Comune di Riccione

Provincia di Rimini

SETTORE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

PSC

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

RELAZIONE GENERALE

ADOZIONE:	APPROVAZIONE:
Delibera di C.C. n. 30 del 8/04/2004	Delibera di C.C. n. 34 del 23/04/2007

Il Sindaco:	Daniele Imola
L'Assessore all'Urbanistica:	Loretta Villa
Il Segretario Generale:	Francesco Saracino
Il Dirigente:	Guglielmo Zaffagnini

Riccione: Marzo 2007

UFFICIO DI PIANO:

- Ing. Guglielmo Zaffagnini
- Avv. Enzo Castellani
- Arch. Daniele Mazza
- Dott. Maria Grazia Giannetti
- Geom. Tentoni Delmo
- Geom. Saul Matteo Saponi

COLLABORAZIONI:

- RESTITUZIONE GRAFICA E RICERCA DATI:
  - Geom. Sara Innocenti
  - Ing. Emanuele Lunedei
  - Arch. Annalisa Schiano

- VALSAT:
  Università degli Studi di Bologna – Facoltà di Ingegneria
  Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale
  - Prof. Piero Secondini
  - Arch. Simona Tondelli

- AREA SUD E VINCOLI ARTISTICI E STORICI:
  Università degli Studi di Firenze – Facoltà di Architettura
  Dipartimento di Progettazione dell'Architettura
  - Prof. Loris Macci

- GEOLOGO:
  - Dott. Vannoni Fabio (GEOPROGET – Riccione)

- NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE:
  - Arch. Rudi Fallaci (TECNICOOP s.c.r.l. – Bologna)

INDICE

Premessa 4

Approvazione Documento Preliminare, Quadro Conoscitivo, VALSAT 4

Conferenza di Pianificazione 5

1. Il quadro di insieme 6

1.1 Alcune note sugli strumenti della pianificazione urbanistica comunale nella nuova Legge Regionale n° 20 del 24/03/2000 6

1.2 Il nuovo PSC come momento di programmazione e coordinamento dei nuovi e diversi atti pianificatori in ottemperanza alla nuova Legge Regionale 8

1.3 Lo schema guida del nuovo Piano Strutturale Comunale 9

2. I contenuti di fondo del Nuovo Piano Strutturale . Domanda e offerta del mercato turistico ed evoluzione del sistema urbano 14

3. Il disegno di Piano per la città turistica. Continuità e innovazioni 16

3.1. La strumentazione. Aree programma e marginalità. Una semplificazione della normativa urbanistica 19

3.1.1. Innovazione per le aree programma 19

3.1.2. I criteri adottati per la marginalità 21

4. Le azioni di riconversione del sistema urbano e di tutela del paesaggio, nell'ambito urbano turistico 23

4.1. Un nuovo progetto per la fascia a mare 23

4.1.1 Ambiti delle Zone Sud e Nord 25

4.2. La tutela degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio: un'azione integrata alle politiche di riconversione ricettiva 35

5. Proiezioni demografiche e dimensionamento dell'offerta abitativa 36

5.1 Andamenti e proiezioni demografiche 36

5.2 Politiche insediative e dimensionamento del piano 37

5.3 Distribuzione e caratteristiche dell'offerta insediativa nei diversi ambiti urbani 38

6. Le dotazioni di attrezzature e spazi collettivi: 41

6.1 Un diverso disegno progettuale alla luce della nuova legge 41

6.2 Il calcolo della dotazione complessiva di attrezzature e spazi collettivi . 42

6.3 I principali interventi da sviluppare in materia di attrezzature e spazi collettivi 44

7. Infrastrutture per la mobilità e il traffico 46

7.1 Il miglioramento del sistema della mobilità 46

7.2 Il nuovo assetto infrastrutturale 47

8. Gli elaborati del Piano Strutturale 52

9. Gli ambiti 53

9.1 Ambiti costitutivi del territorio urbanizzato: descrizione e prestazioni perseguire 53

9.1.1 Territorio urbanizzato: ambiti urbani consolidati 53

9.1.2 Territorio urbanizzato: ambiti da riqualificare 54

9.1.3 Territorio urbanizzato: ambiti da specializzati per attività produttive 55

9.2 Ambiti per i nuovi insediamenti nel territorio urbanizzabile: descrizione e prestazioni da perseguire 57

9.2.1 Ambiti individuati per la localizzazione di nuovi insediamenti per residenza e i servizi 57

9.2.2 Ambiti individuati per la localizzazione di nuovi insediamenti per strutture ricettive e residenza turistica 58

9.2.3 Ambiti per i nuovi insediamenti specializzati: grande struttura commerciale 58

9.3 Territorio rurale e sistema ambientale 59

Premessa

Il presente Piano Strutturale Comunale (PSC) è stato elaborato secondo quanto previsto dalla L.R. 20 del 2000, con riferimento a tutti gli elementi interpretativi e integrativi stabiliti dall'atto di indirizzo del Consiglio Regionale del 4 aprile 2001 n° 173 (direttiva).

Approvazione Documento Preliminare, Quadro Conoscitivo, Valsat

Secondo quanto previsto dalla Legge Regionale 20/2000 la Giunta Comunale di Riccione con Delibera n° 45 del 23/02/2001 ha approvato il Documento Preliminare, e gli atti ad esso strettamente connessi Quadro Conoscitivo e Valsat (valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale) documenti che hanno tracciato le linee strategiche per l'elaborazione del PSC, aprendo in tal modo il procedimento finalizzato all'approvazione dello stesso.

Per l'elaborazione del PSC le linee quindi sono dettate dai contenuti del Quadro Conoscitivo, del Documento Preliminare e della VALSAT ciò al fine di cogliere la stretta connessione tra i diversi momenti del processo di pianificazione e cioè tra elementi conoscitivi/valutativi dello stato del territorio, obiettivi/scelte generali di pianificazione che ne derivano e valutazione preventiva degli effetti che da tali previsioni potranno derivare.

Il Quadro conoscitivo riporta, per ciascun sistema o elemento territoriale indagato:

- gli elementi conoscitivi e le analisi che costituiscono il vero e proprio nucleo del Quadro Conoscitivo, oltre agli eventuali vincoli alla trasformazione del sistema o elemento in esame che derivano da prescrizioni degli strumenti sovraordinati o da espresse previsioni di legge; tali vincoli possono essere connessi alle particolari caratteristiche dell'oggetto (morfologiche, geologiche, ecc.) o al suo valore (naturale, culturale, ambientale, paesaggistico, ecc.) ovvero all'esistenza di fattori di rischio (ambientale, industriale, ecc.);
- la valutazione di eventuali criticità riscontrate, cioè dei problemi di natura ambientale, infrastrutturale o insediativa che sono presenti e che condizionano le scelte di piano;
- i limiti e le condizioni alla trasformazione del sistema o elemento in esame che derivano dal suo particolare valore naturale, ambientale o paesaggistico e quindi dalle sue caratteristiche intrinseche.

Le indicazioni desumibili dal Quadro Conoscitivo ed in particolare dalle valutazioni di criticità rilevate ovvero dai limiti e condizioni alla trasformazione del territorio, hanno consentito di formulare un sistema di scelte strategiche che costituiscono l'ossatura delle scelte del Piano Strutturale Comunale e che sono state anticipate nel Documento Preliminare e dal relativo Schema di assetto strutturale.

I documenti contengono infine una valutazione preventiva degli effetti (Valsat) che deriveranno dall'attuazione delle previsioni di piano sul territorio ed in particolare sui sistemi o elementi territoriali indagati nell'ambito del Quadro Conoscitivo, alla luce delle sue caratteristiche.

Conferenza di Pianificazione

Sulla base dell'approvazione da parte della Giunta Comunale del Documento Preliminare il Comune di Riccione con atto del Sindaco Prot. n° 7789 del 06/03/2001 ha indetto la conferenza di pianificazione, ai sensi e per gli effetti degli artt. 14 e 32 della Legge Regionale 24 Marzo 2000 n° 20 che si è aperta ufficialmente con la 1° seduta del 28 Marzo 2001.

La conferenza è stata organizzata articolando i lavori in più sedute (sei) in vari seminari tematici di approfondimento.

Sono inoltre state effettuate udienze conoscitive con le Associazioni Sociali e di Categoria e con gli Ordini Professionali.

Le sedute e gli incontri hanno avuto il compito di raccogliere i pareri dei diversi Enti che hanno partecipato ai lavori seminariali, sintetizzando anche i contributi espressi nel corso dei seminari tematici di approfondimento.

Durante la sedute delle conferenze sono state presentate le integrazioni e modifiche apportate al Quadro Conoscitivo, Documento Preliminare e Valsat alla luce dei pareri espressi, portando alla discussione aggiuntive e modifiche dei documenti presentati.

Sono stati poi, così come previsto dalla Legge Regionale, integrati e rielaborati il Documento Preliminare e i relativi documenti cartografici il Quadro Conoscitivo e la VALSAT per le parti che potevano trovare risposta nell'ambito degli strumenti in discussione, in quanto altri elementi potranno trovare risposta in documenti successivi (PSC, RUE o POC) oppure una condivisione motivata della richiesta formulata.

La Giunta Comunale con atto n° 195 del 31/10/2003 ha deliberato i documenti conclusivi, rivisti e determinati a seguito degli incontri avuti.

La sesta e ultima seduta del 15 gennaio 2004 ha concluso i lavori della Conferenza di Pianificazione, con la sottoscrizione del verbale conclusivo da parte di tutti gli enti partecipanti che conferma la sostanziale condivisione del Quadro Conoscitivo, degli obiettivi e delle scelte del Documento Preliminare e della Valsat, rimandando il recepimento di alcune valutazioni/osservazioni agli strumenti di pianificazione opportuni (NTA del PSC, RUE o POC).

1. Il quadro di insieme

1.1. Alcune note sugli strumenti della pianificazione urbanistica comunale nella nuova Legge Regionale n° 20 del 24/03/2000

La nuova Legge Regionale abbandona il sistema del piano urbanistico unico, per sostituirlo con una pluralità di strumenti, ciascuno dei quali caratterizzato da differenti funzioni e contenuti e da un diverso grado di flessibilità: il piano strutturale comunale (Psc), il piano operativo comunale (Poc) e il regolamento urbanistico ed edilizio (Rue).

Il Psc è diretto a definire, per l'intero territorio comunale, le scelte di lungo periodo di assetto e di sviluppo, in stretto raccordo con le analisi delle risorse naturali e antropiche e delle criticità presenti nel territorio. Il Psc dunque da una parte individua i vincoli e i limiti fisici strutturali del territorio nonché le condizioni di sostenibilità degli interventi di trasformazione dello stesso, provvedendo a recepire e specificare le disposizioni della pianificazione sovraordinata; dall'altra definisce le scelte strategiche attinenti ai sistemi ambientale, insediativo e delle infrastrutture per la mobilità nonché quelle relative ai livelli di qualità urbana ed ecologico-ambientale che si intendono perseguire e alle conseguenti dotazioni territoriali.

Il Poc è invece il piano chiamato ad individuare e regolare le trasformazioni rilevanti del territorio comunale da attuare nell'arco temporale di cinque anni, stabilendo, soltanto per gli ambiti interessati dalle stesse, l'assetto urbanistico, le destinazioni d'uso, gli indici, le modalità di attuazione, ecc. Sono soggetti al Poc gli interventi di riqualificazione urbana, la realizzazione di nuovi insediamenti prevalentemente residenziali, delle aree produttive e dei poli funzionali. In più occasioni la legge sottolinea l'esigenza che il Poc, nel programmare e disciplinare gli interventi di trasformazione, assicuri la contestuale realizzazione e attivazione delle dotazioni territoriali e delle infrastrutture per la mobilità necessarie per garantire gli obiettivi di qualità preordinati dal Psc. Sotto tale profilo il piano assolve dunque alle funzioni del programma pluriennale di attuazione. Inoltre, per garantire l'effettiva realizzazione delle opere pubbliche cui può essere subordinata la realizzazione degli interventi, le previsioni del Poc devono essere coerenti con quanto stabilito dal bilancio pluriennale comunale, dal programma triennale delle opere pubbliche e dagli altri programmi comunali settoriali di intervento.

Il Rue non costituisce un ulteriore strumento avente contenuto pianificatorio, ma una raccolta organica delle disposizioni regolamentari comunali che attengono sia ai profili urbanistici che a quelli edilizi. Esso infatti contiene: la nozione e la disciplina generale delle diverse tipologie e modalità attuative degli interventi e delle destinazioni d'uso; la definizione dei parametri edilizi urbanistici; la disciplina generale relativa al calcolo degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione; le modalità del calcolo per la monetizzazione delle dotazioni territoriali.

A esclusione degli interventi di trasformazione urbanistica sostanziale, ricordati in precedenza, per i quali la legge richiede la predisposizione del Poc, la disciplina regolamentare dettata dal Rue e le previsioni del Psc costituiscono l'unico parametro per il rilascio dei permessi di costruire e degli altri titoli abilitativi. Ciò riguarda una quota rilevante degli interventi edilizi: le trasformazioni ammesse dal Psc nel tessuto urbano consolidato e nel territorio extraurbano, gli interventi diffusi sul patrimonio edilizio esistente nel centro storico e negli ambiti da riqualificare; gli interventi di completamento, modificazione funzionale, manutenzione ed ammodernamento delle urbanizzazioni e degli impianti tecnologici nelle aree produttive esistenti.

La legge prevede infine un unico piano di dettaglio, il piano urbanistico attuativo (Pua), per dare attuazione agli interventi di nuova urbanizzazione e di riqualificazione disciplinati dal Poc. Il Pua dunque, pur essendo formato ed approvato secondo l'unico procedimento previsto dalla legge in esame, è destinato, a seconda delle esigenze, ad assumere contenuti differenziati e ad avere il valore e gli effetti propri dei numerosi strumenti attuativi previsti dalle più diverse leggi speciali e settoriali.

Le linee guida, o meglio i "principi" che ispirano questa innovazione urbanistica sono da ricercare nel:

-"Principio di equità e solidarietà sociale"
Questo principio tende a rendere indifferenti le proprietà immobiliari rispetto alle previsioni del piano urbanistico, liberando tali scelte dalle pressioni e dai condizionamenti della rendita fondiaria. Richiede forme di partecipazione efficace dei cittadini, per la tutela degli interessi diffusi ed induce il processo di pianificazione ad esplicitare gli esiti attesi e a verificarli attraverso procedure di valutazione economica, sociale ed ambientale. In questo senso, la perequazione può diventare lo strumento principale per il governo del regime immobiliare e l'attuazione del piano urbanistico, superando ogni impostazione ed allusione prevalentemente espropriativa e puntando a coinvolgere il mercato nella realizzazione degli obiettivi previsti.

-"Principio di sostenibilità ambientale"
Questo principio assume, la qualità ambientale come riferimento ed obiettivo primario del governo del territorio. La pianificazione e la progettazione devono essere chiamate a regolare il consumo delle risorse naturali a disposizione e assicurarne la ricostituzione, così da garantire la disponibilità anche alle generazioni future.

-"Principio di fattibilità"
Questo principio vuole assicurare alla pianificazione forme e modalità che ne favoriscano la realizzazione e la gestione, introducendo procedure di valutazione, di fattibilità, di efficacia delle scelte, di compatibilità economica, di flessibilità delle norme in corso e di controllo nell'attuazione dei piani. Questo anche con la possibilità di procedere per alternative di progetto su cui applicare le richiamate procedure valutative e aprire concreti confronti partecipativi.

1.2. Il nuovo PSC come momento di programmazione e coordinamento dei nuovi e diversi atti pianificatori in ottemperanza alla nuova Legge Regionale

Il PSC è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che delinea le scelte strategiche di assetto del territorio, tutelando l'integrità fisica ed ambientale e la sua identità culturale. In particolare valuta la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali e antropiche presenti nel territorio indicandone la soglia di criticità, fissandone i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili.

A questo proposito il Quadro Conoscitivo, costituisce elemento fondamentale per le scelte del nuovo strumento urbanistico ed elemento di supporto alla redazione del VALSAT.

Inoltre il PSC individua le infrastrutture e le attrezzature di maggior rilevanza, per dimensione e funzione, classifica il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale, individua gli ambiti del territorio, ne definisce le caratteristiche urbanistiche e funzionali, stabilendone gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali, morfologici, e i relativi requisiti prestazionali.

Il nuovo strumento definisce anche gli ambiti del territorio urbanizzato, dove le trasformazioni possono essere attuate attraverso intervento edilizio diretto, disciplinati dal RUE.

E' uno strumento urbanistico completamente nuovo per tutto l'ambito territoriale ed integra le aree a mare e a monte della linea ferroviaria, le porzioni urbane e le porzioni extraurbane.

Esso riprende ed amplia anche le importanti fasi di progettazione che si sono sviluppate negli ultimi anni sul tema della viabilità e parcheggi.

Si tratta di una procedura di riunificazione impegnativa ed importante, resa possibile in particolare dalla specifica strumentazione perequativa, che viene proposta, la quale è in grado di ricondurre verso una soluzione unitaria tutti i temi settoriali in precedenza ricordati; l'edilizia economica e popolare diviene inoltre una componente integrata all'edilizia privata di carattere ordinario e vengono valutati anche i casi dove poter confermare i vecchi piani particolareggiati, o i piani di recupero.

Crediamo nella conferma del Piano formato per la zona turistica tradizionale, precisando ulteriormente gli interventi a favore degli sviluppi turistici.

1.3. Lo schema guida del nuovo Piano Strutturale Comunale

L'elaborazione del nuovo strumento urbanistico è necessariamente indirizzata, sulla individuazione degli obiettivi strategici attorno ai quali comporre lo "schema strutturale" dell'assetto urbano e territoriale complessivo, e sulla definizione dei fondamentali criteri attuativi che potranno assicurare il conseguimento di tali obiettivi.

I temi fondamentali che costituiscono lo “schema strutturale” sono:

1- La definizione della maglia principale della viabilità di penetrazione e distribuzione, nonché del sistema dei parcheggi scambiatori e di attestamento;

2- La riqualificazione degli ambiti territoriali turistici edificati e non a mare della ferrovia;

3- La definizione di interventi di mitigazione degli impatti generati, nei rispettivi ambiti territoriali, dalle nuove attrezzature, quali il “Parco tematico Oltremare” e il “Palacongressi” e la rilocalizzazione di alcune nuove attrezzature di interesse generale come il “Centro Commerciale”;

4- La definizione di un “disegno urbano” compiuto, attraverso il completamento e la ricucitura dei tessuti di frangia utilizzando il meccanismo della perequazione (comparti);

5- Integrazione costa-entroterra.

1- La definizione della maglia principale della viabilità di penetrazione e distribuzione, nonché del sistema dei parcheggi scambiatori e di attestamento.

