

IL PIANO STRATEGICO DI RIMINI
E DEL SUO TERRITORIO

ASSOCIAZIONE FORUM RIMINI VENTURE

riminiventure 2027

DIREZIONE DEL PIANO STRATEGICO DI RIMINI

Palazzo del Turismo,

Piazzale Fellini 3

47921 - Rimini

Telefono: 0541 704377

Fax: 0541 704632

E-mail: piano.strategico@comune.rimini.it

sito: www.riminiventure.it

Grafica:

 *KalEidon* - Rimini

Il Piano Strategico di Rimini e del suo territorio

DOCUMENTO FINALE

il piano strategico ● *cambia la tua città*

A large red speech bubble graphic with a white tail pointing towards the bottom left. The text is centered within the bubble.

**cambia
la tua città!**

PIANO STRATEGICO DI RIMINI

COMITATO PROMOTORE

Comune di Rimini
Provincia di Rimini
Camera di Commercio di Rimini
Fondazione Cassa di Risparmio di Rimini (CARIM)

COMITATO SCIENTIFICO

Felicia Bottino (coordinatore)
Giuseppe De Rita
Marcella Gola
Stefano Zamagni

ADVISORY BOARD

Giandomenico Amendola
Gian Paolo Artioli
Guido Caselli
Luca Emanuelli
Ferruccio Farina
Claudio Galli
Giuseppe Gherpelli
Mario Lupano
Bruno Molinari
Pier Pierucci
Marco Ponti

DIREZIONE DEL PIANO STRATEGICO

COMUNE DI RIMINI
Pietro Leoni (direttore)
Bruno Angelini
Maria Stella Lodovichetti
Rita Marfori

COLLABORATORI

Filippo Boschi
Valentina Ridolfi
Paolo Verri
Sara Vespigiani
Claudio Santini (Multimedia)
Kaleidon (Art Direction)

ASSOCIAZIONE FORUM “RIMINI VENTURE”

Maurizio Ermeti (presidente)

Associazioni: **Aci** - Automobile Club d'Italia, **Acli** - Ass. Cristiane Lavoratori Italiani, **Age-sci** - Ass. Guide e Scout Cattolici Italiani, **Aia** - Ass. Italiana Albergatori, **Ance** - Ass. Nazionale Costruttori Edili, **Arci** - Servizio Civile Emilia Romagna, **Asi** - Alleanza Sportiva Italiana, Ass. **Farsi Prossimo** Onlus, Ass. **La Riviera dei Parchi**, **Azione Cattolica**, **Caritas Diocesana di Rimini - Ufficio Immigrazione**, **Casa della Pace**, **Centro Culturale Paolo VI**, **Cud** - Centro Universitario Diocesano, **Ceto Medio**, **Cgil**, **Cisl**, **Club Nautico**, **Cna** - Confederazione Nazionale dell'Artigianato, **Collegio dei Geometri**, **Collegio dei Periti Agrari**, **Collegio dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati (Periti Edili)**, **Cdo** - Compagnia delle Opere, **Confagricoltura**, **Confartigianato**, **Confcommercio**, **Confcooperative**, **Cia** - Confederazione Italiana Agricoltori, **Confesercenti**, **Confindustria**, **Consiglio Notarile**, **Federazione Provinciale Coltivatori Diretti**, **Fondazione Commercialisti ed Esperti Contabili**, **BMinM** - Ass. Basta Merda in Mare, **L'umana Dimora** di Rimini e dell'Adriatico, **Legacoop**, **Marecia Mia**, **Maschi** - Movimento Scout Adulti Cattolici Italiani, **Meeting** per l'Amicizia fra i Popoli, **Millepiedi Coop. Sociale**, **Meic** - Movimento Ecclesiale di Impegno Culturale, **Ordine degli Ingegneri**, **Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori**, **Ordine dei Geologi**, **Ordine dei Medici Chirurghi e degli Odontoiatrici** della Provincia di Rimini, **Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali** Province di Forlì-Cesena e Rimini, **Pedalando e Camminando**, **Reti della Cultura** Danza Musica Teatro Arti Visive, **Risparmio Etico**, **Scuola di Formazione Impegno Sociale e Politico “San Tommaso Moro”**, **Servizio Progetto Culturale Diocesano**, **Uil**, **Uisp** - Rimini.

Indice

Parte I - La formazione del Piano	9
I.1. Ragioni di una scelta: sviluppo locale, sistema decisionale e pianificazione strategica	13
I.2. La metodologia, caratteristiche e condizioni strategiche	16
I.3. La costruzione del Piano, dalle condizioni al processo	19
I.4. Rimini e il contesto regionale	20
I.5. L'avvio del Piano: analisi, attori, contenuti, elaborazioni	22
I.5.1. Prima fase del Piano: analisi di contesto, interviste, Documento preliminare	23
I.5.2. Gli attori	26
I.5.3. La seconda fase del lavoro: Forum e Gruppi di Lavoro	32
I.5.4. Profili sintetici degli esperti dei Gruppi di Lavoro	52
I.5.5. La conclusione del processo di elaborazione	58
Parte II - Le scelte del Piano	61
II.1. La <i>vision</i> e la <i>mission</i> : il racconto di Rimini al 2027	65
II.2. Le visioni di settore dei Gruppi di Lavoro	73
II.3. I cinque ambiti di grande intervento	81
II.4. La Carta dei Valori del Piano Strategico	114
II.5. Le esigenze di <i>governance</i> delineate dai Gruppi	116

Parte III - La valutazione preliminare delle azioni del Piano	121
III.1.1. La ripartizione delle azioni	124
III.1.2. La descrizione delle azioni	130
Ambito 1_ un nuovo rapporto con il mare	131
Ambito 2_ una sfida sulla mobilità	134
Ambito 3_ un sistema di imprese fatto di persone e di innovazione	142
Ambito 4_ la qualità di un territorio ricomposto e coeso	147
Ambito 5_ la cultura che forma e informa creando nuova immagine	153
III. 1.3. La valutazione delle azioni	159
III. 1.3.1. La griglia e i criteri di valutazione	160
III. 1.3.2. Lo <i>scoring</i> delle azioni del Piano	166
III. 1.4. La carta del Piano	184
III.2. Verso una nuova <i>governance</i> del Piano: gli strumenti individuati	192
Parte IV - Verso il secondo Piano Strategico di Rimini	195
IV.1.1. Ovvero il futuro non si prevede, si fa	198
Postfazione	209
Considerazioni e valutazioni sul processo di Piano (prof. arch. Felicia Bottino)	212
Le caratteristiche del Piano e le modalità di gestione (dott. Giuseppe De Rita)	215
La <i>governance</i> del Piano Strategico (prof. Stefano Zamagni)	218
Il Piano Strategico ‘in funzione’ (prof. Marcella Gola)	220

Redazione del documento a cura di: prof. arch. Felicia Bottino (I.1-I.4), arch. Filippo Boschi (II.2, II.3, III.1.1-III.1.3), dott. Piero Leoni (II.1), dott. Valentina Ridolfi (I.5, II.2-II.5, III.1., III.1.2, III.2), arch. Sara Vespignani (II.3, III.1.1, III.1.2); con la collaborazione di: prof. Giandomenico Amendola (II.4), prof. Stefano Zamagni (III.2)

parte I - La formazione del Piano



The background is a mosaic of small, light-colored tiles. A large, dark, stylized figure, possibly a dragon or a mythical creature, is depicted in the center. The figure has a long, curved body and a head with horns or wings. The mosaic is composed of small, square tiles in shades of grey, white, and black. A large, bright red speech bubble is positioned in the upper right quadrant, containing a quote in white text.

***“Un vero
viaggio di scoperta
non è cercare
nuove terre,
ma avere nuovi
occhi.”***

(MARCEL PROUST)



parte I - La formazione del Piano

I.1. Ragioni di una scelta: sviluppo locale, sistema decisionale e pianificazione strategica

Intervenendo con nuove modalità e strumenti di pianificazione e programmazione in una realtà territoriale e istituzionale quale l'Emilia-Romagna, realtà ad altissimo tasso di pianificazione urbanistica tradizionale, è certamente necessario chiarire meglio le ragioni e le motivazioni che inducono a integrare il sistema di pianificazione tradizionale con strumenti dotati di maggiore efficacia nel definire e conseguire obiettivi di sviluppo economico e territoriale. Il piano urbanistico, da quello tradizionale a quello più recente, è infatti stato considerato per decenni lo strumento con cui governare, attraverso il controllo delle destinazioni d'uso e delle capacità edificatorie, gli stessi processi di sviluppo delle città sotto il profilo territoriale, sociale ed economico. Oggi, forse anche con ritardo rispetto alle esperienze di altre realtà nazionali ed europee, si deve prendere atto di come, per intervenire efficacemente nel governo dello sviluppo locale, sia necessario uscire dalla sola ottica urbanistica innovando profondamente sia il sistema decisionale e di *governance* sia introducendo strumenti di programmazione e pianificazione più adeguati a condurre analisi, diagnosi e proposte progettuali per lo sviluppo del territorio.

Per queste ragioni ampie parti del Documento preliminare sono state dedicate a motivare la scelta di elaborare per il territorio di Rimini un Piano Strategico (il perché), così come ci si è soffermati nell'illustrare la metodologia prescelta (quale piano) che, in modo sperimentale, è stata costruita ad hoc per questa realtà.

Tuttavia, nella formulazione finale del Documento di Piano corre l'obbligo di rendere conto del ricco contributo di apporti culturali e disciplinari che, nel corso del processo, hanno avuto un ruolo determinante nel definire la metodologia nella sua specifica elaborazione locale. In questo senso è importante riprendere e ricontestualizzare le motivazioni che hanno registrato l'accordo dell'intera comunità riminese ad affrontare i temi dello sviluppo futuro del territorio in modo fortemente innovativo.

È, infatti, innegabile che si è costituito, con il contributo sia del Comitato Promotore che dei tanti Gruppi di Lavoro rappresentanti l'intero mondo economico, sociale e culturale del territorio, un vero e proprio "laboratorio di progettazione" che ha svolto appieno un ruolo di elaborazione sia analitica che progettuale che di verifica, realizzando un'esperienza molto particolare che possiamo definire di pianificazione strategica comunitaria.

Nel corso dei lavori non sono mancati dubbi, critiche, interrogativi, anche rilevanti, provenienti sia dall'esterno che dall'interno del Comitato e del Forum, che, sottolineando la complessità organizzativa, elaborativa e temporale della procedura adottata, ne mettevano in discussione la possibilità di una gestione lineare e la stessa possibilità di poter giungere ad un elaborato condiviso di proposte concrete.

In questo senso, proprio perché l'impalcatura strutturale di questa elaborazione del Piano, condivisa e partecipata in ogni suo passaggio sia politico che tecnico, ha retto dalla fase preparatoria a quella propositiva (di seguito puntualmente illustrata), vale la pena di confrontare questa esperienza, pur con una sintetica riflessione, con la natura e la storia più recente della pianificazione strategica territoriale.

Le più recenti esperienze europee ed italiane di pianificazione strategica hanno subito profonde revisioni tecniche e concettuali sia per le diverse finalità via via attribuite allo strumento sia per le rapide e radicali modificazioni che hanno interessato i processi di sviluppo delle città. Non si è mai realizzato, nelle diverse realtà prese in considerazione, un unico modello di pianificazione che possa far rinviare ad un unico modello di riferimento. E proprio l'esperienza di Rimini sta dimostrando come ogni singola sperimentazione dia origine a modelli diversi che dipendono sia dalla impostazione iniziale, ma soprattutto dalla risposta che, nella evoluzione del processo di formazione, viene prodotta dalle condizioni endogene ed esogene.

In Italia i prodromi della pianificazione strategica, applicati con l'obiettivo di migliorare l'efficacia dell'azione amministrativa nello sviluppo locale, possono essere identificati con gli strumenti e le modalità introdotti dalla riforma del '90-'93. Il duplice obiettivo della riforma si proponeva di: a) separare nettamente politica e amministrazione per migliorare l'efficienza della macchina amministrativa; b) introdurre la formula della concertazione e dell'accordo pubblico-privato per garantire il successo dei progetti di sviluppo locale. A tale riforma ha fatto

seguito l'innovazione in campo politico dell'elezione diretta del sindaco, considerata condizione indispensabile per affrontare, senza condizionamenti di parte, la gestione del governo locale.

Purtroppo il bilancio che ne è seguito testimonia come, a seguito delle riforme attuate, nella maggior parte dei casi non si sono create le attese condizioni atte a garantire, da parte delle amministrazioni locali, una migliore capacità di governo: nella grande maggioranza dei casi non si è realizzata né una vera innovazione degli strumenti, per adeguarli nei modi e nei tempi ai processi in atto, né si è conseguita una efficace e riconosciuta innovazione di *leadership* istituzionale.

Diverse sono le motivazioni di questo bilancio negativo e qui corre l'obbligo di sottolineare quegli aspetti che meglio possono farci valutare in modo critico e fattivo il percorso della nostra esperienza.

Innanzitutto occorre sottolineare che la personalizzazione politica del sindaco si è tradotta troppo spesso in una "malintesa *leadership*", nel senso che, anziché accompagnarsi ad una maggiore disponibilità relazionale e capacità politico-amministrativa nell'affrontare i problemi collettivi, ha prodotto quel fenomeno che in modo molto significativo viene definito "l'illusione decisionista". Di fatto, proprio laddove il decisionismo è stato praticato come "emblema" di efficienza amministrativa di governo, ha conseguito meno esiti positivi e ha prodotto guasti nell'assetto sociale della convivenza urbana a livello sociale, economico ed istituzionale.

È stato cioè sottovalutato che, oggi più che mai, le scelte e le politiche di governo della città, siano esse di assetto territoriale piuttosto che di carattere socio-economico, non possono essere affrontate al di fuori di un confronto reale strutturato su "verifica, concertazione e partecipazione" con la società locale.

Il secondo aspetto che ha segnato, di fatto, il fallimento di questa fase è quella che possiamo definire "la concertazione tradita". Con ciò si intende quella prassi, comunemente affermatasi nel governo urbano, di una concertazione realizzata perseguendo la vecchia logica della contrattazione dirigistica, tipica della deriva assunta dalla pianificazione tradizionale, basata da un lato su una rigida normativa d'uso, e

poi derogata caso per caso (“la deregolamentazione camuffata”) con la pratica delle varianti ad hoc o del singolo accordo sul singolo progetto. Il tutto al di fuori di un quadro di coerenza capace di portare a sistema progetti e politiche e di integrare approcci e finalità socio-economici a quelli di più immediato impatto territoriale.

È quindi di questi ultimi anni l'avvio di una fase della pianificazione strategica nata dalla consapevolezza, da parte delle amministrazioni locali, della necessità di innovare profondamente quella cultura di governo che ha guidato la crescita delle città negli ultimi decenni.

Una pianificazione strategica territoriale non alternativa alla pianificazione urbanistica, ma che di questa deve considerare limiti e fallimenti, per favorire un salto di qualità e consentire, partendo da obiettivi, azioni, politiche e progetti condivisi, di sviluppare la fase attuativa coerentemente agli obiettivi di sviluppo locale, qualità urbana e sostenibilità.

La consapevolezza, acuita in questo ultimo anno e mezzo dagli effetti prodotti dalla crisi sulla realtà urbana, riguarda la difficoltà (arrivata in molti casi a punti di vera e propria caduta di ruolo) della Pubblica Amministrazione a fronteggiare con gli attuali strumenti la sempre maggiore complessità dei problemi urbani (sociali, ambientali,..) e la sempre più ridotta capacità finanziaria.

La scelta del Piano Strategico di Rimini, il “perché” e il “come” di questo tipo di piano che di seguito analizzeremo, vuole inserirsi appieno in questa fase di rinnovamento, per marcare una vera e propria nuova stagione di pianificazione strategica.

1.2. La metodologia, caratteristiche e condizioni strategiche

Manca a tutt'oggi una ricerca compiuta e aggiornata che metta a confronto in modo analitico e critico le diverse esperienze che si sono succedute in Europa e in Italia, il loro grado di successo e la loro *performance* nel tempo; così come non sono molti i casi compiuti da cui trarre valutazioni comparate sugli esiti e sull'efficacia del modello. È però vero che già si possono trarre delle valutazioni in merito a quali siano le condizioni più ricorrenti nei diversi casi esaminati che possono essere considerate imprescindibili o comunque direttamente collegate al miglior esito finale, necessarie cioè per poter assumere

una visione condivisa e perseguirla collettivamente, e confrontarle con l'esperienza riminese.

Ripercorrendo il processo di formazione e le scelte del Piano Strategico di Rimini, si possono così sintetizzare le condizioni di fondo.



**cambiamento
nei processi
decisionali**

1. **La disponibilità da parte pubblica ad attivare un forte cambiamento nei processi decisionali** assumendo, assieme a una forte *leadership*, **una rinnovata cultura di governo** in grado di garantire soluzioni efficaci nell'amministrazione locale puntando su una forte capacità relazionale verso la società civile, e instaurando nella prassi e nelle scelte di governo una concertazione trasparente e collettiva anziché una contrattazione a senso unico. È oggi ormai appurato che gli aspetti fondamentali dell'assetto del territorio, così come quelli dello sviluppo sociale ed economico, difficilmente possono essere affrontati senza una crescita collettiva, senza un confronto sia con le altre istituzioni pubbliche che con le diverse realtà che sul territorio organizzano e sono portatrici di interessi e di valori in tutti i diversi settori in cui si articola la città-società. Evitare questo confronto a monte in nome di un malinteso decisionismo può infatti condizionare o compromettere a posteriori l'esito delle scelte in modi diversi.
2. **Una forte convinzione** che il Piano Strategico sia il luogo effettivo, **lo strumento unico e unitario nel quale vengono fatte le scelte più rilevanti del governo locale** come sede di reale coordinamento degli attori pubblici e privati. In particolare occorre che l'assunzione di tale metodologia interessi concretamente tutti i settori della macchina amministrativa pubblica dove si prendono decisioni e che riguardi la fase di elaborazione unitariamente a quelle successive di gestione e di verifica.
3. **Una partecipazione reale e consapevole**, molto diversa dalle formule delle udienze pubbliche previste dalle legislazioni urbanistiche in atto e che caratterizzano la formazione degli attuali piani urbanistici. Occorre invece porre in campo modalità strutturate di partecipazione che, pur se realizzate su base volontaristica, accompagnino tutto il processo di formazione del Piano e pongano sullo stesso livello di informazione e conoscenza non solo i partners promotori ma, via via, tutti i portatori di interesse e l'intera comunità.
4. La **consapevolezza**, da parte di tutti gli attori pubblici e privati, della forte interdipendenza che ai fini di un reale sviluppo locale esiste tra i diversi settori della Politica Amministrativa e della operatività d'impresa e **della necessità** quindi di

dotarsi di un unico strumento di pianificazione-programmazione che garantisca:

- a. **l'integrazione tra politiche economiche, ambientali e sociali** e tra politiche e progetti urbani e territoriali
 - b. la capacità di opporre alla pratica della deregolamentazione quella di un **quadro di coerenza territoriale** continuamente ritarato e verificato nella sua evoluzione e gestione e di una concertazione trasparente che ponga sullo stesso piano di protagonismo e responsabilità i portatori di interessi economici, quelli di interessi ambientali e quelli di interessi sociali.
5. La necessità di traguardare le ipotesi e le proposte di Piano assumendo due precisi termini spaziali e temporali:
- a. **fare riferimento a un territorio di area vasta**, in quanto l'unico capace di accogliere e valutare in modo corretto sia le analisi che le proposte delle scelte di sviluppo;
 - b. **assumere un traguardo di lungo periodo**, l'unico che possa effettivamente consentire la proiezione corretta di quelle scelte che, assunte oggi, possano essere capaci di costruire in modo strutturato ed efficace il futuro della città.

