



RELAZIONE

07-07-2008

DOCUMENTO PRELIMINARE

San Giovanni in Marignano

P.S.C.

Piano strutturale comunale



**Provincia di Rimini
Regione Emilia Romagna**

RELAZIONE

07-07-2008

DOCUMENTO PRELIMINARE

San Giovanni in Marignano

P.S.C.

Piano strutturale comunale



**Provincia di Rimini
Regione Emilia Romagna**

Autori:

DOCUMENTO PRELIMINARE

Fabio Ceci
Vanessa Passalacqua
Matteo Salsi

AGENDA DEI TEMI E DEI LUOGHI

Marco Aicardi
Giampaolo Bassetti
Andrea Panzavolta
Antonella Borghi
Daniele Stefanutti

QUADRO CONOSCITIVO

SE IL SISTEMA SOCIO ECONOMICO

Giampiero Lupatelli
Davide Frigeri

SI IL SISTEMA INSEDIATIVO
SP IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE
SA IL SISTEMA AMBIENTALE
Il paesaggio

Fabio Ceci
Vanessa Passalacqua
Matteo Salsi
Rocco Tenca

Il suolo e il sottosuolo

Consulenza & Progetto - Geologia Ambiente Territorio
Enrico Gennari
Donato Mengarelli
Federico Biagiotti

SP IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE

II P.T.C.P.
Il quadro della pianificazione
dei comuni contermini

Antonella Alagia

SM IL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Laura Minutola

VALSAT

Nicoletta Toffaletti
Tatiana Fontanesi
Laura Minutola

A.T.I.

Atlante s.r.l.
Caire Urbanistica
Arch. Fabio Ceci

INDICE

1. DAL PIANO REGOLATORE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE COMUNALE	6
2. GLI ESITI DEL PERCORSO DI URBANISTICA PARTECIPATA	8
3. I TEMI ED I LUOGHI STRATEGICI (TAVOLA 01)	18
4. IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE (TAVOLA 02)	32
5. IL SISTEMA DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO (TAVOLA 03)	34
6. IL SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI (TAVOLA 04)	36
7. I CONTENUTI DIMENSIONALI DEL DOCUMENTO PRELIMINARE	38
8. LA VALSAT PREVENTIVA DEL PSC DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO	52
ELENCO DEGLI ELABORATI	58

DAL PIANO REGOLATORE GENERALE AL PIANO STRUTTURALE COMUNALE

1

Il lavoro di costruzione del Documento Preliminare al nuovo Piano Strutturale ha offerto un supporto disciplinare all'Amministrazione Comunale nel definire gli obiettivi e i contenuti del proprio progetto di sviluppo e di assetto, sui quali costruire in modo coerente i nuovi strumenti urbanistici comunali.

La riforma dell'urbanistica, che la Regione Emilia Romagna ha avviato con la L.R. n° 20 del 2000, propone modelli di pianificazione territoriale e urbanistica, orientati alla concertazione, alla sussidiarietà e alla partecipazione, che invita gli Enti Locali a definire un proprio sistema di obiettivi e di strategie, per un nuovo progetto di sviluppo qualitativo e sostenibile, attraverso un percorso partecipato, aperto al contributo della società civile e di tutti gli attori dello sviluppo locale.

L'esigenza di ricostruire il panorama sociale parte dalla necessità di creare un clima di fiducia, di sviluppare disponibilità e senso di appartenenza, avvalendosi di un percorso di ascolto attivo e di interazione sociale capace di delineare autonomamente una rappresentazione del sentire-vedere i temi ed i luoghi del proprio ambiente di vita.

Parallelamente all'attività di ascolto della collettività si sono promossi momenti di confronto con l'Amministrazione Comunale finalizzati:

- ad intercettare il punto di vista di chi sta gestendo lo strumento urbanistico vigente, nell'ottica di identificare, confermare e migliorare i contenuti positivi del Piano, qualificando il bilancio urbanistico previsto nella redazione del Quadro Conoscitivo;
- a delineare il punto di vista e le aspettative di chi amministra, partendo dal programma di governo.

Come previsto dalla legge regionale il nuovo strumento urbanistico è articolato in Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), Regolamento Urbanistico ed Edilizio (R.U.E.), e Piano Operativo Comunale (P.O.C.).

Il Piano Strutturale Comunale, esteso a tutto il territorio, individua le scelte ambientali, infrastrutturali e insediative di lungo periodo che caratterizzeranno l'as-

setto urbanistico dei prossimi anni. Ad esclusione dei vincoli e delle tutele, le scelte contenute nel P.S.C. non trovano immediata attuazione, ma si compiono all'interno degli altri due strumenti di pianificazione: nel Regolamento Urbanistico ed Edilizio (R.U.E.) vengono specificate le possibilità di trasformazione degli ambiti urbani consolidati e del territorio agricolo, mentre con il Piano Operativo Comunale (P.O.C.) sono definiti i diritti edificatori delle grandi aree di espansione e di riqualificazione urbana.

Nel Documento Preliminare sono stati riuniti in maniera sintetica i principali temi e luoghi che si propone di mettere al centro del lavoro di redazione del Piano Strutturale Comunale. Nello specifico delle analisi conoscitive l'attività svolta sino ad oggi si è sviluppata secondo tre principali direttrici:

- costruzione di un quadro delle conoscenze disponibili sul territorio, allo scopo di meglio comprendere i condizionamenti e le potenzialità rispetto alle possibili scelte di piano;
- attivazione di momenti di ascolto sociale e di confronto con l'Amministrazione Comunale, per evidenziarne le aspettative e gli obiettivi nei confronti degli strumenti urbanistici;
- predisposizione di una attività di rilievo e di sopralluoghi finalizzati ad una conoscenza diretta del territorio, anche per migliorare lo stato delle conoscenze rispetto a questioni emerse come prioritarie.

In occasione dei sopralluoghi effettuati tra settembre e dicembre 2007, si è percorso il territorio comunale nella sua varietà di paesaggi e realtà insediative e sono emersi molteplici spunti di riflessione, che hanno portato ad evidenziare alcuni luoghi come strategici per lo sviluppo dell'intero comune. Allo stesso tempo sono stati analizzati gli aspetti di criticità presenti nei diversi ambiti territoriali, per questioni che vanno dall'immagine urbana (come nel caso degli insediamenti produttivi) alla crescita di nuove funzioni e attività nell'ambiente collinare o nello spazio rurale di pianura.

Nelle pagine seguenti è stato sintetizzato l'insieme di considerazioni e valutazione sino ad oggi rilevato, attraverso una schedatura di sintesi ed una mappa di visualizzazione, allo scopo di illustrare gli elementi e le parti che compongono il territorio comunale ed i temi verso i quali indirizzare le scelte di piano.

GLI ESITI DEL PERCORSO DI URBANISTICA PARTECIPATA

2

Nei tre mesi tra ottobre e dicembre 2007 l'Amministrazione Comunale di San Giovanni in Marignano ha attivato una fitta azione di ascolto al fine di sperimentare un approccio innovativo alla pianificazione coinvolgendo direttamente i cittadini e le diverse articolazioni della società civile. Le tradizionali analisi tecniche, previste dalla L.R. 20/2000, sono state affiancate da un'intensa attività di analisi sociale che, grazie alla partecipazione della cittadinanza, ha permesso di delineare i futuri assetti/scenari di San Giovanni in Marignano.

Attraverso questo percorso di urbanistica partecipata l'Amministrazione ha potuto costruire, insieme a tutti coloro che vivono il territorio, una strategia di sviluppo comune, capace di integrare le diverse visioni ed esigenze di cui la realtà locale si compone. Questa procedura di ascolto ha portato alla redazione dell'Agenda dei Temi e dei Luoghi, un documento che costituisce una delle basi di partenza per la stesura del Piano.

La fase di "ascolto" è stata caratterizzata da momenti di consultazione ed incontri pubblici, volti a raccogliere le opinioni di singoli cittadini, rappresentanti di associazioni, gruppi imprenditoriali e professionali, riconosciuti interpreti di esigenze di carattere collettivo.

In particolare sono state organizzate un'Assemblea generale di avvio dell'iniziativa (affollata da ben 228 cittadini), tredici incontri tematici con associazioni e rappresentanti di categoria, una serie di giornate di colloqui ad invito che hanno visto 105 soggetti intervistati in profondità, quattro assemblee di incontro e confronto con la cittadinanza del capoluogo e delle frazioni (a cui hanno partecipato 175 persone) e un'Assemblea Pubblica di presentazione e discussione degli esiti dell'ascolto (che ha visto 40 cittadini protagonisti della serata) che ha consentito alle persone presenti di esprimere pareri e proposte da richiamare nella "Agenda dei Temi e dei Luoghi".

"Agenda dei Temi e dei Luoghi" che si articola in nove capitoli che vanno a descrivere il granaio malatestiano a trecentosessanta gradi: dalla necessità di rafforzare la centralità di un territorio cerniera tra entroterra e costa, alla analisi critica del sistema infrastrutturale e della mobilità, alle proposte per il sistema insediativo marignanese e dei suoi servizi, passando attraverso un bilancio delle attività economiche e della qualità ambientale del comune.

L'IMMAGINE DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO

Dall'ascolto emerge che la società civile è ampiamente consapevole delle dinamiche sociali, economiche e territoriali che hanno cambiato e che continuano a trasformare il territorio di San Giovanni. Questa consapevolezza deve essere interpretata come un complesso di valutazioni, stimolo importante per orientare la redazione del Piano Strutturale Comunale dai contenuti di rilievo strategico e strutturale. In particolare la società chiede all'Amministrazione continuità nella capacità di governo delle politiche residenziali, attraverso una pratica del governo territoriale volta a premiare qualità abitativa, sostenibilità, coesione sociale, e una revisione del sistema dei servizi in sintonia con le previste attuazioni del Comparto C2 4 e del Polo Logistico Integrato di Cattolica - San Giovanni in Marignano. Un'attenzione peculiare viene chiesta anche rispetto alla multifunzionalità del territorio comunale, ci troviamo, infatti, in un ambiente che è allo stesso tempo rurale, produttivo e vuol diventare maggiormente ospitale. In particolare i cittadini marignanesi hanno selezionato alcuni temi quali quello dell'accessibilità, quello connesso alla ricerca di un maggior equilibrio di crescita demografica, residenziale e produttiva tra il capoluogo e le frazioni (che non vogliono perdere la loro forte identità), quello del consolidamento di San Giovanni come città giardino e porta della Val Conca, rivitalizzando la funzione aggregatrice del centro storico e individuando luoghi e spazi dove i giovani possano sentirsi maggiormente parte della società di San Giovanni.

Analizzando le impressioni e i contributi raccolti nel corso dell'ascolto si coglie immediatamente la consapevolezza di essere ad un passaggio critico per il Comune e il suo territorio. Infatti a fronte di condizioni di un certo disagio che ha portato ad un peggioramento della qualità della vita (congestione del traffico, inquinamento atmosferico e acustico, carenza e degrado degli spazi pubblici, impoverimento della qualità architettonica e paesaggistica, sfruttamento delle risorse ambientali) vi è una richiesta di rivisitare – ripensare la dimensione e le relazioni urbane ad una scala territoriale adeguata privilegiando l'ottica sovracomunale, attraverso forme ed esperienze di coordinamento tra le diverse istituzioni.

In questo quadro il PSC viene valutato come uno strumento idoneo a definire un nuovo equilibrio alla scala urbana e territoriale, tramite il riconoscimento e la valorizzazione sia del tessuto urbano che di quegli elementi caratterizzanti le differenti configurazioni delle frazioni, nel contesto di un recupero dei valori paesaggistici (il Fiume Conca, i torrenti Ventena e Tavolo, la quinta collinare significative presenze ambientali) e nella ricerca di più ricchi bisogni sociali e culturali.

UN TERRITORIO PORTA – VETRINA E CERNIERA – SNODO TRA LA CONURBAZIONE COSTIERA E L'ENTROTERRA DELLA PRIMA FASCIA COLLINARE

L'aspirazione prevalente espressa dai cittadini partecipanti al percorso di ascolto è quella di tutelare – valorizzare la società dei luoghi di S. Giovanni in Marignano liberandola da un traffico considerato non sostenibile, riconsiderando l'insieme delle componenti insediative (centro storico, frazioni, residenza, servizi e zone produttive) come una città mosaico di attività immerse nel verde se-

condo una logica di territorio porta – cerniera e di sistema integrato in armonia con i diversi contesti paesaggistici (la riviera balneare, la pianura agricola, la collina, gli ambiti fluviali).

Questa aspirazione è sostenuta dall'esigenza critica di ricucire un equilibrio tra gli insediamenti umani con la riorganizzazione della rete viaria e della mobilità in un contesto territoriale di area vasta (Cattolica, Misano, S. Clemente, Morciano, il torrente Tavollo verso le Marche, Saludecio) e contenendo il processo di dispersione insediativa.

La concezione del benessere come qualità ambientale e territoriale legata all'organizzazione spaziale di un insediamento umano immerso nel verde sul modello di una "città giardino", dalle dimensioni adeguate alla pienezza della vita sociale, è stata espressa più volte nel percorso di ascolto.

L'obiettivo strategico di una configurazione equilibrata nell'assetto insediativo viene declinato dagli abitanti mediante:

- una mobilità sostenibile garanzia di accessibilità e di sicurezza per tutti (in particolare anziani e bambini), di leggibilità dello spazio urbano e rurale, di recupero di relazioni conviviali, con la previsione di un'efficiente rete viaria e di attività logistiche, percorsi ciclo – pedonali, un Piano dei tempi per una programmazione degli orari di lavoro e dei servizi, i trasporti pubblici e adeguati parcheggi, il recupero degli antichi percorsi interpoderali.
- l'armonioso sviluppo delle attività mettendo a sistema le risorse ambientali, storico – culturali, paesaggistiche ed agro alimentari, economico produttive e promovendo l'offerta integrata di funzioni turistico – ricreative, la multifunzionalità dell'agricoltura.
- il valore del paesaggio come spazio esistenziale, antropologico, che vive anche come senso della memoria dei luoghi, rafforzando così il sentimento di responsabilità e di appartenenza della comunità verso il proprio territorio.

E' interessante notare come, a fronte della difficoltà ad identificarsi con il proprio ambiente di vita da parte della "società dei flussi" di recente insediamento (dai tempi di vita complessi e fortemente individualizzati), sono soprattutto le origini familiari, per i loro legami durevoli con i luoghi, a favorire un sentimento di appartenenza, che tra l'altro viene animato da esperienze di formazione della memoria dei luoghi dell'abitare da parte degli anziani per reagire ai rischi di amnesia individuale e collettiva.

L'IDENTITÀ ECONOMICA DI SAN GIOVANNI

E' prevalente l'orientamento di considerare San Giovanni in Marignano come un territorio caratterizzato da una struttura, da un'identità economico – produttiva poliedrica e complessa dove alla tradizione agricola, sicuramente la vocazione che da sempre caratterizza il contesto marignanese, si affianca un'area industriale ed artigianale di livello nazionale ed internazionale, che, in particolare, può contare su società di assoluto prestigio nel settore della moda e della nautica. San Giovanni in Marignano è allo stesso tempo attiguo alla costa (e

ai suoi servizi) e all'autostrada, posizione che rende l'area marignanese, con le sue qualità logistiche, particolarmente appetibile come attrattore del settore secondario.

Questa posizione, inoltre, rende il comune particolarmente attraente dal punto di vista turistico e tale vocazione potrebbe, a detta dei cittadini, rappresentare l'asse alternativo del futuro sviluppo di San Giovanni in Marignano.

Per quanto concerne il settore artigianale e industriale San Giovanni in Marignano è chiamata chiaramente a essere guida dello sviluppo comprensoriale attraverso la specializzazione delle diverse attività locali e alla realizzazione del Polo della Logistica. Quest'ultimo per altro, pone ancora diversi interrogativi tra i cittadini di San Giovanni e delle sue frazioni perché la collocazione prevista non è attualmente sostenuta da adeguate infrastrutture e le sue funzioni non sono ancora ben chiare.

Sarebbe opportuno, approfittando della realizzazione del Polo Logistico e dunque della possibile razionalizzazione del comparto situato presso l'autostrada, localizzare in un luogo unico un centro servizi (acqua, luce, gas, rifiuti, linee telefoniche, posta) per le imprese, che oltre ad aiutare le aziende già presenti potrebbe essere anche utile per elevare i profili professionali all'interno del polo produttivo. In merito sarebbe interessante realizzare il centro servizi come un parco scientifico tecnologico in grado di fornire servizi anche grazie all'installazione e all'impiego delle tecnologie informatiche di ultima generazione.

Gli imprenditori hanno inoltre sottolineato l'elevato livello di qualità che caratterizza il polo e richiesto che in previsione degli ampliamenti dell'area produttiva diventa rilevante prevedere isole ecologiche per la raccolta differenziata nell'area industriale, realizzare adeguati servizi a sostegno, rispettando l'attuale disposizione dei lotti, mantenendo aree verdi di intorno alle imprese, strade larghe, mensa attrezzata, ecc...

Le aziende del settore della moda richiedono, inoltre, di agevolare la realizzazione di strutture temporanee di esposizione.

