

COMUNE DI RIMINI	
NUMERO PROT.: 76768	
DATA: 17 MAG. 2010	ENTRATA
U.O.: 616	MATR.: MOT.:
CLASSIFICA: 10 6	2
PRATICA N.:	



**Italia
Nostra** ONLUS

PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI RIMINI Conferenza di Pianificazione

Contributo di Italia Nostra del 29.4.2010, integrato il 17.5.2010.

Osservazioni generali.

Indicata dal PSC come innovazione positiva, la pianificazione tripartita prevista dalla legge regionale ha dato finora risultati di laboriosa lettura, non solo per i cittadini, ma per gli stessi tecnici, senza innovare in modo significativo l'efficacia degli strumenti di piano.

Questo percorso può consentire l'abbandono dei privilegi pregressi a patto che siano mantenuti i termini rigorosi enunciati.

E' in ogni caso positivo il fatto di puntare al ripristino degli obiettivi propri della pianificazione dati dal prevalente interesse collettivo: un equilibrio difficile da recuperare, che tuttavia trova esempi nella nuova strumentazione, come a Firenze, dopo la coraggiosa posizione del sindaco sulla tutela del centro storico.

L'approccio della VALSAT preliminare parte coerentemente da una valutazione preventiva di tutti i casi pregressi, per individuarne i limiti oggettivi e le potenzialità residue.

Tuttavia fra gli elementi costitutivi la matrice di valutazione le zone di tutela naturalistica, i beni paesaggistici, gli stessi SIC, l'intero sistema regionale delle aree protette appaiono solo lievemente condizionanti le previsioni insediative. Addirittura gli elementi puntuali, religiosi, difensivi, agricoli, gli stessi insediamenti minori non sono considerati nella matrice di compatibilità. Se ciò non riguarda questa fase preliminare, vanno almeno indicati i criteri ineliminabili nelle fasi successive, che non possono non essere escludenti e non solo oggetto di mitigazioni per i nuovi insediamenti.

Nelle Linee guida viene motivata una previsione insediativa di 150.000 residenti e 83.000 posti letto turistici al 2025, superiore alla proiezione del 2003 per la rete fognaria, ma in linea con lo stato di attuazione del PRG vigente per le numerose varianti approvate.

Queste, nella relazione al Documento preliminare (3.6.2), porterebbero ad un ulteriore incremento delle aree urbanizzate (non ancora attuate o PA non approvati) di ha 845, di cui 195 residenziali, corrispondenti ad una SU di mq.440.000 da cui deriverebbe una previsione di ulteriori 4.900 alloggi, 320 non residenziali per SU mq. 750.000, 330 per servizi. A questi, soprattutto per la residenza, si sommano le

superfici ottenute per “completamento, addensamento e riqualificazione urbana”. Al punto 3.6.4 si dice infatti che, oltre agli interventi all'interno del territorio urbano, occorrono nuovi quartieri residenziali di buona qualità.

Giusto quindi non superare in alcun modo i limiti del piano attuale, ma da un lato anche entro questi deve prevalere la tutela di elementi ed ambiti di valenza paesaggistica preordinata; dall'altro è in questa fase che convergono le scelte infrastrutturali e dei servizi che possono contribuire a migliorare la qualità abitativa, ovvero incrementarne la congestione e pertanto sia l'occupazione di territorio agricolo per strade, svincoli, parcheggi o poli produttivi, sia la scelta di destinazione fra verde e parcheggi, non possono prescindere dall'accurata valutazione delle preesistenze e della vocazionalità dei luoghi, considerando che in un caso si continua ad incrementare l'occupazione di suolo, nell'altro (verde non superficiale, agricolo, rimboschito, varchi a mare) lo si valorizza.

Anche i “ghetti non storici” in territorio prevalentemente agricolo corrispondono ad antiche colonizzazioni di aree marginali per la bonifica dei terreni ed una norma generale di incremento volumetrico e di aree di parcheggio andrebbe meglio valutata in relazione alla collocazione territoriale.

Proposte specifiche.

Le proposte di Italia Nostra si rivolgono in particolare a due aspetti:

- L'auspicabile impulso alla valorizzazione della città storica e dei suoi elementi d'identità, che tuttavia prevede modalità d'intervento che non sembrano garantirne la conservazione;
- Il consumo di territorio che, nonostante i meccanismi di limitazione dell'espansione urbana, è determinato anche dal potenziamento del sistema viario veicolare.

Per il centro storico (ed il costruito storico in generale) la conservazione demandata al RUE viene richiesta esclusivamente per gli edifici di pregio storico-architettonico. Per tutti gli altri (e non solo) viene indicata come incentivo alla residenza l'opportunità di togliere vincoli al numero di alloggi ricavabili e di rivedere le condizioni normative. Si propone di considerare che tale approccio interferisce non solo con la conservazione del tessuto urbano storico minore e con una richiesta, in aumento, di qualità degli alloggi più comodi rispetto a quelli minimali più recenti, ma anche con un'analisi prestazionale delle tecniche costruttive tradizionali rispetto al risparmio energetico e alla stessa normativa sismica, rispetto alla quale sono pericolose, ad esempio, le difformità strutturali fra edifici contigui, come nel caso di demolizione e ricostruzione.

Inoltre, ciò che negli studi del 1988 era indicato come “ristrutturazione” non prevedeva in genere la possibilità di demolizione e ricostruzione: occorrerebbe quindi una rivalutazione normativa inversa a quella proposta dal PSC.