Il realizzarsi di queste condizioni nel comportamento decisionale e operativo da parte pubblica e privata potrà di fatto innescare negli stessi un vero e proprio cambiamento di cultura, riposizionando sia il ruolo della politica e delle istituzioni che quello dell'impresa, nell'assumersi le responsabilità di scelte di governo della città che oggi non possono più essere ricondotte né ad una esclusiva competenza pubblica né ad una impropria gestione di deregolazione sollecitata da parte privata.

Ed è questa nuova cultura che si sta affermando oggi a Rimini con una portata e un significato che senz'altro potrà travalicare la stessa specifica esperienza di costruzione del Piano Strategico. In questo senso indubbiamente si conferma che il Piano Strategico è uno dei veicoli più diretti per innovare il governo dello sviluppo locale, ma anche si attesta che la collettività, nelle sue espressioni pubbliche e private, ha ormai maturato la necessità di collaborare nelle scelte che riguardano il reale sviluppo futuro della città.

D'altra parte oggi occorre considerare che alla già complessa situazione dei

processi in atto si sono aggiunti gli effetti di una crisi che, da finanziaria ed economica, sta assumendo caratteristiche sociali dirimenti e le cui ripercussioni riguarderanno inevitabilmente la qualità della vita urbana e la stessa soglia di convivenza civile se non verranno attivate, anche nel *welfare* locale, interventi adeguati. Questa ulteriore consapevolezza dovrà comunque costituire un riferimento indispensabile per tutte quelle realtà che stanno realizzando o si apprestano a realizzare un Piano Strategico che potranno, in tal senso, utilizzare questo strumento come leva per la ripresa del dopocrisi.

Nel caso specifico di Rimini, si potrà utilizzare fin da subito il processo in corso finalizzandolo alla costruzione di un piano capace di fronteggiare la crisi nell'oggi e nel contempo costituire una piattaforma condivisa di scelte politiche e progettuali per il rilancio futuro.

1.3. La costruzione del Piano, dalle condizioni al processo

Rimini assume queste condizioni arricchendole di due significative specificità:

1. Innanzitutto viene deciso per il futuro di assumere una nuova forma di *governance* strutturata sul campo attraverso una vera e propria rete di soggetti che con responsabilità, protagonismi e interessi diversi concorrono unitariamente a definire e perseguire lo sviluppo della città attraverso questo strumento di pianificazione.

Si realizza pertanto, lungo la scia delle più aggiornate teorie socio-economiche e di pianificazione, un grande investimento sul capitale sociale, puntando sulla ricchezza di contributi che, nel campo del benessere collettivo, può derivare dalle istanze direttamente espresse dai cittadini e dalle loro rappresentanze dirette. Si attua cioè il processo di “dare voce alla città”. In tal senso la partecipazione e il coinvolgimento diventano il punto di forza del Piano Strategico di Rimini.

2. La seconda condizione riguarda la **metodologia di elaborazione tecnica del piano.**

Il processo di **“elaborazione collettiva e partecipata”** ha determinato, infatti, anche la modalità tecnica di costruzione del piano, caratterizzando fortemente questa esperienza. In questa logica, infatti, è stata scartata la scelta di puntare ad un piano tecnocratico elaborato a tavolino, affidato alla compilazione da parte di società altamente specializzate che, sulla base di orientamenti e indica-



**“elaborazione
collettiva
e partecipata”**

zioni di un piccolo gruppo di decisori (pubblici o privati che siano), provvedessero all'elaborazione di un testo solo successivamente sottoposto alla consultazione della città. Al contrario, è stata scelta una modalità senz'altro più complessa, ma che certamente può offrire più garanzie per il buon esito e il successo del Piano stesso. In questo quadro, gli esperti scelti per la collaborazione al Piano, selezionati sulla base delle loro specifiche e riconosciute competenze, sono stati inseriti all'interno dei Gruppi di Lavoro, realizzando in questo modo un proficuo rapporto di consulenza e collaborazione che possiamo definire a doppia entrata.

Si è infatti prodotto un processo interattivo tra il portato dell'esperienza tecnica (esperti) e la diretta conoscenza dello stato di salute della città e delle aspettative della popolazione (Forum e Gruppi di Lavoro).

I.4. Rimini e il contesto regionale

Il sistema territoriale della regione Emilia-Romagna, ha raggiunto importanti traguardi nei diversi campi della vita economica, sociale e civile e posizioni di vertice sul piano nazionale ed europeo. Il successo di tale sistema è in generale riconducibile alla forte compenetrazione tra piccola e media impresa, alla formazione tecnica e professionale, all'organizzazione degli usi del territorio, alle politiche sociali di sostegno al lavoro dipendente. A ciò deve essere aggiunta l'attrattività di alcune funzioni di eccellenza, come le università, i poli sanitari, le fiere, i centri congressuali, gli aeroporti, i poli logistici, la rilevanza territoriale nell'ambito del sistema autoferrostradale nazionale e le relazioni di servizio con diverse regioni, italiane ed europee, che qualificano l'Emilia-Romagna come "porta d'accesso" strategica e centro direzionale e terziario regionale. Da tutto ciò è scaturito un sistema che ha i suoi punti forti nella diversificazione dell'attività economica, nella flessibilità dei sistemi di impresa, nella presenza di attività terziarie avanzate, nella densità delle reti sociali e nella consistente offerta di lavoro. Contestualmente all'affermarsi di questi aspetti positivi si sono tuttavia manifestate, nel corso degli anni, difficoltà e disfunzioni di natura strutturale al punto da costituire una minaccia per l'evoluzione futura del sistema regionale.

Per quel che riguarda, in particolare, il sistema territoriale ed infrastrutturale, va segnalato come quest'ultimo abbia risentito dello sviluppo insediativo degli ultimi trent'anni, contrassegnato da un massiccio inurbamento nei comuni degli *hinterland*. Ciò ha determinato una forte di-

spersione insediativa con conseguenti problemi nel consumo del territorio, nel dispendio energetico, nell'adeguamento dei servizi e nell'aumento delle esigenze di mobilità che, in mancanza di adeguate infrastrutture per il trasporto collettivo, si sono concretizzate in un massiccio ricorso al mezzo privato e nella frequente congestione dei principali assi stradali radiali con elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e la crescita dell'incidentalità stradale. In particolare, per quanto riguarda i centri urbani – sede a tutt'oggi di attività e funzioni residenziali, ma anche commerciali, direzionali ecc. e di norma coincidenti con strutture e insediamenti storici – l'accessibilità ha provocato e provoca una sempre maggiore congestione dovuta alla carenza endemica di parcheggi, alla difficoltà di procedere con efficaci politiche di chiusura o limitazione del traffico e alla mancanza di soluzioni organiche capaci di rendere efficace la mobilità pubblica.

Peraltro, il rapido impoverimento del contingente demografico ha sensibilmente agito sul mix sociale, impoverendo l'arco delle classi e delle categorie rappresentate e generando nei centri urbani segregazione, conflittualità e degrado sociale. A ciò si aggiungono le conseguenze del fenomeno dell'immigrazione che, se da un lato rappresenta una risorsa necessaria per lo sviluppo economico, richiede dall'altro precise politiche di integrazione che interessano l'intero tema del *welfare* – dalla casa, alla scuola, alla cultura, ai servizi - per le quali le nostre città non hanno messo in atto soluzioni adeguate. Il tema della sicurezza è così diventato tema importante, condizionando in misura rilevante la qualità della vita urbana.

Si tratta nel complesso di fenomeni indotti dalla maturità del sistema sociale, economico, territoriale ed infrastrutturale. Una maturità che si manifesta nella perdita di spessore dei comparti tradizionali dell'industria all'emergere di criticità legate all'invecchiamento della popolazione, e inoltre si manifesta nel calo delle nascite e nelle difficoltà del ricambio generazionale degli attori economici; ed infine si manifesta nelle diseconomie prodotte dalla dispersione insediativa e dalle inadeguatezze delle infrastrutture stradali e di trasporto a fronte dei mutamenti intervenuti nel modo di produrre e negli stili di vita.

Questi limiti, rapportati al contesto della competizione nazionale ed internazionale tra i sistemi locali ed alla particolare aggressività di alcune

realtà emergenti, indicano un serio rischio di rapido declino per l'area regionale dell'Emilia-Romagna.

Per invertire questa tendenza, fornendo una risposta all'altezza dei problemi e promuovendo l'affermazione di un sistema territoriale coeso e sintonizzato sulle sfide della globalizzazione di un nuovo circuito virtuoso tra imprese, enti locali, lavoro autonomo e dipendente, sistema scolastico-formativo, organizzazione del territorio alcune realtà specifiche della nostra regione appaiono rivestire un ruolo cruciale.

Si ritiene che, tra queste, Rimini occupi una posizione del tutto peculiare sia per le potenzialità intrinseche che la connotano dal punto di vista economico, culturale e sociale sia per la sua collocazione strategica quale "porta" dell'Emilia-Romagna verso il centro-sud della penisola e verso i paesi transfrontalieri dell'Adriatico.

In questo senso è fondamentale che il Piano Strategico di Rimini sia riferito a tutto il territorio riminese, ma riguardi anche ad un riposizionamento complessivo di questa realtà nell'ambito del sistema regionale con cui, fin da subito, si dovrà relazionare nel merito della programmazione regionale articolata nei diversi settori di competenza. La stessa Regione, d'altra parte, ha lavorato all'elaborazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) che assume del Piano Strategico sia l'impostazione metodologica che le modalità di *governance*. Ciò consentirà fin da subito un dialogo e un rapporto proficuo nel raggiungimento degli obiettivi di rilancio economico, sociale e culturale della realtà riminese all'interno del sistema regionale.

1.5. L'avvio del Piano: analisi, attori, contenuti, elaborazioni

Come si è detto, ciascun singolo percorso di pianificazione strategica deve essere sviluppato ed articolato in maniera distintiva a seconda della specifica realtà territoriale e del *milieu* sociale ed economico cui si riferisce. Questo elemento risulta di importanza cruciale – oltre che per la stessa concezione disciplinare che è alla base del Piano e per la sua progressiva elaborazione teorica - anche per strutturare la metodologia con cui realizzare il percorso di pianificazione strategica. Una metodologia che, di conseguenza, sarà necessariamente caratterizzata da elementi di

sperimentalità e di innovazione e che non potrà essere “calata dall’alto”, ma dovrà essere impostata ad hoc e progressivamente verificata nel corso delle attività.

Questo è stato, per l’appunto, l’approccio adottato nel caso del Piano Strategico di Rimini nel quale gli elementi di sperimentalità sono stati garantiti da un costante confronto tra i diversi attori coinvolti, che ha consentito di costruire gradualmente le diverse fasi del processo orientandone e monitorandone l’andamento.

1.5.1. Prima fase del Piano: analisi di contesto, interviste, Documento preliminare

Il 2 luglio 2007 può considerarsi la data ufficiale di avvio del processo di Piano Strategico benché, come è logico, il lavoro fosse stato impostato nel corso di diversi mesi precedenti. La discussione sull’opportunità di dotare il territorio riminese di questo strumento era peraltro già stata avviata il 6 giugno 2005, quando il Comune organizzò un primo convegno dal titolo *Nuovi strumenti di pianificazione. Il piano strutturale strategico per la città di Rimini*, invitando rappresentanti politici ed esperti a confrontarsi sul tema. Successivamente, i tempi tecnici connessi allo svolgersi delle elezioni comunali nel 2006 rallentarono inevitabilmente un percorso che comunque non si interruppe mai e che, nella prima parte del 2007, vide l’individuazione del Comitato Scientifico e la definizione dell’assetto organizzativo che avrebbe accompagnato lo sviluppo del processo.

Il 2 luglio 2007 il Piano Strategico viene effettivamente lanciato ufficialmente, con una presentazione articolata in tre momenti:

- un primo incontro seminariale in mattinata, con i dirigenti del Comune di Rimini e della Provincia di Rimini, in cui l’operazione è stata presentata dal Vicesindaco e Assessore delegato, dal Coordinatore del Comitato Scientifico, dal Presidente del Forum, e dal Direttore dell’Ufficio di Piano;
- una conferenza stampa;
- un incontro pubblico pomeridiano in cui si sono susseguite le relazioni dei principali rappresentanti delle quattro istituzioni che, qualche mese dopo, avrebbero dato origine al Comitato Promotore del Piano Strategico (Comune, Provincia, Fondazione Cassa di

Risparmio di Rimini e Camera di Commercio di Rimini), e le relazioni dei componenti del Comitato Scientifico.

Nelle relazioni illustrative della giornata emergono già chiaramente tutte le ragioni che hanno determinato la scelta, da parte degli Amministratori riminesi, di intraprendere il percorso di Piano Strategico. Egualmente, da parte dei membri del Comitato Scientifico a cominciare dal coordinatore, vengono avanzate alcune riflessioni preliminari sulla natura del Piano Strategico, e sulla sua differenza sostanziale rispetto agli strumenti urbanistici tradizionali, nonché sul possibile significato di un Piano Strategico per il territorio riminese e su alcuni primi possibili temi su cui orientare il successivo lavoro.

Nonostante la necessità di definire al meglio i diversi aspetti amministrativi abbia determinato un ritardo sia nella istituzione formale del Comitato Promotore (avvenuta il 29 novembre 2007) sia nella costituzione dell'Associazione Forum (che è stata ufficializzata il 12 marzo 2008), a seguito dell'incontro di luglio viene comunque avviata l'attività che, in linea con l'approccio specifico che fin dall'origine ha caratterizzato questo Piano e che è stato poc'anzi descritto, si sviluppa in due direzioni del tutto complementari. Da un lato, vengono realizzati i previsti approfondimenti tecnico-scientifici, dall'altro si procede ad attivare la prima fase del percorso partecipativo, realizzando una serie di interviste con i principali portatori di interesse della realtà riminese.



analisi

Gli approfondimenti tecnico-scientifici si traducono in **due analisi**, una di carattere **urbanistico-territoriale** e l'altra di carattere **socio-economico**. **La prima fornisce un primo inquadramento territoriale** così articolato: 1. considerazioni e valutazioni sugli strumenti urbanistici, sui grandi progetti e sulle infrastrutture; 2. ricognizione sulle attività di pianificazione in atto e sullo stato di attuazione delle politiche (sistema turistico, sistema produttivo, sistema insediativo,...). In questo senso l'analisi individua le principali criticità, gli indirizzi di sviluppo, le aree sensibili e, in generale, tutti gli elementi e i processi territoriali di potenziale rilevanza strategica.

La **seconda** analisi, condotta dalla Fondazione CENSIS, viene invece **incentrata sui processi socio-economici in corso** al fine di provare a delineare un possibile quadro di riferimento nell'ambito del quale indirizzare la ricerca di nuovi paradigmi identitari per la realtà riminese. In particolare,

L'analisi *desk* è condotta prendendo in considerazione un set molto ampio di indicatori tra cui: struttura e tendenza demografica, mercato del lavoro, struttura produttiva, flussi turistici e ricettività e fenomenologie in grado di influire sulla qualità della vita.

I risultati sia dell'una che dell'altra indagine hanno costituito una base conoscitiva indispensabile per il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri soggetti sociali nella formazione del Piano.

Parallelamente alle ricerche vengono svolte le **interviste**, realizzate dal Presidente del Forum e dal Direttore dell'Ufficio di Piano **con una quarantina di rappresentanti di diversi soggetti rappresentativi della società civile**, quali associazioni di categoria, enti culturali, associazioni sportive, *multiutilities*, ordini e collegi professionali, sindacati ed altri. Tutte le interviste sono realizzate sulla base di un *format* comune incentrato sui seguenti indicatori: criticità generali riscontrabili sulla realtà riminese, criticità specifiche viste in riferimento al proprio "osservatorio" di riferimento, assi e indirizzi di sviluppo, principali punti di forza, visioni. A seguito della deregistrazione, i contenuti delle interviste vengono sintetizzati al fine di poterli meglio comparare tra loro attraverso una lettura sinottica, e di poter quindi evincere con maggiore chiarezza le diverse visioni esplicitate dagli intervistati.

La prima fase di lavoro ha richiesto complessivamente tra i sette e gli otto mesi e si può, di fatto, ritenere conclusa nella primavera del 2008, e precisamente il 18 aprile, quando inizia l'attività del Forum con la prima assemblea dei soci e, in quella sede, vengono presentati gli esiti delle due ricerche e la sintesi delle interviste.

L'insediamento del Forum e le presentazioni fanno immediatamente seguito all'elaborazione, da parte del coordinatore del Comitato Scientifico, del *Documento preliminare di indirizzo*.

Oltre all'attività di approfondimento tecnico-scientifica, nella prima fase del lavoro prendono avvio altre azioni di supporto all'elaborazione del piano, come la campagna di comunicazione e la costituzione del sito. Sempre nello stesso periodo ha, inoltre, inizio l'attività culturale di sostegno al Piano, in particolare grazie alla prima grande conferenza tenuta il 18 ottobre 2007 dall'arch. Thomas Herzog sul tema dell'architettura ecoefficiente.



