facile aggiornamento nel tempo, vengono scelti degli indicatori che siano il più possibile rappresentativi degli obiettivi strategici e, più in generale, delle azioni di Piano. Pertanto, alcuni obiettivi specifici potrebbero non trovare piena corrispondenza con un particolare indicatore. Oltre alla rilevanza, all'utilità e alla consistenza analitica, anche la disponibilità del dato è stato un parametro chiave per la definizione del set finale di indicatori.

INDICATORE 1

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
IMPRESE ATTIVE	NUMERO ANNUALE DI IMPRESE ATTIVE TOTALI A LIVELLO PROVINCIALE	n°	34.693	2021	CAMERA DI COMMERCIO – INFOCAMERE STOCKVIEW

L'indicatore “Imprese attive” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 1 “Valorizzare le risorse locali tradizionali e il patrimonio”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 1.3 “Promuovere e rafforzare il tessuto imprenditoriale locale” e 1.4 “Incentivare lo sviluppo di filiere sostenibili e circolari, promuovendo lo sviluppo di settori produttivi innovativi, in grado di supportare la transizione verde”; e all’Obiettivo Strategico 2 “Promuovere la cultura di modelli economici circolari”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 2.1 “Identificare e supportare le realtà virtuose nell’ambito della transizione verde e circolare”.

Si tratta, infatti, di un obiettivo che mira a rilanciare il settore imprenditoriale, supportando le imprese locali dal punto di vista di servizi e infrastrutture adeguate alla loro crescita e a uno sviluppo che sia in linea con gli obiettivi di sostenibilità, volti al raggiungimento di una transizione ecologica nel prossimo futuro. Nelle fasi di monitoraggio sarà poi necessario articolare la lettura dell’andamento nel tempo dell’indicatore per ambiti territoriali al fine di verificare l’efficacia delle azioni di piano in particolare nei territori interni.

RIFERIMENTO SDG - 12

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
IMPRESE ATTIVE	(O.S. 1) VALORIZZARE LE RISORSE LOCALI TRADIZIONALI E IL PATRIMONIO (O.S. 2) PROMUOVERE LA CULTURA DI MODELLI ECONOMICI CIRCOLARI	INCREMENTO DEL NUMERO COMPLESSIVO DI IMPRESE ATTIVE DEL +4% DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL +10% AL 2035 (3,9% IN PIÙ RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE) INVERTIRE IL TREND NEGATIVO NELLE AREE INTERNE	5 ANNI	ART. 3.1-3.2-3.3-3.4-3.5

INDICATORE 2:

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
MARCHI D'AREA E RETI CERTIFICATE	NUMERO ANNUALE DI MARCHI D'AREA E RETI CERTIFICATE A LIVELLO PROVINCIALE	n°	DATO ASSENTE	2022	PROVINCIA IN COLLABORAZIONE CON I COMUNI

L'indicatore "Marchi d'area e reti certificate" è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all'Obiettivo Strategico 3 "Costruire una rete diffusa dell'accoglienza", poiché si relaziona facilmente sia all'Obiettivo Specifico 3.1 "Favorire la connessione e lo sviluppo dei luoghi attraverso la promozione della qualità (ambientale, dei prodotti e dei servizi) con la creazione/supporto dei marchi d'area e di reti certificate", sia all'Obiettivo Specifico 3.2 "Sostenere un turismo nuovo, sostenibile e di qualità ". Questi ultimi, infatti, sono due obiettivi che mirano a rendere maggiormente sostenibile il territorio, offrendo qualità e tipicità ai servizi e ai prodotti locali.

RIFERIMENTO SDG - 8

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
MARCHI D'AREA E RETI CERTIFICATE	(O.S. 3) COSTRUIRE UNA RETE DIFFUSA DELL'ACCOGLIENZA	INCREMENTO DEL NUMERO COMPLESSIVO DI MARCHI D'AREA E DI RETI CERTIFICATE DEL 4% DURANTE I PRIMI 5 ANNI PER RAGGIUNGERE IL +10% AL 2035	5 ANNI	ART. 2.1 3.1-3.5

INDICATORE 3

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
POPOLAZIONE	NUMERO ANNUALE DI ABITANTI TOTALI A LIVELLO PROVINCIALE	n°	340.193	2020	ISTAT

L'indicatore “Popolazione” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 4 “Favorire l’inclusione sociale e l’occupazione”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 4.1 “Favorire l’accessibilità intesa sia come accesso ai servizi di primo livello, sia come accessibilità fisico-ergonomica”, sia all’Obiettivo Specifico 4.2 “Investire sul capitale umano locale”. Questi ultimi, infatti, sono due obiettivi che mirano a rendere maggiormente attrattivo il territorio, offrendo servizi e investendo sulle comunità locali e sugli aspetti sociali che potrebbero innescare processi di ripopolamento, soprattutto nei piccoli centri.

RIFERIMENTO SDG – 8 e 10

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
POPOLAZIONE	(O.S. 4) FAVORIRE L’INCLUSIONE SOCIALE E L’OCCUPAZIONE	INCREMENTO DEL NUMERO COMPLESSIVO DI ABITANTI DEL +4% DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL +10% AL 2035 (1,8% IN PIÙ RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE)	5 ANNI	ART. 2.5 3.2-3.3 5.2

INDICATORE 4

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
ACCESSIBILITÀ VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI [INDICATORE TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO]	TEMPI DI PERCORRENZA VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI L’INDICATORE È OTTENUTO PARTENDO DA ELABORAZIONI SUI TEMPI DI PERCORRENZA, DAL CENTROIDE DI OGNI COMUNE ALLE TRE INFRASTRUTTURE PIÙ VICINE PER LE SEGUENTI CATEGORIE: PORTI, AEROPORTI, STAZIONI FERROVIARIE, CASELLI AUTOSTRADALI. PER ELABORARE I TEMPI DI PERCORRENZA È STATO USATO UN GRAFO STRADALE COMMERCIALE CHE CONSIDERA LE VELOCITÀ STRADALI REALI (INCLUSA LA MORFOLOGIA DEL TERRITORIO) IN ASSENZA DI TRAFFICO.	MINUTI	37.4	2013	ISTAT - INDICATORI TERRITORIALI PER LE POLITICHE DI SVILUPPO

L'indicatore “Accessibilità verso i nodi urbani e logistici” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 6 “Riequilibrare l'utilizzo delle risorse territoriali”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 6.2 “Incentivare e migliorare i servizi di trasporto TPL nelle aree meno servite e di ridurre la congestione della rete primaria”; e all’Obiettivo Strategico 7 “Garantire l’efficacia ed efficienza del sistema della mobilità perseguitando il riequilibrio modale”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 7.1 “Organizzare e gerarchizzare il sistema territoriale dei servizi e del trasporto”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano ad aumentare l’accessibilità ai luoghi e ai servizi in maniera efficace e sicura.

RIFERIMENTO SDG – 11

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
ACCESSIBILITÀ VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI [INDICATORI TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI Sviluppo]	(O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI (O.S. 7) GARANTIRE L'EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PERSEGUITANDO IL RIEQUILIBRIO MODALE	RIDUZIONE DEL 4% DEL TEMPO DI PERCORSO VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL - 10% AL 2035	5 ANNI	ART. 2.5 3.1-3.3 5.1-5.2 5.4-5.5

INDICATORE 5

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
PRODUZIONE DI RIFIUTI	PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI URBANI TOTALE E NIR (NON INVIAI A RICICLAGGIO) PRO-CAPITE ESPRESSA IN KG PER ABITANTE	KG/AB	711 237*	2023	ARPAE

* Report "La gestione dei rifiuti in Emilia-Romagna"- Anno 2024

L'indicatore “Produzione di rifiuti NIR” concorre al raggiungimento degli obiettivi del PRRB 22/27 ed è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 5 “Incentivare la coesione tra Comuni medio-piccoli”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 5.2 “Ottimizzare l’uso delle risorse territoriali attraverso una più efficace ed efficiente gestione delle risorse da parte degli enti locali” nonché all’Obiettivo Strategico 6 “Riequilibrare l'utilizzo delle risorse territoriali”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 6.1 “Promuovere un uso equilibrato delle risorse territoriali evitando polarizzazioni e sovrasfruttamento”. Si tratta,

infatti, di un obiettivo che mira a sostenere i principi di economia circolare e metabolismo urbano, dove i flussi di materia, come appunto i rifiuti, dovrebbero essere gestiti efficacemente, riducendo gli sprechi e abbracciando i principi di riduzione, riutilizzo, riciclo, recupero e rigenerazione.

RIFERIMENTO SDG – 11, 12 e 15

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
PRODUZIONE DI RIFIUTI NIR	(O.S. 5) INCENTIVARE LA COESIONE TRA COMUNI MEDIO-PICCOLI (O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI	RIDUZIONE DEL 38% DELLA PRODUZIONE DI RIFIUTI NIR PRO-CAPITE AL 2035	2 ANNI	ART. 3.1 4.5

INDICATORE 6

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
ACQUA ED ENERGIA	ACQUA PRO-CAPITE ESPRESSA IN MIGLIAIA DI M ³ DI ACQUA IMMESSA ANNUALMENTE NELLE RETI COMUNALI DI DISTRIBUZIONE DELL'ACQUA POTABILE	MIGLIAIA DI M ³	41.447	2018	ISTAT
	AGGLOMERATI URBANI (< 200 AE) SERVITI DA IMPIANTI SECONDARI DI DEPURAZIONE DA ADEGUARE	N. AGGLOMERATI	75/162	2023	RER
	POTENZA EFFICIENTE LORDA RINNOVABILE	MW	163,2	2023	ARPAE
	PRODUZIONE ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI	GWh	219,4	2023	ARPAE

L'indicatore “acqua ed energia” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 5 “Incentivare la coesione tra Comuni medio-piccoli”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 5.2 “Ottimizzare l’uso delle risorse territoriali attraverso una più efficace ed efficiente gestione delle risorse da parte degli enti locali”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a sostenere i principi di economia circolare e metabolismo urbano, dove i flussi di materia, come appunto l’acqua, e di energia dovrebbero essere gestiti efficacemente, riducendo gli sprechi e abbracciando i principi di riduzione, riutilizzo, riciclo, recupero e rigenerazione.

RIFERIMENTO SDG - 6

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
ACQUA ED ENERGIA	(O.S. 5) INCENTIVARE LA COESIONE TRA COMUNI MEDIO-PICCOLI	RIDUZIONE DEL 1% DEI CONSUMI IDRICI DURANTE I PRIMI 3 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL - 4% (0,6% IN PIÙ RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE) AL 2035	3 ANNI	ART. 1.2 2.6 3.5 4.2-4.5
	(O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI	RIDUZIONE DEL 100% AL 2030 DEL N. DI AGGLOMERATI < 200 AE SERVITI DA IMPIANTI SECONDARI DI DEPURAZIONE DA ADEGUARE	2 ANNI	ART. 1.2 2.6 3.5 4.2-4.5
	(O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI	INCREMENTO DEL 15% DELLA PRODUZIONE LORDA DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI	3 ANNI	ART. 1.2 2.1 3.5 4.5
	(O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI	INCREMENTO DEL 15% DELLA POTENZA EFFICIENTE LORDA DA FOTOVOLTAICO	3 ANNI	ART. 1.2 2.1 3.5 4.5

INDICATORE 7

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.*	STATO ATTUALE*	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
INQUINAMENTO DELL'ARIA	EMISSIONI ANNUALI DI PM ₁₀ IN ATMOSFERA COMPLESSIVE, CHE INCLUDONO OGNI MACROSETTORE (COMBUSTIONE NON INDUSTRIALE, COMBUSTIONE INDUSTRIALE, PROCESSI PRODUTTIVI, USO DI SOLVENTI, TRASPORTO SU STRADA, ALTRE SORGENTI MOBILI E MACCHINARI, TRATTAMENTO E SMALTIMENTO RIFIUTI, AGRICOLTURA).	TON DI PM ₁₀	748	2024	ARPAE – RAPPORTO EMISSIONI INEMAR OTT. 2024
	CONCENTRAZIONE MEDIA ANNUALE DI PM ₁₀ (EMISSIONI DA OGNI MACROSETTORE – COME SOPRA)	µg/m ³	29 ^{tu} 25 ^{fu} 19 ^{fsu}	2024	ARPAE REPORT QUALITA' ARIA 2024**
	CONCENTRAZIONE MEDIA ANNUALE DI PM _{2,5}	µg/m ³	16 ^{fu}	2024	ARPAE REPORT QUALITA' ARIA

	(EMISSIONI DA OGNI MACROSETTORE – COME SOPRA)				2024**
	CONCENTRAZIONE MEDIA ANNUALE DI NO2	µg/m3	31 ^{tu} 15 ^{fu} 8 ^{fsu}	2024	ARPAE REPORT QUALITA' ARIA 2024**
	SUPERAMENTI GIORNALIERI DEL VALORE LIMITE DI 50 µg/m3 DI PM10	N. SUPERAMENTI	40 ^{tu} 32 ^{fu} 14 ^{fsu}	2024	ARPAE REPORT QUALITA' ARIA 2024**
	N. INTERVENTI DI MITIGAZIONE E/O COMPENSAZIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DA PARTE DELLA VEGETAZIONE URBANA, ATTIVATI A LIVELLO LOCALE A PARTIRE DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PTAV, NELLO AGGLOMERATO COSTIERO	N. INTERVENTI	DATO ASSENTE	2025	PROVINCIA DI RIMINI

** Report "La qualità dell'aria in Emilia-Romagna - Anno 2024"

FU Stazione di riferimento: Rimini Marecchia – fondo urbano

TU Stazione di riferimento: Rimini Flaminia – traffico urbano

FSU Stazione di riferimento: Verucchio – fondo suburbano

L'indicatore “Inquinamento dell'aria” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 8 “Costruire una nuova geografia della sicurezza”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 10.1 “Preservare ed incrementare la presenza dei servizi ecosistemici, per supportare uno sviluppo territoriale sostenibile e resiliente agli impatti di diversa natura”, sia all’Obiettivo Specifico 8.1 “Fornire in modo sistematizzato le conoscenze di base esistenti sui rischi ambientali del territorio, considerando non solo il quadro tradizionale, ma anche innovativo proposto dalle tre linee (cambiamenti climatici, metabolismo urbano e servizi ecosistemici)”, 8.2 “Incrementare il livello di risposta e preparazione del territorio provinciale a fronteggiare gli impatti dovuti al cambiamento climatico”, 9.2 “Migliorare la prestazione energetica dei principali settori economici della Provincia, al fine di supportare una concreta transizione ecologica ed energetica”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a gestire efficacemente le risorse naturali, come appunto l’aria, per migliorarne la qualità – e di conseguenza la vivibilità delle popolazioni – e gestire le principali cause antropiche del cambiamento climatico.

RIFERIMENTO SDG – 11 e 13

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
INQUINAMENTO DELL'ARIA	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA ELLA SICUREZZA	RIDUZIONE DEL 3% DELLE EMISSIONI DI PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ IN ATMOSFERA DURANTE I PRIMI 3 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL - 15% AL 2035	3 ANNI	ART. 4.1-4.5 5.1-5.2
		INCREMENTO DEL N. INTERVENTI DI MITIGAZIONE E/O COMPENSAZIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DA PARTE DELLA VEGETAZIONE URBANA, ATTIVATI A LIVELLO LOCALE A PARTIRE DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PTAV, NELLO AGGLOMERATO COSTIERO		ART. 4.1-4.5 5.1-5.2

INDICATORE 8

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
ACCORDI E PATTI TRA PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	NUMERO ANNUALE DI ACCORDI E/O PATTI STIPULATI TRA PA DEL TERRITORIO PROVINCIALE, A PARTIRE DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PTAV. QUESTO INDICATORE PREVEDE LA DEFINIZIONE DI UN CENSIMENTO INIZIALE DELLE TIPOLOGIE DI ACCORDI E PATTI GIÀ EFFETTUATI E/O IN CORSO, CHE PERMETTA DI QUANTIFICARLI E RAPPORSTARLI AL TERRITORIO PROVINCIALE.	n°	DATO ASSENTE	2025	COMUNI

L'indicatore “Accordi e patti tra Pubbliche Amministrazioni” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 5 “Incentivare la coesione tra Comuni medio-piccoli”, poiché si relazione facilmente all’Obiettivo Specifico 5.1 “Supportare la costruzione di accordi/patti amministrativi”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a favorire l’inclusione sociale, aumentare l’accessibilità nei diversi contesti comunali e ridurre le disparità territoriali, secondo una visione d’insieme dell’intero territorio provinciale, che superi la settorialità e i limiti amministrativi.

RIFERIMENTO SDG – 17

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
ACCORDI E PATTI TRA PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	(O.S. 5) INCENTIVARE LA COESIONE TRA COMUNI MEDIO-PICCOLI	INCREMENTO DEL 1% DEL NUMERO DI ACCORDI E/O PATTI TRA PA DURANTE I PRIMI 2 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL + 12% AL 2035	2 ANNI	ART. 1.5-1.6 3.1-3.3 5.1

INDICATORE 9

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
CONSUMO DI SUOLO	ETTARI DI SUOLO CONSUMATO TOTALI A LIVELLO PROVINCIALE	HA	17.000.000	2020	RER

L'indicatore “Consumo di suolo” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 6 “Riequilibrare l'utilizzo delle risorse territoriali”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 6.1 “Promuovere un uso equilibrato delle risorse territoriali evitando polarizzazioni e sovrasfruttamento”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a tutelare il suolo come risorsa fondamentale alla vita e non infinita, da preservare attraverso processi di rigenerazione che recuperino il patrimonio dismesso già esistente e limitino nuovi interventi di urbanizzazione.

RIFERIMENTO SDG – 11 e 15

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
CONSUMO DI SUOLO	(O.S. 6) RIEQUILIBRARE L'UTILIZZO DELLE RISORSE TERRITORIALI	AUMENTO MEDIO DEL SUOLO CONSUMATO \leq 0,5% OGNI 5 ANNI (PER PERSEGUIRE IL SALDO ZERO AL 2035)	5 ANNI	ART. 1.2 2.2 3.1-3.4 4.3-4.4 5.1-5.4

INDICATORE 10

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
AZIONI DI ADATTAMENTO INTRAPRESE A SCALA LOCALE	NUMERO DI AZIONI DI ADATTAMENTO AGLI IMPATTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO INTRAPRESE A PARTIRE DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PTAV. INDICATORE COMPLESSO CHE PREVEDE LA DEFINIZIONE DI UN CENSIMENTO INIZIALE DELLE TIPOLOGIE DI AZIONI GIÀ EFFETTUATE, CHE PERMETTA DI QUANTIFICARLE E RAPPORTEARLE AL TERRITORIO PROVINCIALE.	N°	ASSENTE	2025	COMUNI; LA PROVINCIA CURA RACCOLTA, VALIDAZIONE E AGGIORNAMENTO DATI. ULTERIORI FONTI: PROGETTI EUROPEI, PIANI COMUNALI DI ADATTAMENTO, E INIZIATIVE LOCALI RENDICONDATE NELL'AMBITO DELL'ABACO PER L'ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI.

L'indicatore “Azioni di adattamento intraprese a scala locale” contiene le informazioni relative alle azioni di adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici intraprese a partire dall'entrata in vigore del PTAV, nei comuni della Provincia di Rimini e consente di monitorare l'evoluzione delle strategie locali di adattamento e di valutarne la diffusione territoriale, in relazione alle linee guida e agli obiettivi del Piano.

È stato scelto come indicatore di processo in riferimento all'Obiettivo Strategico 8 “Costruire una nuova geografia della sicurezza”, poiché si relaziona facilmente all'Obiettivo Specifico 8.2 “Incrementare il livello di risposta e preparazione del territorio provinciale a fronteggiare gli impatti dovuti al cambiamento climatico”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a rendere maggiormente resiliente il territorio provinciale, rispetto agli impatti sempre più frequenti e intensi generati dal cambiamento climatico.

