

PROVINCIA DI RIMINI Prot. n.0009529 del 06-05-2024 in arrivo



Provincia di Rimini

**ptav** PIANO  
TERRITORIALE  
D'AREA VASTA



PROTOCOLLO GENERALE  
Nr.0009529 Data 06-05-2024  
Tit. 7.3.1 Arrivo

protocollo

spazio riservato all'ufficio

OSSERVAZIONE N. \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

**Oggetto: Osservazioni alla proposta di Piano territoriale di area vasta (Ptav)**

Al Presidente della Provincia di Rimini

**Il/La sottoscritto/a:**

Cognome e nome

Nato/a a

Codice Fiscale

Residente in

(Comune, località, indirizzo)

**in qualità di (barrare):**

☐ privato/a cittadino/a

☒ rappresentante dell'ente/associazione FUTURO JERSE APS

con sede a BECCARIA IGEA RANNA-VIARAVENNA

☐ legale rappresentante della Società

con sede a

☐ altro (specificare)

*presa visione della documentazione assunta dall'Amministrazione Provinciale, al fine di contribuire alla formazione del PTAV,*

**presenta la seguente osservazione:**

ELABORATO O ELABORATI OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE (barrare e indicare il documento oggetto di osservazione con riferimento all'elenco allegato):

☒ **x STRATEGIE E OBIETTIVI** 3 DOCUMENTO

DELLE

STRATEGIE 2 OSSERVAZIONI  
1 ENERGIA RINNOVABILE  
2 RIQUALIFICAZIONE IDRICO SUECO  
3 TPL

☐ NORME

☐ QCD

QUADRO

CONOSCITIVO

DIAGNOSTICO

☐ PERCORSO PARTECIPATO

**riminiverso:** TERRE DI CULTURA,  
ACCOGLIENZA, CITTÀ,  
RESILIENZA.



Provincia di Rimini

**ptav** PIANO  
TERRITORIALE  
D'AREA VASTA

☐ VALSAT

*DESCRIZIONE DELL'OSSERVAZIONE (allegare un estratto della cartografia di piano qualora riferita ad una tavola/carta, con evidenziata l'area interessata; è possibile allegare testi/documenti che si ritengono utili):*

Vedi allegato 1.

Aggiungere cartografia

**MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE:**

Si intende contribuire all'efficientamento e potenziamento della rete del trasporto pubblico locale, favorendo l'intermodalità tra i diversi mezzi del trasporto sia pubblico che privato, ma non incentrato sull'auto privata. Per cui si propone la pianificazione e la realizzazione di un'area attrezzata nei pressi della stazione di Rimini che offra servizi, quali punti informativi, aree di sosta, servizi igienici, ecc., ai molti passeggeri del TPL, della rete ferroviaria e alle diverse linee di autobus, regionali, nazionali e internazionali. Oggi transitano in quell'area pendolari, viaggiatori occasionali, studenti e turisti, non esiste nessun servizio di questo tipo e in tutta l'area della stazione FFSS esiste una caotica disorganizzazione che può essere compatibile con una città che vanta di essere leader nel campo internazionale del turismo.

**Allega**

- 1. copia del documento di identità qualora il presente documento non sia sottoscritto con firma digitale.**
- 2. Altro (elenco eventuali stralci cartografici e/o altri documenti)**

.....  
.....  
.....  
.....

**Dichiara**

di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web della Provincia di Rimini:

<https://www.provincia.rimini.it/prvcnrmn/zf/index.php/privacy/index/privacy>



Provincia di Rimini

**ptav** PIANO  
TERRITORIALE  
D'AREA VASTA

Rimini 05/05/24  
(luogo e data)



Provincia di Rimini

Elenco dei documenti costitutivi della Proposta di Piano territoriale di area vasta (Ptav)

**01 – STRATEGIE E OBIETTIVI**

- 01/1 Documento delle Strategie
- 01/2 Allegato 1 Abaco per l'adattamento ai cambiamenti climatici
- 01/3 Allegato 2 Assetto della rete viaria e schemi progettuali per il trasporto pubblico e la mobilità lenta
- 01/4 Carta delle strategie