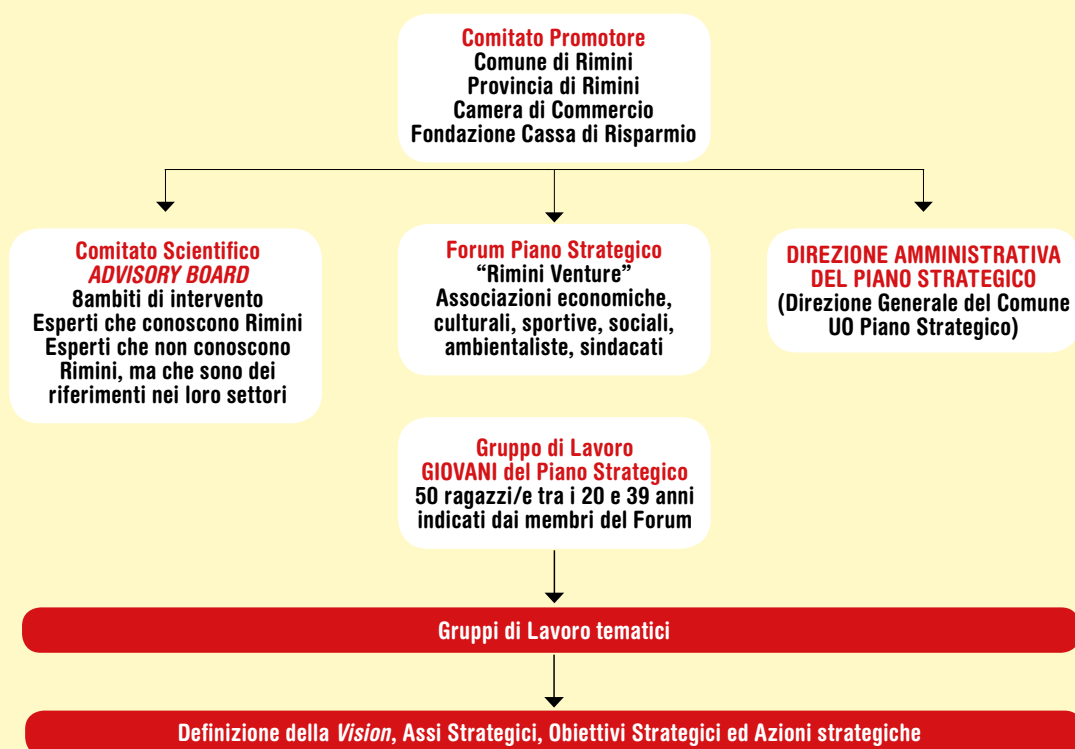
interviste

1.5.2. Gli attori

Forum "Rimini Venture"

La **costituzione ufficiale del Forum "Rimini Venture" avvenuta nel marzo 2008** rappresenta l'ultima tappa nella formalizzazione dell'assetto generale degli attori coinvolti nel processo di Piano Strategico, sui quali pare opportuno fare un affondo specifico prima di illustrare le fasi del lavoro intrapreso, anche per facilitarne una più piena comprensione. L'organigramma riportato a seguire restituisce il complesso dei soggetti coinvolti e le loro interrelazioni.

Organigramma funzionale del Piano Strategico di Rimini e del suo territorio



Più nel dettaglio, ruoli e funzioni dei diversi attori possono essere così riassunti:

Il Comitato Promotore

- COMUNE DI RIMINI
- PROVINCIA DI RIMINI
- CAMERA DI COMMERCIO
- FONDAZIONE CARIM

Rappresenta l'organo di governo del Piano Strategico, che ne indirizza e ne accompagna il percorso, valuta progressivamente gli esiti del lavoro, prende decisioni in relazione agli aspetti critici e alle esigenze che emergono, gestisce gli aspetti economici. È composto dai rappresentanti dei 4 enti che lo compongono, ovvero Comune di Rimini, Provincia di Rimini, Camera di Commercio di Rimini e Fondazione Carim.

Nominalmente i suoi membri sono:

Alberto Ravaioli, *Sindaco del Comune di Rimini*; Maurizio Melucci (fino ad aprile 2010) e Antonio Gamberini (da maggio 2010), *Vice sindaco e Assessore con delega al Piano Strategico del Comune di Rimini*; Ferdinando Fabbri (fino a maggio 2009) e Stefano Vitali (da giugno 2009), *Presidente Provincia di Rimini*; Alberto Rossini (fino a maggio 2009) e Vincenzo Mirra (da giugno 2009), *Assessore Urbanistica e Pianificazione Provincia di Rimini*; Manlio Maggioli, *Presidente Camera di Commercio di Rimini*; Maurizio Temeroli, *Direttore Camera di Commercio di Rimini*; Luciano Chicchi (fino ad aprile 2008), Alfredo Aureli (da aprile 2008 a marzo 2010), Massimo Pasquinelli (da aprile 2010), *Presidente Fondazione Carim*; Valentino Pesaresi, *Direttore Fondazione Carim*.

Il Comitato Scientifico e l'Advisory Board

È lo strumento che progressivamente indirizza, orienta e valuta l'attività del Piano Strategico, validandone gli esiti in relazione al loro grado di rispondenza all'impostazione scientifica e metodologica che informa tutto il processo.

È composto da un nucleo base costituito da: prof. arch. **Felicia Bottino**, *coordinatore*, dott. **Giuseppe De Rita**, prof. **Marcella Gola**, prof. **Stefano Zamagni**.

Nel novembre 2008, all'avvio dei lavori dei Gruppi tematici, il Comitato Scientifico ha prodotto e presentato un *Documento di indirizzo* al Comitato Promotore e al Forum.

Oltre al Comitato Scientifico sono state attivate dal Forum, sulla base di un coinvolgimento prevalentemente volontaristico e culturale anziché regolato da tariffari professionali, collaborazioni con **11 esperti** incaricati (sotto forma di **Advisory Board**) di seguire e indirizzare le attività dei gruppi e di collaborare con il Forum e con la Direzione del Piano alla definizione delle visioni, degli obiettivi e delle azioni che andranno a costituire il Piano. La scelta degli esperti è stata orientata ovviamente a garantire la massima copertura interdisciplinare relativa alla complessità dei temi, oltre che ad una comprovata esperienza e capacità negli specifici settori di competenza. L'interdisciplinarietà infatti è, assieme alle altre evidenziate, una delle caratteristiche fondamentali nel processo di formazione di una pianificazione strategica che voglia integrare fin dalle analisi le diverse politiche che interagiscono sul territorio. Ciò a differenza della tematica urbanistica, la cui elaborazione, incentrata prevalentemente sulla competenza di pianificazione del territorio, assume gli orientamenti di fondo dalla programmazione strategica interdisciplinare e partecipata.

Gli 11 esperti al lavoro sono: prof. **Giandomenico Amendola** – *Welfare*; ing. **Gian Paolo Artioli** – *Reti telematiche*; dott. **Guido Caselli** – *Impresa*; arch. **Luca Emanuelli** – *Turismo*, prof. **Ferruccio Farina** – *Cultura e Paesaggio*; ing. **Claudio Galli** – *Reti infrastrutturali*; prof. **Giuseppe Gherpelli** – *Cultura e Paesaggio*; prof. **Mario Lupano** – *Creatività*; dott. **Bruno Molinari** – *Internazionalizzazione*; dott. **Pier Pierucci** – *Turismo*; prof. **Marco Ponti** – *Mobilità*.

Il Forum “Rimini Venture”

È lo strumento attraverso il quale si attua la partecipazione della società civile al processo di elaborazione e di attuazione del Piano

Strategico. È costituito dai rappresentanti delle principali forze culturali, sociali ed economiche della città e del territorio quali associazioni di categoria, enti culturali e sportivi, *multiutilities*, ordini professionali, ecc.

Il Forum è presieduto da **Maurizio Ermeti**.

Dal Forum sono emanati gli **8 Gruppi di Lavoro tematici** (cfr. oltre cap. 5.3) che, a loro volta, ritrasmettono al Forum gli esiti dell'attività di approfondimento che svolgono.

Nel dettaglio i componenti dell'Associazione Forum all'aprile 2009 sono gli enti di seguito elencati:

Aci - Automobil Club Rimini; Acli - Ass. Cristiane Lavoratori Italiani; Agesci - Ass. Guide e Scout Cattolici Italiani; Aia - Ass. Italiana Albergatori; Ance - Ass. Nazionale Costruttori Edili Rimini; Api Rimini - Ass. Piccole e Medie Industrie della Provincia di Rimini; Arci - Servizio Civile Emilia Romagna; Asi - Alleanza Sportiva Italiana; Ass. Farsi Prossimo Onlus; Ass. La Riviera Dei Parchi; Azione Cattolica; Caritas Diocesana di Rimini/Ufficio Immigrazione; Casa della Pace; Centro Culturale Paolo VI; Cud - Centro Universitario Diocesano; Ceto Medio; Cgil - Confederazione Generale Italiana del Lavoro; Cisl - Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori; Cna - Confederazione Nazionale dell'artigianato e della Piccola e Media Impresa - Ass. Provinciale Di Rimini; Collegio dei Geometri della Provincia di Rimini; Collegio dei Periti Agrari della Provincia di Rimini; Collegio dei Periti Industriali Laureati della Provincia di Rimini (Periti Edili); C.D.O. - Compagnia delle Opere di Rimini; Confagricoltura; Confartigianato; Confcommercio - Associazione dei Commercianti e gli Operatori Turistici e dei Servizi della Provincia di Rimini; Confcooperative Rimini; Cia - Confederazione Italiana Agricoltori; Confesercenti - Associazione Commercio Turismo e Servizi; Confindustria - Ass. delle Imprese della Provincia di Rimini; Consorzio La Riviera dei Parchi; Federazione Provinciale Coltivatori Diretti; Forum Ambiente Provincia di Rimini - Insieme Per L'ambiente - Rappresentato dall'Associazione Basta Merda In Mare - BMinM; Lumana Dimora di Rimini e dell'Adriatico; Lega-

coop della Provincia di Rimini; Marecia Mia; Masci - Movimento Scout Adulti Cattolici Italiani; Meeting per l'Amicizia fra i Popoli; Millepiedi Coop Sociale; Meic - Movimento Ecclesiale di Impegno Culturale; Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Rimini; Ordine dei Geologi; Ordine degli Ingegneri della Provincia di Rimini; Ordine Provinciale dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali delle Province di Forlì-Cesena e Rimini; Pedalando e Camminando; Reti della Cultura Danza Musica Teatro Arti Visive; Scuola di Formazione Impegno Sociale e Politico "San Tommaso Moro"; Servizio Progetto Culturale Diocesano; Uil - Unione Italiana del Lavoro; Uisp - Rimini.

Il Forum giovani

Una sezione del Forum è rappresentata dal Forum Giovani, costituito da una **cinquantina di under 40** che hanno lavorato preliminarmente per il Forum, operando un'attività di scambio, confronto ed elaborazione che è stata poi restituita all'interno di un documento presentato al Forum nel luglio 2008. L'attività del Forum Giovani è poi proseguita in quanto molti partecipanti sono confluiti all'interno degli 8 Gruppi di Lavoro del Forum.

I componenti del Forum giovani sono: Anconetani Stefania; Angelini Luigi; Anna Cicchetti; Berrima Fatima; Bertozzi Damiana; Botteghi Michela; Bracci Luca; Brighi Daniela; Bruschi Antonio; Ciuffoli Francesco; Crociati Renzo; Cuccioli Enrico; D'Angelo Federico; De Sio Samuele; Fabbri Gianluca; Facchinetti Luca; Falcioni Lorenzo; Fiori Alfio; Gattei Andrea; Gaudi Juri; Genghini Andrea; Grandi Giovanni; Guiducci Valeria; Lanzetti Giuliano; Lessi Matteo; Ligi Michele; Lizambri Massimo; Magnani Andrea; Magnani Emanuela; Mazza Barbara; Meli Gianbattista; Morolli Mattia; Morosato Luca; Morri Claudia; Muti Matteo; Ortalli Davide; Pari Gian Luigi; Pesaresi Alessandro; Petitti Emma; Petrosillo Claudia; Rambaldi Ivana; Rambaldi Lisa; Re Fabio; Ricci Enrico; Rossi Letizia; Sanchi Roberto; Segurini Alessandro; Serafini Stefano; Squadrani Patrizia; Sternini Matteo; Tanesini Matteo; Vandi Margherita; Yan Yo Daniele; Zamagni Luca; Zamagni Matteo; Zanzini Andrea.

La Direzione e l'Ufficio di Piano

La Direzione del Piano è svolta da un apposito settore del Comune di Rimini guidato dal Direttore **Piero Leoni** e composto da **Bruno Angelini**, **Maria Stella Lodovichetti** e **Rita Marfori**. Svolge l'attività di indirizzo tecnico-operativo, di coordinamento generale e di gestione dell'intero processo di elaborazione del Piano. Rappresenta in sostanza il punto di raccordo di tutti i soggetti coinvolti e il momento di sintesi di tutte le attività realizzate.

Consulenze di supporto

Il lavoro del Forum e dell'Ufficio di Piano è supportato da due consulenze fisse, una di carattere metodologico, l'altra di carattere tecnico-scientifico, con specifico riferimento agli aspetti territoriali e urbanistici.

La prima è in capo al dott. Paolo Verri, già direttore del Piano Strategico di Torino, la seconda è in capo allo studio dell'arch. Filippo Boschi col quale collaborano la dott.ssa Valentina Ridolfi, l'arch. Sara Vespignani e la dott.ssa Anna Trazzi.

Comunicazione

Tutte le attività di comunicazione sono svolte, in collaborazione costante con l'Ufficio di Piano e con l'Ass. Forum Rimini Venture, dall'Agenzia Kaleidon di Rimini.

Il punto simbolo di Rimini è diventato virgola

ha preso movimento,
è in cambiamento.
(etimologicamente
germoglio,
qualcosa di generativo,
in sviluppo)



1.5.3. La seconda fase del lavoro: Forum e Gruppi di Lavoro



Forum giovani

Come accennato in precedenza, subito dopo l'insediamento del Forum inizia il lavoro operativo del **Forum Giovani** che si protrae per diversi mesi e che, già nel corso dell'estate 2008, produce un documento di sintesi presentato all'assemblea del Forum.

Gli incontri del Forum Giovani si svolgono con il seguente calendario: 6 e 22 maggio 2008, 5 e 18 giugno 2008, 23 luglio 2008, 3 e 19 settembre 2008, 15 ottobre 2008, 7 e 11 novembre 2008.

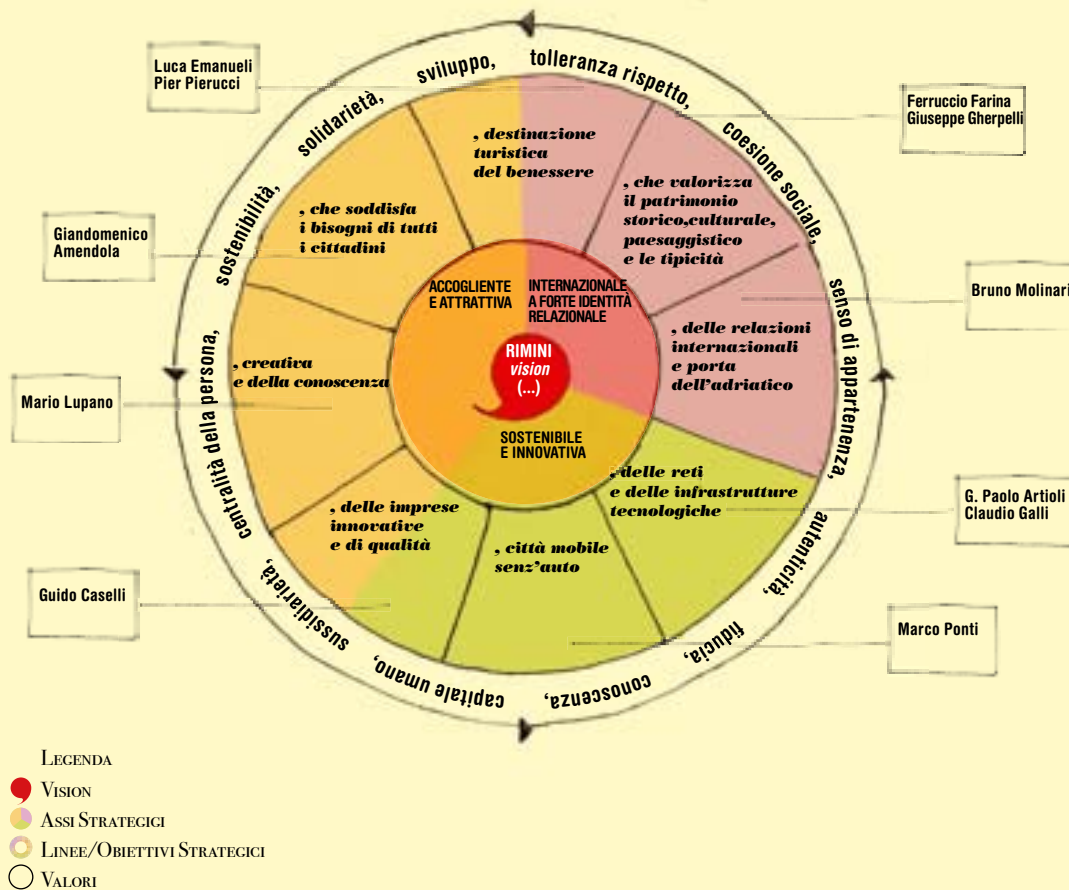
Parallelamente si sviluppano sia l'attività del Forum che quella del Comitato Promotore. Quest'ultimo si incontra a cadenza mensile per verificare in *progress* l'attività mentre il Forum si riunisce il 4 giugno, il 15 luglio, il 30 ottobre e il 13 novembre 2008.

Merita di essere sottolineato che sia il Forum che il Forum Giovani sono stati convocati a tre ulteriori incontri pubblici, organizzati dall'Amministrazione Comunale per presentare i tre *project financing* aventi per oggetto la riqualificazione del lungomare riminese ricompreso tra Piazzale Boscovich e Piazzale Kennedy e presentati, rispettivamente, da Studio Altieri con l'arch. Julien De Smedt, da Coopsette con l'arch. Jean Nouvel e da Ge.Cos con l'arch. Norman Foster. Tali incontri si sono tenuti il 13, 16 e 27 giugno 2009 e la loro importanza nell'ambito del processo di Piano Strategico è determinata dalla valenza che tali progetti, qualora realizzati, rivestirebbero su una delle aree maggiormente strategiche dell'intero territorio riminese. Non a caso il tema dei *project* si è ripetutamente riproposto sia nell'ambito dell'attività dei Gruppi di Lavoro sia all'interno dei documenti presentati da diversi componenti del Forum nonché all'interno di altre occasioni di dibattito pubblico.

Il lavoro svolto dalla metà di aprile alla metà di novembre 2008 viene principalmente incentrato sulla definizione di un quadro di sintesi che, sulla base degli esiti maturati nella prima fase e quindi dell'incrocio tra quanto emerso dall'analisi urbanistica, dall'affondo socio-economico e dalle interviste, sia in grado di restituire gli assi e le linee strategiche di carattere più generale sulle quali sviluppare successivamente l'attività dei Gruppi di Lavoro tematici.

Il risultato di tale attività viene poi schematizzato in un elaborato grafico denominato **"Ruota delle strategie"**, approvata dal Forum il 15 lu-

glio 2008 e successivamente specificata in maniera più approfondita in relazione ai singoli obiettivi enucleati. La ruota viene di seguito riportata.



La ruota schematizza pertanto il risultato della prima fase istruttoria, restituendo i tre grandi **assi strategici** come:

Rimini...

- CITTÀ INTERNAZIONALE A FORTE IDENTITÀ RELAZIONALE
- CITTÀ ACCOGLIENTE E ATTRATTIVA
- CITTÀ SOSTENIBILE E INNOVATIVA

e lasciando invece sospesa, in quanto da definire alla luce del lavoro successivo, la visione complessiva che caratterizzerà il Piano Strategico riminese.