Una proposta particolarmente interessante per avvicinare ulteriormente l'area produttiva al resto del territorio comunale è quella di creare un percorso con un arredo urbano di interesse storico industriale, e con opere artistiche: un museo industriale a cielo aperto che colleghi il centro storico con l'area artigianale.

Allo stesso tempo durante il percorso di ascolto è stato evidenziato in più occasioni come la zona dovrebbe avere un accesso più ordinato e integrato con il tessuto urbano esistente, ad esempio realizzando collegamenti ciclabili e pedonali verso l'area. Inoltre più puntualmente tra le principali problematiche che affliggono l'area è stato suggerito di porre maggiore attenzione alla zona nei pressi della rotonda tra Via dei Castagni e Via Malpasso che nelle ore notturne risulta degradata a causa della presenza di camion in sosta, e della contemporanea occupazione di edifici abbandonati da parte di stranieri e della conseguente mancanza di sicurezza.

Da parte della classe imprenditoriale vengono inoltre richieste forme di incentivo, per quelle società che attraverso le nuove tecnologie (in particolare i pannelli

fotovoltaici) valorizzano il risparmio energetico all'interno del polo produttivo.

L'attuale area industriale necessita anche di nuovi regolamenti per un utilizzo più efficiente ed efficace degli spazi, ad esempio attraverso l'incremento degli indici di copertura. Sarebbe particolarmente utile prevedere anche strutture di accoglienza scolastica (asilo nido) interaziendale.

Per quanto riguarda altre zone viene invece sottolineato come sarebbe opportuno evitare ulteriori espansioni del settore secondario e sono state avanzate richieste per bloccare l'espansione dell'area produttiva in via Montalbano perché è una zona vocata al verde e al turismo.

Per ciò che concerne le attività da implementare pare interessante considerare il ruolo che San Giovanni ed il suo territorio possono ricoprire rispetto ad un settore, il turismo, che affiora più a livello di potenzialità che di capacità di attrazione vere e proprie espresse attualmente dal territorio.

Di certo San Giovanni può giocare, a detta dei suoi cittadini, una funzione turistica indirizzando questa sua vocazione verso una duplice direzione: bacino ricettivo per alcune iniziative del paese e soggetto promotore di un turismo giornaliero avvalendosi di alcune carte di rilievo da giocare.

La capacità di valorizzare il comune di San Giovanni in Marignano non può prescindere dal rapporto con l'ambiente ed il territorio ed è necessario, a tal fine, attivare politiche di promozione del territorio attraverso i comparti eno – gastronomico, agroalimentare e turistico.

Una delle principali criticità che caratterizzano San Giovanni è la mancanza di sinergie forti con la costa, attraverso le quali delocalizzare maggiormente il turismo, puntando sulle ricchezze culturali e sugli eventi che la caratterizzano.

A queste riflessioni si aggiunge la necessità, nell'ottica di costruire il prodotto turistico San Giovanni (alcuni sottolineano l'importanza di creare un vero e proprio marchio), di potenziare agriturismi, turismo rurale e bed and breakfast, la rete di percorsi naturalistici, del campo da golf e del centro ippico.

LA MOBILITA'

S. Giovanni in Marignano è considerato un nodo strategico del sistema infrastrutturale che svolge il ruolo di cerniera tra l'entroterra e la costa.

Attualmente il principale snodo di collegamento tra S. Giovanni in Marignano e Cattolica è riconosciuto nell'area pertinente al casello autostradale. Tale snodo è congestionato dal traffico principalmente nelle ore di punta, momento in cui i dipendenti delle aziende del polo artigianale si riversano su una unica arteria (Via al Mare), andando ad aggravare ulteriormente il carico di automezzi che transita normalmente su tale direttrice, per raggiungere Cattolica e per entrare e uscire dall'autostrada.

Il secondo punto critico rispetto a tale collegamento riguarda Via Montalbano, direttrice meno trafficata rispetto la precedente, ma sulla quale si rilevano pro-

blematiche connesse con la sicurezza. Difatti Via Montalbano quando piove è allagata a causa della mancanza di un adeguato sistema fognario per lo smaltimento delle acque bianche, e inoltre risultano insufficienti i percorsi per la mobilità dolce (pedoni e ciclisti). In tal senso è stata richiesta una implementazione dei percorsi ciclopedonali fino a Cattolica, includendo i percorsi in prossimità delle aste fluviali del Conca e del Ventena e dei parchi, di Montalbano e del Conca.

Per ultimo considerando il potenziamento del collegamento tra San Giovanni in Marignano e Cattolica è segnalato l'intervento della terza corsia dell'autostrada, che determinerà la realizzazione di un sottopasso che collegherà via Montalbano con via Crocetta e la possibilità di realizzare un ponte sul Ventena che permetta di collegare l'area industriale con Montalbano e Cattolica.

Le principali proposte riferite alle criticità appena espresse in merito alla zona produttiva e artigianale sono:

- La necessità di un Piano della Sosta;
- Un Piano dei Tempi: tramite il confronto aperto tra Amministrazione, imprenditori locali e dipendenti;
- Realizzare un collegamento unico tra la zona artigianale e il casello autostradale;
- Delocalizzare il casello autostradale o realizzarne un altro in prospettiva della piattaforma logistica.

Le parole chiave emerse nel percorso di ascolto, per ripensare le relazioni urbane ad una dimensione sostenibile sono: accessibilità, connessione, sicurezza, vivibilità e sostenibilità.

Un progetto di viabilità alternativa e di trasporto sostenibile deve prevedere:

- Barriere di rallentamento o semafori intelligenti per l'attraversamento pedonale nelle strade ad alto scorrimento nelle frazioni e in centro storico (Via Roma e Via Don Minzoni);
- -La predisposizione e il completamento della rete di piste ciclabili lungo gli argini fluviali, e in corrispondenza degli assi stradali favorendo la messa in sicurezza dei tracciati e i collegamenti tra le frazioni;
- L'implementazione del sistema di trasporto pubblico, aumentando i collegamenti con le frazioni e i comuni limitrofi;
- Un Regolamento Urbano Edilizio che preveda adeguati standard rispetto ai parcheggi per le nuove abitazioni;
- Un piano per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Prevedere un sistema di Car sharing (condivisione dello stesso autoveicolo tra più persone) e incentivi rispetto a tali forme di autorganizzazione.

IL SISTEMA INSEDIATIVO

A S. Giovanni in Marignano nel corso degli anni alcuni fattori hanno condizionato le dinamiche di crescita edilizia, caratterizzando un mercato delle abitazioni con costi alti e buona qualità. I fattori che hanno inciso su tale andamento sono l'alta qualità della vita legata all'ambiente rurale, la vicinanza con la costa e il sistema turistico e la presenza di un polo produttivo artigianale di interesse provinciale.

Le considerazioni raccolte nel percorso di ascolto hanno posto l'esigenza di mantenere una elevata qualità delle abitazioni, incentivando allo stesso modo politiche di sostegno per l'edilizia economica popolare e per i nuovi nuclei familiari. Ancora è stata sottolineata l'esigenza di un rapporto equilibrato tra entità degli assetti insediativi residenziali e dotazione adeguata di servizi, di strutture, di spazi comuni e di interesse collettivo, per evitare il rischio di divenire un dormitorio, incapace di generare coesione e qualità sociale, favorendo, al contrario, il legame di appartenenza ed il senso di cura per il proprio ambiente.

È stata inoltre sottolineata l'esigenza di contenere l'utilizzo di nuovo territorio sia rispetto al centro storico che alle frazioni e eventualmente di privilegiare uno sviluppo insediativo di completamento dei vuoti urbani e delle aree libere rispetto le direttrici principali, orientando verso la direzione est lo sviluppo produttivo e verso la direzione nord la vocazione turistica ricettiva e per il tempo libero.

Molti degli interventi inerenti le nuove aree residenziali riguardano le previsioni relative alla capacità residua del piano regolatore vigente che programma la realizzazione di un Comparto Edilizio denominato Comparto C24.

In merito a tale azione sono state avanzate alcune proposte, tra cui:

- una politica che preveda la realizzazione di abitazioni di qualità e con una superficie non inferiore ai 100 m²;
- realizzare parte delle residenze previste dal comparto C24 nelle frazioni per rendere meno impellente il problema dei servizi e per evitare di esaurire le risorse di edificabilità dell'intera popolazione e concentrarle in una unica area;
- considerare l'attuazione dell'intervento in due o tre stralci;
- prevedere una ampia porzione del Comparto C24 ad edilizia convenzionata e economica popolare;
- inserire nel progetto ampie aree verdi private, evitando eccessivi spazi verdi pubblici perché difficilmente controllabili e quindi soggetti a situazioni di rischio e di degrado.

Diverse sono inoltre le questioni poste nel percorso di ascolto riguardo il sistema insediativo e più in generale la residenza:

- in primo luogo la valorizzazione del centro storico attraverso interventi di riqualificazione specie rispetto alla cinta muraria e in pertinenza degli argini fluviali, ipotizzandone la pedonalizzazione;

- rivitalizzare il commercio nel centro storico attuando politiche di sostegno per le piccole attività commerciali e prevedendo uno spazio espositivo, di vendita di prodotti tipici locali, e di informazione turistica come porta della Val Conca;
- realizzare residenze di qualità e con bassa densità abitativa;
- dar forza ad una politica a lungo termine degli alloggi;
- disincentivare la suddivisione degli appartamenti in mono e bilocali;
- coinvolgere le aziende locali, che hanno un numero rilevante di dipendenti stranieri, in progetti volti a costruire in convenzione con il pubblico;
- non stravolgere il contesto residenziale e architettonico che tutt'oggi è simbolo e forza della comunità marignanese;
- inserire nel RUE agevolazioni alle imprese edili e ai progettisti che scelgono di costruire con materiali e tecniche volte al risparmio energetico e all'uso di fonti energetiche rinnovabili. Inoltre prevedere sgravi fiscali per le giovani coppie che scelgono di investire in questo senso;
- -prevedere nuove palazzine con al massimo due piani e 4/6 appartamenti con area cortiliva e orto;
- redigere un RUE in cui siano incentivate rifiniture (finestre, intonaco, ringhiere, ecc.) esteticamente rilevanti;
- le nuove aree edilizie devono prevedere la raccolta delle acque piovane;
- prevedere standard adeguati per i parcheggi delle nuove abitazioni (tre posti auto per unità abitativa).

I SERVIZI

Numerose e diversificate sono anche le tematiche legate all'adeguamento dei servizi in particolare viene richiesto:

- evitare di accentrare tutto nel capoluogo ponendo attenzione anche alle frazioni;
- mancano centri ricreativi in particolare per i giovani (che richiedono una sala prove e un luogo per ospitare il centro giovani "la stanza") e gli adolescenti (sono state avanzate proposte in merito al lascito Bacchini e all'ex Macello);
- -realizzare una arena all'aperto per spettacoli (possibilmente di fianco al teatro Massari);
- -prevedere nel lascito Bacchini un edificio polifunzionale (bar, poliambulatorio, sala consiliare, spazi associativi, area verde...);
- sfruttare maggiormente l'ex Dancing Moderno, tenendolo attivo tutti i giorni della settimana;
- l'asilo nido è ancora troppo costoso per molte famiglie;
- riqualificare l'area del centro commerciale e la Coop Torconca (arredo urbano e parcheggi) e incentivare l'organizzazione di eventi e manifestazioni (commedia dialettale, teatro per bambini ...);

- incentivare il trasporto pubblico di collegamento tra le frazioni e il capoluogo e con Cattolica; istituire un servizio navetta ad uso degli anziani;
- sviluppare i servizi per la fruizione turistica;
- manca una palestra per le scuole e uno spazio coperto in cui passare il periodo della ricreazione, potendo anche stare all'aperto;
- incrementare il Polo Sportivo, creando un villaggio sportivo offrendo servizi alle famiglie e alle squadre sportive ;
- coinvolgere gli abitanti e le amministrazioni dell'intorno di San Giovanni in Marignano per collaborare con il Golf club e con il Maneggio (sconti e incentivi per le famiglie residenti a S.Giovanni in Marignano);
- prevedere isole ecologiche per la raccolta differenziata nei quartieri di nuova realizzazione e adeguare la situazione in quelli esistenti;
- prevedere reti duali del sistema fognario per acque bianche e nere nelle nuove urbanizzazioni;
- ampliare la biblioteca comunale.

L'AMBIENTE E LO SPAZIO RURALE

Nella consapevolezza che San Giovanni in Marignano, rispetto al passato e alle strategie future locali e sovra locali, si discosta dalla vocazione agricola, emerge l'esigenza di ricercare un equilibrio che colga le opportunità della posizione strategica – geografica valorizzando l'intero circuito economico – produttivo (agricoltura, artigianato, industria, commercio, turismo, servizi) anche nel quadro di politiche di promozione dei valori, storico – culturali – paesaggistici, di un territorio ricco di biodiversità.

Coerentemente a queste motivazioni è stato espresso consenso per la scelta di contenere l'utilizzo di nuove risorse territoriali e di tutelare il paesaggio rurale in considerazione anche della presenza di ghetti storici e di aziende agricole vitivinicole, di valori di beni ambientali come gli ambiti di pertinenza fluviale del fiume Conca, del Ventena e del Tavollo, dei casolari rurali, dei frantoi, dei tracciati storico – testimoniali di attraversamento del Comune e di collegamento con le Rocche Malatestiane, e con la Via dei mercati di Saludecio e delle strade panoramiche che accompagnano i crinali della collina fino al mare.

Occorre, pertanto, ricercare un sistema integrato di luoghi e funzioni, di valori ambientali e paesaggistici con riguardo ai seguenti livelli di attenzione e di progettualità:

- la riconoscibilità delle caratteristiche identitarie territoriali come esigenza della collettività, per ricondurre la memoria storica dei luoghi al loro vissuto nel presente e nel passato in grado di favorire una buona fruizione e percezione sensoriale dei paesaggi;
- la valorizzazione e la ricomposizione del verde come sistema connettivo delle componenti costitutive dei diversi contesti territoriali, mitigando anche gli effetti di divisione – separazione delle esistenti e previste aree produttive artigianali;

- - questa esigenza si intreccia anche con la necessità di favorire una mobilità sostenibile (ciclo – pedonale) e la promozione del territorio migliorando la qualità dell’offerta turistica.

Alcune proposte rispetto alle esigenze espresse:

- Incrementare le connessioni rispetto al verde urbano: incentivare le alberature esistenti, e la realizzazione di nuove aree verdi di connessione tra le zone urbanizzate, lasciando ampi spazi collettivi e privati seguendo il modello della “città giardino”;
- maggiore cura per i parchi;
- realizzare un Regolamento sul Verde;
- creare un parco fra Cattolica e il parco di Montalbano e quindi a SGM con il Parco del Conca;
- -riutilizzare le case coloniche tramite un sistema di incentivi per i proprietari interessati a riqualificarle, premiando anche le attività economiche di ricezione (bed & breakfast, ristoranti);
- valorizzare l’invaso del Conca come volano per lo sviluppo di San Giovanni in Marignano, prevedere strutture ricettive, per lo svago e il tempo libero;
- riqualificare le aste fluviali: collegare l’area dell’ex macello con il parco fluviale fiume Conca perché la collettività se ne riappropri (il fosso del pallone) e intervenire sugli argini soggetti a problemi di erosione;
- valorizzare la collina verso Saludecio e la via panoramica di Montalbano;
- regolare e depurare gli scarichi nei corsi d’acqua;
- implementare il controllo sul territorio rurale; più risorse alle guardie forestali;
- valorizzare la floricoltura rispetto alle vocazioni turistiche;
- valorizzare lo Studio Naturalistico Val Conca;
- -prevedere microimpianti di raccolta delle acque meteoriche e valutarli in relazione con la realizzazione del CER (Canale Emiliano Romagnolo);
- riqualificare il frantoio di Pianventena;
- nella rotonda che funge da accesso al comune si propone di inserire un monumento alla Val Conca;
- valorizzare e preservare i ghetti storici;
- facilitare le operazioni burocratico amministrative per l’apertura di agriturismi e B&B e aumentare le professionalità rispetto al turismo;
- valorizzare di più il museo della civiltà contadina e trovargli una sede che attualmente ancora non ha;
- trovare una sede per la Proloco.

I TEMI ED I LUOGHI STRATEGICI (TAVOLA 01)

3

Successivamente alla fase di ascolto si è proceduto a sistematizzare quanto emerso, selezionando le principali questioni da porre al centro del nuovo piano strutturale. In particolare l'Amministrazione Comunale, con il supporto del gruppo di progettazione, ha enucleato 17 temi e luoghi ritenuti strategici per il futuro di San Giovanni in Marignano e per ognuno di questi sono stati definiti i principali obiettivi da perseguire e le possibili ipotesi di lavoro da sviluppare all'interno degli strumenti di pianificazione comunale.

1. I PERCORSI COLLINARI

La valorizzazione delle vie panoramiche

La storica presenza di attività agricole e la particolare morfologia del terreno ha salvaguardato le colline di San Marignano da una forte antropizzazione e ne ha preservato l'elevato valore paesaggistico e naturale. Nonostante le molte cascine rurali storiche abbandonate o in disuso, il territorio è ancora oggi legato alla produzione e alla trasformazione primaria dei prodotti agricoli. Le attività turistiche e ricettive sono invece - nonostante le potenzialità - limitate e carenti; manca una visione complessiva di promozione del territorio. La vicinanza al mare, l'interesse storico rurale e l'intrinseco valore paesaggistico del territorio, fanno della collina una delle maggiori risorse di San Giovanni Marignano.

