

## strategie e obiettivi

---

# RELAZIONE GENERALE

---

## consultazione preliminare

---

Decreto Provv. Presid. n. XX del XX

---

# 01

---



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

**PROVINCIA DI RIMINI**

**Riziero Santi**, presidente  
**Fabrizio Piccioni**, consigliere provinciale  
delegato  
**Luca Ugucioni**, segretario generale  
**Roberta Laghi**, responsabile dell'Ufficio di  
Piano

**UFFICIO DI PIANO**

**Roberta Laghi**  
**Giancarlo Pasi**  
**Massimo Filippini**  
**Paolo Setti**  
**Alessandra Rossini**

**Garante della Partecipazione  
e della Comunicazione del piano**

**Alessandra Rossini**

**Ufficio Statistica**

**Cristiano Attili**

**Ufficio Sistemi Informativi**

**Stefano Masini**

**COORDINAMENTO SCIENTIFICO**

**UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA**  
**Dipartimento di Culture del Progetto**

**Francesco Musco**, coordinamento  
ricercatori responsabili di progetto

**Giulia Lucertini**  
**Denis Maragno**  
**Filippo Magni**

collaboratori

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

**CONTRIBUTI SPECIALISTICI**

**Mobilità**

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

**Aspetti giuridici**

**Giuseppe Piperata**  
**Gabriele Torelli**

**Sistema Informativo Territoriale**

**Massimo Tofanelli**

**PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE**

**Elena Farnè**, coordinamento

segreteria tecnica

**Elisa Giagnolini**

sito web

**Stefano Fabbri**

**Elena Farnè**

**FOTOGRAFIE E IDENTITÀ VISIVA**

**Laura Conti**  
**Emilia Strada**

collaborazione della

**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**, collaboratore

**Pericolosità sismica**

**Luca Martelli**

**Cartografia digitale**

**Alberto Martini**

**Geologia di sottosuolo**

**Paolo Severi**

**Risorse idriche**

**Maria Teresa De Nardo**



## indice

1. PREMESSA.....	7
2. LA VISIONE DEL PTAV: <i>RiminiVerso</i> .....	8
2.1. Le 3 linee di innovazione del Piano .....	8
2.2. I meta-obiettivi.....	8
2.3. Le 4 traiettorie del Piano.....	8
3. TERRA DI CULTURA.....	10
3.1. Obiettivi Specifici della prima Terra.....	10
4. TERRA DELL'ACCOGLIENZA .....	11
4.1. Obiettivi Specifici della seconda Terra.....	11
5. TERRA DI CITTÀ.....	12
5.1. Obiettivi Specifici della terza Terra.....	12
6. TERRA DI RESILIENZE .....	13
6.1. Obiettivi Specifici della quarta Terra.....	13
7. LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO.....	15
7.1. Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, degli ecosistemi e delle reti ecologiche.....	15
7.2. Linee di indirizzo e coordinamento per la rigenerazione diffusa e la riqualificazione dei poli funzionali, delle aree produttive e commerciali .....	17
7.3. Linee di indirizzo e coordinamento per la gestione del patrimonio, della qualità della vita e dell'assetto turistico.....	19
7.4. Linee di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e le resilienze del territorio .....	21
7.5. Linee di indirizzo per un sistema di mobilità sostenibile e coerente con l'assetto del territorio.....	23



## 1. PREMESSA

Il presente documento introduce e delinea la strategia generale che guida la formazione del PTAV. Tale strategia viene declinata in molteplici ed sinergici obiettivi – strategici e specifici – e in una serie di linee di indirizzo e coordinamento applicate ai diversi ambiti territoriali e relative ai settori ritenuti rilevanti e prioritari rispetto alle caratteristiche sociali, economiche ed ambientali, che caratterizzano le realtà provinciali di Rimini.

A monte della strategia proposta e a valle delle analisi descritte all'interno del Quadro Conoscitivo, si presenta la Visione “*RiminiVerso*”, che guida il percorso di formazione del Piano attraverso 4 principali traiettorie, o “Terre” (Figura 1).

Il documento Strategie e Obiettivi è strutturato nei seguenti documenti:

- Relazione generale
- Tavola in scala 1:100.000 “TAVOLA 1: Strategie: Linee di indirizzo e coordinamento”

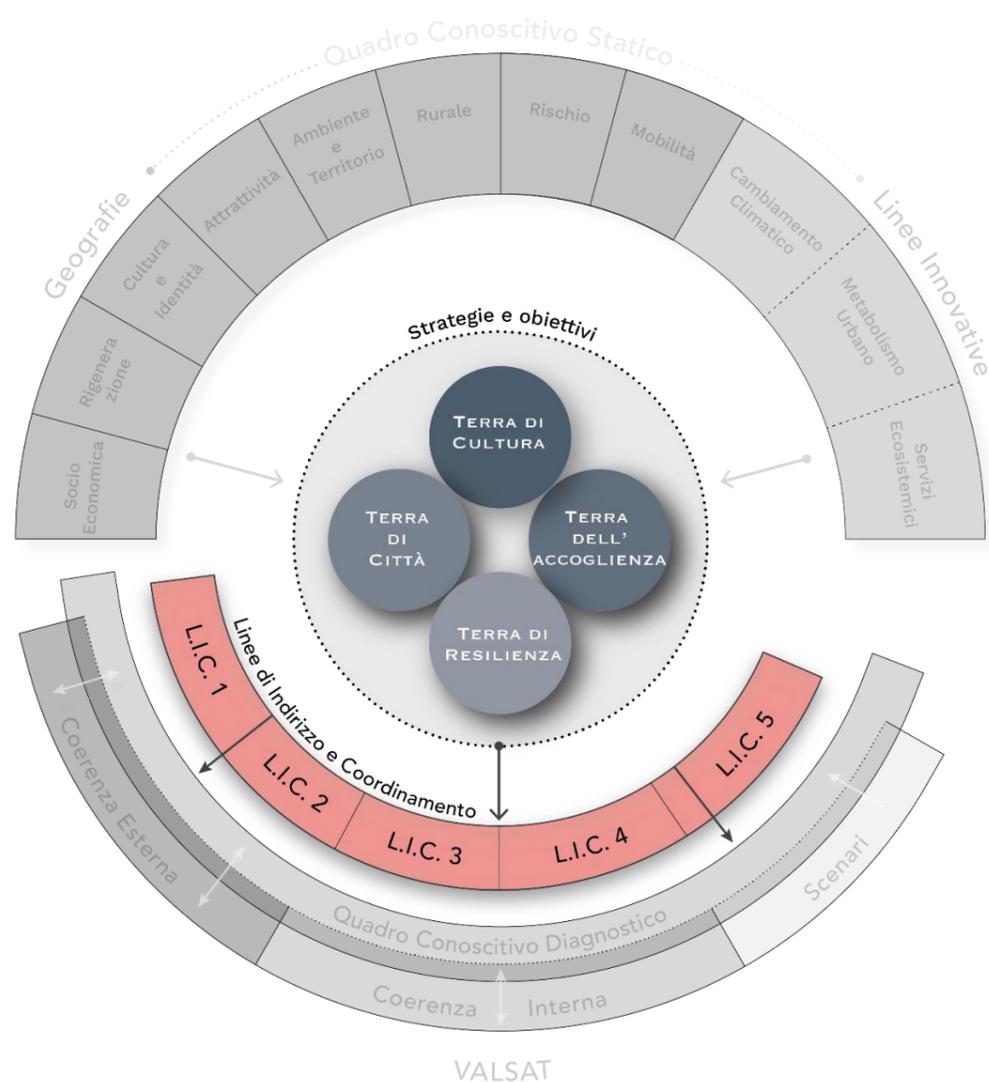


Figura 1: Schema concettuale della relazione tra Strategie e Obiettivi e i documenti di Piano (Elaborazione IUAV)

## 2. LA VISIONE DEL PTAV: *RiminiVerso*

*RiminiVerso* rappresenta la visione che si ha del territorio. Essa permette di visualizzare il futuro VERSO cui il territorio dovrebbe tendere e l'insieme delle condizioni che vorrebbe raggiungere. La provincia di Rimini, con questo innovativo piano, si proietta VERSO il 2035 con il ruolo di guida strategica ed operativa, per una vera e propria transizione ecologica, VERSO un territorio sostenibile e resiliente di area vasta, osservandolo nella sua ricchissima eterogeneità, interpretandolo per le sue peculiarità e orientandolo nella sua complessità, VERSO una forma di sviluppo in grado di abbracciare le sue diverse anime e vocazioni.

Attraverso il confronto con la Provincia di Rimini, i suoi tecnici, collaboratori e parti in causa è stata delineata la struttura del PTAV, che si compone di obiettivi strategici e specifici, i quali verranno realizzati attraverso diverse linee di indirizzo e coordinamento.

### 2.1. Le 3 linee di innovazione del Piano

La Provincia in considerazione delle indicazioni specifiche delle L.R. 24/2017, ha deciso di dotare il PTAV di una visione strategica innovativa basata sull'introduzione di studi, analisi e considerazioni provenienti da tre linee di innovazione, che sono:

- I **Cambiamenti Climatici** (CC) ovvero l'alterazione dell'atmosfera globale, dovuta all'azione dell'uomo, che ha portato ad un surriscaldamento del clima. Tra il 2009-2019 si è registrato il decennio più caldo di sempre e il 2020 è stato il secondo anno più caldo di sempre, poco sotto il 2016. Le problematiche dovute agli incendi, che sono notevolmente aumentati, sono diventate più lunghe e intense. Dal 1990 ad oggi gli eventi meteorologici estremi sono andati aumentando ogni anno, come i cicloni, le alluvioni e le gelate, che colpiscono in periodi dell'anno atipici rispetto al passato ed hanno effetti sempre più devastanti. Gli impatti di questi eventi sul territorio colpiscono sia le economie sia la salute delle persone.
- I **Servizi Ecosistemici** (SE) rappresentano tutti quei benefici multipli, intesi come beni e servizi, che gli ecosistemi sono in grado di fornire all'uomo in modo diretto o indiretto e si distinguono in quattro principali categorie: Approvvigionamento (cibo, acqua, legno, fibre, combustibile ed altre materie prime); Supporto alla vita (servizi che garantiscono il mantenimento del suolo, il ciclo dei nutrienti, il ciclo dell'acqua e l'attività biologica); Regolazione (la regolazione del clima, dell'aria, del ciclo e della qualità delle acque, il controllo dei parassiti e delle malattie, l'impollinazione, l'assimilazione dei rifiuti e la mitigazione di rischi naturali); Culturali e ricreativi (i benefici non materiali derivanti dagli ecosistemi e che generano per l'uomo nuovi valori estetici, ricreativi, spirituali, cognitivi e intellettuali).

- Il **Metabolismo Urbano** (MU) è un approccio che legge e descrive gli insediamenti urbani come organismi che per sostenersi e supportare le proprie funzioni vitali, necessitano di flussi di risorse ed energia in input, producendo al contempo come output, scarti, rifiuti ed emissioni inquinanti. Si tratta dunque di una metodologia di analisi dei sistemi urbani che tiene conto dei diversi ed eterogenei flussi territoriali che interagiscono, supportando le attività umane e allo stesso tempo danno forma al territorio e al paesaggio.

### 2.2. I meta-obiettivi

Il PTAV nella sua definizione, si basa su meta-obiettivi prioritari, trasversali e condivisi da parte di tutti i livelli di governo del territorio e dalle comunità locali. Alla luce delle peculiarità che caratterizzano i contesti urbani e rurali, e dei principi descritti nel documento di indirizzo del PTAV, sono stati individuati sei meta-obiettivi per il territorio:

- decarbonizzazione;
- sicurezza e anti-fragilità;
- riduzione del consumo di suolo;
- riduzione e gestione circolare delle risorse;
- incremento della biodiversità;
- attrattività, inclusione e resilienza.