Per ciascuna azione censita si richiede la raccolta delle seguenti informazioni strutturate in una banca dati che garantisca l'omogeneità dei dati e la loro integrazione a livello provinciale:

Localizzazione (e conseguente georeferenziazione) dell'intervento; Comune di appartenenza; Tipologia di azione (secondo le categorie previste dall'Abaco per l'adattamento ai cambiamenti climatici – Allegato 1 al Documento delle Strategie); Anno di attuazione o avvio; Stato di avanzamento (in corso / conclusa / programmata); Ente o soggetto promotore; Ambito di intervento (es. gestione delle acque, suolo, biodiversità, infrastrutture verdi, energia, ecc.); L'elaborazione dell'indicatore prevede le seguenti fasi:

FASE 1: Convocazione di un tavolo tecnico tra la Provincia di Rimini e i Comuni per la definizione condivisa della metodologia di raccolta e classificazione dei dati.

FASE 2: Raccolta e sistematizzazione delle informazioni esistenti sulle azioni di adattamento già avviate a scala locale.

FASE 3: Identificazione e integrazione dei dati mancanti attraverso questionari, rilievi o consultazione di documentazione tecnica e progettuale.

FASE 4: Omogeneizzazione dei dati raccolti secondo la struttura comune definita dalla Provincia, con riferimento all'Abaco per l'adattamento.

FASE 5: Realizzazione e aggiornamento periodico del database provinciale contenente le azioni di adattamento georeferenziate.

RIFERIMENTO SDG – 13

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
AZIONI DI ADATTAMENTO INTRAPRESE A SCALA LOCALE	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	INCREMENTO DEL NUMERO DI INTERVENTI DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO DURANTE I PRIMI 5 ANNI	5 ANNI	ART. 1.2 2.4-2.6 4.3-4.5 5.4

INDICATORE 11

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE	NUMERO DI MORTI IN INCIDENTI STRADALI RISPETTO AL TOTALE DEGLI INCIDENTI ANNUALI SUL TERRITORIO PROVINCIALE.	%	0,81	2021	ISTAT
	DIVERSIONE DEL 10% DELLA MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA	%	80%	2022	PROVINCIA
	INCREMENTO DEL 10% NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	N. PAX/GIORNO	54.500**	2024	AMR
	INCREMENTO DEL 10% DEL NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI CON IL TRASPORTO FERROVIARIO	N. PAX/GIORNO VERSO LE PRINCIPALI STAZIONI DI DESTINAZIONE	1980	2024	RER 2024*

* Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2024 (il dato potrà essere integrato nelle fasi di monitoraggio in base ai dati disponibili anche in riferimento alla stazione di Riccione ed eventualmente ad altre stazioni ferroviarie)

** dato giornaliero medio derivato dal dato annuale fornito da AMR

L'indicatore “sicurezza stradale e mobilità sostenibile” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 8 “Costruire una nuova geografia della sicurezza”, poiché si relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 8.3 “Conseguire la piena sicurezza della mobilità, soprattutto stradale, riducendo l’incidentalità” e all’Obiettivo Strategico 7 “Garantire l’efficacia ed efficienza del sistema della mobilità perseguito il riequilibrio modale”, poiché di relaziona facilmente all’Obiettivo Specifico 7.1 “Organizzare e gerarchizzare il sistema territoriale dei servizi e del trasporto”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a rendere maggiormente efficiente il sistema di trasporto locale, aumentandone il livello di sicurezza.

RIFERIMENTO SDG – 11

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	RIDUZIONE DEL 2% DEL NUMERO DI MORTI IN INCIDENTI STRADALI DURANTE IL PRIMO ANNO, PER RAGGIUNGERE IL - 22% AL 2035	3 ANNI	ART. 5.1-5.2-5.3- 5.4-5.5
	(O.S. 7) GARANTIRE L’EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PERSEGUITO IL RIEQUILIBRIO MODALE”,	RIDUZIONE DEL 10% DEL NUMERO DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI CON MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA AL 2035		
		INCREMENTO DEL 10% NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AL 2035		
		INCREMENTO DEL 10% DEL NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI CON IL TRASPORTO FERROVIARIO AL 2035		

*Salvo pubblicazione Rapporto annuale di monitoraggio Regione Emilia-Romagna

INDICATORE 12

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
RISCHIO ALLUVIONE (ESPOSIZIONE POPOLAZIONE)	% DI POPOLAZIONE RESIDENTE ESPOSTA AL RISCHIO ALLUVIONI, IN AREE A PERICOLOSITÀ IDRAULICA MEDIA P2 CON TEMPO DI RITORNO FRA 100 E 200 ANNI, RISPETTO AL TOTALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE	%	43,26%	2021	ISPRA - INDICATORI TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO
RISCHIO INONDAZIONE MARINA (ESPOSIZIONE SUPERFICIE TERRITORIALE)	% DI SUPERFICIE TERRITORIALE ESPOSTA A RISCHIO MEDIO/ELEVATO DI INONDAZIONE MARINA (CLASSI R2+R3+R4), RISPETTO AL TOTALE DELLA SUPERFICIE TERRITORIALE ESPOSTA NEL 2019	%	49,9%	2019**	ADBPO
RISCHIO FRANA (ESPOSIZIONE INFRASTRUTTURE VIARIE) [INDICATORI TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO]	% DELLA RETE STRADALE PRINCIPALE (STRADE STATALI E PROVINCIALI) ESPOSTA A LIVELLI DI PERICOLOSITÀ >= P3	%	14,27%	2021*	ISPRA - INDICATORI TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO -PROVINCIA DI RIMINI

*frane: dato PAI variante 2016, strade: dato provincia 2024

** dato adb PO 2019 approvazione 2022

L'indicatore “Esposizione a rischio alluvione e frana” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 9 “Garantire uno sviluppo socio-economico sostenibile”, poiché si relazione facilmente all’Obiettivo Specifico 9.1 “Identificare e definire le aree di rigenerazione e trasformazione territoriale attraverso la loro vulnerabilità e propensione ai rischi, sia climatico-ambientali, sia socio-economici”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a ridurre le vulnerabilità climatiche e rendere le comunità maggiormente resilienti ai rischi ambientali e climatici, tra cui i fenomeni di alluvione.

RIFERIMENTO SDG – 9, 11 e 13

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
RISCHIO ALLUVIONE (ESPOSIZIONE POPOLAZIONE) RISCHIO INONDAZIONE MARINA (ESPOSIZIONE) SUPERFICIE TERRITORIALE) RISCHIO FRANA (ESPOSIZIONE INFRASTRUTTURE VIARIE) [INDICATORI TERRITORIALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO]	(O.S. 9) GARANTIRE UNO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE	RIDUZIONE DEL 1% DEL NUMERO DI ABITANTI ESPOSTI A RISCHIO ALLUVIONE DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL – 2,4% A L 2035 RIDUZIONE DEL 25% DELL'ESTESA STRADALE ESPOSTA A RISCHIO FRANE AL 2035 RIDUZIONE DEL 10% DELLA ESPOSIZIONE AL RISCHIO INONDAZIONE MARINA AL 2035	5 ANNI	ART. 4.1-4.2

INDICATORE 13

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
TEMPERATURA SUPERFICIALE	MISURAZIONE DELL'EMISSIONE DI RADIAZIONE TERMICA DALLA SUPERFICIE TERRESTRE IN CUI L'ENERGIA SOLARE IN ENTRATA INTERAGISCE E RISCALDA IL SUOLO. IN PARTICOLARE SI CONSIDERA LA SUPERFICIE DEL TERRITORIO PROVINCIALE SOGGETTA ALLE TEMPERATURE SUPERFICIALI PIÙ ALTE (RANGE 33-39° C)	ETTARI (ha)	3.947,2	2022	USGS

L'indicatore “Temperatura superficiale” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 8 “Costruire una nuova geografia della sicurezza”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 8.1 “Fornire in modo sistematizzato le conoscenze di base esistenti sui rischi ambientali del territorio, considerando non solo il quadro tradizionale, ma anche innovativo proposto dalle tre linee (cambiamenti climatici, metabolismo urbano e servizi ecosistemici)”, 8.2 “Incrementare il livello di risposta e preparazione del territorio provinciale a fronteggiare gli impatti dovuti al cambiamento climatico”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a ridurre le vulnerabilità climatiche e rendere le comunità maggiormente resilienti ai rischi ambientali e climatici, tra cui il fenomeno dell’isola di calore.

RIFERIMENTO SDG – 11 e 13

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
TEMPERATURA SUPERFICIALE	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	RIDUZIONE DEL 1% DELLE TEMPERATURE SUPERFICIALI DURANTE I PRIMI 3 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL -4% AL 2035	3 ANNI	ART. 4.1- 4.2-4.3- 4.4

INDICATORE 14

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
VALENZA ECOSISTEMICA	SINTESI DEGLI INDICATORI DI VALUTAZIONE DEI SE VALUTATI SECONDO LA METODOLOGIA REGIONALE SVILUPPATA DAL GRUPPO DI LAVORO CREN. IN PARTICOLARE SI CONSIDERA SOLO IL RANGE PIÙ ALTO (=5) CHE INDICA LA FORNITURA DI SE MAGGIORE	ETTARI (HA)	4319,14	2022	SIT PROVINCIALE
	QUOTA PERCENTUALE DEI SETTORI COSTIERI CARATTERIZZATI DA UNA VALUTAZIONE QUALITATIVA DEI SERVIZI ECOSISTEMICI DI CLASSE ALTA O MEDIO-ALTA	% SULLA LUNGHEZZA DELLA LINEA DI COSTA 2020	7,9 %	2008* 2020**	RER

*Uso del suolo in ambito costiero, **linea di costa:
ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/geologia/geologia/costa-e-mare/banche-dati-settore-costiero

L'indicatore “Valenza ecosistemica” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 10 “Favorire una gestione ecosistemica di area vasta”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 10.1 “Preservare ed incrementare la presenza dei servizi ecosistemici, per supportare uno sviluppo territoriale sostenibile e resiliente agli impatti di diversa natura”, sia all’Obiettivo Specifico 10.2 “Tutelare e migliorare le reti ecologiche, le aree protette e in generale il patrimonio ambientale provinciale”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a tutelare e aumentare la valenza ecosistemica che caratterizza il territorio provinciale, con il fine di garantire un equilibrio tra ecosistemi, patrimonio naturale e comunità.

Con riferimento alla modalità di valutazione qualitativa dei SE dell’ambito costiero, non classificati attraverso la metodologia CREN, si rimanda allo all. 8 del QCD.

RIFERIMENTO SDG – 14 e 15

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
VALENZA ECOSISTEMICA	(O.S. 10) FAVORIRE UNA GESTIONE ECOSISTEMICA DI AREA VASTA	INCREMENTO DEL 2,5% DELLA FORNITURA DI SERVIZI ECOSISTEMICI IN CLASSE ALTA DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL + 6% AL 2035	5 ANNI	ART. 1.2 2.1-2.2-2.3-2.4-2.5 3.1-3.2-3.3-3.4-3.5 4.1-4.2-4.3-4.4
		INCREMENTO DEL 2% DELLA QUOTA PERCENTUALE DEI SETTORI COSTIERI CARATTERIZZATI DA UNA VALUTAZIONE QUALITATIVA DEI SERVIZI ECOSISTEMICI DI CLASSE ALTA O MEDIO-ALTA, PER RAGGIUNGERE IL + 15% AL 2035	3 ANNI	ART. 1.2 2.1-2.2-2.3-2.4-2.5 3.1-3.2-3.3-3.4-3.5 4.1-4.2-4.3-4.4

INDICATORE 15

INDICATORE DI PROCESSO	DESCRIZIONE	U.D.M.	STATO ATTUALE	ANNO DI RIFERIMENTO	FONTE
PRESENZA DI AREE PROTETTE [BES]	QUOTA PERCENTUALE DELLE AREE NATURALI PROTETTE TERRESTRI CHE SONO INCLUSE NELL'ELenco UFFICIALE DELLE AREE PROTETTE (EUAP) E IN QUELLO DELLA RETE NATURA 2000.	% SULLA ESTENSIONE TOTALE DEL TERRITORIO PROVINCIALE	15	2022	ISTAT
	QUOTA PERCENTUALE DELLE AREE VERDI E/O FORESTALI NEI TERRITORI DI PIANURA	% SULLA ESTENSIONE DEL TERRITORIO PROVINCIALE DI PIANURA	3,5	2023	RER
	SVILUPPO/PROMOZIONE DI STUDI E PROGETTI RIGUARDANTI LA PARTE SOMMERSA DELL'AMBITO COSTIERO PROSPICENTE LA COSTA FINALIZZATI ALLA RIDUZIONE DEGLI IMPATTI DELLE MAREGGIATE E ALLA TUTELA DEGLI ECOSISTEMI MARINI	N° STUDI E PROGETTI	ASSENT E	2025	COMUNI E ALTRI ENTI

L'indicatore “Presenza di aree protette” è stato scelto come indicatore di processo in riferimento all’Obiettivo Strategico 10 “Favorire una gestione ecosistemica di area vasta”, poiché si relaziona facilmente sia all’Obiettivo Specifico 10.1 “Preservare ed incrementare la presenza dei servizi ecosistemici, per supportare uno sviluppo territoriale sostenibile e resiliente agli impatti di diversa natura”, sia all’Obiettivo Specifico 10.2 “Tutelare e migliorare le reti ecologiche, le aree protette e in generale il patrimonio ambientale provinciale”. Si tratta, infatti, di obiettivi che mirano a tutelare e aumentare la valenza ecosistemica che caratterizza il territorio provinciale, con il fine di garantire un equilibrio tra ecosistemi, patrimonio naturale e comunità.

RIFERIMENTO SDG – 15

INDICATORE DI PROCESSO	OBIETTIVO STRATEGICO	TARGET	FREQUENZA DELLA MISURAZIONE	RIFERIMENTO NORMATIVO
PRESENZA DI AREE PROTETTE [BES]	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	INCREMENTO DEL 0,5% DELLA QUOTA % DI AREE NATURALI PROTETTE DURANTE I PRIMI 5 ANNI, PER RAGGIUNGERE IL + 1,2% AL 2035	5 ANNI	ART. 2.1-2.3 6.2
	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	INCREMENTO DELLA QUOTA % PERCENTUALE DELLE AREE VERDI E/O FORESTALI NEI TERRITORI DI PIANURA PER RAGGIUNGERE IL + 10 % AL 2035		ART. 2.1-2.3 6.2
	(O.S. 8) COSTRUIRE UNA NUOVA GEOGRAFIA DELLA SICUREZZA	INCREMENTO DEL NUMERO DI N° STUDI E PROGETTI RIGUARDANTI LA PARTE SOMMERSA DELL’ AMBITO COSTIERO	5 ANNI	ART. 2.1-2.3 6.2

10.2 Valutazione di sostenibilità dello scenario di piano

Al fine di definire lo scenario di Piano e, dunque, gli effetti ambientali e territoriali che potrebbero derivarne, si riporta di seguito una valutazione qualitativa in relazione a ciascun indicatore di sostenibilità, rispetto al quale si evidenzia un potenziale miglioramento (lo scenario è orientato alla sostenibilità) o peggioramento (lo scenario non persegue obiettivi di sostenibilità). Per ogni scenario, inoltre, si riportano dei suggerimenti e/o delle misure correttive da seguire nel caso in cui la fase di monitoraggio, che seguirà l'entrata in vigore del Piano, dovesse mostrare risultati non in linea con gli obiettivi di sostenibilità predefiniti e evidenziati nello scenario di Piano. A supporto della fase di monitoraggio, per ciascun indicatore è stato definito un target che dovrebbe essere raggiunto con lo scenario di Piano a partire dall'entrata in vigore del Piano stesso. I target sono espressi in valori percentuali e la loro misurazione può essere rapportata a differenti archi temporali, variabili a seconda del tipo di indicatore. I criteri seguiti per la valutazione degli scenari sono riportati nella tabella seguente:

LIVELLO INTENSITÀ		VALUTAZIONE E DESCRIZIONE
media	alta	
++	+++	Lo scenario induce potenzialmente a un miglioramento dell'indicatore per il quale più elevato è il valore assunto e maggiori sono le condizioni di sostenibilità da esso rappresentate.
--	----	Lo scenario induce potenzialmente a un miglioramento dell'indicatore per il quale più basso è il valore assunto e maggiori sono le condizioni di sostenibilità da esso rappresentate.
++	+++	Lo scenario induce potenzialmente a un peggioramento dell'indicatore per il quale più alto è il valore assunto e minori sono le condizioni di sostenibilità da esso rappresentate.
--	----	Lo scenario induce potenzialmente a un peggioramento dell'indicatore per il quale più basso è il valore assunto e minori sono le condizioni di sostenibilità da esso rappresentate.

INDICATORE 1: IMPRESE ATTIVE			
AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
LAVORO E IMPRESE	<p>INNOVAZIONE DEL SISTEMA PRODUTTIVO POSITIVA, CON OLTRE IL 50% DELLE IMPRESE IMPEGNATE IN PROGETTI DI INNOVAZIONE;</p> <p>TESSUTO PRODUTTIVO PROVINCIALE DIVERSIFICATO;</p> <p>IMPORTANTE PRESENZA DI IMPRESE ARTIGIANE;</p> <p>DATI NEGATIVI IN MERITO ALLA MORTALITÀ DELLE IMPRESE NEL MEDIO-LUNGO PERIODO PER LA MAGGIOR PARTE DEI COMUNI DI MAGGIORI DIMENSIONI;</p> <p>MARCATA DIFFERENZA OCCUPAZIONALE E IMPRENDITORIALE TRA I COMUNI DI COSTA E PRIMA PIANURA CON QUELLI DELLE AREE INTERNE;</p> <p>FORTE PESO SOCIALE ED ECONOMICO DELLA POPOLAZIONE LAVORATIVAMENTE NON ATTIVA SU QUELLA ATTIVA;</p> <p>LA PERCENTUALE DEI GIOVANI CHE NON FREQUENTANO CORSI DI ISTRUZIONE O FORMAZIONE E NON LAVORANO È SENSIBILMENTE SUPERIORE ALLA MEDIA REGIONALE;</p> <p>IMPRESE AGRICOLE IN CONTINUO CALO E SCARSAMENTE ATTRATTIVE PER I GIOVANI, CON DIFFICOLTÀ DI PERSEGUIRE ECONOMIE DI SCALA;</p> <p>CALO DI PRODUZIONE PER LE IMPRESE MANIFATTURIERE;</p> <p>REDDITO DISPONIBILE DELLE FAMIGLIE PRO-CAPITE, RETRIBUZIONE MEDIA ANNUA DEI LAVORATORI DIPENDENTI E IMPORTO MEDIO ANNUO DELLE PENSIONI INFERIORI RISPETTO ALLA DISPONIBILITÀ MEDIA REGIONALE E A QUELLA NAZIONALE.</p>	+	++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN LIEVE INCREMENTO DEL NUMERO DI IMPRESE ATTIVE NEL PROSSIMO FUTURO (+ 6,1% AL 2035). LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UN TREND ANCORA PIÙ POSITIVO (+ 10% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO.

QUALORA, PER RAGIONI IMPREVEDIBILI, LO SCENARIO DI PIANO NON DOVESSE ESSERE RAGGIUNTO NEI TEMPI PREVISTI, SI SUGGERISCE DI UTILIZZARE LA FASE INTERMEDIA DEL MONITORAGGIO (2030) PER VALUTARE L'ANDAMENTO DELL'INDICATORE IN RELAZIONE AL TERRITORIO, AL FINE DI EVITARE CHE LO SVILUPPO DELLE IMPRESE SI DISTRIBUISCA IN MODO NON EQUILIBRATO E NON CONFORME CON QUANTO INDICATO DAL PIANO, GENERANDO ESTERNALITÀ E IMPATTI IMPREVISTI. LO STEP INTERMEDIO A 5 ANNI DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PIANO HA INFATTI LO SCOPO DI INDIVIDUARE EFFETTI NON ATTESI, CONTENENDOLI ANDANDO A RIEQUILIBRARE LE MISURE PREVISTE. NEL CASO DI QUESTO SPECIFICO INDICATORE, SI SUGGERISCE DI INTENSIFICARE GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE DELLE NUOVE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO DELLE IMPRESE, ACCOMPAGNANDO VALUTAZIONI APPROFONDITE SULLE FUTURE IPOTESI PROGETTUALI, AL FINE RENDERE GLI INTERVENTI COMPATIBILI CON IL CONTESTO TERRITORIALE E LE SUE NECESSITÀ, NONCHÉ SOSTENIBILI IN TERMINI DI IMPATTI AMBIENTALI.