Obiettivi

I principali obiettivi da perseguire sono volti alla valorizzazione unita alla tutela ambientale e storica del paesaggio collinare di San Giovanni Marignano, anche attraverso un censimento delle case sparse finalizzato ad un loro riuso. La preservazione fisica di un territorio fortemente radicato alle tradizioni storiche è importante sia per il mantenimento dell'identità specifica di una comunità sia per lo sviluppo di funzionalità attrattive ed alternative al turismo balneare della riviera. La possibilità di ospitare, all'interno delle cascine rurali, strutture ricettive e per il ristoro, insieme alla realizzazione di percorsi attrezzati ciclopedonali e all'organizzazione di eventi culturali, possono trasformare questa porzione di territorio in una nuova centralità nel turismo di qualità.

Ipotesi di lavoro

I possibili interventi in questa parte di territorio devono avere in comune il basso impatto ambientale e la scarsa incidenza del costruito sul territorio. Più che la

realizzazione di nuove strutture turistiche, si dovrà incentivare l'utilizzo dell'edilizia rurale esistente per agriturismi e piccole strutture ricettive, dove consentire l'adeguamento dei fabbricati alle esigenze delle nuove funzioni insediate. I percorsi ciclopedonali possono essere realizzati attraverso il ridisegno della sede stradale, affinché la circolazione veicolare non ostacoli la mobilità lenta. Parallelamente, una serie di piccoli interventi diffusi nei tratti panoramici - quali aree per la sosta nei principali belvedere, pannelli informativi, interventi di promozione artistica - renderebbero questi percorsi ancor più attrattivi, consentendo la riscoperta di luoghi di notevole pregio paesaggistico. Infine, alcune strutture storiche importanti, come il Santuario della Madonna del Monte, potrebbero essere recuperate come poli culturali - ricreativi della collina.

2. LA PORTA DELLA CITTÀ

La riqualificazione dell'immagine urbana

Per chi proviene dall'Autostrada A14 ed è diretto a San Giovanni in Marignano, l'accesso al paese avviene lungo un tratto della SP 17, importante direttrice di collegamento territoriale, asse lungo il quale si dispongono insediamenti logistici e produttivi di rilevanza territoriale. Proprio per la sua duplice natura di arteria commerciale e sbocco autostradale, l'aspetto che ne deriva risulta alquanto disorganico e la difformità degli insediamenti e degli spazi aperti prevale a scapito di una immagine urbana maggiormente ordinata ed omogenea.

Obiettivi

Quale porta di ingresso al territorio comunale occorre intervenire nel miglioramento dell'immagine di questo tragitto stradale così come dell'area del casello autostradale; questo significa meglio caratterizzare dal punto di vista spaziale il fronte stradale, laddove appare informe e privo di carattere, e riconsiderare la sezione della carreggiata in modo tale da favorire una fruizione non solo di tipo veicolare ma anche una corsia ciclo pedonale (con il nodo problematico da risolvere dalla rotatoria del casello a Via Allende di Cattolica), insieme ad adeguati interventi a protezione e mitigazione dal traffico in prossimità degli insediamenti residenziali esistenti.

Ipotesi di lavoro

I principali interventi dovrebbero portare ad una modifica della sede stradale con soluzioni omogenee e coerenti per l'intero tratto dal casello all'ingresso dell'abitato di San Giovanni. Le iniziative da compiere dovranno interessare l'arredo urbano, l'illuminazione, le pavimentazioni e un sistema di alberature con funzione di ombreggiatura e schermatura, soprattutto nei confronti delle attività a maggiore impatto visivo. Anche il sistema della segnaletica va riconsiderato, ricercando chiarezza del messaggio con una razionalizzazione della cartellonistica.

Sarà da prestare attenzione ai principali fronti commerciali e produttivi, con interventi di regolazione che condizionino maggiormente i caratteri visuali e spaziali del principale punto di ingresso al territorio comunale.

Infine sarà da sviluppare il tema della caratterizzazione del lato sinistra di Via del Mare per servizi e spazi commerciali, anche attraverso il recupero degli immobili esistenti.

3. GLI INSEDIAMENTI DI FRANGIA

Le aree urbane di confine

A confine con il comune di Cattolica, la parte nord del territorio di San Giovanni - a prevalente destinazione residenziale - presenta aspetti di problematicità relativi alla particolare ubicazione di margine rispetto ai servizi e ai luoghi maggiormente rappresentativi del comune. In ragione della loro collocazione questi insediamenti si configurano di fatto, quale una estensione periferica dell'abitato di Cattolica, in netta separazione rispetto all'area urbana di San Giovanni e della vicina Montalbano. Questo distacco è ulteriormente accentuato dalle caratteristiche morfologiche del territorio e dalla presenza di alcune infrastrutture che rappresentano una reale barriera funzionale e spaziale -barriera, quale l'Autostrada A14 e la SS16, che rendono il territorio comunale di difficile percorribilità in senso nord-sud.

Obiettivi

E' importante rafforzare e definire l'identità e il ruolo nell'assetto insediativo di queste aree, che proprio per la posizione geografica in cui si trovano possono svolgere un'importante funzione di tramite e collegamento tra la costa e il centro di San Giovanni, soprattutto in termini di accessibilità e di fruibilità delle principali attività di questa parte del territorio di Cattolica. Ciò che emerge come prioritaria è la necessità di una maggiore continuità fra questi insediamenti che presentano problematici punti di discontinuità in corrispondenza del confine comunale, sebbene esista una sostanziale omogeneità nell'immagine urbana complessiva. Un ulteriore aspetto da valutare è la dotazione di servizi esistente e la possibile condivisione delle attrezzature presenti a Cattolica, in una logica di dotazioni territoriali intercomunali.

Ipotesi di lavoro

L'assetto dello spazio pubblico andrà definito attraverso interventi comuni con il comune di Cattolica, con attenzione agli aspetti che caratterizzano l'immagine urbana, quali pavimentazioni, arredi, illuminazione, percorsi. Un approfondimento dovrà riguardare le principali strade che collegano Cattolica con San Giovanni (ad esempio con il disegno di un nuovo tracciato della Via Croceta e l'utilizzo dell'attuale percorso anche come pista ciclabile), anche attraverso la definizione di un assetto condiviso delle attività a maggiore attrattività che si intende addensare lungo queste direttrici.

4. GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE

LA DIMINUIZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

Le principali infrastrutture stradali esistenti, così come quelle che si prevede di realizzare nei prossimi anni, risultano in molti casi in aperto contrasto con la trama minuta dei percorsi e della suddivisione poderale del paesaggio agrario che si è lentamente strutturato nei secoli. I principali assi di scorrimento quali la tangenziale (variante alla SP17) e la prevista variante alla SP58, così come l'autostrada A14 e la SS16, costituiscono di fatto una vera e propria barriera fisica e visiva, con ricadute negative sull'organizzazione spaziale e sulla qualità ambientale del territorio attraversato.

Obiettivi

I problemi che si pongono sono principalmente legati all'impatto negativo che queste strutture hanno per chi il territorio lo percorre e lo osserva: il piano dovrà attivare azioni atte a mitigarne la percezione visiva (problema particolarmente evidente su Via al mare), rendere il territorio più facilmente praticabile attraverso il miglioramento e l'incrementando dei percorsi trasversali. Oltre che per la mobilità, gli assi stradali costituiscono elementi di interruzione del sistema ambientale (ad es. SP 17 e futura variante alla SP 58); occorrerà perciò rafforzare i corridoi verdi che garantiscono la continuità al sistema ecologico e faunistico.

Ipotesi di lavoro

Per migliorare la permeabilità del territorio rispetto alle infrastrutture stradali che lo attraversano, sarà necessario individuare percorsi ciclo pedonali di interconnessione tra i luoghi attualmente divisi dalle attrezzature viabilistiche.

L'installazione di barriere verdi, come pareti di vegetazione inserite nel paesaggio, potranno mitigare e addolcire la presenza dell'infrastruttura, creare un margine definito per chi percorre la strada, proteggere gli insediamenti posti a ridosso dell'asse stradale. Nello specifico il progetto di mitigazione dovrà concentrarsi su Via al Mare, sull'Autostrada A14, sulla SS 16.

Un particolare approfondimento dovrà essere sviluppato per la SP 17 e per la prevista variante alla SP 58, che in ragione del loro ruolo di ingresso e attraversamento della Val Conca, presentano scorci panoramici sulla campagna e sulla quinta collinare di grande pregio.

5. LA PIANURA AGRICOLA

La salvaguardia dei caratteri

La pianura, condizionata dalla presenza del fiume Conca, si caratterizza per l'aspetto fortemente rurale dell'ambiente e dei manufatti esistenti. I filari che delimitano le coltivazioni, le strade interpoderali, le cascine sono elementi che concorrono alla qualità di un paesaggio dai caratteri fortemente radicati.

In questa parte del territorio, rappresentano un elemento complementare ai caratteri storici gli interventi di modellazione del terreno connessi alla presenza del Golf Club ed in misura minore del Centro Ippico e del Centro sportivo comunale.

Obiettivi

La valorizzazione del territorio della Val Conca come meta di un turismo di tipo ambientale- rurale (collegato al turismo costiero nei mesi estivi e con forza autonoma nelle stagioni intermedie con modalità ricettive innovative), rappresenta un obiettivo a scala territoriale da inquadrarsi all'interno delle proposte del PTCP di Rimini. Nello specifico dell'ambito comunale l'ipotesi di valorizzazione potrà avvenire attraverso la realizzazione di percorsi ciclo turistici che, come una rete, dall'asta fluviale si potranno snodare attraverso la pianura sino a raggiungere il borgo storico di San Giovanni e più oltre le vie panoramiche della collina. All'interno di questa proposta un ulteriore punto di forza è rappresentato dall'edilizia rurale storica, che vede nel turismo un'occasione di recupero dei manufatti esistenti e di sostegno alle attività agricole insediate.

Ipotesi di lavoro

Riutilizzare le strade minori come rete capillare di percorsi di interesse ambien-

tale tra i nuclei storici e il fiume.

Favorire e incentivare misure volte al recupero delle cascine storiche con l'intento di trasformarle in strutture ricettive diffuse (agriturismo\B&B), da integrare con azioni finalizzate alla conoscenza e alla promozione dei prodotti agroalimentari tipici e punti chiave di percorsi didattici rivolti a bambini e adulti.

Per quanto riguarda la tutela del paesaggio, occorre mantenere ed incrementare i filari alberati in quanto elemento qualificante il paesaggio storico agricolo, ed attuare misure per la mitigazione visiva rispetto ai nodi infrastrutturali e ai fabbricati di maggior impatto presenti nella valle.

6. I PARCHI URBANI

Il sistema del verde

San Giovanni e le frazioni sono dotati di una quota significativa di spazi verdi di pubblica fruizione, fra i quali riveste particolare importanza il Parco del Ventena. Il problema principale è rappresentato dalla relazione fra loro, dalla distribuzione nel territorio con ridotte relazioni fisiche e funzionali tra esse e con i servizi circostanti. Tali aree, attrezzate con giochi e campi sportivi, sono in alcuni casi marginali rispetto al centro degli insediamenti esistenti. Questi spazi spesso affiancano le strade senza che se ne percepisca il limite, privi di una recinzione o di un bordo riconoscibile che ne delimiti la presenza: questa ridotta visibilità si riflette sull'identità e sul senso di sicurezza percepito.

Obiettivi

L'intento progettuale che si vuol perseguire è quello della realizzazione di una rete di aree verdi diversificate e fortemente caratterizzate, che coinvolga gli ambiti fluviali del Conca e del Ventena. Innanzitutto è indispensabile rendere fisicamente distinguibile lo spazio verde rispetto agli insediamenti e alla carreggiata stradale. Le scelte urbanistiche dovranno favorire l'integrazione con le altre dotazioni pubbliche e la differenziazione di ruolo in base alla collocazione e alla tipologia di funzioni presenti, soprattutto per quelli maggiori quali Gaibarella, Montalbano, Brescia e Ventena. Il buon collegamento ciclopedonale tra queste funzionalità distinte potrà generare un sistema di parchi innovativo a disposizione della comunità e dell'eventuale visitatore.

Ipotesi di lavoro

La delimitazioni delle aree ed i materiali utilizzati rappresentano aspetti importanti al fine di giungere ad un'immagine del verde ordinata e continua; le diverse aree dovranno trovare una loro caratterizzazione in ragione dei diversi utilizzi, siano essi campi da gioco, percorsi salute, skate park, dotazioni culturali (spazi per spettacoli o per esposizioni all'aperto), dotati di strutture divulgative (punti informazione, stand), aree commerciali e ricreative (aree per mercati temporanei, spazi per il ballo e la musica), ecc...

7. LE FRAZIONI

L'equilibrio fra insediamenti e servizi

Le frazioni storiche di Montalbano, Pianventena e S.Maria in Pietrafitta, i nuclei

storici di Brescia e Tombaccia pur presentando differenti problematiche e condizioni insediative, si caratterizzano per alcune tematiche comuni. Durante l'attività di ascolto sociale c'è stato un ricorrente riferimento alla scarsità di servizi e di attività commerciali, con la conseguenza di un forte pendolarismo verso il capoluogo per ogni piccola esigenza. Questa condizione è ulteriormente aggravata dalla mancanza di adeguate connessioni ciclopedonali tra i nuclei urbani ed il territorio. All'interno dei centri minori si sottolinea che ad eccezione di pochi casi isolati esiste una scarsa valorizzazione degli spazi pubblici esistenti.

Obiettivi

L'adeguamento dell'offerta di servizi, anche in termini di accessibilità agli stessi da tutto il territorio, risulta un obiettivo importante per la qualificazione dei nuclei frazionali. L'inserimento di nuove strutture collegate reciprocamente in una rete diffusa risulta un elemento primario nelle scelte di piano. In particolare sono segnalati come aspetti fondamentali il miglioramento della sosta, l'accessibilità ai nuclei urbani e la distinzione tra flussi ciclopedonali e il traffico veicolare. Per migliorare l'immagine urbana e rafforzare l'identità delle singole frazioni sarà importante estendere in modo omogeneo gli interventi di valorizzazione e di qualificazione dello spazio pubblico (strade, spazi di sosta pedonale e carrabile, piazze, parchi e giardini), al fine di giungere ad una maggiore riconoscibilità dello stesso in tutto il comune.

Ipotesi di lavoro

In ragione dell'utilizzo di una procedura perequativa che distribuisca fra i diversi nuclei urbani le potenzialità di trasformazione del piano, andranno individuate le aree maggiormente idonee in ragione della minore dispersione insediativa, della marginalità per gli usi agricoli, della capacità di connettere fra loro le dotazioni territoriali.

Gli interventi sulla rete stradale esistente potranno inoltre migliorare i collegamenti fra i diversi nuclei urbani, secondo una logica di tipo reticolare che riduca la dipendenza dal capoluogo e valorizzi le specificità nell'offerta di servizi dei singoli nuclei.

Anche nelle frazioni si dovrà intervenire sulle pavimentazioni, sugli elementi di arredo urbano, sulle definizioni delle aree pedonali e di traffico rallentato per migliorarne l'uso e l'immagine urbana, secondo una logica già in corso di attuazione.

8. IL CENTRO DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO

Lo sviluppo delle strutture commerciali

Il centro di San Giovanni è di un notevole interesse storico e monumentale ed è attualmente in un buono stato manutentivo. Gli interventi di riqualificazione della pavimentazione in pietra valorizzano ulteriormente il nucleo antico, anche se questi sistemazioni non interessano tutto l'abitato. Nel centro storico gli aspetti di criticità sono legati alla organizzazione della viabilità e alle aree per la sosta: le vetture che attraversano la vie centrali non permettono una sicura percorrenza e godibilità degli spazi da parte dei pedoni. Inoltre vi è la necessità di favorire il consolidamento dell'offerta di strutture commerciali e la capacità attrattiva del centro oltre i limiti del territorio comunale.

Obiettivi

Per quanto riguarda San Giovanni l'intento è quello di tutelarne e rafforzarne il carattere di insediamento storico, estendendo gli interventi di riqualificazione a tutto l'ambito centrale. Tale nucleo dovrà poi essere collegato in modo efficiente con le strutture circostanti, quale il centro commerciale di recente realizzazione ed i principali servizi pubblici. Potrà essere valutata la possibilità di rendere pedonali alcune aree del centro, differenziando tempi e modalità di tale pedonalizzazione in relazione alla presenza degli esercizi commerciali, in concomitanza con la realizzazione di parcheggi più esterni, per agevolare la mobilità pedonale e rendere più comodamente fruibili le attività esistenti. In termini generali l'obiettivo è quello di rafforzare il rango di San Giovanni all'interno del sistema insediativo provinciale, quale nodo principale di una rete di servizi e di percorsi di scala territoriale.