Dagli assi, presi singolarmente o combinati fra loro, discendono le **otto linee o obiettivi strategici** che individuano le tematiche divenute poi oggetto di approfondimento da parte degli altrettanti Gruppi di Lavoro.

Rimini città...

- 1. CHE VALORIZZA IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE, PAESAGGISTICO E LE TIPICITÀ**
- 2. DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI E PORTA DELL'ADRIATICO**
- 3. DELLE RETI E DELLE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE**
- 4. MOBILE SENZ'AUTO**
- 5. DELLE IMPRESE INNOVATIVE E DI QUALITÀ**
- 6. CREATIVA E DELLA CONOSCENZA**
- 7. CHE SODDISFA I BISOGNI DI TUTTI I CITTADINI**
- 8. DESTINAZIONE TURISTICA DEL BENESSERE**

Completa la ruota un **elenco di valori** posti circolarmente attorno ad essa in quanto riconosciuti comunemente come **trasversali a tutti gli assi e gli obiettivi**. Si fa riferimento a:

- TOLLERANZA/RISPETTO
- COESIONE SOCIALE
- SENSO DI APPARTENENZA
- AUTENTICITÀ
- FIDUCIA
- CONOSCENZA
- CAPITALE UMANO
- SUSSIDIARIETÀ
- CENTRALITÀ DELLA PERSONA
- SOSTENIBILITÀ
- SOLIDARIETÀ
- SVILUPPO

Questo il quadro generale di riferimento sulla cui base si sviluppa il **lavoro dei Gruppi a partire dall'incontro plenario del 19 novembre 2008.**

In quest'occasione il Forum e i componenti dei Gruppi di Lavoro ricevono **il mandato di lavoro dal Comitato Scientifico** attraverso la pubblica lettura di un documento appositamente prodotto. A differenza degli altri documenti estesi, si ritiene opportuno riportare tale documento che è stato importante per completare l'inquadramento tecnico-disciplinare e informare l'attività dei Gruppi.



elenco dei valori

**Mandato del Comitato Scientifico ai Gruppi di Lavoro del Piano Strategico
17/11/08**

PERCHÉ, COSA, COME, A CHE PUNTO SIAMO

PERCHÉ

Rimini decide di investire sull'elaborazione di un Piano Strategico per diverse motivazioni, ma soprattutto sotto la spinta della grande competizione che la sfida della globalizzazione pone in atto. Una sfida che richiede di misurarsi traguardando orizzonti temporali di lunga durata, ma garantendo fin da subito azioni ed interventi coerenti con gli obiettivi prefissati dalle strategie di sviluppo.

In particolare, la rapida rivoluzione tecnologica e infotelematica in corso, che incide – modificandone le dinamiche - sui concetti di tempo, di flusso e di relazione, pone al centro di qualsiasi sviluppo non solo l'impresa e la sua qualità, ma soprattutto la città e il territorio, la cui attrattività rappresenta oggi un valore aggiunto ineguagliabile, sia riguardo alle condizioni di vita dei cittadini che rispetto alle scelte di localizzazione e di innovazione delle imprese. Ciò assume ancor più rilievo con riferimento all'attuale crisi economica che, interessando l'intero sistema mondiale, produce una sorta di "spaesamento", ponendo sullo stesso piano di riflessione e di intervento territori ed economie di diverso grado di evoluzione sociale ed economica.

Il processo di globalizzazione costringe a "confrontarci" con il resto del mondo e ad assumere per le realtà locali visioni strategiche che sappiano sviluppare al meglio le potenzialità e la creatività delle risorse locali e far fruttare appieno il patrimonio culturale, sociale ed economico che costituisce la complessa identità del territorio riminese.

La scelta del Piano Strategico risponde quindi soprattutto alla necessità di assumere, per uno sviluppo certo e di lunga durata, uno strumento di *governance* capace di superare i limiti riscontrati nella più diffusa pratica di governo territoriale basata sulla pianificazione ordinaria (dai lunghi tempi di elaborazione) e sulla progettualità quotidiana che, affrontata quasi sempre caso per caso, sfugge alla verifica di un quadro di coerenza e di efficacia.

Se infatti, da un lato, occorre ammettere che la strumentazione urbanistica, anche laddove applicata con rigore, non ha garantito né il con-

trollo del consumo di territorio né quello della rendita immobiliare, senza peraltro produrre gli attesi effetti di qualità urbana e di vivibilità ambientale, dall'altro è ormai comprovato che la stessa strumentazione non è sufficiente a guidare i processi di sviluppo socio-economico imposti oggi dalle trasformazioni in atto.

Due considerazioni di fondo si impongono di conseguenza.

Primo. Sempre di più, oggi, la città coincide con la società intera e qualsiasi problema o intervento di carattere urbanistico si riflette direttamente sul piano sociale ed economico delle specifiche realtà territoriali. Una città ben organizzata, dotata di un efficiente livello di mobilità, dove si è affermata la qualità degli spazi pubblici e, più in generale, la qualità e l'attrattività dei suoi paesaggi urbani storici e di nuova realizzazione, rappresenta non solo un'importante dotazione per i cittadini, ma anche una condizione privilegiata di crescita per la innovazione dell'impresa e lo sviluppo sociale del territorio. Ciò implica che l'attività di governo sia basata su una forte integrazione tra le politiche di welfare (in particolare quella della casa, per lungo tempo trascurata, e quelle della coesione e dell'integrazione), le politiche ambientali, da tempo reclamate, ma mai perseguite con efficacia (disinquinamento, risparmio energetico, ecc.), le politiche economiche e le politiche territoriali. L'incapacità di questa integrazione, così come di quella tra i diversi soggetti e istituzioni, fa rischiare il fallimento di qualsiasi progetto di rigenerazione urbana e riorganizzazione territoriale.

Secondo. Lo sviluppo locale è sempre di più il frutto dell'azione sinergica di più attori: privati, pubblici, sociali, economici, culturali, ecc. che devono reciprocamente auto-condizionarsi per adottare una strategia comune, efficace al conseguimento degli specifici obiettivi di sviluppo. Questo al fine di evitare la pratica dell'accordo basato su particolari interessi così come l'insorgere di reazioni negative della popolazione, non preventivamente coinvolta nelle scelte.

Se questi sono i presupposti, non regge più l'impostazione istituzionale dirigitica basata su un rapporto bipolare Comune-Cittadini che deve essere sostituita da un sistema di governo in cui ente locale e società devono interagire secondo predefinite regole per disegnare il futuro della città e per dare ad esso concreta attuazione. La governance con cui si esprime questo nuovo metodo di governo non è dunque compatibile

con una concezione dirigitica dell'amministrare e postula invece la versione orizzontale del principio di sussidiarietà.

CHE COSA

Si passa dunque da un rapporto tra istituzioni e cittadini di tipo bipolare e unidirezionale, in cui i cittadini perseguono solo interessi particolari e la Pubblica Amministrazione deve curare l'interesse generale, ad uno di tipo multipolare e circolare, in cui lo stesso principio della sussidiarietà costituisce la base teorica del modello di amministrazione condivisa. Ciò consente, attuando un reale e contestuale processo di concertazione e di partecipazione, di rendere tutti i soggetti-attori della città protagonisti delle scelte del futuro, elevando allo stesso tempo il grado di responsabilità individuale e collettiva sulle scelte che si compiono e sui loro effetti.

*La scelta del Piano Strategico risponde pienamente a questo nuovo concetto di **governance** con la duplice consapevolezza che non esiste un modello unico importabile da altre realtà, ma che ogni territorio necessita di una elaborazione propria, rispondente alle sue specifiche caratteristiche e che il Piano non si configura come un prodotto definito una tantum bensì come un processo basato sulla interazione tra progettazione e gestione, capace di monitorare e verificare nel tempo l'efficacia delle scelte e integrare le necessarie modificazioni derivanti dalle innovazioni dei processi e delle trasformazioni.*

Nel caso di Rimini l'ambizione è di fare contemporaneamente, da un lato, un'operazione efficace e concreta, mirata direttamente al conseguimento di risultati e alla messa in campo dei progetti e delle azioni che ne scaturiscono, e, dall'altro, una operazione innovativa ed emblematica sul piano culturale, basata su una reale partecipazione dei cittadini e sulla massima condivisione dei principali attori istituzionali, sociali, economici e culturali del territorio.

Nello specifico, gli aspetti caratterizzanti il processo di pianificazione strategica messo in atto si fondano su:

- *assunzione di visioni strategiche, obiettivi specifici e azioni;*
- *concertazione tra tutti gli attori, sia nella definizione degli obiettivi e delle strategie che in quella delle scelte;*
- *partecipazione costante dei cittadini attraverso varie modalità di coinvolgimento;*

- *misurazione e monitoraggio nel tempo della reale efficacia delle scelte di Piano nel raggiungimento degli obiettivi prefissati;*
- *individuazione, recepimento e finalizzazione delle risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi (anche prevedendo la costituzione di uno specifico strumento di gestione operativa e finanziaria degli interventi stessi);*
- *programmazione temporale, secondo specifiche priorità, della realizzazione dei singoli interventi;*
- *valutazione, secondo l'analisi dei punti di forza e dei punti di crisi, di scelte alternative.*

COME

Per definire il “come”, non si può che partire dalla complessità, o meglio dalle complessità, che Rimini pone in campo. Dalla città da poco più di 130.000 abitanti che diventa città metropolitana per diversi mesi all'anno, alla città che poggia il proprio sistema economico sull'industria turistica, ma che vede sempre di più crescere la propria dimensione di impresa legata al manifatturiero e al terziario avanzato. Dalla città fortemente caratterizzata dal turismo e dalla tradizione di accoglienza, ma sempre maggiormente attenta alla cultura e al comparto fieristico congressuale, alla città che, pur molto legata alle proprie origini rurali, sempre di più si aprirà all'internazionalizzazione.

Questi ed altri elementi fanno di Rimini una città ricca, complessa e alquanto sfaccettata che, proprio in riferimento alle sfide della globalizzazione deve puntare per il futuro ad individuare nuovi asset e nuove strategie di rilancio e di riposizionamento nel contesto internazionale. Ciò a partire da quella capacità di reinventarsi e di rinnovarsi che caratterizza singolarmente Rimini e i riminesi.

Proprio per affrontare le diverse complessità di Rimini si sono condotte diverse operazioni preliminari basate su analisi e diagnosi complessive di tipo urbanistico e socio-economico. Allo stesso tempo, si è data voce a numerosi protagonisti della realtà riminese attraverso la realizzazione di interviste volte ad enucleare domande, aspettative e bisogni.

L'esito di questa istruttoria di analisi e di consultazioni, incrociata ed affinata mediante le considerazioni e le valutazioni del Comitato

Scientifico, ha consentito l'individuazione di tre assi principali, da cui discendono 8 obiettivi strategici.

Come noto, i tre assi, che possono essere definiti come vere e proprie sfide da trarre per lo sviluppo futuro di Rimini, sono:

- *la città accogliente e attrattiva*
- *la città internazionale a forte identità relazionale*
- *la città sostenibile e innovativa.*

Gli otto obiettivi strategici delineano poi nel dettaglio la realtà della Rimini futura come città:

- *che valorizza il patrimonio storico, culturale, paesaggistico e le tipicità*
- *delle relazioni internazionali e porta dell'Adriatico*
- *delle reti e delle infrastrutture tecnologiche*
- *mobile senz'auto*
- *delle imprese innovative e di qualità*
- *creativa e della conoscenza*
- *che soddisfa i bisogni di tutti i cittadini*
- *destinazione turistica del benessere.*

Questo dunque il punto di arrivo della prima fase del processo di Piano Strategico, da cui ripartire oggi per dare inizio alle attività dei Gruppi di Lavoro, che sono chiamati ad individuare le azioni prioritarie in cui gli obiettivi strategici potranno declinarsi.

A CHE PUNTO SIAMO

Come Comitato Scientifico del Piano Strategico di Rimini sentiamo l'esigenza di esplicitare il ruolo che riteniamo di svolgere nei confronti di un'operazione tanto complessa quanto significativa, che può rappresentare una innovativa esperienza di governo di una realtà complessa e i cui esiti possono essere misurati solamente in un orizzonte di lunga durata.

Peraltro, la sfida della crisi economica in atto a livello globale apre una duplice nuova prospettiva di difficoltà, ma anche di opportunità. La necessità di contrastare con tutti gli strumenti e le politiche di intervento ai diversi livelli gli effetti negativi della crisi, si sposa con l'occasione di impostare, da una posizione maggiormente paritaria a livello interna-

zionale, una rinnovata capacità relazionale in grado di interagire attivamente con i diversi flussi (culturali, economici, ecc.) e di ripensare gli stili di vita, gli usi e i consumi per realizzare un ambiente urbano coeso, accogliente e più sostenibile.

Sulla base di questi due presupposti, il Comitato Scientifico si fa garante, nell'elaborazione del Piano, di un processo di attuazione e verifica a lunga durata, avendo ben presente la doppia declinazione che caratterizza, per la sua stessa natura, il Piano Strategico. Ovvero la capacità di alimentare la lunga durata, vale a dire quell'orizzonte lontano di **governance partecipata** che è la radice profonda del Piano Strategico, ma facendo leva a partire da subito su un approccio di concretezza, con la rapida individuazione di progetti e azioni specifici e puntali. In questa chiave, l'elaborazione del Piano Strategico potrà servire da discriminazione anche su interessi e scelte a breve termine, solo qualora il loro impatto si manifesti con effetti sulla lunga durata.

Nel momento di avvio dell'attività più specificamente operativa e progettuale, riteniamo di affidare agli esperti e ai portavoce che condurranno le operazioni di elaborazione partecipata all'interno dei Gruppi di Lavoro individuati due input prioritari che valutiamo debbano orientare le scelte maturate dai diversi Gruppi tematici.

Proprio in considerazione e sulla base delle analisi e delle diagnosi condotte sulla complessa realtà riminese, riteniamo dunque che, al fine di rafforzare le identità esistenti e di individuare nuove indispensabili identità complementari, si debbano perseguire due obiettivi primari:

1) POTENZIARE LE RELAZIONALITÀ CON CUI INTERCETTARE I DIVERSI FLUSSI

La capacità di relazione che rappresenta un carattere distintivo dell'impresa turistica, manifatturiera, culturale di Rimini e della stessa identità riminese deve oggi essere in grado di rilanciare Rimini e il suo territorio in rapporto con i diversi contesti e le diverse dinamiche socio-economiche che si affermano progressivamente a scala internazionale (dimensione Adriatica, dimensione nazionale, rapporti con l'est Europa, rapporti con Paesi orientali, ecc.). Si tratta cioè di pensare la città in modo relazionale, come il prodotto di attività di networking, attraverso l'internazionalizzazione delle relazioni economiche, culturali e sociali.

In particolare, per quanto riguarda l'interpretazione dei flussi turistici, occorre nel futuro puntare alla innovazione radicale dell'offerta che, a sua volta, sarà in grado di creare una propria specifica domanda. Così come sarà indispensabile riuscire, nella intercettazione dei nuovi flussi, a far interagire i flussi turistici con i flussi dell'innovazione di impresa a livello internazionale.

2) PROMUOVERE LA QUALITÀ DELLA VITA ALL'INTERNO DELL'INTERO TERRITORIO RIMINESE

Come già accennato, la città, il territorio, la qualità della vita devono essere posti al centro di qualsiasi politica di sviluppo. A partire dalla salvaguardia dell'identità storica e culturale, occorre saper organizzare la città moderna e il territorio in modo efficiente ed efficace per residenti, imprese e turisti, fornendo adeguati standard di sostenibilità sociale e ambientale. Occorre cioè avere la capacità di soddisfare, attraverso politiche urbane e sociali mirate, i bisogni primari di tutti i tipi di cittadini (residenti, turisti, giovani, immigrati, imprenditori, ecc.) creando una città attrattiva e in grado, attraverso le dinamiche urbane, di rigenerarsi.

In questo senso sarà determinante assumere come chiave di lettura trasversale, sia sul piano interpretativo che su quello progettuale, la qualità del paesaggio urbano e territoriale. Occorre cioè, da un lato, elevare il livello progettuale degli interventi sulla città che dovranno sempre di più basarsi su una corretta analisi del contesto e, da singoli interventi edilizi, dovranno trasformarsi in veri e propri progetti urbani. Così come, a livello territoriale, occorre puntare sempre di più a considerare l'identità storica e ambientale dei nostri paesaggi come patrimonio da salvaguardare e valorizzare.

Questi i principali input che il Comitato Scientifico consegna ai Gruppi di Lavoro, ben sapendo che tutte le articolazioni progettuali che verranno elaborate all'interno dei gruppi dovranno poi essere supportate anche da azioni di sistema volte, in particolare, alla formazione e alla qualificazione degli operatori di tutti i settori produttivi, ivi compreso quello culturale.

FELICIA BOTTINO
GIUSEPPE DE RITA
MARCELLA GOLLA
STEFANO ZAMAGNI

Questo è l'ultimo tassello di un processo che dà avvio ad una fase di attività molto intensa con il coinvolgimento attivo di quasi **300 persone** ripartite negli otto Gruppi tematici sopra descritti, corrispondenti agli otto obiettivi strategici.

Ciascun Gruppo viene seguito da:

- uno o più **esperti** dell'*Advisory Board* menzionato al precedente capitolo 1.5.2 con il ruolo di tutor scientifico,
- un componente del gruppo individuato come **portavoce**,
- **componenti e consulenti dell'Ufficio di Piano/Forum** che si sono suddivisi i gruppi al fine di registrare e mettere a confronto tutte le suggestioni emerse per poter poi, in un momento successivo, procedere ad una uniformazione delle proposte emerse e ad un approfondimento delle stesse attraverso la compilazione di schede progettuali.

Nella prima parte del processo, per impostare l'attività e favorire la creazione di una "comunità di gruppo", si fa anche ricorso a facilitatori esperti. Gli iscritti ai singoli gruppi tematici sono di seguito elencati. I nominativi segnati in rosso corrispondono ai portavoce di ciascun Gruppo.