Considerando questi meta-obiettivi come il fine ultimo a cui tutte le azioni e le misure devono direttamente o indirettamente tendere, sono state costruite le quattro traiettorie e i rispettivi obiettivi strategici e specifici.

### 2.3. Le 4 traiettorie del Piano

Il Piano per dirigersi VERSO questo futuro, basa la sua azione su quattro traiettorie di movimento, in cui sono declinati rispettivamente gli obiettivi strategici e quelli specifici. Ciascuna di queste traiettorie verso cui tende la visione del PTAV, concorre al raggiungimento delle possibili sinergie capaci di innescare processi di sviluppo virtuosi e sostenibili per il territorio. Immaginando come l'intero territorio debba orientare il proprio sviluppo VERSO una transizione sostenibile, la visione per la Provincia di Rimini descrive un percorso evolutivo che racchiude e interconnette al suo interno le peculiarità, le risorse e le necessità locali. A tal fine, Le quattro traiettorie definite dalla visione strategica del Piano orientano lo sviluppo territoriale di Rimini verso una:

- **terra di cultura**, capace di valorizzare ed attivare il capitale e le risorse territoriali presenti, ad ampia scala e in un’ottica sostenibile e circolare;
- **terra dell’accoglienza**, volta a rafforzare l’anima e il valore delle reti presenti, creare nuove opportunità diffuse, attivando le molteplici e variegate sinergie presenti nell’area provinciale, soprattutto dove non esistenti;
- **terra di città**, dove le risorse locali, i servizi alla persona e le infrastrutture territoriali garantiscono accessibilità universale, condizione indispensabile per la partecipazione alla vita sociale e per la fruibilità degli spazi e dei servizi;
- **terra di resilienza**, in grado massimizzare la sicurezza ambientale, il benessere climatico delle comunità locali, di garantire un’innovazione del territorio provinciale che valorizza il territorio rurale come insieme integrato di qualità di vita ed equilibrio eco-sistemico, rispettando le morfologie del luogo e gli ecosistemi che ne fanno parte.



Figura 2: Foto rappresentative delle 4 Terre (Fonte)

### 3. TERRA DI CULTURA

*RiminiVerso* una terra di cultura, capace di dare il giusto valore alle proprie risorse, ad ampia scala ed in ottica circolare, per preservarne la qualità.

La valorizzazione delle risorse locali e identitarie, in una prospettiva sostenibile e circolare, costituisce un'utile leva per contrastare dinamiche economiche insostenibili e dannose, riconoscendo il giusto valore alle risorse locali. Questa traiettoria cerca così di tutelare e valorizzare le caratteristiche tipiche dei luoghi, soprattutto se legate a flussi metabolici positivi e circolari. In questo modo si vuole riconoscere il valore intrinseco della vivibilità, tipica dei piccoli centri, dei ritmi lenti, delle relazioni di prossimità, di modelli dal ridotto impatto ambientale. Il PTAV promuove il territorio di Rimini facendo leva sui suoi punti di forza più autentici, dando risalto alle attività tradizionali locali, che connotano l'intero territorio provinciale, discostandosi dall'immagine consolidata che lega il territorio esclusivamente alle attività di balneazione lungo la costa e ai grandi eventi. Gli obiettivi strategici della prima traiettoria "*RiminiVerso* una terra di cultura" includono:

- OS 1. Valorizzare le risorse locali tradizionali e il patrimonio
- OS 2. Promuovere la cultura di modelli economici circolari

#### 3.1. Obiettivi Specifici della prima Terra

##### **OS 1.1 Identificare e tutelare il patrimonio storico-culturale**

L'obiettivo consiste nella ricognizione e tutela degli elementi fisici e identitari, che per loro natura costituiscono il patrimonio storico-culturale locale, al fine di garantire una migliore conoscenza e gestione, capace di preservare e tutelare le peculiarità specifiche del contesto provinciale. In questo ambito rientrano i patrimoni tangibili, prodotti da processi e dinamiche territoriali storiche complesse, legate a tradizioni e vocazioni tipiche del territorio.

##### **OS 1.2 Preservare e promuovere il patrimonio locale immateriale identitario**

L'obiettivo è volto alla promozione e alla preservazione delle conoscenze, delle iniziative identitarie delle comunità, legate a economie, tradizioni e vocazioni storico culturali, che caratterizzano lo sviluppo socio economico del territorio. Esempi sono le feste ricorrenti ed eventi di particolare interesse, le conoscenze e i saperi delle produzioni tipiche. In questo ambito ricadono le attività formali e informali, promosse dalle comunità del luogo e capaci di incarnare le vocazioni identitarie di questi specifici contesti spaziali.

##### **OS 1.3 Promuovere e rafforzare il tessuto imprenditoriale locale**

L'obiettivo mira a sostenere il tessuto imprenditoriale tipico del territorio, legato alle risorse e alle conoscenze locali, al fine di implementare la resilienza dei luoghi e dei diversi settori economici rispetto a dinamiche e processi globali di mutamento.

##### **OS 1.4 Incentivare lo sviluppo di filiere sostenibili e circolari, promuovendo lo sviluppo di settori produttivi innovativi, in grado di supportare la transizione verde**

L'obiettivo è volto a favorire lo sviluppo di filiere economiche sostenibili e circolari, in grado di sfruttare efficacemente le risorse senza sprechi e con bassi impatti. In questo modo si mira a rafforzare l'immagine della provincia attraverso la qualità dei beni e servizi prodotti, rispettando gli equilibri sociali ed ambientali.

##### **OS 2.1 Identificare e supportare le realtà virtuose nell'ambito della transizione verde e circolare**

L'obiettivo è teso all'identificazione delle attività economiche presenti sul territorio, che per loro natura e caratteristiche adottano principi di economia circolare, grazie a logiche di lotta allo spreco, riuso e riciclo di rifiuti e scarti da produzione e attraverso azioni concrete supportarne l'insediamento e lo sviluppo. Queste attività, ancora non sempre riconosciute come tali, necessitano di un preciso monitoraggio/accounting, al fine di pianificare e programmare opportune attività, basate sulle specifiche caratteristiche del contesto socio economico.

##### **OS 2.2 Favorire ed incentivare processi di rigenerazione dei luoghi e delle infrastrutture**

L'obiettivo mira a supportare e sviluppare interventi di rigenerazione di riqualificazione di aree, immobili, infrastrutture anche stradali ed attività. In questo modo si vuole innescare il potenziale non ancora sfruttato dei luoghi dismessi o sotto-utilizzati, di aree ad oggi poco considerate e di edifici ed infrastrutture esistenti la cui qualità e valore si è perduto a causa di dinamiche socio-economiche ed ambientali in mutamento. Questa logica del riuso, del recupero e della circolarità del territorio nel suo complesso parte dai concetti dell'economia circolare e del metabolismo urbano, ma si lega alla sicurezza e resilienza stessa del territorio.

## 4. TERRA DELL'ACCOGLIENZA

*RiminiVerso* una terra di accoglienza, capace di offrire spazi di qualità, rafforzando il valore delle reti esistenti, creandone di nuove, favorendo relazioni sociali e nuove opportunità di vita e lavoro.

Il concetto di accoglienza che si vuole sviluppare, e che il territorio può svolgere, è di ampio respiro ed è fortemente connesso alla solidità delle reti sociali ed economiche. Accoglienza assume quindi il valore di luogo/territorio in grado di offrire un'alta qualità della vita, in cui lavoro e servizi sono a misura di famiglia e soprattutto rispettosi dell'ambiente. In tal senso, la presente traiettoria favorisce l'intesa e la formazione di nuove realtà, capaci supportare e creare nuove opportunità lavorative per nuove comunità. Il Piano intende quindi sia favorire una diffusione capillare delle opportunità attraverso una giusta ripartizione dei costi e dei benefici nel territorio, sia supportare un turismo nuovo e legato alla qualità dell'offerta, che si baserà sulla qualità dell'ambiente (valorizzazione di parchi e aree naturali), sulla qualità del cibo (valorizzazione della produzione locale), sulla qualità delle strutture (strutture accoglienti, sicure e a basso impatto) e dei servizi. Accoglienza assumerà così il significato di alta qualità della vita per i residenti e di alta qualità dell'offerta per i turisti. Perseguire la sostenibilità socio-economica, migliorando l'inclusione sociale anche in termini di accessibilità fisico-ergonomica, significa aumentare la soddisfazione della cittadinanza ed il tasso di occupazione e ridurre la spesa per la mobilità connessa alla necessità di utilizzare i veicoli privati.

Gli obiettivi strategici della seconda traiettoria *RiminiVerso* una terra di accoglienza includono:

- OS 3. Costruire una rete diffusa dell'accoglienza
- OS 4. Favorire l'inclusione sociale e l'occupazione

### 4.1. Obiettivi Specifici della seconda Terra

#### **OS 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**

L'obiettivo ambisce a sviluppare un'idea di accoglienza legata alla qualità della vita basata sul coinvolgimento sinergico dei diversi attori locali, di iniziative associative, e di condivisione. In questo ambito, la Provincia intende facilitare tali associazionismi svolgendo un ruolo di coordinamento e sostegno, al fine di ottenere migliori risultati per il territorio in termini di servizi al cittadino, al lavoro e alla capacità imprenditoriale, ripartendo in modo equo i costi e i benefici tra i diversi attori del territorio.

#### **OS 3.2 Sostenere un turismo nuovo, sostenibile e di qualità**

L'obiettivo mira a favorire un turismo in grado di portare ricchezza al territorio senza depauperarlo delle sue risorse. Per raggiungere questo obiettivo si incentivano le iniziative

capaci di produrre offerte turistiche di qualità e a basso impatto, provando a rimodulare parte dei flussi turistici esistenti, riducendo gli impatti negativi sull'ambiente e sulla società e distribuendo in modo più equo i benefici.

#### **OS 4.1 Favorire l'accessibilità intesa sia come accesso ai servizi di primo livello, sia come accessibilità fisico-ergonomica**

L'obiettivo intende favorire buoni livelli di inclusione sociale, in termini di accesso ai servizi al fine di raggiungere accettabili gradi di accessibilità nei diversi contesti comunali, attraverso l'indagine e il monitoraggio della copertura di tali servizi. In questo ambito rientrano misure di sostegno, volte a ridurre le disparità territoriali, il riequilibrio della mobilità e dell'accessibilità.

#### **OS 4.2 Investire sul capitale umano locale**

L'obiettivo mira a favorire e sostenere il reperimento di risorse, infrastrutture e servizi necessari a svolgere le attività socio economiche, agevolando in modo indiretto l'occupazione locale e l'inserimento di ciascun individuo all'interno della società locale. In tal senso, formazione e sensibilizzazione della popolazione - in età lavorativa - possono svolgere un ruolo fondamentale per garantire coerenza strategica con le dinamiche dello sviluppo sostenibile e della transizione ecologica.

## 5.TERRA DI CITTÀ

*RiminiVerso* una terra di città, dove le risorse, i servizi e le infrastrutture territoriali sono condivisi e divengono patrimonio delle realtà locali.

La condivisione dei servizi presenti sul territorio della Provincia costituisce una delle leve fondamentali per contrastare le fragilità presenti. Per tale ragione, il Piano supporta sia l'istituzione di nuovi accordi capaci di migliorare la qualità dei servizi, sia il riequilibrio dei costi di gestione di quelli esistenti. La presente traiettoria mira quindi a fornire una visione del territorio della Provincia di Rimini unita e coesa, capace di superare i limiti dati dai localismi. Questo cambio di prospettiva permette di aumentare la coesione tra tutte le realtà presenti nel territorio, più o meno grandi ed attrattive, condividendo l'accessibilità a servizi, infrastrutture e risorse; contribuendo a ridurre le disparità territoriali e sociali presenti e aumentando la qualità della vita; migliorando il trasporto pubblico, in modo da ottenere un riequilibrio modale e una riduzione della congestione della rete primaria; migliorando l'accessibilità delle persone, l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio, così come la qualità dello spazio stradale ed urbano.