La prossima realizzazione della nuova s.s. 16 innova in profondità la rete della grande viabilità di attraversamento del territorio comunale, e rende possibile una generale ridefinizione del ruolo della viabilità esistente, a cominciare dell'attuale statale, in direzione di una migliore risposta alle esigenze, cospicue, della mobilità più prettamente urbana.

Essendo in fase di definizione, il nuovo tracciato della statale, in tema di viabilità il principale problema su cui occorre portare l'attenzione è quello del sistema dei raccordi fra tale tracciato, ubicato a ridosso dell'autostrada, e la maglia di penetrazione e distribuzione urbana.

La nuova Adriatica identifica, a tal fine, alcuni raccordi con il territorio di Riccione: l'uno, da realizzare in prossimità del casello autostradale e del parco tematico

Oltremare, che si collega con la via Berlinguer; l'altro, da realizzare completamente ex novo anche come tracciato stradale, parallelo alla via Veneto a sud del quartiere di S.Lorenzo, l'ultimo nella zona sud limitrofo al territorio del Comune di Misano Adriatico.

La previsione di un nuovo asse di raccordo fra vecchia e nuova statale nel settore a sud di S. Lorenzo, consente di rivedere le previsioni per l'attraversamento di tale quartiere. Il ruolo di connessione e superamento degli insediamenti, è ora del tutto trasferito al nuovo raccordo previsto, e pertanto l'intero ambito territoriale a ridosso del Marano è sgravato da qualsiasi ipotesi di interessamento con previsioni viabilistiche, e ricondotto in modo più integrale alle politiche di tutela e valorizzazione ambientale sottese all'ipotesi di parco fluviale intercomunale.

Analogamente, a sud del territorio comunale, la connessione primaria fra lo svincolo della nuova statale e l'attuale strada statale, risulta individuata nel nuovo tracciato a sud del quartiere Fontanelle. Tale previsione, può svolgere un ruolo efficace anche per il settore meridionale della città e consente una valida distribuzione del traffico proveniente dall'entroterra sia in direzione Rimini, sia in direzione Misano, sgravando dall'attuale provinciale Riccione-Morciano quote rilevanti di traffico soprattutto in prossimità del quartiere Fontanelle.

Va qui sottolineato che sia il nuovo tracciato della s.s.16 che i relativi raccordi vanno in ogni caso adeguatamente integrati al contorno con fasce di vegetazione densa, dune o barriere artificiali di difesa dall'inquinamento acustico (e in qualche misura, atmosferico) in tutte le situazioni di prossimità a settori edificati, come ad esempio nell'ambito di S. Lorenzo e Fontanelle.

Quanto alle esigenze della mobilità più interna al tessuto urbano, si conferma integralmente l'obiettivo di sottrarre quanto più possibile dalla zona a mare della ferrovia, ogni presenza impropria di traffico motorizzato, rilanciando quindi come tema strategico e indilazionabile, accanto alla realizzazione della metropolitana costiera, quello dei parcheggi di attestamento a ridosso della ferrovia (e a supporto della stessa fruizione della metropolitana).

2- La riqualificazione degli ambiti territoriali turistici edificati e non a mare della ferrovia.

La costruzione di un sistema integrato di verde urbano e periurbano rappresenta uno degli obiettivi fondamentali del nuovo piano da almeno un triplice punto di vista: la città di Riccione, al di là della semplice dotazione di verde attrezzato e sportivo di quartiere inteso come servizio sociale di base, sconta infatti un deficit generale sotto questo profilo e un sistema di verde organicamente integrato a scala urbana rappresenterà un peculiare contenuto qualitativo dell'offerta di una città turistica. La definizione della forma della città e la qualificazione ambientale di

Riccione, trova in tale sistema un fondamentale strumento, a fronte di un assetto urbano ancora largamente caratterizzato da episodi di sfrangiamento e da vasti settori ad elevata densità insediativa, privi di seppur piccole discontinuità entro i relativi tessuti.

Su tali presupposti, i punti “obbligati” di partenza per la individuazione di questo sistema di verde sono rappresentati dalle residue aree libere alle estremità urbane a mare della ferrovia: la zona del Marano e la “zona sud”, laddove il verde urbano può saldarsi in modo organico e con grande efficacia all'arenile, che già di fatto costituisce il primo e più autentico “parco urbano” della città balneare.

I corsi d'acqua del Marano e del Rio Melo sono ovviamente confermati come le principali valenze di carattere naturale ed ambientale da assorbire entro un sistema di verde proteso verso l'entroterra urbano. L'altro elemento imprescindibile, sotto questo profilo, è la collina.

L'ipotesi è dunque quella di interconnettere tutte queste valenze, configurando una sorta di grande “cintura verde” che si compenetra col costruito denso, attraverso i principali varchi liberi residui, fino a raccordarsi all'arenile alle due estremità, oltre a intercettare in più punti la grande spina commerciale e di animazione turistica che attraversa longitudinalmente l'intera zona edificata a mare della ferrovia.

Tale impostazione è già presente in parte nel vigente P.R.G.; si tratta, in questa occasione, di farla emergere con più forza come componente strutturale dell'assetto urbano e territoriale, definendone in modo più compiuto sia lo sviluppo e l’articolazione, sia le possibilità attuative. L’articolazione deve peraltro caratterizzarsi non sempre e necessariamente in termini di ampie aree da acquisire alla mano pubblica, ma anche più semplicemente, in rapporto ai diversi contesti e situazioni al contorno, in forma di percorsi (pedonali, ciclabili, equitabili) di interesse paesaggistico-ambientale o sportivo, corredati di adeguate pertinenze sistemate per la pubblica fruizione e da un prevalente assetto a campagna-parco di proprietà privata.

In questa direzione si ritiene che un contributo del tutto particolare scaturisce dalle iniziative edificatorie previste nel PSC. Il meccanismo che operativamente si propone di adottare estesamente è quello della “Perequazione Urbanistica”, che mentre riconosce alla proprietà fondiaria una determinata soglia di edificabilità, uniformemente definita per zone con caratteristiche omogenee di stato di fatto e di diritto, chiede alla medesima proprietà la cessione gratuita all'Amministrazione Comunale di aree per usi pubblici in misura decisamente superiore (sempre secondo un criterio di omogeneità di trattamento) al consueto “standard” di legge riferito ai servizi pubblici e sociali di base. Tale meccanismo appare particolarmente congeniale anche per dare risposta al problema della reiterazione dei vincoli urbanistici decaduti sulle aree per standard, rendendo giuridicamente più solida la possibilità di aggregare anche aree non contigue, poste anche a

grande distanza l'una dall'altra, concentrando e trasferendo altresì i diritti edificatori privati su aree ridotte, entro una iniziativa unitaria di attuazione urbanistica.

Come già accennato, con questa impostazione può fra l'altro essere affrontato e auspicabilmente risolto una volta per tutte anche il nodo delle “aree Ceschina”. Per lo studio di queste aree l’Amministrazione Comunale ha attivato una consulenza specifica con l’Università di Firenze Facoltà di Architettura. L’obiettivo prefissato per individuare la giusta soluzione urbanistica è quello di cercare, attraverso la ridistribuzione e ricollocazione delle funzioni attualmente esistenti sul territorio, la riqualificazione dell’area configurandola come un Parco Litoraneo di rilevante effetto naturale, volto ad un’offerta di servizi di supporto alla balneazione e di funzioni compatibili con finalità d’uso ricettive, ricreative, paesistiche e culturali.

3- La definizione di interventi di mitigazione degli impatti generati, nei rispettivi ambiti territoriali, dalle nuove attrezzature, quali il “Parco tematico Oltremare” e il “Palacongressi” e la rilocalizzazione di alcune nuove attrezzature di interesse generale come il “Centro Commerciale”.

Le previsioni del vigente P.R.G., in materia di grandi attrezzature di interesse generale, risultano a tutt'oggi non del tutto attuate; infatti solo per alcune di queste i percorsi realizzativi risultano già ampiamente attuati come per il “Parco tematico Oltremare”, o già sufficientemente delineati anche in termini operativi, come per il “Palacongressi” o per parte del parco urbano del Rio Melo nell’area dell’ex fornace di viale Massaua. Non altrettanto può dirsi per altre attrezzature, come il “Centro Commerciale”, peraltro qualificato “grande struttura di vendita” dalla programmazione di settore provinciale per il quale si è ritenuto opportuno riconsiderarne la localizzazione.

La non ancora avvenuta attuazione delle previsioni di cui sopra ha consentito appunto di riprendere la riflessione attorno alla congruità della localizzazione di detta attrezzatura entro una concreta prospettiva di attuazione. In particolare, alla luce delle condizioni di generale congestione in cui versano la zona a mare della ferrovia e le stesse zone a ridosso dell'attuale statale, si ritiene opportuno che la collocazione del “Centro Commerciale”, in quanto attrattore e generatore di grossi flussi di traffico concentrati, debba uscire decisamente da questo ambito urbano e più precisamente localizzandolo nella zona inedificata posta a confine con Misano Adriatico.

E’ importante precisare che nel Piano qualsiasi nuova localizzazione, per le attrezzature di interesse generale, è sempre riferita al sistema delle infrastrutture e subordinata all’esistenza o alla nuova previsione delle medesime.

Un’attenzione particolare viene riservata ad azioni ed interventi che si azzerino, nell’obbiettivo di mantenere, salvaguardare e dove necessario ripristinare un

paesaggio degno e sostenibile, con un risultato di salvaguardia ambientale in un arco temporale di lungo periodo.
Negli interventi infrastrutturali, questi effetti devono essere il frutto, della collaborazione e del controllo congiunto della Pubblica Amministrazione e dei soggetti attuatori pubblici e privati.
La mitigazione degli impatti deve essere tale da garantire in un determinato tempo, il mantenimento delle risorse naturali ancora permanenti, il mantenimento di un ecosistema tale da evitare che l'insieme degli elementi da cui dipende la vita, non venga modificato oltre la capacità rigenerativa, o degradato fino a determinare una riduzione permanente della sua capacità produttiva.

4- La definizione di un "disegno urbano" compiuto, attraverso il completamento e la ricucitura dei tessuti di frangia utilizzando il meccanismo della perequazione (comparti).

Coerentemente con i criteri già da tempo definiti dalle politiche programmatiche delle Amministrazioni Comunali succedutesi nel tempo, il tema dei nuovi insediamenti residenziali è affrontato nel presente Piano soprattutto nei termini di operazioni di definitiva integrazione urbana del quartiere di S. Lorenzo da una parte, considerato nel suo complessivo sviluppo sia a mare che a monte dell'autostrada, e Fontanelle dall'altra, e di puntuale completamento e ricucitura dei margini del tessuto urbano esistente a monte della SS. 16. Oltre che sulla definizione di un tradizionale dimensionamento correlato a stime di "fabbisogno" da soddisfare, si procede quindi, secondo un prevalente criterio di rispondenza alle esigenze di definizione morfologica dei tessuti urbani nei settori di frangia, ed alla necessità di reperire aree pubbliche per il sistema delle dotazioni territoriali mediante l'utilizzo della tecnica perequativa. Da questa operazione si fa' discendere l'ulteriore potenzialità insediativa che il territorio può ancora esprimere.

5- Integrazione costa-entroterra.

Le amministrazioni Provinciali e Comunali hanno da tempo avviato programmi di integrazione costa-entroterra e di riequilibrio territoriale, quali il progetto "Insediamenti malatestiani", il recente protocollo aggiuntivo del programma speciale d'area "Città della Costa" che ha coinvolto 4 comuni dell'alta Val Conca, le realizzazioni ed i progetti di miglioramento infrastrutturale, il sostegno delle produzioni tipiche, le politiche di riequilibrio urbanistico e tutti i temi trattati nella 1° Conferenza provinciale dell'area collinare.

2. I contenuti di fondo del Nuovo Piano Strutturale. Domanda e offerta del mercato turistico ed evoluzione del sistema urbano.

Il P.R.G. ’85 e la variante del ‘96 hanno senz'altro rappresentato un forte momento innovativo, per le politiche urbanistiche comunali, con particolare riferimento alla fascia turistica.
Pur con i limiti, oggi non ancora del tutto superati, di un provvedimento basato su un sistema di incentivi e disincentivi di esclusiva natura urbanistica (e quindi senza i supporti oggi essenziali di una programmazione basata anche su politiche di sostegno finanziario e fiscale) esso ha consentito un'importante messa a fuoco di tematiche di valore strutturale, come in primo luogo quella relativa alla necessità di governare i processi di marginalizzazione alberghiera, con il fine di ridurre ragionatamente la pressione ricettiva e di qualificare opportunamente la rete dell'offerta turistica. Tutto questo in un quadro basato ancora sulla piccola e media azienda di ispirazione familiare e non toccato, se non fisiologicamente e limitatamente, da processi di concentrazione. Si trattava poi, parallelamente, di assicurare una necessaria maggiore elasticità al mercato immobiliare.

In una fase in cui il dibattito su questi temi era limitato e costretto, da una serie di luoghi comuni di ordine tradizionale, in una logica fondamentalmente ancora di marca protezionistica, il Piano ha a suo tempo rappresentato un autentico momento di rottura, arrivando ad influenzare in modo indiretto gli stessi successivi provvedimenti regionali in materia, riconducibili al provvedimento noto come “Legge Chicchi”.

D'altra parte il Piano ha anche avviato un confronto e messo concretamente sul tappeto il tema di fondo, rappresentato dalla necessità di operare parallelamente e contestualmente sui nodi della ristrutturazione alberghiera e della riqualificazione urbana, a partire dall'intreccio sempre più stretto di un'offerta turistica giocata non solo sull'efficienza e sulla qualità intrinseca delle strutture ricettive, ma anche su una gamma di possibilità e virtualità offerte dall'ambiente urbano di riferimento.

I piani hanno posto esplicitamente (anche se con la necessaria prudenza) questo tema essenziale, innanzitutto contribuendo ad avviare una riflessione diffusa tra gli operatori, che, se ancora non ha prodotto conseguenze effettive in misura apprezzabile, consente oggi, quanto meno, un livello di dibattito assolutamente non paragonabile, nonostante le ricorrenti asprezze nei toni, se misurato in impegno partecipativo, in volontà di approfondimento ed in concretezza del confronto, rispetto a quello che si era evidenziato nei primi anni ’80 e ‘90, in occasione della formazione dei precedenti piani.

Occorre tenere presente in proposito che ci si trova oggi in una fase nuova di passaggio per l'economia turistica della riviera, dopo le vicende complesse e non

facili che hanno attraversato il settore, a cominciare dagli anni della crisi drammatica, pur solo sfiorata, con i fenomeni acuti di degrado “algale” dell'Adriatico.

Ne consegue che molti dei fenomeni già presenti negli ultimi decenni sono presenti ancora oggi, sia pure in forme diverse.

Ci si trova così senz'altro in una fase nuova dell'andamento ciclico dell'economia turistica, con un'accentuazione dei momenti di globalizzazione del mercato turistico, con una diversa dinamica dei rapporti tra domanda ed offerta, e tra componenti specifiche della domanda e dell'offerta.

Nello stesso tempo le esigenze, che già allora avevano motivato le scelte strutturali dei precedenti piani, appaiono oggi molto diverse.
Oggi la domanda turistica, di cui si conferma la natura di variabile in larga misura indipendente, rispetto alle politiche di scala locale, propone richieste di una vacanza diversa, più ricca, più articolata, più estesa nella ricerca dei percorsi individuali, passando da esigenze di maggior qualità ricettiva a sollecitazioni più esplicite sul sistema dei servizi, sul sistema urbano, sulla dimensione ambientale del tempo della vacanza, oltre che sugli aspetti culturali di quest'ultima; soprattutto il permanere e l'accentuarsi di domande specifiche e tematiche, come quelle del turismo congressuale, ludico, sportivo, ecc., con il consolidamento e la crescita costante, infine, del turismo degli anziani, nelle sue molteplici forme.

La domanda, se possibile, appare in sostanza ancora più articolata e segmentata rispetto alla fase precedente.

D'altra parte nell’ultimo decennio, (come emerge ancora dalle analisi più generali, condotte in questa sede), la città non è rimasta immobile.

Dal punto di vista urbanistico, questi fenomeni trovano una rispondenza nella geografia localizzativa del sistema abitativo anche di carattere permanente, che ha avviato una sua lenta, non vistosa, ma graduale “invasione” della fascia più a mare del tessuto insediativo (ferrovia-arenile), capace di spostare anche il sistema delle relazioni urbane, in primo luogo con riferimento al rapporto residenza-servizi, rispettivamente nelle stagioni di punta e nelle stagioni morte. Per questo andrà ragionevolmente ripensato nello stesso senso anche la geografia della rete dei servizi urbani, pubblici e, soprattutto, privati.

Si sono così, in qualche modo alterate anche le dinamiche del mercato immobiliare, la cui evoluzione conferma una forte incidenza ed uno stretto intreccio, rispetto alla fattibilità ed alle convenienze economiche dei progetti di trasformazione aziendale e alberghiera.

D'altra parte non va ignorato, rimanendo nel campo di una necessaria riflessione sulla dinamica dei servizi, il fenomeno sempre più imponente del turismo pendolare,

ed ancor più, del turismo dei fine settimana, che ha rappresentato, nel corso dell'ultimo decennio, una particolare fattispecie di allungamento effettivo della stagione alta, accentuando di fatto il peso complessivo del sistema residenziale, permanente e non permanente, e riducendo in modo sensibile la distanza, un tempo, assai marcata, nei modi d'uso di questi due diversi segmenti del sistema abitativo.

Si è determinata così una nuova categoria, che potrebbe essere definita di una residenza “semipermanente”, che ha inciso in modo sensibile sulla dinamica della domanda-offerta, sia del mercato immobiliare che dei servizi urbani, accentuando i momenti di integrazione e di sovrapposizione tra le varie molteplici componenti della città turistica. In questo senso il rapporto con le politiche della marginalità alberghiera é stato intenso.

Queste ultime tendenze, che non si sono determinate solo nella realtà di Riccione, ma evidenziano una presenza diffusa, anche se diversificata, nell'intero sistema insediativo costiero, riminese e ravennate, rappresentano uno dei fattori innovativi e strutturali della fase attuale, accentuando (in forme che non possono non essere ritenute significative) una tendenza alla “mobilità”, al “travaso”, alla compensazione interna, tra i molti e diversi usi urbani; tanto più in confronto a vere e proprie fasi di “congelamento” di questi fattori, presenti in modo ricorrente nella storia meno recente della città.

Se da un lato occorre una piena consapevolezza di questi processi, non sempre pienamente visibili ed emergenti, per poterli governare ed orientare verso una certa idea della città turistica, dall'altro non bisogna dimenticare che essi rappresentano uno dei fattori reali delle trasformazioni urbane, e non solo urbane, in atto nella nostra realtà.