INDICATORE 2: MARCHI D'AREA E RETI CERTIFICATE

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
LAVORO E IMPRESE	ASSENZA DI UN DATABASE RELATIVO AI MARCHI D'AREA E ALLE RETI CERTIFICATE, IN RIFERIMENTO ALLE ATTIVITÀ ECONOMICHE PRESENTI SUL TERRITORIO, CHE PER LORO NATURA E CARATTERISTICHE ADOTTANO PRINCIPI DI ECONOMIA CIRCOLARE, ADERENDO A LOGICHE DI LOTTA ALLO SPRECO, RIUSO E RICICLO DI RIFIUTI E SCARTI DA PRODUZIONE.	-	+++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE, DAL MOMENTO CHE ATTUALMENTE MANCA L'INFORMAZIONE UFFICIALE SUI MARCHI D'AREA E SULLE RETI CERTIFICATE ESISTENTI, MOSTRA COME, IN ASSENZA DI PIANO, ANCHE NEL PROSSIMO FUTURO NON SARÀ POSSIBILE DISPORRE DI INFORMAZIONI SUL LIVELLO DI CIRCOLARITÀ E SOSTENIBILITÀ DELLE IMPRESE LOCALI. LO SCENARIO DI PIANO, CHE PREVEDE LA MESSA A SISTEMA DI QUESTE INFORMAZIONI E IL LORO SUCCESSIVO AGGIORNAMENTO NEL TEMPO, MOSTRA UNA CRESCITA POSITIVA DI QUESTO INDICATORE (+ 10% AL 2035). A TAL FINE SI SUGGERISCE DI MONITORARE ANNUALMENTE L'AVANZAMENTO DELLA RACCOLTA DATI DA PARTE DEI SINGOLI COMUNI, NEL RISPETTO DI UNA STRUTTURA ORGANIZZATIVA PREDISPPOSTA E CONDIVISA DALLA PROVINCIA. QUESTO GARANTIRÀ OMOGENEITÀ TRA I DATI RACCONTI E CONDIVISI A LIVELLO COMUNALE. SI SUGGERISCE DI UTILIZZARE LA FASE INTERMEDIA DEL MONITORAGGIO (2030) PER VALUTARE L'ANDAMENTO DELL'INDICATORE IN RELAZIONE AL TERRITORIO, AL FINE DI INDIVIDUARE EVENTUALI CRITICITÀ, RISOLVIBILI RIEQUILIBRANDO LE MISURE PREVISTE. NEL CASO DI QUESTO SPECIFICO INDICATORE, SI SUGGERISCE DI INTENSIFICARE GLI INCONTRI VOLTI A SENSIBILIZZARE SUL TEMA DEI MARCHI D'AREA E DELLE RETI CERTIFICATE, COINVOLGENDO GLI ATTORI LOCALI INTERESSATI.

INDICATORE 3: POPOLAZIONE

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
QUALITÀ DELLA VITA	SALDO MIGRATORIO DEGLI ULTIMI ANNI POSITIVO, IN CONTRAPPOSIZIONE AL TASSO DI CRESCITA NATURALE NEGATIVO; SPERANZA DI VITA ALLA NASCITA IN LINEA CON I DATI NAZIONALI; IMPORTANTE SBILANCIMENTO DEMOGRAFICO VERSO LA COSTA, LE CUI CITTÀ FUNGONO DA ATTRATTORI PER LA POPOLAZIONE CHE TENDE AD ABBANDONARE LE AREE INTERNE; TENDENZA ALL'INVECCHIAMENTO COMPLESSIVO E CRESCITA PROGRESSIVA DELL'INCIDENZA DELLA FASCIA DEGLI OVER 65 RISPETTO ALLA FASCIA 15-64.	+	++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN LIEVE AUMENTO DELLA POPOLAZIONE NEL PROSSIMO FUTURO (+ 8,4% AL 2035), PROBABILMENTE DOVUTO AL TASSO MIGRATORIO POSITIVO.

Lo scenario di piano, sulla base dei contenuti delle L.I.C., indica una crescita ancora più marcata (+ 10% al 2035), grazie alle indicazioni e prescrizioni presenti nel documento delle norme del piano. Si suggerisce di monitorare annualmente il trend demografico e, qualora non dovesse crescere come indicato nello scenario di piano – a causa di fattori esterni e difficilmente prevedibili – si suggerisce l'incentivo verso politiche di rigenerazione, coerenti con quanto riportato nel piano delle norme, volte ad attrarre maggiormente i giovani a vivere nel territorio provinciale, con particolare attenzione alle aree già attualmente meno abitate, come le aree interne e i piccoli borghi, dove è necessario garantire la giusta fornitura di servizi. Il controllo periodico di questo indicatore, previsto ogni 3 anni, serve infatti per monitorare come la crescita prevista della popolazione si riscontri soprattutto nelle aree interne e per evidenziare la necessità di interventi specifici, qualora tale crescita si verificasse solo nei comuni della città della costa.

INDICATORE 4: ACCESSIBILITÀ VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
	PRESENZA DI SERVIZI SANITARI, DI INTRATTENIMENTO, FINANZIARI E SCOLASTICI CONCENTRATA PRINCIPALMENTE LUNGO LA CITTÀ DELLA COSTA;		
QUALITÀ DELLA VITA // LAVORO E IMPRESE	ACCESSO AGLI ISTITUTI DI ISTRUZIONE SECONDARIA DI PRIMO GRADO OMOGENEO SUL TERRITORIO, CON UNA DISTRIBUZIONE DEI POLI ATTRATTORI CAPILLARE E UN CONSEGUENTE APPIATTIMENTO DELLE DISTANZE MEDIE DI ACCESSO, CHE RAGGIUNGONO VALORI ELEVATI SOLTANTO IN LOCALITÀ SPECIFICHE DELL'INTERNO APPENNINICO; ACCESSIBILITÀ A SCUOLE SUPERIORI E SERVIZI SANITARI ABBASTANZA LIMITATA NELLE AREE INTERNE.	-	+++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA COME, NEL PROSSIMO FUTURO, IL TERRITORIO PROVINCIALE CONTINUERÀ AD ESSERE CARATTERIZZATO DA UNA DISPARITÀ DI SERVIZI PRIMARI, CHE CONTINUERANNO A PREVALERE NELLA CITTÀ DELLA COSTA, LASCIANDO LE AREE INTERNE MENO ACCESSIBILI.
 LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA INVECE UNA CRESCITA IMPORTANTE DELL'ACCESSIBILITÀ SIA VERSO I NODI URBANI (-12% DEI TEMPI DI PERCORSO AL 2035), SIA VERSO I POLI LOGISTICI, GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO.
 SI SUGGERISCE DI UTILIZZARE LA FASE INTERMEDIA DEL MONITORAGGIO (2030) PER VALUTARE L'ANDAMENTO DELL'INDICATORE IN RELAZIONE AL TERRITORIO, AL FINE DI INDIVIDUARE EVENTUALI CRITICITÀ, RISOLVIBILI RIEQUILIBRANDO LE MISURE PREVISTE. QUALORA L'INDICATORE NON DOVESSE EVIDENZIARE UN MIGLIORAMENTO, COME INDICATO NELLO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE DA UN LATO L'INCENTIVO VERSO POLITICHE DI RIGENERAZIONE, COERENTI CON QUANTO RIPORTATO NEL PIANO DELLE NORME, VOLTE A MIGLIORARE L'EFFICIENZA DELLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI; DALL'ALTRO, L'INCENTIVO VERSO POLITICHE ATTE A MIGLIORARE E INCREMENTARE I SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO.

INDICATORE 5: PRODUZIONE DI RIFIUTI NIR

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
FLUSSI METABOLICI URBANI	PRESENZA DI 73 LINEE DI TRATTAMENTO/IMPIANTI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI NON PERICOLOSI; RACCOLTA DIFFERENZIATA DEI RIFIUTI PARI A OLTRE IL 70% NELL'INTERO TERRITORIO PROVINCIALE.	-	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UNA LIEVE DIMINUZIONE DELLA PRODUZIONE DEI RIFIUTI NEL PROSSIMO FUTURO (- 9,3% AL 2035). LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA DECRESCEDEANCORA PIÙ MARCATA (- 12% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO.
 SI SUGGERISCE DI MONITORARE OGNI DUE ANNI L'ANDAMENTO DI QUESTO INDICATORE, PERIODICAMENTE AGGIORNATO E FORNITO DA ARPAE, IN MODO DA VERIFICARE L'EFFETTIVA EFFICACIA DELLA STRATEGIA DEL PIANO RELATIVA ALLA GESTIONE DEI FLUSSI DI RIFIUTI E ALLA CIRCOLARITÀ TERRITORIALE, CON PARTICOLARE ATTENZIONE A QUEI COMUNI CHE ATTUALMENTE REGISTRANO I VALORI PIÙ ALTI DI PRODUZIONE DI RIFIUTI URBANI PRO-CAPITE. PER INCENTIVARE LA RIDUZIONE DI RIFIUTI, QUALORA NON SI VERIFICASSE UNA DECRESCEDE IMPORTANTE COME EVIDENZIA LO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI DI METTERE IN ATTO POLITICHE DI SENSIBILIZZAZIONE SUL TEMA DELLE 5 "R" DELL'ECONOMIA CIRCOLARE - RIDURRE, RIUTILIZZARE, RICICLARE, RECUPERARE, RIGENERARE – NON SOLO PER COINVOLGERE I CITTADINI, MA ANCHE I PRIVATI E LE IMPRESE OPERANTI SUL TERRITORIO PROVINCIALE. LA PRINCIPALE CRITICITÀ CHE SI EVIDENZIA, INFATTI, RIGUARDA LA MANCATA CONSAPEVOLEZZA DELLE COMUNITÀ SUI REALI IMPATTI AMBIENTALI – E NON SOLO – CHE UNA SCORRETTA GESTIONE DEI RIFIUTI PUÒ COMPORTARE E COME QUESTA ABbia INIZIO PRIMA DI TUTTO DALLA SCORRETTA RACCOLTA DIFFERENZIATA.

INDICATORE 6: ACQUA ED ENERGIA

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
FLUSSI METABOLICI URBANI	<p>30.500 ABITANTI, APPARTENENTI AD AGGLOMERATI SPARSI E CASE SPARSE, SERVITI DA SISTEMI FOGNARI DI DEPURAZIONE DA ADEGUARE (75/162);</p> <p>CONSUMO IDRICO DOMESTICO PARI A CIRCA IL 55% DEL TOTALE (2012);</p> <p>DATI RELATIVI AI CONSUMI IDRICI POCO AGGIORNATI.</p>	-	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UNA LIEVE DIMINUZIONE DEI CONSUMI IDRICI NEL PROSSIMO FUTURO (-3,4% AL 2035). LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA DECRESCEITA MAGGIORA (- 4% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. SI SUGGERISCE DI MONITORARE L'ANDAMENTO DI QUESTO INDICATORE OGNI 3 ANNI, REPERENDO DATI MAGGIORMENTE AGGIORNATI DI QUELLI DISPONIBILI ATTUALMENTE, IN MODO DA VERIFICARE L'EFFETTIVA EFFICACIA DELLA STRATEGIA DEL PIANO RELATIVA ALLA GESTIONE DEI FLUSSI IDRICI E ALLA CIRCOLARITÀ TERRITORIALE. QUALORA IL VALORE COMPLESSIVO PROVINCIALE NON DOVESSE RISPECCHIARE QUELLO INDICATO DALLO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE DI MONITORARE QUEI COMUNI CHE ATTUALMENTE REGISTRANO IL VALORE PIÙ ALTO DI CONSUMI IDRICI. PER INCENTIVARE LA RIDUZIONE DEI CONSUMI IDRICI, QUALORA NON SI VERIFICASSE UNA DECRESCEITA IMPORTANTE COME EVIDENZIA LO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI DI METTERE IN ATTO POLITICHE DI SENSIBILIZZAZIONE SUL TEMA, NON SOLO RIVOLTE AI CITTADINI, MA ANCHE AI PRIVATI E ALLE IMPRESE OPERANTI SUL TERRITORIO PROVINCIALE. LA PRINCIPALE CRITICITÀ CHE SI EVIDENZIA, INFATTI, RIGUARDA LA MANCATA CONSAPEVOLEZZA DELLE COMUNITÀ SU QUANTO L'ACQUA RAPPRESENTI UNA RISORSA NON INFINTA E ALLO STESSO TEMPO FONDAMENTALE A GARANTIRE LA VITA.

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN INCREMENTO DELLA POTENZA EFFICACE INSTALLATA E DELLA PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI NEL PROSSIMO FUTURO. ANCHE IN QUESTO CASO SI SUGGERISCE DI MONITORARE L'ANDAMENTO DI QUESTI INDICATORI OGNI 3 ANNI, AL FINE DI VERIFICARE L'EFFICACIA DELLA STRATEGIA DEL PIANO RELATIVA ALLA TRANSIZIONE ENERGETICA E ALL'AUMENTO DELL'AUTONOMIA PRODUTTIVA DA FONTI RINNOVABILI. QUALORA I VALORI COMPLESSIVI A LIVELLO PROVINCIALE NON DOVESSERO ALLINEARSI A QUELLI PREVISTI DALLO SCENARIO DI PIANO, SI PROPONE DI APPROFONDIRE L'ANALISI NEI TERRITORI COMUNALI CHE PRESENTANO UNA POTENZA INSTALLATA O UNA PRODUZIONE DI ENERGIA RINNOVABILE INFERIORE ALLA MEDIA PROVINCIALE. PER AGEVOLARE IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEFINITI DAL PIANO, È OPPORTUNO CHE LE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE PROMUOVANO INIZIATIVE MIRATE ALLA DIFFUSIONE DI UNA CULTURA ENERGETICA PIÙ CONSAPEVOLE, INCENTIVANDO L'EFFICIENTAMENTO DEI CONSUMI E L'IMPLEMENTAZIONE DI SISTEMI BASATI SU FONTI RINNOVABILI. TALI AZIONI DOVREBBERO COINVOLGERE IN MODO SINERGICO NON SOLO LA CITTADINANZA, MA ANCHE IL TESSUTO PRODUTTIVO E GLI OPERATORI LOCALI. UNA DELLE PRINCIPALI CRITICITÀ EVIDENZIATE È LA LIMITATA PERCEZIONE, DA PARTE DELLE COMUNITÀ, DELL'IMPORTANZA STRATEGICA DELLE ENERGIE RINNOVABILI NEL CONTRIBUIRE ALLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI CLIMALTERANTI E LA DISINFORMAZIONE

INDICATORE 7: INQUINAMENTO DELL'ARIA

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
FLUSSI METABOLICI URBANI	<p>ATTIVITÀ UMANE QUALE CAUSA DI INQUINAMENTO DIRETTO IN TUTTO IL TERRITORIO -</p> <p>SOPRATTUTTO NELLE AREE MAGGIORMENTE URBANIZZATE [DOVE IL MAGGIORE CONTRIBUTO È DATO DAL RISCALDAMENTO DOMESTICO A BIOMASSA E DAL TRASPORTO SU STRADA];</p> <p>RISPETTO DEL LIMITE PREVISTO DAL D.LGS. 155/2010 DI PM₁₀ PER LA MEDIA ANNUALE IN TUTTE LE POSTAZIONI;</p> <p>SUPERAMENTO DEL LIMITE PREVISTO DAL D.LGS. 155/2010 RELATIVO AL NUMERO DI GIORNI CON CONCENTRAZIONI MAGGIORI DI 50 MG/M³ NELLE DUE STAZIONI URBANE (TRAFFICO URBANO – FLAMINIA E FONDO URBANO – MARECCHIA).</p>	+	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA COME, NEL PROSSIMO FUTURO E IN ASSENZA DI PIANO, IL TERRITORIO PROVINCIALE SARÀ SOGGETTO A UN LIVELLO DI INQUINAMENTO DELL'ARIA ANCORA PIÙ PREOCCUPANTE, DAL MOMENTO CHE IL TREND DEMOGRAFICO INDICA UNA PROGRESSIVA CRESCITA, CHE COMPORTERÀ UN INEVITABILE INCREMENTO DELLE ATTIVITÀ UMANE (CAUSA PRIMARIA DI INQUINAMENTO DIRETTO).

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA INVECE UNA DECRESCITA IMPORTANTE DELL'INQUINAMENTO DELL'ARIA (- 12% AL 2035), GRAZIE ALL'E INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. A SUPPORTARE QUESTO SCENARIO, INFATTI, VI SONO SIA UNA SERIE DI AZIONI MITIGANTI MIRATE A MIGLIORARE L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DEL SETTORE INDUSTRIALE, SIA AZIONI SITO-SPECIFICHE, VOLTE AD AUMENTARE LE AREE VERDI IN AMBITI ALTAMENTE URBANIZZATI. QUESTE ULTIME AZIONI, COME ORMAI AMPIAMENTE RICONOSCIUTO, POSSONO CONTRIBUIRE A MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA, ASSORBENDO LA CO₂ IN ATMOSFERA.

SI SUGGERISCE DI RISPETTARE LE FASI DI MONITORAGGIO DI QUESTO INDICATORE, FISSATE OGNI 3 ANNI, IN MODO DA INDIVIDUARE EVENTUALI AREE IN CUI SI VERIFICANO DEI SUPERAMENTI DEI LIMITI CONSENTITI DALLE NORME VIGENTI. QUALORA L'INDICATORE NON DOVESSE EVIDENZIARE UN MIGLIORAMENTO, COME INDICATO NELLO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE DI SUPPORTARE LA TRANSIZIONE ENERGETICA IN TUTTI I SETTORI, DA QUELLO INDUSTRIALE A QUELLO DOMESTICO E DEI SERVIZI, OLTRE CHE INCREMENTARE LA PRESENZA DI VERDE, ALBERATURE E, PIÙ IN GENERALE, NBS, SOPRATTUTTO NELLE AREE URBANE IN CUI SI RISCONTRANO I PIÙ ALTI LIVELLI DI INQUINAMENTO. L'ATTENZIONE DOVRÀ ESSERE RIVOLTA NON SOLO AI COMUNI IN CUI ATTUALMENTE SI REGISTRANO I VALORI MAGGIORI DI INQUINAMENTO DELL'ARIA, MA ANCHE AI SETTORI PIÙ IMPATTANTI (DOMESTICO E DEI TRASPORTI).

INDICATORE 8: ACCORDI E PATTI TRA PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
FLUSSI METABOLICI URBANI // LAVORO E IMPRESE // QUALITÀ DELLA VITA // CONSUMO DI SUOLO E RIGENERAZIONE	ASSENZA DI UN DATABASE AGGIORNATO E COMPLETO CHE FORNISCA, IN MANIERA SINTETICA, LE INFORMAZIONI PRINCIPALI SUGLI ACCORDI E I PATTI STIPULATI TRA LE DIVERSE PA DEL TERRITORIO E TENGA TRACCIA DELLO STATO DELL'ARTE DEGLI ESITI E DEI RAGGIUNGIMENTI DI QUESTE COOPERAZIONI.	-	+++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE, DAL MOMENTO CHE ATTUALMENTE MANCA L'INFORMAZIONE UFFICIALE SUGLI ACCORDI E SUI PATTI TRA PA, MOSTRA COME, IN ASSENZA DI PIANO, ANCHE NEL PROSSIMO FUTURO NON SARÀ POSSIBILE DISPORRE DI INFORMAZIONI SUL LIVELLO DI COOPERAZIONE TRA I DIVERSI COMUNI.

LO SCENARIO DI PIANO, CHE PREVEDE LA MESSA A SISTEMA DI QUESTE INFORMAZIONI E IL LORO SUCCESSIVO AGGIORNAMENTO NEL TEMPO, MOSTRA UNA CRESCITA POSITIVA DI QUESTO INDICATORE (+ 12% AL 2035). A TAL FINE SI SUGGERISCE DI ORGANIZZARE PERIODICAMENTE (OGNI 2 ANNI) DEI TAVOLI DI CONFRONTO CON I RAPPRESENTANTI DEI SINGOLI COMUNI, PER SOSTENERE L'APPROCCIO COOPERATIVO VERSO CUI IL PIANO INDIRIZZA, PER SUPERARE IL CONCETTO DI LIMITE AMMINISTRATIVO E APRIRSI A UNO SVILUPPO TERRITORIALE DI AREA VASTA. PER SOSTENERE QUESTA INIZIATIVA, ANCHE L'ORGANIZZAZIONE DI PROCESSI PARTECIPATIVI PER AGGIORNARE LE COMUNITÀ SULLE FUTURE NUOVE COLLABORAZIONI TRA PIÙ ENTI VIENE SUGGERITA COME MISURA DI SUPPORTO.