Ipotesi di lavoro

Ampliare la pavimentazione in pietra, l'arredo degli spazi pubblici e l'illuminazione, estendendo questi elementi alle aree limitrofe, con particolare attenzione ai parcheggi e ai parchi urbani. Per rafforzare il ruolo attrattivo dei centri storici e "farli vivere" anche nelle ore serali, sarebbe utile favorire l'incremento delle piccole attività di ritrovo/ristorazione come enoteche e circoli ricreativi che porterebbero un ulteriore aumento dell'utenza giovane. Inoltre i percorsi pubblici che si affacciano sul Ventena potrebbe essere utilizzato per strutture ed eventi temporanei. Nelle strade a maggior traffico, occorre intervenire attraverso la realizzazione di corsie ciclabili e l'incremento dei percorsi pedonali che assicurino un efficace collegamento tra le frazioni e il centro, unitamente ad interventi di riduzione della velocità veicolare (traffic calming) e di miglioramento della sicurezza.

9. Il Comparto C2-4

La perequazione residenziale

Il Comparto C2-4 è individuato dal piano vigente come nuovo insediamento residenziale di oltre 330 alloggi. Un intervento di tale entità apre alcune riflessioni sull'opportunità di concentrare in un unico quadrante urbano una quota così consistente di residenze, considerate le dimensioni e l'attuale distribuzione abitativa del comune di San Giovanni. Le problematiche sorgono dal timore che un intervento di tale entità possa alterare gli attuali equilibri insediativi all'interno del comune fra il capoluogo e le sue frazioni, modificando radicalmente le relazioni tra centro e periferia, tra residenza e localizzazione dei servizi e delle attività commerciali. Altro aspetto da valutare riguarda i caratteri tipologici di un impianto urbanistico così vasto, che potrebbe presentare aspetti problematici di integrazione rispetto all'abitato esistente.

Obiettivi

Obiettivo, in questa fase, è di valutare le ricadute di un simile intervento, riflettendo sulle possibili soluzioni, che - pur preservando i diritti urbanistici acquisiti - riducano al minimo l'impatto urbanistico e sociale sul comune di San Giovanni, in coerenza con gli altri obiettivi del piano. Andrà valutato se confermare l'attuale assetto urbanistico, oppure propendere - fermo restando una fattibilità che veda coinvolti i soggetti attuatori - per la realizzazione di un quartiere re-

sidenziale meno denso, con la redistribuzione - attraverso il meccanismo della perequazione urbanistica - di una parte del volume edificabile in altre aree del comune, così da disporre di un'offerta abitativa più eterogenea, in grado di rispondere a esigenze molteplici, e presente a rete in tutto il territorio.

Ipotesi di lavoro

Un'opzione da valutare potrebbe consistere nel trasferimento di una quota di residenze previste nel nuovo comparto C2-4 in altre zone a standard "non attuate" o in aree di frangia ai diversi centri urbani. La riduzione della concentrazione di volume edificabile all'interno del comparto C2-4 consentirebbe di incrementare le aree di cessione al suo interno, che potrebbero qualificarsi quale grande parco pubblico fra le parti residenziali, l'area produttiva e la nuova tangenziale in progetto.

10. LE AREE INTERCLUSE

Il recupero delle aree residuali

Per aree intercluse sono da intendersi quelle parti di territorio che per motivi di ubicazione e di prossimità ai centri urbani tendono a perdere l'originaria funzione agricola, rimanendo spesso inutilizzate e in stato di abbandono.

A San Giovanni aree marginali di questo tipo sono individuabili tra il limite del costruito e le grandi infrastrutture stradali, quali gli spazi aperti compresi tra il capoluogo e la tangenziale, oppure in prossimità ai principali complessi industriali.

Obiettivi

Le potenzialità alla trasformazione di queste aree sono riconducibili alla posizione relativamente centrale di buona parte delle stesse, in quanto poste a breve distanza dal centro storico e dai principali servizi di uso collettivo. La loro valorizzazione urbanistica è strettamente connessa alla presenza di infrastrutture e funzioni impattanti con la residenza e con la possibilità di attivare interventi che minimizzino il più possibile l'impatto che ne ha causato l'inutilizzo e la perdita di valore. E' evidente che non tutte le aree che hanno perso le caratteristiche originali di ruralità risultano idonee per un uso residenziale, ma possono svolgere un importante funzione nella qualificazione degli insediamenti periurbani.

Ipotesi di lavoro

L'utilizzare a fini urbani di queste aree è condizionato dalla possibilità di schermare e minimizzare l'impatto delle infrastrutture esistenti, ma anche di salvaguardia dei principali scorci panoramici. La fascia che più direttamente costeggia la tangenziale, ad esempio, potrebbe essere in parte costituita da una barriera verde, su cui si innestano attrezzature per lo sport e lo svago, funzioni ricreative collegate da percorsi ciclabili. Grazie a questi interventi, le aree intercluse più prossime all'abitato esistenti risulterebbero idonee ad ospitare nuovi insediamenti anche di tipo residenziale, con minimo o nullo consumo di ulteriore suolo agricolo.

11. LE AREE STRATEGICHE DA RIQUALIFICARE

La fornace, il frantoio e il santuario

L'area della Fornace, costituisce un ambito di grande rilevanza sia per estensione che per vicinanza al centro di San Giovanni. L'insediamento comprende un fabbricato di interesse storico - architettonico di tipo industriale, un insieme di costruzioni adibite alla produzione e stoccaggio, ed ampi spazi aperti utilizzati come deposito; il complesso esercita un forte impatto visivo per chi percorre le strade collinari, in ragione della vasta area che occupa e che appare in evidente contrasto con il territorio circostante.

Il Santuario della Madonna del Monte costituisce un elemento di grande pregio monumentale, che oggi giace in stato di abbandono e presenta notevoli segni di degrado. Situato lungo un crinale, alle spalle di San Giovanni, lo si raggiunge percorrendo strade di grande panoramicità.

L'ex Frantoio, è situato in un'area dismessa nei pressi di Pianventena; per la sua ubicazione è all'interno di una zona considerata di interesse naturalistico nell'ambito degli studi finalizzati alla realizzazione del Parco del Conca.

Obiettivi

Il Santuario necessita di interventi di restauro e risanamento in previsione di una generale valorizzazione dell'intero paesaggio collinare di San Giovanni; l'edificio con l'area circostante si presta a divenire una meta lungo i percorsi escursionistici che interessano la zona. L'area del Frantoio, per la sua localizzazione, si confà ad un futuro utilizzo come tappa strategica dei percorsi che si snodano lungo il parco del Conca e, in senso trasversale, verso la collina; le funzioni più idonee sono quelle legate allo svago e alla fruizione del parco, pensando quest'area come una tappa significativa all'interno del comune di San Giovanni e punto di collegamento tra il Conca e l'area urbana. Inoltre andrà verificata la possibilità di delocalizzare in contesti più idonei le attività produttive interne agli insediamenti residenziali, con evidente miglioramento della vivibilità degli stessi. Le diverse ipotesi risultano però condizionate da una verifica sulla possibilità di giungere alla dismissione totale delle attività in essere.

Ipotesi di lavoro

Verificare la possibilità di delocalizzare le attività produttive esistenti in ambito residenziale in un area i cui l'impatto sia di minore entità e con infrastrutture adeguate.

Il Santuario, in seguito ad un adeguato restauro conservativo e ad opere di consolidamento, potrebbe divenire un centro per attività culturali - ricreative; considerato il pregio architettonico, si presta ad ospitare eventi di rilevanza per la promozione del territorio e dei prodotti, contribuendo a rivitalizzare l'ambiente collinare e ad aumentarne la capacità attrattiva.

L'area del Frantoio come luogo preposto ad attività di conoscenza e divulgazione del parco, potrebbe ospitare al suo interno locali per la didattica ed esposizioni di carattere naturalistico e fornire i servizi (ristoro, noleggio biciclette, informazioni...) per intraprendere da qui i percorsi lungo il fiume.

12. IL POLO INDUSTRIALE

La progettazione di un sistema unitario

L'attuale polo industriale occupa un'ampia superficie alle porte di San Giovanni; gli aspetti critici legati a questo insediamento riguardano da un lato la dotazione di servizi per chi vi lavora, dall'altro l'impatto visivo sull'immagine urbana, ma anche l'efficienza della rete viabilistica esistente. Le strade che attraversano l'area presentano caratteri estremamente disomogenei sono costeggiate in più punti da spazi marginali e degradati o aree verdi senza un preciso utilizzo. L'intero complesso presenta un significativo impatto sul paesaggio in particolare se osservato dalle colline. I lotti attuati sono fra loro estremamente differenziati per dimensione e condizioni di utilizzo, e conferiscono un aspetto disomogeneo all'intero comparto, anche per la presenza di vaste aree intercluse inutilizzate.

Obiettivi

Gli interventi in questo contesto dovranno essere indirizzati al miglioramento del suo utilizzo, attraverso la riqualificazione sia spaziale che funzionale delle sezioni stradali, con la realizzazione di percorsi ciclabili, aree a parcheggio ben illuminate e riconoscibili, aree verdi curate e attrezzate.

Le aree di pertinenza dei lotti industriali che vengono utilizzate per stoccaggio o oltre attività impattanti sull'immagine urbana, dovranno essere schermate in maniera da minimizzarne la vista, così come i fronti degli stabilimenti che si affacciano sul paesaggio agricolo.

Il nuovo piano comunale sarà inoltre l'occasione per verificare e innescare l'attuazione dell'Accordo di Programma del maggio 2004 tra i Comuni di San Giovanni e Cattolica e la Provincia di Rimini.

Ipotesi di lavoro

Per conferire omogeneità andranno uniformate le recinzioni dei lotti produttivi (per colore\materiale), così come l'illuminazione e gli elementi dell'arredo urbano. Barriere verdi (siepi o filari) possono essere collocate a schermare quelle aree degradate o adibite a deposito che deturpano la visuale. Anche un sistema di segnaletica uniforme e poco invasivo può conferire chiarezza e quindi una migliore riconoscibilità degli spazi. I servizi necessari ai molti lavoratori che si recano in quest'area, come ad es. mensa, asilo, centro tecnologico e postale etc. possono trovare collocazione nelle aree intercluse esistenti e non utilizzate o attraverso il recupero degli edifici inutilizzati.

13. LA PIATTAFORMA LOGISTICA

Il coordinamento del nuovo insediamento

Il PTCP di Rimini individua, all'interno del territorio comunale di San Giovanni in Marignano, un Polo logistico orientato a funzioni di piattaforma logistica di rango provinciale e altre funzioni integrate. Nello specifico il piano prevede una articolazione funzionale comprendente aree di sosta per l'autotrasporto e di deposito, centro servizi alle imprese e attrezzature di appoggio alla grande distribuzione e alle attività economiche insediate, in stretta relazione con il contiguo ambito produttivo, anch'esso riconosciuto di rilievo sovracomunale.

A questi interventi viene riconosciuto il ruolo di punti strategici del territorio provinciale caratterizzati dalla compresenza di grandi piattaforme per la produzione e lo scambio e di importanti nodi della viabilità territoriale (SS16 e A14).

Obiettivi

In relazione ad un intervento di tale entità saranno necessari interventi di tutela del territorio e degli insediamenti esistenti, insieme a misure volte alla mitigazione degli impatti sulla rete ecologica e sugli abitati posti in prossimità delle infrastrutture che si verranno a realizzare insieme alla piattaforma logistica, in particolare in prossimità dell'accesso autostradale. Altro aspetto importante da considerare è la corretta integrazione della logistica con le altre funzioni ed attività già presenti sul territorio di San Giovanni, la scelta delle nuove attività complementari all'attività logistica, le ricadute sul contesto comunale di questa funzione, il rango dimensionale della piattaforma logistica in relazione al bacino provinciale di riferimento.

Ipotesi di lavoro

Occorrerà definire indirizzi progettuali che mirino alla creazione di una piattaforma logistica efficiente sotto il profilo dei servizi e delle infrastrutture, e contemporaneamente sostenibile dal punto di vista ambientale ed energetico. La qualità dell'insediamento dipenderà anche dalla capacità di minimizzarne l'impatto sul territorio circostante con opere di mitigazione e la dotazione, al suo interno, di aree verdi che fungano da filtro tra gli stabilimenti e da collegamento con il polo industriale esistente in una prospettiva di continuità fisica e funzionale.

14. L'INVASO DEL CONCA

La centralità del parco fluviale

L'invaso del fiume Conca è un'area di importanza notevole nell'ambito del Parco fluviale. Per la sua localizzazione, lo si può considerare "la porta d'acqua" del comune di San Giovanni: piacevole meta per chi proviene dal mare attraverso il percorso ciclabile che costeggia il fiume, punto di riferimento (insieme alla torre dell'acqua) per chi giunge invece dall'autostrada A 14. Allo stato attuale l'alveo riversa in stato di degrado con il costante problema dell'erosione spondale, che rende poco fruibile un'area dalle molte potenzialità.

Obiettivi

Nell'ambito dei numerosi progetti che vedono il fiume Conca come protagonista di una riqualificazione dell'entroterra a livello territoriale, l'area dell'invaso assume un ruolo certamente rilevante come polo attrattore di un turismo di tipo sportivo-naturalistico, compatibilmente ai necessari vincoli di tutela.

Con questo nuovo polo del tempo libero, la pianura rurale di San Giovanni si configura quale polarità nei confronti di un turismo sportivo che vede già presenti due attrattori significativi come il Golf Club e il Centro Ippico.

Ipotesi di lavoro

L'area dell'alveo può essere immaginata come un'oasi per l'osservazione naturalistica, dotata di servizi (poco impattanti) e attrezzature per il birdwatching e biciclette, ristoro. Può essere l'ideale punto di partenza per chi voglia conoscere il territorio di San Giovanni attraverso una rete di percorsi ciclabili che dal fiume

si addentrano in senso trasversale nella campagna muovendosi lungo itinerari enogastronomici o tra le varie attrezzature sportive presenti.

15. LE GRANDI ATTREZZATURE PER LO SPORT

Il centro ippico e il golf club

Il Centro Ippico, il Golf Club e il Centro Sportivo Comunale sono tra le principali attrezzature sportive presenti nella pianura di San Giovanni; esse rivestono un importante ruolo attrattore nell'ottica di un turismo di tipo sportivo, mirando ad affermarsi a livello nazionale, anche grazie ai completamenti previsti. Nel contesto in cui si collocano, una pianura rurale poco urbanizzata, presentano alcune criticità quali attrattori di traffico e induttori di consumo di suolo agricolo. Si tratta inoltre di attività ricreative che non suscitano un diretto interesse nella popolazione residente e sono percepite come un divertimento elitario che ha poco a che fare con il territorio attorno. Inoltre rispetto al paesaggio appaiono come recinti poco relazionati con l'esterno.

Obiettivi

Relazionare maggiormente queste strutture al territorio, perché non vengano percepite come contenitori funzionali chiusi, ma come opportunità di svago anche per coloro che vivono nel comune di San Giovanni. Collegare spazialmente e funzionalmente il centro ippico e il golf club ai servizi e alle altre strutture ricreative della Val Conca. Definire misure che ne riducano l'effetto di spazio chiuso, ripensando i bordi di queste strutture e l'impatto visivo che esse hanno sul territorio circostante.

Ipotesi di lavoro

Per una migliore integrazione con il territorio queste grandi attrezzature si potrebbero configurare come nodi qualificanti di una rete di percorsi che uniscono le aree di interesse naturalistico del fiume, con i parchi attrezzati dei centri urbani passando per una pianura ricca di insediamenti rurali vocati alla ricettività e alla promozione enogastronomica del territorio.

Tutto ciò porterebbe ad una differenziazione dell'offerta turistica, anche se relativamente concentrata e quindi di facile fruibilità. I percorsi da compiere a cavallo o in bicicletta che attraversano le antiche strade storiche possono essere la trama di questa rete, che spazia dal fiume alla collina offrendo numerosi spunti di sviluppo e riuso per aree ed edifici attualmente in disuso. Fra le proposte in essere è da ricordare il percorso ciclabile, previsto dal progetto "Artemide", che dovrebbe andare dal Parco del Conca al centro storico di San Giovanni, collegando fra loro gli impianti del polo sportivo. La realizzazione di recinzioni integrate con il verde, associate a siepi o a filari migliorerebbe inoltre la percezione di questi nuovi complessi sportivi e la loro immagine complessiva.

16. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Nuovi interventi e paesaggio

L'assetto della mobilità a livello provinciale verte sul potenziamento del canale infrastrutturale rappresentato dall'autostrada e dalla nuova statale 16, oltre che sul rafforzamento delle principali direttrici trasversali tra cui la SP 17 fondoal-

le del Conca. La A14, è la principale arteria di collegamento territoriale, il cui traffico si ripercuote fortemente sulla rete viabilistica locale e sui flussi diretti a Cattolica per la presenza del casello. Un elemento di forte criticità per la rete locale è il tratto terminale della SP 17 Saludecese, direttrice trasversale che supporta flussi di traffico consistenti, su cui si innesta l'area produttiva di San Giovanni. Altro canale rilevante è la SP 58 per Tavullia, dove l'attuale PRG prevede una variante che funga da rapido collegamento con i comuni marchigiani senza attraversare l'abitato di S. Maria, che oggi soffre del continuo e intenso passaggio di automezzi.

Obiettivi

Le nuove importanti previsioni che interessano il comune di San Giovanni, utili al miglioramento della percorrenza e dell'accessibilità, devono essere portate avanti in modo tale da minimizzare il consumo di suolo, con interventi attenti alla sostenibilità e rispettosi del paesaggio agricolo e degli insediamenti esistenti già fortemente compromessi dalle infrastrutture.