**02 – NORME**

- 02/1 Documento delle Regole

**03 – QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO**

- 03/1 Relazione generale
- 03/2 Allegato 1 Elemento: Turismo
- 03/3 Allegato 2 Elemento: Aree di rilievo sovralocale
- 03/4 Allegato 3 Elemento: Paesaggio
- 03/5 Allegato 4 Analisi di pericolosità sismica del territorio provinciale per il Piano Territoriale di Area Vasta di Rimini, ai sensi della dgr 564/2021
- 03/6 Allegato 5 Elemento: Flussi e simulazioni di traffico
- 03/7 Allegato 6 Linea di innovazione: Cambiamenti Climatici
- 03/8 Allegato 7 Linea di innovazione: Metabolismo Urbano
- 03/9 Allegato 8 Linea di innovazione: Servizi Ecosistemici
- 03/10 Allegato 9 Schede del Diagnostico
- 03/T1 Tavola 01 Componenti vegetali
- 03/T2 Tavola 02 Reti ecologiche
- 03/T3 Tavola 03 Sistema idrografico
- 03/T4 Tavola 04 Criticità e patrimonio geomorfologico
- 03/T5 Tavola 05 Tutela del patrimonio paesaggistico e relativi database dei beni storici
- 03/T6 Tavola 06 Rischi e vulnerabilità climatiche
- 03/T7 Tavola 07 Aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti
- 03/T8 Tavola 08 Microzonazione sismica - carta geologica
- 03/T9 Tavola 09 Microzonazione sismica - geologica sismica
- 03/T10 Tavola 10 Microzonazione sismica - effetti locali
- 03/T11 Tavola 11 Sistema della mobilità - stato di fatto
- 03/T12 Tavola 12 Sistema della mobilità - flussi di traffico
- 03/T13 Tavola 13 Linea innovativa: cambiamenti climatici
- 03/T14 Tavola 14 Linea innovativa: metabolismo urbano
- 03/T15 Tavola 15 Linea innovativa: servizi ecosistemici

**04 – PERCORSO PARTECIPATO**

- 04/1 Relazione generale del processo
- 04/2 Allegato 1 Il Manifesto del Piano
- 04/3 Allegato 2 Report dei Laboratori di coprogettazione
- 04/4 Allegato 3 Report dell'Indagine on-line "Raccontaci il tuo territorio!"
- 04/5 Allegato 4 Report del ciclo di Conferenze "il futuro in primo Piano"

**05 – VALSAT**

- 05/1 Documento di Valsat
- 05/2 Allegato 1 Obiettivi socio-economici, ambientali a livello sovralocale
- 05/3 Allegato 2 Valutazione di coerenza esterna
- 05/4 Allegato 3 Scenari
- 05/5 Sintesi non tecnica



### Osservazione al documento delle strategie. Strategie e obiettivi.

**Promozione delle fonti dell'energia rinnovabile, attraverso il ricorso all'eolico in mare e al fotovoltaico, sia sui tetti degli edifici che all'agrovoltaico.**

Il Documento delle strategie e degli obiettivi del PTAV della Provincia di Rimini in maniera corretta ed opportuna mette al centro della propria analisi dell'assetto attuale del territorio il tema del cambiamento climatico e delle modifiche ha comportato e soprattutto di quali azioni debbono essere intraprese per contrastarne gli effetti negativi. Tenendo presente che all'emergenza del cambiamento climatico si somma l'altra questione rilevante dei nostri tempi, ovvero l'aumento delle disuguaglianze. Anche perché gli effetti del cambiamento climatico determinano modifiche degli aspetti legati all'approvvigionamento di beni essenziali sul mercato. Questo vale per le materie prime industriali, per il cibo e i prodotti alimentari, e per alcuni beni quali ad esempio le fonti energetiche.

I pericoli della crescita illimitata e senza confini sono stati ampiamente documentati a partire dall'illuminante saggio su *I Limiti dello sviluppo* pubblicato nel 1973 curato dal Club di Roma.

Sul tema delle disuguaglianze è sufficiente citare i monumentali lavori di Thomas Piketty, raccolti nel volume *Il Capitale del XXI secolo*.