Questo, in estrema sintesi, può essere considerato il quadro su cui il nuovo Piano per la fascia turistica potrà trovare le motivazioni di fondo e le sue ragioni di applicazione ed operatività.

3. Il disegno di Piano per la città turistica. Continuità e innovazioni.

Il nuovo PSC per la zona a mare persegue per molti versi (anche se in forme più accentuate e meglio calibrate) i medesimi dei precedenti strumenti urbanistici: un orientamento della strumentazione urbanistica verso linee di sviluppo qualitativo; una più ampia azione di riqualificazione-diversificazione dell’offerta turistica; una meglio marcata riconoscibilità ed una più evidente configurazione dell'immagine della città balneare; una elevata qualità dell'ambiente urbano; un avanzamento per gradi verso un più efficiente impianto funzionale e insediativo.
Sono in sostanza gli obiettivi integrati di una trasformazione del sistema produttivo che si sviluppa parallelamente alle trasformazioni qualitative del sistema urbano.

Tutto questo senza perdere di vista i caratteri di fondo dell'esperienza storica, per molti versi peculiare, che ha determinato la grande conurbazione costiera del turismo romagnolo, e cioè il permanere, anche se attraverso le necessarie forme di adeguamento, di una pluralità di operatori piccoli e medi, presenti nel segmento ricettivo (alberghiero e residenziale), nel segmento dei servizi, nei segmenti dell'indotto.

Emerge così lo scenario di una città turistica caratterizzata per una grande ricchezza del quadro dell'ospitalità e dei suoi supporti produttivi e aziendali; di una città integrata, sovrapposta, molteplice, non “prefabbricata”; anche se non può dirsi del tutto superato un forte carattere di “monotonia” e ripetitività della scena urbana, che per certi versi rimane uno dei problemi di fondo.

E' in sostanza una città del turismo ancora “fatto a mano”, rispetto agli scenari sempre più spesso “industriali” del turismo internazionale; una città che deve essere capace di passare attraverso le tappe obbligate di un percorso di modernizzazione, rimanendo nel profondo se stessa.

Dal punto di vista dell'impianto urbano, la pianificazione deve tendere innanzitutto ad accentuare le caratteristiche di difesa dalle interferenze improprie dell'intera zona turistica collocata a mare della ferrovia; una linea ferroviaria a sua volta interpretabile non solo più come cesura o discontinuità dell'ambiente urbano, ma come fattore di integrazione, nell'ipotesi per la prima volta non fuori scala e non “impossibile”, dell'introduzione di un trasporto veloce, cadenzato, su sede propria, longitudinale alla conurbazione costiera ed in buona parte mirato sull'utenza turistica.

Una fascia a mare cioè che non sia attraversata, in senso longitudinale, da flussi di mobilità aventi origine e destinazione all'esterno della fascia stessa. Un ambito urbano protetto e ben accessibile, dove ad una più adeguata e mirata dotazione di spazi di sosta e parcheggio, si vadano affiancando progetti ed interventi concreti di estensione degli spazi pedonali e di organizzazione della rete ciclabile. Una porzione cruciale della città che deve tendenzialmente risultare classificabile, nel senso tecnico del termine, nel suo insieme come una “zona a traffico limitato”.
La pianificazione urbanistica tende ad assicurare un quadro coerente e integrato dei collegamenti esterni della zona a mare, sia in senso longitudinale alla linea di costa, sia in senso trasversale, con una messa a punto di temi rilevanti per il trasporto nell'area riminese, come la complanare autostradale, il nuovo ruolo della SS.16, la cosiddetta “mediana”, ed altri ancora; a partire come si diceva da un quadro programmatico generale che va gradualmente definendosi, anche in sede di pianificazione provinciale.

Dal punto di vista del paesaggio urbano, Riccione, è una città che, mentre conferma la ricchezza “ambientale” del suo pluralismo economico, dovrà essere in grado nello stesso tempo, di raggiungere progressivamente un'immagine più caratterizzata, per

usi e funzioni differenziate e correlate: un arenile ben diversamente ricondotto verso una piena integrazione ambientale con la città e il suo tessuto (come d'altra parte è ben chiarito nel Progetto del nuovo Piano dell'Arenile), aste di soggiorno e di ricettività qualificata e protetta, poli, nodi e fasce dell'animazione urbana, isolati e quartieri dove trovino forme di espressione più evidenti il nuovo e complesso rapporto e la sovrapposizione che si va determinando tra ricettività alberghiera, residenza permanente, residenza turistica e una rete di servizi di varia natura e dimensione.

In questa prospettiva il PSC, il POC e principalmente il RUE devono tendere ad una combinazione di normative, prescrizioni, progetti, interventi e incentivi, e cioè una molteplicità di azioni di carattere pubblico e privato, riguardante la realizzazione di una rete di strutture di parcheggio pubblico e privato, condizione di fondo per poter impostare al meglio anche altre non semplici azioni di riqualificazione urbana ed ambientale. Passando poi per la qualificazione e crescita degli spazi pedonali e della rete ciclabile, che verranno largamente concepiti, sia pure nel pieno rispetto dei riferimenti offerti dalla pianificazione, come risposte serie e ben costruite a vere e proprie domande del mercato.

Da questi punti di vista più generali si può segnalare una certa continuità non solo degli obiettivi ma anche della strumentazione di piano. Tutto il quadro pianificatorio verrà però accentuato ed accelerato: più aperto e più semplice, il gioco degli usi, più ampia la gamma di alternative offerte agli operatori, più marcato il sistema degli incentivi, più energiche le operazioni necessarie per conseguire standards di parcheggio ben diversamente soddisfacenti, mediante nuove politiche di intervento sulle strutture ricettive di carattere marginale, più ampie le azioni di tutela del sistema ambientale e urbano, e delle testimonianze della storia breve, ma non banale, del turismo riccionese, già attivate con il provvedimento di variante del ’96 relativo anche alle ville e i giardini di pregio, che in questa fase viene rivisitato e ridefinito nei nuovi strumenti.

Su questo fronte, le innovazioni saranno significative almeno quanto i momenti di continuità; senza nascondere l'impossibilità di conseguire in questa fase, ed in modo coordinato con il Piano, un quadro di incentivi, correlabili agli interventi di qualificazione alberghiera, non solo di carattere urbanistico (misurabili sostanzialmente in termini dimensionali, nella gamma degli usi praticabili e dei servizi) ma anche (compatibilmente con le politiche di settore regionale e nazionale) di carattere finanziario e fiscale; la cui attivazione e messa a punto in sede regionale non appare dover essere poi in definitiva come un'operazione del tutto impraticabile e fuori scala (come dimostrano i risultati non irrilevanti ottenuti in sede di applicazione della legge Chicchi e della legge Carraro-Vizzini).
Da questi punti di vista il nuovo sistema di pianificazione conferma, pur con momenti importanti di semplificazione normativi sugli usi e come già anticipato sulla diversificazione degli interventi relativi alle strutture ricettive marginali, le quali possono essere oggetto di significativi interventi di trasferimento insediativo nelle

aree delle zone sud e nord, questo consente da un lato il recupero di aree per dotazioni territoriali nel contesto urbanistico e dall'altro assume, superando una separazione urbanistica prolungata fin da troppo tempo delle aree medesime, il ruolo di motori sia della propria riqualificazione sia di quella delle parti del consolidato urbano turistico.

3.1. La strumentazione. Aree programma e marginalità. Una semplificazione della normativa urbanistica.

Un obiettivo importante del nuovo sistema di pianificazione è la semplificazione dell'intero apparato normativo urbanistico, per facilitare la praticabilità e la leggibilità delle diverse norme.

Si ritiene opportuno impiantare i nuovi strumenti urbanistici sul disegno esistente dell'apparato normativo. Fin da questa fase, si provvede a "sterilizzare" le norme suscettibili di semplificazione. In particolare questo discorso riguarda il raggruppamento degli usi, con l'unificazione delle parametrazioni, soprattutto con riferimento agli standards di parcheggio, riconducendoli alle medesime soglie per gruppi omogenei di usi, a fronte di una situazione che risulta, oggi, invece più diversificata.

Sia pure in una conferma sostanziale di merito, gli usi sono accorpati in funzioni omegenee, e quindi anche formalmente unificati, in ragione soprattutto, come si diceva, anche di una omogeneità delle dotazioni di parcheggio. Ciò comporta una larga riscrittura delle norme ed anche una loro diversa articolazione che principalmente trova concreta applicazione nel RUE.

Tutto questo rivisto in relazione anche alle nuove Leggi Regionali di:

- disciplina generale sulla tutela e uso del territorio;
- norme per il recupero degli edifici storico-artistici e la promozione della qualità paesaggistica del territorio;
- disciplina generale dell'edilizia.

3.1.1. Innovazioni per le aree programma.

Il discorso riguarda innanzitutto il meccanismo già noto delle Aree programma che, viene collocato all'interno di una vasta gamma di possibilità operative, lasciate alla discrezione degli imprenditori, sia come interventi singoli e diretti, che come interventi associati di natura preventiva; ed ancora, sia come interventi di rinnovo che come interventi di recupero.

Ci si deve comunque muovere all'interno delle previsioni del PTCP art. 25 "zone urbanizzate di ambito costiero e ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica" con preciso riferimento al comma 3 lettera a.

Le aree programma sono concepite in modo analogo rispetto all'esperienza passata, ed affiancate comunque da una gamma assai vasta di possibilità di intervento su Unità Edilizia singola, si basano innanzitutto sull'aggregazione di due o più Unità Edilizie di carattere alberghiero, e comprendono anche importanti parti del settore extra alberghiero.

Naturalmente a fronte del sistema degli incentivi, si conferma sostanzialmente il precedente sistema di vincoli, consistente in sostanza nell'impegno ad una progettazione urbanistica di tipo coordinato, come quella che necessariamente si può sviluppare solo all'interno di un Piano Particolareggiato.

Ne deriva quindi anche un possibile e prezioso recupero di spazi a terra pubblici e privati, particolarmente significativo, non solo per la prevista soglia di spazi di parcheggio.

In tal senso, appare evidente come si può attribuire a questi interventi un valore generale: nel momento in cui gli interventi per Area programma possono consentire un profondo riassetto delle unità alberghiere e ricettive, essi possono essere concepiti in modo tale da fornire un contributo senz'altro apprezzabile anche alla qualità del più ampio sistema urbano ed ambientale.

Va qui ribadito tuttavia, e con assoluta chiarezza, che la procedura prevista richiede esclusivamente un coordinamento progettuale tra le diverse Unità Edilizie, corrispondenti alle varie proprietà, senza imporre in alcun modo operazioni di tipo associativo, societario o consortile, di ben diverso impegno dal punto di vista dell'assetto proprietario.

Il Piano introduce poi, ancora forme largamente innovative, un'ampia liberalizzazione del gioco degli usi urbani; un gioco che viene concepito quindi in modo assai più ampio ed aperto rispetto ai precedenti strumenti urbanistici; anche con riferimento agli interventi diretti su singola Unità Edilizia.

Questo dato rappresenta ancora, pur se in misura inferiore rispetto al passato, un secondo momento di incentivazione, appunto, degli interventi per Area Programma.

Di conseguenza si può affermare, circa agli incentivi proposti per le Aree Programma, che ad una certa riduzione degli incentivi ricavati dal gioco degli usi, (di cui tuttavia si conferma una presenza, se pur in un quadro più aperto) può essere corrisposta la previsione di una serie di incentivi di carattere innovativo.

Naturalmente è una griglia complessa, graduata, calibrata con grande analiticità, relativa alle Aree Programma ed alle diverse Zone turistiche, per poter dare impulso reale alle attività turistiche della zona a mare.

Questa possibilità deve essere verificata concretamente, nella sua fattibilità e nelle sue opportunità, soprattutto da parte degli operatori.

Un ulteriore impulso è dato, dalla possibilità di realizzare un'Area Programma non più basata esclusivamente sull'aggregazione di diverse Unità Edilizie a prevalenza alberghiera; ma piuttosto orientata in modo specifico alla realizzazione di strutture di parcheggio privato, da prevedersi in soluzione interrata e più in generale di strutture di supporto alle attività turistiche.

In un caso quindi, in modo esplicito e diretto, viene incoraggiata nello stesso tempo un'azione di riqualificazione delle strutture ricettive insieme al recupero di spazi di parcheggio pertinenziale privato; che rappresentano, peraltro, uno dei punti storici di ritardo dell'intero sistema ricettivo dell’urbanistica riccionese.

E' interessante notare come questa alternativa per le Aree Programma si basa sostanzialmente su una sorta di partnership tra Unità alberghiere interessate ed Amministrazione Comunale, la quale ultima risulta sostanzialmente l'esclusiva detentrice della titolarità dei diritti edificatori dei suoli e dei sottosuoli, nel campo delle aree disponibili, destinate alla realizzazione dei parcheggi.

In questo caso si tratta di una procedura definita per determinate zone della fascia turistica.

Essa è riservata (quanto alla promozione delle iniziative) alla fascia di aziende alberghiere che possono presentare sia esigenze più evidenti di intervento, sia un più marcato deficit di spazi di sosta, sia una più semplice possibilità di condurre operazioni coordinate; naturalmente non vengono ignorate, al contrario, le condizioni più generali del contesto urbanistico di appartenenza.

3.1.2. I criteri adottati per la marginalità.

La pianificazione riprende anche, non senza cenni autocritici, il tema importante e delicato della marginalità alberghiera, sul quale è stato possibile negli anni passati sviluppare una esperienza non trascurabile.

Il tema della “marginalità” è introdotto dal PRG dell’’85 anticipando la Legge Chicchi che è del ‘90; questo dà il segno di una specificità della situazione di Riccione dove il boom degli anni ‘60 aveva fatto trasformare in alberghi case che non avevano, né potranno mai avere, le caratteristiche dell’albergo: mancanza di bagni, spazi comuni, servizi ed impossibilità di reperirli, viste le ridotte dimensioni del lotto di pertinenza.

La marginalità del Piano ‘85 era introdotta con una zonizzazione che dava addirittura un premio in superficie, circa il 20%, a chi trasformava, e la conseguenza è stata la trasformazione di 111 alberghi a fronte dei 158 che secondo lo strumento urbanistico potevano trasformare.

La Variante della zona a mare del ‘96 ha dato attuazione alla Legge Chicchi fissando le condizioni urbanistiche per la trasformazione (posizione sul territorio e numero di camere), introducendo l’intervento NC4 per chi trasforma, che, alla luce delle situazioni sul territorio debitamente testate, corrisponde ad una perdita di Su di circa il 20% e pertanto dotando la città di maggiori spazi liberi. Vi è da dire che con una delibera del ‘95 il Consiglio Comunale aveva già tolto il premio del 20%.

Il risultato finale dei procedimenti ha portato, dati 2001, a 476 alberghi a fronte dei 708 del 1978, con una diminuzione del 32,76% e a 20.926 posti letto a fronte dei 28.698 con una diminuzione, evidentemente più contenuta, del 20%.

I dati non sarebbero completi se non si notasse come a fronte dei pochi, inferiori alla decina, alberghi aperti tutto l’anno nel ‘78, siamo oggi con 80 alberghi di elevata qualità aperti tutto l’anno.

Alla luce dei dati esposti, prendendo atto che l’Amministrazione ha seguito e controllato il fenomeno con la flessibilità che le trasformazioni urbanistiche sul territorio richiedono, si possono fare alcune considerazioni.

Da un lato, la “sottrazione” di una quota di ricettività (quella meno qualificata e competitiva) alla complessiva dimensione dell'ospitalità alberghiera, ha consentito un maggior grado di selettività qualificata dell'offerta turistica, accentuando il ruolo della rete delle unità alberghiere di qualità medio-alta.
Ciò ha permesso anche di ridurre in una certa misura il tasso ancora assai elevato della “pressione” esercitata dall'insieme delle strutture alberghiere sulla complessiva rete dei servizi; senza dimenticare questioni di fondo come la qualità dei modi di utilizzo dell'arenile (che potrà essere sensibilmente migliorata) e come il peso ancora largamente eccessivo della mobilità indotta nella Zona a mare.

Peraltro non si può dimenticare che un'azione adeguata di governo del problema, attraverso strumenti di pianificazione, è stata e sarà in grado di assicurare a questi processi di trasformazione strutturale, almeno in linea generale, un carattere non traumatico, contrariamente a quanto in genere avviene nei processi di “mortalità aziendale” che si sviluppano nel mercato.

Ciò detto i nuovi strumenti urbanistici dovranno ritenere conclusa la fase della “Marginalità” intesa come trasformazione di strutture ricettive, di qualsiasi dimensione ed in qualsiasi posizione nella città, in residenziale.

Conferma di tale orientamento è la variante normativa specifica adottata dal C.C. atto 105 in data 25/11/2002, tesa a limitare la capacità insediativa sulle singole unità fondiarie nel caso di trasformazione d’uso verso il residenziale.

Il Piano deve rendere disponibile una gamma di possibilità alternative per gli operatori interessati, di ampia latitudine e di sicuro interesse. Si tratta quindi da parte degli operatori stessi di muoversi con la dovuta consapevolezza, nel quadro programmatico e normativo reso disponibile, per ricondurlo poi alle specifiche e peculiari condizioni di ogni azienda, o gruppo di aziende.

Da un punto di vista più direttamente urbanistico, l'introduzione di norme consente una certa trasformazione in varie e diverse direzioni degli alberghi marginali, avendo chiaro che la destinazione dovrà avere collegamenti stretti e certi con l'offerta turistica complessiva della città.

Per la zona a mare di Riccione si tratta così di attivare un processo graduale e diffuso di trasformazione, che deve in larga misura essere alimentato da una pluralità di aziende (non solo ricettive) che si muoveranno nel mercato, spinte dal nuovo sistema delle convenienze messo a punto dallo strumento urbanistico.

Si ribadisce quindi la grande importanza, che a questo proposito ha la traduzione in Norme dell'idea di mettere a disposizione degli operatori interessati aree nella zona Ceschina Sud e Nord per il trasferimento di strutture ricettive non competitive per dimensione e posizione, rendendo il processo interessante con opportuni incentivi.

4. Le azioni di qualificazione del sistema urbano e di tutela del paesaggio, nell'ambito urbano prevalentemente turistico.

4.1. Un nuovo progetto per la fascia a mare

La nuova pianificazione, riprende per l'ambito turistico e ricettivo, come é stato già evidenziato, molti elementi presenti nei piani passati, e introduce anche diverse innovazioni, con particolare riferimento alle aree collocate a Sud e a Nord, lungo l'arenile riconfermando in ogni caso la centralità delle attività turistiche ricettive quale volano fondamentale dell'economia complessiva della città.