In tal senso, gli obiettivi strategici della terza traiettoria Rimini verso una terra di città includono:

- OS 5. Incentivare la coesione tra Comuni medio-piccoli
- OS 6. Riequilibrare l'utilizzo delle risorse territoriali
- OS 7. Garantire l'efficacia ed efficienza del sistema della mobilità perseguendo il riequilibrio modale

### 5.1. Obiettivi Specifici della terza Terra

#### **OS 5.1 Supportare la costruzione di nuovi accordi/patti amministrativi**

L'obiettivo mira a incentivare la coesione e la condivisione tra le realtà comunali della Provincia, attraverso il supporto e sostegno per l'avvio dell'iter tecnico volto alla stipula di accordi e patti volti a migliorare le offerte dei servizi (scolastici, sanitari, economici e di mobilità). In questo ambito rientrano i protocolli di intesa di natura pubblica, di gestione e pianificazione del territorio e gli accordi pubblico privata per il miglioramento della qualità dei servizi.

#### **OS 5.2 Ottimizzare l'uso delle risorse territoriali attraverso una più efficace ed efficiente gestione delle risorse da parte degli enti locali**

L'obiettivo intende promuovere e favorire una gestione quanto più condivisa ed efficiente delle risorse del territorio al fine di razionalizzare i costi e migliorare l'offerta. I flussi metabolici e della mobilità vengono così utilizzati per identificare e rafforzare le gerarchie dei luoghi. Questo

ha l'obiettivo di valorizzare i diversi luoghi in base alle caratteristiche locali e a rafforzarne le vocazioni.

#### **OS 6.1 Promuovere un uso equilibrato delle risorse territoriali evitando polarizzazioni e sovrasfruttamento**

L'obiettivo è volto ad accrescere la comprensione delle comunità locali degli effetti negativi dell'uso non sostenibile delle risorse, e supportare ed incentivare azioni e percorsi capaci di migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua, ridurre lo spreco di acqua ed energia/carburante (anche attraverso la creazione di comunità energetiche), ridurre l'uso di materie prime attraverso lo sfruttamento delle materie seconde (anche attraverso filiere innovative). In questo modo sarà possibile riequilibrare lo sfruttamento dell'ambiente limitandone gli impatti e migliorando l'ambiente.

#### **OS 6.2 Incentivare e migliorare i servizi di trasporto TPL nelle aree meno servite e di ridurre la congestione della rete primaria**

L'obiettivo mira a incrementare la quantità e la qualità del servizio di trasporto pubblico su tutto il territorio provinciale, in modo da garantire accessibilità alle aree meno servite del territorio e una mobilità meno congestionata nelle aree urbane della costa. In questo modo sarà possibile migliorare l'integrazione del sistema mobilità e l'assetto del territorio favorendone uno sviluppo equilibrato.

#### **OS 7.1 Organizzare e gerarchizzare il sistema territoriale dei servizi e del trasporto**

L'obiettivo mira a gerarchizzare e ripensare il sistema territoriale dei servizi, supportandolo attraverso un trasporto pubblico urbano ed extra-urbano, compreso il TRC, in grado di garantire un assetto territoriale equilibrato e coerente, anche in rapporto alle necessità di garantire condizioni eque di accesso alle località dell'entroterra meno servite.

## 6. TERRA DI RESILIENZE

*RiminiVerso* una terra di resilienze, in grado di muoversi verso un futuro più pulito, verde e sostenibile, massimizzando il benessere socio-economico delle comunità locali, rispettando le caratteristiche dei luoghi e valorizzando gli ecosistemi che ne fanno parte.

Mettere in sicurezza i diversi contesti locali e le comunità che vi risiedono è una necessità sempre più evidente, sia a causa dei crescenti impatti ambientali dovuti in special modo dai cambiamenti climatici, sia a causa dell'uso improprio e sconsiderato delle risorse naturali che ad oggi si è fatto. Tutti questi impatti, infatti, si ripercuotono sul benessere socio-economico del territorio, riducendone la capacità di assorbimento e di ripresa. Il PTAV, in coerenza con quanto previsto dal sistema pianificatorio regionale, indica le regole e indirizza la pianificazione comunale verso una maggiore resilienza, considerata nel senso più ampio del termine. Diventano pertanto elementi di resilienza le azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, le azioni volte alla riduzione dei consumi, le azioni volte alla prevenzione dei fenomeni traumatici sia ambientali (eventi estremi) sia socio-economici (pandemia). In questa logica la traiettoria mira ad incrementare la resilienza del territorio provinciale dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. La priorità è quella di fornire alla pianificazione locale un quadro di rischio e vulnerabilità tale da permettere una pianificazione coerente e rispettosa dei fenomeni naturali. In questo modo sarà possibile rendere il territorio maggiormente adattivo ed anti-fragile rispetto ai molteplici rischi che possono coinvolgerlo. A supporto di questa dinamica, è fondamentale l'adozione di un approccio ecosistemico e transcalare, quale strumento di analisi e valutazione, in grado di guidare le linee di indirizzo e coordinamento che il Piano stabilisce. In tal senso, gli obiettivi strategici della quarta traiettoria *RiminiVerso* una terra di resilienze, includono:

- OS 8. Costruire una nuova geografia della sicurezza
- OS 9. Garantire uno sviluppo socio-economico sostenibile
- OS 10. Favorire una gestione ecosistemica di area vasta

### 6.1. Obiettivi Specifici della quarta Terra

**OS 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)**

In questo modo il PTAV potrà fattivamente supportare la pianificazione di dettaglio del territorio, coerentemente con le sue linee di indirizzo e coordinamento. L'aver un quadro esaustivo dei rischi e delle vulnerabilità, attraverso la messa a sistema delle conoscenze, capitalizzando le numerose banche dati e fonti esistenti e mantenendo aggiornato il quadro sovracomunale d'insieme, diventa per tutti i soggetti in causa un vero obiettivo, poiché solo

attraverso la conoscenza diffusa si potranno sviluppare ed applicare gli indirizzi in modo efficace ed efficiente.

**OS 8.2 Incrementare il livello di risposta e preparazione del territorio provinciale a fronteggiare gli impatti dovuti al cambiamento climatico**

L'obiettivo è volto ad incrementare la decarbonizzazione e ridurre l'emissione di gas climalteranti (mitigazione) di ogni settore (compresa la mobilità), promuovendo una chiara e condivisa strategia provinciale. La strategia si basa sul coinvolgimento e il coordinamento dei principali attori, che potranno cooperare per il raggiungimento di una transizione ecologica ed energetica in grado di rendere resiliente l'economia provinciale, riducendo il consumo di carburanti fossili e migliorando la qualità dell'aria.

**OS 8.3 Conseguire la piena sicurezza della mobilità, soprattutto stradale, riducendo l'incidentalità**

L'obiettivo mira a diminuire in modo sensibile il numero degli incidenti con morti e feriti e i corrispondenti costi sociali, con particolare attenzione per gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e persone oltre i 65 anni di età).

**OS 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**

L'obiettivo intende fornire indicazioni specifiche sulle modalità di rigenerazione e trasformazione dei luoghi che ricadono in aree classificabili come vulnerabili a rischi multipli. La classificazione delle aree viene sviluppata mettendo in relazione le dinamiche e i processi di trasformazione dei suoli, con i rischi climatico-ambientali connessi, ponderando le differenti propensioni del territorio, anche a livello socio-economico. In tal senso, le trasformazioni urbanistiche dovranno essere coerenti con i livelli di rischio e contestualmente utilizzare opportune misure di mitigazione e adattamento al rischio, riduzione dei consumi e certificazione efficienza.

**OS 9.2 Migliorare la prestazione energetica dei principali settori economici della Provincia, al fine di supportare una concreta transizione ecologica ed energetica**

L'obiettivo è volto ad impattare direttamente sulla decarbonizzazione con la relativa riduzione dei gas climalteranti (mitigazione), promuovendo una chiara e condivisa strategia provinciale. La strategia si basa sul coinvolgimento dei principali attori, che potranno cooperare per il raggiungimento della transizione ecologica ed energetica, in grado di rendere resiliente l'economia provinciale, anche attraverso l'adeguamento sismico ed energetico degli edifici e delle infrastrutture.

**OS 10.1 Preservare ed incrementare la presenza dei servizi ecosistemici, per supportare uno sviluppo territoriale sostenibile e resiliente agli impatti di diversa natura**

L'obiettivo mira alla conservazione e all'incremento dei servizi ecosistemici esistenti nel territorio, i quali sono capaci di fornire numerosi benefici in termini economici, ambientali e sociali, tra cui quello di sostenere in modo diretto e indiretto i processi di sviluppo sostenibile e circolare del contesto socio-economico.

**OS 10.2 Tutelare e migliorare le reti ecologiche, le aree protette e in generale il patrimonio ambientale provinciale**

L'obiettivo è volto a tutelare, rafforzare e se possibile incrementare la rete ecologica provinciale/regionale migliorando e ricostruendo il sistema di collegamento e di interscambio tra aree e gli elementi naturali più o meno isolati, contrastando così la frammentazione ecologica e i suoi effetti negativi sulla biodiversità.

## 7. LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO

Il PTAV, partendo dallo studio del Quadro Conoscitivo e delle relative geografie, definisce preliminarmente 5 Linee di indirizzo e coordinamento (L.I.C.), in coerenza e a supporto delle strategie e degli obiettivi sviluppati nelle 4 Terre.

In linea generale, le trasformazioni urbane a scopi insediativi e infrastrutturali dovranno supportare le indicazioni di riduzione di consumo di suolo e prediligere forme di rigenerazione e riqualificazione dell'esistente. In armonia con la ratio della legge regionale, le trasformazioni urbane (e i nuovi insediamenti con carattere di eccezionalità), come anche le riqualificazioni, dovranno garantire i più alti standard di sostenibilità e prestazionali, sia a livello energetico (consumo di energia, produzione e assorbimento di CO<sub>2</sub>), sia rispetto ai consumi (recupero delle acque piovane per gli utilizzi non potabili, materiali a basso impatto di CO<sub>2</sub> locali ed altamente prestazionali, materiali riciclati). Inoltre, ancora una volta nel rispetto delle prescrizioni della l.r. n. 24/2017, tutti i nuovi insediamenti e le rigenerazioni dovranno seguire un approccio circolare ed eco-innovativo, sia per quanto riguarda l'edificio o l'infrastruttura, sia per quanto riguarda il cantiere.

Le Linee di indirizzo e coordinamento definite si focalizzano sulla tutela e valorizzazione dell'ambiente, degli ecosistemi e delle reti ecologiche; sulla rigenerazione diffusa e riqualificazione dei poli funzionali, delle aree produttive e commerciali; sulla gestione del patrimonio, della qualità della vita e dell'assetto turistico; sulla sicurezza e le resilienze del territorio; sul sistema di mobilità sostenibile coerente con l'assetto del territorio.

### 7.1. Linee di indirizzo e coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, degli ecosistemi e delle reti ecologiche

La linea d'indirizzo e coordinamento per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, degli ecosistemi e delle reti ecologiche, attraverso le sue proposte, mira al raggiungimento degli obiettivi: OS. 1.2, 3.1, 6.1, 8.1, 10.1, 10.2.

In ottemperanza all'art. 5, comma 1, l.r. n. 24/2017, che impone agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di limitare il consumo di suolo attraverso il riuso e la rigenerazione del territorio urbanizzato, nella prospettiva di raggiungere il c.d. "saldo zero" entro il 2035 (anticipando il 2050), la Provincia intende invertire la tendenza che identifica tale consumo, il depauperamento delle risorse e la perdita di servizi ecosistemici come necessaria conseguenza dello sviluppo e del progresso socio-economico. Inoltre, la Provincia si prefigge di indirizzare e coordinare un nuovo concetto di sviluppo territoriale, basato sul recupero e la rigenerazione dell'esistente, sulla valorizzazione delle risorse del territorio, limitando i consumi, ripristinando e migliorando i servizi ecosistemici presenti.