Gruppo 1

che valorizza il patrimonio storico, culturale, paesaggistico e le tipicità

ESPERTI

Ferruccio Farina e Giuseppe Gherpelli

Anconetani Stefania (Ord. Agronomi); *Bastianelli Demetrio* (Ord. Geologi); *Bellucci Maurizio* (Cdo); *Bertozzi Damiana* (Reti); *Bezzi Valter* (Cia); **Boarelli Franco (Umana Dimora + Cdo)**; *Botteghi Michela* (Geometri); *Bruschi Antonio* (Aia); *Bruschi Lorenzo* (BMinM); *Buda Oscar* (Agronomi e Forestali); *Delucca Oreste* (Cisl); *Di Bella Marcello* (Comune); *Errico Anna* (Comune); *Fabbri Gianluca* (Cgil); *Falcioni Lorenzo* (Cia); *Fattori Alberto* (Comune); *Foschi Pier Luigi* (Comune); *Franco Alessandro* (Arch.); *Galli Antonio* (Ance); *Gambetti Nicola* (Confindustria); *Gattei Andrea* (Cna); *Gaudi Iuri* (Uisp); *Grazia Gilberto* (Legacoop); *Laghi Roberta* (Provincia); *Magnani Andrea* (Aia); *Manfroni Marco* (Ord. Ing.); *Mazza Barbara* (Or-

dine dei Geometri); *Mingucci Roberto* (Cdo); *Morri Claudia* (Ord. Arch); *Mussoni Raffaele* (Ance); *Panigalli Ivano* (Cna); *Pivi Nedo* (Masci); *Pol-selli Antonio* (Cc Paolo VI); *Renzi Rolando* (Ord. Ing.); *Ricci Roberto* (Ord. Arch.); *Ridolfi Valentina* (Heriscape); *Rinaldis Patrizia* (Aia); *Romani Stefano* (Confcoop); *Santini Enrico* (Confagricoltura); *Segurini Alessandro* (Ascom); *Simonetti Gianfranco* (Ascom); *Vandi Margherita* (Ord. Ing.); *Vitez Alessandra* (Meeting); *Yang Yao Daniele* (Asi); *Zaghini Maurizio* (Ord. Geologi); *Zamagni Matteo* (Ord. Arch.).

Gruppo 2

delle relazioni internazionali e porta dell'Adriatico

ESPERTI

Bruno Molinari

Angelini Luigi (Fondazione Carim); *Angelino Eugenio* (Confcoop); *Bernardi Gabriele* (BMinM); *Buccolieri Ivan* (Hera); *Ciaroni Giancarlo* (Legacoop); *Finocchiaro Enzo* (Provincia); *Forcellini Carla* (BMinM); *Gabellini Antonio* (Provincia); *Gambarini Luigi* (Confindustria); *Lessi Matteo* (Meeting); *Lizambri Massimo* (Ceto Medio); *Mancini Lucio* (Ance); *Monti Maria Carla* (Comune); *Morolli Mattia* (Aia); *Pesaresi Alessandra* (Comune); *Pesaresi Alessandro* (Confindustria); *Petitti Emma* (Reti); *Rambaldi Paolo* (Parchi); *Rapone Alessandro* (Api); *Ricci Sandro* (Meeting); *Ridolfi Valentina* (Heriscape); ***Temeroli Maurizio* (Camera di Commercio)**; *Tisselli Marco* (Ord. Arch.); *Troina Epifanio* (Ord Ing); *Valentini Natalino* (Pr.Cult.Dioc).

Gruppo 3

delle reti e delle infrastrutture tecnologiche

ESPERTI

Gianpaolo Artioli e Claudio Galli

Angelini Adriano (Ord. Ing.); *Bollini Chiara*; *Buffoni Virgilio* (Confcoop); *Cola Riccardo* (Umana Dimora +Cdo); ***Croatti Gabriele* (Pedalando)**; *Fabbi Roberto* (Hera); *Fanini Francesco* (Cisl); *Gamberini Gastone* (Ord. Ing.); *Giordano Sergio* (BMinM); *Giuliani Giorgio* (Ance); *Magnani Andrea* (Aia); *Mariotti Bonfiglio* (Confindustria); *Masini Massimo* (Provincia); *Mingucci Roberto* (Cdo); *Oliva Sanzio* (Comune); *Orlati Davide* (Per.

Industriali); *Paganelli Massimo* (Comune); *Pagliarani Roberto* (Millepie-di); *Pari Gian Luigi* (Api); *Pasquini Agostino* (S.Tomm.Moro); *Rambaldi Paolo* (Parchi); *Rossi Paolo* (Ord. Ing.); *Soldati Paolo* (Ord. Arch.); *Tognoloni Stefania* (Ord. Arch.); *Totti Massimo* (Comune); *Troina Epifanio* (Ord. Ing.); *Venturelli Massimo* (Provincia); *Vespignani Sara* (Heriscapè); *Zanzini Andrea* (Comune).

Gruppo 4

mobile senz'auto

ESPERTO

Marco Ponti

Baldassarri Giuseppe (Trenitalia); *Bezzi Valter* (Cia); *Bianchi Valter* (Confcoop); *Boschi Filippo* (Heriscapè), **Calderisi Antonio (Aci)**, *Cola Riccardo* (Umana Dimora +Cdo); *Dall'Ara Fabio* (Ceto Medio); *Fabbri Claudio* (Ord. Arch.); *Fabbri Enzo* (Cisl); *Fabbri Gianluca* (Cgil); *Fabi Fabio* (Pres. Ag. Mob.); *Garutti Maurizio* (Comune); *Giordano Sergio* (BMinM); *Gotini Alessandra* (AmRimini); *Grazia Gilberto* (Legacoop); *Luccardi Sandro* (Pedalando); *Maggioli Maurizio* (Confcoop. La Rom.); *Magnani Emanuela* (Confcoop); *Mazzotti Fabio* (Comune); *Neulichedl Bernard* (Ord. Arch.); *Panigalli Ivano* (Cna); *Pari Pierpaolo* (Uisp); *Paternò Antonio* (Ceto Medio); *Pesaresi Franco* (Cgil); *Pesaresi Sergio* (Ord. Ing.); *Pesaresi Ulisse* (Ance); *Pifferi Davide* (Trenitalia); *Pivi Nedo* (Masci); *Rambaldi Federico* (Ord. Ing.); *Rambaldi Paolo* (Parchi); *Re Fabio* (BMinM); *Rossi Gianfranco* (Pedalando); *Rossini Alberto* (Provincia); *Sanchi Roberto* (Pedalando); *Talenti Vasco* (Comune); *Tamagnini Marco* (Comune); *Tonnoni Marco* (Anthea); *Totti Masimo* (Comune); *Vernocchi Bruno* (Confindustria); *Zanzini Andrea* (Comune).

Gruppo 5

delle imprese innovative e di qualità

ESPERTO

Guido Caselli

Amatori Cristian (Cna); *Anconetani Stefania* (Ord. Agron.); *Annibali Anna Maria* (Farsi Prossimo); **Aureli Andrea (Confindustria)**; *Bezzi Valter* (Cia); *Boschi Filippo* (Heriscapè); *Brighi Daniela* (Ord. Ing.); *Cicchetti*

Guido Ciro (Ord.Ing.); *De Sio Samuele* (Cdo); *Fabbri Enzo* (Cisl); *Farina Stefano* (Coldiretti); *Focchi Maurizio* (Confindustria); *Gabrielli Nazzeno* (Agesci); *Giacobbe Luca* (Cisl); *Gorini Marco* (Ance); *Guaitoli Matteo* (Meic Ac); *Gulino Katia* (Confcooperative); *Mariotti Simone* (BMinM); *Michelucci Rodolfo* (Ord. Ing.); *Muti Matteo* (Confindustria); *Paci Luciano* (Umana Dimora + Cdo); *Pari Pierpaolo* (Uisp); *Raffi Franco* (Confindustria); *Rambaldi Paolo* (Parchi); *Signorini Luca* (Cdo); *Tomasetti Fabio* (Provincia); *Trevi Umberto* (Confindustria); *Turci Barbara* (Ord. Arch.); *Urbinati Graziano* (Cgil).

Gruppo 6

creativa e della conoscenza

ESPERTO

Mario Lupano

Amati Biagio (Ance); *Angelini Luigi* (Fondazione Carim); *Bertozzi Damiana* (Reti); *Bonfé Alessandro* (Confesercenti); *Casadei Patrizia* (Kaleidon); *Cipriani Maria Luisa* (Ord. Arch.); *Cupioli Luciano* (Ord. Arch.); *Di Bella Marcello* (Comune); *Fabbri Riccardo* (Provincia); *Gambetti Nicola* (Confindustria); *Ioli Luca* (Cna); *Lazzari Giuseppe* (Ord. Ing.); *Lessi Matteo* (Meeting + Cdo); *Lucchi Giorgio* (Confindustria); *Magnani Andrea* (Aia); *Morolli Enrico* (Cisl); *Paci Luciano* (Umana Dimora); *Papa Anna Maria* (BMinM); **Petitti Emma (Reti Cultura)**; *Protti Giancarlo* (Confcoop.); *Rambaldi Ivana* (Parchi); *Rambaldi Paolo* (Parchi); *Ricci Sandro* (Meeting + Cdo); *Simonetti Gianfranco* (Ascom); *Sirotti Massimiliano* (Ord. Arch.); *Spaggiari Massimo* (Arci); *Succi Lorenzo* (Unirimini); *Valloni Renzo* (Marecchia); *Vespignani Sara* (Heriscape).

Gruppo 7

che soddisfa i bisogni di tutti i cittadini

ESPERTO

Giandomenico Amendola

Arcangeli Angelo (Comune), *Bartolucci Susanna* (Ord. Ing.); *Benigni Elena* (Ladies); *Benzi Francesco* (Confindustria); *Biagetti Aldo* (Cisl); *Bottega Orfeo* (Banca Etica); *Botteghi Pierangelo* (Anthea); *Bracci Luca* (Confcoop); *Casadei Maurizio* (Millepiedi); *De Sio Samuele* (Cdo); *Fantini Va-*

leriano (Anthea); *Forlani Giorgio* (Ance); *Gabellini Antonio* (Provincia); *Gattei Maria Cristina* (BMinM); *Giannini Stefano* (Ac); *Grandi Giovanni* (Caritas); *Marzi Luciano* (Caritas); *Minarelli Edolo* (Hera); *Morolli Giuseppe* (Uil); *Muratori Ivano* (Comune); *Pari Pier Paolo* (Uisp); *Pesaresi Alessandra* (Comune); *Picchio Monica*; *Placucci Federico* (Comune); *Priolo Manuela* (Provincia); *Protti Federica* (Legacoop); *Ridolfi Valentina* (Heriscape); *Romersa Giorgio* (Asi); *Ronci Michela* (Hera); *Rosati Davide* (Cdo); *Rossi Gianfranco* (Pedalando); *Rossi Letizia* (Caritas); *Semprini Danilo* (Confcooperative); *Soldati Meris* (Cgil), **Zanetti Sabrina (Acli)**, *Zavatta Vilmer* (Ord. Ing.).

Gruppo 8

destinazione turistica del benessere

ESPERTI

Luca Emanuelli e Pier Pierucci

Agostini Stefania (Conv. Bureau); *Bellentani Rita* (Cna); *Bernardi Gabriele* (BMinM); *Boarelli Franco* (Umana Dimora); *Bollini Chiara*; *Bruschi Antonio* (Aia); *Carasso Antonio*; *Ciaroni Giancarlo* (Legacoop); *Cicchetti Guido* (Ciro) (Ord. Ing.); *Ciuffoli Francesco* (Cdo); *Dall'Ara Fabio* (Ceto Medio); *D'Angelo Federico* (Meeting); *Fossati Massimo* (Cisl); *Gattei Andrea* (Cna); *Guadrelli Luciano* (Ance); *Lanzetti Giuliano* (Ascom); *Magnani Andrea* (Aia); *Masini Massimo* (Provincia); *Morolli Mattia* (Aia); *Mussoni Maurizio* (Cud); *Ortalli Davide* (Cna); *Panciroli Giovanni* (Confindustria); *Panigalli Ivano* (Cna); *Pari Mirco* (Confesercenti); *Pari Pierpaolo* (Uisp); *Pasini Rodolfo* (Ord. Ing.); *Paternò Antonio* (Ceto Medio); *Picchio Monica*; *Placucci Federico* (Comune); *Rambaldi Ivana* (Parchi); *Ricci Enrico* (Legacoop); *Rinaldis Patrizia* (Aia); *Ruggeri Giovanni* (Ass. Tur.Com.Cattolica); *Semprini Danilo* (Confcooperative); *Simonetti Gianfranco* (Ascom); *Vespignani Sara* (Heriscape); *Zaoli Marco* (Ord. Arch.).

Il programma di lavoro si attesta inizialmente su un'ipotesi di percorso che prevedeva il primo incontro plenario con il mandato del Comitato Scientifico e la presentazione degli esperti, dei portavoce e del programma di attività. Successivamente erano previste due giornate di lavoro individuali dei Gruppi, senza esperti, alternate ad una giornata plenaria con gli esperti e a 3 incontri del Comitato di Coordinamento (costituito da componenti e consulenti dell'Ufficio di Piano, portavoce dei gruppi ed



esperti). Al termine era prevista un'assemblea plenaria alla presenza del Comitato Scientifico e del Comitato Promotore.

Tale programma viene sostanzialmente rispettato fino al 17 dicembre 2008, data a cui risale la plenaria nella quale è stata presentata una prima bozza di proposte, ripartita per gruppi. A quella data è però già emersa l'esigenza dei Gruppi di realizzare ulteriori approfondimenti rispetto a quanto previsto nel percorso metodologico tracciato e, in particolare, di organizzare udienze e incontri con realtà pubbliche e private attive nei diversi settori disciplinari allo scopo di raccogliere informazioni e documentazioni sulle attività in corso e di meglio definire e circostanziare le proposte progressivamente emergenti.

Questa esigenza, unita ad un oggettivo bisogno di maggiore tempo per maturare proposte meditate e condivise, ha determinato la necessità di protrarre la tempistica, rispetto a quanto ipotizzato in partenza, con altri incontri.

Riassumendo, gli incontri complessivi (con e senza esperti) dei diversi Gruppi sono stati i seguenti:

Gruppo 1. Cultura e Paesaggio:

3/12/08, 28/01/09, 25/02/09, 13/03/09 (incontro specifico sul tema delle tipicità), 24/03/09

Gruppo 2. Relazioni internazionali:

26/11/08, 17/12/08, 29/01/09, 04/03/09, 20/03/09

Gruppo 3. Reti infrastrutturali e tecnologiche:

25/11/08, 17/12/08, 29/01/09, 2/03/09, 23/03/09

Gruppo 4. Città mobile senz'auto:

1/12/08, 17/12/08, 26/01/09, 25/02/09, 16/03/09

Gruppo 5. Impresa:

3/12/08, 17/12/08, 26/01/09, 10/03/09

Gruppo 6. Creatività:

1/12/08, 17/12/08, 5/03/09, 6/04/09

Gruppo 7. Bisogni dei cittadini:

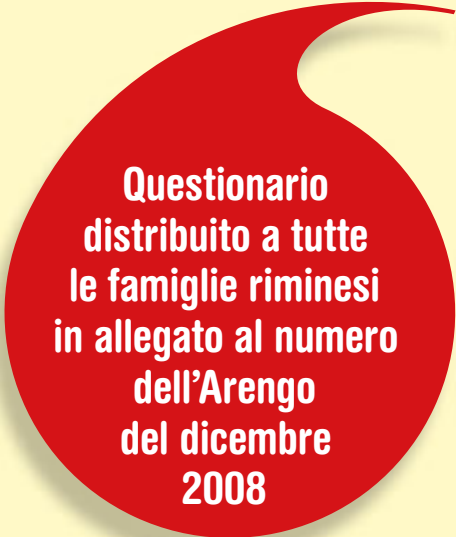
25/11/08, 17/12/08, 19/01/09, 10/03/09, 08/04/09

Gruppo 8. Turismo/Benessere:

26/11/08, 17/12/08, 29/01/09, 19/02/09, 9/03/09, 19/03/09.

Agli incontri dei Gruppi si inframmezzano due incontri del Comitato di Coordinamento tenutisi il 10/12/08 e il 12/01/09. Va sottolineato che, oltre a partecipare all'attività dei Gruppi di Lavoro, alcuni soggetti hanno presentato contributi scritti che sono stati tenuti in considerazione nel lavoro dei Gruppi.

In questa fase, parallelamente all'elaborazione del Piano, proseguono anche le attività di comunicazione, tra cui si segnala in modo particolare la distribuzione a tutte le famiglie riminesi di un inserto dedicato al Piano Strategico, allegato al numero dell'*Arengo* consegnato ai cittadini nel dicembre 2008. Inoltre, si sviluppano altre attività di contorno, come gli incontri dello Strategic Lab o alcune conferenze pubbliche.



**Questionario
distribuito a tutte
le famiglie riminesi
in allegato al numero
dell'*Arengo*
del dicembre
2008**

QUESTIONARIO

E voi cosa pensate del futuro della città?

Nell'ambito delle operazioni finalizzate alla predisposizione del Piano Strategico della città di Rimini, il Comitato Promotore e l'Associazione "Forum Rimini Ventare", con il contributo scientifico della Fondazione Censis, hanno deciso di verificare le attese dei cittadini per la Rimini del futuro. Le opinioni raccolte saranno preziose per la definizione di linee di sviluppo ad elevato livello di condivisione. Le chiediamo di dedicarci pochi minuti del suo tempo per rispondere al questionario che segue e consegnarlo, entro la fine di dicembre, in uno dei punti di raccolta indicati. Garantiamo naturalmente l'anonimato e il rispetto della privacy.

A) Rimini oggi e domani

1. Qual è secondo Lei l'aggettivo più adatto per descrivere attualmente la città di Rimini? *(1 solo risposta)*

- Aperta (un luogo di incontro, di scambio, che dialoga con l'esterno)
- Solare (un luogo dove prevale l'ottimismo e l'allegria)
- Vitale (un luogo pieno di energia in grado di rinnovarsi sempre)
- Provinciale (un luogo con una sua vita autonoma che rimane al margine dei grandi circuiti)
- Artificiale (un luogo dove tutto si costruisce e tutto si smonta rapidamente)
- Statica (un luogo che ha difficoltà a reinventarsi, a rinnovare le proprie vocazioni)

2. Come immagina la città di Rimini tra vent'anni? *(1 sola risposta)*

- Una città vitale e dinamica, che è stata in grado di rinnovarsi garantendo un'alta qualità della vita e delle relazioni interpersonali
- Una città a crescita lenta, un po' "sedata", ma dove si continua a vivere bene
- Una città in declino

3. Quale delle due opzioni che seguono secondo Lei è da preferire per il futuro della città di Rimini? *(1 sola risposta)*

- Una città che cresce di rango sia sul piano dimensionale (accogliendo nuovi residenti ed espandendosi sul territorio), che sotto il profilo funzionale (nuovi insediamenti produttivi, nuove vocazioni, nuove relazio-

- ni con l'esterno)
- Una città che mantiene il suo carattere di piccolo centro ad elevata specializzazione produttiva (turismo, commercio, piccola manifattura), con popolazione stabile, buoni livelli di servizi ed elevata qualità della vita per i residenti

4. Se Lei dovesse suggerire agli amministratori locali un obiettivo strategico su cui puntare per lo sviluppo futuro del territorio riminese, quale indicherebbe tra i seguenti? *(1 sola risposta)*

- Favorire gli scambi con l'esterno potenziando le infrastrutture (autostrade, ferrovie, aeroporto, ecc.)
- Favorire l'innalzamento del capitale umano puntando sull'istruzione e la formazione
- Favorire l'inserimento di nuove funzioni urbane e promuovere nuove vocazioni per la città
- Sviluppare "alleanze strategiche" con altre città e con altri territori
- Promuovere l'innovazione in tutti i settori di attività pubblica e privata
- Pubblicizzare di più l'immagine di Rimini all'esterno per aumentare l'interesse per la città
- Concentrarsi semplicemente sulla buona amministrazione ordinaria del territorio (urbanistica, servizi, ecc.)