L'ambito turistico, collocato a mare della ferrovia è costituito da ambiti urbani consolidati, di riqualificazione e per nuovi insediamenti, i quali meritevoli in sostanza di una particolare tutela, presentano una relativa autonomia, a cui occorre prioritariamente garantire una certa protezione, evitando in ogni modo che vengano percorsi da flussi di mobilità di attraversamento, ed assicurandone, nello stesso tempo, un elevato livello di accessibilità.

Sul fronte mare, che riveste un'importanza assoluta, gli obiettivi di una più evidente ed efficace integrazione fra città e spiaggia vengono ricondotti al nuovo progetto del Piano dell'Arenile, che è già impostato prioritariamente, appunto, sul tema dell'integrazione ambientale e funzionale tra la città e la spiaggia stessa.

La mobilità interna, facendo riferimento soprattutto alla stagione estiva, dovrà tendere a favorire con ogni mezzo i movimenti di tipo pedonale e ciclabile, l'accessibilità e la mobilità su gomma verranno governate in direzione di spostamenti a bassa velocità, organizzati per “isole”, e capaci di ridurre al minimo il proprio impatto ambientale (acustico, visivo, inquinante).

I movimenti pedonali e ciclabili dovranno essere sviluppati sia in direzione Est-Ovest, trasversalmente alla linea di costa, sia longitudinalmente, nei lungomari e lungo le aste pregiate di caratterizzazione commerciale.

Un tema centrale è quello degli spazi di sosta e parcheggio, che viene orientato con eguale impegno sia verso i parcheggi pubblici (e di uso pubblico) sia verso i parcheggi privati (o meglio di dotazione soprattutto delle strutture ricettive), con il fine, ritenuto di rilevanza strategica sotto il profilo ambientale e della funzionalità urbana, di ridurre drasticamente la quota di auto in sosta lungo le strade.

Dal punto di vista urbanistico, sia pure in un quadro di più ampia libertà di movimento nel gioco degli usi, comunque garantito nel caso di intervento diretto che di strumento preventivo, rimane ferma l'esigenza di assicurare gradualmente al sistema urbano della fascia turistica una più marcata caratterizzazione in termini di riconoscibilità e di immagine, oltre che una più elevata qualità ambientale.

A tal proposito si considera con più attenzione la classificazione della fascia turistica, dalla battigia alla ferrovia, evidenziando l’ormai consolidata vocazione ricettiva della prima fascia a ridosso dell’arenile fino agli assi di prevalente destinazione commerciale e della restante parte fino alla linea ferroviaria a vocazione residenziale con alcune emergenze anche importanti, a livello ricettivo da riconfermare e valorizzare.

L'obiettivo della pianificazione, come si è già affermato più volte, è quello di saper procedere, lungo un percorso sostanziale di innovazione del sistema ricettivo, senza abbandonare i connotati di fondo della realtà riccionese e perseguendo nuovi e più adeguati obiettivi di qualità urbana.

Particolare attenzione viene rivolta alla questione della marginalità, cercando di limitare al massimo “le fuoriuscite” attraverso operazioni di recupero, con incentivi anche volumetrici e creando le opportunità per una politica di trasferimento dell’attività in aree messe a disposizione dall’Amministrazione Comunale anche in conformità a quanto previsto dal vigente strumento urbanistico provinciale.

Un’attenzione particolare viene rivolta al recupero e alla valorizzazione delle “aree libere intercluse ricadenti nelle zone urbanizzate in ambito costiero superiori a 8000 mq.”. Su queste aree, per altro contenute nel numero, saranno attuate politiche che nel rispetto dell’articolo 25 comma 3 lettera c del PTCP ne incentivino la creazione di

dotazioni territoriali a sostegno e servizio della qualità ambientale della zona turistica esistente.

Il progetto di riconversione e di riassetto investe in modo marcato, con tutta la gamma diversificata dei possibili modi di intervento, non solo la realtà ricettiva, ma anche il sistema dei servizi e della residenza permanente e non permanente; innovazioni dovute ad un miglior approfondimento degli elementi di conoscenza desunti dal quadro conoscitivo e dalle più recenti linee di tendenza.
Infine su questo impianto, è stato poi innestato il tema, duplice, della zona Sud e della zona Nord come di seguito trattato.

4.1.1 Ambiti delle Zone Sud e Nord.

I due ambiti territoriali considerati (Zona Sud e Zona Nord) rappresentano sicuramente i luoghi più significativi sui quali crediamo si giochi anche parte importante del futuro della nostra economia turistica

Nei medesimi ambiti complessivamente si percepisce un considerevole degrado di carattere fisico e d'uso, legato all'abbandono di aree ed ex colonie ed alla presenza di usi impropri e marginali del territorio tanto che gran parte dei territori in esame sono stati individuati dal Consiglio Comunale con delibera n° 168, del 6/12/1999, assunta ai sensi dell'art. 2, della Legge Regionale n° 19, del 3/07/1998, fra gli "Ambiti da assoggettare a Riqualificazione Urbana". Inoltre una parte delle medesime aree già individuate fra gli "Ambiti di Riqualificazione", nello specifico quelle circostanti Viale Michelangelo, fanno parte di un Progetto Di Valorizzazione Commerciale denominato di "V.le Michelangelo" di cui all'art. 10 della L.R. 41/1997 e s. m. – Intesa Con I Privati - approvato con delibera della Giunta Comunale n° 157, del 27/07/2001.

Se si considera che sulla base del P.T.C.P. le aree degli ambiti in oggetto, di cui gran parte risultano individuate in "Città delle Colonie", sono comprese fra la ferrovia verso monte ed il mare e che devono garantire la continuità del sistema di verde trasversale e l'arenile, per favorire il recupero e la valorizzazione delle colonie e delle relative aree di pertinenza e per dotare di servizi e qualità turistico – abitativa l'attuale conurbazione costiera, si comprende quanto sia importante la riqualificazione ambientale di tali ambiti per evitare nel contempo il consolidarsi ulteriore del degrado.

Ne consegue l'ampia potenzialità di trasformazione di questo tratto di territorio dalle caratteristiche peculiari.

Finalità principale dell'azione che si intende attivare sia con il presente Piano, sia con i prossimi strumenti urbanistici, è quindi la promozione della riqualificazione complessiva delle aree, attraverso la valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico della zona, il recupero delle principali colonie, la creazione, partendo dalle opportunità e direttive del P.T.C.P., di nuovi insediamenti a destinazione

diversificata e la realizzazione delle opportune infrastrutture ed opere di urbanizzazione.

Gli obiettivi delineati sono dettati da un orientamento di base che prevede la traduzione in positivo dei " vincoli" passando da una logica vincolistica astratta, che fino ad ora non ha conseguito apprezzabili risultati, ma, al contrario, ha generato uno stato di degrado fisico e sociale del territorio interessato ad un atteggiamento consapevole della necessità di un duplice coinvolgimento di soggetti pubblici e privati per il raggiungimento di azioni pienamente rispondenti alle esigenze pubbliche e al raggiungimento di quei requisiti di "qualità", posti alla base degli obiettivi da prefissare nei citati strumenti urbanistici.

Valorizzazione ambientale e paesaggistica come obiettivo principale dunque dell'operazione di riqualificazione di queste porzioni di territorio, sviluppando un opera di concertazione che contemperi il prevalente interesse pubblico con le giustificate aspettative di valorizzazione delle proprietà da parte dei privati, attuando le politiche di tutela indicate dal PTCP. Fondamentalmente è perseguita la linea dell'acquisizione di queste aree al patrimonio pubblico mediante una politica chiara legata agli incentivi e alla riconversione delle colonie.
Risulta poi importante che queste aree diventino ad un tempo collegamento fra l'arenile, l'edificato e le aree turistiche, lavorando per la creazione di veri e propri parchi urbani che non vivano isolati dal contesto ma che siano momenti significativi per il ridisegno complessivo delle intere zone.

La possibilità di inserimento di attività di grande consistenza quantitativa e qualitativa attraverso il recupero di grandi edifici dismessi rappresentati dalle colonie marine, congiuntamente alla necessità di valutare l'inserimento delle diverse infrastrutture esistenti e di progetto (ferrovia BO-AN, metropolitana di costa con le relative fermate, l'innesto della nuova viabilità di collegamento fra il Comune di Rimini e Riccione) la necessità di qualificare le aree edificate, e nel contempo preservare le aree inedificate che, pur in parte non possedendo le caratteristiche naturali originarie ma presentandosi semplicemente come aree abbandonate, richiedono operazioni di un attento recupero ambientale in quanto anch'esse come le colonie risultano strategici per l'intero comparto costiero provinciale.

Altro tema fondamentale da sviluppare nei successivi strumenti urbanistici, stante il forte degrado fisico e sociale più volte rilevato, sarà la necessità di una forte azione di recupero e di riqualificazione dell'urbanizzato esistente, ed in particolare delle strutture delle colonie marine e delle rispettive aree di pertinenza per le quali l'utilizzazione è indirizzata generalmente ai fini turistici, che passa in generale attraverso la creazione di un vero e proprio sistema "verde" che sia al tempo stesso momento di aggregazione e di rottura con un intorno molto edificato, e nello specifico, attraverso una ottimizzazione dei servizi esistenti: percorsi pedonali, piste ciclabili, verde urbano, viabilità, parcheggi e illuminazione, sottoservizi, qualità

dell'aria, qualità dei servizi al cittadino (smaltimento rifiuti, servizi alla persona, scuola, servizi di assistenza).

Alcune azioni inerenti le ex colonie sono già in atto, quali i progetti riguardanti le Colonie Reggiana, Adriatica e Primavera, finalizzati all'utilizzo delle colonie principalmente ai fini ricettivi alberghieri (interventi rispettosi dei dettami del PTCP); è su questa linea che l'Amministrazione intende proseguire; si è attivata infatti anche per il recupero delle aree e degli immobili della colonia "Junior Holiday Center " (Savioli), in questo caso incentivando la creazione di momenti alternativi, quindi non solo ricettivo alberghiero; la creazione di una serie di strutture ed attività economiche che abbiano una specificità legata ai temi del mare, del turismo sportivo e che vadano a colmare quella mancanza di risposte che oggi la città aspetta.

La riqualificazione di dette zone interessa anche le aree a campeggio largamente presenti nella Zona Sud, cercando di prevedere interventi di adeguamento alle nuove esigenze di turismo all'aria aperta con la dotazione di tutti quei servizi innovativi e di supporto che oggi gli utenti di tali strutture richiedono e nel contempo si deve operare per realizzare quei necessari spostamenti da zone incongrue ed arretramenti dal Lungomare.

Il presente Documento, in particolare per gli ambiti in esame, detta obiettivi per il sistema relazionale della mobilita', ed anche in questo caso in sintonia con quelli indicati dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Nello specifico per l'ambito del Zona Nord le due Amministrazioni Comunali confinanti hanno già programmato di condividere politiche comuni di gestione della mobilità esistente e di progetto (quale la viabilità di collegamento tra il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione).

Inoltre per i due ambiti il risultato più importante che dovrà essere perseguito sarà quello di alleggerire l'attuale asse di scorrimento nord – sud (litoranea) per dirottare, con la creazione di nuove arterie di scorrimento, tutto il traffico a ridosso dell'attuale linea ferroviaria.

Questo aiuterebbe il processo di riqualificazione delle aree interessate creando sempre quell'effetto di collegamento dell'arenile con le aree immediatamente prospicienti attualmente divise dall'intenso traffico presente sull'asse di scorrimento della litoranea.

Ulteriori importanti obiettivi da esplicitare nei successivi strumenti urbanistici riguardano la creazione di un organico sistema di parcheggi e di percorsi protetti pedonali e ciclabili per tutte le zone.

Conseguentemente le politiche di intervento che l'Amministrazione Comunale intende mettere in campo, riassumendo gli obiettivi sopra delineati, sono di seguito individuate ed illustrate:

- promuovere la valorizzazione dell'identità dei luoghi attraverso la qualificazione degli elementi peculiari esistenti, costituiti:
  - da elementi naturali ed ambientali quali l'Arenile ed alcune aree scoperte, ad esso connesse, di pertinenza delle Colonie;
  - da alcuni territori aperti, anche utilizzati ancora a fini agricoli, i quali fra l'altro costituiscono i reali Varchi (visivi) a Mare da mantenere e potenziare;
  - dagli edifici delle Colonie e dal complesso del consolidato edificato Alberghiero e Residenziale ed in particolare nella zona Sud, dalla Struttura Termale e dal Sistema dei Complessi Turistici all'Aria Aperta esistenti;
- innovare e qualificare il sistema delle strutture balneari esistente favorendone l'integrazione con le strutture di carattere Ricettivo Alberghiero e di Pubblico Esercizio esistenti e di nuova previsione ;
- consolidare e qualificare il sistema Ricettivo esistente favorendone la sua futura integrazione con le nuove previsioni;
- favorire l'insediamento di un sistema locale del commercio di vicinato, riqualificare i locali pubblici esistenti e prevederne l'insediamento di nuovi al fine della rivitalizzazione degli spazi urbani pubblici;
- migliorare la qualità ambientale degli insediamenti Ricettivi e Residenziali esistenti, promuovendo, sia la riqualificazione urbana e la rifunzionalizzazione dei tessuti esistenti, specialmente quelli delle Colonie Marine, riconvertendoli ad usi ricettivi e commerciali, sia la qualità architettonica degli interventi;
- potenziare il sistema delle dotazioni territoriali, attraverso la realizzazione di attrezzature e spazi collettivi, in particolare aree a verde attrezzato e a parco ed anche di infrastrutture per l'urbanizzazione dei nuovi insediamenti e per la mobilità di progetto utilizzando le aree libere ed inedificate;
- applicazione delle pratiche di perequazione urbanistica, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 20/2000, al fine di acquisire al patrimonio pubblico le aree necessarie per la realizzazione delle dotazioni territoriali;
- perseguire in generale la riduzione del traffico nella Zona Mare ed in particolare, per gli ambiti in esame, sui lungomari favorendone, per ampi tratti, la loro pedonalizzazione, mediante il trasferimento del traffico veicolare su tracciati arretrati e soprattutto di nuova realizzazione in posizione parallela alla sede ferroviaria ed in collegamento con i Comuni di Rimini e Misano Adriatico.

Altresì, in particolare per la Zona Sud, al fine di configurare per tale Zona una sorta di "Parco Litoraneo" di rilevante effetto naturale, volto ad un'offerta di servizi di supporto alla balneazione e di funzioni compatibili con finalità d'uso ricettive, ricreative, paesaggistiche e culturali si individuano i seguenti orientamenti di fondo:

- definizione di un sistema baricentrico parallelo alla linea dell'arenile, configurato come una sorta di piazza urbana in lunghezza, che articoli e connetta le diverse funzioni del "Parco Litoraneo" e collocato a una considerevole distanza dal Lungomare;

- ristrutturazione delle aree liminali dell'ambito, verso i tessuti urbani di Riccione a nord e di Misano Adriatico a sud;
- traslazione e pedonalizzazione della direttrice di traffico del Lungomare (Viale Torino), ricollocando la strada in posizione arretrata nei pressi della linea ferroviaria con adeguati distacchi ed un'apposita zona di filtro ambientale arborato, fra la nuova arteria veicolare ed il sistema misto naturale/insediativo del "Parco Litoraneo";
- spostamento e contemporanea riduzione della superficie scoperta delle strutture di campeggio esistenti nell'area di progetto a monte dell'asse portante baricentrico del "Parco Litoraneo" e fino alla nuova arteria veicolare ed altresì perseguimento del trasferimento, nel tempo, della struttura ricadente all'interno dell'area del "varco a mare";
- sistemazione della sezione dell'intervento compresa tra l'attuale lungomare (pedonalizzato) e l'asse baricentrico, come parco marino, utilizzando anche parte delle aree attualmente utilizzate dai campeggi opportunamente rigenerate ambientalmente, al cui interno una capillare percorrenza di piste ciclabili assicuri la permeabilità del sistema, dai campeggi, attraverso la "piazza lineare", verso il parco e la spiaggia;
- articolazione di un'ampia offerta funzionale, che preveda una sensibile prevalenza di superfici destinate a verde pubblico e verde pubblico attrezzato. Al fine di garantire l'equilibrio urbanistico dell'ambito e la sua efficace integrazione nelle dinamiche sociali della città;
- significativa edificazione di strutture per i servizi ed il commercio di supporto alla presenza del parco, delle strutture ricettive alberghiere e dei campeggi;
- limitata aliquota di superfici destinate alla residenza ed una necessaria quantità di superfici per strutture ricettive, soprattutto per realizzare edifici atti a sostituire le strutture ricettive alberghiere che saranno dismesse (perché non più competitive) nelle attuali zone turistiche centrali, entrambi essenziali per il consolidamento urbano della frangia meridionale di Riccione, nonché al fine di perseguire il costante utilizzo del sistema lineare Riccione-Misano fuori delle consuete finestre stagionali.

I due ambiti territoriali entro i quali attuare gli obiettivi ed applicare le politiche sopra descritti, sono denominati "Ambiti territoriali di Qualificazione Turistica" all'interno dei quali vengono evidenziati ulteriori specifici ambiti, come riportato nell'elaborato grafico "Tav. 3", quali:
- ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici;
- ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici da riqualificare;
- ambiti per i nuovi insediamenti funzionali alla qualificazione dell'immagine turistica;
- aree interessate da tutele del PTCP;
- aree per Dotazioni Territoriali esistenti: Arenile;

e per ognuna di esse si esplicitano le seguenti ulteriori destinazioni, connotazioni e politiche da approfondire ed esplicitare nei successivi strumenti urbanistici:

- **Ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici.**

Dette aree costituiscono porzioni circoscritte di ambiti territoriali individuati agli artt. 25 principalmente e in piccola parte 24, delle Norme del PTCP.

Sono aree diffusamente edificate a destinazione Ricettiva (prevalentemente) e Residenziale, la quale, è equamente ripartita tra residenza permanente e temporanea turistica, con presenza di usi complementari alla residenza ed al turismo, ad assetto urbanistico consolidato che presentano un medio livello di qualità urbana e ambientale con qualche episodio recente di buona qualità edilizia ed architettonica.

In queste aree si prevedono il consolidamento, la qualificazione e l'integrazione del sistema Ricettivo esistente e la riqualificazione degli edifici adibiti ad usi abitativi ed attività complementari esistenti mediante interventi edilizi volti ad elevarne la qualità edilizia ed architettonica, nuove edificazioni sui pochi lotti liberi ed il potenziamento delle dotazioni territoriali.