INDICATORE 9: CONSUMO DI SUOLO

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
CONSUMO DI SUOLO E RIGENERAZIONE	CRESCEDE DI SUOLO CONSUMATO DAL 2015 AL 2020 E LIEVE DECRESCE DAL 2018 AL 2020, CHE DELINEA UNA FASE DI RALLENTAMENTO MEDIO SU SCALA PROVINCIALE; A FRONTE DI UN CONSUMO DI SUOLO MEDIO DEL 19%, NELLE AREE PIÙ INTERNE COLLINARI E MONTANE L'ARTIFICIALIZZAZIONE DEL SUOLO RIGUARDA CIRCA IL 5% DEL TERRITORIO; IL CONSUMO DI SUOLO REGISTRA UN LIVELLO DI ARTIFICIALIZZAZIONE CHE INTERESSA (AL 2017) OLTRE IL 40% DEL TERRITORIO DEI COMUNI COSTIERI CON UN INCREMENTO DEL 15% IN POCO PIÙ DI 20 ANNI (1994-2017);	+	- - -

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN LIEVE AUMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO (+ 1,3%), IN TOTALE CONTRADDIZIONE CON GLI OBIETTIVI DELLA LEGGE REGIONALE 24/2017, CHE MIRA AD AZZERARLO NEL PROSSIMO FUTURO.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA DECRESCEITA MARCATA (CONSUMO A SALDO ZERO AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO.

SI SUGGERISCE DI MONITORARE OGNI 3 ANNI L'ANDAMENTO DI QUESTO INDICATORE, PERIODICAMENTE AGGIORNATO E FORNITO DALLA REGIONE EMILIA ROMAGNA, IN MODO DA VERIFICARE L'EFFETTIVA EFFICACIA DELLA STRATEGIA DEL PIANO RELATIVA ALLA RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E ALLA RIGENERAZIONE URBANA. QUALORA L'INDICATORE NON DOVESSE EVIDENZIARE UN MIGLIORAMENTO, COME INDICATO NELLO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE DI FAR CONVERGERE LA NECESSITÀ DI NUOVI EDIFICI, COSTRUZIONI E FUNZIONI CON IL RECUPERO DEL PATRIMONIO DISMESSO. QUESTA INDICAZIONE, GIÀ PRESENTE NEL DOCUMENTO DELLE NORME DI PIANO, POTRÀ ESSERE SUPPORTATA DA UNA MAPPATURA DEL PATRIMONIO DISMESSO ESISTENTE SUL TERRITORIO PROVINCIALE, CHE DOVRÀ ESSERE ANCH'ESSO PERIODICAMENTE AGGIORNATO, FORNENDO UNA BASE CONOSCITIVA ADEGUATA PER SUPPORTARE NUOVE POLITICHE DI RECUPERO E RIGENERAZIONE URBANA, CAPACE DI SODDISFARE LE NECESSITÀ DI SPAZI E FUNZIONI CHE POTRANNO NASCERE NEL PROSSIMO FUTURO.

INDICATORE 10: AZIONI DI ADATTAMENTO INTRAPRESE A SCALA LOCALE

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
SICUREZZA E RESILIENZA	ASSENZA DI UN SISTEMA DI RACCOLTA DATI AGGIORNATO E ORGANICO CHE CONSENTA DI DISPORRE, IN MODO CHIARO E SINTETICO, DELLE INFORMAZIONI RELATIVE ALLE AZIONI DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI INTRAPRESE A PARTIRE DALL'ENTRATA IN VIGORE DEL PTAV, E CHE PERMETTA DI MONITORARNE L'EVOLUZIONE, LA DISTRIBUZIONE TERRITORIALE E GLI ESITI.	-	+++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE NEGATIVO, POICHÉ SI PARTE DA UNO STATO ATTUALE IN CUI MANCA UN RIFERIMENTO UFFICIALE SULLE AZIONI DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO. LE AZIONI FINO AD ORA INTRAPRESE, INFATTI, NON SONO RICONOSCIUTE COME TALI, MA COME SEMPLICI AZIONI DI RIGENERAZIONE, E NON VI È UN INVENTARIO DEI PROGETTI E DELLE OPERE DI ADATTAMENTO FINO AD ORA COMPLETATE.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UN VALORE POSITIVO DELL'INDICATORE (+12% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. IL PIANO, INFATTI, OLTRE A INTRODURRE DIVERSE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI VOLTE AD AUMENTARE LA RESILIENZA DEL TERRITORIO RISPETTO A FENOMENI COME LE ISOLE DI CALORE E GLI ALLAGAMENTI, SI DOTA DI UN ALLEGATO SPECIFICO SULLE AZIONI DI ADATTAMENTO. LO SCOPO DI QUESTO DOCUMENTO È QUELLO DI FORNIRE ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E AI TECNICI UNO STRUMENTO ADATTO A RISONDERE AGLI IMPATTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO, IN MODO SITO-SPECIFICO, FORNENDO TUTTE LE INFORMAZIONI TECNICHE E OPERATIVE DEL CASO.

QUALORA L'INDICATORE NON DOVESSE EVIDENZIARE UN MIGLIORAMENTO, COME INDICATO NELLO SCENARIO DI PIANO, SI SUGGERISCE DI INCREMENTARE LE AZIONI DI ADATTAMENTO, RISPETTO ALL'EVOLUZIONE DEL TERRITORIO E ALLE FUTURE ANALISI DEGLI IMPATTI ANALIZZATI, CHE, NEL PROSSIMO FUTURO, POTRANNO SUBIRE DEI CAMBIAMENTI. LA FASE DI MONITORAGGIO RAPPRESENTA INFATTI UN PASSAGGIO FONDAMENTALE PER INDIRIZZARE LA SCELTA DELLE AZIONI DI ADATTAMENTO PIÙ APPROPRIATE E LA LORO LOCALIZZAZIONE. CON L'AGGIORNAMENTO DELLE ANALISI SUGLI IMPATTI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO, DOVRÀ ESSERE AGGIORNATO ANCHE L'ABACO PROPOSTO DALLA PROVINCIA, CHE DOVRÀ ESSERE INTEGRATO CON LE FUTURE BUONE PRATICHE CHE SARANNO SVILUPPATE E CON EVENTUALI NUOVE TECNICHE DI ADATTAMENTO, PIÙ ADATTE A RISONDERE AI BISOGNI FUTURI.

INDICATORE 11: SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
SICUREZZA E RESILIENZA	LIVELLO DI INCIDENTALITÀ STRADALE IN AUMENTO. NECESSITÀ DI INCREMENTARE IL LIVELLO DI SICUREZZA COMPLESSIVA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI PROVINCIALE PER LE CATEGORIE DI UTENTI PIÙ DEBOLI-PEDONI, CICLISTI, ECC.- E PER LA MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA ALL'80%, VERSO IL TRASPORTO PUBBLICO E LE DIVERSE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE	+	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE NEGATIVO, CARATTERIZZATO DA UN LIVELLO DI INCIDENTALITÀ STRADALE IN AUMENTO.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA VALORE POSITIVO DELL'INDICATORE IN DECRESITA (- 22% AL 2035) DEL LIVELLO DI INCIDENTALITÀ, GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. IL PIANO, INFATTI, NEL PROMUOVERE UNA SPECIFICA LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO SULLA MOBILITÀ, MIRA AD AUMENTARE LA SICUREZZA COMPLESSIVA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI PROVINCIALE (NON SOLO PER LE CATEGORIE DI UTENTI PIÙ DEBOLI-PEDONI, CICLISTI, ECC.- 0, MA ANCHE PER LA MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA) E LA DIVERSIONE MODALE, DALLA MOBILITÀ MOTORIZZATA PRIVATA, VERSO IL TRASPORTO PUBBLICO E LE DIVERSE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE.

QUALORA LO SCENARIO DI PIANO NON FOSSE RISPETTATO NELLE TEMPISTICHE PREVISTE DAL MONITORAGGIO (MONITORAGGIO ANNUALE), A CAUSA DI INCREMENTI DEL TRAFFICO IMPREVISTI, SI SUGGERISCE DI LOCALIZZARE SUL TERRITORIO LE AREE IN CUI IL VERIFICARSI DI INCIDENTI STRADALI SI MANIFESTA CON MAGGIORE INTENSITÀ, STUDIARNE LE DINAMICHE E INDIVIDUARNE LE CAUSE. INTERVENIRE IN MODO PUNTUALE PER RISOLVERE EVENTUALI PROBLEMI INFRASTRUTTURALI E DI DESIGN URBANO PUÒ CONTRIBUIRE A RIDURRE IL NUMERO DI INCIDENTI, RENDERD LE STRADE MAGGIORMENTE SICURE PER TUTTI I TIPI DI UTENTI. ALLO STESSO MODO, SE LE CAUSE DEGLI INCIDENTI NON SONO DA RICONDURRE A PROBLEMATICHE INFRASTRUTTURALI, MA PIUTTOSTO COMPORTAMENTALI, SI SUGGERISCE ALLE PA DI INTRAPRENDERE CAMPAgne DI SENSIbILIZZAZIONE VERSO L'IMPORTANTE TEMA DELLA SICUREZZA STRADALE.

INDICATORE 12: RISCHIO ALLUVIONE E INONDAZIONE MARINA - RISCHIO FRANA

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
SICUREZZA E RESILIENZA	<p>ALTA PERCENTUALE DI AREE CON DEFLOSSO POTENZIALMENTE LIMITATO NEI COMUNI APPARTENENTI ALLA CITTÀ DELLA COSTA;</p> <p>TENDENZA AGLI ALLAGAMENTI DELL'AMBITO COSTIERO MOLTO MARCATA NEGLI SPAZI URBANI COMPLESSI E PRIVI DI ZONE PERMEABILI O DI PERTINENZE A VERDE;</p> <p>NECESSITÀ DI DEFINIRE UNA CORRELATIONE SPAZIALE TRA I DEFLOSSI E GLI USI DEL SUOLO.</p>	+	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE NEGATIVO, POICHÉ SI PRESUME CHE GLI EVENTI ALLUVIONALI SI VERIFicheranno CON UNA INTENSITÀ SEMPRE MAGGIORE, COSÌ COME DIMOSTRA IL TREND NAZIONALE FINO AD OGGI. IN ASSENZA DI PIANO, E QUINDI IN ASSENZA DI INTERVENTI VOLTI A LIMITARE QUESTI FENOMENI, IL RISCHIO DI ALLUVIONE POTRÀ SOLO CHE AUMENTARE.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA VALORE IN DECRESITA DELLA POPOLAZIONE ESPOSTA AL FENOMENO DI ALLUVIONE (- 2,4% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. IL PIANO, INFATTI, NEL PROMUOVERE UNA SPECIFICA LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO SULLA SICUREZZA DEL TERRITORIO AGLI IMPATTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO, MIRA A RIDURRE I RISCHI AD ESSO CORRELATI. SI SUGGERISCE DI MONITORARE L'ANDAMENTO DELL'INDICATORE OGNI 5 ANNI. QUALORA LO SCENARIO DI PIANO NON FOSSE RISPETTATO NELLE TEMPISTICHE PREVISTE DAL MONITORAGGIO, A CAUSA DI EVENTI ESTREMISI DI PORTATA IMPREVEDIBILE, SI SUGGERISCE DI INCREMENTARE LE AZIONI DI ADATTAMENTO A QUESTO FENOMENO, LA PRESENZA CAPILLARE DI NBS E INFRASTRUTTURE VERDI E BLU, A SUPPORTO DELL'INFRASTRUTTURA GRIGIA ESISTENTE, CHE DOVRÀ ESSERE SOTTOPOSTA A COSTANTI E PERIODICHE MANUTENZIONI. PER SUPPORTARE LA CORRETTA PIANIFICAZIONE DI QUESTI INTERVENTI, SARÀ NECESSARIO AGGIORNARE LA MAPPATURA DEL RISCHIO ALLUVIONI, IN MODO DA INDIVIDUARE LE AREE TERRITORIALI MAGGIORMENTE ESPOSTE E INDIRIZZARE LE MISURE DEFINITE DAL PIANO IN MANIERA PUNTUALE.

INDICATORE 13: TEMPERATURA SUPERFICIALE

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
SICUREZZA E RESILIENZA	AREE VULNERABILI ALLE TEMPERATURE ELEVATE FORTEMENTE PRESENTI SOPRATTUTTO NEI COMUNI DEL SISTEMA COSTIERO E NEI CENTRI ALTAMENTE URBANIZZATI.	+	--

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE IN AUMENTO DELLE TEMPERATURE SUPERFICIALI, POICHÉ SI PRESUME CHE QUESTO TIPO DI IMPATTO SI VERIFicherà CON UNA INTENSITÀ SEMPRE MAGGIORE, COSÌ COME DIMOSTRA IL TREND NAZIONALE FINO AD OGGI CHE REGISTRA SEMPRE PIÙ GIORNI CON TEMPERATURE SUPERIORI AI 33 GRADI. IN ASSENZA DI PIANO, E QUINDI IN ASSENZA DI INTERVENTI VOLTI A LIMITARE QUESTI FENOMENI, IL FENOMENO DELL'ISOLA DI CALORE NEI CENTRI URBANI DI TUTTA LA PROVINCIA POTRÀ SOLO CHE VERIFICARSI PIÙ FREQUENTEMENTE.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA VALORE IN DECRESCEDE DELLA TEMPERATURA SUPERFICIALE COMPRESA TRA 33-39° C (- 4% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. IL PIANO, INFATTI, NEL PROMUOVERE UNA SPECIFICA LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO SULLA SICUREZZA DEL TERRITORIO AGLI IMPATTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO, MIRA A RIDURRE I RISCHI AD ESSO CORRELATI. SI SUGGERISCE DI MONITORARE L'ANDAMENTO DELL'INDICATORE OGNI 5 ANNI.

QUALORA LO SCENARIO DI PIANO NON FOSSE RISPETTATO NELLE TEMPISTICHE PREVISTE DAL MONITORAGGIO, A CAUSA DI EVENTI ESTREMI DI PORTATA IMPREVEDIBILE, SI SUGGERISCE DI INCREMENTARE LE AZIONI DI ADATTAMENTO A QUESTO FENOMENO, LA PRESENZA CAPILLARE DI NBS E INFRASTRUTTURE VERDI E BLU. PER SUPPORTARE LA CORRETTA PIANIFICAZIONE DI QUESTI INTERVENTI, SARÀ NECESSARIO AGGIORNARE LA MAPPATURA DELLE ISOLE DI CALORE, IN MODO DA INDIVIDUARE LE AREE TERRITORIALI MAGGIORMENTE ESPOSTE E INDIRIZZARE LE MISURE DEFINITE DAL PIANO IN MANIERA PUNTUALE.

INDICATORE 14: VALENZA ECOSISTEMICA

AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
AMBIENTE E PAESAGGIO	<p>SCARSA PRESENZA DI SERVIZI ECOSISTEMICI NELLA FASCIA COSTIERA;</p> <p>GENERALE STATO DI BENESSERE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI NELL'AREA APPENNINICA, CON LE DOVUTE ECCEZIONI RELATIVI AGLI AMBITI SPECIFICI, DOVE È COMUNQUE NECESSARIO PORRE UN'ATTENZIONE PARTICOLARE AL FINE DI NON INTACCARE I SERVIZI ECOSISTEMICI DI UN'AREA COMUNQUE FRAGILE.</p> <p>ATTUALE PRESENZA (IN TERMINI PERCENTUALI) DI SETTORI COSTIERI AVENTI VALUTAZIONE QUALITATIVA DEI SERVIZI ECOSISTEMICI CLASSE ALTA – MEDIO ALTA) PARI AL 7,9%</p>	-	+++

Potenziali criticità e strategie correttive

LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE IN DECRESCEDE DELLA VALENZA ECOSISTEMICA, MESSA A RISCHIO DA FATTORI COME UN TURISMO DI MASSA NON CONTROLLATO, ALTI LIVELLI DI INQUINAMENTO E SCARSA GESTIONE DEL PATRIMONIO NATURALE.

IN ASSENZA DI PIANO, E QUINDI IN ASSENZA DI INTERVENTI VOLTI A LIMITARE E REGOLARE QUESTI FENOMENI, DI EVIDENZIA IL RISCHIO DI UNA RIDUZIONE IMPORTANTE DELLA FORNITURA DI SERVIZI ECOSISTEMICI, CHE GIÀ RISULTA CRITICA IN MOLTE AREE DEL TERRITORIO PROVINCIALE.

LO SCENARIO DI PIANO, SULLA BASE DEI CONTENUTI DELLE L.I.C., INDICA UNA VALORE CRESCENTE (+ 6% AL 2035), GRAZIE ALLE INDICAZIONI E PRESCRIZIONI PRESENTI NEL DOCUMENTO DELLE NORME DEL PIANO. IL PIANO, INFATTI, NEL PROMUOVERE UNA SPECIFICA LINEA DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO SULLA TUTELA E GESTIONE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI, MIRA A TUTELARE GLI ECOSISTEMI NATURALI ESISTENTI E INCREMENTARLI DOVE ASSENTI O SCARSI. QUALORA LO SCENARIO DI PIANO NON FOSSE RISPETTATO NELLE TEMPISTICHE PREVISTE DAL MONITORAGGIO (OGNI 5 ANNI), SI SUGGERISCE DI AGGIORNARE PERIODICAMENTE LE VALUTAZIONI DEI SERVIZI ECOSISTEMICI PRESENTI SUL TERRITORIO, PER INDIVIDUARE LE AREE PIÙ CRITICHE SU CUI POTER INTERVENIRE IN MANIERA PUNTUALE, INTENSIFICANDO LE AZIONI PROPOSTE DAL PIANO.

LO SCENARIO TENDENZIALE METTE INOLTRE IN EVIDENZA UNA PRESENZA RIDOTTA DI TRATTI COSTIERI CON UNA VALUTAZIONE QUALITATIVA DEI SERVIZI ECOSISTEMICI CLASSIFICATA COME ALTA O MEDIO-ALTA, ATTUALMENTE PARI AL 7,9%. QUESTO VALORE RIFLETTE LE FORTI PRESSIONI CHE INTERESSANO IL SISTEMA LITORALE, DOVUTE PRINCIPALMENTE ALLA CONCENTRAZIONE DI ATTIVITÀ TURISTICHE, ALLA DIFFUSA URBANIZZAZIONE E A UNA GESTIONE NON SEMPRE INTEGRATA DEGLI AMBITI NATURALI.

IN UNO SCENARIO PRIVO DI SPECIFICHE AZIONI DI PIANO, E QUINDI SENZA INTERVENTI MIRATI A CONTENERE TALI PRESSIONI, È PROBABILE UN ULTERIORE DEGRADO DELLA QUALITÀ ECOSISTEMICA DELLE AREE COSTIERE, CON RIPERCUSIONI SULLA CAPACITÀ DI FORNIRE SERVIZI AMBIENTALI E SULLA RESILIENZA DEGLI ECOSISTEMI LOCALI. AL CONTRARIO, LO SCENARIO DI PIANO – ELABORATO SULLA BASE DELLE L.I.C. – PREVEDE UN PROGRESSIVO INCREMENTO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI ECOSISTEMICI COSTIERI GRAZIE ALLE MISURE DI TUTELA, RINATURALIZZAZIONE E GESTIONE SOSTENIBILE PREVISTE NEL DOCUMENTO DELLE NORME. QUESTE AZIONI SONO ORIENTATE A RIDURRE LE PRESSIONI ANTROPICHE, MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ ECOLOGICA E VALORIZZARE GLI HABITAT LITORANEI.

QUALORA, NEL CORSO DEL MONITORAGGIO PERIODICO (OGNI 5 ANNI), NON SI REGISTRASSERO I MIGLIORAMENTI ATTESI, SARÀ OPPORTUNO AGGIORNARE LE ANALISI SULLA QUALITÀ DEI SERVIZI ECOSISTEMICI, INDIVIDUANDO LE AREE PRIORITARIE DI INTERVENTO E POTENZIANDO LE MISURE CORRETTIVE PREVISTE DAL PIANO.