Allo stesso tempo occorre incentivare misure che favoriscano l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, limitando quando possibile l'uso dell'auto privata.

La realizzazione di un'efficiente rete di percorsi lenti (ciclo-pedonali) che sia continua livello provinciale, omogenea e sicura, unitamente a politiche che incentivino l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, rappresentano pertanto un obiettivo primario.

Ipotesi di lavoro

La progettazione delle principali infrastrutture dovrà essere accompagnata da misure volte alla mitigazione dell'impatto paesaggistico, attraverso l'individuazione di fasce appositamente adibite alla schermatura (con filari, siepi, movimenti del terreno, ecc...). La differenziazione dei flussi di traffico in corsie separate può essere un efficace espediente per migliorare la fruizione di tratti viari particolarmente congestionati (ad es. ultimo tratto della SP Saludecese).

Per quanto riguarda la rete viaria locale, è opportuno promuovere interventi di riqualificazione all'interno dei centri abitati, che vanno dalla realizzazione di attraversamenti ciclo pedonali rialzati fino alla pedonalizzazione per zone di maggiore pregio.

Infine occorre adottare strategie di trasporto che si avvalgano di parcheggi di interscambio, in cui i mezzi pubblici fungano da rapido collegamento verso i luoghi di lavoro e le principali attrezzature (es. polo produttivo e centro storico del capoluogo).

17. LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Qualità ambientale e risparmio energetico

L'attenzione che si ha oggi nei confronti del risparmio energetico deriva da una maggiore conoscenza e consapevolezza relativa alle questioni energetiche a livello globale e da un aumento di interesse e sensibilità nei confronti di aspetti relativi alla qualità edilizia e alla salubrità degli ambienti di vita e lavoro. Gran parte dei fabbricati presenti sul territorio comunale è stata realizzata in epoche

in cui non vi era una conoscenza diffusa della bioedilizia e in generale relativa alle tematiche ambientali. L'adeguamento degli edifici ai nuovi standard di efficienza energetica è perciò quanto mai necessario, unitamente a politiche in grado di indirizzare i futuri interventi verso scelte più rispettose dell'ambiente.

Obiettivi

Occorre attuare interventi che tengano conto di una serie di requisiti di sostenibilità tra cui l'utilizzo di risorse alternative, l'uso di materiali eco sostenibili, il riciclaggio del materiale di recupero, lo smaltimento dei rifiuti ecc...

Sono da attivare azioni strategiche complessive che interessino e coinvolgano attivamente la collettività in diversi ambiti, da rinnovati mezzi di trasporto a scelte di ampio raggio per quel che riguarda i nuovi interventi residenziali e produttivi ed in particolare la futura piattaforma logistica.

Ipotesi di lavoro

Indicazioni concrete relative a questo tema le fornirà una specifica sezione del Regolamento Urbanistico Edilizio, strumento che disciplina in maniera

IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE (TAVOLA 02)

4

In continuità con quanto previsto dal piano urbanistica vigente e dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini, il Documento Preliminare del nuovo PSC conferma quale principale intervento viabilistico il completamento della rete stradale che in variante alle SP 17 e SP 58 consente al traffico proveniente dalla Valconca e dal confine regionale di raggiungere la rete autostradale e gli insediamenti costieri passando all'esterno dei centri urbani di San Giovanni, Pianventena e Santa Maria Pietrafitta. E' previsto che lo scambio fra questo ampio arco viabilistico e la viabilità locale avvenga attraverso svincoli a rotatoria, a livello unico, riducendo al minimo l'impatto visivo e paesaggistico degli stessi, anche attraverso la realizzazione mirata di fasce verdi in corrispondenza degli snodi ed nei punti di maggiore prossimità fra insediamenti e nuovi assi infrastrutturale.

L'altro grande tema infrastrutturale - costantemente presente nella pianificazione locale - è il miglioramento dei collegamenti con Cattolica, il cui territorio urbanizzato prosegue in diversi punti senza soluzione di continuità sino a San Giovanni. Buona parte del traffico si incanala su Via al Mare, tratto terminale della SP 17, anche se una parte dello stesso tende ad utilizzare quale alternativa la viabilità minore a carattere residenziale di Montalbano o la viabilità rurale esistente sul lato sinistro del Tavollo.

Nei limiti di un contesto fortemente urbanizzato, dove sono minimi i varchi non edificati disponibili, si propone di alleggerire Via al mare - unico collegamento efficiente con Cattolica - attraverso la realizzazione di due nuovi itinerari a nord e sud della stessa.

Il primo itinerario cerca di mettere a sistema i nuovi collegamenti trasversali che saranno realizzati contestualmente alla terza corsia autostradale: parte dalla rotatoria sulla SP 17 del Centro Sportivo comunale, si collega con il polo produttivo attraverso un nuovo ponte sul Ventena in prosecuzione di Via Brenta, lambisce a sud est l'abitato di Montalbano e il Villaggio Santa Lucia e si innesta sulla rete urbana di Cattolica in località Torre Conca.

Il secondo itinerario per Cattolica - alternativo a Via al mare - è rappresentato dal prolungamento della strada posta al margine est del polo produttivo (Via Casino Albini), approfittando anche in questo caso dell'opportunità offerta dalla

realizzazione dei nuovi cavalcavia autostradali, così da collegarsi con la viabilità esistente in territorio di Cattolica.

Un terzo tema di grande importanza è il miglioramento funzionale del nodo autostradale, che il Documento Preliminare comprende all'interno di un più ampio Ambito da riqualificare. Rispetto alle questioni più strettamente viabilistiche si propone di valutare l'opportunità di realizzare un nuovo parcheggio di interscambio, con l'obiettivo di ridurre le attuali condizioni di congestione e di migliorare la qualità spaziale all'intorno.

Al problema della mobilità a scala territoriale è connessa la prevista realizzazione nel comune di San Giovanni in Marignano di una piattaforma logistica di livello provinciale. In coerenza con quanto indicato dal PTCP di Rimini, il Documento preliminare si è preoccupato di verificarne la collocazione ed un primo dimensionamento, anche se appare evidente come la programmazione puntuale di un nuovo polo funzionale costituisca un tema da affrontarsi all'interno degli strumenti di pianificazione d'area vasta e di concerto con gli altri soggetti istituzionali.

Inoltre il Documento Preliminare pone quale tema progettuale la definizione dei collegamenti interni e dell'accessibilità alla rete territoriale dalla piattaforma logistica di progetto e dall'area produttiva sovracomunale, anche attraverso una maggiore specializzazione e gerarchizzazione della rete stradale esistente.

Un tema trasversale ai diversi sistemi è quello della mobilità ciclo – pedonale, che, oltre a costituire una alternativa all'uso dell'automobile per gli spostamenti brevi, si configura quale strumento fondamentale per incrementare il turismo escursionistico nell'entroterra marignanese.

IL SISTEMA DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO (TAVOLA 03)

5

La tutela e la salvaguardia dello spazio rurale e delle emergenze ambientali rappresentano una componente caratterizzante il livello della pianificazione strutturale, che oltre a definire le scelte di trasformazione di lungo periodo, individua puntualmente le invarianti territoriali di riferimento per l'intera pianificazione comunale.

A partire dalle indagini settoriali e utilizzando come riferimento quanto raccolto all'interno del Quadro Conoscitivo, il Documento Preliminare propone la seguente schematizzazione degli Ambiti rurali:

- la collina di San Giovanni come Ambito agricolo di rilievo paesaggistico;
- le aree fluviali e perfluviali del Conca, del Ventena e del Tavollo come Ambiti di valore naturale e ambientale;
- le pianure del Conca e del Tavollo come Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola.

Per la valorizzazione dell'ambito del Conca si propone di potenziare soprattutto gli interventi di protezione ambientale e l'inserimento di attrezzature per favorire il turismo escursionistico proveniente dalla costa, con l'obiettivo finale - in coerenza con il "Progetto Conca" promosso dalla Provincia di Rimini e dalla Regione Emilia Romagna - di arrivare all'istituzione di un Parco fluviale di interesse sovracomunale con funzione di collegamento ambientale fra gli abitati della Valconca.

L'ambito del Ventena riveste un ruolo di riequilibrio ecologico soprattutto per la sua vicinanza ai principali centri urbani e per la funzione di relazione che svolge fra gli spazi aperti destinati a parco pubblico. La proposta di realizzare un Parco fluviale di interesse sovracomunale con funzione di collegamento ambientale fra Cattolica e San Giovanni è in primo luogo finalizzata al miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica delle aree fluviali a forte pressione antropica, dove la crescita urbana ha ridotto al minimo l'ambito di divagazione del fiume.

In coerenza con i contenuti del PTCP, il Documento preliminare individua, conserva e tutela i varchi non edificati ancora rimasti lungo la conurbazione lineare

che collega San Giovanni e Pianventena, così come si propone di conservare gli spazi aperti rimasti fra il capoluogo e Santa Maria in Pietrafitta, che rappresentano importanti corridoi ecologici di collegamento fra la collina e le aree agricole di pianura.

La prevista e recente attuazione di nuovi assi stradali di collegamento (SP 17 e SP 58) all'interno del territorio rurale, introduce il tema degli interventi di modellazione del territorio e della realizzazione di nuove aree boscate con funzione di mitigazione (in particolare nei punti di contatto fra gli insediamenti esistenti e le nuove infrastrutture), che il Documento preliminare propone con una individuazione di massima.

Un ulteriore tema di progetto è la tutela ed il potenziamento dei boschetti, delle alberature a filari, delle fasce verdi, che svolgono la funzione di connessione fra le aree di valore naturale e ambientale e che costituiscono un aspetto trasversale rispetto all'ambito rurale di appartenenza.

All'interno degli ambiti urbani la realizzazione di nuovi percorsi per la mobilità lenta ed il recupero degli spazi agricoli interclusi consente di perseguire l'obiettivo di una messa in rete sia funzionale che ecologica dei parchi pubblici urbani.

IL SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI (TAVOLA 04)

6

Rispetto ad una significativa crescita urbana che in modo estensivo ha caratterizzato negli ultimi decenni l'intero territorio comunale, la scelta prioritaria del nuovo piano strutturale è il sostegno e la valorizzazione del ruolo commerciale, turistico e di servizio del centro di San Giovanni, favorendo in primo luogo gli interventi sull'abitato esistente, agendo sul tema dell'accessibilità e recuperando ad un nuovo uso gli spazi interstiziali, in sintonia e continuità con quanto già fatto attraverso il PRU Capoluogo.

Il rinnovo funzionale e spaziale delle aree consolidate poste a margine di Via al mare rappresenta una scelta caratterizzante del Documento preliminare, che qui individua un Ambito da riqualificare dove favorire lo spostamento delle attività manifatturiere verso il polo produttivo a favore di nuove funzioni terziarie, commerciali e di servizio, che in questo contesto ad alta visibilità e accessibilità possono trovare favorevoli condizioni per insediarsi.

Un secondo ambito da riqualificare che presenta grandi potenzialità è quello compreso fra la Fornace, il Cimitero e il Santuario Madonna del Monte. In questo caso, al di là di una eventuale dismissione delle attività produttive insediate – possibilità ancora tutta da verificare – esiste la necessità di rifunzionalizzare il complesso del Santuario, che potrebbe trovare collocazione all'interno di un più ampio Parco fluviale del Ventena.

Dal punto di vista residenziale l'attuazione del "Comparto C2-4", già previsto nel PRG vigente, rappresenta il tema di maggiore spessore per il nuovo PSC, soprattutto per le ricadute che questa nuova polarità avrà sull'assetto complessivo di San Giovanni. La definizione dei caratteri morfologici ed insediativi, dei tempi di realizzazione, delle opere e dei servizi di supporto rappresentano temi di lavoro da sviluppare, anche valutando la possibilità di applicare modalità di perequazione volumetrica rispetto alle altre scelte urbanistiche. Infine il piano dovrà dimensionare le aree con funzione ecologica e le dotazioni territoriali che si avranno con la realizzazione dell'intervento e che saranno a servizio dei residenti e degli addetti della vicina area industriale.

Rispetto alle nuove previsioni residenziali che il PSC andrà ad individuare, il Documento Preliminare propone alcuni criteri di localizzativi:

- Finalizzare e collegare le nuove previsioni residenziali alla contestuale necessità di nuove infrastrutture o nuovi servizi di interesse pubblico, ribaltando la visione consolidata che vede le dotazioni territoriali quale semplice complemento dei nuovi insediamenti;
- Collocare le nuove previsioni residenziali preferibilmente all'interno di aree intercluse ed in continuità con il territorio urbanizzato, evitando la realizzazione di nuclei urbani isolati;
- Limitare il consumo delle aree a maggior pregio agronomico ed evitare la crescita dei nuovi insediamenti in direzione degli ambiti di valore naturale, ambientale e paesaggistico.

SCENARI DEMOGRAFICI

Oltre agli scenari socio-economici considerati nel Quadro Conoscitivo, si possono proiettare per il comune di San Giovanni Marignano altri due scenari di evoluzione della popolazione in relazione alle politiche insediative, utili per approfondirne nel dettaglio le implicazioni sul trend demografico attuale dell'area. Gli scenari partono entrambi dalle considerazioni delle previsioni di espansione edilizia contenute negli strumenti urbanistici vigenti, in particolare relative al comparto C2-4 che con una previsione di oltre 300 alloggi comporta una capacità insediativa di quasi 900 unità, per i due terzi delle quali si deve ipotizzare una destinazione a soddisfare domanda esogena al comune. In relazione a queste previsioni insediative si è quindi ipotizzato che nei prossimi anni il già elevato saldo migratorio subirà un'ulteriore picco, passando da 135 nuovi ingressi a 200 nel periodo 2013-2018 per poi tornare alle medie attuali.

Alla luce di quanto detto, i due nuovi scenari che riguarderanno il comune di San Giovanni Marignano utilizzeranno questa dinamica migratoria, con due differenti andamenti nel Tasso di Riproduzione Lorda; nella versione intensiva il tasso resta costante, e in quella estensiva cresce del 10%.

Occorre entrare nel dettaglio dei due scenari di sistema ed analizzare quali prospettive di crescita conseguono per il comune di S. Giovanni Marignano.

Pertanto, questi flussi migratori, unitamente al tasso autonomo di crescita della popolazione, come negli scenari prima esaminati, fanno sì che partendo da 8.532 residenti nel 2006, si arrivi a 11.545 abitanti nel 2023, anno di riferimento delle nostre analisi.

Si tratta quindi di una crescita media della popolazione di 177 abitanti l'anno. Tale variazione, frutto quindi della combinazione tra saldo migratorio e saldo naturale, corrisponde mediamente ad una variazione del 35% della popolazione in 17 anni, un ritmo di crescita davvero elevato per il comune.

Molto significativo inoltre sembrerebbe il dato che si riferisce ai nuclei famigliari: nell'ipotesi intensiva (bassa fecondità) si passerebbe da 3.310 famiglie presenti sul territorio del comune di S. Giovanni Marignano a 4.488, con una variazione

del numero di nuclei famigliari pari al 35% al 2023.

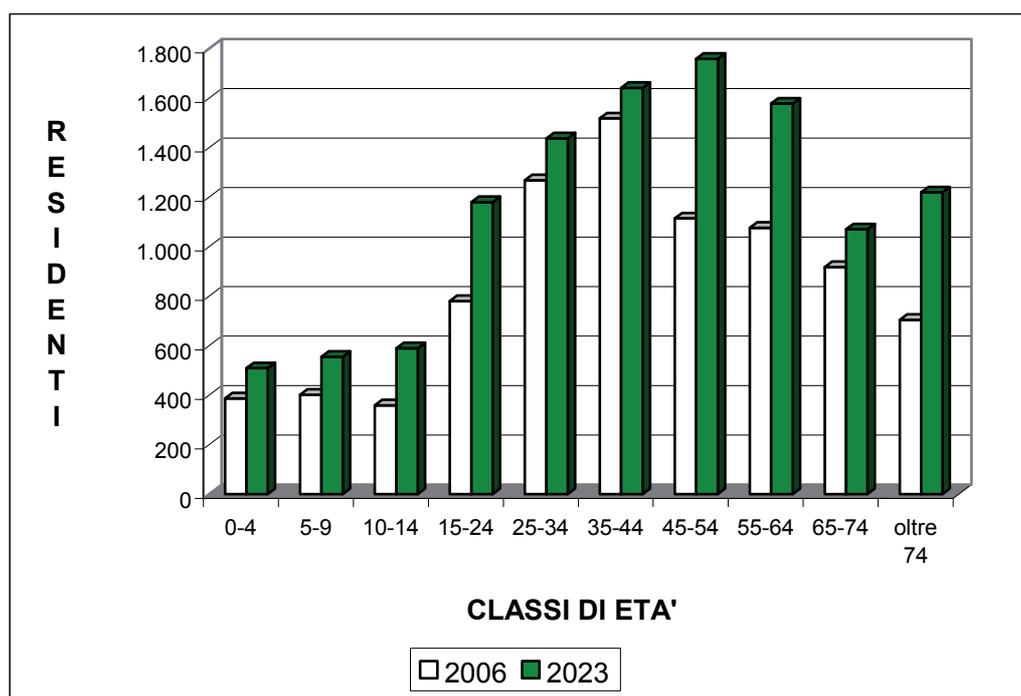
Nell'ipotesi estensiva, invece si è calcolato un tasso Lordo di Riproduzione che cresce del 10%, passando da 1.327 nel 2006 a 1.460 nel 2023. Questo scenario porterebbe quindi la popolazione locale a passare da 8.532 persone del 2006 ai 11.626 abitanti nel 2023, con un aumento di 3.094 unità nel volgere di 17 anni, pari al 36%. In questo scenario poi l'aumento delle famiglie porterebbe il totale di nuclei domestici a 4.510 unità, ed anche osservando le unità familiari l'incremento si aggira intorno al 36,2%.