- **Ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici da riqualificare.**

Dette aree costituiscono porzioni di ambiti territoriali individuati agli artt. 24 e 25 e 32 bis, come – COLONIE MARINE – delle Norme del PTCP.
Sono aree edificate, in parte ad assetto urbanistico consolidato, prevalentemente a destinazione Ricettiva ed in parte Residenziale, anche in questo caso, equamente ripartita tra residenza permanente e temporanea turistica, con presenza di usi complementari alla residenza ed al turismo, nelle quali insistono anche gli edifici a destinazione Ricettiva Extra-Alberghiera, (Colonie) la cui presenza, causa un mediocre stato di conservazione degli edifici che in alcuni casi sono fatiscenti, determina uno scarso livello di qualità urbana e ambientale.

Tali aree necessitano di politiche di riorganizzazione urbana, perseguibili attraverso l'implementazione dei sistemi (principalmente) Ricettivo ed in parte Commerciale e di Servizio che nel caso della zona Sud, possono concretizzarsi dando attuazione alla realizzazione di un nuovo centro servizi turistici, che serva di supporto alle attività ricettive e per ricollocare attività commerciali e pubblici esercizi presenti nella dimensione e nel luogo, così come previsto dal Progetto Di Valorizzazione Commerciale denominato di "V.le Michelangelo" di cui all'art. 10 della L.R. 41/1997 e s. m. – Intesa Con I Privati - approvato con delibera della Giunta Comunale n° 157, del 27/07/2001.

Inoltre tali politiche di riorganizzazione per entrambe le Zone, si basano anche sulla, sulla ricerca del raggiungimento dell'integrazione delle varie nuove funzioni da introdurre con le realtà esistenti ed infine con la sostituzione di alcuni edifici delle colonie esistenti per elevare la qualità edilizia ed architettonica dei tessuti urbani.

Conseguentemente con i prossimi strumenti urbanistici, in particolare per gli edifici e le aree delle colonie, si dovranno perseguire i seguenti ulteriori obiettivi:

- mantenimento degli spazi liberi di pertinenza delle colonie per favorire il collegamento alle aree di particolare interesse paesaggistico-ambientale soprattutto in corrispondenza dei varchi a mare;
- il mantenimento dei caratteri tipologici - architettonici rilevanti e l'eliminazione delle superfetazioni;
- limitazione degli interventi di impermeabilizzazione dei suoli;

In particolare nella Zona Sud alcuni degli edifici di ex Colonie e delle relative aree libere pertinenziali, nel tempo, sono stati trasformati:

- in Complesso Termale (ex Colonia Burgo);
- in Residenza Protetta per Anziani (ex Colonia San Giuseppe);
- in Casa protetta per Anziani (ex Colonia Collegio Bianconi).

Per tali strutture si stabilisce che, in quelle del complesso termale è da ampliare, qualificare e integrare il “Sistema Termale” esistente, mentre nelle due strutture per anziani sono da mantenere e non ampliare le funzioni esistenti e/o possibilmente reinsediare usi ricettivi alberghieri.

Per creare un livello alto di qualità urbana e ambientale, è indispensabile potenziare il sistema delle dotazioni territoriali e realizzare nuove infrastrutture per l’urbanizzazione, perciò, nelle aree in oggetto sono da mantenere e valorizzare la vegetazione esistente, incrementare la dotazione di strutture per il gioco, adeguare i percorsi pedonali lungo la viabilità di quartiere e la viabilità stessa, (in quanto la rete viabilistica interna alla zona interessata risulta, come del resto in tutta la zona mare, di ampiezza limitata e con scarsità di marciapiedi i viali sono organizzati prevalentemente a senso unico con parcheggi su un lato o su entrambi i lati a seconda della loro ampiezza) alberare i grandi spazi di sosta, migliorare l’inserimento ambientale ed architettonico dei manufatti tecnologici.

Tale obiettivo sarà perseguibile solo con l’utilizzo integrato delle aree non edificate, sulle quali, applicare la citata perequazione urbanistica, ai sensi dell’art. 7 della L.R. 20/2000, trasferendo la maturata capacità edificatoria sulle aree edificate in oggetto e/o su quelle per i nuovi insediamenti.

- **ambiti per i nuovi insediamenti funzionali alla qualificazione dell’immagine turistica;**

Sono aree libere, in parte adiacenti le zone urbanizzate, individuate quali AMBITI DI QUALIFICAZIONE DELL’IMMAGINE TURISTICA ai sensi del comma 3 d, dell’art. 25, delle norme del PTCP, su cui insediare nuovi edifici con destinazione prevalentemente Ricettiva Alberghiera, Ricettiva Extra-Alberghiera per Complessi Turistici all’aria aperta, Terziaria e Commerciale, per Attrezzature Sportive ed in parte Residenziale Turistica.

I nuovi edifici ricettivi in parte sostituiranno le strutture ricettive alberghiere dismesse (perché non più competitive) nelle attuali zone turistiche centrali
In particolare le porzioni dell'area libera collocata lungo Viale Sangallo sono da destinare per la realizzazione di nuovi edifici ricettivi, per consentire il reinsediamento di una parte dell'attuale campeggio posto a confine con il territorio del Comune di Misano Adriatico per il quale si intende perseguire, nel tempo, lo spostamento così come previsto dalle norme del PTCP, e per la realizzazione di attrezzature e fabbricati necessari, per nuove previsioni di grandi attrezzature sportive pubbliche e o private con relativi parcheggi, le quali si estenderanno soprattutto sulle aree liberate ad eventuale avvenuto spostamento del campeggio appena citato e su quelle libere comprese tra le precedenti e la ferrovia, ed interessanti il "Varco a mare". Tali attrezzature e fabbricati in parte sostituiranno le strutture sportive dismesse nell'attuale zona sportiva denominata "ASAR".

Il complesso delle nuove edificazioni costituirà principalmente il corrispettivo della capacità edificatoria maturata, a seguito dell'applicazione della perequazione urbanistica, sia sulle aree in oggetto, sia su quelle individuate per Dotazioni Territoriali, nel territorio a mare della ferrovia, da acquisire al patrimonio pubblico, ed altresì le quote di superficie utile relative alle strutture ricettive alberghiere dismesse nelle attuali zone turistiche centrali e da reinsediare in tali ambiti.

- **aree interessate da tutele del PTCP.**

Sono aree generalmente occupate dai campeggi esistenti ed in modesta quantità utilizzate per allestimenti, quali il Luna Park durante il periodo estivo, ed altre in stato di abbandono individuate all'interno delle – ZONE DI RIQUALIFICAZIONE DELLA COSTA E DELL'ARENILE - ai sensi dell'art. 24, delle norme del PTCP le quali stabiliscono che gli interventi e le eventuali trasformazioni urbanistiche ammessi sono quelli finalizzati al miglioramento dell'immagine turistica ed ambientale e urbana degli insediamenti esistenti perseguendo la massima compatibilizzazione con la condizione che, nella realizzazione delle opere ammesse, si deve perseguire l'obiettivo della limitazione degli interventi di impermeabilizzazione dei suoli.

In parte delle aree in oggetto, in quelle di media dimensione, sono da mantenere e valorizzare ed incrementare la vegetazione esistente tipica dell'ambiente marino, insediare strutture per il gioco dei bambini, prevedere percorsi pedonali-ciclabili, adeguati spazi di sosta, permeabili, per autoveicoli a supporto delle attività balneari, sportive e di intrattenimento poste a mare del Lungomare, mentre su quelle di grande dimensione costituite sia dalle aree libere sia da quelle liberate a seguito dell'arretramento dei campeggi e dall'eliminazione del "Luna Park" è da realizzare il "Parco Litoraneo" longitudinale alla spiaggia.

Nella Zona Sud, altre aree, segnatamente quelle attualmente occupate dalle strutture dei complessi Turistici all'aria aperta, (campeggi) vengono confermate per tale

funzione anche a seguito del previsto arretramento dal Lungomare delle strutture medesime, necessario al fine di creare il “Parco Litoraneo” di cui sopra, e la porzione di area libera, situata lungo Viale Sangallo, necessaria per consentire l’eventuale reinsediamento dell’ulteriore parte dell’attuale campeggio precedentemente descritto. Infine, vengono confermate per tale funzione, anche le aree attualmente occupate dalle strutture per le Attrezzature e Servizi di Carattere Complementare quali il parco divertimenti denominato “Indiana Golf”, Il locale ad uso esercizio pubblico (ristorante) ed il locale di pubblico spettacolo (dancing).

Ancora nella Zona Sud sono previste aree da destinare alla realizzazione di nuove previsioni, per grandi attrezzature sportive pubbliche e o private con relativi parcheggi, insediabili sia su parte dall’area liberata a seguito dell’eventuale spostamento del campeggio sopra descritto, sia su quelle aree libere comprese tra le precedenti e la ferrovia, ed interessanti il “Varco a mare”.
Tali attrezzature dovranno essere collocate a seconda della loro consistenza ed impatto nel rispetto delle specifiche norme del PTCP, e come già detto in precedenza, sostituiranno le strutture sportive dismesse dell’ “ASAR” e costituiranno anche parte della capacità edificatoria maturata, a seguito dell’applicazione della perequazione urbanistica.

- **aree per Dotazioni Territoriali esistenti: Arenile** (porzioni del Polo funzionale).

Sono le aree destinate per le strutture per l’attività di balneazione che, seguendo la perimetrazione del piano dell’arenile, saranno organizzate mediante l’individuazione di tre diverse zone funzionali per ognuna delle due zone territoriali che nello specifico sono così suddivise:
- Nell’ambito della Zona Sud

1) una zona a sud della Colonia Enel fino al confine con Misano, delimitata a monte dalla litoranea (Viale Torino); è un’area fortemente degradata in corrispondenza del varco sud e avrà un carattere quasi sperimentale di mediata rinaturalizzazione. E’ previsto: lo smantellamento della viabilità esistente e il suo trasferimento a ridosso della linea ferroviaria per permettere l’arretramento di tutte le strutture atte alla balneazione ed alla ristorazione; l’ampliamento della profondità della spiaggia in un punto fortemente battuto dall’erosione; la costituzione di una bassa duna piantumata lunga quasi 500 metri.

2) una zona a nord della Colonia Enel fino a Viale San Martino, delimitata a monte dalla passeggiata esistente; sarà prettamente destinata ai servizi di balneazione e ristorazione ed è connessa al retrostante tessuto urbano esistente.

3) una zona a ridosso della passeggiata esistente, lato monte (le cosiddette aree gravitanti); comprende le aree immediatamente adiacenti e sono destinate in

modo quasi esclusivo a parcheggi e a verde con funzione di supporto alla seconda zona funzionale e alla prima. Su quest'ultima l'allontanamento della viabilità principale dalla marina può introdurre un'utilizzazione specialistica delle aree a verde correlate, da un lato, al recupero di alcuni contenitori destinati in parte al ricettivo alberghiero e in parte al ricettivo sociale (centro internazionale giovani, ostello ecc.), dall'altro, allo spostamento dei campeggi esistenti.

- Nell'ambito della Zona Nord

1) una zona a nord del fiume Marano fino al confine con Rimini, delimitata a monte dalla strada litoranea (Viale D'Annunzio),collocata in corrispondenza del varco nord, fortemente degradata fino a pochi anni fa a seguito delle riconversioni già realizzate ed a quelle in atto si sta configurando con un target prestazionale e qualitativo piuttosto elevato. Tutta l'area, costituente sottoambito a se stante, il "Nord Marano" appunto, è destinata ai servizi di balneazione e ristorazione, è strettamente correlata alla riconversione al ricettivo alberghiero di strutture dismesse o demolite come la Colonia Reggiana, il complesso della Colonia Savioli ecc. nel rispetto delle disposizioni contenute nel comma 9 dell'art. 32 bis, del comma 3 dell'art. 33 delle Norme di PTCP.

2) una zona a sud del fiume Marano, delimitata a monte dalla passeggiata esistente ricompresa nel perimetro del sottoambito della "Marina" è prettamente destinata ai servizi di balneazione e ristorazione ed è connessa al retrostante tessuto alberghiero;

3) una zona a ridosso della passeggiata esistente, lato monte (le cosiddette aree gravitanti) che ricade all'interno del sottoambito delle "Aree Gravitanti" e comprende le aree immediatamente adiacenti alle zone destinate alla balneazione e saranno destinate in modo quasi esclusivo a parcheggi e a verde con funzione di supporto alla seconda zona funzionale.

In entrambe gli ambiti territoriali le tipologie costruttive, ad eccezione di quelle esistenti dedicate alla ristorazione per le quali è necessario prevedere una dotazione minima inderogabile di spazi a norma di legge per l'esercizio dell'attività, ricalcheranno la distribuzione a blocchi, saranno di carattere precario e preferibilmente in legno; mentre gli usi della spiaggia saranno prevalentemente quelli legati alla balneazione e all'ombreggiamento ma potranno convivere con attività collaterali di carattere sportivo e ricreativo.

4.2. La tutela degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio: un'azione integrata alle politiche di riconversione ricettiva.

Il tema della tutela delle forme dell'insediamento balneare storicizzato e dei giardini di pregio rappresenta un altro particolare campo di intervento del nuovo Piano strutturale.

Lo sviluppo di questo tema, già nel corso dei primi anni ottanta, costituì contributo sicuramente originale del vecchio P.R.G., data la minore attenzione che la pianificazione urbanistica riservava allora a questi particolari insediamenti, (di formazione relativamente recente), rispetto all'insediamento che costituiva il campo di applicazione più tradizionale delle normative di tutela dei valori storici, culturali e ambientali.

L'odierna ripresa del tema è suggerita da una più profonda e diffusa consapevolezza dell'importanza della tutela dei caratteri peculiari della storia urbana riccionese, all'interno di qualsiasi strategia di riqualificazione complessiva.
L'approccio sarà basato su un aggiornamento e rivisitazione (in un lavoro commissionato all'Università di Firenze Facoltà di Architettura) dell'indagine a suo tempo effettuata, tesa a rilevare la persistenza, i caratteri tipologici e l'odierno stato di conservazione del patrimonio in questione,oltre all'individuazione di diverse categorie di beni da tutelare quali edifici ex rurali e beni del patrimonio pubblico con oltre cinquanta anni di vita.

Oggi, oltre l'80% degli edifici tutelati risultano individuati nella zona a mare della ferrovia (rapporto che vale anche per i giardini); i restanti, vengono identificati a monte della ferrovia e sono ubicati in larga prevalenza lungo gli assi Ceccarini e Diaz (direttrici storiche di connessione fra il vecchio paese e la marina) e presentano una stratificazione tipologica più ampia rispetto alla zona a mare, comprendendo fra l'altro alcuni episodi di edilizia rurale.

Assieme alla definizione dei beni tutelati, il nuovo strumento urbanistico nei suoi successivi livelli, approfondirà il tema delle modalità operative della tutela, nell'intento di assicurare un esito qualitativo il più soddisfacente possibile agli interventi (riconfermando il ruolo decisivo, sotto questo profilo, della attività di controllo progettuale in sede di rilascio delle concessioni o autorizzazioni edilizie).

5. Proiezioni demografiche e dimensionamento dell'offerta abitativa

5.1 Andamenti e proiezioni demografiche

La popolazione attuale del Comune di Riccione è di 34.536 abitanti, (dati anagrafici al 24/09/03), arrotondata a **34.530** abitanti ai fini delle successive elaborazioni, ed è articolata in **14.803** famiglie, pari ad una composizione media di **2,33** membri per famiglia.
Si propone di assumere quale orizzonte temporale di riferimento per gli scenari del Piano Strutturale e per il dimensionamento coerente delle scelte insediative l'anno 2018, ossia un orizzonte temporale di 15 anni a partire da oggi.
La Provincia di Rimini ha elaborato (novembre 2000) un documento di "Indirizzi di programmazione urbanistica nell'area provinciale" nel quale, sulla base dell'andamento di una serie di indicatori, viene previsto per il prossimo decennio un tasso di incremento medio della popolazione complessiva provinciale pari al 4%, incremento destinato peraltro a distribuirsi in modo differenziato nei diversi comuni: più basso nei comuni costieri dove le opportunità di crescita urbana sono in esaurimento, ragionevolmente più alto nei comuni dell'entroterra.
Per definire lo scenario di proiezione della popolazione comunale si sono utilizzati i dati anagrafici riguardo all'andamento del saldo naturale e di quello migratorio, nonché le analisi demografiche svolte dall'Ufficio Statistica della Provincia di Rimini.
Sulla base di tali elementi, si è assunta la previsione di un tasso di incremento inferiore a quello medio stimato per l'intera provincia, per la precisione un tasso di incremento pari al 4% in quindici anni. Un tale incremento appare più che plausibile anche tenendo conto della quantità di lavoratori occupati che gravitano oggi su Riccione; ogni giorno entrano in Riccione 2.020 pendolari, impiegati stabilmente nelle attività produttive e di servizio, per una parte significativa provenienti da fuori Regione; è sufficiente ipotizzare che un terzo di tali lavoratori, con le relative famiglie, sia interessato a trasferirsi a Riccione per dare luogo all'intero incremento stimato.

Per quanto riguarda la composizione famigliare si prevede al 2018 una riduzione della dimensione media a 2,16 membri, e di conseguenza le famiglie saranno 16.620, con un incremento rispetto ad oggi di 1.817 unità; si tratta di una stima prudente e contenuta, in quanto prevede una diminuzione della dimensione media di solo 0,17 circa (-7,2%) in quindici anni: per raffronto si consideri che la dimensione media era di 2,7 nel 1991 e quindi é calata di 0,37 (-13,8%) negli undici anni 1991-2002. Si consideri inoltre che in alcune maggiori città la dimensione media famigliare è già oggi più bassa: a Bologna 2,06.

5.2 Politiche insediative e dimensionamento del piano

L'incremento stimato dei nuclei familiari comporta un corrispondente fabbisogno primario di alloggi.
In un contesto come quello dei comuni costieri romagnoli in cui il patrimonio edilizio esistente deve considerarsi in prima approssimazione interamente 'occupato', o per residenza permanente o per residenza turistica, l'incremento stimato di 1.760 famiglie richiede quindi un pari numero di nuovi alloggi.

In rapporto alla domanda primaria di abitazioni, è di norma opportuno rendere disponibile una capacità insediativa di tipo residenziale leggermente più elevata, per tener conto di numerosi fenomeni:

- l'incertezza della proiezione demografica e di quella relativa al numero di nuclei familiari;
- la maggiore o minore complessità delle operazioni di trasformazione urbanistica che saranno previste dal Piano; nel caso di Riccione le problematiche connesse all'applicazione della tecnica della perequazione urbanistica nei nuovi insediamenti, finalizzata ad una estesa acquisizione di aree per dotazioni territoriali;
- l'incertezza sulla destinazione della produzione (una parte della nuova produzione di abitazioni compensa l'erosione del patrimonio abitativo), e in particolare nel caso di Riccione, l'osmosi fra il mercato delle residenze permanenti e quello delle residenze turistiche.