INDICATORE 15: PRESENZA DI AREE PROTETTE			
AMBITO	STATO ATTUALE	SCENARIO TENDENZIALE	SCENARIO DI PIANO
AMBIENTE E PAESAGGIO	ELEVATA LA PRESENZA DI CONNESSIONI ECOLOGICHE, SIA DI RILEVANZA REGIONALE CHE PROVINCIALE (52%), SOPRATTUTTO SE CONFRONTATA CON LA RIDOTTA SUPERFICIE DELLE AREE PROTETTE E DELLA RETE NATURA 2000.	+	++
Potenziali criticità e strategie correttive			
<p>LO SCENARIO TENDENZIALE MOSTRA UN VALORE POSITIVO RISPETTO ALLA PRESENZA DELLE AREE NATURALI, CHE SONO GIÀ SOTTOPOSTE A DIRETTIVE SPECIFICHE DI TUTELA.</p> <p>Lo scenario di piano, sulla base dei contenuti delle L.I.C., indica una valore crescente (+ 1,2% al 2035), grazie alle indicazioni e prescrizioni presenti nel documento delle norme del piano, che vogliono essere ancora più attente nel definire le azioni di tutela delle aree naturali e degli ambiti ad esse circostanti. Il piano, infatti, nel promuovere una specifica linea di indirizzo e coordinamento sulla tutela e gestione dei patrimonio naturale, mira a tutelare le aree protette, con il fine di ampliare gli ambiti ad esse adiacenti in cui imporre le stesse restrizioni. Si suggerisce di monitorare l'andamento dell'indicatore ogni 5 anni e, qualora lo scenario di piano non dovesse essere rispettato, si suggerisce di rivedere i buffer di ciascuna area e introdurre eventuali ulteriori restrizioni verso le attività antropiche di diversa natura. Per i riferimenti di questo indicatore, si rimanda allo strumento di VINCA.</p>			

I risultati della valutazione di sostenibilità del Ptav, tramite il set di indicatori scelto, evidenziano come il Piano presenti delle condizioni di piena sostenibilità sociale, economica e ambientale. La valutazione evidenzia degli effetti principalmente positivi sugli indicatori di sostenibilità, in termini di incentivi al lavoro e alle imprese, qualità della vita, riduzione del consumo di suolo e rigenerazione, equilibrio tra i flussi metabolici urbani, tutela e salvaguardia ambientale/paesaggistica, sicurezza e resilienza.

Qualora le fasi di monitoraggio, sviluppate periodicamente a valle dell'approvazione del Ptav, dovessero indicare un mancato raggiungimento dei target prefissati per lo scenario di Piano, sarà necessario adattare la strategia di sviluppo con le misure correttive indicate per ciascun indicatore. Il monitoraggio, infatti, ha lo scopo di evidenziare eventuali rallentamenti nell'attuazione delle azioni di Piano e/o il manifestarsi di effetti non attesi, in modo da poter ricalibrare quanto espresso con l'approvazione del Piano.

La figura 10.1 rappresenta concettualmente il funzionamento del monitoraggio, partendo dalla selezione degli indicatori di processo presenti nel Quadro Conoscitivo Diagnostico. La tabella 10.1, invece, indica le fasi temporali di monitoraggio per ciascun indicatore, stabilite annualmente, ogni due, tre o cinque anni, fino al 2035 in cui le fasi di monitoraggio per tutti gli indicatori coincidono. A seguito del 2035, tutti gli indicatori dovranno continuare a essere monitorati con le stesse cadenze definite in tabella.

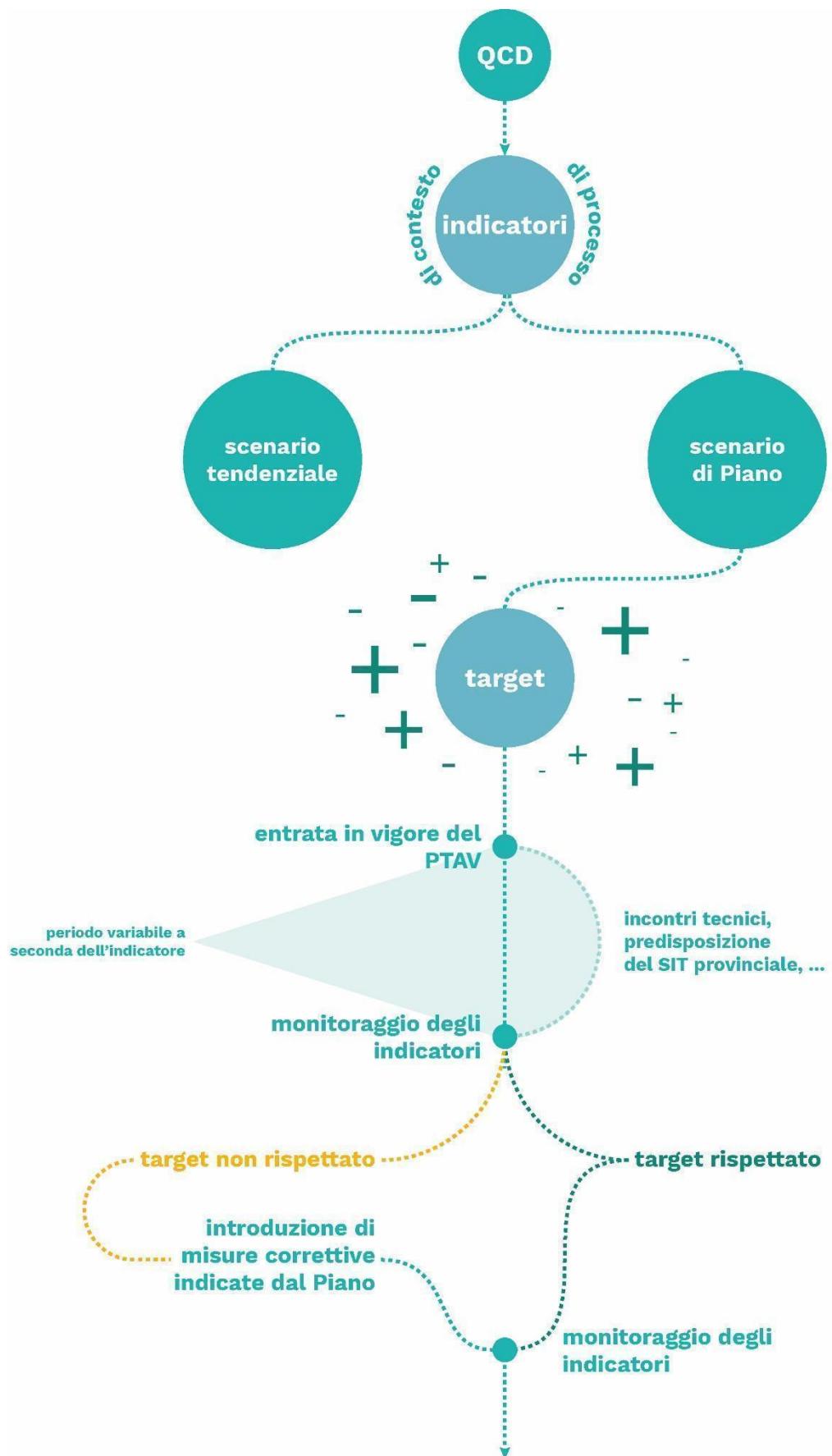


Figura 10.1: Schema concettuale del funzionamento del monitoraggio del Piano

INDICATORI	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31		'32	'32	'33	'34	'35
IMPRESE ATTIVE	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
MARCHI D'AREA E RETI CERTIFICATE	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
POPOLAZIONE	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
ACCESSIBILITÀ VERSO I NODI URBANI E LOGISTICI	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
PRODUZIONE DI RIFIUTI	-	-		-	-		-		-		-	-	
ACQUA ED ENERGIA	-	-	-		-	-	-			-	-	-	
INQUINAMENTO DELL'ARIA	-	-	-		-	-	-		-	-	-	-	
ACCORDI E PATTI TRA PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	-	-		-	-		-		-		-	-	
CONSUMO DI SUOLO	-	-	-		-	-	-			-	-	-	
AZIONI DI ADATTAMENTO INTRAPRESE A SCALA LOCALE	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
INCIDENTALITÀ STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE	-		-		-		-			-		-	
RISCHIO ALLUVIONE, RISCHIO INONDAZIONE MARINA E RISCHIO FRANA	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
TEMPERATURA SUPERFICIALE	-	-	-		-	-	-			-	-	-	
VALENZA ECOSISTEMICA	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	
PRESenza DI AREE PROTETTE	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-	

Tabella 10.1: Cadenza del monitoraggio per i 15 indicatori di sostenibilità

11 LA VINCA IN RELAZIONE ALL'APPLICAZIONE DELLE NORME DEL Ptav

11.1 La Rete Natura 2000 nella Provincia di Rimini: stato di fatto

Con il termine “Rete Natura 2000” si descrive il sistema organizzato di aree destinate alla conservazione della biodiversità e alla tutela degli habitat, delle specie animali e vegetali che essi ospitano, definiti rari e/o minacciati.

Le porzioni di territorio ricadenti all'interno della Rete Natura 2000 sono quindi aree che “richiedono una pianificazione ed una gestione ambientale specifica e coordinata con il restante territorio per potere garantire il mantenimento in buono stato di conservazione degli ecosistemi naturali e seminaturali ivi presenti e la ricostituzione e riqualificazione di ecosistemi degradati” (LR n.6/2005 art.2).

Come riportato all'art. 6 della l.r. n. 6/2005, la Rete Natura 2000 si costituisce di:

- **Zone di Protezione Speciale (ZPS)**, previste dalla Direttiva n. 2009/147/CE “Uccelli” (che ha sostituito la precedente Direttiva n. 79/409) per la protezione dell'avifauna;
- **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)**, poi denominati Zone Speciali di Conservazione (ZSC) secondo la Direttiva n. 92/43/CEE “Habitat” che individua le zone di particolare pregio ambientale.

I siti della Rete Natura 2000 sono sottoposti alla disciplina dettata dalla direttiva n. 92/43/CEE, dalla direttiva n. 79/409/CEE, dal decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e dal Titolo I della legge regionale 14 aprile 2004, n. 7.

La Valutazione di incidenza ambientale (Vinca), come indicato nella direttiva regionale D.G.R. 1174/2023, è lo specifico procedimento amministrativo, di carattere preventivo, finalizzato alla valutazione degli effetti delle trasformazioni antropiche del territorio sulla conservazione della biodiversità nei siti Natura 200. A tale procedimento vanno sottoposti i Piani generali, fra i quali anche il Piano territoriale di area vasta, o di settore, i Programmi, i Progetti, gli Interventi e le Attività (P/P/P/I/A) i cui effetti ricadano sui siti di Rete Natura 2000 al fine di verificare l'eventualità che possano determinare significative incidenze negative su habitat e specie, in considerazione degli obiettivi di conservazione dei siti.

I Siti Natura 2000 presenti nella provincia di Rimini sono sei, di cui tre ZSC e tre ZSC - ZPS (Figura 11.1 e Tabella 11.1). Con la recente delibera di Ampliamento Della Rete Dei Siti Natura 2000 (DGR 1562/24), è stato riperimetrato il sito di Torriana, Montebello e fiume Marecchia che include un nuovo areale in Comune di Verucchio di circa 14 ha in località Ca' Brigida.

TIPO	ZSC-ZPS					
	CODICE SITO	IT4090001	IT4090002	IT4090004	IT4090003	IT4090005
NOME SITO	ONFERNO	TORRIANA, MONTEBELLO, FIUME MARECCHIA	MONTE S.SILVESTRO, MONTE ERCOLE E GESSI DI SAPIGNO, MAIANO E UGRIGNO	RUPI E GESSI DELLA VALMARECCHIA	FIUME MARECCHIA A PONTE MESSA	VERSANTI OCCIDENTALI E SETTENTRIONALI DEL MONTE CARPEGNA, TORRENTE MESSA, POGGIO DI MIRATOIO
SUPERFICIE	273 HA	2.486 HA	2.172 HA	2.526 HA	256 HA	2.947 HA
ENTI GESTORI	ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITÀ - ROMAGNA	REGIONE EMILIA- ROMAGNA	REGIONE EMILIA- ROMAGNA	REGIONE EMILIA- ROMAGNA	REGIONE EMILIA- ROMAGNA	PARCO INTERREGIONALE SASSO SIMONE SIMONCELLO
PROVINCE E COMUNI INTERESSATI	RIMINI (GEMMANO)	RIMINI (POGGIO TORRIANA, RIMINI, SANTARCANGELO DI ROMAGNA, SAN LEO, VERUCCHIO) FORLÌ-CESENA (SOGLIANO AL RUBICONE)	RIMINI - 2.166 HA (NOVAFELTRIA, SANT'AGATA FELTRIA, MAIOLO, PENNABILLI) FORLÌ-CESENA - 6 HA (SARSINA)	RIMINI - 2.504 HA (NOVAFELTRIA, TALAMELLO, SAN LEO, MAIOLO) FORLÌ-CESENA - 22 HA (MERCATO SARACENO)	RIMINI (PENNABILLI, SANT'AGATA FELTRIA)	RIMINI (MONTECPIOLO, PENNABILLI)
RICADE IN	RISERVA NATURALE REGIONALE ONFERNO	-	-	-	-	PARCO NATURALE DEL SASSO SIMONE E SIMONCELLO

Tabella 11.1: Caratterizzazione Siti Natura 2000 in provincia di Rimini

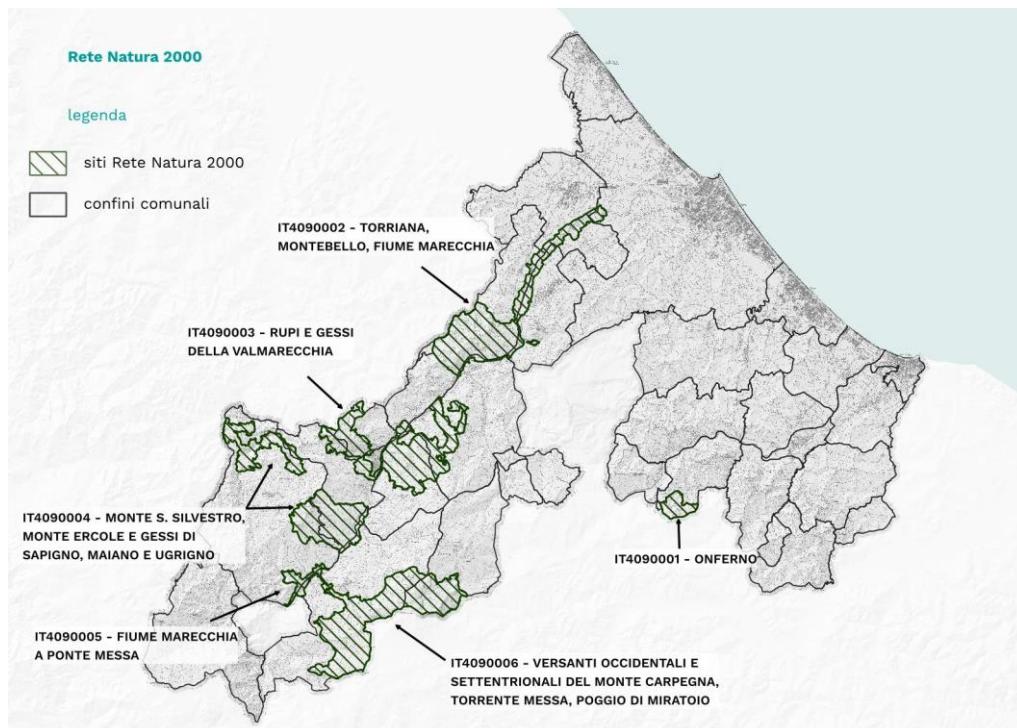


Figura 11.1: Siti Natura 2000 in provincia di Rimini

Dei sei siti RN2000, quattro (IT4090004, IT4090003, IT4090005, IT4090006) si collocano all'interno dell'area dell'Alta Valmarecchia, per una superficie totale di circa 7.901 ettari, pari a quasi il 21% dell'estensione dell'ambito. Il sito di Torriana, Montebello, Fiume Marecchia (IT4090002) si trova invece nella Bassa Valmarecchia, con una superficie di circa 2.486 ettari e una copertura del 23% dell'ambito territoriale, mentre il sito di Onferno (IT4090001), che coincide con l'omonima riserva naturale, è situato nella Valconca. Date la loro diverse ubicazioni all'interno della provincia di Rimini, ogni sito RN2000 presenta caratteri differenti, descritti nella seguente tabella (Tabella 11.2):

NOME SITO RN2000	DESCRIZIONE DEL SITO RN2000
IT4090001	AREA CARATTERIZZATA DA UN LIMITATO LEMBO DI EVAPORITI MESSINIANE CON FENOMENI CARSICI E BOSCO RELITTO CIRCONDANTE. LA COPERTURA VEGETALE È COSTITUITA DA LEMBI DI VEGETAZIONE FORESTALE, DA PRATERIE SECONDARIE MOLTO DIVERSIFICATE A SECONDA DEL SUBSTRATO E DA ARBUSTETI DI RICOSTITUZIONE DEL MANTO FORESTALE.
RISERVA NATURALE ONFERNO	
IT4090002	IL SITO COMPRENDE SETTORI PEDECOLLINARI RIPARIALI E COLLINARI DELL'ENTROterra RIMINESE PER UN'ESTENSIONE DI CIRCA 14 KM LUNGO IL FIUME MARECCHIA. QUESTO PRESENTA UN CARATTERISTICO LARGO LETTO ANASTOMIZZATO, BIANCHEGGIANTE DI GHIAIE, CON VEGETAZIONE ALVEALE IGRO-NITROFILA, BOSCAGLIE DI SALICE ROSSO E BOSCHI RIPARIALI UMIDI O MESOFILI MISTI, RIDOTTE SUPERFICI RICOPerte DA VEGETAZIONE PALUSTRE IN LAGHETTI DI ACQUA DOLCE POCO PROFONDI, DERIVATI PER RIEMPIMENTO DI VECCHIE CAVE DI GHIAIA. SONO COMPRESE LE COLLINE E LE RUPPI CALCARENITICHE DI TORRIANA E MONTEBELLO, FINO AL TORRENTE USO E AL SUO AFFLUENTE RIO MORSANO.
IT4090003	L'AREA È CARATTERIZZATA DALLA "COLATA GRAVITATIVA DELLA VAL MARECCHIA", COSTITUITA DA UN COMPLESSO ALLOCTONO FORMATO IN PREVALENZA DA DEPOSITI DI ARGILLE CAOTICHE, SU CUI GALLEGGIANO PLACCHE DI MATERIALI PIÙ RIGIDI, COSTITUITI PREVALENTEMENTE DA CALCARENITI. IL PAESAGGIO È CARATTERIZZATO DALLA PRESENZA DI CALANCHI E COLLINE ONDULATE SU CUI EMERGONO COME GIGANTESCHI SCOGLI LE RUPPI DI PERTICARA, MONTE PINCIO, TALAMELLO, MAIOLETTA, SAN LEO, TAUSANO E L'AFFIORAMENTO CARSICO DEI GESSI DI RIO STRAZZANO E LEGNAGNONE.
IT4090004	L'AREA DI MONTE SAN SILVESTRO GIACE IN PARTE SU FORMAZIONI MARNOSO-ARENACEE A LUNGO RICOPerte DA BOSCHI DI CASTAGNO, IN PARTE SULLA COLATA GRAVITATIVA DELLA VALMARECCHIA, CON ARGILLE E PLAGHE FRANOSE POCO BOScate. A MONTE ERcole, SU BLOCCO DI ARENARIE SCURE DI MONTE SENARIO, VEGETA UN RARO E PREZIOSO BOSCO DI ROVERI, CON SPICCATA ACIDOFILIA. I GESSI DI SAPIGNO, MAIANO E UGRIGNO, INVECE, COSTITUISCONO UN'IMPORTANTE SEPPUR RIDOTTA E SEMINASCOSTA AREA CARSICA CON GROTTE E FORRE, PIÙ BASSA E IN GENERALE PIÙ ARIDA DELLA PRECEDENTE.
MONTE S.SILVESTRO, MONTE ERcole E GESSI DI SAPIGN0, MAIANO E UGRIGNO	
IT4090005	IL SITO HA CARATTERISTICHE OMOGENEE DI TIPO FLUVIALE, CON LETTO GHIAIOSO MOLTO AMPIO, A CORSO SEMIPIANEZZANTE, IN AMBIENTE SUBMONTANO DI VALLATA INTERNA E LARGA, IN UN CONTESTO NATURALE CIRCONDATO DALLE ALTURE DI PENNABILLI, BADIA TEDALDA E CASTELDELCI.
FIUME MARECCHIA A PONTE MESSA	
IT4090006	COSTITUISCE LA PARTE OCCIDENTALE DEL PARCO DEL SASSO SIMONE E SIMONCELLO ED È ESTESO NELL'ALTO VERSANTE DESTRO IDROGRAFICO DELLA VALMARECCHIA DA SOANNE A MIRATOIO. COMPRENDE DA NORD L'ACROCORO CALCAREO-MARNOSO (ALBERESE) DEL MONTE CARPEGNA, CON ESTESE FAGGETE E PRATERIE MONTANE E, AL DI LÀ DELLE MARNE DELLA CANTONIERA E DELLE ARGILLE BITUMINOSE DEL FOSSO PAOLACCIO, LE INTERESSANTI CERRETE CHE DAL MONTE CANALE LAMBISCONO I SASSI SIMONE E SIMONCELLO. PIÙ A VALLE SI TROVANO I CALANCHI ARGILLOSI DEL TORRENTE STORENA E VASTI PASCOLI E ARBUSTETI TRA MONTE CANALE E SERRA DI VALPIANO.
VERSANTI OCCIDENTALI DEL MONTE CARPEGNA, TORRENTE MESSA, POGGIO DI MIRATOIO	

Tabella 11.2: Descrizione Siti Natura 2000 in provincia di Rimini

11.2 Servizi Ecosistemici e Rete Natura 2000 nella provincia di Rimini

La Rete Natura 2000 si configura come serbatoio di benefici forniti da molteplici ecosistemi. Per questo motivo l'interazione con i servizi ecosistemici mappati all'interno della provincia di Rimini può essere considerata diretta. I servizi ecosistemici mappati si relazionano infatti con la RN2000, caratterizzando il territorio della Provincia a seconda delle peculiarità che lo contraddistinguono, evidenziando caratteri idonei alla regolazione, alla produzione, alla protezione nonché alla purificazione.