Pertanto, il Piano:

- Riconosce i servizi ecosistemici come servizi fondamentali per la vita e la tutela primaria della salute e assume la valutazione dei servizi ecosistemici quale elemento fondamentale per valutare la qualità del territorio e differenziare le azioni di miglioramento ambientale.
- Propone l'assunzione di una specifica valutazione dell'impatto ecosistemico (oltre che climatico), a partire dal suolo, per definire le caratteristiche diffuse dell'assetto urbano e le condizioni di ammissibilità delle trasformazioni territoriali e urbane rilevanti legate agli strumenti attuativi dei piani urbanistici e ai procedimenti speciali previsti dalla legge regionale (vedi anche L.I.C. 2 e L.I.C. 4).
- Propone il rafforzamento del sistema della rete ecologica provinciale e regionale, la valorizzazione degli elementi di collegamento ecologico principali e trasversale e la connessione con le aree verdi urbane, individuando l'ambito periurbano di costa quale ambito di particolare fragilità sia per il rafforzamento delle prestazioni ecosistemiche, sia per la ricucitura e la formazioni di reti verdi continue e interconnesse anche a supporto delle modalità di spostamento agili (vedi anche L.I.C. 3 e L.I.C. 5).
- Propone una gestione integrata del sistema delle aree protette e di Rete Natura 2000 esistenti sul territorio e l'implementazione delle aree protette di rilievo locale e intercomunale in coordinamento con gli enti attualmente proposti alla tutela e gli enti locali interessati.

Le misure e le azioni proposte si basano sulla volontà di tutelare e migliorare la presenza di aree verdi, corridoi e reti ecologiche sia nelle aree antropizzate della fascia costiera, sia nelle aree interne, dove elementi puntuali potrebbero compromettere il valore ambientale del territorio. Tuttavia, la tutela non deve essere percepita come un vincolo allo sviluppo strategico, ma piuttosto come un elemento promotore verso un nuovo sistema di progettazione, altamente innovativo, tecnologico, circolare e soprattutto guidato dalle soluzioni basate sulla natura (NBS), per una Provincia che guarda e si muove verso il futuro, senza reiterare gli errori del passato.

In ossequio alle disposizioni della legge 24, il Piano

## strategie e obiettivi

LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE, DEGLI ECOSISTEMI E DELLE RETI ECOLOGICHE

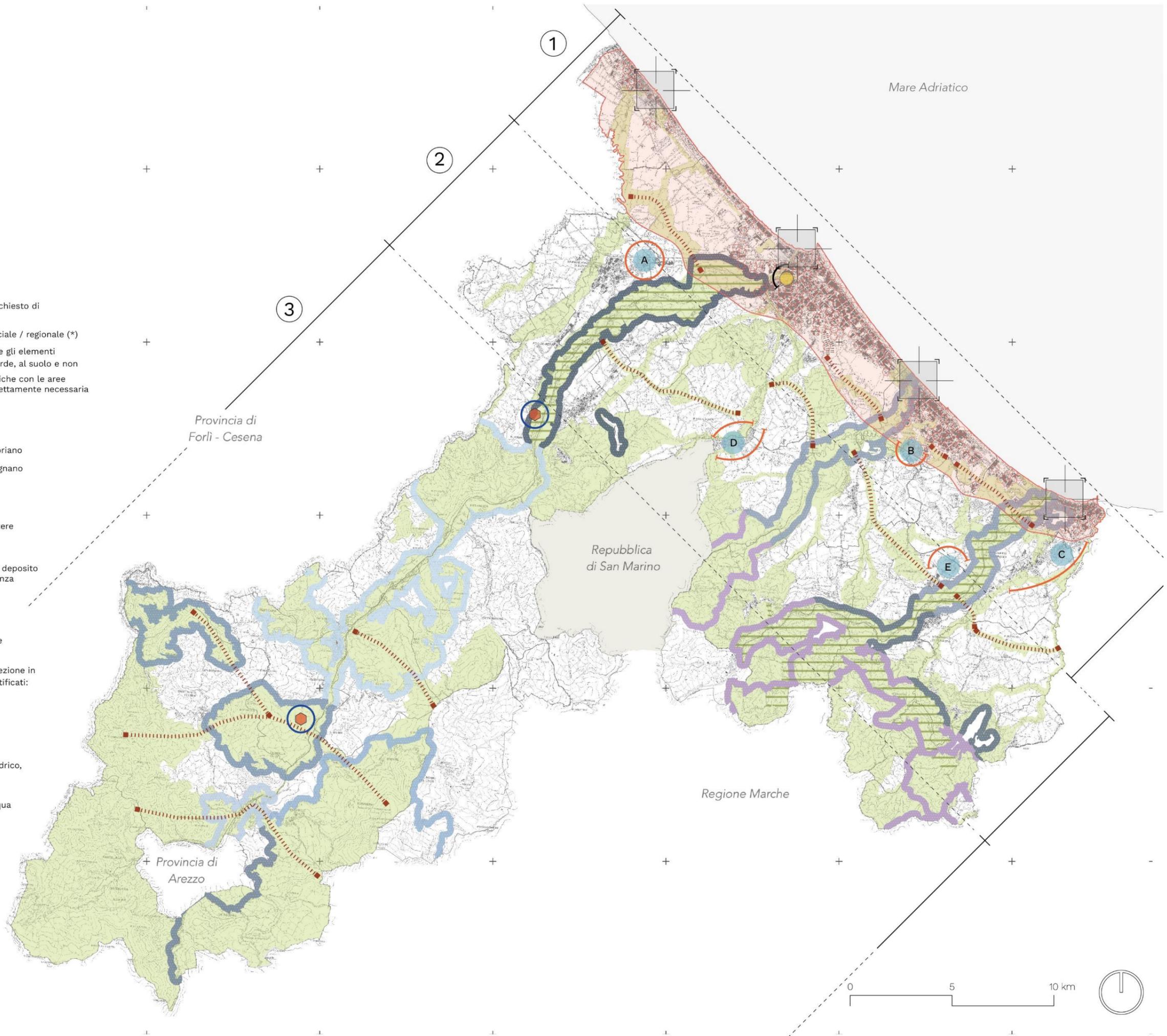
01

adozione  
approvazione  
pubblicazione

Scala 1 : 170.000

### LEGENDA:

- ① Area a bassa valenza ecosistemica con forte necessità di incremento dei SE
  - ② Area di media valenza ecosistemica con necessità di incremento e tutela dei SE
  - ③ Aree ad alta valenza ecosistemica con necessità di tutela e gestione dei SE
  - ▭ Area costiera ad elevata antropizzazione in cui è richiesto di tutelare i SE rimasti, di migliorarli e ripristinarli
  - ▭ Aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale / regionale (\*)
  - ⬡ Aree ad elevata urbanizzazione in cui salvaguardare gli elementi naturali presenti e prevedere un incremento del verde, al suolo e non
  - ⊠ Varchi a mare in cui tutelare le connessioni ecologiche con le aree naturali, evitando qualsiasi trasformazione non strettamente necessaria
  - Aree di connessione trasversale da tutelare al fine di connettere le principali reti ecologiche esistenti
  - A Polo industriale di Rimini Nord - Santarcangelo
  - B Polo industriale di Riccione - Misano Adriatico - Coriano
  - C Polo industriale di Cattolica - San Giovanni in Marignano
  - D Polo commerciale di Cerasolo Ausa
  - E Polo industriale di San Clemente
  - Fasce verdi tampone in prossimità di aree di carattere industriale dove incrementare la resilienza
  - Impianto di deposito e stoccaggio dei rifiuti
  - Fasce verdi tampone in prossimità dell'impianto di deposito e stoccaggio dei rifiuti dove incrementare la resilienza
  - ⬢ Aziende a rischio di incidente rilevante
  - Fascia di rispetto e tutela in prossimità di aziende a rischio di incidente rilevante
  - ▭ Aree da sottoporre a coordinamento intercomunale e provinciale per la salvaguardia degli ecosistemi
- Aree ad alta valenza ecosistemica e relativo buffer di protezione in cui mantenere e rafforzare i Servizi Ecosistemici (SE) identificati:
- ▭ SE Produzione agricola, regolazione del regime idrologico e purificazione dell'acqua
  - ▭ SE Regolazione microclima, protezione eventi estremi e regolazione CO<sub>2</sub>
  - ▭ SE Produzione forestale, regolazione microclima, protezione eventi estremi, regolazione del regime idrico, purificazione dell'acqua e ricreativo
  - ▭ SE Produzione forestale, regolazione microclima, regolazione del regime idrico, purificazione dell'acqua e ricreativo
  - ▭ SE Produzione agricola e controllo erosione
  - ▭ SE Protezione eventi esterni, regolazione del regime idrico, purificazione dell'acqua e ricreativo
  - ▭ SE Regolazione microclima, purificazione dell'acqua e ricreativo
  - ▭ SE Ricreativo
  - Limiti amministrativi comunali



## 7.2. Linee di indirizzo e coordinamento per la rigenerazione diffusa e la riqualificazione dei poli funzionali, delle aree produttive e commerciali

La linea d'indirizzo e coordinamento per lo sviluppo dell'attrattività, dei poli funzionali, delle aree produttive e commerciali, attraverso le sue proposte, mira al raggiungimento degli obiettivi: OS. 1.3, 1.4, 2.2, 3.1, 6.1, 9.2.

La Provincia, attraverso questa linea di indirizzo e coordinamento, si prefigge di continuare e rafforzare l'impostazione data dal PTCP 2007 che, per quanto riguarda il sistema principale delle attività produttive, sosteneva processi di riorganizzazione ed accentramento delle sedi, attraverso un'offerta coordinata ed integrata, in grado di limitare e ridurre la dispersione e frammentazione degli insediamenti. In questo modo si possono, infatti, sia ridurre impatti negativi sul territorio, sia fornire vantaggi localizzativi ed infrastrutture di qualità. In questa logica, si inserisce anche la volontà della Provincia di supportare filiere innovative, in grado di attivare processi di economia circolare e simbiosi industriale. Tuttavia, le condizioni dal 2007 ad oggi sono cambiate, le produzioni ed il lavoro in genere sono diventati sempre più immateriali, una grande accelerazione al digitale è stata data anche dalla pandemia, la logica del riuso e del recupero dell'esistente stanno sostituendo quella del consumismo più esasperato. Pertanto, il Piano:

- Propone per le aree produttive di rilevanza sovralocale il ruolo di risposta alle necessità di nuovi insediamenti e per il trasferimento di attività esistenti che necessitano di rilevanti trasformazioni limitando gli interventi a scala comunale a quelli previsti dai procedimenti speciali (art. 53 LR 24) non particolarmente rilevanti (comunque da assoggettare alle valutazioni sull'impatto sui servizi ecosistemici e sull'adozione di adeguate misure di mitigazione e inserimento ambientale nonché di requisiti di qualità edilizia e prestazionali) e alla eventuale localizzazione di attività con relazioni di simbiosi industriali con le attività già insediate. Propone per i poli funzionali già identificati di carattere insediativo (commerciale e produttivo), la riqualificazione e il recupero edilizio e ambientale degli insediamenti esistenti evitando ulteriori espansioni. Il Piano intende approfondire nuove forme di collaborazione pubblico-privata, al fine di dotare le aree sovralocali della necessaria qualità ambientale ed adeguati servizi alle imprese. Nel riordino delle sedi produttive e di servizio il piano assume la necessità di organizzare hub di servizio alle nuove forme di lavoro a distanza (smart e co working) e di assumere la gestione della domanda di mobilità sistematica su base territoriale (vedi anche L.I.C. 5).
- Prosegue con la linea definita dal PTCP 2007 nella definizione di un fondo di riequilibrio legato sia alla "perequazione territoriale", utile a regolare azioni redistributive, sia a forme di supporto per il mantenimento e la tutela dei servizi ecosistemici (pagamenti per i servizi ecosistemici). La costituzione di un fondo di riequilibrio, pertanto, supporterà finanziariamente azioni ed investimenti per il miglioramento ambientale e il miglioramento dei servizi alla persona nelle aree interne. L'obiettivo è quello di riequilibrare vantaggi e svantaggi dovuti alle differenti dotazioni e localizzazioni all'interno della Provincia.