L'obiettivo ambizioso di una "mobilità senz'auto" ha come contrappeso il potenziamento del sistema viario, giustificato nel tratto tangente all'autostrada, ma non nel nuovo attraversamento delle aree agricole a nord, come nella nuova uscita autostradale o nelle bretelle pedecollinari che interferiscono con la viabilità storica in aree di interesse ambientale, progetti di dubbia efficacia, che andrebbero a gravare sull'ulteriore consumo di suolo.

Lo schema della mobilità privilegia la pedonalizzazione del lungomare e una nuova linea di trasporto pubblico in aderenza alla ferrovia (TRC), utile tanto a snellire il traffico nel centro, quanto a raccordare tutta la linea costiera, le cui stazioni possono essere riqualificate al contorno senza ulteriori incrementi edilizi.

Restano carenti i collegamenti pedonali fra i due lati del porto, ulteriormente allontanati dalla prevista soppressione del ponte di via Coletti, che non sembra giustificata dal recupero di alcuni posti barca.

Si chiede inoltre di arrestare la saturazione edilizia dell'area adiacente alla nuova darsena che pone anche problemi di sviluppo della destinazione portuale, tanto per l'accessibilità, quanto per la disponibilità cantieristica e l'attività di porto commerciale che il PSC intende promuovere per farne un polo del "corridoio adriatico".

Il Presidente
del Consiglio regionale di Italia Nostra
Arch. Anna Marina Foschi



Nella valorizzazione del centro storico si inserisce senz'altro il ripristino del Teatro Galli. E' nota la posizione di Italia Nostra in proposito: il progetto offerto dalla Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici con la consulenza di Cervellati prevedeva anche un esecutivo calibrato per ogni materiale, tecnica, modalità esecutiva, con maestranze specializzate e con offerte competitive per le diverse lavorazioni, che garantivano l'apporto artigianale fondamentale per i mestieri del restauro e per un più convincente rilancio dell'immagine del centro. La stessa sicurezza sismica, non affidata alle generiche prestazioni del cemento, era stata considerata nella possibilità di innesto nelle murature tradizionali con modalità di progetto e di calcolo appositamente studiate, certo da ricalibrare con le disposizioni recenti, ma certamente esempio innovativo per una città fortemente sismica che intende riqualificare il proprio patrimonio storico. Si propone pertanto di tenere conto di queste opportunità nella valutazione del concorso in atto.

Vi sono anche, nel territorio comunale, insediamenti storici, al di là dei singoli edifici tutelati, che presentano tessuti e tipologie da salvaguardare con criteri analoghi a quelli del patrimonio vincolato, per i quali il taglio e il numero di alloggi, come i materiali e le tecniche costruttive originari sono un patrimonio culturale che deve condizionare le scelte d'uso compatibili entro un'offerta diversificata.

Le stesse tecnologie per il risparmio energetico non possono in ogni caso prescindere dalle locali condizioni di clima esterno ed interno e dall'esigenza di adeguare la variegata offerta commerciale alle realtà esistenti.

Anche per la riqualificazione delle colonie marine si propone di valutare esigenze concrete di destinazioni omogenee con l'uso originario (assistenza per l'infanzia, scuole, università e luoghi di salute) piuttosto che l'offerta volumetrica aperta a qualsiasi destinazione immobiliare, certamente appetibile per la posizione litoranea. Il PTCP individuava un particolare programma per la "città delle colonie" che demandava ai Comuni la traduzione delle scelte programmatiche. Il PSC fa riferimento alla conservazione degli aspetti architettonici ed ambientali ed al ripristino ove possibile del sistema dunale, come al mantenimento dei varchi a mare ed in relazione a ciò si raccomanda la massima attenzione per il mantenimento delle aree di pertinenza nella loro valenza urbanistica complessiva al di là delle singole unità, non solo per gli edifici monumentali vincolati, ma anche per quelli di minor valore intrinseco, nella loro collocazione territoriale, tanto a sud quanto a nord del centro, evitando, anche nel recupero di servizi, divisioni, ritagli e impermeabilizzazioni.

Si apprezza infine l'indicazione di tutelare e tendere a ricostituire oltre al contesto ambientale delle colonie, quello della falesia, anche se su queste è partita una pesante cementificazione che andrebbe arrestata.

L'obiettivo ambizioso di una "mobilità senz'auto" ha come contrappeso il potenziamento del sistema viario, giustificato nel tratto tangente all'autostrada, ma non nel nuovo attraversamento delle aree agricole a nord, come nella nuova uscita autostradale o nelle bretelle pedecollinari che interferiscono con la viabilità storica in aree di interesse ambientale, progetti di dubbia efficacia, che andrebbero a gravare sull'ulteriore consumo di suolo.

Lo schema della mobilità privilegia la pedonalizzazione del lungomare e una nuova linea di trasporto pubblico in aderenza alla ferrovia (TRC), utile tanto a snellire il traffico nel centro, quanto a raccordare tutta la linea costiera, le cui stazioni possono essere riqualificate al contorno senza ulteriori incrementi edilizi.

Restano carenti i collegamenti pedonali fra i due lati del porto, ulteriormente allontanati dalla prevista soppressione del ponte di via Coletti, che non sembra giustificata dal recupero di alcuni posti barca.

Si chiede inoltre di arrestare la saturazione edilizia dell'area adiacente alla nuova darsena che pone anche problemi di sviluppo della destinazione portuale, tanto per l'accessibilità, quanto per la disponibilità cantieristica e l'attività di porto commerciale che il PSC intende promuovere per farne un polo del "corridoio adriatico".

Il Presidente
del Consiglio regionale di Italia Nostra
Arch. Anna Marina Foschi