La seguente mappa (Figura 11.2) descrive la relazione tra RN2000 e Servizi ecosistemici in cui è possibile osservare come all'interno dei Siti RN2000 siano presenti le più elevate valenze ecosistemiche, indice di un livello di qualità alto.

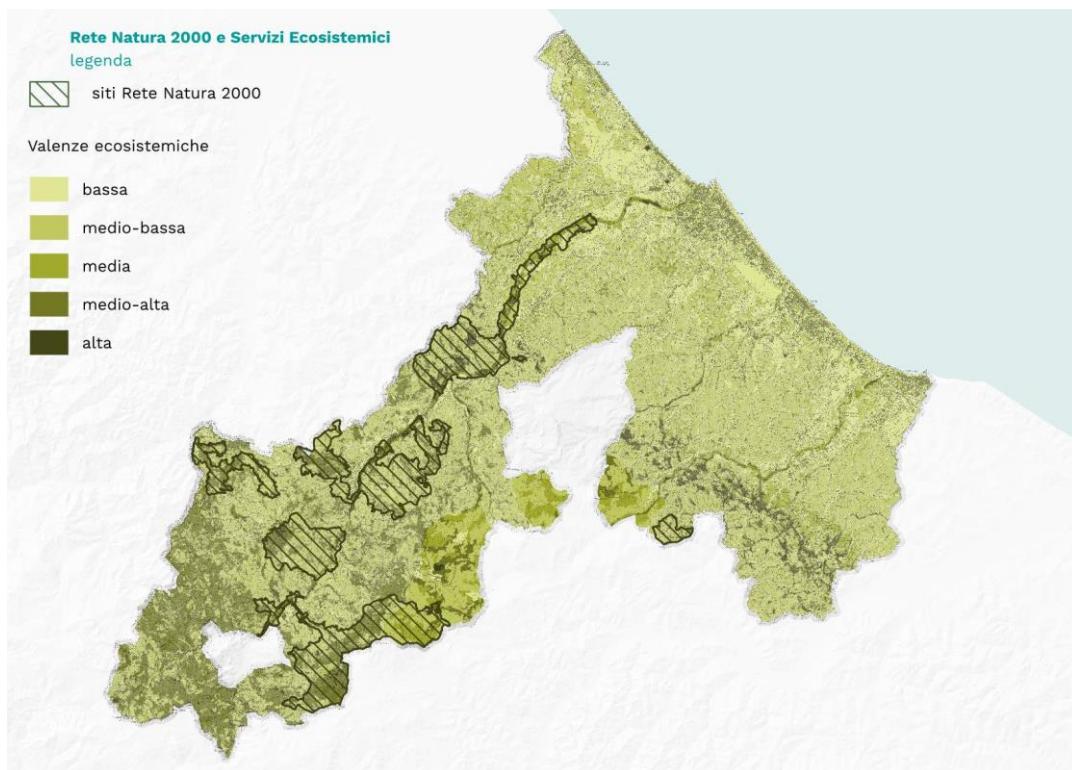


Figura 11.2: Siti Natura 2000 e Servizi Ecosistemici in provincia di Rimini

11.3 Cambiamenti Climatici e Rete Natura 2000 nella provincia di Rimini

Le variazioni climatiche che sono state prese in considerazione e che caratterizzano il territorio provinciale sono relative a eccessivo calore, eccessiva pioggia (deflusso limitato) e conseguente stress idrico e termico per le componenti vegetali ed ecosistemiche presenti. Al fine di limitare l'interazione tra gli impatti provocati dai cambiamenti climatici e la Rete Natura 2000 gli ambiti posti sotto tutela vengono protetti attraverso misure promosse dal Piano che agiscono su più livelli, non necessariamente attraverso azioni legate alle performance ecologiche presenti.

Nella seguente mappa (Figura 11.3) è rappresentata la relazione tra RN2000 e Cambiamenti Climatici.

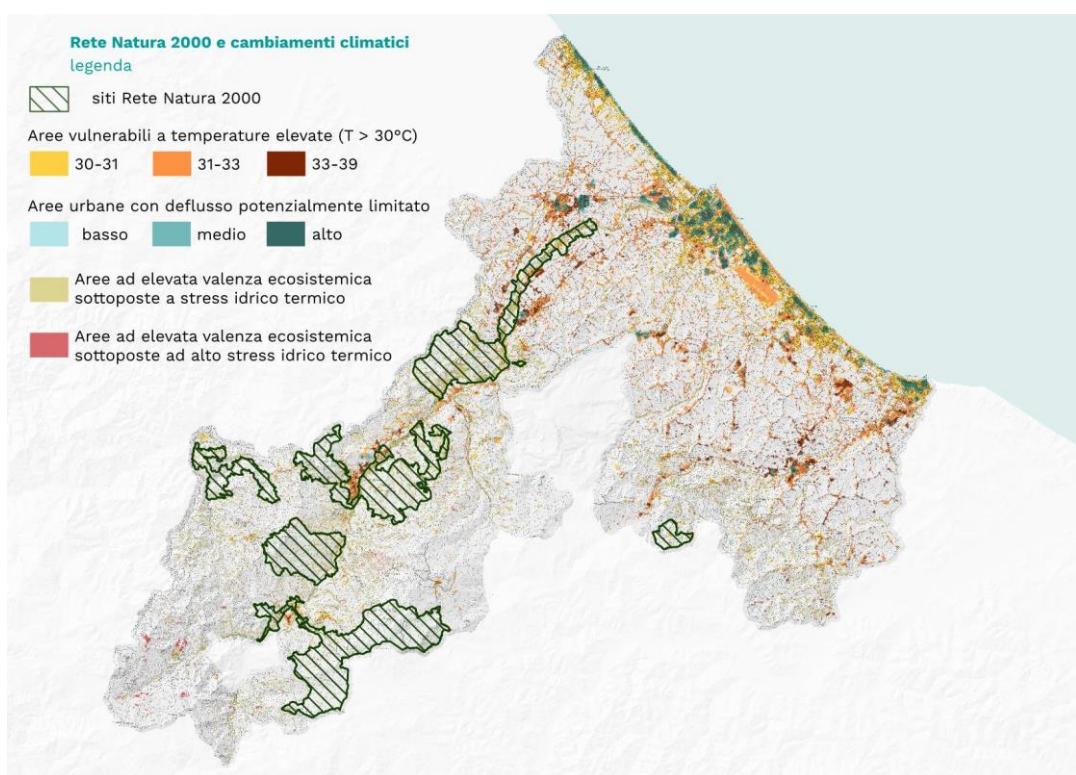


Figura 11.3: Siti Natura 2000 e Cambiamenti climatici in provincia di Rimini

11.4 La RN2000 e le Linee di Indirizzo e Coordinamento: gli impatti

Le Linee di Indirizzo e Coordinamento del Ptav possono coinvolgere in modo più o meno diretto la RN2000. Così come per la valutazione di coerenza, anche nel caso della VInCA il grado di impatto viene espresso mediante una matrice di valutazione. L'impatto tra la RN2000 e le L.I.C. viene definito secondo la seguente scala di voci:

	Impatto positivo diretto	le LIC hanno un impatto positivo e diretto sulla RN2000
	Impatto positivo indiretto	le LIC hanno un impatto positivo e indiretto sulla RN2000
	Impatto non presente*	le LIC non impattano la RN2000
	Impatto negativo diretto	le LIC hanno un impatto negativo e diretto sulla RN2000
	Impatto negativo indiretto	le LIC hanno un impatto negativo e indiretto sulla RN2000

L'impatto classificato come “non presente” * include gli interventi, in particolare di tipo infrastrutturale, per i quali, nei limitati casi di potenziale interferenza con i siti di Rete Natura 2000 il piano opera già le necessarie ottimizzazioni preliminari di tracciato e lo sviluppo di misure di attenzione e compensazione rinviando comunque a valutazioni di dettaglio come meglio specificato nel successivo paragrafo 10.4.1.

Le seguenti tabelle restituiscono quindi una visione di insieme degli effetti complessivi che le strategie e le misure di piano producono in relazione alla Rete Natura 2000. In particolare, la matrice n. 11.1 si riferisce agli effetti prevalenti inerenti all'insieme delle misure per linea di indirizzo e coordinamento (LIC), mentre le matrici successive valutano gli effetti con riferimento alle principali linee di azione per singola LIC come articolate nel corrispondente titolo del Documento delle Regole.

SITO RN 2000	L.I.C. 1	L.I.C. 2	L.I.C. 3	L.I.C. 4
IT4090001 Riserva Naturale Onferno				
IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia				
IT4090003 Rupi e Gessi della Valmarecchia				
IT4090004 Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno				
IT4090005 Fiume Marecchia a Ponte Messa				
IT4090006 Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio				

Matrice 11.1: Grado di impatto tra le L.I.C. e i Siti Natura 2000

SITO RN 2000	Linee di Indirizzo e Coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, dei benefici ecosistemici e delle reti ecologiche				
	Art. 2.2	Art. 2.3	Art. 2.4	Art. 2.5	Art. 2.6
IT4090001 Riserva Naturale Onferno					
IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia					
IT4090003 Rupi e Gessi della Valmarecchia					
IT4090004 Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno					
IT4090005 Fiume Marecchia a Ponte Messa					
IT4090006 Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio					

Matrice 11.2: Grado di impatto tra la L.I.C. 1
(e relativi riferimenti normativi contenuti nel Documento delle Regole) e i Siti Natura 2000

SITO RN 2000	Linee di Indirizzo e Coordinamento per la tutela del suolo, equità territoriale, gestione del patrimonio, organizzazione funzionale			
	Art. 3.2	Art. 3.3	Art. 3.4	Art. 3.5
IT4090001 Riserva Naturale Onferno				
IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia				
IT4090003 Rupi e Gessi della Valmarecchia				
IT4090004 Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno				
IT4090005 Fiume Marecchia a Ponte Messa				
IT4090006 Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio				

Matrice 11.3: Grado di impatto tra la L.I.C. 2 (e relativi riferimenti normativi contenuti nel Documento delle Regole) e i Siti Natura 2000

SITO RN 2000	Linee di Indirizzo e Coordinamento per la sicurezza e la resilienza del territorio			
	Art. 4.2	Art. 4.3	Art. 4.4	Art. 4.5
IT4090001 Riserva Naturale Onferno				
IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia				
IT4090003 Rupi e Gessi della Valmarecchia				
IT4090004 Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno				
IT4090005 Fiume Marecchia a Ponte Messa				
IT4090006 Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio				

Matrice 11.4: Grado di impatto tra la L.I.C. 3 (e relativi riferimenti normativi contenuti nel Documento delle Regole) e i Siti Natura 2000

SITO RN 2000	Linee di Indirizzo e Coordinamento per la mobilità sostenibile e coerenza con l'assetto del territorio			
	Art. 5.2	Art. 5.3	Art. 5.4	Art. 5.5
IT4090001 Riserva Naturale Onferno				
IT4090002 Torriana, Montebello, Fiume Marecchia				
IT4090003 Rupi e Gessi della Valmarecchia				
IT4090004 Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno				
IT4090005 Fiume Marecchia a Ponte Messa				
IT4090006 Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio				

Matrice 11.5: Grado di impatto tra la L.I.C. 4 (e relativi riferimenti normativi contenuti nel Documento delle Regole) e i Siti Natura 2000

11.4.1 Incidenza dell'assetto strutturale e infrastrutturale di rango sovralocale

Si riporta di seguito una valutazione più dettagliata relativa agli interventi infrastrutturali e strutturali previsti dal Piano, che sono contenuti nelle LIC 2 e 4. Tali interventi, per la loro natura e per il loro riflesso insediativo, richiedono un'attenzione particolare rispetto all'insieme delle aree protette e della Rete Natura 2000. In rapporto alla precedente pianificazione e all'assetto territoriale consolidato dal Piano territoriale di coordinamento provinciale e in larga parte esistente, il Ptav assume scelte significative volte a ridurre sia il consumo di suolo sia la potenziale incidenza negativa sul sistema ambientale come di seguito evidenziato.

Strutture insediative di rilevanza sovralocale

In merito all'identificazione delle aree produttive sovralocali il Piano conferma la valenza di rilevanza provinciale alle sole aree intercomunali gravitanti in prossimità dei caselli autostradali eliminando pertanto le previsioni di rilievo intercomunale riguardanti i territori interni e potenzialmente incidenti sulla Rete Natura 2000.

Per quanto attiene al sistema dei poli funzionali il Piano opera, inoltre, la riconferma dell'assetto attuale, con indicazione di riqualificazione non espansiva, senza ulteriori previsioni confermando pertanto le attuali localizzazioni che interessano ambiti territoriali non connessi alla Rete Natura 2000.

Analogamente per quanto attiene alle funzioni e insediamenti commerciali di rilevanza provinciale il piano disincentiva il ricorso alle grandi strutture di vendita extraurbane promuovendo modelli di prossimità e percorsi di riuso e rinviando ad Accordo territoriale eventuali interventi di carattere sovralocale che saranno soggetti alle necessarie valutazioni ambientali.

Anche gli hub multifunzionali promossi dal Piano a sostegno della residenzialità nelle aree interne sono concepiti nell'ambito dei processi di rigenerazione urbana e territoriale e connessi a strategie di accessibilità e mobilità pubblica. L'assetto delle strutture insediative specializzate di area vasta non comporta pertanto l'interessamento territoriale diretto o limitrofo dei siti né incidenze significative sugli habitat e le specie tutelate.

Assetto infrastrutturale di rilevanza sovralocale

In merito agli interventi sulla mobilità, il Piano opera una scelta netta a favore della gestione della domanda della mobilità riducendo significativamente gli interventi relativi alla offerta infrastrutturale e apportando quindi una apprezzabile riduzione dei potenziali impatti negativi sul sistema ambientale. Rispetto alle nuove realizzazioni residue il piano individua dei tracciati di massima corredati da fasce di fattibilità (evidenziate nella Carta delle Strategie) dedicate anche ad ospitare le zone di ambientazione stradale (si v. LIC 4 – Focus 8) nelle quali sviluppare misure compensative adeguate volte a mitigare o eliminare del tutto eventuali impatti ambientali. Queste misure includono interventi specifici per ridurre al minimo le interferenze sugli ecosistemi, garantendo la conservazione e la tutela degli habitat naturali interessati dagli itinerari. Le misure compensative possono prevedere barriere per la fauna selvatica, passaggi faunistici e interventi di ripristino degli habitat e sono quindi indicate dal Piano come una componente essenziale da integrare in tutti gli interventi e in particolare in relazione all'insieme delle aree tutelate e alla Rete Natura 2000.

Nell'assetto delineato dal Piano l'unica connessione infrastrutturale che potrebbe generare potenziali impatti in fase progettuale e realizzativa rimane la connessione SS258/E45 rispetto alla quale il Piano ha condotto valutazioni preventive e ottimizzazioni di tracciato cautelative al fine di evitare incidenze significative sui territori dei siti, sugli habitat e sulle specie tutelate (si veda scheda di approfondimento nel seguito).

Le valutazioni preventive evidenziano che, con l'adozione di misure compensative adeguate, è possibile mitigare o eliminare del tutto eventuali impatti ambientali; tuttavia, tutti i nuovi interventi da realizzare in attuazione delle previsioni di piano devono essere a loro volta assoggettati a valutazione di incidenza da condurre a scala adeguata al fine di valutare l'eventuale incidenza negativa e il relativo livello di significatività. In caso di identificazione di impatti significativi dovranno essere presi in considerazione aggiustamenti e alternative di tracciato e misure compensative specifiche. L'adeguatezza delle

misure di mitigazione e compensazione, accertate in sede di valutazione, costituisce condizione di riferimento per la realizzabilità degli interventi.

Nella Tabella 11.3 sono richiamati gli interventi con la valutazione di sintesi; nella mappa (Figura 9) è evidenziato l'assetto funzionale del territorio (strutture insediative sovralocali e infrastrutture viarie di rango provinciale e relativi corridoi di fattibilità) e la Rete Natura 2000.

Descrizione dell'intervento	Valutazione
Aree produttive di rilevanza sovralocale (Carta delle Strategie, LIC2, Art.3.5 Documento delle Regole)	Tali aree, che vengono confermate dal Piano data la loro funzione e posizione strategica, sono identificate come aree privilegiate per eventuali espansioni (da dimensionare in coerenza con quanto riportato dalle Norme). Tuttavia, anche l'eventuale consolidamento del sistema delle aree di rilevanza sovralocale non risulta in contrasto con i principi di tutela e preservazione della RN2000, poiché non si rilevano Interferenze territoriali dirette/indirette o limitrofe anche in considerazione della localizzazione completamente a valle del sistema dei siti.
Poli funzionali (Carta delle Strategie, LIC2 Art.3.5 Documento delle Regole)	I poli identificati e confermati dal Piano non entrano in contrasto con i principi di tutela e preservazione della RN2000, poiché per essi il piano promuove prioritariamente una riqualificazione dell'esistente limitando ulteriori espansioni. La distribuzione dei poli funzionali, completamente a valle dell'insieme dei siti, non comporta comunque interferenze territoriali dirette/indirette o limitrofe.
Hub multifunzionale con dotazione di servizi alla persona e alle attività lavorative (Carta delle Strategie, LIC4, Art. 3.2 Documento delle Regole)	Gli hub multifunzionali identificati dal Piano non entrano in contrasto con i principi di tutela e preservazione della RN2000, poiché sono prospettati come interventi integrati nei centri urbani consolidati nell'ambito dei percorsi di riuso prefigurati dal Piano.
Corridoi per nuovi interventi (Carta delle Strategie, LIC 1, Art. 5.4 Documento delle Regole)	I nuovi corridoi infrastrutturali sono, in generale, compatibili con i principi di tutela e preservazione della RN2000, in quanto nella quasi totalità dei casi non si rilevano Interferenze dirette/indirette o limitrofe con i siti e sono previste fasce di ambientazione stradale atte ad ospitare eventuali aggiustamenti di tracciato e misure di mitigazione e compensazione. Per le sole infrastrutture limitrofe o interferenti ai siti della RN2000 (nei pressi di Novafeltria), il Piano opera già una preventiva ottimizzazione del tracciato e prevede l'integrazione nei corridoi di fattibilità delle misure di mitigazione e compensazione. La successiva fase di programmazione e progettazione infrastrutturale dovrà comunque essere assoggettata a specifica valutazione di incidenza.