E' anche opportuno ricordare che il Comune di Riccione è stato inserito dalla giunta Regionale in riferimento alla Legge Nazionale 431/98, art.8 nell' "Elenco dei Comuni ad alta tensione abitativa".

Il passaggio dal valore che esprime la domanda primaria di abitazioni derivante dalla formazione di nuovi nuclei familiari a quello che viene definito "capacità insediativa del Piano" richiede quindi i seguenti ulteriori passaggi:

- la stima della quota di domanda da assegnare alle politiche di recupero di patrimonio edilizio esistente e alla riduzione del numero di abitazioni non utilizzate;
- la quantificazione del numero di abitazioni che, in relazione alla loro collocazione nel tessuto urbano e alle dinamiche di mercato, andranno a soddisfare altre componenti di domanda (abitazioni temporanee turistiche);
- la valutazione del moltiplicatore da assegnare al dato della domanda di nuove abitazioni, che dipende dalle condizioni di fattibilità degli interventi e dalla maggiore o minore rigidità del mercato.

La considerazione di questi diversi fattori e le differenze di opportunità di mercato che offrono i diversi ambiti insediativi, come sono esposte nel punto che segue, hanno portato ad un dimensionamento complessivo teorico quindicennale dell'offerta

abitativa pari a circa 2.056 nuovi alloggi convenzionali, ossia ad un 16,8% in più del fabbisogno primario, compresa la quota che sarà assorbita dal mercato delle abitazioni turistiche.

L'alloggio convenzionale è assunto per la residenza permanente e per la residenza turistica rispettivamente, pari a 100 mq. e 75 mq. di superficie lorda (nel comune di Riccione gli indici di edificabilità sono espressi in superficie lorda, comprensiva quindi delle strutture murarie, delle scale, ecc.).

5.3 Distribuzione e caratteristiche dell'offerta insediativa nei diversi ambiti urbani

La proposta di piano articola e distribuisce l'offerta insediativa essenzialmente residenziale nei diversi ambiti urbani secondo i seguenti criteri:

a) ambiti urbani consolidati.

Negli ambiti urbani consolidati gli interventi saranno disciplinati dal RUE e riguarderanno essenzialmente la manutenzione, l'ammodernamento e l'integrazione del patrimonio edilizio, anche con eventuale sostituzione degli edifici ma senza modifica della trama urbana e senza significativi incrementi delle densità consolidate.
Anche se in singole situazioni potrebbero determinarsi localmente quote modeste di nuova capacità insediativa, nel complesso tali eventuali incrementi saranno comunque irrilevanti e si ritiene di non doverne tenere conto ai fini del dimensionamento.
Mentre gli interventi con cambio d'uso delle strutture ricettive alberghiere marginali esistenti, sulla base del PRG vigente, daranno luogo ad un incremento di capacità insediativa residenziale permanente e/o turistica, la quale viene stimata in circa 60 nuovi alloggi, ma che comunque la reale quantificazione sarà generata dalla somma delle superficie delle strutture alberghiere autorizzate alla trasformazione.

b) ambiti di riqualificazione urbana.

Gli ambiti di riqualificazione urbana vengono definiti dal Piano Strutturale in riferimento alla sostenibilità di interventi edilizi da definire sulla base di criteri morfologici e funzionali, anche valutando le richieste formulate da parte di soggetti interessati e puntualizzate all'atto della formazione del POC. Sono individuati, diversi ambiti di riqualificazione urbana, di questi, sei sono individuabili in due gruppi collocati a mare della ferrovia, e ricompresi all'interno della più ampia individuazione degli "Ambiti di qualificazione dell'immagine turistica" ed altresì del programma "Città delle Colonie", mentre gli altri sono collocati a monte della ferrovia e riguardano alcuni ambiti di frangia del tessuto urbano in prospicenza delle dorsali ambientali del Torrente Marano e del Rio Melo ed un ambito individuato

nella zona del “Paese” e specificatamente dal complesso delle aree di “Piazza Unità”.
Gli interventi ivi previsti riguardano soprattutto la riqualificazione delle strutture ricettive alberghiere, tuttavia secondariamente possono anche dare luogo a un incremento di capacità insediativa residenziale prevalentemente turistica, anche in relazione ad operazioni di cambio d’uso di strutture ricettive extra-alberghiere (colonie), capacità che viene prudentemente stimata in circa 33 nuovi alloggi.
Tuttavia questa capacità, pur conteggiata nel dimensionamento del Piano Strutturale, per la sua collocazione nella fascia a mare va riferita essenzialmente al mercato delle abitazioni di carattere prevalentemente turistico ad uso temporaneo.
Inoltre anche l’ambito individuato nella zona del “Paese” e specificatamente dal complesso delle aree di “Piazza Unità” può dare luogo ad un incremento di capacità insediativa residenziale, stimata in circa 12 nuovi alloggi.

c) ambiti per nuovi insediamenti in corso di attuazione.

Sono in corso di attuazione sulla base per PRG vigente, interventi all’interno di Piani attuativi approvati od in corso di presentazione per una capacità edificatoria residua stimata di circa 283 alloggi. Tali interventi sono naturalmente confermati nella proposta di nuovo piano

d) ambiti per nuovi insediamenti da prevedersi nel PSC.

Gli ambiti per nuovi insediamenti urbani sono le nuove aree urbanizzabili che saranno individuate e perimetrate in sede di PSC e saranno attuati per parti disciplinate in sede di POC, anche tenendo conto delle proposte di intervento che saranno avanzate dai privati, dell’applicazione di meccanismi di perequazione che consentano l’acquisizione delle aree individuate per il completamento del sistema dei servizi e dei parchi urbani.
Negli ambiti per nuovi insediamenti si prevede una potenzialità edificatoria complessiva pari a circa 1.657 nuovi alloggi convenzionali (comprensiva della quantità stimata, per operazioni perequative, di cui alla seguente lettera *f)*) di cui circa 80 collocati nella fascia a mare, capacità quest’ultima che, anche in questo caso pur conteggiata nel dimensionamento del Piano Strutturale, per la sua collocazione va riferita essenzialmente al mercato delle abitazioni di carattere turistico ad uso temporaneo.

e) ambiti specializzati per attività produttive

Gli ambiti specializzati per attività produttive corrispondono essenzialmente alle zone artigianali esistenti già quasi completamente attuate, nonché ad una sola nuova zona destinata alle attività del settore edilizio, peraltro quale mera conferma delle previsioni già assunte anche con recente specifica variante urbanistica, presso l’aeroporto di Miramare ed anche ad una sola nuova zona destinata all’insediamento di una struttura ricettiva all’aria aperta. Negli insediamenti

artigianali è ammessa la realizzazione della residenza di servizio per il titolare o il custode, ma quasi tutti gli insediamenti realizzati ne sono già dotati, pertanto non si prevedono incrementi della capacità edificatoria residenziale.

f) territorio rurale

Il territorio classificato rurale del comune di Riccione è quello non urbano e non destinato a funzioni urbane ed individuato generalmente nel territorio agricolo periurbano dell'art. 30 del PTCP, per il quale gli strumenti di pianificazione (il PSC sin d'ora) prevederanno, relativamente alla funzione residenziale, essenzialmente interventi di recupero e adeguamento degli edifici esistenti, escludendo la possibilità di realizzare nuovi edifici abitativi, ad eccezione di quanto, successivamente, il RUE, eventualmente, andrà a determinare per le aree poste all'interno delle perimetrazioni dei principali nuclei residenziali.
Nel contempo secondo l'art. A-20 della L.R. 20/2000, "*Negli ambiti agricoli periurbani, la pianificazione persegue prioritariamente il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, nonché la promozione di attività integrative del reddito agrario dirette:*

a) a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero;

b) a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazione ecologiche, di cui all'art. A-25 dell'Allegato, e di servizi ambientali".

Il periurbano, per una struttura urbana come quella della città costiera, può rappresentare principalmente la cornice ambientale della città, e l'area che, con le sue dotazioni ecologiche, può contribuire alla rigenerazione ambientale delle aree urbane, all'infrastrutturazione leggera dei percorsi pedonali e ciclabili lungo le "dorsali ambientali". Per realizzare le finalità indicate dalla legge ed altresì per attuare future opere pubbliche ed eventuali proposte avanzate dai privati e conseguentemente consentire la conclusione di accordi con i privati medesimi, sia per la realizzazione delle opere stesse, sia per la cessione di tali aree con o senza sovrastrutture, in qualsiasi settore territoriale dell'ambito periurbano mediante l'applicazione di forme perequative, si determina un quantitativo di capacità edificatoria insediabile esclusivamente in ambiti in cui sia valutata la sostenibiltà dell'insediamento e diversi dal periurbano valutata sommariamente in 200 alloggi.

In conclusione, la capacità insediativa residenziale globale risulta stimata in 1.960 alloggi, di cui 170 nella fascia a mare e pertanto destinati per la gran parte al mercato delle residenze turistiche; il dimensionamento delle previsioni riferite alla residenza permanente risulta quindi di circa 1.800 alloggi, un numero prossimo a quello stimato riguardo all'incremento dei nuclei famigliari.

6. Le dotazioni di attrezzature e spazi collettivi:

6.1 Un diverso disegno progettuale alla luce della nuova legge

La disciplina dell'insieme degli impianti, opere e spazi attrezzati, tradizionalmente denominati standard urbanistici, ovvero opere di urbanizzazione, viene totalmente rivisitata dalla nuova legge urbanistica regionale.

Innanzitutto la stessa nozione di standard viene ricondotta al suo significato originale di livello qualitativo, di prestazione del sistema insediativo che la pianificazione intende realizzare. Lo standard, quindi deriverà dalla quantità e qualità delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti e dai caratteri del sistema delle attrezzature e spazi collettivi realizzate (dotazioni di qualità urbana), nonché dal grado di riduzione della pressione sull'ambiente naturale esercitata dal sistema insediativo e dal miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano (dotazioni di qualità ecologico-ambientale).
Questa impostazione comporterà un ampliamento dell'autonomia del Comune nell'individuazione del fabbisogno di infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti (dei quali sarà anche ampliata la gamma rispetto alle cosiddette opere di urbanizzazione primaria) e nella definizione delle prestazioni richieste ai soggetti che attuano gli interventi.
Gli strumenti di pianificazione urbanistica di nuova generazione possono infatti subordinare l'attuazione degli interventi alla realizzazione di specifiche dotazioni ambientali ed ecologiche, ossia alla realizzazione di ulteriori spazi, opere e interventi, oltre a quelli minimi di urbanizzazione, indispensabili per mitigare o eliminare gli impatti negativi, al fine della prevenzione degli inquinamenti, del mantenimento della permeabilità dei suoli, del riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano, ecc.

Totalmente innovata sarà infine la disciplina relativa alle attrezzature e spazi collettivi, per i quali viene superata l'analitica previsione e localizzazione di quote di aree per ciascuna tipologia di servizio stabilita dalla legge urbanistica previgente; lasciando la possibilità ai Comuni di individuare autonomamente le dotazioni da assicurare per ciascuna zona e per ciascuna tipologia di spazi, con riguardo agli effettivi fabbisogni e allo standard di qualità che si vorrà raggiungere. La legge prescrive che in sede di PSC siano calcolate e stabilite le dotazioni minime complessive di attrezzature e spazi collettivi, con riferimento all'intera collettività locale e all'intero sistema insediativo, che siano definite le prestazioni da raggiungere negli ambiti di trasformazione, e che ne sia assicurato il raggiungimento degli obiettivi stabiliti attraverso i meccanismi attuativi del piano. Spetterà poi al POC definire in dettaglio le tipologie e la dislocazione delle attrezzature e degli spazi collettivi da realizzare in ciascun intervento di nuovo impianto o di riqualificazione.

La dotazione minima complessiva di attrezzature e spazi collettivi è individuata dalla legge come segue, fatta salva la possibilità per il PTCP di ampliarla o ridurla, in ragione delle dimensioni e delle caratteristiche fisiche e ambientali di ciascun

comune e del suo ruolo nel sistema insediativo provinciale, in relazione alla capacità di prestare servizi destinati a soddisfare un bacino di utenza che superi i confini amministrativi comunali:

- attrezzature e spazi collettivi per gli insediamenti residenziali: 30 mq per ciascun abitante effettivo e potenziale;
- attrezzature e spazi collettivi per gli insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali e commerciali: 100 mq per ogni 100 mq. di superficie lorda di pavimento;
- attrezzature e spazi collettivi per gli insediamenti produttivi: il 15% della superficie territoriale destinata a tali attività.

Nel caso del Comune di Riccione, non essendovi nel PTCP della Provincia di Rimini, precisazioni o modifiche delle disposizioni regionali, ci si atterrà a queste ultime.

Per quanto riguarda la dotazione per la popolazione, questa va calcolata con riguardo non solo agli abitanti anagrafici del comune ma anche a quella popolazione non residente che gravita stabilmente sullo stesso per motivi di studio, lavoro, presenze turistiche ovvero per usufruire dei servizi presenti (abitanti effettivi), nonché alla quota di incremento di tali soggetti che sarà possibile prevedere a seguito della realizzazione dei nuovi insediamenti (abitanti potenziali).

6.2 Il calcolo della dotazione complessiva di attrezzature e spazi collettivi

Per dimensionare correttamente la quantità complessiva necessaria di Dotazioni Territoriali, in particolare le Attrezzature e gli spazi collettivi, per i prossimi anni secondo la logica della nuova legge urbanistica, sono stati quindi considerati:

a) i cittadini residenti previsti al 2018, data assunta come orizzonte temporale del piano, che sono stati stimati in 35.700;
b) la popolazione che, pur non essendo residente, gravita stabilmente sul comune (per motivi di studio, lavoro ovvero per fruire dei servizi pubblici e collettivi ivi disponibili) che è stata stimata pari a quella attuale, ossia circa 2.000 persone;
c) la popolazione aggiuntiva turistica che trova alloggio nella stagione estiva negli alloggi turistici o presso le famiglie residenti: che è stata stimata, nel mese di punta, pari a 38.150 persone. La stima è stata fatta considerando:
   - nelle residenze turistiche, una media di 4,5 componenti per un numero di alloggi pari a 6.208 (dato Istat 2001, alloggi non occupati) + 170 di nuova realizzazione che si presume utilizzabili a scopo turistico temporaneo per un totale di 28.701 presenze turistiche aggiuntive;
   - nelle abitazioni occupate stabilmente dalla famiglie residenti (pari 14.579 - dato Anagrafe Comunale 2002), un incremento di persone ospitate pari in media a 0,65 persone per alloggio, per un totale di 9.476 presenze turistiche aggiuntive;

Alla popolazione residente è stato attribuito lo standard di 30 mq pro-capite; si ipotizza in linea di massima un'articolazione di tale standard come segue, salvo approfondimenti che potranno essere sviluppati in sede di pianificazione dei servizi nell'ambito del POC:

- scuole: 4 mq per abitante
- attrezzature di interesse pubblico: 4 mq per abitante
- spazi verdi e attrezzature sportive: 17 mq per abitante
- parcheggi: 5 mq per abitante

Alla popolazione gravitante e a quella turistica ospitata negli alloggi stagionali e presso le famiglie si è ritenuto congruo attribuire uno standard di 20 mq/abitante, articolata in prima approssimazione come segue:

- scuole: 0 mq per abitante
- attrezzature di interesse pubblico: 2 mq per abitante
- spazi verdi e attrezzature sportive: 13 mq per abitante
- parcheggi: 5 mq per abitante

Mentre infatti è plausibile ipotizzare che i turisti abbiano necessità di fruizione dei parcheggi simile ai residenti e che lo sviluppo turistico richieda una buona dotazione di are verdi (anche se è verosimile ritenere che il turista non sia interessato alle aree verdi di vicinato, quanto piuttosto a quelle di dimensione più rilevante con connotazioni naturalistiche o sportive), viceversa è evidente che una serie di attrezzature civiche sia di primario, se non esclusivo, interesse dei residenti, in particolare quelle scolastiche, e perciò non rientrino tra i servizi fruiti dal turista.

Per quanto riguarda invece i turisti ospitati presso le strutture ricettive, si è optato per calcolare la superficie edificata di tali strutture e di assegnare a questa la dotazione prevista dalla legge regionale per le attività terziarie.
La superficie complessiva delle strutture ricettive e terziarie esistenti e previste, considerando gli alberghi, i campeggi, i pubblici esercizi, le strutture balneari, le strutture commerciali, i magazzini, i locali di intrattenimento i servizi socio-sanitari, le terme ed il sistema dei servizi sanitari e di cura privati e del benessere fisico è stata calcolata in circa 1.348.100 mq..

Infine la superficie territoriale complessiva degli insediamenti produttivi industriali e artigianali è stata calcolata in circa 927.668 mq.
La dotazione di attrezzature e spazi collettivi da raggiungere risulta così quantificata come segue:

Voce	***Quantità***	***standard***	***Totale***
A) abitanti residenti attuali e previsti	35.900	30 mq	1.077.000
B) popolazione gravitante	2.000	20 mq	40.000
C) popolazione turistica nelle residenze	38.150	20 mq	763.000
D) strutture terziarie e turistiche	1.348.100 mq.	100/100 mq	1.348.100
E) aree produttive artigianali e industriali	927.668 mq.	15%	139.150
TOTALE			3.367.250

L'obiettivo da raggiungere col Piano Strutturale è quello di prevedere una dotazione complessiva di aree per servizi ed attrezzature pari a circa 3.367.250mq..

Poiché le dotazioni già attuate sono state misurate e quantificate in 1.932.700 mq. (si veda in dettaglio nel Quadro Conoscitivo) risulta una differenza di nuove dotazioni da prevedere e realizzare pari a circa 1.434.550 mq.
Si tratta di un obiettivo notevole, corrisponde infatti ad un incremento del 74% delle dotazioni esistenti, un obiettivo che potrà essere raggiunto soltanto con un forte utilizzo dei meccanismi di perequazione, unito all'assegnazione di diritti edificatori unitari alquanto contenuti, da concentrare sulle porzioni edificabili dei comparti, prevedendo la cessione al comune di tute le restanti aree interessate.