Su quale sia l'intreccio tra le due macro questioni, Papa Francesco ha posto l'accento in molte delle sue preoccupate riflessioni, e l'enciclica *Laudato si* non lascia margini a dubbi: *"l'ambiente umano e l'ambiente naturale si degradano insieme, e non potremo affrontare adeguatamente il degrado ambientale, se non prestiamo attenzione alle cause che hanno attinenza con il degrado umano e sociale. Di fatto, il deterioramento dell'ambiente e quello della società colpiscono in modo speciale i più deboli del pianeta"*.

La Regione Emilia Romagna con il Patto per il lavoro e per il Clima, ripreso su scala locale dalla Provincia di Rimini, accordo con i Comuni, le associazioni di categoria e i sindacati dei lavoratori, ha fissato degli obiettivi che devono essere raggiunti per essere al passo con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU e con il programma del Green Deal dell'Unione Europea.

Una questione cruciale quindi è come raggiungere gli obiettivi della decarbonizzazione prima del 2050 e passare al 100% di energie rinnovabili entro il 2035, puntando alla tutela e valorizzazione delle risorse naturali. Soprattutto sappiamo che sia a livello nazionale che a livello locale siamo molto lontani da questi obiettivi. In provincia di Rimini appena il 12,7% di energia elettrica è prodotta da fonti rinnovabili, dato 2023, contro una media regionale del 24,3% e nazionale del 41,6% (Fonte: Ufficio Statistica Provincia di Rimini). E' evidente che quindi abbiamo bisogno di una radicale svolta.

Nel Documento prima citato le strategie relative al tema della produzione e consumo dell'energia sono ben delineate. C'è però da rilevare come si basano sostanzialmente sul solare e sulla geotermia. Come si evince da questo passaggio: "Il Ptav promuove in particolare la produzione diffusa di energia solare con sistemi integrati e la diffusione del modello di autoconsumo reale reso possibile da reti intelligenti e comunità energetiche nonché la riconversione di aree funzionali sottoutilizzate e/o dismesse per la produzione di energia e la realizzazione di modelli *stand alone* in aree rurali anche con l'utilizzo di impianti di geotermia a bassa entalpia. (p.38 del Documento delle strategie).

A nostro avviso questa strategia è insufficiente per raggiungere gli obiettivi sopra indicati. Occorre quindi considerare il ricorso anche a fonti diverse.

In questo contesto va riconsiderato il progetto di Parco Eolico al largo della costa riminese, che non va demonizzato e che potrebbe costituire lo spartiacque tra il turismo di massa del passato (basato sull'energia fossile) a quello proiettato nel futuro: un turismo de-carbonizzato e green, come d'altra parte sta avvenendo in altre realtà europee turistiche di massa (ad es. a Brighton, nel Regno Unito).

Un'altra occasione può essere costituita dal ricorso all'agrivoltaico. Come soluzione che integra l'attività agricola con la produzione di energia rinnovabile (Linee Guida Nazionali su agrivoltaico tradizionale), questa modalità potrebbe essere sviluppata in particolare dalle imprese agricole dell'alta Valmarecchia, della Valconca, e della fascia intermedia tra costa e aree interne.

**L'osservazione (A), in particolare, propone di inserire nel Documento delle Strategie e degli Obiettivi, con riferimento alla scheda 4 Energie Rinnovabili, il ricorso all'energia rinnovabile prodotto da un impianto eolico off shore nelle acque dell'Adriatico, antistante alla costa da Bellaria Igea Marina a Cattolica. L'impianto le cui dimensioni e capacità produttiva dovranno essere valutate, secondo le specifiche procedure, dovrebbe comunque riservare una parte dell'energia prodotta ai consumi del territorio della provincia di Rimini, secondo specifici accordi da definire in ossequio alle leggi vigenti.**

**L'osservazione (B), chiede di inserire anche l'agrivoltaico come fonte di energia rinnovabile da prendere in considerazione quali sistema di produzione di energia prodotta sul territorio in maniera simile al ricorso al geotermico, già individuato nella citata scheda 4 delle Strategie. L'agrivoltaico si integra con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'agricoltura nelle due Vallate del Conca e del Marecchia.**

produzione e l'autoconsumo reale di energia rinnovabile anche attraverso la realizzazione di smart grid dedicate p30