Tabella11.3: strutture insediative e infrastrutture in relazione alla Rete Natura2000

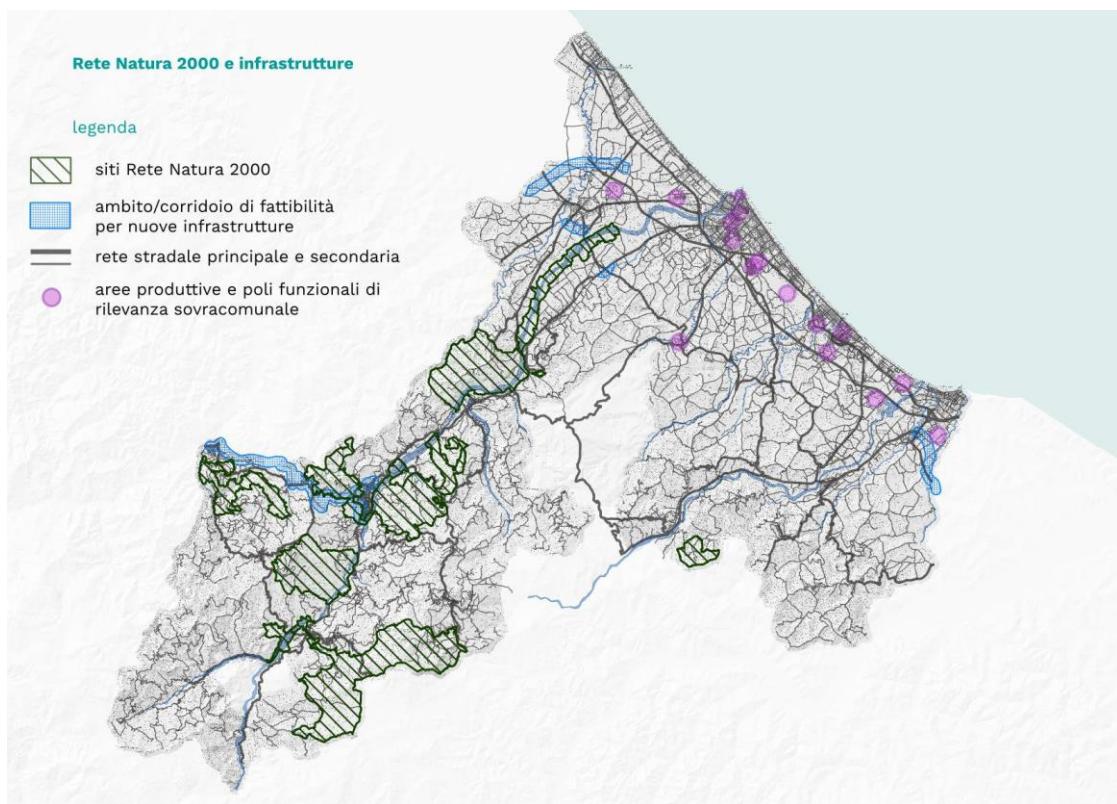
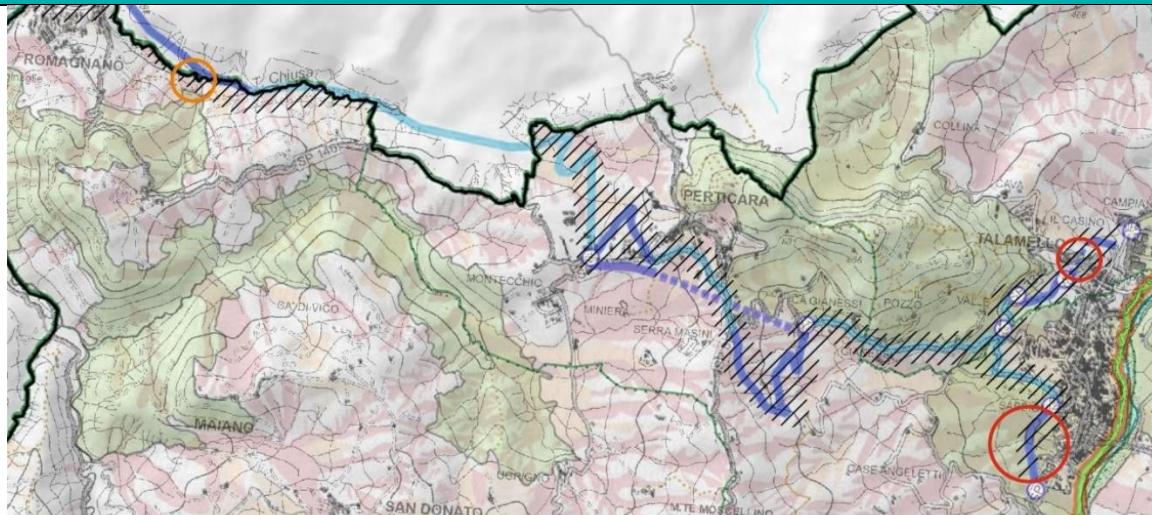


Figura 11.4: Siti Rete Natura 2000, principali insediamenti e infrastrutture in provincia di Rimini

La presente valutazione, atta a verificare che il Ptav non determina incidenza negativa significativa sui siti rete natura 2000 del territorio provinciale, non sostituisce le valutazioni eventualmente necessarie per i singoli interventi e progetti attuativi del Piano, qualora interessino aree ricomprese negli stessi siti, che dovranno pertanto essere sottoposti alla procedura di VInCA.

**Siti Rete Natura 2000 e infrastrutture:
SCHEDA di dettaglio previsione collegamento SS258-E45**



Collegamento Alta Valmarecchia - E45

siti Rete Natura 2000	frane attive e quiescenti	adeguamento/riconfigurazione tracciato esistente
		ipotesi di nuovo tracciato
ambito/corridoio di fattibilità per nuove infrastrutture		ipotesi di nuovo tracciato in galleria

Il Ptav conferma, in continuità con le previsioni del precedente Ptcp, il rafforzamento del collegamento fra la SS 258 e la E45 (itinerario Novafeltria – Romagnano) al fine di favorire il collegamento verso Nord all'autostrada A14 attraverso il casello di Cesena Nord (si v. Allegato 2 al Documento delle Strategie e Carta delle Strategie). Il Piano valuta in particolare la fattibilità di un tracciato di superficie alternativo al collegamento in galleria (evidenziato in tratteggio nello stralcio grafico). Tale itinerario è definito attraverso la massima ricucitura dei tracciati esistenti (in azzurro chiaro) limitando al massimo la realizzazione di nuovi tratti (in blu) comportanti la minima interferenza con i siti della Rete Natura 2000 mantenendo il rispetto di pendenze idonee al transito di mezzi pesanti diretti alla E45 e poi all'autostrada. Le interferenze dirette con i siti di Rete Natura 2000, sito Rupi e Gessi della Valmarecchia (IT4090003), sono limitate ai tratti di circonvallazione dell'abitato di Novafeltria (cerchiati in rosso) con ipotesi che presentano modesti discostamenti dalla previsione previgente prioritariamente nella sezione Nord prevedendo la completa esclusione dei traffici di attraversamento dell'abitato del capoluogo con l'attraversamento di Talamello con un breve tratto in galleria per poi connettersi alla viabilità dell'area industriale e quindi bypassare completamente l'area urbanizzata. Le aree interessate risultano molto prossime al territorio urbanizzato e non interferiscono con habitat di interesse comunitario. Nella tratta Sud il tracciato sostanzialmente ripropone la precedente previsione di servizio all'area dell'ospedale al fine di migliorarne l'accessibilità in entrambi i sensi di percorrenza. Un breve tratto in prossimità di Romagnano (cerchiato in arancione) è, inoltre, limitrofo al lembo Nord Est del sito Monte S. Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno (IT4090004) privo di habitat di interesse comunitario.

È possibile, pertanto, valutare preliminarmente molto bassa o nulla l'incidenza sul sito n. IT4090004. Per il sito n. IT4090003, data la scala di riferimento del Ptav, non è possibile valutare l'incidenza reale in termini di effetti negativi, perdita o degrado di habitat; risulta, invece, ragionevolmente affidabile l'ipotesi di incidenza molto bassa o nulla in termini di frammentazione significativa in relazione al posizionamento perimetrale degli interventi.

I corridoi di fattibilità (in tratteggio nello stralcio cartografico) individuati dal Piano sono ambiti idonei per gli adeguamenti di tracciato che potranno essere necessari per la minimizzazione degli eventuali impatti e per le misure di mitigazione e compensazione specifiche (si v. Documento delle Strategie - LIC4 Focus 8).

Risulta in ogni caso necessaria la realizzazione di specifica Vinca in fase di programmazione e progettazione delle opere ponendo anche particolare attenzione alle fasi di cantiere in modo da minimizzare le perturbazioni temporanee.

12 APPENDICE

Relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni inquinanti (PM10 e Nox) attesi dalla attuazione del Piano

12.1 PREMESSE: IL CONTESTO REGIONALE

La Regione Emilia-Romagna è impegnata ad affrontare tematiche fondamentali legate alla sostenibilità ambientale e alla resilienza del territorio. In primo luogo, la nuova Direttiva UE 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2024 relativa alla qualità dell'ambiente e per un'aria più pulita in Europa stabilisce nuovi valori limite per gli inquinanti atmosferici, allineati alle più recenti raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, passo cruciale per proteggere la salute umana e l'ambiente a livello europeo. In parallelo, la Regione integra le azioni del PAIR 2030 con il Patto per il Lavoro e per il Clima, un'iniziativa che coniuga crescita economica, inclusione sociale e sostenibilità ambientale. Questo approccio integrato evidenzia come lo sviluppo economico possa essere strettamente legato alla qualità dell'aria. Un altro elemento centrale è la Strategia Regionale Agenda 2030, che funge da quadro di riferimento per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs). Attraverso politiche coordinate, si punta a promuovere un progresso sostenibile a livello locale e regionale. Infine, la Regione adotta una strategia sinergica per affrontare i cambiamenti climatici, combinando misure di mitigazione e adattamento. L'obiettivo è ridurre le emissioni di gas serra e, allo stesso tempo, aumentare la resilienza del territorio agli effetti del cambiamento climatico.

12.2 IL COORDINAMENTO TRA I DIVERSI LIVELLI DI GOVERNO

Un aspetto essenziale del PAIR 2030 è il coordinamento tra i diversi livelli di governo, fondamentale per una gestione efficace della qualità dell'aria. A livello europeo, le politiche come il Green Deal stabiliscono obiettivi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas serra e inquinanti atmosferici. Questi programmi forniscono un quadro strategico che guida le azioni regionali e locali.

A livello nazionale, l'Italia si è impegnata attraverso il Piano d'Azione Nazionale per la qualità dell'aria e altre misure straordinarie, garantendo un dialogo continuo tra governo centrale e regioni. Questo coordinamento è essenziale per implementare politiche integrate e rispondere efficacemente agli obiettivi fissati a livello europeo. La qualità dell'aria in Emilia-Romagna viene analizzata attraverso la rete di monitoraggio regionale, che consente di monitorare i principali inquinanti atmosferici, come PM10, PM2.5, NO₂ e O₃. Integrando i dati di monitoraggio con analisi specifiche e con i dati delle banche dati emissive, è possibile identificare le aree più critiche e valutare l'esposizione della popolazione agli agenti inquinanti. L'analisi fa emergere le fonti geografiche e settoriali delle emissioni, evidenziando in particolare i contributi di settori chiave come mobilità, industria e agricoltura.

12.3 GLI OBIETTIVI E LE AZIONI DEL PAIR 2030

Gli obiettivi strategici del PAIR 2030 sono pensati per migliorare in modo significativo la qualità dell'aria nella Regione, proteggendo al contempo la salute pubblica e affrontando le sfide poste dai cambiamenti climatici. La riduzione delle emissioni inquinanti viene integrata con azioni che promuovono la sostenibilità ambientale e il benessere sociale. Attraverso un approccio coordinato, le politiche settoriali si intrecciano con misure trasversali, favorendo sinergie tra gli interventi. Questi obiettivi rappresentano una guida per l'attuazione delle azioni del piano, assicurando che ogni misura contribuisca in maniera efficace alla tutela dell'ambiente e alla qualità della vita dei cittadini.

Le azioni previste dal PAIR 2030 mirano a tradurre gli obiettivi strategici in interventi concreti, toccando settori fondamentali come mobilità, energia, agricoltura e industria. Tra le misure principali, vi sono iniziative per promuovere il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, riducendo al contempo le emissioni derivanti dal traffico veicolare. Nel settore energetico, vengono incentivati l'uso di fonti rinnovabili e il miglioramento dell'efficienza energetica. Per quanto riguarda l'agricoltura e l'industria, si introducono regolamentazioni specifiche per ridurre l'impatto delle attività produttive. Inoltre, il piano include azioni trasversali, come il monitoraggio continuo della qualità dell'aria e campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza. Questi interventi sono progettati per affrontare le criticità ambientali in modo strutturato, promuovendo uno sviluppo sostenibile e migliorando la salute pubblica. Le azioni sono organizzate in gruppi tematici e mirano a migliorare la qualità dell'aria, ridurre le emissioni inquinanti e promuovere uno sviluppo sostenibile e sono di seguito descritte:

Gruppo A – Ambito urbano e aree di pianura

Gruppo B – Trasporti e mobilità

Gruppo C – Energia e biomasse per il riscaldamento domestico

Gruppo D – Attività produttive

Gruppo E – Agricoltura e zootecnia

Gruppo F – Acquisti verdi nella pubblica amministrazione

Gruppo G – Monitoraggio e strumenti di gestione

Gruppo H – Comunicazione e sensibilizzazione

12.3.1 IL CONTRIBUTO DEL PTAV AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

Le Norme Tecniche di Attuazione del PAIR danno specifici riferimenti su come integrare il tema della tutela della qualità dell'aria e dell'ambiente nella **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** dei piani e nei programmi.

In particolare, viene indicato che il Parere Motivato di VAS “*si conclude con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani o programmi, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte*” (art.8, comma 2 delle NTA del PAIR2030).

Risulta pertanto necessaria la valutazione delle disposizioni del Ptav richiamando anche le misure compensative e/o di mitigazione previste a contrasto di potenziali criticità nonché l'indicazione del recepimento delle misure già previste dal PAIR e del contributo che il piano provinciale può portare al miglioramento atteso della qualità dell'aria.

Al fine di evidenziare la **coerenza del Ptav con le disposizioni del PAIR** si richiamano, quindi, al paragrafo 4.1 le principali strategie del Piano che possono incidere sulle emissioni atmosferiche climalteranti e inquinanti evidenziando sia il contributo concorrente al miglioramento del quadro emissivo, sia le misure di contenimento di potenziali criticità connesse agli assetti insediativi di area vasta. Il successivo paragrafo 4.2 restituisce le matrici valutative della coerenza delle disposizioni di Ptav (articolate nel Documento delle Strategie e nel Documento delle Regole) rispetto alle azioni del PAIR.

12.3.2 Strategie del Ptav incidenti sulla qualità dell'aria

La presente sezione riassume le principali strategie di piano che contribuiscono al miglioramento della qualità dell'aria, o al contenimento delle potenziali criticità, in relazione agli obiettivi di miglioramento posti dal PAIR tenendo conto delle emissioni climalteranti e inquinanti. Tali strategie sono di seguito sinteticamente richiamate con riferimento alle LIC (si v. Documento delle Strategie- DS) e ai titoli normativi corrispondenti (si v. Documento delle Regole-DR) con anche indicazione del miglioramento rispetto alle previsioni previgenti (Ptcp) e delle misure di contenimento delle possibili criticità con particolare riferimento all'assetto insediativo di area vasta.

Strategie concorrenti al miglioramento della qualità dell'aria

Qualità dei sistemi ambientali

- Rafforzamento dei servizi ecosistemici diffusi e dei principali sistemi ambientali (fluviale e forestale) – DS: LIC1 – DR: Titolo 2
- Consolidamento della Rete ecologica e Incremento delle aree protette a scala territoriale – DS: LIC1 – DR: Titolo 2
- Promozione di sistemi di produzione agricola conservativa e biologica, (biodistretto) – DS: LIC1 – DR: Titolo 2

Infrastrutture verdi e rigenerazione urbana

- Sviluppo delle infrastrutture verdi interconnesse a scala territoriale e locale e forestazione urbana (copertura arborea al 30%) – DS: LIC1 – DR: Titolo 2
- Azioni di adattamento ai cambiamenti climatici diffuse, contrasto alle isole di calore e raffrescamento urbano (Nbs) -DS: LIC1 – DR: Titolo 2; DS: LIC3- DR: Titolo 4
- Assunzione, anche a livello degli strumenti urbanistici locali, di parametri di valutazione delle trasformazioni territoriali e urbane per il raggiungimento di un bilancio ecosistemico positivo – DS: LIC1 – DR: Titolo 2).

Ottimizzazione del metabolismo urbano

- Gestione della domanda di mobilità delle persone e diversione modale verso modalità di spostamento sostenibili (target di miglioramento 10%) e rafforzamento della mobilità pubblica (TPL) e collettiva – DS: LIC 4 - DR: Titolo 5 – si v. par. 4.1.1
- Gestione integrata della logistica urbana (ottimizzazione dei trasporti merci e gestione dell'ultimo miglio, organizzazione della distribuzione in area urbana e turistica) – DS: LIC 4 -DR: Titolo 5 – si v. par. 4.1.1

Strategie di contenimento di potenziali criticità per l'assetto di area vasta

- Consolidamento dell'assetto delle strutture urbane sovralocali esistenti (aree produttive – Apea - e poli funzionali) in termini non espansivi (migliorando in tal modo la previsione previgente) e rigenerativi ad elevati standard prestazionali edilizi e urbanistici integrati alle valutazioni degli impatti ecosistemici e climatici - DS:LIC1 – DR: Titolo 2; DS: LIC2 – DR: Titolo 3;
- Riduzione delle previsioni infrastrutturali viarie rispetto all'assetto previgente e riordino della rete esistente finalizzato a ottimizzarne la funzionalità e a incrementarne i livelli di resilienza rispetto ai cambiamenti climatici– DS: LIC 4 -DR: Titolo 5;
- Definizione di ambiti di mitigazione degli impatti ambientali degli insediamenti e delle infrastrutture - DS: LIC1 – DR: Titolo 2; DS: LIC 4 - DR: Titolo 5;

Gestione della domanda di mobilità e riduzione degli impatti sulla qualità dell'aria nel settore dei trasporti

Le azioni previste dalla LIC4 (Linee di indirizzo e coordinamento per un sistema di mobilità sostenibile e coerente con l'assetto del territorio) che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei carichi inquinanti secondo gli indirizzi del PAIR, in un'ottica di promozione della mobilità sostenibile, sono in sintesi le seguenti:

- la gestione della domanda di mobilità;
- la riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale;
- la riorganizzazione dell'offerta infrastrutturale;
- la promozione della mobilità lenta.

Per quanto attiene la gestione della mobilità passeggeri, tali azioni convergono sull'obiettivo di diversione entro il 2030 del 10% della mobilità motorizzata privata verso altri modi (TPL; ciclopodalità) od attività a distanza. Considerando l'allocazione proporzionale delle percorrenze stradali e la differente efficacia attesa dalle azioni di piano nei diversi comparti territoriali, tale obiettivo si traduce in un contenimento dell'ordine del 20% della mobilità motorizzata privata all'interno della Città della Costa, dove maggiori risultano i coefficienti unitari di emissione di PM10 ed NOx, a causa della prevalenza dei cicli di marcia urbani.

Pertanto, la riduzione attesa delle emissioni di questi inquinanti, ottenuta per semplice trascinamento delle politiche sovraordinate, risulta superiore al 10%. Tutto ciò senza considerare l’ulteriore effetto connesso all’elettrificazione del parco veicolare, dipendente da politiche largamente sovrastanti il campo provinciale.

Analogamente, per quanto riguarda la mobilità delle merci, il piano prevede l’introduzione di forme di logistica sostenibile, anche attraverso la redazione di un apposito Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), volto a sostenere schemi di distribuzione fisica meno impattanti, basati sulla predisposizione di transit-point volti ad ottimizzare i carichi, e sull’utilizzo in ambito urbano di mezzi meno inquinanti (furgoni elettrici, cargo bike). Anche in questo caso, le azioni di contenimento della domanda tendono a concentrarsi entro la Città della Costa, dove maggiori sono i coefficienti emissivi unitari, con conseguente riduzione più che proporzionale dei carichi inquinanti.