LE VARIAZIONI DELLA COMPAGINE DEMOGRAFICA COMUNALE

Come già fatto in precedenza, occorre a questo punto analizzare in modo più approfondito le conseguenze prodotte dai differenti scenari economici sulla struttura della popolazione, osservandola ora da un punto di vista qualitativo.

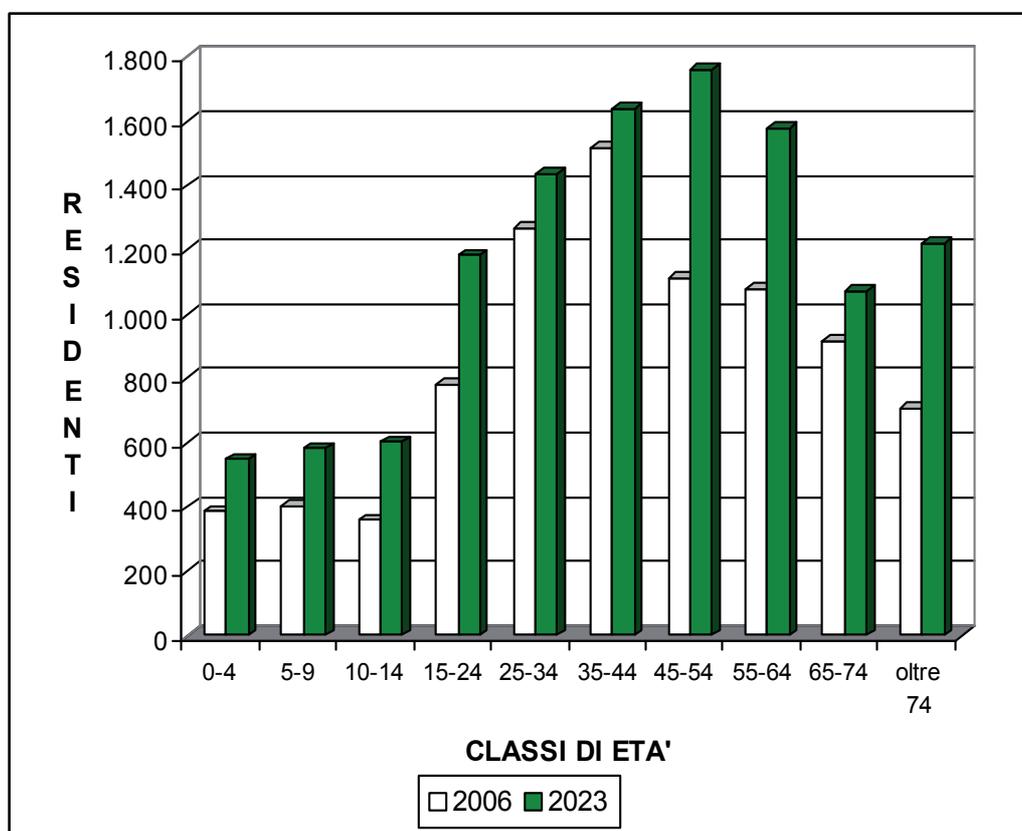
CLASSI DI ETA'	POPOLAZIONE RESIDENTE 2006	%	POPOLAZIONE RESIDENTE 2023	%	VARIAZIONE POPOLAZIONE VAL. ASSOLUTI	VARIAZIONE POPOLAZIONE %
0-4	387	4,5%	509	4,4%	122	31,5%
5-9	402	4,7%	555	4,8%	153	38,1%
10-14	359	4,2%	590	5,1%	231	64,3%
15-24	781	9,2%	1.181	10,2%	400	51,2%
25-34	1.269	14,9%	1.438	12,5%	169	13,3%
35-44	1.519	17,8%	1.642	14,2%	123	8,1%
45-54	1.115	13,1%	1.760	15,2%	645	57,8%
55-64	1.077	12,6%	1.579	13,7%	502	46,6%
65-74	918	10,8%	1.071	9,3%	153	16,7%
oltre 74	705	8,3%	1.220	10,6%	515	73,0%
TOTALE	8.532	100,0%	11.545	100,0%	3.013	35,3%

Fig. 8. 1 - Cambiamenti nella struttura demografica comunale nel caso di crescita economica intensiva



CLASSI DI ETA'	POPO- LAZIONE RESIDENTE 2006	%	POPO- LAZIONE RESIDENTE 2023	%	VARIA- ZIONE POPOLA- ZIONE VAL. ASSOLUTI	VARIAZIO- NE POPO- LAZIONE %
0-4	387	4,5%	548	4,7%	161	41,6%
5-9	402	4,7%	583	5,0%	181	45,0%
10-14	359	4,2%	602	5,2%	243	67,7%
15-24	781	9,2%	1.183	10,2%	402	51,5%
25-34	1.269	14,9%	1.438	12,4%	169	13,3%
35-44	1.519	17,8%	1.642	14,1%	123	8,1%
45-54	1.115	13,1%	1.760	15,1%	645	57,8%
55-64	1.077	12,6%	1.579	13,6%	502	46,6%
65-74	918	10,8%	1.071	9,2%	153	16,7%
oltre 74	705	8,3%	1.220	10,5%	515	73,0%
TOTALE	8.532	100,0%	11.626	100,0%	3.094	36,3%

Fig. 8. 2 - Cambiamenti nella struttura demografica comunale nel caso di crescita economica estensiva



In seguito vengono elencate le principali variazioni che interesseranno la struttura demografica comunale nel suo evolversi fino al 2023, con particolare attenzione al confronto tra i due scenari:

- la popolazione in età di lavoro (da 15 a 64 anni), passerebbe dall'attuale (2006) 67,5% al 65,8% della popolazione totale nel caso di ipotesi intensiva e 65,4% nel caso di ipotesi estensiva;
- gli anziani ultrasessantacinquenni rappresenterebbero il 19,8% (ipotesi intensiva) e il 19,7% (ipotesi estensiva) contro l'attuale 19%;
- i giovani in ingresso sul mercato del lavoro (età da 15 a 24 anni) crescerebbero

bero e non di poco, passando dall'attuale 9,2% al 10,2% in entrambi gli scenari sviluppati;

- i bambini e i ragazzi di età inferiore ai 15 anni rappresenterebbero il 14,3% (ipotesi intensiva) o il 14,9% (ipotesi estensiva) della popolazione totale (rispetto all'attuale 13,4%);
- per conseguenza l'indice di vecchiaia (rapporto tra anziani oltre i 65 e giovani sino ai 15 anni) passerebbe da 141,3 (sempre al 2006) a 138,5 (crescita intensiva) o a 132,2 (crescita estensiva);
- L'indice di dipendenza (rapporto tra la popolazione con oltre 65 anni sommata a quella di età inferiore a 15 e la popolazione in età di lavoro, da 15 a 64 anni) passerebbe da 48,1 a 51,9 nel caso di ipotesi intensiva e a 52,9 nel caso di ipotesi estensiva;
- L'indice di sostituzione (rapporto tra contingente demografico in uscita dal mercato del lavoro – età 55-64 – e contingente in ingresso – età 15-24) passerebbe da 67,2 a 74,5 nel caso di ipotesi intensiva e 75,4 nel caso di ipotesi estensiva.

RESIDENZA

Relativamente al dimensionamento delle previsioni residenziali si ritiene di confermare le previsioni vigenti, soprattutto per la diretta relazione con lo stato dei diritti urbanistici in essere. Nei confronti della principale di queste previsioni (Comparto C2-4), si propone di verificare all'interno del PSC e attraverso un confronto con i soggetti attuatori, la possibilità di applicare modalità di perequazione urbanistica relativamente ad una quota dell'edilizia residenziale prevista al suo interno.

ZONA / AMBITI	SIGLA identificativa / località	ATTUATO - PRG Vigente		NON ATTUATO - PRG Vigente							
		SUP TERRITORIALE		SUP TERRITORIALE (dati da azionamento PRG)	SUP TERRITORIALE (dati contenuti nel Piano Particolareggiato)	SUP FONDARIA	indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Abitanti Teorici	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Alloggi
		ST [Mq]		ST [Mq]	ST [Mq]	SF [Mq]	UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]	SC [Mq]	SC/35 mq n	SC/105 mq n
B1		242.733,18						0,70			
B2		300.090,75						0,65			
B3		88.333,08						st. urb. vig.			
B4		349.687,25						0,65			
B5		12.675,32						0,70			
B6		47.154,10				2.262,16		0,60	1.357,30	39	13
B7		9.601,65						0,10		-	-
C1		36.208,21				15.724,56		st. urb. vig.	9.070,00	259	86
C2	C2 - 4		179.267,92	178.592,90			0,22		39.290,44	1.123	374
	C2 - 10		22.381,34				0,15		3.357,20	96	32
	C2 - 12		13.227,09				0,15		1.984,06	57	19
	C2 - 13		6.829,39				0,12		819,53	23	8
		117.217,50								-	-
AN-AR	San Giovanni									-	-
AN	Frazioni									-	-
totale		1.203.701,04		221.705,74		17.986,72			55.878,53	1.597	532

Le nuove previsioni residenziali che verranno individuate con il PSC, sono coerenti con i possibili scenari demografici indagati, anche alla luce del fatto che gli interventi già contemplati dal PRG vigente ed in particolare il Comparto C2-4, rappresentano un forte elemento attrattore di popolazione esogena. Le parti non attuate del PRG sono in grado di dare risposta a poco più della metà (+ 1597 abitanti teorici) della nuova popolazione residente stimata al 2023.

Con il nuovo piano strutturale si propone di introdurre potenzialità edificatorie di tipo residenziale per ulteriori 1500 abitanti, così suddivisibili:

- ¼ all'interno degli Ambiti per nuovi insediamenti delle frazioni, da individuarsi in relazione al potenziamento delle dotazioni territoriali e alla migliore fattibilità delle infrastrutture per la mobilità;
- ¼ all'interno degli Ambiti di riqualificazione e degli Ambiti per nuovi insediamenti del capoluogo, da individuarsi in relazione all'insediarsi di nove funzioni terziarie e di servizio;
- ½ della nuova potenzialità residenziale verrà collocata all'interno degli Ambiti urbani consolidati, rimandando alla Regolamento Urbanistico ed Edilizio l'individuazione puntuale delle aree interessate e la loro pianificazione di dettaglio

ZONA / AMBITI	SIGLA identificativa / località	PSC 2008						TOTALE			
		indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	SUP TERRITORI ALE	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Abitanti Teorici	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Alloggi	SUP TERRITORIALE / FONDIARIA	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Abitanti Teorici	POTENZIALITA' COMPLESSIVA Alloggi
		UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]	SC/35 mq n	SC/105 mq n	ST [Mq]	SC [Mq]	SC/35 mq n	SC/105 mq n
B1				RUE	25.000,00	714	238	RUE	35.427,30	1.012	337
B2											
B3											
B4											
B5											
B6											
B7											
C1											
C2	C2 - 4							179.267,92	39.290,44	1.123	374
	C2 - 10							22.381,34	3.357,20	96	32
	C2 - 12							13.227,09	1.984,06	57	19
	C2 - 13							6.829,39	819,53	23	8
AN-AR	San Giovanni	0,12		100.000,00	12.000,00	343	114	100.000,00	12.000,00	343	114
AN	Frazioni	0,10		155.000,00	15.500,00	443	148	155.000,00	15.500,00	443	148
totale				255.000,00	52.500,00	1.500	500	494.692,46	108.378,53	3.097	1.032

PRODUTTIVO

L'attuale strumento urbanistico ha quasi completamente esaurito la possibilità di ospitare nuovi insediamenti artigianali ed industriali; a fronte di una superficie territoriale per insediamenti produttivi esistente di oltre 800.000 mq, rimangono non attuati solamente 15.000 mq di superficie fondiaria.

La mancanza di nuove aree per attività manifatturiere si configura inoltre come una forte limitazione alle ipotesi di razionalizzazione e delocalizzazione delle attività attualmente presenti in contesti incongrui o insufficienti ad eventuali esigenze di ampliamento della sede aziendale.

Allo stesso tempo si vuole assolutamente evitare la dispersione degli insediamenti produttivi sul territorio, mantenendo la centralità localizzativa del polo produttivo di rilievo sovracomunale del capoluogo.

ZONA / AMBITI	D - produttivo	ATTUATO - PRG Vigente	NON ATTUATO - PRG Vigente					POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		SUP TERRITORIALE	SUP TERRITORIALE (dati da azzonamento PRG)	SUP TERRITORIALE (dati contenuti nel Piano Particolareggiato)	SUP FONDIARIA	indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	
			ST [Mq]	ST [Mq]	ST [Mq]	SF [Mq]	UT max [Mq/Mq]	

D1	esistente/manifatturiera	577.841,39				15.185,42		0,65	9.870,52
D5	in attuazione/manifatturiera	75.644,72					st. urb. vig.		
D7	nuova/manifatturiera - D7-1							0,80	
	nuova/manifatturiera - D7-2							0,80	
	nuova/manifatturiera - D7-3							SC max 3.200mq	
	nuova/manifatturiera (totale)	145.926,36							
D11	extraurbana/manifatturiera	20.171,43					esist. / 0,20		
PF	Piattaforma Logistica (40% SC)								
totale		819.583,90		-		15.185,42			9.870,52

ZONA / AMBITI	D - altro	ATTUATO - PRG Vigente	NON ATTUATO - PRG Vigente					POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		SUP TERRITORIALE	SUP TERRITORIALE (dati da azzonamento PRG)	SUP TERRITORIALE (dati contenuti nel Piano Particolareggiato)	SUP FONDIARIA	indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	
			ST [Mq]	ST [Mq]	ST [Mq]	SF [Mq]	UT max [Mq/Mq]	

D4	esistente/servizi automezzi	6.137,22						0,20	
D12	extraurbana/deposito rottami edili	41.574,21						0,10 / 0,50	
totale		47.711,43							

La risposta alle nuove domande di insediamenti produttivi o allo esigenza di spostamento di quelle già presenti nel territorio comunale, può trovare una risposta adeguata all'interno Polo Funzionale per la logistica. Soprattutto in ragione della continuità con l'area produttiva esistente, si propone di ammettere,

all'interno della piattaforma logistica, l'utilizzo sino ad un 40% della superficie territoriale per attività artigianali e industriali, con priorità per le attività che necessitano di essere delocalizzare e che sono attualmente insediate all'interno degli Ambiti di riqualificazione.

Rimane da valutare la possibilità di riservare una quota delle nuove potenzialità produttive per favorire la densificazione delle attività esistenti all'interno degli ambiti urbani consolidati, con particolare attenzione alle piccole attività inserite all'interno del tessuto edificato con funzioni miste.

ZONA / AMBITI	D - produttivo	PSC 2008				TOTALE	
		indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	SUP TERRITORIALE	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	SUP TERRITORIALE / FONDIARIA	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]
D1	esistente/manifatturiera					15.185,42	9.870,52
D5	in attuazione/manifatturiera						
D7	nuova/manifatturiera - D7-1						
	nuova/manifatturiera - D7-2						
	nuova/manifatturiera - D7-3						
	nuova/manifatturiera (totale)						
D11	extraurbana/manifatturiera						
PF	Piattaforma Logistica (40% SC)	0,45		340.780,00	61.340,40	340.780,00	61.340,40
totale				340.780,00	61.340,40	355.965,42	71.210,92

ZONA / AMBITI	D - altro	PSC 2008				TOTALE	
		indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	SUP TERRITORIALE	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	SUP TERRITORIALE / FONDIARIA	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]
D4	esistente/servizi automezzi				AR "Via al mare"		AR "Via al mare"
D12	extraurbana/deposito rottami edili						
totale							

COMMERCIALE / DIREZIONALE / RICETTIVO

Commerciale / Direzionale / Ricettivo

Il potenziamento del commercio di vicinato nel centro storico, lungo le strade radiali ad ingresso del capoluogo, nei centri minori di Pianventena e Santa Maria in Pietrafitta rappresenta un obiettivo centrale per rafforzare il ruolo di San Giovanni quale snodo di servizi all'interno della Valconca. La prossimità alla rete autostradale e la sostanziale saturazione edilizia di Cattolica costituiscono altrettante condizione favorevoli ad un possibile insediarsi di nuove attività terziarie e di servizio nel territorio comunale.

Le potenzialità non attuate del piano vigente sono abbastanza modeste in questo settore:

- un'area alberghiera in prossimità dell'autostrada per quasi 5.000 mq di superficie complessiva;
- la quota residua di insediamenti terziari esistenti per 6.000 mq di superficie complessiva.