Con il termine di metabolismo urbano e territoriale si descrive il processo complesso che rappresenta l'insieme dei flussi di materia ed energia all'interno di un'area urbana. Alla base del concetto di metabolismo urbano vi è un'approfondita analisi sistematica circa i processi di produzione, consumo, distribuzione e smaltimento delle risorse materiali ed energetiche all'interno di una città o di un'area metropolitana p 37



**Osservazione al documento delle strategie. Strategie e obiettivi.**

**Riqualificazione degli istituti superiori di secondo grado per renderli adeguati alle nuove esigenze manifestate dagli studenti e dal corpo docente.**

Negli istituti superiori di secondo grado presenti nella provincia di Rimini si sta verificando un fenomeno nuovo ma che per essere adeguatamente recepito solo in presenza di una diversa organizzazione degli edifici scolastici.

Ciò che emerge chiaramente dalle richieste delle iscrizioni dello scorso anno in funzione dell'iscrizione alle scuole superiori (licei di diversi indirizzi, istituti per ragioneria, geometri, ma anche istituti professionali) è la richiesta di poter ottenere la cosiddetta "settimana corta".

Tant'è che già nell'anno scolastico 2023/24 alcuni istituti hanno modificato il proprio orario scolastico e nella giornata del sabato gli studenti possono rimanere a casa e la scuola rimane sostanzialmente chiusa.

Tale modifica ha comportato anche un riassetto dei servizi del trasporto pubblico locale per consentire di adeguare gli orari delle corse alla modifiche di orario venutesi a creare, con qualche problema a causa della mancanza ormai cronica di autisti.

Il problema principale che si pone, tuttavia, è costituito dal fatto che il tradizionale orario di frequenza delle lezioni si deve allungare e dalla dalle 4/5 ore di frequenza si passa all 6/7 ore. Gli studenti sono quindi per due o tre giorni a settimana soggiornano negli istituti per un tempo più lungo, e per forza di cose debbono consumare il proprio pasto nella scuola stessa. Senza che però questa disponga né di un servizio mensa, né di refettori, né di spazi adeguati ad accogliere questa nuova esigenza.

Poiché questa tendenza a nuovi orari e a nuove modalità di vivere gli spazi e i tempi della scuola appare diffondersi sempre di più, risulta evidente che gli istituti scolastici debbono essere ripensati e riorganizzati in maniera abbastanza radicale.

**L'osservazione quindi punta ad avviare in collaborazione con i Comuni sedi di scuole superiori di secondo grado e professionali, una pianificazione pluriennale di riorganizzazione degli spazi degli edifici esistenti in modo tale che tenga conto di questa nuova esigenza. Tale proposta peraltro si concilia con la visione del PTAV che punta a fare in modo che gli istituti scolastici di ogni ordine e grado possano diventare dei luoghi per attività di vicinato e di quartiere valorizzando spazi che spesso per molte ore del giorno invece rimangono inutilizzati (vedi LIC2 Linee di indirizzo e coordinamenti per la tutela del suolo, l'equità territoriale, la rigenerazione del patrimonio....). Del resto anche nei mesi estivi, in cui non si svolgono, normalmente, lezioni accade questo fenomeno, con evidente sottoutilizzazione di spazi costruiti.**

**Osservazione al documento delle strategie. Strategie e obiettivi.  
Istituzione di un hub del TPL nei pressi della stazione FS di Rimini.**

Il trasporto pubblico locale deve conoscere una stagione di rilancio e di conquista di nuovi spazi, con l'obiettivo di diminuire il peso delle auto in circolazione, soprattutto a ridosso degli spazi urbani più densamente abitati e non solo.

Si condivide l'accento posto dal documento strategico del PTAV sul tema del cambiamento climatico e sulla necessità di mutare abitudini e comportamenti. Quindi nel settore della mobilità è evidente che non possiamo continuare ad avere nell'automobile il principale mezzo di spostamento per andare al lavoro, a scuola o svolgere attività nel tempo libero. La qualità della vita nelle città dipende anche dalla riconquista di spazio urbano, oggi sacrificato alla circolazione e alla sosta delle auto.