- Persegue l'ottimizzazione della collocazione dei complessi commerciali, con lo specifico obiettivo di legarli alla nuova razionalità di vicinanza, divenuta ancora più incisiva a causa della pandemia da COVID-19 e semplificata dal progetto della c.d. "città dei 15 minuti". Il modello accentratore legato al grande centro commerciale extraurbano, che necessita di un elevato consumo di suolo e di una mobilità dedicata, continua a vivere un periodo di crisi pluriennale, a causa del quale tale impostazione è messa in discussione da anni. Per questi motivi, il piano propone di disincentivare e limitare la crescita e l'espansione di tali complessi di rilievo sovralocale o intercomunale, favorendo al contrario il commercio di prossimità e quartiere, puntando in particolare al rafforzamento del ruolo dei centri storici, delle aree di consolidata presenza di servizi commerciali e delle aree residenziali semiperiferiche ad alta densità di popolazione, attraverso spinte politiche di rigenerazione e recupero di aree ed edifici dismessi e sottoutilizzati.
- Definisce, tramite l'istituzione di una struttura di *mobility management* provinciale, un programma d'area di gestione della domanda di mobilità con particolare attenzione agli aggregati delle sedi di attività economiche e produttive (aree di rilevanza sovralocale e direttrici degli insediamenti esistenti) e ai luoghi della formazione (scolastici e universitari).

Le misure e le azioni proposte si basano sulla volontà di massimizzare la struttura produttiva e commerciale della Provincia riducendo la dispersione, che tutela aree verdi, corridoi e reti ecologiche e favorendo la creazione di sinergie e cooperazioni date dalla prossimità e dalle economie di scala. Tuttavia, questa volontà non deve essere percepita come un vincolo allo sviluppo locale, ma piuttosto come un elemento propulsore della Provincia tutta, in grado di riequilibrare disparità e creare coesione per una Provincia che guarda e si muove verso il futuro, senza lasciare indietro nessuno.

## strategie e obiettivi

LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA RIGENERAZIONE DIFFUSA E LA RIQUALIFICAZIONE DEI POLI FUNZIONALI, DELLE AREE PRODUTTIVE E COMMERCIALI

02

adozione  
approvazione  
pubblicazione

Scala 1 : 170.000

### LEGENDA:

- ① Aree in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità a livello intercomunale (Città della costa) per i poli funzionali e per gli attrattori di traffico
- ② Area in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli industriali (che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive)
- ③ Area in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli industriali (che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive)
- ▭ Area costiera ad elevata antropizzazione in cui si predilige la rigenerazione e la riqualificazione delle aree produttive e/o commerciali esistenti e si sconsigliano nuove destinazioni rivolte a tale uso

Insedimenti produttivi e industriali in cui rafforzare e polarizzare le attività di carattere sovralocale

- A Polo industriale di Rimini Nord - Santarcangelo
- B Polo industriale di Riccione - Misano Adriatico - Coriano
- C Polo industriale di Cattolica - San Giovanni in Marignano

Aree produttive funzionali di carattere prioritariamente locale soggette a riqualificazione:

- D Polo commerciale di Cerasolo Ausa
- E Polo industriale di San Clemente

Altri poli funzionali attrattori di traffico:

- F Polo logistico di Gros - Rimini
- G Aeroporto Internazionale di Rimini
- H Palazzo di Giustizia - Rimini
- I Porto - Rimini
- L Stazione Ferroviaria di Rimini
- M Centro congressi SGR - Rimini
- N Misano World Circuit - Rimini
- Centri Commerciali per i quali si richiedono politiche di riqualificazione / rigenerazione
- Aziende con dipendenti maggiori o uguali a 100 per le quali si prevede di istituire il mobility management
- Aggregazione di poli industriali per cui si suggerisce la stipula di accordi di mobilità condivisa
- Poli scolastici per i quali si consiglia la stipula di programmi d'area di gestione delle domanda di mobilità
- Linea di distribuzione delle principali realtà produttive esistenti sulla quale costruire relazioni di mobility management
- ▭ Limiti amministrativi comunali



### 7.3. Linee di indirizzo e coordinamento per la gestione del patrimonio, della qualità della vita e dell'assetto turistico

La linea di indirizzo e coordinamento per la gestione del patrimonio e dell'assetto turistico, attraverso le sue proposte, mira al raggiungimento dei seguenti obiettivi specifici: OS. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1.

La Provincia, attraverso questa linea di indirizzo e coordinamento del PTAV, vuole, in prima istanza, orientare il territorio verso uno sviluppo equilibrato sia in termini di sfruttamento delle risorse, sia di aree territoriali, in grado di valorizzare le peculiarità e potenzialità delle diverse aree, per garantire un'alta qualità della vita a tutti i suoi cittadini. Questo significa identificare modalità innovative nell'erogazione dei servizi primari e secondari, basare le scelte organizzative e gli investimenti nella tutela e promozione del patrimonio culturale ed artistico, ma anche soprattutto quello naturale ed ambientale, che troppo a lungo non è stato oggetto di sufficienti attenzioni ed oggi più che mai versa in situazioni di pericolo. Investire nel miglioramento di reti e collegamenti, creare sinergie tra settori economici e culturali, promuovere innovazione sostenibilità sono alla base per lo sviluppo di una cittadinanza soddisfatta ed un turismo sostenibile. Pertanto, il Piano:

- Assume il principio di rigenerazione nella più ampia accezione di qualità della vita e di equità dell'abitare con particolare attenzione alle aree interne alto collinari e montane caratterizzate da ecosistemi più forti, ma più fragili in termini di servizi alla persona promuovendo forme di riequilibrio territoriale legate: sia al rafforzamento dei sistemi delle polarità urbane principali e secondarie, sia alla differenziazione delle potenzialità di nuovi insediamenti per le aree urbane dense prioritariamente costiere e la costituzione di un fondo provinciale dedicato al sostegno delle aree più fragili (vedi anche L.I.C. 2). Inoltre, il principio di rigenerazione e riqualificazione urbana devono guidare anche le scelte sulle aree costiere, che essendo fortemente antropizzate devono cogliere queste occasioni per migliorare la loro qualità urbana attraverso l'utilizzo di soluzioni basate sulla natura in grado di migliorare la qualità della vita dei residenti e dei fruitori occasionali.
- Promuove e supporta la definizione e sviluppo di innovativi centri di servizi (scuole parentali, co-working, servizi sanitari, ecc.) in grado di garantire anche nelle aree meno accessibili della provincia servizi primari, implementando strategie contro lo spopolamento e la rivalutazione di centri minori. Attraverso cooperazioni pubblico-privato e la costruzione di reti e collaborazioni mirate si vuole rendere il territorio più interno interessante e vivibile sia per una nuova cittadinanza che ricerca stili di vita a contatto con la natura e per un turismo sostenibile e diffuso.
- Promuovere un turismo sostenibile e di qualità, che sia in grado di creare reti e sinergie virtuose tra la costa e le attività produttive (enogastronomia, produzioni artistiche e artigianali, ecc.) e culturali dell'entroterra (musei, teatri, sentieri, ecc.), a cui si possono offrire numerose e differenziate offerte. Le possibilità vanno da quelle tipiche del turismo balneare, al quale si cerca di dare spazi di qualità attraverso la pratica della rigenerazione urbana e dell'efficientamento e ammodernamento delle strutture, a quello lento e naturalista, che negli ultimi anni è molto cresciuto, attento

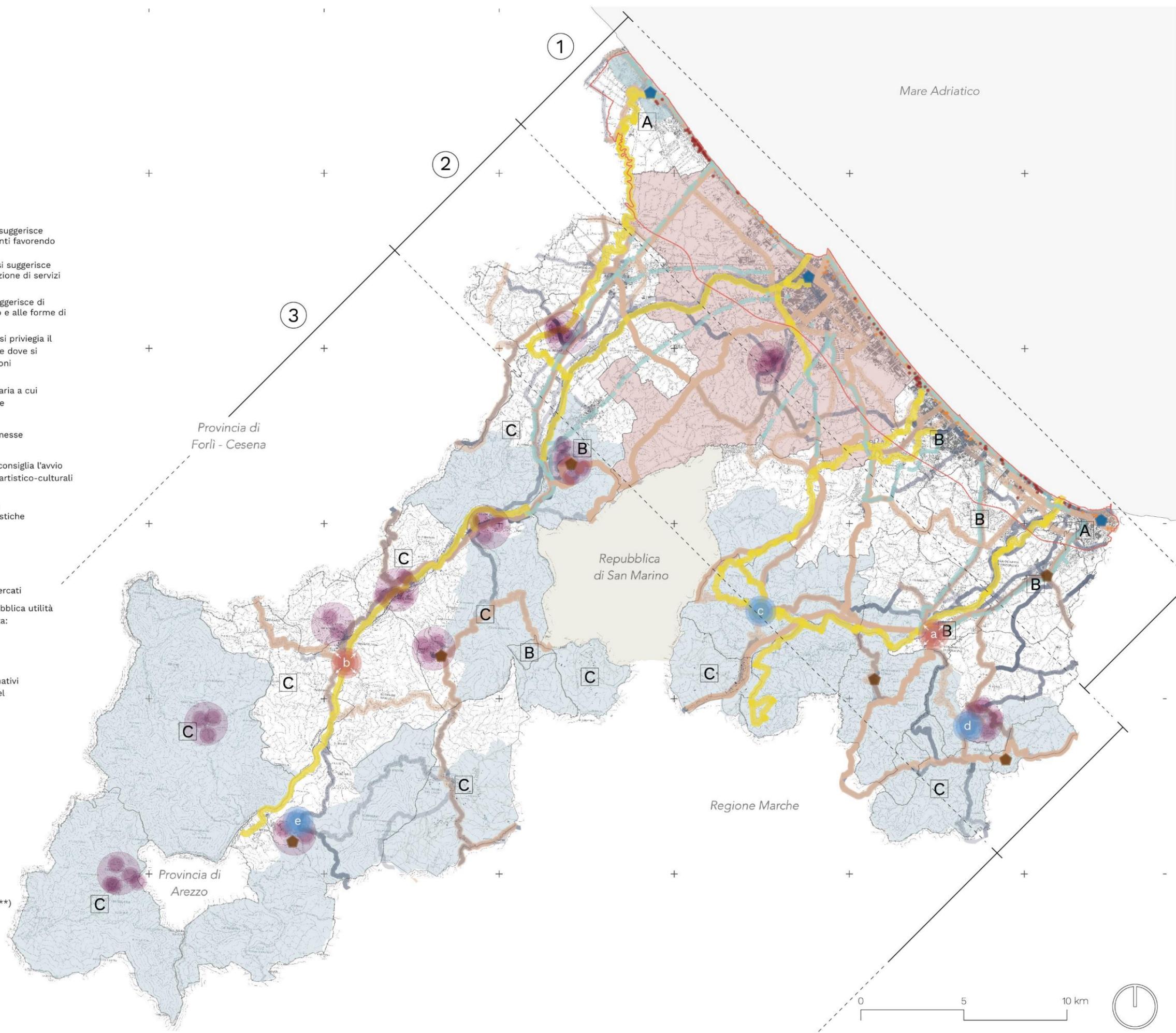
alla natura e ai consumi che cerca ciclovie e sentieri per muoversi e scoprire le bellezze delle aree marginali (borghi e parchi dell'appennino).