ZONA / AMBITI	D - comm. /direz. /ricett.	ATTUATO - PRG Vigente	NON ATTUATO - PRG Vigente					
		SUP TERRITORIALE	SUP TERRITORIALE (dati da azzonamento PRG)	SUP TERRITORIALE (dati contenuti nel Piano Particolareggiato)	SUP FONDIARIA	indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
			ST [Mq]	ST [Mq]	ST [Mq]	SF [Mq]	UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]

D2	esistente/terziario integrato	78.280,13		46.968,08	8.058,60		0,60	4.835,16
D3	esistente/pubblici esercizi	25.657,05		7.697,12	4.671,58		0,30	1.401,47
D6	in attuazione/terziario integrato	11.473,97		6.884,38		st. urb. vig.		
D8	nuova/direzionale-commerciale	33.351,45		16.675,73			0,50	
D9	nuova/alberghiera		15.721,34			0,30		4.716,40
D14	extraurbana/pubblici esercizi	10.255,03		3.076,51			esist. + 10%	
AR	Via al Mare (40% aree di potenz. trasf.)							
Vari	recupero ed ampliamento edifici esistenti							
totale		159.017,63	15.721,34		12.730,18			10.953,04

Il Documento preliminare riconosce quale area prioritaria per l'insediarsi di nuove funzioni direzionali, alberghiere e commerciali l'Ambito di riqualificazione "Via al mare", da attuarsi soprattutto attraverso il recupero ed il riuso parziale delle aree oggi utilizzate per attività manifatturiere.

All'interno di quest'ambito si è stimata una possibilità di riuso delle zone produttive per circa un 40% e per una potenzialità massima di 16.000 mq di superficie complessiva.

Un quota delle nuove funzioni turistico / ricettive (6.000 mq di superficie complessiva) viene infine riservata al recupero ed al riuso degli edifici esistenti, sia in ambito urbano che rurale, con l'obiettivo di favorire l'insediarsi diffuso di attività collegate alla ricettività turistica dell'entroterra.

ZONA / AMBITI	D - comm. /direz. /ricett.	PSC 2008				TOTALE	
		indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	SUP TERRITORIALE	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	SUP TERRITORIALE / FONDIARIA	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		UT max [Mq/Mq]	UF max [Mq/Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]	ST [Mq]	SC [Mq]

D2	esistente/terziario integrato					8.058,60	4.835,16
D3	esistente/pubblici esercizi					4.671,58	1.401,47
D6	in attuazione/terziario integrato						
D8	nuova/direzionale-commerciale						
D9	nuova/alberghiera					15.721,34	4.716,40
D14	extraurbana/pubblici esercizi						
AR	Via al Mare (40% aree di potenz. trasf.)	0,30		138.575,80	16.629,10	138.575,80	16.629,10
Vari	recupero ed ampliamento edifici esistenti				6.000,00		6.000,00
totale				138.575,80	22.629,10	167.027,32	33.582,13

SPORTIVO / RICREATIVO

Rispetto alle due polarità sportivo / ricreative del Golf e del Centro Ippico, gli strumenti urbanistici vigenti pianificano in modo puntuale ed attento la loro crescita e la loro evoluzione, pertanto si ritiene di dover confermare quanto già contenute nel PRG. Con il nuovo PSC si propone di aggiungere un incremento del 50% rispetto alle potenzialità vigenti da attuare, quale riserva per la crescita futura, anche se l'eventuale attivazione di tale potenzialità sarà valutata con il Piano Operativo Comunale e solo ad esaurimento delle potenzialità in essere.

ZONA / AMBITI	D - sportivo ricreativo	ATTUATO - PRG Vigente	NON ATTUATO - PRG Vigente					
			SUP TERRITORIALE		SUP FONDIARIA	indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
			(dati da azzonamento PRG)	(dati contenuti nel Piano Particolareggiato)				
ST	ST	ST	SF	UT max	UF max	SC		
[Mq]	[Mq]	[Mq]	[Mq]	[Mq/Mq]	[Mq/Mq]	[Mq]		

D10	nuova/sportiva-ricreativa - D10-1		89.374,54			0,10	6.962,60
	nuova/sportiva-ricreativa - D10-2	69.705,23				0,10	
	nuova/sportiva-ricreativa - D10-3		15.022,42			0,10	1.502,24
	nuova/sportiva-ricreativa(D10-1/2/3)						
D13	D13-1 (Impianto golfistico)	307.762,94	362.301,41		esist. + 0,005		3.350,32
	D13-2 (Laghetto pesca sportiva)	14.403,05					
	D13-3 (Centro ippico)	5.607,03			150 mq		150,00
	extraurbana/sportiva-ricreativa (D13-1)						
totale	397.478,25	362.301,41					11.965,16

In termini generali si ritiene di non favorire l'insediarsi di nuove attività sportive e ricreative di scala territoriale e a forte attrattività di pubblico (ad esclusione di un recupero funzionale a basso impatto del bacino del Conca), quanto piuttosto l'insediamento diffuso di nuovi impianti sportivi e ricreativi di modeste dimensioni ad integrazione delle nuove strutture turistico / ricettive che si potranno realizzare con il recupero del patrimonio edilizio esistente.

ZONA / AMBITI	D - sportivo ricreativo	PSC 2008				TOTALE	
		indice utilizzazione territoriale (NTA)	indice utilizzazione fondiaria (NTA)	SUP TERRITORIALE	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA	SUP TERRITORIALE / FONDIARIA	POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPLESSIVA
		UT max	UF max	ST	SC	ST	SC
[Mq/Mq]	[Mq/Mq]	[Mq]	[Mq]	[Mq]	[Mq]		

D10	nuova/sportiva-ricreativa - D10-1					89.374,54	6.962,60
	nuova/sportiva-ricreativa - D10-2					69.705,23	
	nuova/sportiva-ricreativa - D10-3					15.022,42	1.502,24
	nuova/sportiva-ricreativa(D10-1/2/3)				4.232,42		4.232,42
D13	D13-1 (Impianto golfistico)					670.064,35	3.350,32
	D13-2 (Laghetto pesca sportiva)					14.403,05	
	D13-3 (Centro ippico)					5.607,03	150,00
	extraurbana/sportiva-ricreativa (D13-1)				1.675,16		1.675,16
totale					5.907,58	17.872,75	

SERVIZI DI INTERESSE LOCALE

Anche in ragione di una attenta e costante politica urbanistica di incremento del demanio comunale, San Giovanni è oggi dotata di un ricco patrimonio di aree per servizi pubblici. Se passiamo all'analisi dei servizi esistenti per frazione e area territoriale (Unità di bilancio), risulta evidente come questa dotazione di aree a standard non sia distribuita in modo omogeneo sul territorio, quanto piuttosto concentrata nel capoluogo; ragioni di economia gestionale, ma anche di massa critica minima, rendono praticamente impossibile una distribuzione a pioggia su tutto il territorio comunale di tutti i tipi di servizi locali (attrezzature civiche, attrezzature scolastiche, verde pubblico e parcheggi), mentre nel futuro la soluzione praticabile è quella di migliorarne l'accessibilità, con l'incremento dei percorsi dedicati alla mobilità ciclo – pedonale per collegare le frazioni ed i nuclei sparsi con i servizi di base.

Standard attuati - Servizi locali

UNITA' DI BILANCIO	abitanti insediati (censimento 2001)	SERVIZI LOCALI ESISTENTI										TOTALE esistente	Mq/lab
		AC		AR		AS		VP		PP			
		attrezz. comuni [Mq]	Mq/lab	attrezz. religiose [Mq]	Mq/lab	attrezz. scolastiche [Mq]	Mq/lab	verde e sport [Mq]	Mq/lab	parcheggi pubblici [Mq]	Mq/lab		
1_NORD - MONTALBANO	1.604	344,70	0,2	3.330,96	2,1	7.497,60	4,67	69.555,0	43,36	10.281,9	6,4	91.010,21	56,7
2_NORD OVEST VALCONCA - TOMBACCIA	596	-	-	-	-	-	-	-	-	714,9	1,2	714,93	1,2
3_ASSE PRODUTTIVO	331	-	-	3.834,57	11,6	-	-	23.655,8	71,47	28.161,6	85,1	55.651,95	168,1
4_CENTRO - S.GIOVANNI IN MARGIGNANO	3.539	5.035,2	1,4	604,0	0,2	53.620,3	15,15	107.239,8	30,30	29.103,2	8,2	195.602,50	55,3
5_ASSE PIANVENTENA - BRESCIA	731	-	-	3.262,2	4,5	3.503,8	4,79	33.269,4	45,51	1.661,9	2,3	41.697,35	57,0
6_EST - S. MARIA IN PIETRAFITTA	645	-	-	-	-	1.777,4	2,76	10.361,8	16,06	958,8	1,5	13.098,01	20,3
7_SUD - COLLINA	376	-	-	10.353,5	27,5	-	-	-	-	-	-	10.353,54	27,5
TOTALE ab.2001	7.822	5.379,9	0,7	21.385,30	2,7	66.399,12	8,49	244.081,9	31,20	70.882,3	9,1	408.128,49	52,2
TOTALE ab.2006	8.532	5.379,9	0,6	21.385,30	2,5	66.399,12	7,78	244.081,9	28,61	70.882,3	8,3	408.128,49	47,8
TOTALE ab.2023	11.626	5.379,9	0,5	21.385,30	1,8	66.399,12	5,71	244.081,9	20,99	70.882,3	6,1	408.128,49	35,1
Standard abitanti LR 47/78			2,8		1,2		6		12		3		25

Quale strumento di verifica si è provato ad analizzare la disponibilità media di servizi pubblici in relazione a diversi scenari e avendo come orizzonte temporale dell'anno 2023 utilizzato per le proiezioni demografiche.

Inizialmente si è simulato l'incremento di popolazione al 2023 senza alcun incremento alla dotazione di servizi oggi esistenti; ad esclusione di un sottodimensionamento dell'offerta di attrezzature civiche e di una modesta carenza di attrezzature scolastica, gli altri servizi sono tutti sopra i minimi e a fronte di uno standard di 25 mq /abitante, la disponibilità generale di aree per servizi sarebbe di 35,1 mq/abitante.

Standard non attuati - Servizi locali

UNITA' DI BILANCIO	abitanti insediati (censimento 2001)	SERVIZI LOCALI PREVISTI										TOTALE non attuato	Mq/lab	
		AC attrezz. comuni (Mq)	Mq/lab	AR attrezz. religiose (Mq)	Mq/lab	AS attrezz. scolastiche (Mq)	Mq/lab	VP verde e sport (Mq)	Mq/lab	PP parcheggi pubblici (Mq)	Mq/lab			
1_NORD - MONTALBANO	1.604	-	-	-	-	-	29.930,2	18,66	-	-	-	-	29.930,23	18,7
2_NORD OVEST VALCONCA - TOMBACCIA	596	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3_ASSE PRODUTTIVO	331	-	-	-	-	-	37.725,5	113,97	18.560,5	56,1	-	-	56.285,98	170,0
4_CENTRO - S.GIOVANNI IN MARIIGNANO	3.539	-	-	-	-	-	21.186,9	5,99	-	-	-	-	21.186,91	6,0
5_ASSE PIANVENTENA - BRESCIA	731	-	-	-	-	-	679,0	0,93	2.881,9	3,9	-	-	3.560,89	4,9
6_EST - S. MARIA IN PIETRAFITTA	645	-	-	-	-	-	3.337,4	5,17	414,0	0,6	-	-	3.751,36	5,8
7_SUD - COLLINA	376	-	-	2.734,4	7,3	-	-	-	-	-	-	-	2.734,42	7,3
TOTALE locali non attuati				2.734,42			92.859,0		21.856,4				117.449,78	
TOT. ab. 2023 / attuati + non attuati	11.626	5.379,9	0,5	24.119,72	2,1	66.399,12	5,71	336.940,9	29,0	92.738,7	8,0		525.578,28	45,2
Standard abitanti LR 47/78			2,8		1,2		6		12		3			25

Se venissero realizzati i servizi previsti dal piano attuale, con una popolazione stimata all'orizzonte temporale 2023 di 11.626 abitanti la situazione migliorerebbe ulteriormente, soprattutto nell'offerta di aree verdi e attrezzatura sportive, con un dato complessivo di 45, 2 mq di aree a standard per abitante rispetto ad un minimo (il riferimento è la precedente legge urbanistica dell'Emilia – Romagna n. 47/78) di 25 abitanti per abitanti.

Standard totali - Servizi locali - Bilancio aree produttive

ST produttivo esistente	819.583,90					81.958,39							40.979,20				122.937,59	
ST produttivo previsto	151.497,42					15.149,74							7.574,87					22.724,61
Standard produttivo LR 47/78						97.108,13	10%						48.554,07	5%				15%

Bilancio I - totale ab. 2023 - produttivo	11.626	5.379,89	0,5	24.119,72	2,1	66.399,12	5,71	239.832,74	20,6	44.184,61	3,8		379.916,08	32,7
Standard abitanti LR 47/78			2,8		1,2		6		12		3			25

Attraverso un'ulteriore simulazione si è verificata la disponibilità di servizi per abitante al 2023, introducendo la necessità di rispondere allo standard minimo previsto per le attività produttive. I minimi adottati come riferimento (LR 47/78) sono ancora rispettati, ma si assiste ad una erosione significativa della disponibilità di parcheggi per abitante.

Standard totali - Servizi locali - Bilancio aree commerciali, direzionali, ricettive

SC com-dir-ricet esistente	81.301,81	48.781,09	32.520,72	81.301,81
SC com-dir-ricet previsto	33.582,13	20.149,28	13.432,85	33.582,13
Standard com-dir-ricet LR 4778		68.930,36	45.953,58	1

Bilancio II - totale ab. 2023 - com-dir-ricet	11.626	5.379,89	0,5	24.119,72	2,1	66.399,12	5,71	170.902,37	14,7	-	1.768,96	- 0,2	265.032,14	22,8
Standard abitanti LR 4778			2,8		1,2		6		12			3		25

Con l'ultima simulazione si è introdotta la verifica dello standard conseguente alla presenza e/o previsione di attività commerciali, direzionali e ricettive. Con questa ulteriore variabile la disponibilità di parcheggi per abitante al 2023 si riduce a 0, mentre la dotazione complessiva per abitante scende a 22,8 mq, appena inferiore agli standard minimi.

E' evidente che quella prospettata è una situazione limite, con una crescita significativa della popolazione, con l'attuazione di tutto il piano (sia vigente che proposto con il PSC) senza che si proceda ad un parallelo incremento delle aree per standard, ma tale simulazione ha il pregio di evidenziale come l'offerta di parcheggi rappresenti uno dei servizi più problematici da garantire e rispetto al quale il nuovo piano strutturale dovrà prevederne un significativo incremento.

SERVIZI DI INTERESSE SOVRALocale

Il Comune di San Giovanni non è obbligato dalla legislazione vigente a dotarsi di servizi di interesse sovracomunale, ma è comunque utile confrontare la situazione dei servizi esistenti con quelli previsti nel piano vigente. La proposta più importante di servizi sovracomunali è la previsione di due ampi parchi territoriali in corrispondenza dei fiumi Conca e Ventena, anche se nulla di questi parchi è stato per ora realizzato. Il Documento preliminare propone di integrare questi previsioni di livello sovracomunale con il sistema dei parchi pubblici urbani di scala locale, che qui possono trovare la riserva necessaria per incrementarsi in rapporto alla domanda di nuove aree per standard.

Standard attuati - Servizi sovralocali

UNITA' DI BILANCIO	abitanti insediati (censimento 2001)	SERVIZI SOVRALOCALI ESISTENTI									
		SS attrezz. socio-sanitarie [Mq]	Mq/lab	SP attrezz. sportive [Mq]	Mq/lab	PT parchi territoriali [Mq]	Mq/lab	IS istruzione superiore [Mq]	Mq/lab	TOTALE esistente (SS + PT + IS) [Mq]	Mq/lab
		1_NORD - MONTALBANO	1.604	-	-	-	-	-	-	-	-
2_NORD OVEST VALCONCA - TOMBACCIA	596	-	-	23.349,9	39,2	-	-	-	-	-	-
3_ASSE PRODUTTIVO	331	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4_CENTRO - S.GIOVANNI IN MARIGNANO	3.539	6.204,2	1,8	-	-	-	-	-	-	6.204,16	1,8
5_ASSE PIANVENTENA - BRESCIA	731	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6_EST - S. MARIA IN PIETRAFITTA	645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7_SUD - COLLINA	376	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE ab.2001	7.822	6.204,2	0,8	23.349,9	3,0	-	-	-	-	6.204,2	0,8
TOTALE ab.2006	8.532	6.204,2	0,7	23.349,9	2,7	-	-	-	-	6.204,2	0,7
TOTALE ab.2023	11.626	6.204,2	0,5	23.349,9	2,0	-	-	-	-	6.204,2	0,5
Standard abitanti LR 47/78			1			15		1,5			17,5

Standard non attuati - Servizi sovralocali

UNITA' DI BILANCIO	abitanti insediati (censimento 2001)	SERVIZI SOVRALOCALI PREVISTI									
		SS attrezzature socio-sanitarie [Mq]	Mq/lab	SP attrezzature sportive [Mq]	Mq/lab	PT parchi territoriali [Mq]	Mq/lab	IS istruzione superiore [Mq]	Mq/lab	TOTALE non attuato (SS + PT + IS) [Mq]	Mq/lab
		1_NORD - MONTALBANO	1.604	-	-	-	-	497.579,3	310,2	-	-
2_NORD OVEST VALCONCA - TOMBACCIA	596	-	-	-	-	276.448,4	463,8	-	-	276.448,4	463,8
3_ASSE PRODUTTIVO	331	-	-	-	-	81.816,0	247,2	-	-	81.816,0	247,2
4_CENTRO - S.GIOVANNI IN MARIGNANO	3.539	3.110,3	0,9	-	-	178.599,9	50,5	-	-	181.710,2	51,3
5_ASSE PIANVENTENA - BRESCIA	731	-	-	-	-	5.452,7	7,5	-	-	5.452,7	7,5
6_EST - S. MARIA IN PIETRAFITTA	645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7_SUD - COLLINA	376	-	-	-	-	71.369,3	189,8	-	-	71.369,3	189,8
TOTALE sovralocali non attuati		3.110,3		-		1.111.265,6		-	-	1.114.375,9	
TOT. ab.2023 / attuati + non attuati	11.626	9.314,4	0,8	23.349,9	2,0	1.111.265,6	95,6			1.120.580,0	96,4
Standard abitanti LR 47/78			1			15		1,5			17,5

LA VALSAT PREVENTIVA DEL PSC DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO



In applicazione della L.R. n. 20/2000, a completamento del Documento Preliminare predisposto per la Conferenza di Pianificazione, è stato sviluppato un primo percorso valutativo (valutazione preventiva) per l'analisi delle iniziative di pianificazione programmate. Tale processo, finalizzato a connotare lo strumento pianificatorio dei necessari caratteri di sostenibilità ambientale e territoriale, sarà implementato di pari passo con lo sviluppo degli elaborati di Piano e trova forma nell'elaborazione di un documento che la L.R. n. 20/2000 definisce come rapporto sulla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale o ValSAT.