5. In futuro, per quale delle seguenti caratteristiche Le piacerebbe che Rimini fosse rinomata nel contesto nazionale e internazionale? *(1 sola risposta)*

- Per essere una città accogliente, dove chi arriva si trova subito a suo agio
- Per essere una città innovativa, dove si sperimentano soluzioni nuove in tutti i settori (urbanistica, trasporti, assistenza, scuola, ecc.)
- Per essere una città "sostenibile", all'avanguardia nella tutela ambientale
- Per essere una città dal carattere internazionale, aperta al confronto con altre realtà

B) Informazioni sul rispondente

6. Comune di residenza

- Rimini
- Altro comune (specificare)

7. Sesso

- Maschio
- Femmina

8. Et  (in anni compiuti)

□ □

9. Qual   il Suo titolo di studio?

- Nessuno/licenza elementare

- Licenza media
- Diploma
- Laurea (o titolo superiore)

10. Potrebbe indicare in quale settore opera? *(1 sola risposta)*

- Agricoltura
- Industria
- Pubblica Amministrazione
- Turismo (alberghi, pensioni, ecc.)
- Ristorazione
- Commercio
- Altri servizi
- Non occupato

11. Da quanto tempo risiede nel Suo comune? *(1 sola risposta)*

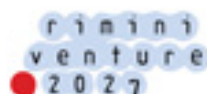
- Da sempre
- Da pi  di 10 anni
- Da 5 a 10 anni
- Da meno di 5 anni

12. Qual   il Suo atteggiamento nei confronti della citt  dove vive? *(1 sola risposta)*

- Vivo qui perch  non posso fare diversamente, ma se potessi cambierei citt /paese
- Vivere qui o altrove per me   la stessa cosa
- Vivo qui perch  nel complesso credo che sia uno dei posti in cui si vive meglio
- Non potrei vivere altrove, perch  qui ho le mie radici
- Altro (specificare)

Il questionario pu  anche essere compilato on-line: www.riminiventure.it, nello stesso sito saranno visibili i risultati finali dell'indagine.

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI
Segreteria di Direzione del Piano
Tel +39 0541 704377
Fax +39 0541 704652
piano.strategico@comune.rimini.it
www.riminiventure.it
www.forum.riminiventure.ning.com



il piano strategico, imprese condotte

1.5.4. Profili sintetici degli esperti dei Gruppi di Lavoro

Che valorizza il patrimonio storico, culturale, paesaggistico e le tipicità:

Prof. Ferruccio Farina

È professore a contratto di Sociologia del Turismo presso la Facoltà di Sociologia dell'Università degli Studi di Urbino e membro dell'Associazione Italiana Giornalisti. Autore di diversi libri e reportage sulla storia del turismo e sulla riviera riminese, da anni progetta e cura iniziative culturali tra cui le giornate di studio "Colonie marine: un impero allo sfascio" (26 giugno 1994) e le iniziative annuali dedicate a Francesca da Rimini, realizzate anche a livello internazionale. Tra gli altri incarichi, è fondatore e curatore del Museo Virtuale dei Bagni di Mare e del Turismo balneare (www.balnea.net), realizzato in collaborazione con il Comune di Rimini e della Regione Emilia-Romagna. È redattore della rivista "Romagna Arte e Storia", di cui è tra i soci fondatori.

Prof. Giuseppe Gherpelli

Esperto e docente di Economia e Marketing dei Beni Culturali, ha ricoperto diversi incarichi istituzionali a livello nazionale per il Comitato paritetico Stato-Regione per i beni culturali ed ambientali (1983-1993), il Consiglio nazionale dei beni culturali ed ambientali (1988-1993), la Commissione nazionale per la promozione della cultura italiana all'estero e il Ministero degli Esteri (1992-1997). Dopo la presidenza dell'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna (1982-92) e la direzione dell'Agenzia culturale dell'Emilia-Romagna, Aicer SpA, è stato *City manager* della Soprintendenza Archeologica di Pompei (1998-2001) e direttore del settore Cultura del Comune di Firenze (2005-2010). Attualmente è Presidente dei Teatri di Reggio Emilia.

Delle relazioni internazionali e porta dell' Adriatico:

Prof. Bruno Molinari

Ha ricoperto fino al 2008 il ruolo di direttore generale in numerosi settori operativi della Regione Emilia-Romagna, tra i quali: la presidenza di giunta,

l'ufficio programmazione comunitaria, il servizio programmazione territoriale e sistemi di mobilità, il servizio programmi intese, relazioni europee, cooperazione internazionale. Attualmente svolge attività di libera professione come consulente di enti pubblici e di soggetti privati in materia di progettazione europea, con particolare riferimento ai programmi di cooperazione e sviluppo.

Delle reti e delle infrastrutture tecnologiche:

Ing. Gian Paolo Artioli

Ha diretto fino al 2007 il Servizio Sistemi Informativi Geografici della Regione Emilia-Romagna, ruolo grazie al quale ha promosso e direttamente coordinato tutti i più importanti progetti e processi di informatizzazione del territorio regionale, collaborando anche alla costruzione di infrastrutture telematiche di rilevanza strategica come il sistema Lepida, la rete a banda larga delle Pubbliche Amministrazioni dell'Emilia-Romagna. Attualmente è consulente di Anci Emilia-Romagna sull'informatizzazione dei catasti in vista del passaggio dei medesimi ai Comuni.

Ing. Claudio Galli

Dopo essere stato, dal 1986 al 2002, direttore di Amia (Azienda Municipalizzata per l'Igiene Ambientale del Comune di Rimini), poi divenuta Amia SpA, è attualmente direttore della Divisione Ambiente di Hera SpA, con responsabilità sulla gestione dei 72 impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani e speciali di proprietà del Gruppo, del coordinamento delle dodici società controllate che operano nello stesso settore, del coordinamento dei servizi ambientali gestiti dalle sette Società Operative Territoriali unipersonali del Gruppo. È, inoltre, consigliere d'amministrazione in alcune società controllate dal gruppo e membro di gruppi di lavoro per la formazione di norme nazionali dei Ministeri dell'Ambiente e delle Risorse Agricole, di organismi di Associazioni ed Enti nazionali e regionali, del comitato tecnico-scientifico della manifestazione fieristica Ecomondo e del consiglio direttivo di Iswa Italia.

Città mobile senz'auto:

Prof. Marco Ponti

Docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano, è uno dei più qualificati esperti europei nel settore. In tal senso ha ricoperto numerosi

ruoli istituzionali e scientifici, ad esempio come consigliere economico e consulente di diversi ministri dei Trasporti, responsabile per il ministero dell'Economia della regolazione delle autostrade e degli aeroporti (2002-2003) e responsabile di parti del primo e del secondo Piano Nazionale dei Trasporti. È stato per molti anni consulente della Banca Mondiale (1975-1985) realizzando studi e valutazioni nel settore dei trasporti e in altri servizi pubblici in 17 paesi in via di sviluppo in Asia, Africa e America Latina. Ha lavorato, tra gli altri committenti, per la società Ansaldo SpA, le Ferrovie dello Stato, la Commissione Europea. Ha inoltre curato piani del traffico e dei trasporti o prestatato consulenze per l'affidamento di servizi di trasporto per molte amministrazioni italiane tra le quali Milano, Trento, la Regione Toscana, Firenze e Piacenza.

Delle imprese innovative e di qualità:

Prof. Guido Caselli

Dopo essere stato ispettore revisore di società cooperative presso Confcooperative Emilia-Romagna (1993-1995) e ricercatore presso l'Ufficio studi di Unioncamere Emilia-Romagna (1995-2003), dal 2003 ha svolto il ruolo di responsabile dell'ufficio studi di Unioncamere Emilia-Romagna e, dal 2007, di direttore dell'area studi e ricerche dello stesso ente. È stato membro dal 2007 del comitato tecnico-scientifico per la redazione del Piano Territoriale Regionale dell'Emilia-Romagna. Collaboratore del "Sole 24 Ore" dal 2006, è redattore capo della rete "Starnet", sportello statistico-economico *online* delle Camere di commercio (www.starnet.unioncamere.it). Svolge ricerca, docenze e attività pubblicistica in tema di sviluppo economico, internazionalizzazione e commercio estero, statistiche territoriali, dinamiche demografiche, fattori di competitività dello sviluppo territoriale.

Creativa della conoscenza:

Prof. Mario Lupano

Storico e critico dell'architettura e dell'urbanistica contemporanea, studia l'architettura con speciale riguardo per le fonti iconografiche e bibliografiche nell'età della comunicazione. Ha insegnato Storia dell'Architettura contemporanea e Storia e teoria del Design all'Università di Bologna, ed ha presieduto il corso di laurea specialistica in Sistemi e

comunicazione della moda dell'Università di Bologna, sede di Rimini. Attualmente insegna Storia dell'Architettura presso lo Iuav di Venezia. Ha curato numerose mostre ed eventi, tra le quali: Cosmorama al Palazzo delle Papesse di Siena (2000) e poi alla Galleria nazionale d'Arte moderna di Roma (2001); Cantieri esplorativi alla Galleria d'arte moderna di Bologna (2005); *Welcome to Asia* al Museo della città di Rimini (2005); *Blurring Landscapes*, Rimini (2006).

Che soddisfa i bisogni di tutti i cittadini:

Prof. Giandomenico Amendola

È professore ordinario di Sociologia Urbana nella Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze, dove è anche responsabile del Citylab, il Laboratorio Interdisciplinare sulla Vulnerabilità Sociale e la Sicurezza Urbana. È *visiting professor* presso il Massachusetts Institution of Technology di Boston. Dal settembre 2001 è presidente dell' AIS, Associazione Italiana di Sociologia. È autore di numerosi volumi, molti dei quali tradotti. Fra le sue pubblicazioni più recenti: *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza, Bari, 2010; *La città postmoderna - magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Bari, 2003; *Uomini e Case - i presupposti sociologici della progettazione architettonica*, Dedalo, Bari, 1990 (II); *Scenari della Città Prossima Ventura*, Laterza, Bari, 2000; *Culture & Neighbourhoods: perspectives and keywords*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 1998. Attualmente sta conducendo molte ricerche sui temi della sicurezza urbana e sugli effetti che la paura diffusa sta producendo sulle forme e sull'organizzazione della città contemporanea.

Destinazione turistica del benessere:

Prof. Luca Emanuelli

Libero professionista, ha svolto attività di consulenza per ricerche, progetti, direzione lavori per committenti pubblici e privati tra cui Comune di Bolzano, Comune di Fiesole, Comune di Firenze, Comune di Laives, Comune di Olbia, Comune di Prato, Comune di Reggio Emilia, Comune di Rimini (progetto Mister), Provincia di Bolzano, Università degli studi di Bologna, Fondazione Giovanni Michelucci, Pitti Immagine, Pitti Fondazione Discovery, Stazione Leopolda, Arenaria, Classica, Eurobuilding. È direttore di *sealine* (<http://www.sealinelab.net>), laboratorio di ricerca

permanente costituito dal Dipartimento di Architettura dell'Università di Ferrara e dal Comune di Riccione. È docente a contratto per la Facoltà di Architettura di Ferrara, ha insegnato per la Facoltà di Architettura di Parma e ha collaborato con la Syracuse University School of Architecture program in Florence, in qualità di *visiting critic in urban design*.

Dott. Pier Pierucci

Direttore marketing, referente della creatività e responsabile delle relazioni esterne e dell'ufficio stampa di Aquafan di Riccione, svolge numerose attività di consulenza e docenza in tema di creatività. Tra i vari incarichi che ricopre, è coordinatore del progetto *Laboratorio delle Percezioni*, responsabile marketing di RiccioneTv, referente del progetto web You-Hotel, coordinatore del progetto turistico Operazione Riccione Notte, membro del comitato tecnico della Scuola Superiore del Loisir e membro del Comitato Territoriale di Unicredit Bank.

***a Rimini
, vorrei stare
come un papa!***



1.5.5. La conclusione del processo di elaborazione

Nel percorso conclusivo verso l'elaborazione del Piano, diversi sono i passaggi chiave: in particolare, il lavoro dei Gruppi e la sua successiva elaborazione, la definizione del sistema di *governance* per la successiva attuazione del Piano, l'attività di razionalizzazione e di pre-valutazione delle azioni, la discussione all'interno del Consiglio Comunale.

Il lavoro dei Gruppi parte da una prima attività volta a favorire un confronto preliminare tra i partecipanti per la messa a fuoco delle percezioni relative alla realtà attuale di Rimini e, soprattutto, ai possibili e auspicati scenari futuri.

Tale attività viene realizzata chiedendo ai partecipanti di esprimere liberamente, attraverso frasi, slogan o disegni, i loro sogni sulla Rimini del 2027. Gli esiti del lavoro preparatorio confluiscono in un **primo documento** di contenuti di massima, caratterizzato da una matrice fortemente valoriale, a partire dai quali si sviluppa la successiva attività di elaborazione dei Gruppi, avvenuta sotto la guida dei rispettivi esperti.



ascolto,
scambio,
collaborazione.

Il percorso di lavoro è realmente progressivo, nel senso che, da parte dei partecipanti ai Gruppi, si perfeziona gradualmente la pratica dell'**ascolto reciproco**, dello **scambio** e della **collaborazione** e viene contestualmente maturata la capacità di **pervenire, a poco a poco, all'individuazione delle macro-azioni e azioni ritenute strategiche**. Ad una maggiore puntualizzazione di alcune azioni o linee di azione contribuiscono anche alcuni approfondimenti tematici, realizzati in risposta a specifiche esigenze manifestate dai Gruppi, a mano a mano che l'attività procede.

Ciascun Gruppo perviene infine alla redazione e alla condivisione di un documento di sintesi dell'attività svolta e dei contenuti sviluppati, sulla cui base l'Ufficio di Piano e i consulenti enucleano poi, da un lato, le macro-azioni e le azioni articolandole all'interno di otto tabelle, dall'altro le visioni di settore che, a partire dalle criticità dell'oggi, evidenziano gli auspici per il domani.

A questo punto del percorso le macro-azioni individuate ammontano a 42 e le azioni a 139, 14 delle quali relative ad interventi di *governance*.

In una fase immediatamente successiva si realizza poi, sempre da parte dei consulenti e dell'Ufficio di Piano, un processo di progressiva razionalizzazione e messa a sintesi delle elaborazioni prodotte dai Gruppi, finalizzato anche ad agevolarne una valutazione preliminare in ordine al grado di realizzabilità che caratterizza le azioni individuate.

Un primo fondamentale passaggio porta all'**accorpamento degli originari otto obiettivi strategici** (già di riferimento per il precedente lavoro dei Gruppi) in **cinque ambiti** di grande interesse, dettagliatamente descritti nelle concezioni e finalità generali che li sostanziano, come anche nelle specifiche azioni in cui si traducono.

L'elaborato così prodotto, assieme alle visioni di settore sopra descritte e ad alcuni scritti interpretativi e di sintesi, costituisce il contenuto portante del documento **La visione di Rimini nel lavoro dei Gruppi del Forum Rimini Venture**, approvato dal Forum in assemblea plenaria il 30 giugno 2009.

L'**attività successiva** è volta a **due obiettivi prioritari**.

In primo luogo, da parte del Comitato Scientifico e del Comitato Promotore, si pone mano alla **riflessione sulla governance** per individuare lo strumento più idoneo per l'attuazione del Piano Strategico.

Parallelamente, i consulenti e l'Ufficio di Piano lavorano ad una **ulteriore razionalizzazione delle azioni** in riferimento ai cinque ambiti di grande interesse e ad una **prevalutazione della loro fattibilità**, condotta sulla base di una metodologia e di un sistema di indicatori appositamente sperimentata.

Inoltre, tra l'autunno del 2009 e i primi mesi del 2010, viene avviata la discussione in Consiglio Comunale sui contenuti elaborati dai Gruppi di Lavoro del Forum. In diverse sedute vengono in particolare illustrati al Consiglio i contenuti del Documento già approvato dal Forum, ad iniziare dai cinque ambiti di grande interesse per arrivare al quadro delineato per la **governance** dell'attuazione del Piano. Questa diviene per il Consiglio, oltre che la sede per le osservazioni, anche il luogo in cui avanzare proposte che possano essere recepite nella versione definitiva del Documento di Piano, che verrà rimandato allo stesso Consiglio per approvazione.



cinque
ambiti
di grande
interesse

parte II - Le scelte del Piano



***“Che cos’è la città
se non le persone
che la abitano?”***

(W. SHAKESPEARE)





FUTURE ***

parte II - Le scelte del Piano

II.1. La *vision* e la *mission*: il racconto di Rimini al 2027

Oggi la comunità riminese si interroga sul suo futuro, sulla nuova fase dello sviluppo che è chiamata ad interpretare e lo fa in un momento segnato da forti criticità sia a livello locale che nazionale e internazionale.

I venti freddi della globalizzazione, infatti, generano anche nel nostro territorio preoccupanti segni di spaesamento e di affievolimento della originale matrice culturale; la trainante economia turistico-balneare, nel suo pluricentenario ciclo di vita, è entrata da tempo in una fase di maturità che induce fenomeni di indebolimento dei flussi e, soprattutto, uno sfilacciamento della cultura dell'accoglienza, del piacere di far piacere. Si originano dinamiche economiche perverse sempre più proiettate sullo sfruttamento delle rendite, prevalentemente immobiliari e sul ritorno a breve termine degli investimenti. Sul piano sociale la comunità sta perdendo memoria, coesione e capacità d'integrazione, prendono corpo nuove forme di corporativismo, la diversità viene vissuta non più come un valore ma come un pericolo. In altri termini il corpo sociale della città tende a frammentarsi e, come quando uno specchio cade a terra, nessun frammento è più in grado di restituire l'immagine dell'insieme. Si crea, in tal modo, un terreno fertile alla prevalenza degli interessi particolari a scapito del bene comune.

Inoltre anche nel riminese si avvertono con preoccupazione gli effetti della crisi economica e sociale che la comunità nazionale e mondiale stanno attraversando. La crisi, come è dato constatare, va ben oltre ai drammatici aspetti congiunturali, assumendo, giorno dopo giorno, le caratteristiche di un vero e proprio passaggio d'epoca, destinato a cambiare in profondità gli stili di vita e di consumo, il rapporto delle persone con l'ambiente e tra loro stesse. L'umanità si trova, quindi, di fronte ad un bivio, da una parte il pericolo di un irreparabile imbarbarimento dell'economia e della società, dall'altra l'opportunità di affermare nuovi valori e nuovi significati alle relazioni interpersonali e allo sviluppo.