6.3 I principali interventi da sviluppare in materia di attrezzature e spazi collettivi

I principali interventi relativi alle previsioni di nuove Dotazioni di servizi e attrezzature riguarderanno, secondo le intenzioni del Comune:

- il completamento del Polo scolastico superiore, anche in attuazione dello specifico protocollo fra Provincia e Comune;

- un impianto sportivo al coperto di livello sovracomunale e la riqualificazione dello stadio del nuoto e dell'intera area del centro sportivo comunale e l'ampliamento dei centri sportivi di quartiere;

- l'incremento delle dotazioni di parcheggi pubblici e di parcheggi privati su tutto il territorio, con particolare riferimento alla realizzazione di parcheggi privati pertinenziali a servizio dell'utenza turistica da realizzarsi in aree libere retrostanti la ferrovia e le aree urbane, in modo da alleggerire la pressione della domanda di sosta lunga nella fascia a mare;

- la realizzazione della nuova caserma dei Carabinieri;

- la realizzazione di aree verdi attrezzate secondo una tipologia di “Giardini di quartiere”. In questi “Giardini di quartiere”, utilizzati da chi abita nelle vicinanze, dovranno essere presenti attrezzature per il gioco dei bambini o la sosta di anziani e famiglie. Fondamentali per la qualità urbana, “Giardini di quartiere” dovranno poter essere raggiunti a piedi, o in bicicletta, e dovranno essere distribuiti in modo uniforme sul territorio urbano;

- l’acquisizione delle aree necessarie per completare e connettere il sistema delle aree verdi e in particolare il sistema dei parchi urbani, come il “Parco del rio Melo”, con quelli periurbani del Marano e della Collina.

Quest’ultimo aspetto merita di essere segnalato in quanto costituisce una delle strategie portanti del disegno del Piano proposto.
Il Comune di Riccione ha previsto già da molti anni nel PRG vigente la realizzazione di un sistema di ‘parchi’ urbani e periurbani di interesse generale che, questi ultimi come sopra accennato, sono quelli lungo il Marano, una parte anche lungo il Rio Melo, nonché nella fascia collinare a monte dell’abitato.
Tuttavia queste previsioni hanno trovato pochi momenti di sviluppo attuativo e soprattutto a livello urbano, quali il parco di Viale Ortona ed alcune aree lungo il Rio Melo, non essendo stata definita un’ipotesi di gestione delle aree e una strategia di acquisizione delle porzioni che fosse necessario acquisire.
Oggi questi proposte vengono rilanciate come sistema portante dell’offerta ambientale del territorio riccionese: nella Tavola 3 allegata al PSC sono indicate in forma simbolica come “Dorsali ambientali: linee di connessione dei parchi urbani e suburbani e delle principali aree di valenza ambientale”. Nel contempo ne viene ridelineata un’ipotesi di assetto che ne precisa le caratteristiche non come “parchi pubblici”, da acquisire per esteso, ma come trama di aree pubbliche, ove occorra, e di aree private tutelate, che insieme consentano una rete di percorsi di fruizione.
Tralasciando le eventuali esigenze di acquisizione di modeste strisce necessarie alla realizzazione di percorsi pedonali o ciclabili, che potranno essere precisate solo in sede progettuale e attuativa, le porzioni principali e più estese che, in prima ipotesi si ritiene maggiormente utile acquisire sono individuate nella Tavola 3 allegata al PSC.

La loro individuazione deriva da una serie di considerazioni integrate riguardanti:

- da un lato l’esigenza di integrare la dotazione di aree a verde pubblico anche di vicinato al servizio di alcune porzioni urbane che ne risultino carenti, sistemando a tal fine aree il più possibile prossime all’utenza da servire;

- dall’altro le opportunità di più agevole acquisizione attraverso meccanismi di perequazione, associando ovunque possibile la realizzazione di interventi di nuovo insediamento urbano alla cessione di porzioni significative di tali dorsali ambientali.

Ne risulta che le porzioni più estese che ci si propone di acquisire alla proprietà pubblica riguardano le aree lungo il Rio Melo, la zona di S. Lorenzo e le zone a valle di Viale Caprera e comprese tra i Viali Sardegna e Cagliari.
Per le aree lungo il Marano, a monte della Statale 16 si prospetta invece un prevalente assetto a campagna-parco, fermo restando, per gran parte delle aree, l'attuale regime giuridico (di proprietà privata) e la realizzazione di un precorso ciclo-pedonale lungo o in prossimità delle arginature.

Il progetto di questi parchi urbani potrebbero anche essere sviluppati attraverso la procedura del concorso di progettazione partecipata, con il coinvolgimento dei bambini delle scuole, con l'obiettivo principale di favorire l'inserimento paesaggistico generale, puntando all'integrazione con il paesaggio rurale e con il contesto circostante.

La ricerca di soluzioni formali innovative e caratterizzanti, potrà inoltre contribuire ulteriormente alla valorizzazione delle aree suddette.

7. Infrastrutture per la mobilità e il traffico:

7.1 Il miglioramento del sistema della mobilità

Gli obiettivi assunti per la definizione delle scelte strategiche del PSC nel campo della mobilità sono i seguenti:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- il risparmio energetico.

Tali obiettivi risultano coerenti con la pianificazione sovraordinata in materia di traffico.

Attraverso il confronto con la mobilità del Comune di Riccione dette finalità generali sono state articolate in obiettivi più specifici individuati dal PSC.

Circolazione dei veicoli: migliorare la condizione della circolazione stradale dei veicoli soddisfacendo la domanda di mobilità, al miglior livello possibile secondo criteri di fattibilità economica e nel rispetto della sostenibilità urbanistica e ambientale.

Utenti deboli (pedoni e ciclisti): migliorare le condizioni di circolazione con riguardo all'utenza pedonale e all'uso della bicicletta, favorendo un concetto forte di sostenibilità ambientale e urbanistica.

La sosta: migliorare le condizioni della sosta, con minor perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare, ove consentita, con evidenti effetti positivi sia per la congestione del traffico che per il sistema ambientale emissioni inquinanti.

Miglioramento della sicurezza stradale: consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti del traffico.

Miglioramento della qualità ambientale degli ambiti urbani: tutelare e valorizzare le qualità ambientali del tessuto urbano esistente, attraverso la riduzione degli inquinamenti atmosferici e acustici, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante, con la relativa creazione di dotazioni ecologiche rilevanti.

7.2 Il nuovo assetto infrastrutturale.

I capisaldi del disegno infrastrutturale del nuovo Piano strutturale, che derivano anche da specifiche previsioni della pianificazione provinciale e regionale, saranno costituiti dal nuovo tracciato della SS. 16 e dalla metropolitana costiera.

Se nel primo caso si tratta di una previsione che sostanzialmente opererà entro un solco già tracciato dal vigente P.R.G., che a tal fine disponeva precise salvaguardie territoriali, nell'altro caso si tratta di una previsione di rilevante portata e assolutamente innovativa, con la quale il nuovo strumento si confronterà per una parte significativa del territorio.

Una simile infrastruttura sarà certamente in grado di modificare in modo sensibile il tradizionale quadro della mobilità di raggio intercomunale, trasferendo un contingente significativo (specie nel periodo estivo) di movimenti dalla gomma a questa forma di trasporto che presenterà, fra l'altro, caratteristiche generali di minore impatto ambientale.

Conformemente al progetto, proprio per la tratta Rimini-Riccione-Cattolica, il piano recepirà il tracciato in completo affiancamento, a monte, al rilevato ferroviario e localizzerà all'intorno delle principali fermate, compatibilmente con le condizioni offerte dall'assetto insediativo esistente, aree di parcheggio di ampiezza adeguata a costituire punti attrezzati di scambio internodale.

Il nuovo tracciato della Strada Statale 16 e il sistema dei raccordi fra tale tracciato e la maglia di penetrazione urbana, oltre a svolgere il ruolo di smistamento ed alleggerimento del traffico, si doteranno di alcune ipotesi di sistemazione al contorno (fasce di verde complementare densamente alberato, barriere antirumore) volte alla mitigazione dell'impatto ambientale prodotto sulle aree urbane attraversate da un'arteria destinata ad assorbire quote rilevanti di traffico dall'attuale sede più interna all'abitato.

Quest'ultima, in presenza del nuovo tracciato, potrà quindi essere più compiutamente asservita alle esigenze di distribuzione e penetrazione urbana.

In tale direzione acquisteranno rilievo anche altre proposte da introdurre col nuovo Piano strutturale.

La nuova viabilità di connessione fra la Strada Statale 16 e il tessuto urbano, in particolare quella in prossimità del parco tematico Oltremare, oltre a servire quest'ultimo, consentirà l'accesso al casello autostradale dalla nuova Strada Statale 16, la connessione con via Berlinguer e con il suo prolungamento verso la zona a mare.

La conferma del prolungamento verso Rimini dell'asse di scorrimento longitudinale intermedio fra la ferrovia e l'attuale statale ("asse mediano"), assocerà, a sud, la previsione di una nuova e più diretta connessione di questa stessa arteria (via XIX Ottobre) con il viale Da Verrazzano, attraversando l'area ora impegnata da impianti tecnici di previsto ammodernamento.

Nell'ambito della zona sud, le principali previsioni a monte della ferrovia, saranno costituite dalla nuova viabilità statale che consentirà di attenuare il traffico proveniente dall'entroterra, e dalla previsione di viabilità sostitutiva della provinciale Riccione-Morciano che si collegherà in modo diretto con la viabilità a mare; a mare della ferrovia, assumerà particolare rilevanza la previsione di traslare a ridosso di quest'ultima la strada litoranea che ora lambisce l'arenile (conservandone e per certi aspetti migliorandone i requisiti di continuità con la rete stradale di Misano Mare) e che permetterà un completo intervento di riqualificazione delle aree Ceschina.

Nella zona Marano, a mare della ferrovia, assumerà particolare importanza la previsione di traslare a ridosso di quest'ultima la viabilità, che permetterà un alleggerimento del traffico dell'attuale strada litoranea e un ricongiungimento organico del verde urbano con l'arenile.

Con questa e con le altre ipotesi già richiamate si pongono le basi infrastrutturali per riorganizzare in forma selettiva il traffico interno della zona a mare, e anche per interventi di smantellamento almeno parziale del lungomare, con i conseguenti benefici sotto il profilo ambientale e della più generale qualità urbana già precedentemente evidenziati.

Una ulteriore previsione di rilevante importanza ai fini della distribuzione del traffico entro il tessuto urbano saranno la nuova viabilità di supporto della zona studentesca e quella relativa alla diretta connessione della viabilità primaria di supporto alla zona artigianale con il raccordo fra il nuovo e l'esistente tracciato della SS. 16 previsto a sud del quartiere di S. Lorenzo.
Si è ritenuto infatti, che limitare solo alla via Berlinguer e al segmento centrale dell'attuale statale il compito di distribuzione del traffico di interscambio fra la grande

viabilità di attraversamento (nuova statale e autostrada) e il settore urbano a monte dell'attuale SS. 16 un settore denso di funzioni attrattive esistenti e previste, fra cui appunto quelle produttive, sarebbe risultato penalizzante per un efficiente sistema della mobilità nell'area urbana in questione.

Importanti inoltre risulteranno le previsioni relative alla nuova viabilità di collegamento fra Riccione e la nuova zona industriale a livello intercomunale e il nuovo scorrimento di connessione posto in comune di Rimini in località Casalecchio fra la Via Piemonte (lungo la quale è previsto un insediamento di tipo artigianale), e la nuova s.s. 16, perché potranno sgravare dall'attuale viabilità quote rilevanti di traffico.
L'ipotesi di una nuova sede per la via Veneto nel tratto a monte dell'autostrada, fino al congiungimento con la provinciale Rimini-Coriano, oltre che ad una esigenza intrinseca di miglioramento e razionalizzazione della maglia di interconnessione territoriale, corrisponderà all'esigenza ormai impellente anche sotto il profilo ambientale e della sicurezza di collocare la sede attuale a completo servizio dell'insediamento urbano lineare ad essa addossato.

A questo proposito va sottolineata la volontà del Comune di Riccione di lavorare nell'ambito di un accordo più ampio con il Comune di Rimini al fine di trovare una soluzione che possa garantire una soluzione alternativa al collegamento verso il Comune di Coriano, con un diverso tracciato, lavorando sul potenziamento di viabilità già esistente nel Comune di Rimini (estendendo il collegamento viabile, già previsto in località Casalecchio, dalla nuova s.s. 16 anche alla strada provinciale per Coriano Flaminia-Conca), garantendo così per la zona monte del quartiere di San Lorenzo il medesimo risultato.

Al fine di determinare un tangibile recupero ambientale dell'intera fascia costiera, un ruolo fondamentale dovrà risultare la politica della sosta organizzata e regolamentata e delle zone a traffico limitato; da raggiungere gradualmente attraverso i seguenti obiettivi:

- Riduzione degli automezzi in sosta e in circolazione;
- Recupero di aree per destinarle al potenziamento delle aste pedonali e ciclabili;
- Incentivazione di forme diverse di mobilità sostenibile;
- Creazione di n°3 aree periferiche per parcheggi consortili scambiatori e per sosta stanziale.

Per quanto riguarda la politica dei parcheggi si ipotizza di organizzare, in tre punti della fascia di territorio immediatamente a monte dell'attuale Statale Adriatica, parcheggi a raso dotati di tutti i confort per l'utente, atti a contenere il progressivo trasferimento dei posti auto impropri alla viabilità nelle zone a traffico limitato, oltre ad una quota di automezzi attualmente collocati nelle aree pertinenziali delle strutture ricettive esistenti, che attraverso forme concentrate di gestione associata potranno risultare i veri e propri soggetti attuatori degli interventi.

Particolare attenzione viene posta sul parcheggio periferico centrale lungo Viale Berlinguer, vera e propria porta di accesso alla città dalle principali strade di comunicazione regionali e nazionali; occorre infatti, in questa particolare zona, individuare un'area ed un sistema che, oltre alla funzione di parcamento dei veicoli da sottrarre alla fascia a mare, produca un nuovo modo di consumare la vacanza relativa al fine settimana, basandosi su strategie atte a non saturare la rete viabilistica e nello stesso tempo ad offrire una serie di servizi convenienti in relazione ad una rigorosa regolamentazione della sosta consentita, da organizzare in modo più oneroso man mano che interessa le aree turistiche più centrali della fascia a mare.

Nell'area in questione dovranno prevedersi congrue quote di parcheggio a basso costo, utilizzando, per i collegamenti con la zona turistica, un sistema di navette o mezzi similari che, senza particolare costrizioni, possono soddisfare, in tempi relativamente brevi, le esigenze del turista; l'intero progetto potrà essere inoltre integrato con la creazione di un punto informativo per il turista allo scopo di erogare una serie di notizie e opzioni che lo indirizzino a scegliere velocemente le diverse soluzioni di parcheggio e di trasporto più vantaggiose, oltre ad informazioni sulla prenotazione delle stanze di albergo e sulla conoscenza dei vari punti attrattori della città e dell'entroterra.

I restanti n°2 parcheggi periferici di previsione da collocare in zona Nord e Sud, su un territorio posto a monte dell'attuale Via Flaminia (ex strada Statale Adriatica), potranno principalmente assolvere a funzioni di parcamento delle autovetture che altrimenti andrebbero ad occupare le vie cittadine e le aree cortilizie degli alberghi, con possibilità inoltre di alloggiare i pullman delle agenzie di viaggio ed i camper dei turisti che raggiungono la città per una vacanza extralberghiera.

Dalla creazione dei parcheggi sopraindicati si produrrà gradatamente una revisione dell'intera maglia viabilistica della fascia a mare, con definizione puntuale della rete viaria preferenziale sulla quale dare la possibilità di transitare "per stanze" in maniera da ridurre la congestione veicolare e scoraggiare la sosta permanente e gratuita lungo la strada.

Per il raggiungimento degli obiettivi strategici atti al miglioramento ambientale del territorio costiero, si dovrà definire una scientifica indagine per monitorare le attuali possibilità di parcheggi lungo la strada, verificando altresì le ampiezze stradali, la presenza di passi carrai, le alberature, la segnaletica al fine di allestire un vero e proprio "piano di recupero ambientale" della fascia a mare della ferrovia, da organizzare a zona a traffico limitato con possibilità di circolazione per stanze tra loro collegate da percorsi viabilistici prioritari per lo più a senso unico di marcia.

La preponderante rete delle strade di servizio della fascia a mare, classificata dal codice della strada come "strade locali" potrà essere utilizzata esclusivamente per il raggiungimento dei luoghi di residenza e di lavoro mediante il consolidato sistema di

sensi unici alternati che permettono una minore congestione veicolare e, ove possibile, la sosta su un solo lato stradale.

8. Gli elaborati del Piano Strutturale.

Sono di seguito elencati gli elaborati che compongono il Piano strutturale ai sensi della L.R. 20/2000.

Oltre alle NTA (Norme Tecniche di Attuazione) il Piano è composto da 2 tavole in scala 1:5.000 (Tav. 1 e Tav. 2) che riportano le valenze ambientali e paesaggistiche e dei beni storico-culturali e l'individuazione dei vincoli e delle tutele e una Tavola in scala 1:10.000 che riporta la classificazione del territorio, gli ambiti territoriali e le indicazioni progettuali (Tav. 3).

Inoltre è parte integrante del Piano la relazione di VALSAT contenente elementi di valutazione di sostenibilità ambientale e le indicazioni per i monitoraggi degli effetti dovuti all'attuazione delle previsioni del Piano.

Inoltre il Piano è formato dal Quadro Conoscitivo e la relativa relazione che si avvalgono degli studi in sede di formazione del Piano stesso e della Conferenza di Pianificazione essi riguardano:

- Indagini geomorfologiche;
- Indagini sul rischio idraulico effettuate dall'Autorità di Bacino;
- Analisi dei caratteri del paesaggio;
- Analisi della struttura del territorio storico;
- Sintesi delle parti note e delle indagini conoscitive esistenti sul patrimonio storico;
- Caratteri funzionali delle attività produttive;
- Servizi e infrastrutture tecnologiche;
- Analisi della morfologia urbana;
- Struttura e relazioni territoriali delle attività economiche;
- Approfondimento sugli aspetti relativi al tema delle acque.

Interessante a questo proposito è sottolineare come l'obiettivo dell'amministrazione preveda un aggiornamento periodico degli elaborati del Quadro Conoscitivo sulla base delle informazioni raccolte attraverso la propria attività istituzionale o rese disponibili da altri Enti.

Questo consentirà di definire la carta unica del territorio così come previsto dalla L.R. 20/2000 Art. 19.

9. Gli Ambiti.

9.1 Ambiti costitutivi del territorio urbanizzato: descrizione e prestazioni da perseguire

9.1.1 Territorio urbanizzato: ambiti urbani consolidati

Per ambiti urbani consolidati si intendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi rilevanti di riqualificazione e sono costituiti dal patrimonio edilizio, dalla rete viaria e dagli spazi inedificati.