Per questo occorrono più servizi, mezzi nuovi ed efficienti, più corsie preferenziali, orari ben calibrati.

Tutto ciò ha un costo, ma anche l'inquinamento dell'aria, le malattie causate dallo smog, la cura per chi contrae malattie respiratorie, hanno costi ingenti. L'Organizzazione Mondiale della sanità stima almeno 40.000 morti in Italia dovuti alla pessima qualità dell'aria. L'ambiente va tutelato ed è proprio questo il primo insegnamento del Covid-19. Molti studi, infatti, mettono in relazione inquinamento e diffusione della pandemia.

L'esperienza di Metromare dimostra che l'introduzione di servizi innovativi, cadenzati e puntuali, consente di acquisire nuovi utenti. Per cui, oltre alla realizzazione della tratta Rimini Stazione/Fiera, bisogna lavorare alla prosecuzione verso Cattolica (progetto già presentato) e da Fiera Rimini verso il polo scolastico di Viserba, potenziando i collegamenti con la Valmarecchia e la Valconca.

Metromare deve inoltre proseguire in direzione Santarcangelo, che può così divenire la porta della Valmarecchia, contribuendo a decongestionare la Sp258 Marecchiese

Al contempo i servizi di vallata devono essere velocizzati e migliorati per essere adeguati e coerenti con le caratteristiche complessive della rete provinciale e con le innovazioni realizzate con Metromare.

Ciò vuol dire attuare un disegno pensato con lungimiranza già diversi anni fa, ma anche rendere luoghi come Riccione, Misano Adriatico e Cattolica interconnessi tra loro e in grado di beneficiare dei servizi dell'alta velocità offerti da Trenitalia e da NTV.

Questa interconnessione deve estendersi verso Bellaria-Igea Marina, realizzando collegamenti più moderni ed efficienti con servizi ferroviari adeguati e cadenzati, ai 20/30 minuti d'estate e all'ora d'inverno, superando gli attuali inaccettabili "buchi di servizio".

Gli stessi servizi del TPL a chiamata, sia in Valconca che in Valmarecchia, devono essere oggetto di un'ampia e coerente revisione organizzativa.

In ogni caso, tenuto conto anche della gratuità per le fasce d'età giovanili, occorrerebbe garantire la sostenibilità economica gestionale del servizio TPL, integrato su scala provinciale da Metromare, agendo sulla rimodulazione e razionalizzazione delle linee esistenti, superando progressivamente ogni sovrapposizione a partire dalla linea 11, che rimane un asset utile almeno in certi periodi e in alcuni tratti, e senza penalizzazioni per le linee che collegano l'entroterra, che anzi vanno potenziate e migliorate anche con soluzioni dedicate e innovative come il trasporto a chiamata.



È necessario garantire una maggiore intermodalità tra gomma e ferro e anche favorire l'uso del TPL in coerenza con la cosiddetta "micromobilità".

Si propone, peraltro, di non chiamare più "lenta" la mobilità di tipo pedonale e ciclistica ma di definirla "ATTIVA", come del resto avviene in tutta Europa, tra l'altro dando un valore fortemente positivo e propositivo a questa forma di mobilità.

**L'osservazione, nello specifico, propone che nelle strategie del PTAV sia inclusa l'istituzione di un vero e proprio hub da localizzare nei pressi della stazione FFSS di Rimini, che funga da polo dei servizi per gli utenti del trasporto pubblico locale, delle ferrovie, delle linee nazionali e internazionali. Nell'area dovranno essere riorganizzate in modo funzionale le fermate e i capolinea delle linee che sostano e transitano dalla stazione FS. Ricordando che nella zona stazione transiterà anche il nuovo capolinea dal servizio Metromare che andrà dalla Stazione FS alla Fiera di Rimini ed già presente la linea del Metromare da Rimini e Riccione che peraltro è previsto che prosegua verso Misano Adriatico e Cattolica.**