Autenticità delle relazioni, sobrietà, consapevolezza, centralità della persona, più valore al tempo, più qualità, un nuovo rapporto con



autenticità
delle relazioni,
sobrietà

**centralità
della persona,
più valore al tempo,
nuovo rapporto
con l'ambiente**

l'ambiente, rispetto dell'ambiente naturale, produzione di energia da fonti rinnovabili, sono alcuni dei concetti chiave che dovranno guidare i nostri passi in questo inquieto presente e nel futuro prossimo.

È necessario pensare e agire insieme per ritrovare un nuovo spirito di squadra e superare insieme le tante paure individuali e collettive. Con coraggio, creatività e fantasia è possibile dare un senso nuovo all'esistenza individuale, alla felicità sociale, alle relazioni interpersonali, allo sviluppo e alla cooperazione e competizione tra territori.

Anche le città dopo il terremoto della crisi saranno diverse, diversi il loro modo di organizzare i servizi, i loro progetti per il futuro, i loro investimenti e la capacità di soddisfare i bisogni dei cittadini.

Rimini, attraverso il Piano Strategico sta scegliendo consapevolmente e in modo partecipato la strada del proprio futuro nella tempesta di una crisi globale.

È una delle poche città italiane che si interroga sul proprio passato e sul presente cercando di trovare risposte che proiettino la città oltre alla necessità impellente di *passare la notte*, interpretando la direzione del cambiamento e cercando di cogliere le opportunità per un nuovo sviluppo.

Il processo di programmazione strategica, promosso dal Comune, dalla Provincia, dalla Camera di Commercio, dalla Fondazione della Cassa di Risparmio, ha visto una forte partecipazione della base organizzata della comunità riminese, associata nel Forum Rimini Venture. Per la prima volta in modo sussidiario la comunità economica, sociale e culturale riminese si è assunta la responsabilità di proporre alle istituzioni, alle forze politiche, all'insieme della città una proposta condivisa per lo sviluppo della città e del suo territorio proiettata nei tempi medio-lunghi, ma gestibile fin da subito, in un inedito scenario di democrazia partecipativa.

Attraverso gli 8 Gruppi di Lavoro sopra citati circa 300 persone, in rappresentanza delle oltre 60 associazioni facenti parte del Forum, della dirigenza degli enti promotori, delle aziende funzionali e di servizio presenti nel territorio riminese, coadiuvati da esperti di settore prove-

nienti per gran parte dal mondo universitario, hanno portato il loro contributo ai lavori del Piano definendo un programma di azioni coerenti con gli assi e con gli obiettivi selezionati.

La *vision*: Le persone protagoniste dello sviluppo

Il confronto all'interno dei Gruppi ha consentito, pertanto, di far crescere la consapevolezza della comunità riminese, rispetto alle criticità e ai nodi dello sviluppo della città, individuando percorsi condivisi. Dall'analisi dei documenti prodotti dai vari Gruppi è possibile individuare la visione che dovrà caratterizzare lo sviluppo della città e del territorio nei prossimi anni.

Il tema dominante è la centralità della persona nella sua individualità e nei ruoli sociali che ciascuno è chiamato a svolgere, nel rispetto e nella tutela della sua dignità della libertà e delle pari opportunità. È una scelta impegnativa e condizionante che costringe a ripensare in profondità i fondamenti della città dando nuovo impulso ai processi di costruzione del bene comune. La persona nella sua interezza, con i suoi sentimenti, le paure, le speranze, le emozioni plasma l'anima della città facendole assumere forme ed espressioni ogni volta diverse. L'anima della città vive, dunque, nella rete di relazioni interpersonali che viene intrecciata ogni giorno e quel continuo divenire rende la città unica, caratterizzandone l'identità in forme plastiche e relazionali, in grado di sviluppare una consapevolezza di sé nel processo di relazioni con gli altri. **È una dimensione identitaria dinamica, aperta al confronto, ma al tempo stesso consapevole delle proprie radici.**



**dimensione
identitaria
dinamica**

La nuova fase dello sviluppo di Rimini si fonda, dunque, sulla cultura e sulla centralità della persona. Ripartire dalla persona, dal suo essere in relazione, significa ridare impulso e cuore a una democrazia viva e vera che sappia riconciliare persona e sviluppo, comunità e istituzioni, traendo ispirazione per un nuovo modello di politica, di etica e di economia.

In altri termini, porre al centro la persona e le manifestazioni sociali con cui si esprime significa ridefinire il nucleo fondativo di una nuova antropologia e ontologia della relazione, destinata a cambiare nel profondo il paesaggio umano della città, mettendo in relazione le diverse culture e le diverse visioni armonizzandole in una nuova convivialità delle differenze.

La visione che i Gruppi di Lavoro hanno definito pone in primo piano il tema della felicità delle persone, della convivialità, del benessere individuale e sociale.

Ci siamo resi conto, quindi, che non servono scelte eclatanti, copiando pedissequamente modelli basati sullo sviluppo quantitativo a forte impatto ambientale e sociale, dove lo sviluppo economico non ha la capacità di aumentare il livello di qualità della vita e della felicità delle persone. È necessario, pertanto, ridefinire una cultura dello sviluppo, che sappia produrre nuove economie sostenibili e stili di vita in grado di rendere sempre e comunque le persone protagoniste, soggetti e non oggetti dello sviluppo, producendo qualità sociale, formando capitale umano e coesione sociale, diffondendo la conoscenza. Le persone non possono essere considerate esclusivamente nella loro dimensione di portatori di interessi (*stakeholders*), ma come attivi costruttori della comunità, ciascuno con le proprie capacità, le proprie energie, le proprie passioni.

Le radici della comunità e il suo presente si fondano sulla dimensione relazionale, ancor di più il futuro dovrà evidenziare questa propensione.

● La *mission*: Rimini, terra d'incontri

Rimini è un importante crocevia di relazioni, di incontri, di cammini individuali e collettivi.

Una piccola realtà territoriale che ha in sé tutte le valenze della dimensione metropolitana, intesa nel suo originario significato etimologico, vale a dire *Meter Polis*, città-madre, riferimento di sistemi complessi, nodo strategico di reti materiali e immateriali.

La storia ha consegnato a Rimini e al suo territorio questo ruolo di “scambiatore”, punto di incontro, di arrivo e di partenza. Non a caso i romani fondarono la città nell'intersezione di tre importanti vie di comunicazione: la via Flaminia, primaria arteria di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, la via Emilia che da est a ovest innerva la Pianura Padana dando il nome al territorio che attraversa, la via Popilia che apre la porta del nord-est.

Ma prima ancora fu la natura a decretare il ruolo di questo territorio, qui la flora mediterranea diventa impercettibilmente quella dell'Europa centrale e le culture del mare nostrum incontrano quelle mitteleuropee, definendo uno straordinario intreccio economico e culturale. Così Rimini ha fissato,

**Rimini
punto
d'incontro,
di arrivo
e di partenza**

nel corso dei secoli, il suo sguardo verso il *sole che nasce* sviluppando con la sponda opposta del “*lago Adriatico*” una fitta rete di scambi economici e culturali, *scambi di merci, di parole, di desideri e di ricordi*.

Questa terra ha nel suo Dna una straordinaria vocazione all'incontro, *sono almeno tremila anni che qui ci si incontra, ci si scontra, ci si mescola. Qui, e non altrove, i villanoviani vennero a contatto con gli umbri, qui etruschi dal sorriso enigmatico e grandi celti dai capelli schiariti con la cenere si batterono e si fusero, di qui passò Brenno, re dei galli, verso l'improbabile conquista di Roma e il grande mare delle invasioni barbariche portò qui gente dai posti più impensabili. Tutto ciò ha sedimentato una curiosa propensione: siamo aperti al nuovo, entusiasti fabbricanti del moderno, però legami sotterranei e profondi ci collegano con il nostro passato*.

Gli stessi simboli della città rappresentano in maniera esemplare la dimensione dell'apertura, della congiunzione e dell'incontro, il ponte di Tiberio e l'arco di Augusto, porta urbana progettata senza battente, sempre aperta per accogliere genti da ogni parte del mondo.

Rimini ha saputo interpretare, nel corso della sua storia, le proprie caratteristiche dando forma ad originali processi di sviluppo economico, sociale e culturale incentrati sulla straordinaria capacità di accogliere, sul piacere di incontrare e conoscere l'altro. Ciò ha contribuito a trasformare in modo creativo la vocazione all'accoglienza in industria dell'ospitalità, connettendo filiere produttive, formando nuovi e approfonditi saperi e competenze, un saper fare unico perché in grado di combinare insieme creatività e passione, invenzione e capacità organizzativa.

Ogni volta, anche dopo difficili passaggi di fase, Rimini ha saputo reinventarsi, ricollocandosi negli scenari della competizione nazionale e internazionale, riuscendo sempre a soddisfare i bisogni e i desideri delle persone, offrendo ai suoi ospiti il calore di casa e lo status di cittadini, anche se temporanei, nella pienezza dei diritti e dei doveri.

A Rimini tutti sono i benvenuti e i desideri di ciascuna persona si trasformano, come per magia, in riti collettivi. **Rimini è terra dell'incontro e delle relazioni.** Questa è la *mission* della nostra città e del suo territorio, il tratto caratterizzante che ci rende unici, attrattivi e competitivi nello scenario globale. Lo spirito d'iniziativa, la creatività e la laboriosità che hanno



Rimini
è terra
dell'incontro e
delle relazioni

plasmato il nostro carattere e la nostra capacità di costruire “ponti” e reti relazionali rappresentano, dunque, il vero legame tra passato, presente e futuro.

Rimini, terra dell’incontro, apre la dimensione dello sviluppo urbano e sociale su orizzonti fortemente innovativi. La dimensione dell’incontro è poliedrica e riguarda le varie popolazioni che, con scansioni funzionali e temporali diverse, vivono e utilizzano i servizi della città. È continuità e discontinuità nello stesso tempo.

La sfida sta proprio nel concepire le relazioni e l’incontro in modo dinamico e innovativo, come processo di costruzione di reti e di ricomposizione: un nuovo equilibrio territoriale, nuovi spazi e occasioni d’incontro, nuove dimensioni e atmosfere relazionali e stili di vita armonici ed equilibrati, incontro con le punte più avanzate della conoscenza e del sapere, con i poli della creatività globale, con nuove aziende innovative, con nuovi talenti.

L’impegno progettuale dei Gruppi si è, pertanto, concentrato, in coerenza con la *vision* e la *mission* indicate, nel prevedere la creazione di nuovi spazi e occasioni d’incontro (valorizzando l’impegnativo lavoro svolto in questa direzione e ancora in corso: Fiera, Palazzo dei Congressi, ecc).

Da questa impostazione sono scaturiti cinque grandi ambiti d’intervento che si intrecciano con un ambito “trasversale” inerente alla *governance* di settore e dei nuovi strumenti previsti dal programma delle azioni:

- **Nuovo rapporto con il mare**
- **La grande sfida della mobilità (il nuovo modello)**
- **Un sistema d’imprese fatto di persone e d’innovazione (territorio che attrae persone, imprese e innovazione)**
- **La qualità di un territorio ricomposto e coeso**
- **La cultura che forma e informa le persone creando nuova immagine (vs l’immagine che omologa la cultura).**

**È necessario pensare
e agire insieme per ritrovare
un nuovo spirito di squadra
e superare insieme
le tante paure individuali
e collettive**



- cultura PAESAGGIO
- Relazioni
- Reti tecnologiche.
- Mobile senza auto.
- Imprese innovative.
- Creativ ♥
- Cittadini
- Benessere turistico

II.2. Le visioni di settore dei Gruppi di Lavoro

Dagli esiti dei lavori degli 8 Gruppi tematici si può dunque leggere la volontà comune di costruire una **Rimini futura che faccia leva sui suoi caratteri distintivi e peculiari profondi per cambiare e innovare modelli e immagini della città e del suo territorio**. Si tratta in molti casi di un tentativo di recupero dei fattori costituenti l'identità di Rimini per rimetterli in gioco in chiave attuale e moderna.

La Rimini attuale non è quindi rifiutata in ragione di un ritorno nostalgico al passato; anzi la Rimini del “turismo di massa” costituisce il punto di partenza per immaginare la Rimini di domani. La Rimini contemporanea offre infatti lo scenario di partenza e contiene già in molti casi i germi del futuro (ad esempio Fiera e Palas). Si tratta in diversi casi di comprendere, valorizzare e capitalizzare quanto Rimini ha fatto e quanto può offrire; di scavare cioè nella profondità della città e del suo tessuto sociale per riconoscere i punti di forza e su questi agire per lo sviluppo futuro. Ne esce evidentemente un quadro più composito e ricco degli stereotipi con cui Rimini viene spesso etichettata. Un quadro che fa uscire anche dicotomie, evidenti o latenti, ma che possono e devono essere ricomposte per farne un elemento di ricchezza.

Così si immagina un territorio che rivaluti il suo patrimonio fisico storico e al contempo sviluppi, a livelli di eccellenza, le arti temporanee.

Una gestione e visione innovativa del patrimonio storico ed archeologico non come elemento separato e chiuso, ma come parte integrante e aperta della città e dei suoi spazi potrebbe costituire un palcoscenico anche per sperimentazioni e creatività. Anche la dicotomia crescente fra turismo e imprese potrebbe essere virtuosamente ricomposta con le proposte di avere una sempre maggior relazione fra innovazione-eventi; così come la contrapposizione fra città dei residenti e città dei turisti potrebbe essere riequilibrata con la profonda trasformazione della fascia turistica a servizio anche della città, o, ancora, con un nuovo modello di mobilità si attenuerebbero profondamente i contrasti fra residenti e turisti. In fondo, la sfida che emerge dalle visioni di settore vuole affermare la **possibilità di coniugare la qualità con la quantità, valorizzando la dimensione relazionale della persona, forse**

l'unica capace di coniugare i due termini e le molteplicità che vi sono sottese. Di seguito sono quindi state estratte 25 visioni di settore, riassuntive della attività dei singoli tavoli, utili per costruire la visione complessiva della Rimini del 2027. Le **visioni di settore**, suddivise secondo le singole linee strategiche, sono state elaborate proponendo lo scarto di significato fra la Rimini di oggi e la Rimini di domani e, per uscire da una certa genericità degli assunti, si sono indicate alcune delle azioni che stanno alla base dell'attuazione della singola visione.

Le **tabelle** che riportano nel dettaglio tutte le macro-azioni e le azioni individuate dai Gruppi di Lavoro sono riportate in allegato al presente documento assieme ai documenti elaborati da ciascun Gruppo.

LE VISIONI DI SETTORE – CULTURA

Temi e luoghi dell'immagine

Oggi prevalentemente

Rimini città del turismo di massa sole-mare, della fascia lungomare e della Fiera e dei Congressi

Domani anche

Rimini città che recupera identità profonde come volano di un nuovo sviluppo e valorizza i luoghi storici nel suo intero contesto territoriale

Es. azioni

Parco archeologico; International Tourism Center; Restauro e ampliamento biblioteca storica; Recupero luoghi storici marineria; Valorizzazione centri storici; (...)

Eventi ed attori della cultura

Oggi

Rimini insieme di singoli punti, iniziative, luoghi, soggetti ed eventi

Domani

Rimini città che fa sistema delle sue eccellenze culturali, armonizza le interdipendenze e trasforma gli eventi in opportunità relazionali

Es. azioni

Coordinamento attività culturali e valorizzazione degli eventi; Valorizzazione del sistema dei contenitori culturali; (...)

Paesaggio

Oggi

Rimini, territorio saturato dall'edificazione residenziale e commerciale

Domani

Rimini che punta sulla qualità dei paesaggi e sull'ambiente più naturalizzato

Es. azioni

Parchi fluviali e aree verdi; Varchi a mare; Riqualificazione del periurbano; Recupero paesaggio agrario; (...)

Autenticità e tipicità

Oggi

Rimini che vende il prodotto standardizzato

Domani

Rimini, territorio autentico che investe sulle proprie tipicità

Es. azioni

Expò delle tipicità; Osservatorio e ricerca sulle tipicità; Coordinamento marchi di qualità; (...)

Produzione culturale

Oggi

Rimini, città dei molti fervori culturali non in rete

Domani

Rimini, città della produzione culturale di sistema e di avanguardia

Es. azioni

Fellini Center; (...)

Educazione

Oggi

Rimini città che conosce poco se stessa

Domani

Rimini città consapevole dei propri valori

Es. azioni

Didattica; Formazione; Informazione; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – INTERNAZIONALE

La dimensione internazionale

Oggi

Rimini, città che accoglie da tutto il mondo senza capitalizzare le relazioni

Domani

Rimini, città che va incontro al mondo come attore collettivo nell'arena internazionale

Es. azioni

Tavolo di coordinamento per le relazioni internazionali; Gruppo di contatto.

Posizionamento e immagine internazionale

Oggi

Rimini, *competitor* individuale

Domani

Rimini, partner promotore del sistema Adriatico

Es. azioni

Adrialeaders; Adriapolis.

LE VISIONI DI SETTORE – TURISMO

Mare e benessere

Oggi

Rimini, città del mare come “sfondo” e che vive prevalentemente sulla spiaggia

Domani

Rimini, città del mare come risorsa centrale e attiva per il benessere

Es. azioni

Sea Wellness; Spa marine; Percorsi benessere; Loisir, sport, terapie; (...)

Il lungo-mare

Oggi

Rimini, città del lungomare come luogo turistico, anonimo, ripetitivo, artificiale, isolato dal contesto

Domani

Rimini, città del lungomare come parco urbano integrato al mare e alla città, attraente, originale, a forte naturalità e magnete di cultura e creatività

Es. azioni

Parco del lungomare; Museo dinamico del turismo; Connessioni città-territorio; (...)

Il sistema ricettivo

Oggi

Rimini, città delle strutture alberghiere e dei pubblici esercizi spesso standardizzati

Domani

Rimini, città dell'ospitalità di eccellenza

Es. azioni

Progetti di riqualificazione della ricettività e dei pubblici esercizi; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – MOBILITÀ

Accessibilità da lontano

Oggi

Rimini, città dall'accesso difficoltoso

Domani

Rimini, città che guadagna centralità

Es. azioni

Promuovere collegamenti aerei con aeroporti internazionali; Rimini-Milano in 2 ore di treno; Riorganizzazione degli accessi autostradali; Collegamenti marittimi sponde dell'Adriatico.

Qualità urbana

Oggi

Rimini, città che sacrifica la qualità dei suoi spazi alle auto

Domani

Rimini, città che riconquista i suoi luoghi di eccellenza e la sua vivibilità

Es. azioni

Pedonalizzazione centro storico; Pedonalizzazione lungomare; Isole residenziali; (...)