Sono stati compresi anche i tessuti urbani di più antica formazione che hanno mantenuto la riconoscibilità della struttura insediativa e della stratificazione dei processi della loro formazione, il nucleo del “Paese” ed i vari insediamenti residenziali di epoche diverse, e costituenti le originarie trame insediative riccionesi, i quali sono stati da tempo quasi tutti assoggettati a specifici Piani di Recupero. Sarà compito del Piano Strutturale, prevedere la riconferma, l’aggiornamento o il superamento di parti del sistema pianificatorio dei Piani di Recupero vigenti, eventualmente ridefinendo gli obiettivi, le funzioni compatibili e gli interventi ammessi, mentre il POC determinerà l'assetto urbanistico dell'area.

Sono stati altresì compresi negli ambiti urbani consolidati aree sulle quali sono stati approvati o sono avviate le procedure per l’approvazione di Piani Particolareggiati di iniziativa privata e/o Piani di recupero in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. Si precisa che se al momento dell’adozione del PSC su tali aree non fossero iniziate le opere previste da rispettivi piani attuativi, le aree stesse saranno classificate rispettivamente all’interno degli ambiti per nuovi insediamenti in corso di attuazione le prime ed in ambiti urbani di riqualificazione le seconde.

Tali ambiti così descritti possono essere riassunti in due grandi categorie: di tipo prevalentemente residenziale e di tipo prevalentemente turistico-ricettivo.

Sono obiettivi del piano per gli ambiti di tipo prevalentemente residenziale:

- il mantenimento e la qualificazione degli attuali livelli dei servizi e delle dotazioni territoriali;

- il miglioramento delle condizioni di salubrità dell'ambiente urbano;

- la qualificazione funzionale ed edilizia degli edifici esistenti;

- l'equilibrata integrazione tra la funzione abitativa e le attività economiche e sociali con essa compatibili.

Il RUE (Regolamento Urbanistico-Edilizio) dovrà definire per tali ambiti:

- le destinazioni d'uso compatibili e le condizioni di compatibilità,

- gli interventi ammissibili di recupero, di ampliamento, di eventuale addensamento e di sostituzione edilizia, nell'ambito di parametri massimi di densità edilizia che verranno stabiliti dal PSC;

- l'eventuale articolazione in sottoambiti in relazione ai caratteri urbanistici consolidati e alle conseguenti diverse densità edilizie massime ammissibili;

- l'individuazione di porzioni dell'ambito nelle quali non sono ammessi interventi che comportino incremento dell'edificazione.

Il POC potrà individuare:
- gli interventi di realizzazione o miglioramento di opere di urbanizzazione o di altre dotazioni infrastrutturali,

- gli interventi di realizzazione o miglioramento di attrezzature e di servizi pubblici o di uso pubblico e di arredo urbano.

La capacità insediativa all'interno degli ambiti urbani consolidati, come già riportato in precedenza, può derivare da possibili interventi di ampliamento e di nuova costruzione che possono determinare qualche alloggio aggiuntivo.

Mente per gli obiettivi del piano riferiti agli ambiti di tipo prevalentemente turistico-ricettivo, si rimanda ai capitoli 3 e 4 del presente documento dove sono stati già esposti.

9.1.2 Territorio urbanizzato: ambiti da riqualificare

Per ambiti urbani da riqualificare si intendono le parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione dei servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità; ovvero necessitano di politiche integrate volte ad eliminare le eventuali condizioni di abbandono e di degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale che le investono.

La capacità insediativa di questi ambiti deriverà in parte da interventi di recupero e riuso di alcune ex colonie e in parte da nuovi interventi edilizi e urbanistici nelle quote da definire dal PSC.

Sono individuati diversi ambiti di riqualificazione urbana, di questi, sei sono classificabili in due gruppi e riferibili ai territori posti a mare della ferrovia e collocati a Sud e a Nord del territorio comunale e sono state ampiamente trattate al punto 4.1.1 percui qui si riassumono brevemente le caratteristiche delle stesse, in particolare:

- la prima riguarda le aree circostanti il Viale Michelangelo, comprendenti gli impianti sportivi ivi esistenti, nelle quali si prospetta la realizzazione di un centro servizi per le attività turistiche del luogo e la individuazione di nuovi insediamenti ricettivi di sostituzione e trasferimento dalle zone centrali;

- la seconda inerisce a tutto il settore territoriale che si estende dal Fiume Marano al confine con Rimini e qui si tratta di aree interstiziali, ossia aree prevalentemente inedificate interne al territorio urbano, ciascuna di taglia superiore al singolo lotto, per le quali il POC dovrà prevedere una parziale edificazione (per strutture ricettive e servizi complementari), e una parziale sistemazione e cessione come aree di uso pubblico (parcheggi, verde….), al fine di recuperare carenze pregresse di dotazioni nel tessuto urbano.

Mentre gli altri sono collocati a monte della ferrovia e riguardano alcuni ambiti di frangia del tessuto urbano in prospicenza delle dorsali ambientali del Torrente Marano e del Rio Melo ed un ambito individuato nella zona del “Paese” e specificatamente dal complesso delle aree di “Piazza Unità”.

Da entrambi i punti di vista (quello strettamente urbanistico, e quello ambientale) le aree necessitano di interventi di riordino e riqualificazione. Devono quindi essere sottoposte da una parte ad un piano di riassetto complessivo finalizzato al miglioramento della dotazione di spazi pubblici dell'intera zona e alla ridefinizione dei margini delle aree edificate.
La “riqualificazione” che si prevede, consiste pertanto in una riqualificazione del tessuto urbano circostante attraverso una migliore dotazione di servizi urbani la cui attuazione potrà avvenire:
- attraverso Piani urbanistici attuativi del POC per gli interventi di sostituzione e nuova edificazione;
- attraverso interventi diretti disciplinati dal RUE relativamente all’edificato esistente.

9.1.3 Territorio urbanizzato: ambiti specializzati per attività produttive

Come ambiti specializzati per le attività produttive sono state definite le parti di territorio caratterizzate dalla concentrazione di attività produttive, economiche e commerciali. Quasi tutti gli ambiti individuati possono essere definiti di rilievo

sovracomunale in quanto caratterizzati da effetti sociali, territoriali e ambientali che interessano più Comuni (Art. A13 c.2 p. *a)* LR 20/2000).

L'aggregato di aree produttive di più vecchio impianto è quello che si è sviluppato a mare dell'Autostrada, mentre quelle più recenti sono collocate a monte dell'Autostrada ed ancora a valle della stessa tra i Viali Empoli e Venezia.

Con riguardo al sistema delle aree produttive in essere fra gli obiettivi principali con il PSC c'è l'accessibilità alla nuova Statale 16 ed a tutto il restante sistema produttivo infracomunale. Si conferma inoltre la necessità di individuare possibilità di crescita fuori comune, come recentemente stabilito dall'Accordo di Programma, poiché l'area artigianale è esaurita ed li territorio riccionese non è in grado di prevederne di nuove, eccetto per la riconferma con modesto ampliamento della previsione urbanistica su di un'area a monte dell'Aeroporto da destinare per le imprese del settore edilizio.

Inoltre viene indicata come "ambiti specializzati per le attività produttive" anche una parte di territorio da destinare ad un nuovo insediamento per una struttura ricettiva all'aria aperta, da collocarsi a monte della Statale n. 16, lungo il Rio Alberello.

9.2 Ambiti per nuovi insediamenti nel territorio urbanizzabile: descrizione e prestazioni da perseguire

9.2.1 Ambiti individuati per la localizzazione di nuovi insediamenti per la residenza e i servizi

Questi ambiti sono individuati nell'elaborato grafico tav. 3 e sono localizzati all'interno delle aree relative ai sistemi insediativi previsti dal PTCP.

Il tema della dei nuovi insediamenti residenziali è affrontato nel presente Piano soprattutto in termini di definizione di un "disegno urbano" compiuto, al fine di rafforzare gli insediamenti residenziali esistenti attraverso operazioni di definitiva integrazione urbana .

La previsione di nuove aree da urbanizzare è quindi concentrata ai margine degli insediamenti residenziali esistenti, dei quartieri di S. Lorenzo, considerato nel suo complessivo sviluppo sia a mare che a monte dell'autostrada, di Fontanelle, nelle aree a cavallo del Viale Puglia, e delle zone di Viale Berlinguer e di Viale Venezia, sia nelle aree intercluse dal consolidato sia in quelle comprese tra i corsi d'acqua del Rii Melo e Grande. Infine si opererà un puntuale completamento e ricucitura dei margini del tessuto urbano esistente a monte della SS. 16 e significativamente sulla prima quinta collinare.

Si è proceduto quindi, secondo un prevalente criterio di rispondenza alle esigenze di definizione morfologica dei tessuti urbani nei settori di frangia, mediante anche una prima individuazione delle necessarie aree, principalmente pubbliche, da reperire per il sistema delle dotazioni territoriali onde dotare gli attuali abitati di nuovi servizi di pertinenza (verde, parcheggi ed eventuali attrezzature di quartiere).

L'ambito, in località San Lorenzo, comprende diverse possibili aree di nuova urbanizzazione, poste lungo la direttrice stradale di Viale Veneto sia a monte e sia a valle dell'Autostrada sino all'attuale SS. 16 che sommate determinano una superficie territoriale di circa 54 ettari.

Data la particolare posizione di parte delle aree di tale ambito, gli insediamenti che si affacceranno lungo le aree di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua, dovranno sviluppare il tema, del rapporto tra l'edificato, le aree ed i corsi d'acqua, mentre quelli che saranno interessati dalle nuove viabilità dovranno prevedere gli interventi di mitigazione degli impatti delle infrastrutture.

Gli insediamenti residenziali e terziari da collocare nella zona di Viale Berlinguer, sulle aree intercluse dal consolidato residenziale esistente in parte costituiscono insediamento di nuova previsione ed in parte sostituiscono la precedente previsione

del centro commerciale proposto in altra zona come più avanti descritta. Gli insediamenti riferiti alla zona di Viale Venezia costituiscono nuova edificazione, ma soprattutto previsioni di nuove Dotazioni Territoriali come il “Parco urbano del Rio Melo”; la superficie territoriale complessiva di tali insediamenti ammonta a circa 28 ettari.

Nell’ambito per insediamenti residenziali comprendenti le nuove Dotazioni Territoriali previsto nella zona di Viale Puglia si dovranno realizzare anche tratti della nuova infrastruttura stradale, prevista per il collegamento tra la vecchia e la nuova Statale 16, comprensiva delle necessarie opere di mitigazioni degli impatti per rendere la stessa compatibile con i nuovi insediamenti residenziali in oggetto; la superficie territoriale complessiva di tali insediamenti ammonta a circa 22 ettari.

Un’ulteriore ambito per nuovi insediamenti nel quale sono previste solo ed esclusivamente nuove Dotazioni Territoriali, ma prive di edifici, è costituito dalle aree di cintura collinare da destinare alla realizzazione della prima fascia del “Parco della Collina”, tali aree saranno da acquisire al patrimonio pubblico con il sistema della perequazione edilizia, trasferendo sugli ambiti sopra descritti la capacità edificatoria corrispondente ai diritti edificatori privati; la superficie territoriale complessiva di tali insediamenti ammonta a circa 39 ettari.

La capacità insediativa globale nei suddetti insediamenti deriva dalla definizione di un tradizionale dimensionamento correlato a stime di “fabbisogno di alloggi” da soddisfare, e calcolata in termini di superficie utile sia utilizzando la tecnica perequativa per i diritti edificatori privati da applicare a comparti edificatori, sia prevedendo quote di edilizia pubblica. Dall’insieme di queste operazioni discende l’ulteriore potenzialità insediativa che il territorio può ancora esprimere.

9.2.2 Ambiti individuati per la localizzazione di nuovi insediamenti per strutture ricettive e residenza turistica

Il tema è trattato al titolo “ambiti per i nuovi insediamenti funzionali alla qualificazione dell’immagine turistica” del punto 4.1.1. al quale si rimanda.

9.2.3 Ambiti per nuovi Poli funzionali: grande struttura di vendita

Dalle valutazioni scaturite durante lo studio del quadro conoscitivo e dalle prime valutazioni di sostenibilità di alcune previsioni contenute nel vigente PRG è emersa la consapevolezza di un quadro problematico rispetto alla previsione vigente, e validata dalla Provincia, di realizzare un nuovo grande centro commerciale in Viale Berlinguer; in particolare appaiono problematici da affrontare gli impatti che possono attendersi in materia di traffico e di inquinamento su una viabilità che potrà alleggerirsi solo dopo il completamento dell’intera nuova S.S. 16; e anche a seguito

di questa realizzazione, è apparsa dubbia l'opportunità di collocare il nuovo centro commerciale in area cosi centrale e con prevalenti funzioni residenziali all'immediato contorno; è maturata così la proposta di rilocalizzare la previsione del "Centro Commerciale" in area più esterna al tessuto urbano.

La nuova collocazione è stata individuata nella zona territoriale compresa tra Viale Puglia ed il Rio Alberello, al di sopra della Statale 16, in un'area libera e priva di interferenze e costituirà il completamento del disegno urbanistico della zona nella quale sono previsti anche un insediamento residenziale e la costruzione di una nuova scuola per l'infanzia.
Secondo la proposta che viene avanzata, l'insediamento dovrà prevedere la realizzazione di un tratto significativo della nuova infrastruttura stradale di collegamento tra la vecchia e la nuova Statale 16 e dovranno essere previste le mitigazioni degli impatti per renderla compatibile con l'insieme degli insediamenti ed interventi precedentemente descritti.. In questa collocazione la realizzazione del centro commerciale va a costituire quindi un significativo contributo alla realizzazione della nuova maglia viaria di previsione.

Questa proposta va a modificare, anche se solo dal punto di vista dell'esatta localizzazione, una precedente previsione che era stata validata in sede di Conferenza provinciale dei servizi in applicazione dell'art. 7 della L.R. 14/1999 in materia di grande distribuzione commerciale. D'altra parte sarebbe impensabile che le determinazioni assunte in tale sede, sulla base della valutazione di idoneità delle previsioni degli strumenti urbanistici in quel momento vigenti, non possano essere riconsiderate ed eventualmente migliorate, di concerto con la Provincia (*), nel momento in cui un Comune rivede interamente la propria strumentazione urbanistica per dotarsi dei nuovi strumenti previsti dalla L.R. 20/2000.

Ciò che si richiede alla Provincia è di valutare in primo luogo nel merito la migliore idoneità territoriale della nuova localizzazione.

(*) In data 23/09/2003, la Provincia ha indetto una Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 14/99, per determinare una nuova localizzazione del Centro Commerciale di livello inferiore di Viale Berlinguer. Perciò a seguito dell'esito di tale conferenza si determinerà la compatibilità o meno della previsione di PSC.

9.3 Territorio rurale e sistema ambientale

Tutto il territorio rurale del comune di Riccione, ossia tutto il territorio non urbano e non destinato a funzioni urbane, può essere ragionevolmente considerato come "ambiti agricoli periurbani" ai sensi dell'Art. A-20 della L.R. 20/2000, in quanto si tratta comunque di lembi di territorio fortemente compenetrati dentro o a ridosso del sistema insediativo e del fascio infrastrutturale adriatico, nei quali l'agricoltura riveste

ormai un ruolo secondario, quando non marginale, nella strutturazione paesaggistica e nelle dinamiche di mercato.

Ciò in parte, trova conferma del resto nel PTCP; infatti anch'esso considera la maggior parte delle porzioni agricole del comune di Riccione come "periurbane" (a prescindere che ai sensi del PTCP questi lembi di territorio ricadano nelle disposizioni dell'art. 30 ovvero siano interessati da specifiche disposizioni di tutela quali quelle dell'art. 20 o 22) e quelle rimanenti come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico" (nel sistema collinare).
Secondo l'art. A-20 della L.R. 20/2000, "*Negli ambiti agricoli periurbani, la pianificazione persegue prioritariamente il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, nonché la promozione di attività integrative del reddito agrario dirette:*

a) a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero;

b) a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazione ecologiche, di cui all'art. A-25 dell'Allegato, e di servizi ambientali".

Nel caso di Riccione, delle due finalità indicate dalla legge, è la seconda quella preponderante; infatti, per una struttura urbana come quella della città costiera, il periurbano rappresenta soprattutto la cornice ambientale della città, e l'area che, con le sue dotazioni ecologiche, contribuisce alla rigenerazione ambientale delle aree urbane. Viceversa si ritiene, nel nostro caso, perseguire limitatamente la prima, soprattutto in termini di infrastrutturazione leggera di percorsi pedonali e ciclabili lungo le "dorsali ambientali", poiché sono la città turistica e il polo funzionale turistico ricreativo a rispondere alla domanda di strutture ricreative.

Il territorio rurale del comune è governato solo in parte da imprese agricole vere e proprie; pertanto si prospetta che la normativa di piano prevederà la possibilità di nuovi interventi edilizi per esigenze di servizio all'attività agricola solo in casi particolarmente circoscritti e motivati. Viceversa i temi principali che il RUE dovrà disciplinare riguardano il recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente.

In tale territorio sono presenti molti edifici nei quali sono insediate funzioni, non connesse all'agricoltura, ma compatibili col territorio medesimo e sorgono vari nuclei residenziali aventi un'età di costruzione relativamente recente.

Per alcuni dei suddetti nuclei, quelli di consistenza apprezzabile, insediati in adiacenza alle "Zone" di cui all'art. 38 del PTCP e limitrofi al Comune di Misano Adriatico, si è effettuata una perimetrazione, nella Tavola 3 del PSC, come "Principali nuclei residenziali rurali".

Come già affermato in precedenza; si prospetta che il POC e il RUE prevederanno, per quanto riguarda le funzioni insediate e compatibili, essenzialmente interventi di recupero, adeguamento ed ampliamento degli edifici esistenti, nei limiti consentiti

dalla L.R. 20/2000 e dal PTCP, escludendo la possibilità di realizzare nuovi edifici (ad eccezione dei nuclei individuati “Principali nuclei residenziali rurali”).

Inoltre, come già anticipato al precedente punto 6.3, si ribadisce che Il Comune di Riccione considera una delle strategie di fondo del disegno del Piano proposto e quale sistema portante dell’offerta ambientale del territorio riccionese, la previsione di un sistema di ‘parchi’ periurbani di interesse generale, lungo il Marano, lungo il Rio Melo, nonché nella fascia collinare a monte dell’abitato.
Nella Tavola 3, del PSC queste sezioni territoriali, ampiamente comprese nel territorio rurale, ancorché soggetto a specifiche tutele, sono indicate in forma simbolica come “Dorsali ambientali: linee di connessione dei parchi urbani e suburbani e delle principali aree di valenza ambientale”.
Nel contempo si prospetta un’ipotesi di assetto che ne precisa le caratteristiche non come “parchi pubblici”, da acquisire per esteso, ma una serie di aree di proprietà privata a “campagna-parco” tutelate e collocate all’interno del territorio rurale.