- Promuove una mobilità lenta sia urbana sia territoriale attraverso la messa a sistema, il completamento e la manutenzione continua della principale rete sentieristica e ciclabile delle aree interne. Inoltre, sviluppa una rete continua e interconnessa di itinerari ciclopedonali sia di tipo funzionale a supporto della mobilità quotidiana sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni (vedi anche L.I.C. 5).

Le misure e le azioni proposte si basano sulla volontà di migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini della Provincia, migliorando la qualità dell'ambiente e delle infrastrutture in cui vivono, migliorando la dotazione dei servizi e puntando sul patrimonio culturale e naturale per uno sviluppo dell'entroterra e una riqualificazione della costa. Tuttavia, questa volontà non deve essere percepita come uno stravolgimento delle caratteristiche locali, ma piuttosto come un elemento in grado di migliorare l'attuale offerta, innovando e rendendo sostenibili le trasformazioni per una Provincia che guarda e si muove verso il futuro, senza dimenticare il suo passato.

LEGENDA:

- ① Area con basso valore ricreativo naturale in cui si suggerisce di tutelare e salvaguardare le aree naturali rimanenti favorendo forme di turismo e utilizzi sostenibili
- ② Area con limitato valore ricreativo naturale in cui si suggerisce l'adozione di misure per l'incremento e la ricostruzione di servizi dedicati al benessere collettivo e ludico
- ③ Area con alto valore ricreativo naturale in cui si suggerisce di valorizzare i servizi dedicati al benessere collettivo e alle forme di turismo sostenibile
- Area costiera fortemente antropizzata nella quale si privilegia il recupero della rigenerazione con finalità turistiche e dove si sconsiglia l'utilizzo di nuovo suolo per trasformazioni in ambito ricettivo
- Comune contraddistinto da una bassa qualità dell'aria a cui si raccomanda di adottare politiche per la riduzione delle concentrazioni di PM10
- Patrimonio delle colonie marine in larga parte dismesse da assoggettare a processi di rigenerazione
- Villini prioritariamente non occupati per i quali si consiglia l'avvio di accordi pubblico-privati per incentivare attività artistico-culturali
- Aree votate a nuove attività ricreative/culturali in cui si ha la compresenza di patrimonio e strutture da recuperare e valorizzare con finalità ludico-turistiche
- Borghi attrattivi (\*\*\*\*)
- Borghi attrattivi marinari (\*\*\*\*)
- Aree ad accessibilità limitata rispetto ai servizi di: scuole (primarie e secondarie), ospedali e supermercati
- Poli intermedi in cui rafforzare la presenza di servizi di pubblica utilità e miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata:
  - a Morciano di Romagna
  - b Novafeltria
- Poli minori in cui promuovere la creazione di servizi alternativi di pubblica utilità a gestione condivisa e miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata:
  - c Montescudo-Montecolombo
  - d Saludecio
  - e Pennabilli
- Infrastruttura digitale
  - A In fase progettuale
  - B Prevista
  - C In corso - fase 1
- Itinerari ciclabili fruitivi (\*)
- Itinerari ciclabili di collegamento funzionale (\*)
- Itinerari ciclabili con valenza turistica provinciale (\*\*)
- Itinerari ricreativo-sportivi di riconnessione territoriale da valorizzare con finalità ludico-turistiche (\*\*\*)
- Limiti amministrativi comunali



Fonti:  
 \* PTCP 2007 (variante 2012)  
 \*\* Redazione Riviera di Rimini  
 \*\*\* Elaborazione IUAV  
 \*\*\*\* Elaborazione IUAV - fonte da definire



#### 7.4. Linee di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e le resilienze del territorio

La linea di indirizzo e coordinamento per la sicurezza e le resilienze del territorio, attraverso le sue proposte, mira al raggiungimento dei seguenti obiettivi specifici: OS. 8.1, 8.2, 9.1, 9.2.

La Provincia, attraverso questa linea di indirizzo e coordinamento, andrà a valorizzare le potenzialità di sviluppo del territorio attraverso la messa in sicurezza delle infrastrutture, delle aree urbane nel rispetto delle caratteristiche ambientali, delle matrici ambientali e degli elementi caratterizzanti il territorio, riducendo le criticità messe in evidenza dai cambiamenti climatici e, allo stesso tempo, valorizzando e promuovendo il capitale sociale attraverso specifica formazione e informazione. Il PTAV in merito ai rischi idrogeologici, geomorfologici, sismico e alluvionale rimanda agli enti di competenza e ai Comuni ed i PUG in merito alla normativa di dettaglio e alle relative prescrizioni pianificatorie, pur richiedendo a queste coordinamento ed integrazione. Diversamente, in merito alle questioni di sicurezza, salubrità, vivibilità e resilienza del territorio poste dal cambiamento climatico, la Provincia intende assumere un comportamento cautelativo e preventivo. Questione fondamentale per lo sviluppo delle resilienze di carattere ambientale, sociale ed economico della Provincia è la comprensione della distribuzione e delle dinamiche territoriali che regolano i servizi ecosistemici e gli impatti dovuti al cambiamento climatico. Pertanto, il Piano:

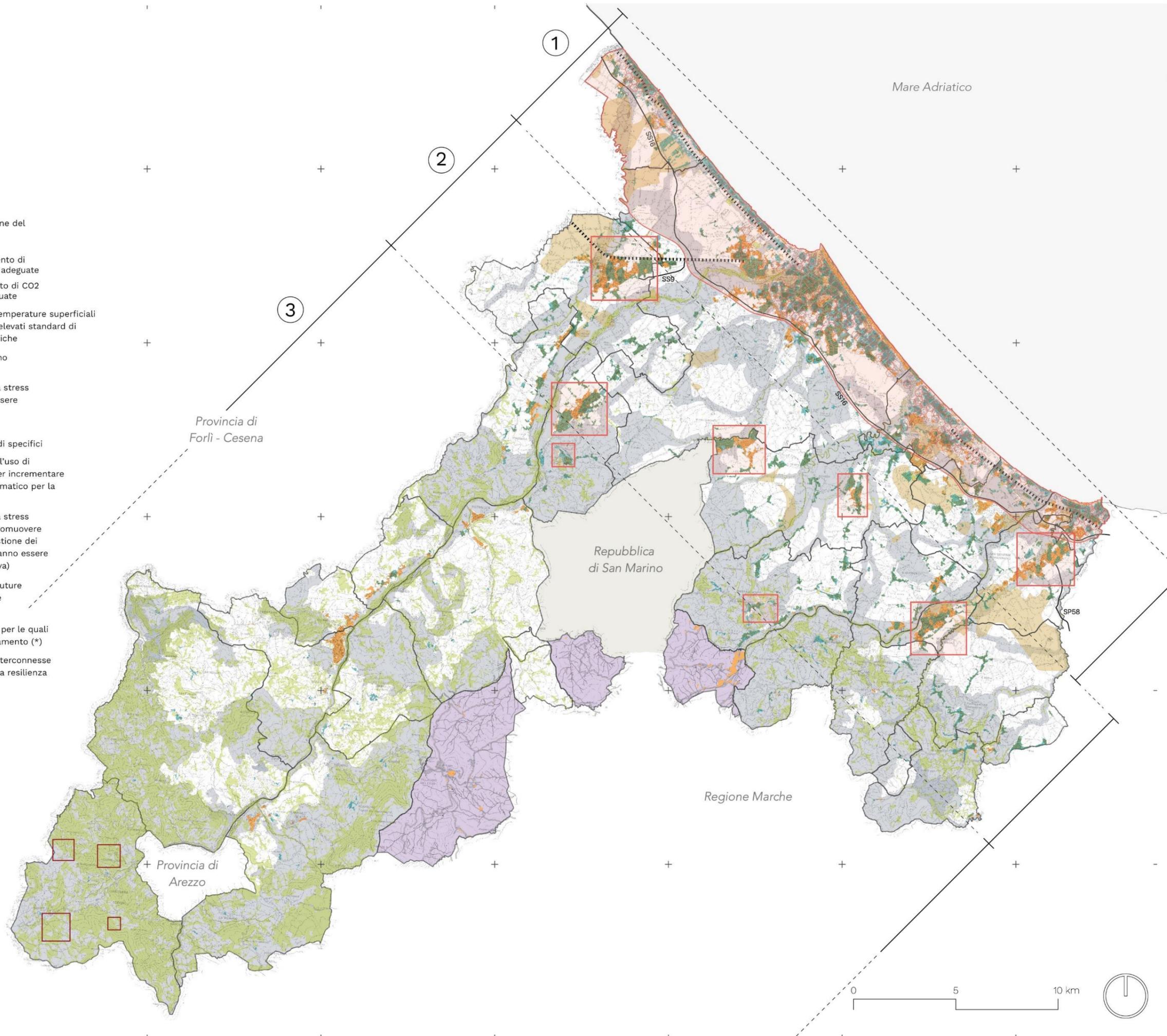
- Richiede che partendo dalle elaborazioni di area vasta fornite dalla Provincia nel PTAV, ogni Comune elabori studi ed analisi specifiche sul proprio territorio per identificare e valutare localmente la presenza e, soprattutto, la qualità dei servizi ecosistemici e gli impatti del cambiamento climatico su essi. Sulla base di questi approfondimenti, potranno poi essere assunte decisioni in merito a funzioni e localizzazioni in grado di modificarne lo stato e la qualità, fermo restando che il PTAV supporta azioni da rivolgere al miglioramento della qualità ambientale ed ecosistemica della Provincia.
- Propone la rigenerazione diffusa degli ambiti urbani caratterizzati da elevata impermeabilizzazione, gravemente deficitari dal punto di vista dell'erogazione di servizi ecosistemici e particolarmente esposti ai rischi connessi ai cambiamenti climatici. Tale rigenerazione si baserà innanzitutto: sul recupero del patrimonio esistente dismesso o sottoutilizzato, anche per usi temporanei e condivisi; sull'assunzione delle NBS nelle trasformazioni urbane per far fronte ai rischi emergenti; sulla protezione del suolo libero e sull'assunzione di criteri di valutazione dell'impatto sui servizi ecosistemici (vedi anche L.I.C. 1), sui cambiamenti climatici e sui flussi metabolici (di energia e materia) per le principali trasformazioni urbane e territoriali (strumenti attuativi e procedimenti speciali);
- Promuove il mantenimento e la tutela dei sistemi naturali di mitigazione forniti dai servizi ecosistemici dell'entroterra che permettono la cattura della CO<sub>2</sub> e il corretto funzionamento microclimatico. Incentiva il ripristino e il miglioramento dei servizi ecosistemici di regolazione della pianura e della costa, integrandole a strategie di adattamento relativo alle alte temperature e al limitato deflusso dell'acqua delle aree urbanizzate ed antropizzate.

Le misure e le azioni proposte si basano sulla volontà di migliorare la sicurezza dei cittadini e dei territori della Provincia, legata soprattutto ai rischi e alle vulnerabilità introdotte e/o accentuate dai cambiamenti climatici. Implementando sistemi basati sulla qualità dell'ambiente, sulle soluzioni basate sulla natura (NBS) e sull'adattamento si aumenta la resilienza ambientale, sociale ed economica della Provincia rendendola meno vulnerabile a shock esogeni ed endogeni. Questa volontà deve essere percepita come uno stimolo al miglioramento delle dotazioni naturali e tecnologiche del territorio, come un elemento in grado di migliorare la resilienza attraverso innovazione e tradizione, per una Provincia che guarda e si muove verso il futuro, in modo sicuro e rispettoso della natura.

LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER LA SICUREZZA E LE RESILIENZE DEL TERRITORIO

LEGENDA:

- ① Aree a bassa valenza ecosistemica per la regolazione del microclima e l'assorbimento di CO2 da tutelare e salvaguardare attraverso misure adeguate
- ② Aree a media valenza ecosistemica per l'assorbimento di CO2 da tutelare e salvaguardare attraverso misure adeguate
- ③ Aree ad alta valenza ecosistemica per l'assorbimento di CO2 da tutelare e salvaguardare attraverso misure adeguate
- ▭ Area costiera fortemente antropizzata soggetta a temperature superficiali elevate e alla difficoltà di deflusso da sottoporre a elevati standard di adattamento e mitigazione alle vulnerabilità climatiche
- ▭ Aree interessate da subsidenza in cui si sconsigliano prelievi dalle acque di falda
- ▭ Aree ad elevata valenza ecosistemica, sottoposte a stress idrico/termico in cui le trasformazioni dovranno essere supportate da studi specifici
- ▭ Aree di particolare fragilità idrico-termica, in cui le trasformazioni dovranno essere supportate da studi specifici
- ▭ Aree di collegamento ecologico in cui promuovere l'uso di tecniche agronomiche e selvicolturali sostenibili per incrementare le colture resilienti agli effetti del cambiamento climatico per la gestione dei territori di montagna
- ▭ Aree ad elevata valenza ecosistemica, sottoposte a stress idrico/termico, di collegamento ecologico, in cui promuovere l'uso di tecniche selvicolturali sostenibili per la gestione dei territori di montagna, in cui le trasformazioni dovranno essere supportate da studi specifici (valutazione qualitativa)
- ▭ Area urbane a  $T > 31^{\circ} C$  dove si richiedono, per le future trasformazioni, specifiche misure di adattamento e mitigazione per la tutela e la salute (\*)
- ▭ Aree urbane con deflusso potenzialmente limitato per le quali si richiede attenzione e specifiche misure di adattamento (\*)
- ▭ Aree in cui si richiede l'inserimento di aree verdi interconnesse (pubblico - private) anche verticali, per migliorare la resilienza agli impatti climatici
- ▭ Limiti amministrativi comunali



Fonti:  
\* Elaborati dati Copernicus

## 7.5. Linee di indirizzo per un sistema di mobilità sostenibile e coerente con l'assetto del territorio

La linea di indirizzo dedicata al sistema della mobilità mira al raggiungimento degli obiettivi OS. 1.3, 1.4, 2.2, 3.1, 4.1, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7.1, 8.3.

Nel Ptav la Provincia assume, quale elemento di innovazione e in coerenza con il Documento di indirizzo, gli obiettivi di piano della mobilità sostenibile (definiti dalle linee guida europee e nazionali) e riconosce la centralità del tema della gestione della domanda di mobilità e del riequilibrio modale ai fini del miglioramento del metabolismo urbano e territoriale e della qualità della vita (riduzione del parco veicolare privato circolante aumentando la funzionalità delle strade esistenti, minore occupazione di suolo, minor consumo di energia, minore inquinamento ambientale ed acustico, maggiore qualità dello spazio pubblico e della socialità urbana).

Il Ptav promuove, quindi, la realizzazione di un sistema di mobilità territoriale sostenibile nell'insieme delle diverse componenti fra loro interrelate e basato essenzialmente sulla coerenza fra assetto insediativo, condizioni di accessibilità ai servizi di base e rari (prioritariamente con modalità di spostamento non emissive), linee di forza del trasporto pubblico, qualificazione dell'assetto infrastrutturale (prioritariamente basata sul miglioramento e mantenimento del patrimonio viario esistente), definizione di itinerari ciclabili continui e sicuri per gli spostamenti sistematici e occasionali nonché per la fruizione e la valorizzazione del territorio.

Il Piano si propone pertanto di definire un assetto integrato delle componenti della mobilità di area vasta tenendo conto degli obiettivi e della capacità di diversione modale sostenibile del sistema attraverso:

- la definizione (tramite l'istituzione di una struttura di *mobility management* provinciale) di un **programma d'area di gestione della domanda di mobilità** con particolare attenzione agli aggregati delle sedi di attività economiche e produttive (aree di rilevanza sovralocale e direttrici degli insediamenti esistenti) e ai luoghi della formazione (scolastici e universitari).
- Il **riordino e la gerarchizzazione della rete di Trasporto pubblico** intercomunale ed extraurbana identificando le direttrici territoriali trasversali primarie lungo le quali assicurare un servizio riconoscibile e continuo integrato sia con i servizi a chiamata da potenziare nel primo entroterra e nelle aree più interne sia con le linee di forza della costa (ferrovia e Trc in completamento) dove valorizzare i nodi di stazione anche in qualità di punti urbani di scambio plurimodale (treno, Tpl, ciclabili, servizi in sharing, taxi, sosta) e di riqualificazione urbana;
- la **razionalizzazione dell'offerta infrastrutturale** comportante:

1. la riduzione delle previsioni di infrastrutturazione contenute nel Ptcp vigente e la riproposizione solo di **nuovi interventi di importanza consolidata e strategici** e in particolare la nuova SS 16 (introducendo misure collaterali di ambientazione) con il raccordo con la variante alla SS 9 (secondo criteri di corretto inserimento territoriale

ed ambientale) e limitati interventi di messa in sicurezza e brevi varianti per la soluzione di intersezioni e interferenze critiche;

2. lo sviluppo di progetto specifico di **rifunzionalizzazione delle SS 16 attuale** (a seguito della realizzazione della variante) anche in relazione al rafforzamento delle linee di forza del trasporto pubblico di costa;
3. lo sviluppo di un **progetto territoriale integrato per le connessioni viarie dell'Alta Valmarecchia** (SS258 - vedi studio di fattibilità - e collegamento con la E45), basato sulla riqualificazione dei tracciati esistenti, con eventuali varianti parziali in relazione a specifiche criticità, e garantendo il corretto inserimento ambientale, nonché la funzionalità e sicurezza per la mobilità attiva e gli utenti dei servizi di trasporto pubblico;
4. il **miglioramento delle relazioni con San Marino** con la messa in sicurezza della SS 72 tenendo conto anche delle esigenze della mobilità agile e dei servizi di trasporto collettivo e valutando in tal senso anche la connessione con la SS 258;
5. l'individuazione di ambiti di approfondimento di significativa complessità fra i quali il **settore intercomunale di Rimini Nord**;
6. la predisposizione di un **piano straordinario di gerarchizzazione e di manutenzione della rete stradale di competenza provinciale** che tenga conto dei problemi emergenti (vetustà, caratteristiche geometriche e funzionali obsolete) e dei livelli di resilienza rispetto ai cambiamenti climatici in atto;
7. l'organizzazione di una **rete continua e interconnessa di itinerari ciclopedonali** sia di tipo funzionali a supporto della mobilità quotidiana sia di tipo fruitivo di appoggio a strategie complessive di rivitalizzazione dei territori interni partendo dagli itinerari consolidati esistenti e tenendo conto dei percorsi cicloturistici;
8. la **promozione della mobilità a piedi** urbana e territoriale attraverso la messa a sistema, il completamento e la manutenzione continua della principale rete sentieristica delle aree interne (a partire dal Grande anello del Conca).

## strategie e obiettivi

LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO PER UN SISTEMA DI MOBILITA' SOSTENIBILE E COERENTE CON L'ASSETTO DEL TERRITORIO

05

adozione  
approvazione  
pubblicazione

Scala 1 : 170.000

### LEGENDA:

#### INFRASTRUTTURE

- Aeroporti
- Porti

#### RETE FERROVIARIA

- Stazioni principali
- Altre stazioni
- Linee ferroviarie

#### TRASPORTO RAPIDO COSTIERO

##### Tracciato

Stato di fatto

Progetto

Fermate

Parcheggi di interscambio

#### TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

##### Fermate

Capolinea

Altre fermate

Percorsi

Direttrici principali TPL

##### Fermate Valmarecchia

Capolinea

Altre fermate

Percorsi Valmarecchia

#### RETE STRADALE

Autostrada

Strade principali

Strade complementari

Strade locali

Accessi autostradali

#### Interventi su strade secondarie

Su strade esistenti

Nuovi interventi

#### Interventi su strade complementari

progetto di riqualificazione del sistema SS258/E45 (studio di fattibilità in corso SS258)

progetto di rifunionalizzazione della SS16 attuale

nuovi interventi e nuovi tracciati da studiare

Ambito complesso di approfondimento progettuale

#### ITINERARI CICLOPEDONALI

Piste ciclabili

Sentieri

Sentieri turistici

Ciclovía turistica Adriatica

Sentiero naturalistico Bike Marecchia

Sentiero escursionistico Lungofiume Conca

Sentiero escursionistico Grande anello verde del Conca

Altri sentieri

#### Suddivisione aree

Costa

Alta Valmarecchia

Bassa Valmarecchia

Bassa Valconca

Organizzazione servizi flessibili

#### Centri urbani di aggregazione di servizi

Rimini

Primari

Intermedi

Secondari

#### Insedimenti produttivi e industriali in cui rafforzare e polarizzare le attività di carattere sovralocale

A Polo industriale di Rimini Nord - Santarcangelo

B Polo industriale di Riccione - Misano Adriatico - Coriano

C Polo industriale di Cattolica - San Giovanni in Marignano

D Polo commerciale di Cerasolo Ausa

E Polo industriale di San Clemente

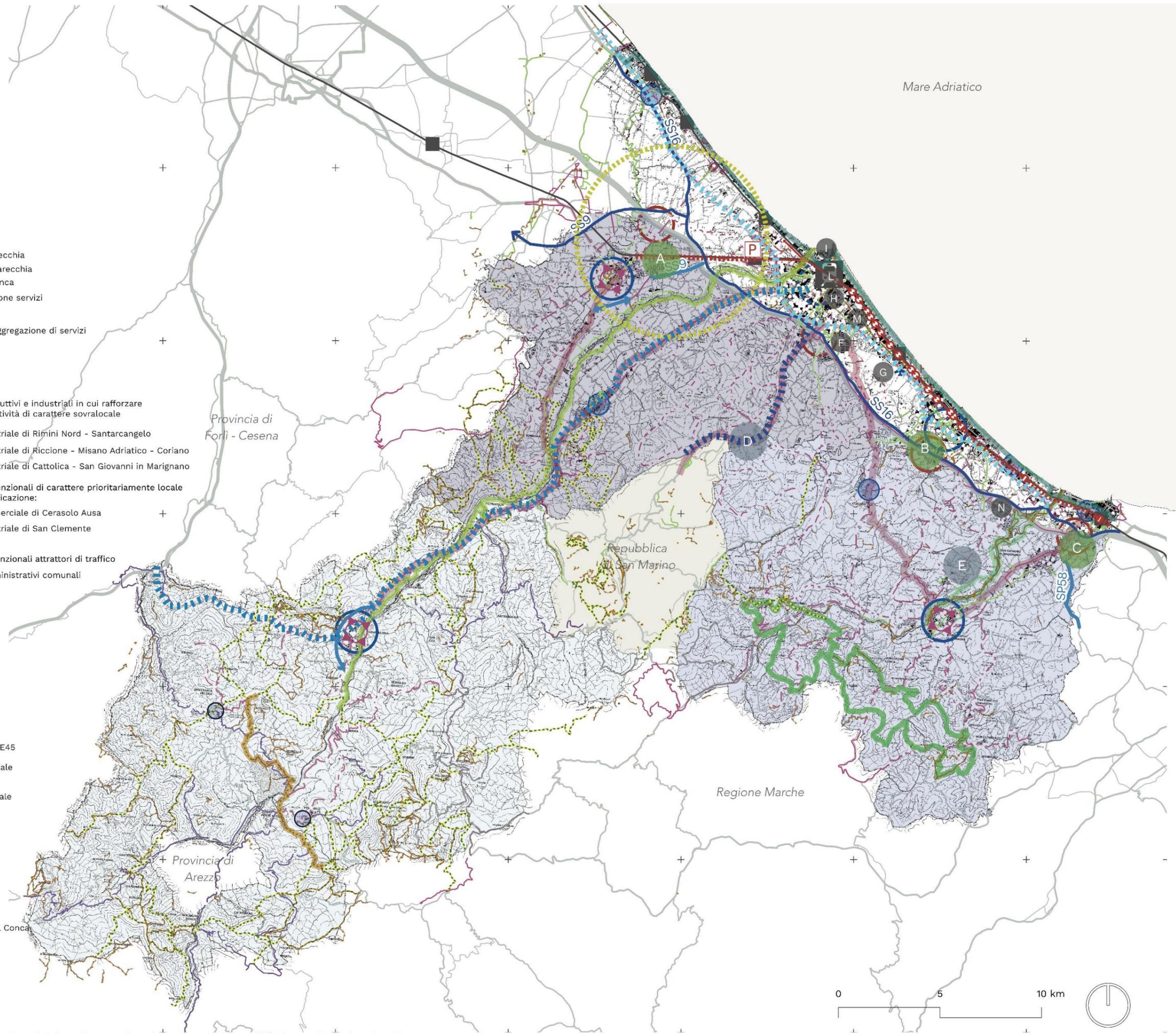
#### Aree produttive funzionali di carattere prioritariamente locale soggette a riqualificazione:

D Polo commerciale di Cerasolo Ausa

E Polo industriale di San Clemente

Altri poli funzionali attrattori di traffico

Limiti amministrativi comunali



## strategie e obiettivi

### STRATEGIE: SINTESI DELLE LINEE DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO

<b>PROVINCIA DI RIMINI</b> Riziero Santi, presidente Fabrizio Piccioni, consigliere provinciale delegato Luca Uguccioni, segretario generale Roberta Lagni, responsabile dell'Ufficio di Piano	<b>collaboratori</b> Federica Gerla Laura Ferretto Gianmarco Di Giustino Kattia Federico Elena Ferraboli Giorgia Businaro Nicola Romano Matteo Rossetti Alberto Bonora Gianfranco Pozzer Alessandra Longo	<b>sito web</b> Stefano Fabbri Elena Farné
<b>UFFICIO DI PIANO</b> Roberta Lagni Giancarlo Pasi Massimo Filippini Paolo Sesti Alessandra Rossini	<b>CONTRIBUTI SPECIALISTICI</b> <b>Mobilità</b> META srl Andrea Debernardi Ilario Abate Diaga Silvia Cimaglia Francesca Traina Melega Chiara Talarot Arianna Travaglini	<b>FOTOGRAFIA E IDENTITÀ VISIVA</b> Laura Conti Emilia Strada
<b>Garante della Partecipazione e della Comunicazione del piano</b> Alessandra Rossini	<b>Aspetti giuridici</b> Giuseppe Pipernata Gabriele Torelli	<b>collaborazione della REGIONE EMILIA-ROMAGNA</b> Direzione Generale Cura del Territorio e dell'ambiente Settore difesa del territorio - Area geologia, suoli e sismica
<b>collaborazione di:</b> <b>Ufficio Statistica</b> Cristiano Atzili	<b>Sistema Informativo Territoriale</b> Massimo Tofanelli	<b>Dissesto idrogeologico</b> Marco Pizzolo Mauro Generali, collaboratore
<b>Ufficio Sistemi Informativi</b> Stefano Masini	<b>PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE</b> Elena Farné coordinamento	<b>Pericolosità sismica</b> Luca Martelli
<b>COORDINAMENTO SCIENTIFICO UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA</b> Dipartimento di Culture del Progetto Francesco Musco, coordinatore	<b>segreteria tecnica</b> Elisa Giagnolini	<b>Cartografia digitale</b> Alberto Martini
<b>ricercatori responsabili di progetto</b> Giulia Lucertini Filippo Magni Daria Maragno		<b>Geologia di sottosuolo</b> Paolo Severi
		<b>Risorse idriche</b> Maria Teresa De Nardo

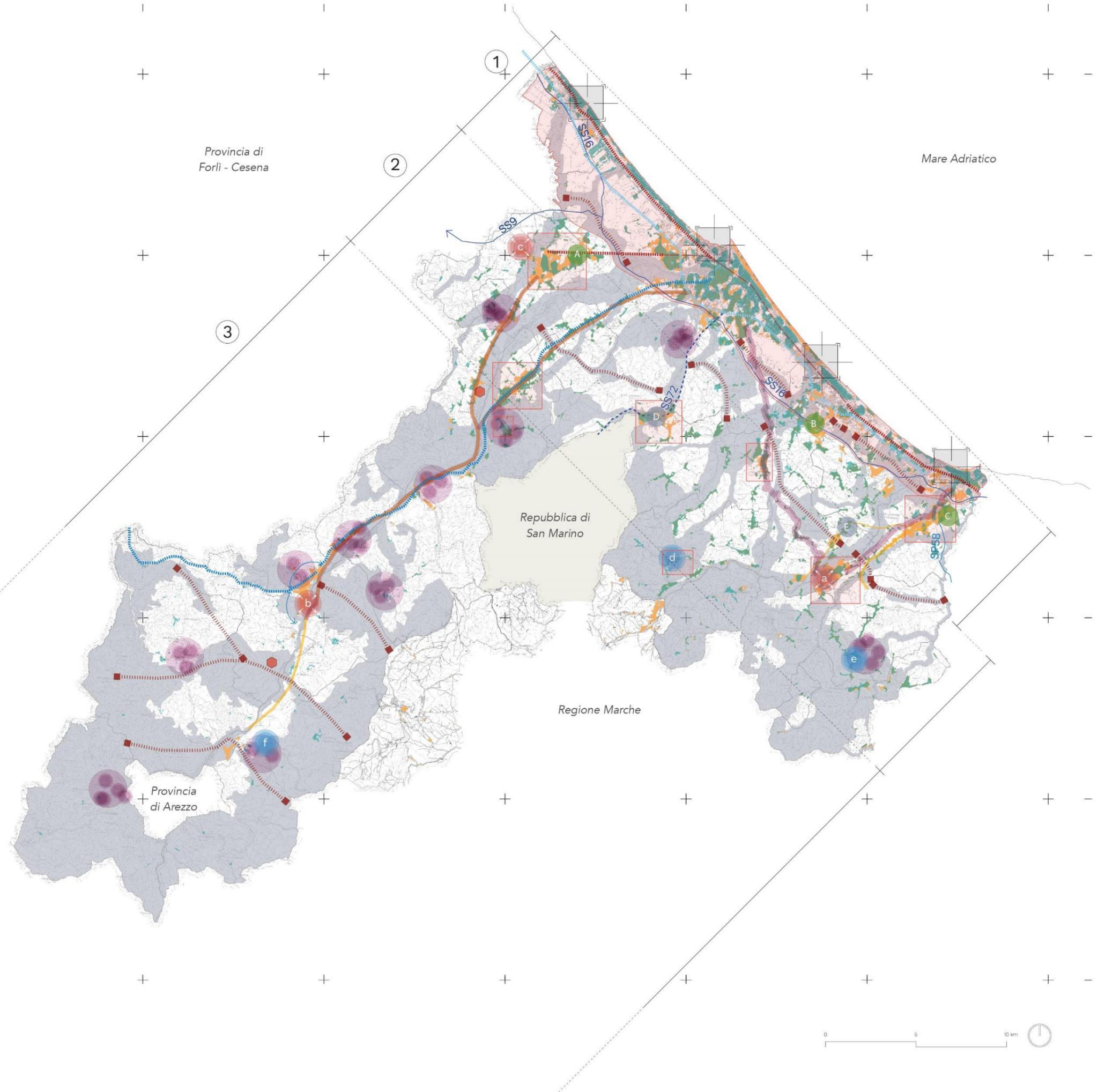
**01** adozione approvazione pubblicazione  
scala 1 : 100.000

## riminiverso

● TERRE DI CULTURA, ACCOGLIENZA, CITTÀ, RESILIENZA.

#### LEGGENDA:

- Area a bassa valenza ecosistemica con forte necessità di incremento del SE, in cui si suggerisce di tutelare e salvaguardare attraverso misure adeguate le aree naturali rimanenti favorendo forme di turismo e utilizzi sostenibili. Area in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità a livello intercomunale (Città della costa) per i poli funzionali e per gli attrattori di traffico
  - Area di media valenza ecosistemica con necessità di riconnessione e tutela del SE, in cui si suggerisce l'adozione di misure per l'incremento e la ricostruzione di servizi dedicati al benessere collettivo e ricreativo e in cui si suggeriscono misure per la mitigazione e l'adattamento. Area in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli industriali (che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive).
  - Area ad alta valenza ecosistemica con necessità di tutela e gestione del SE, in cui si suggerisce di valorizzare i servizi dedicati al benessere collettivo e alle forme di turismo sostenibile e in cui si privilegiano misure per la mitigazione e l'adattamento. Area in cui si richiede la creazione di un programma d'area di gestione della domanda di mobilità per i poli industriali (che seguono la linea di distribuzione delle principali realtà produttive).
- Area costiera ad elevata antropizzazione in cui è richiesto di tutelare i SE rimasti, di migliorarli e ripristinarli, in cui si predilige la rigenerazione e la riqualificazione delle aree produttive e/o commerciali esistenti e si sconsigliano nuove destinazioni rivolte a tale uso. Area nella quale si privilegia il recupero e la rigenerazione con finalità turistiche e dove si scongiurano nuove trasformazioni volte al turismo. Area soggetta a temperature superficiali elevate e alla difficoltà di deflusso da sottoporre a elevati standard di adattamento e mitigazione alle vulnerabilità climatiche.
  - Area di connessione trasversale da tutelare al fine di connettere le principali reti ecologiche esistenti
  - Varchi a mare in cui tutelare le connessioni ecologiche con le aree naturali, evitando qualsiasi trasformazione non strettamente necessaria
  - Aziende a rischio di incidente rilevante
- Inseadimenti produttivi e industriali in cui rafforzare e polarizzare le attività di carattere sovralocale
- A Polo industriale di Rimini Nord - Santarcangelo
  - B Polo industriale di Riccione - Misano Adriatico - Coriano
  - C Polo industriale di Cattolica - San Giovanni in Marignano
- Aree produttive funzionali di carattere prioritariamente locale soggette a riqualificazione:
- D Polo commerciale di Cerasolo Ausa
  - E Polo industriale di San Clemente
- Area di collegamento ecologico di rilevanza provinciale / regionale (\*)
  - Area urbane a T > 31° C dove si richiedono, per le future trasformazioni, specifiche misure di adattamento e mitigazione per la tutela e la salute (\*)
  - Area urbane con deflusso potenzialmente limitato per le quali si richiede attenzione e specifiche misure di adattamento (\*)
  - Compresenza di aree urbane a T > 31° C e con deflusso potenzialmente limitato
  - Area votate a nuove attività ricreative/culturali in cui si ha la compresenza di patrimonio e strutture da recuperare e valorizzare con finalità ludico-turistiche
- Poli intermedi in cui rafforzare la presenza di servizi di pubblica utilità e miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata:
- A Monteciano di Romagna
  - B Novafeltria
  - C Santarcangelo di Romagna
- Poli minori in cui promuovere la creazione di servizi alternativi di pubblica utilità a gestione condivisa e miglioramento del trasporto attraverso servizi a chiamata:
- D Montescudo-Montecolombo
  - E Saludecio
  - F Pennabilli
- Trasporto rapido costiero
- \*\*\* Progetto
  - Stato di fatto
- Trasporto pubblico locale
- Direttrici principali TPL
- Interventi su strade secondarie
- \*\*\* Su strade esistenti
  - Nuovi interventi
- Interventi su strade complementari
- Nuovi interventi e nuovi tracciati da studiare
  - \*\*\* Progetto di riqualificazione del sistema SS258/E45
  - \*\*\* Progetto di rifunzionalizzazione della SS16 attuale
- Limiti amministrativi comunali
- Fonte:  
\* Elaborati dati Copernicus







- **TERRE DI CULTURA,**
- **ACCOGLIENZA, CITTÀ,**
- **RESILIENZA.**