La ValSAT è predisposta dall'amministrazione procedente con l'obiettivo di integrare fin dall'inizio del processo di pianificazione il concetto della sostenibilità ambientale e territoriale (sostenibilità come criterio e non solo come effetto), valutare la bontà delle scelte programmate, predisporre le eventuali misure di mitigazione e compensazione e monitorare gli effetti.

La Conferenza di Pianificazione per il PSC di San Giovanni in Marignano si apre in un momento di forte innovazione normativa per quanto riguarda la valutazione ambientale dei piani: la ValSAT, introdotta all'art. 5 della legge regionale e ormai (ben) conosciuta nel panorama urbanistico / ambientale regionale, si appresta ad essere sostituita dalla vera e propria VAS o Valutazione Ambientale Strategica, introdotta dalla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2001/42/CE sulla Valutazione degli Effetti di determinati piani e programmi sull'Ambiente e recepita, con ritardo, dallo Stato Italiano con il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152", entrato in vigore il 13 febbraio dell'anno in corso.

Tale norma nazionale è stata recentemente interpretata in maniera speculare dalla Regione Emilia - Romagna che ha provveduto con Legge Regionale 13 giugno 2008, n. 9 a dettare "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione Ambientale Strategica e norme urgenti per l'applicazione del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152", in attesa dell'emanazione del complessivo adeguamento normativo sulla VAS. All'art. 1, la norma individua, secondo un modello scalare, l'amministrazione con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale, quale autorità competente per la valutazione ambientale di piani e programmi,

assicurandone la terzietà: per i piani ed i programmi approvati dal Comune, come il PSC, l'autorità competente è la Provincia. La Provincia si esprime in merito alla valutazione ambientale di detti piani, quale integrazione della fase preparatoria e ai fini dell'approvazione, nell'ambito dei provvedimenti di sua competenza previsti dalla legge regionale n. 20/2000, dando specifica evidenza a tale valutazione. Sino all'entrata in vigore della legge regionale in materia di VAS, la valutazione ambientale per i piani urbanistici previsti dalla L.R. n. 20/2000 è costituita dalla valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT), integrata dagli adempimenti e fasi procedurali previsti dal D.Lgs. n. 152/2006 non contemplati dalla L.R. n. 20/2000. La legge regionale, in tale fase transitoria, assume quindi in modo esplicito che la VAS è equivalente alla Valsat, salvo alcuni aspetti procedurali che devono essere integrati e che saranno a breve oggetto di una specifica Circolare Regionale esplicativa. Questo per quanto concerne il complesso quadro normativo di riferimento per la Valsat / VAS. Nel merito dei contenuti della Valsat preventiva di San Giovanni in Marignano, il quadro di analisi ambientale e territoriale sviluppato nell'ambito del Quadro Conoscitivo del PSC e della sua Valsat (che comprende l'analisi delle matrici: aria, acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato, suolo e sottosuolo, paesaggio e patrimonio culturale ed architettonico, inquinanti fisici – rumore e radiazioni non e ionizzanti, energia, aspetti socio economici e demografici), coadiuvato dal percorso di ascolto della società locale, consente di individuare e condividere i temi critici e le emergenze che sono state ritenute pertinenti allo strumento di pianificazione oggetto di valutazione, e cioè un piano urbanistico di livello comunale.

L'analisi dello stato dell'ambiente evidenzia che il territorio del Comune di San Giovanni in Marignano presenta stati di sofferenza di intensità significativa, a cui si affiancano elementi di pregio naturalistico - paesaggistico. Si sono in particolare evidenziati critici / emergenti i comparti ambientali riportati nella seguente tabella, dove sono riportati gli specifici fattori di criticità / emergenza e il livello di conoscenza che si ha della singola matrice ambientale.

SINTESI DELLE PRINCIPALI CRITICITA' ED EMERGENZE NEL TERRITORIO DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO

ARIA

- ⊗ Allo stato attuale non esistono dati aggiornati sulla qualità dell'aria a San Giovanni in Marignano; gli unici dati reperibili da ARPA sono riferiti a Rimini. In particolare si ritiene importante indagare sulla tipologia delle emissioni inquinanti prodotte nella zona industriale e artigianale per poter quantificare gli impatti negativi e cumulativi in relazione all'ampliamento futuro.
 - ⊗ Si ritiene necessario indagare sull'inquinamento da "fonti mobili", dovuto cioè al traffico veicolare, alla luce del fatto che esistono sul territorio molte situazioni di congestione e di degrado causate dal traffico. (In attesa dei dati relativi alle autorizzazioni alle emissioni in atmosfera già richiesti alla Provincia di Rimini).
-

RUMORE

- ⊗ Il comune di San Giovanni in Marignano è sprovvisto di classificazione acustica e del regolamento per quanto concerne le attività rumorose temporanee (DGR 45/2002).
 - ⊗ Nel territorio di San Giovanni sono presenti numerose arterie stradali sulla quale gravita una consistente componente di traffico pesante che crea situazioni di inquinamento acustico e disagio nella popolazione.
 - ⊗ Mancano dei dati relativi al rumore prodotto dalla grande zona industriale e artigianale esistente, soprattutto in previsione dell'ampliamento previsto dal PTCP e della realizzazione del "compartone" residenziale posto a ridosso dell'area produttiva e a completamento del tessuto urbano del centro storico di San Giovanni.
-

MOBILITA'

- ⊗ Non vi sono a disposizione delle indagini puntuali sui flussi di traffico a livello locale, in particolare sulle arterie che presentano situazioni di criticità dovute al traffico pesante proveniente in particolare dall'area

produttiva - artigianale di S. Giovanni in Marignano, ma anche da quelle di Tavullia e Morciano.

- ⊗ Situazioni di traffico congestionato in corrispondenza del casello autostradale.
- ⊗ Situazione di degrado e sovraccarico lungo un tratto della SP 17, che rappresenta la porta d'ingresso al territorio comunale per chi proviene dall'autostrada, lungo la quale si dispongono gli insediamenti produttivi e logistici di interesse territoriale.

ENERGIA

- ⊗ Per questa componente ambientale mancano le informazioni che permettano di descrivere un rapporto sullo stato attuale dei carichi inquinanti derivanti dai consumi energetici.

RIFIUTI

- ☺ Nel Comune di San Giovanni in Marignano è localizzata una stazione ecologica attrezzata, localizzata lungo il corso del fiume Conca attiva dal 1999, con una fascia di rispetto di 2 km. Nella stazione ecologica attrezzata si effettua la raccolta differenziata per tipologia di rifiuto (ad esempio: carta e cartone, vetro, plastica, metalli ferrosi, alluminio, legno, medicinali, ecc...)

BIODIVERSITA'

- ☺ Nel territorio di San Giovanni si evidenziano le aree PAN (aree di Protezione Ambientale e Naturalistica) lungo l'asta fluviale del Conca.
- ☺ Nel territorio comunale sono state individuate, principalmente in corrispondenza dell'ambito fluviale del Conca, "aree meritevoli di tutela" per l'applicazione della Legge regionale 6/05.
- ☺ L'oasi faunistica del Conca, che comprende il torrente Conca e la foce, si estende per 702 ettari sul territorio. Comprende piste ciclopedonali sviluppatesi lungo le rive del fiume.

CICLO IDRICO INTEGRATO

- ⊗ Allo stato attuale non esistono dati aggiornati sul tema del ciclo idrico integrato, rispetto al quale si ritiene particolarmente importante verificare le capacità depurative dell'impianto di depurazione di Cattolica.

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE E ARCHITETTONICO

- ☺ aree archeologiche, filari alberati, viabilità storica, viabilità panoramica e sistema storico delle opere idrauliche quali elementi ambientali e infrastrutturali storici presenti nel territorio di San Giovanni.
 - ☺ Zone di particolare interesse paesaggistico – ambientale (tutela e vincoli ambientali): unità di paesaggio di pianura, sistema collinare e dei crinali, sistema forestale boschivo, bacino imbrifero del fiume Conca, aree di ricarica diretta ed indiretta della falda, invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d’acqua, aree esondabili.
-
-

La valutazione ambientale preventiva che si offre all’apertura dei lavori della Conferenza di Pianificazione, si applica ad un Documento Preliminare il cui contenuto è altamente strategico e mirato. Un documento che raccoglie le istanze di una popolazione che ha avuto modo, in sede di “Ascolto Civile”, di esprimere e suggerire riflessioni all’amministrazione e al progettista. I temi e i luoghi ai quali applicarsi sono evidenziati significativamente e saranno anche i contributi della Conferenza a perfezionarne i contenuti.

Attraverso l’appendice documentale “Temi e luoghi Strategici”, viene quindi costruita una matrice che per tutti quei temi individuati dal Documento Preliminare come capisaldi strategici della manovra di Piano, si sono correlate le rispettive azioni preventivate e si è cercato di **valutare la coerenza** e, sempre in modo preliminare, l’efficacia.

Come prima nota d’analisi, la corrispondenza tra obiettivi e azioni: gli obiettivi sono propriamente calati nella realtà territoriale di San Giovanni e gli interventi previsti sono limitati, spendibili e centrati. La loro coerenza è una prima garanzia della loro efficacia, e in particolare evidenziano come il processo di pianificazione supportato da un’importante momento di ascolto della società civile, centri i problemi e ne tenti una risoluzione diretta. Tutte le azioni investigate risultano essere a favore di sostenibilità degli obiettivi posti.

La convalida del Quadro Conoscitivo e il confronto sull’ipotesi di dimensionamento forniranno base per proseguire l’attività di analisi, che conformemente alle principali direttive in materia, decide di utilizzare, come metodo di analisi e valutazione, un **set limitato di indicatori** di stato (S) e di pressione (P), che possano consentire di verificare con efficacia ed immediatezza le risposte introdotte con le misure di pianificazione e programmazione della Piano e, tralasciando l’obiettivo di:

- ridurre il valore di un indicatore di pressione;
- aumentare il valore di un indicatore di stato (= qualità).

In particolare gli indicatori ambientali sono stati scelti per analizzare in maniera integrata i diversi aspetti della sostenibilità e sono pertanto raggruppati in quattro aree tematiche:

- carico antropico e consumo di risorse: a partire dalla stima del carico antropico, espresso in residenti e residenti equivalenti, si sono determinate le potenziali ripercussioni sulle risorse ambientali.
- pressione del sistema della mobilità: in termini di programmazione di nuovi ricettori sensibili;
- fruibilità del territorio;
- aspetti del monitoraggio.

ELENCO DEGLI ELABORATI

DOCUMENTO PRELIMINARE

RELAZIONE

ATLANTE CARTOGRAFICO

- 01. Temi e luoghi strategici - scala 1:10.000**
- 02. Il Sistema delle infrastrutture - scala 1:10.000**
- 03. Il Sistema ambientale - scala 1:10.000**
- 04. Il Sistema degli insediamenti - scala 1:10.000**
- 05. Ambiti territoriali - scala 1:10.000**

AGENDA DEI TEMI E DEI LUOGHI

VALSAT

QUADRO CONOSCITIVO

RELAZIONE

- ALLEGATO S1. A Schedatura sintetica dei fabbricati da tutelare nei nuclei storici**
- ALLEGATO S1. B Schedatura sintetica dei beni storici isolati e in ambiente rurale**
- ALLEGATO S1. C Schedatura sintetica dei fabbricati all'interno dei ghetti**
- ALLEGATO S1. D Schedatura dettagliata dei fabbricati di valore monumentale**
- ALLEGATO S3. A Schedatura delle principali dotazioni territoriali**

ATLANTE CARTOGRAFICO

IL SISTEMA INSEDIATIVO

- SI 1.1 - Carta sulla formazione degli edifici all'interno dei nuclei storici - scala 1:2.000**

SI 1.2 - Carta sullo stato d'uso e sul valore degli edifici all'interno dei nuclei storici - scala 1:2.000

SI 1.3 - Carta sulle tipologie e sulle alterazioni edilizie nei nuclei storici - scala 1:2.000

SI 1.4.1 - Carta dell'uso attuale dei fabbricati all'interno dei nuclei storici - Piano terra - scala 1:2.000

SI 1.4.2 - Carta dell'uso attuale dei fabbricati all'interno dei nuclei storici - Piani superiori - scala 1:2.000

SI 1.5 - Carta sullo stato d'uso e sul valore dei beni storici isolati e in ambiente rurale - scala 1:10.000

SI 1.6 - Carta sulle tipologie e sulle alterazioni edilizie dei beni storici isolati e in ambiente rurale - scala 1:10.000

SI 1.7 - Carta dell'uso attuale dei beni storici isolati e in ambiente rurale - scala 1:10.000

SI 1.8 - Carta del paesaggio storico e del patrimonio archeologico - scala 1:10.000

SI 2.1 - Inquadramento territoriale - scala 1:25.000

SI 2.2 - Parti urbane riconoscibili e morfologicamente omogenee - scala 1:10.000

SI 2.3 - Carta del paesaggio contemporaneo - scala 1:10.000

SI 3.1 - Carta di inquadramento delle dotazioni territoriali sovracomunali - scala 1:25.000

SI 3.2.1 - Carta delle dotazioni territoriali presenti nel territorio comunale - Ambiti 1,4 - scala 1:5.000

SI 3.2.2 - Carta delle dotazioni territoriali presenti nel territorio comunale - Ambiti 3,5,6 - scala 1:5.000

SI 3.3 - Carta sugli indicatori di qualità delle dotazioni territoriali - scala 1:10.000

IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE

SP 1.1 - Carta sullo stato di attuazione del PRG vigente - Sistema residenziale - 1:10.000

SP 1.2 - Carta sullo stato di attuazione del PRG vigente - Sistema produttivo - 1:10.000

SP 2.1.1 - Indirizzi, direttive, prescrizioni del PTCP di Rimini e Pesaro - Sistema insediativo e infrastrutturale - scala 1:25.000

SP 2.1.2 - Indirizzi, direttive, prescrizioni del PTCP di Rimini e Pesaro - Sistema ambientale e paesistico - scala 1:25.000

SP 3.1 - Mosaico PRG comuni contermini - scala 1:25.000

SP 4.1 - Carta dei rispetti e vincoli territoriali - Tutela e vincoli ambientali - scala 1:10.000

SP 4.2 - Carta dei rispetti e vincoli territoriali - Emergenze culturali, storiche e paesaggistiche - scala 1:10.000

SP 4.3 - Carta dei rispetti e vincoli territoriali - Rispetti e limiti all'edificabilità dei suoli alla trasformazione degli insediamenti - scala 1:10.000

IL SISTEMA AMBIENTALE

SA 2.1 - Carta geologica - scala 1:10.000

SA 2.2 - Carta geomorfologica - scala 1:10.000

SA 2.3 - Carta altimetrica - scala 1:10.000

SA 2.4 - Carta clivometrica - scala 1:10.000

SA 2.5 - Carta dell'idrografia a superficiale - scala 1:10.000

SA 2.6 - Carta idrogeologica - scala 1:10.000

SA 2.7 - Carta della vulnerabilità della falda - scala 1:10.000

SA 2.8 - Carta ubicazione indagini - scala 1:10.000

SA 2.9 - Carta litologica del substrato - scala 1:10.000

SA 2.10 - Carta litologica delle coperture - scala 1:10.000

SA 2.11 - Carta delle aree suscettibili di effetti locali (rischio sismico) - scala 1:10.000

SA 2.12 - Carta delle aree oggetto di indagini di approfondimento (rischio sismico) - scala 1:10.000

SA 2.13 - Carta del rischio geologico e geomorfologico - scala 1:10.000