È dunque possibile assumere che l’insieme degli obiettivi e delle azioni della LIC4 possa contribuire in misura sostanziale al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di PM10 e NOx previsti dal PAIR, anche senza tenere conto dell’ulteriore effetto, di carattere tecnologico, associato alla progressiva elettrificazione del parco veicolare circolante.

Al fine della valutazione quali/quantitativa dei miglioramenti attesi, si restituisce nelle tabelle seguenti (Box 1), la riduzione dei carichi inquinanti atmosferici derivanti dal raggiungimento del target di piano soprarichiamato. Per la simulazione è stato utilizzato il modello dei flussi di traffico messo a punto per il Piano e descritto nell’allegato 5 del QCD.

Come già accennato, in considerazione delle caratteristiche delle misure di piano attivabili si assume che i miglioramenti più marcati si possano verificare nel settore di costa e negli ambiti urbani per riduzione prioritariamente del traffico di veicoli leggeri.

In riferimento alle percentuali di riduzione derivanti dall’attuazione delle misure di piano (stato “post”) rispetto alla situazione attuale (stato “pre”), con applicazione dei coefficienti unitari per PM10 e NOX, si stima la riduzione attesa degli inquinanti atmosferici, per ambito territoriale, per tipologia di traffico (urbano, extraurbano, autostradale), per tipologia di veicolo (leggieri e pesanti), fino alla restituzione del quadro complessivo con le stime in t/anno e il confronto con i target assunti dal Pair.

Dalla restituzione prodotta è pertanto ragionevole affermare che il Ptav contribuisce al raggiungimento dei target generali posti dal piano regionale.

Una valutazione di dettaglio sulla efficacia delle misure previste dal Ptav potrà essere opportunamente prodotta nell’ambito della struttura di coordinamento del Mobility Management d’area (DR - art 5.2) che potrà valutare quantitativamente gli effetti della diversione modale negli spostamenti per motivi di studio e lavoro verso modalità sostenibili.

Box 1 – Tabelle di sintesi riferite alle riduzioni attese dei carichi di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico veicolare.

Sono riportati i flussi di traffico derivanti dal modello utilizzato a supporto della predisposizione del piano (si v. All. 5 – QCD), articolati per ambiti territoriali, tipologia di traffico e tipologia di mezzi, e relativo carico inquinante rispetto al PM10 e agli NOx. Sono inoltre stimati i miglioramenti attesi in attuazione delle misure di piano particolarmente riferite al territorio urbano, ai mezzi leggeri e all'ambito di costa.

ambito territoriale	veq-km/giorno*		
Città della Costa	5.137	4.437	-14%
Bassa Valmarecchia	612		
Alta Valmarecchia	506		
Valconca	751		
TOTALE	7.006	6.306	-10%
<i>di cui autostrade</i>	2.468		

	veq-km/giorno*		
Autostrade	2.468	2.468	0%
Urbano	2.670	1.969	-26%
Extraurbano	1.869	1.869	0%
TOTALE	7.006	6.306	-10%

Traffico (vkm/giorno)*			
LEGGERI	pre	post	var%
Autostrade	1.481	1.481	0%
Urbano	2.403	1.865	-22%
Extraurbano	1.495	1.495	0%
TOTALE	5.379	4.841	-10%

PM10 (g/giorno)			NOx (g/giorno)		
pre	post	var %	pre	post	var %
26.651	26.651	0%	740.294	740.294	0%
84.090	65.265	-22%	1.177.264	913.712	-22%
22.432	22.432	0%	448.632	448.632	0%
133.172	114.347	-14%	2.366.190	2.102.638	-11%

Traffico (vkm/giorno)*			
PESANTI	pre	post	var%
Autostrade	494	494	0%
Urbano	133	77	-43%
Extraurbano	187	187	0%
TOTALE	814	757	-7%

PM10 (g/giorno)			NOx (g/giorno)		
pre	post	var %	pre	post	var %
74.029	74.029	0%	1.875.411	1.875.411	0%
43.380	24.863	-43%	1.214.638	696.160	-43%
28.040	28.040	0%	747.720	747.720	0%
145.449	126.932	-13%	3.837.768	3.319.291	-14%

Coeffienti unitari (g/vkm)			
veicoli leggeri		veicoli pesanti	
PM10	NOx	PM10	NOx
0,018	0,5	0,15	3,8
0,035	0,49	0,325	9,1
0,015	0,3	0,15	4

% pesanti (veq)
40%
10%
20%

TOTALE VEICOLI	PM10 (t/anno)			NOx (t/anno)		
	pre	post	var %	pre	post	var %
Autostrade	26,5	26,5	0,0%	691	691	0,0%
Urbano	36,1	25,8	-28,5%	657	448	-31,8%
Extraurbano	13,7	13,7	0,0%	322	322	0,0%
TOTALE	76,3	66,0	-13,5%	1.669	1.461	-12,5%
<i>Target</i>			-13,0%			-12,0%

* VALORI X MILLE

Le matrici valutative di coerenza con le azioni del PAIR

La presente sezione approfondisce la valutazione e la coerenza tra gli articoli del documento delle Norme del Ptav e le azioni del PAIR 2030. Lo scopo è quello di evitare che le indicazioni del Ptav risultino in contrasto con il quadro programmatico previsto dal PAIR 2030, individuando e, se necessario, correggendo eventuali elementi che potrebbero generare effetti discordanti rispetto agli obiettivi sovraordinati. La valutazione viene comunicata attraverso matrici di confronto che analizzano il rapporto tra le azioni del PAIR e gli articoli del PTAV, esprimendo i risultati in termini qualitativi secondo una scala di cinque livelli:

- ■ Coerenza diretta: gli obiettivi del PTAV contribuiscono pienamente al raggiungimento degli obiettivi di riferimento, in quanto equivalenti ed analoghi.
- ■ Coerenza indiretta: gli obiettivi del PTAV, se pur non prettamente analoghi agli obiettivi di riferimento, contribuiscono pienamente o parzialmente al loro raggiungimento.
- ■ Indifferenza: gli obiettivi del PTAV e gli obiettivi di riferimento non presentano alcuna relazione diretta o indiretta.
- ■ Incoerenza: gli obiettivi del PTAV si pongono in contrasto e non rispondono agli obiettivi di riferimento, rischiando di impedirne il raggiungimento.
- ■ Incoerenza indiretta: gli obiettivi del PTAV, se pur non direttamente in contrasto con gli obiettivi di riferimento, rischiano di limitarne il pieno raggiungimento.

I seguenti paragrafi restituiscono la valutazione, secondo la scala sopracitata, delle azioni del PAIR (pianura Est) riferibili alla scala e alle competenze del Ptav. Le azioni sono suddivise per i principali ambiti di intervento, con riferimento ai quattro titoli normativi del Documento delle Regole connessi alle 4 Linee di indirizzo e coordinamento (LIC) del Documento delle strategie che assumono valore di indirizzo generale del Piano.

Le tabelle pertanto riportano in colonna le azioni del PAIR e in riga i Titoli normativi del Documento delle Regole con il richiamo alla LIC di riferimento.

AZIONI A – AMBITO URBANO E AREE DI PIANURA

Le azioni di questo gruppo si concentrano principalmente sulla riduzione delle emissioni nelle aree urbane e pianeggianti, caratterizzate da elevate concentrazioni di traffico e attività antropiche. Tra le principali misure rientrano:

- Riduzione del traffico veicolare privato, tramite politiche di limitazione alla circolazione e potenziamento delle infrastrutture per la mobilità alternativa.
- Forestazione urbana e periurbana, per migliorare la qualità dell'aria e mitigare gli effetti delle isole di calore.
- Contenimento delle emissioni di polveri, attraverso interventi di pulizia e manutenzione delle strade e delle aree urbane.
- Azioni emergenziali per affrontare periodi critici di inquinamento atmosferico.

Misure riferibili alla scala e alla competenza del Ptav:

A1 - RIDUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO DEI VEICOLI PRIVATI

A2 - ALTRE MISURE PER LA RIDUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO

A5 - AMPLIAMENTO FORESTAZIONE URBANA E PERIURBANA

A9 - MISURE DI INCENTIVAZIONE PER L'AMBITO URBANO E LE AREE DI PIANURA

	A1	A2	A5	A9
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL’AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC1)				
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica				
Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette				
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu				
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale				
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture				
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC2)				
Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell’assetto insediativo				
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio				
Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo				
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali				
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC3)				
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio				
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano				
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere				
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano				
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L’ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC4)				
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità				
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale				
Art. 5.4 - Riordino dell’offerta infrastrutturale				
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta				

AZIONI B - TRASPORTI E MOBILITÀ

Questo gruppo affronta il tema della mobilità, proponendo:

- Promozione e potenziamento del trasporto pubblico, con particolare attenzione al rinnovo dei mezzi e all'integrazione delle tariffe.
- Mobilità elettrica e veicoli a basse emissioni, incentivando l'adozione di tecnologie meno inquinanti.
- Ottimizzazione della logistica urbana e a lungo raggio, con misure per ridurre l'impatto delle attività di trasporto merci.
- Politiche di mobility management per incoraggiare comportamenti virtuosi e una pianificazione efficace della mobilità.

Misure riferibili alla scala e alla competenza del Ptav:

B1b - PROMOZIONE E OTTIMIZZAZIONE DELL'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE - POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELL'OFFERTA DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA;

B1E - INTEGRAZIONE TARIFFARIA

B2 - SVILUPPO DELL'ITS (INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS) E DI PROGETTI DI INFOMOBILITÀ

B3 - POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT

B4 - MOBILITÀ ELETTRICA E RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE PER FAVORIRE VEICOLI A BASSE EMISSIONI

B8 - SOSTENIBILITÀ E OTTIMIZZAZIONE DELLA LOGISTICA MERCI A CORTO RAGGIO

B9 - ARMONIZZAZIONE REGOLE ZTL PER LOGISTICA URBANA

	B1B	B1E	B2	B3	B4	B8	B9	B10
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC1)								
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali								
Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica								
Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette								
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu								
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale								
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture								
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC2)								
Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali								
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto insediativo								
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio								

Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo								
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali								
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC3)								
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali								
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio								
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano								
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere								
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano								
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L’ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC4)								
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali								
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità								
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale								
Art. 5.4 - Riordino dell’offerta infrastrutturale								
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta								

AZIONI C - ENERGIA E BIOMASSE PER IL RISCALDAMENTO DOMESTICO

Le misure di questo gruppo puntano a ridurre le emissioni legate all'utilizzo di biomasse per il riscaldamento, in particolare si cita:

- Regolamentazione degli impianti a biomassa, con obblighi per l'utilizzo di combustibili certificati e limitazioni per quelli meno efficienti.
- Promozione di tecnologie rinnovabili e non emissive, come il fotovoltaico e il solare termico.
- Miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, per ridurre i consumi e l'impatto ambientale.

Misure riferibili alla scala e alla competenza del Ptav:

C4 - MISURE PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA DA FONTI RINNOVABILI NON EMISSIVE

C5 - REGOLAMENTAZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI DEGLI EDIFICI NUOVI O SOTTOPOSTI A RISTRUTTURAZIONE RILEVANTE

C17 - RIQUALIFICAZIONE DEGLI IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA

	C4	C5	C17
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL’AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC 1)			
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica			

Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette			
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu			
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale			
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture			
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC 2)			
Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto insediativo			
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio			
Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo			
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali			
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC 3)			
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio			
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano			
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere			
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano			
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC 4)			
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità			
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale			
Art. 5.4 - Riordino dell'offerta infrastrutturale			
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta			

AZIONI D – ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Le azioni di questo gruppo sono dedicate alla regolamentazione delle attività industriali e agricole:

- Contenimento delle emissioni industriali, attraverso l'applicazione delle migliori tecniche disponibili.
- Riduzione delle emissioni di composti organici volatili e polveri diffuse.
- Promozione di accordi territoriali, per coordinare le iniziative tra diverse realtà produttive.

Misure riferibili alla scala e alla competenza del Ptav:

D3 - SUPPORTO ALL'APPLICAZIONE DELLE BAT NELLE AZIENDE AIA NEI BANDI

D6 - CONTRASTO ALLE EMISSIONI DI POLVERI DIFFUSE

D7 - PROMOZIONE DI ACCORDI D'AREA E TERRITORIALI

D8 – CATASTO EMISSIONI

	D3	D6	D7	D8
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC 1)				
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				

Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica				
Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette				
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu				
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale				
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture				
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC 2)				
Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto insediativo				
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio				█
Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo		█		
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali		█	█	
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC 3)				
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali				
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio				
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano				
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere				
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano	█	█		█
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC 4)				
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali	█	█		
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità			█	
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale				
Art. 5.4 - Riordino dell'offerta infrastrutturale				
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta				

AZIONI E – AGRICOLTURA E ZOOTECNIA

Questo gruppo si focalizza sull'ottimizzazione delle pratiche agricole e zootecniche che si articolano in:

- Gestione sostenibile dei reflui zootecnici, con regolamentazioni per lo stoccaggio e lo spandimento.
- Incentivi per tecniche di alimentazione e ricovero degli animali, per ridurre le emissioni di ammoniaca.

Misure riferibili alla scala e alla competenza del Ptav:

E3 - OBBLIGHI INERENTI ALL'UTILIZZO DEI FERTILIZZANTI IN CAMPO AGRONOMICO

E7 - INCENTIVAZIONE DELLE MIGLIORI TECNICHE DI ALIMENTAZIONE E RICOVERO DEGLI ANIMALI

E8 - PRESCRIZIONI PER I NUOVI ALLEVAMENTI O PER LE MODIFICHE SOSTANZIALI

	E3	E5	E8
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL’AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC 1)			
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica			
Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette			
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu			
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale			
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture			
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC 2)			
Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell’assetto insediativo			
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio			
Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo			
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali			
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC 3)			
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio			
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano			
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere			
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano			
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L’ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC 4)			
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali			
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità			
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale			
Art. 5.4 - Riordino dell’offerta infrastrutturale			
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta			

AZIONI F – ACQUISTI VERDI NELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

Le misure in questo ambito incentivano l’adozione di criteri di sostenibilità negli acquisti pubblici, promuovendo tecnologie e servizi a basso impatto ambientale.

F1 – ACQUISTI VERDI NELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

	F1
TITOLO 2 – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL’AMBIENTE, DEI BENEFICI ECOSISTEMICI E DELLE RETI ECOLOGICHE (LIC 1)	
Art. 2.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali	
Art. 2.2 - Benefici ecosistemici e salute pubblica	
Art. 2.3 - Rete ecologica e sistema delle aree protette	
Art. 2.4 - Infrastrutture verdi e blu	
Art. 2.5 - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e del territorio rurale	
Art. 2.6 - Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale degli insediamenti e delle infrastrutture	
TITOLO 3 – TUTELA DEL SUOLO, EQUITÀ TERRITORIALE, RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO E ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL TERRITORIO (LIC 2)	

Art. 3.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali	
Art. 3.2 - Rafforzamento della struttura multicentrica dell'assetto insediativo	
Art. 3.3 - Equità territoriale e fondo di riequilibrio	
Art. 3.4 - Rigenerazione patrimoniale e riuso per la tutela del suolo	
Art. 3.5 - Assetto funzionale e attività sovralocali	
TITOLO 4 – SICUREZZA E RESILIENZA DEL TERRITORIO (LIC 3)	
Art. 4.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali	
Art. 4.2 - Sicurezza del territorio	
Art. 4.3 - Resilienza del territorio aperto e periurbano	
Art. 4.4 - Resilienza dei territori urbanizzati e delle aree costiere	
Art. 4.5 - Metabolismo territoriale e urbano	
TITOLO 5 – MOBILITÀ SOSTENIBILE E COERENZA CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO (LIC 4)	
Art. 5.1 - Principi, obiettivi e indirizzi generali	
Art. 5.2 - Gestione della domanda di mobilità	
Art. 5.3 - Riorganizzazione del trasporto pubblico locale	
Art. 5.4 - Riordino dell'offerta infrastrutturale	
Art. 5.5 - Promozione della mobilità lenta	

13 BIBLIOGRAFIA E SITOGRADIA

Agenzia per la Coesione Territoriale (2013). Strategia nazionale per le Aree interne (SNAI). Disponibile su <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>

Assemblea Generale delle Nazioni Unite - ONU (2015). Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile. Disponibile su <https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/>

Commissione Europea (2021). A long-term Vision for the EU's Rural Areas - Towards stronger, connected, resilient and prosperous rural areas by 2040. Disponibile su https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

Governo italiano (2021). Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Disponibile su <https://italiadomani.gov.it/it/home.html>

Ministri responsabili della pianificazione territoriale, dello sviluppo territoriale e/o della coesione territoriale (2020). Agenda Territoriale 2030 – Un futuro a tutti i luoghi. Disponibile su <https://territorialagenda.eu/it/>

Ministero per la Transizione ecologica (2021). Strategia Nazionale per l'economia circolare. Disponibile su https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/economia_circolare/SEC_30092021_1.pdf

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) (2021). Strategia Nazionale per la Biodiversità. Disponibile su <https://www.mite.gov.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita-al-2030>

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dal Comitato per lo Sviluppo del Verde (2018). Strategia Nazionale del Verde Urbano (SNVU). Disponibile su https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/comitato%20verde%20pubblico/strategia_verde_urbano.pdf

Regione Emilia-Romagna (2021). RETE NATURA 2000: Cambiano le regole per la gestione dei siti e per le Valutazioni di incidenza. Disponibile su <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/notizie/notizie-2021/rete-natura-2000-cambiano-le-regole-per-la-gestione-dei-siti-e-per-le-valutazioni-di-incidenza>

Regione Emilia-Romagna (2020). Patto per il Lavoro e il Clima. Disponibile su <https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima>

Regione Emilia-Romagna (2020). Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR). Disponibile su <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/rifiuti/temi/rifiuti/piano-rifiuti/piano-rifiuti-vigente-2014-2021>.

Regione Emilia-Romagna (2019). Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2025. Disponibile su <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/prit-2025-elaborati-tecnici#:~:text=Il%20Prit%202025%20%C3%A8%20stato,del%2031%2F12%2F21.&text=Per%20l'iter%20approvativo%20del,materiale%20pubblicato%20nella%20pagina%20dedicata>.

Regione Emilia-Romagna (2018). Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici (SMACC). Disponibile su <https://bur.regione.emilia-romagna.it/bur/area-bollettini/bollettini-in-lavorazione/n-12-del-11-01-2019-parte-seconda.2019-01-10.7765455326/strategia-di-mitigazione-e-adattamento-per-i-cambiamenti-climatici-della-regione-emilia-romagna-proposta-della-giunta-regionale-in-data-30-luglio-2018-n-1256/allegato-delibera-giunta-1256>.

Regione Emilia-Romagna (2017). Piano Energetico Regionale (PER) <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/notizie/primo-piano/vecchi-primi-piani-plone-4/archivio/2017/g7-ambiente-bologna-2017/energia-1/piano-energetico-regionale-per>.

Regione Emilia-Romagna (2016). Linee guida per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS). Disponibile su <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobility-sostenibile/mobilita-sostenibile/pums-piani-urbani-per-la-mobilita-sostenibile>.

Regione Emilia-Romagna (2016). Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA). Disponibile su <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/suolo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni>.

Regione Emilia-Romagna (2010). Piano Territoriale Regionale (PTR). Disponibile su <https://territorio.regione.emilia-romagna.it/programmazione-territoriale/ptr-piano-territoriale-regionale>.

Regione Emilia-Romagna (2009). Programma per il Sistema regionale delle Aree Protette e dei Siti Rete Natura 2000. Disponibile su <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/consultazione/Programmi-Piani-e-Regolamenti/programma-regionale>.

Regione Emilia-Romagna (2009). Piano di Tutela delle Acque (PTA). Disponibile su <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/acque/temi/piano-di-tutela-delle-acque#:~:text=Cosa%20fa%20la%20Regione&text=152%2F99%20e%20dalla%20Direttiva,idrico%20sostenibile%20nel%20lungo%20periodo>.

● TERRE DI CULTURA,
ACCOGLIENZA, CITTÀ,
● RESILIENZA.