Mobilità locale e di area vasta

Oggi

Rimini, città che “non” si muove in auto caoticamente

Domani

Rimini, città che si sposta in tanti modi e in maniera razionale

Es. azioni

Nuovi collegamenti tpl territoriali (RSM, Valmarecchia,...) e potenziamento tpl urbano; Sistema di trasporto sull'asse marina/stazione/ Palas/casello Rn Sud; Piano dei Parcheggi; Plurimodalità urbana; City logistic; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – RETI

Ambiente

Oggi

Rimini, città che trascura e compromette le sue risorse

Domani

Rimini, città attenta a ricercare e tutelare la qualità del suo ambiente

Es. azioni

Eliminazione scarichi inquinanti; Riutilizzo acque reflue e meteoriche; (...)

Fonti energetiche

Oggi

Rimini, città che consuma risorse

Domani

Rimini, città efficiente e rinnovabile

Es. azioni

Incentivi al risparmio energetico e per produzione energia; Promozione della co-trigenerazione; (...)

Information and communication technologies

Oggi

Rimini, città delle reti tradizionali

Domani

Rimini, città intelligente, telematica e ubiquitaria

Es. azioni

Gruppo di coordinamento per l'organizzazione delle azioni ICT; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – IMPRESA

Eccellenza e innovazione

Oggi

Rimini, luogo delle imprese tradizionali e consolidate con alcune realtà di eccellenza

Domani

Rimini, territorio che rinnova le filiere d'eccellenza e ne crea di nuove, sostenendo e attraendo imprese innovative.

Es. azioni

Innovation community e Sportello per l'Innovazione; Incubatori di spiaggia; (...)

Ricerca e impresa

Oggi

Rimini, territorio delle innovazioni e sperimentazioni individuali poco valorizzate dal territorio

Domani

Rimini, territorio che fa sistema con ricerca ed impresa ed offre luoghi e reti per la sperimentazione, l'innovazione e la diffusione delle sue eccellenze, aperti alla qualità delle idee

Es. azioni

Tecnopoli, incubatori di impresa, parco tecnologico; Promozione di rapporti internazionali con le università; Promozione di partenariati tra imprese e università; (...)

Attrazione e valorizzazione

Oggi

Rimini, nota come sistema produttivo prevalentemente monoculturale del buon vivere

Domani

Rimini, che investe anche sulla qualità dei luoghi di lavoro e di tutto il territorio

Es. azioni

Qualificare le aree produttive principali sotto il profilo ambientale, paesaggistico e dei servizi; Sperimentazione del Prodotto Interno di Qualità; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – CREATIVITÀ

Arti temporanee, identità/immagine

Oggi

Rimini, palcoscenico naturale della cultura di consumo e istituzionale, dall'identità malleabile e in continua trasformazione

Domani

Rimini, territorio creativo, motore di ricerca e di produzione delle arti temporanee, che valorizza la sua identità aperta, dinamica e sfumata

Es. azioni

Creazione di un centro e di una rete di spazi e contenitori urbani, pubblici e privati aperti alle arti temporanee; (...)

LE VISIONI DI SETTORE – CITTADINI

Sostenibilità sociale

Oggi

Rimini, città condizionata dal presente e da interessi individuali

Domani

Rimini, città che guarda al futuro condividendo valori comuni

Es. azioni

Elaborazione della Carta dei Valori del Piano Strategico; Costituzione di un Comitato dei Garanti.

Coesione sociale

Oggi

Rimini, città delle diverse cittadinanze, delle differenze e delle individualità

Domani

Rimini, città coesa che riafferma la centralità della persona e che accoglie tutti come cittadini

Es. azioni

Gruppo di coordinamento pubblico/privato per la coesione sociale; Sistemi di reimpiego della popolazione pensionata; Città dei bambini e delle bambine; (...)

Politiche abitative

Oggi

Rimini, città con un mercato immobiliare costoso e poco flessibile

Domani

Rimini, città che diventa attrattiva anche per la capacità di accogliere abitanti rispondendo ad esigenze diverse

Es. azioni

Mercato degli affitti; Progetti per giovani coppie, single, immigrati, anziani; (...)

Capitale umano- Welfare delle capacità

Oggi

Rimini, città che investe su particolari bisogni e condizioni sociali

Domani

Rimini, città che investe anche sulle capacità e sul capitale umano ai diversi livelli

Es. azioni

Piano/programma strategico di qualificazione e riqualificazione delle risorse umane.

11.3. I cinque ambiti di grande intervento

Come anticipato in precedenza, all'enucleazione delle visioni si è accompagnata una prima razionalizzazione delle macro-azioni e azioni anche attraverso un riaccorpamento degli otto obiettivi/assi strategici inizialmente individuati in **cinque grandi ambiti di intervento**, di seguito illustrati, che hanno composto la parte saliente del documento approvato dal Forum il 30 giugno 2009.

1_ UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE

1.1 _ Il nuovo ruolo del mare

Un **nuovo valore di riferimento viene conferito al mare** e la percezione della sua presenza, in relazione alla città, cambia totalmente: da sfondo torna ad essere presenza centrale. Attraverso questa inversione di polarità e rinnovata importanza, **il mare diviene elemento fondante di un nuovo concetto di benessere** e per lo sviluppo di un volano di ricerca e di innovazione di settore dell'impresa del benessere, generando così **un nuovo concept di turismo, il *Sea Wellness***. Si tratta di un nuovo approccio concettuale che rifonda il turismo balneare, dà un valore aggiunto agli altri turismi (congressuale, fieristico, culturale, sportivo, ecc.), e fa vivere 365 giorni all'anno il mare, il lungomare e la fascia turistica anche a beneficio della città e dei residenti. Questo nuovo *concept* innescherà anche una radicale riqualificazione del comparto ricettivo. La spinta propulsiva per questa rinnovata identità deriva quindi dal mare, che rifonda in questo modo la nuova attrattività turistica del territorio. Prerequisito fondamentale del nuovo protagonismo che deriva e che parte dal mare, è la tutela e la valorizzazione della qualità delle sue acque, a cominciare dall'eliminazione totale degli scarichi inquinanti anche nei bacini idrografici. Il ritorno alla qualità ambientale ha anche il compito di recuperare l'orgoglio verso il proprio mare, patrimonio e risorsa che si potrà vivere e godere nell'arco di tutto l'anno attraverso l'utilizzo della sua acqua, opportunamente trattata e anche riscaldata in appositi ambienti e spazi dedicati. Si creerà a questo scopo un sistema diffuso di Spa marine, che non sono centri benessere in senso stretto, ma costituiranno un'offerta differenziata di trattamenti e servizi incentrati sul valore benefico dell'acqua di mare, ma anche della sabbia, dell'aria marina e del sole.



nuovo
concetto
di benessere

1.2 _ Il Parco del Mare

Il mare trova ancora più forza attraverso un ulteriore cambiamento radicale del ruolo dell'infrastruttura di costa, con l'attenzione all'ambiente e al paesaggio che si concretizza attraverso la **realizzazione del Parco del Mare per cittadini e turisti**. Il Parco è uno spazio strutturato tra la ferrovia ed i primi 500 m. di mare che ha la presunzione di andare oltre ai confini amministrativi e si connette con l'interno (centro storico, periferia, entroterra) attraverso assi verdi perpendicolari alla costa. Configurandosi come **Parco Urbano attrezzato** che contiene funzioni e servizi, **il lungomare diviene così nuova "Agorà"** cittadina dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all'incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero, al *loisir* e ai vari eventi e manifestazioni all'aperto. In virtù della sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, si presenta quale nuovo scenario per l'incontro tra la città e il mare e non più come una barriera invalicabile a causa del traffico intenso che finora lo ha caratterizzato.

**Parco
del Mare**

L'uso dell'automobile nella zona lungomare non sarà più necessario e, in questo senso, verrà fortemente disincentivato grazie all'introduzione di sistemi alternativi ed innovativi, libererà di conseguenza spazi pubblici fruibili a livello urbano e turistico dai cittadini, temporanei e non. Il nuovo sistema di mobilità diviene quindi uno dei pilastri su cui si fonda quest'ipotesi di nuova riqualificazione dell'offerta turistica e di nuova identità paesaggistica del litorale.

La drastica riduzione del bisogno dell'auto privata, sostituita da modalità alternative di movimento, andrà infatti a tutto beneficio dell'attrattività e della qualità degli spazi aperti quali luoghi di relazione. La raggiungibilità dei luoghi, fatte salve alcune eccezioni, sarà assicurata da un sistema innovativo di mobilità integrata illustrato più avanti. Il lungomare non sarà più meta del traffico automobilistico, ma verrà intensamente pedonalizzato, prevedendo, in ogni caso, dei micro parcheggi che soddisfino bisogni speciali e che non intervengano nella qualità e nelle percezioni dei luoghi.

**riconessioni
"verdi"**

1.3 _ Le continuità verdi

Il Parco è anche elemento di **riconessioni "verdi"** di due tipi:

Una che mette in continuità il **nuovo sistema del lungomare con i poli attrattori** qui previsti e la città consolidata, al di là della ferrovia, attraverso

percorsi *pedestrian friendly* che intercettino i nuovi sistemi di mobilità lenta, dolce e anche, in alcuni casi, tecnologicamente innovativa. Gli elementi di collegamento saranno anche occasione di riappropriazione dei luoghi storici e di riqualificazione urbana.

L'altro tipo di connessione, a scala più territoriale, sarà connotato da una forte naturalità e si concretizzerà, innanzitutto, attraverso il miglioramento, il recupero e il ridisegno degli ambiti fluviali, quali, ad esempio, il Marecchia, il Marano e l'Ausa.

Il verde ed un turismo più sostenibile saranno ulteriori possibilità di sviluppo per il territorio, a vantaggio della collettività e per una migliore qualità della vita.

Altri luoghi che andranno debitamente riqualificati, valorizzati e resi nuovamente fruibili sono quelli legati alla marineria lungo le sponde destra e sinistra del porto canale. Tutto il settore relativo alla marineria, infatti, conseguentemente al rinnovato protagonismo reso al mare, tornerà ad avere un ruolo più incisivo che consoliderà una componente identitaria di Rimini. La riqualificazione del porto canale rappresenta poi la parte terminale del sistema di radiale verde di connessione territoriale costituito dall'ambito del fiume Marecchia, che sarà recuperato quale spazio verde centrale della città, corridoio ecologico ed elemento di continuità con l'entroterra.

1.4_ Lungomare spazio culturale

Ulteriore elemento di energia e innovazione al progetto, capace anche di rafforzare la connessione con il centro storico e con l'altra parte della città, è l'introduzione, in questa zona, degli attrattori culturali che contribuiscono a qualificare e diversificare l'offerta.

L'area del Parco del mare si candida, inoltre, per ospitare alcune funzioni culturali di eccellenza, a cominciare da un **Museo Dinamico del Turismo** connesso ad un **Polo di produzione culturale e di alta formazione** sui temi legati al turismo. La localizzazione di nuove funzioni di pregio in uno scenario prestigioso e fortemente connesso al contesto urbano prevede il **riutilizzo di grandi contenitori**, quali ad esempio le colonie, o la realizzazione di nuovi spazi in risposta a precise esigenze che andranno dettagliate in sede di progetto. L'istituzione del Polo nasce in risposta alle molteplici esigenze di maggiore qualità in ambito turistico a diversa scala, sia a livello ricettivo che gestionale, su cui si sente una concreta necessità di formazione, da ricevere e da impartire,



attrattori
culturali

per consolidare la *leadership* turistica di Rimini riconosciuta sul piano internazionale.

1.5_ Riqualificazione comparto turistico e ricettivo



riqualificazione del sistema alberghiero

Un particolare tema riguarda la **riqualificazione del sistema alberghiero** che deve prepararsi ad affrontare le sfide di competitività internazionale anche attraverso l'interpretazione attiva dei nuovi *asset* economici del territorio (il turismo fieristico e congressuale) e quelli derivanti dalle nuove visioni del Piano Strategico (il *Sea-Wellness*). Azioni specifiche sono allora indicate in ordine alla crescita dimensionale delle imprese alberghiere (accorpamento); mantenimento della complessiva capacità ricettiva territoriale; lancio di nuovi *concept* alberghieri (aggregazione di servizi di base e accessori); diversificazione tipologica delle strutture; “rottamazione” delle strutture chiuse o obsolete, da attuarsi anche con la perequazione e la premiazione; liberazione di suolo per creare aree verdi indispensabili ad accrescere la qualità complessiva della fruizione turistica alberghiera. Sono state inoltre prodotte alcune proposte anche in merito al sistema gestionale e a nuovi impianti finanziari che regolino il rapporto tra parte immobiliare e gestionale.

1.6_ Nuovo rapporto con l'Adriatico: Adriapolis/Adrialeaders

Il nuovo rapporto con il mare, a livello internazionale, vede il riposizionamento di Rimini nel panorama delle città adriatiche grazie ad una serie di azioni e di strumenti strategici quali ad esempio Adrialeaders, azione che promuove una *partnership* fra le due sponde dell'Adriatico per la valorizzazione di prodotti e servizi, la ricerca e l'innovazione per una maggiore competitività e per lo sviluppo dell'Alto Bacino Adriatico.

I rapporti in quest'ultima Regione verranno concretizzati anche grazie a progetti che coinvolgono la mobilità su diversi livelli. Circa la **mobilità via mare** si propongono collegamenti tra le due sponde che funzionino in modo più frequente e regolare; mentre verrà promosso un circuito di cicloturismo per indurre nuovi flussi turistici verso nuovi mercati, da ricordarsi con il progetto “Bicitalia 6 Adriatica”, con finalità anche di promozione della nuova immagine di Rimini sostenibile.

Adriapolis, inoltre, è uno strumento che si pone come scopo lo scambio tra le città adriatiche e che vede la sua concretizzazione in un importante

evento (l'EXPO) economicamente e culturalmente rilevante, in cui vengono presentate le eccellenze produttive, il patrimonio sociale e culturale, i progetti per il futuro delle città dei diversi paesi che si affacciano sull'Adriatico.

2_ UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ

2.1_ Una nuova cultura della mobilità

Rimini “città mobile senz'auto” vuole affermare un principio fondamentale per la mobilità delle persone e delle cose che avvenga in un quadro di razionalità e sostenibilità, che sia in grado di valorizzare la qualità dei luoghi e consentire di affermare “Rimini come terra dell'incontro”.

Una mobilità futura quindi organizzata sull'idea che dell'automobile si possa fare a meno non in meri termini di “divieto”, ma perché vengono offerte valide alternative di trasporto che, consentendo eguale efficacia nella mobilità, riportano ad una più giusta dimensione relazionale le funzioni dell'abitare e del vivere città e territorio a partire dai luoghi di maggior valore identitario, sociale e culturale.

Ciò esige un approccio nuovo, una **nuova cultura della mobilità**, che affronti il tema senza distorsioni ideologiche, ma piuttosto si basi su un insieme di competenze e conoscenze che costruiscano un quadro di valutazione certo¹, ricerchi soluzioni specifiche coerenti con le scelte complessive del Piano Strategico e ritrovi un corretto rapporto di integrazione con la pianificazione territoriale e urbanistica e con le altre politiche abitative e dei servizi, in un contesto di scala vasta.

La nuova cultura della mobilità esige anche un confronto con l'insieme di valori che caratterizzano la vita di un gruppo sociale, al quale assicurare il diritto e la libertà di muoversi, in un quadro di responsabilità (verso sé e gli altri), razionalità, sicurezza, solidarietà (tute-

¹ Le scelte sulla mobilità dovranno quindi essere supportate da studi di fattibilità comparativi fra diverse ipotesi progettuali, basati su modelli di domanda capaci di stimarne costi e dimensioni, flussi e tipologie di traffico (domanda turistica, domanda generata da nuove funzioni, ecc.), matrici origine destinazione, modalità di utilizzo; strumenti tutti fondamentali per supportare le decisioni, per individuare le linee strategiche e per dimensionare i piani sulla base delle esigenze reali senza incorrere in progetti non centrati su obiettivi chiari e portatori di costi ingenti. I nuovi servizi e le nuove infrastrutture potrebbero poi essere valutati più completamente attraverso l'esplicazione di gare esplorative, in cui si dia libertà ai possibili futuri contraenti di avanzare le ipotesi ritenute migliori per soddisfare le richieste.

la del diritto alla mobilità anche dei più deboli), sostenibilità (nuova cultura dell'uso del territorio e delle risorse ambientali).

La **“sfida sulla mobilità”** diventa quindi il presupposto fondamentale alla realizzazione di Rimini città grande dallo stile di vita invidiabile; una sfida da vincere attraverso l'affermazione di **tre visioni**: Rimini che guadagna centralità nel sistema infrastrutturale nazionale ed internazionale; Rimini, città che si sposta in tanti modi e in maniera razionale; Rimini, città che riconquista i suoi luoghi di eccellenza e la sua vivibilità.

2.2_Rimini raggiungibile

Se Rimini vuole sempre più essere luogo dell'incontro **deve migliorare la sua raggiungibilità dall'esterno**, connettendosi meglio ai principali assi e reti di mobilità attuali e programmati, di livello nazionale ed internazionale, ma anche prefigurare nuovi collegamenti se vuole riguadagnare centralità entro il nuovo ambito geografico di riferimento dell'Alto Bacino dell'Adriatico.

Innanzitutto dovranno essere promossi collegamenti stabili fra l'Aeroporto di Rimini e un aeroporto internazionale (quale Monaco, Parigi o Malpensa²), ma anche con aeroporti rivolti all'Europa orientale (come Vienna o Praga) nell'ottica di aprire il territorio a future sinergie verso est. Nelle strategie di collegamento aereo si dovranno valutare anche i possibili rapporti fra il territorio di Rimini e l'Aeroporto di Bologna, in modo da integrare l'offerta *point-to-point*. La strategia di rilancio dell'aeroporto dovrà inoltre prevedere la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi a terra dello scalo riminese.

Fondamentale per il territorio riminese sarà attivare un **collegamento con la rete Alta Velocità**. **“Rimini – Milano in 2 ore”** diventa uno slogan denso di contenuti. Significa mantenere Rimini ancorata alle nuove potenzialità che questo sistema manifesterà nei prossimi anni. Significa fondamentalmente avvalersi di un servizio giornaliero cadenzato sui bisogni del territorio in grado di innestarsi dal nodo di Bologna sulla linea AV senza cambio di mezzo. Ciò appunto permetterebbe già oggi, senza onerose ope-

**collegamento
con la rete
Alta Velocità**

² Nel caso in cui la previsione di FS di creare un collegamento ferroviario diretto avvenga con modalità e tempi ritenuti utili e coerenti.

re infrastrutturali³, di collegare Rimini al cuore di Milano in meno di 2 ore e a Firenze e Roma in tempi rapidi.

Il Piano prevede poi di **incrementare la permeabilità del sistema autostradale** prevedendo un nuovo casello dedicato a diretto servizio della Fiera; questo nuovo punto di accesso si configurerebbe come la nuova porta nord del territorio riminese, attrezzato con servizi, parcheggi e linee di trasporto pubblico, e consentirebbe di specializzare l'attuale casello di Rimini Nord per la logistica.

La **valorizzazione del Sistema Adriatico, in cui Rimini assumerà un ruolo centrale**, dovrà essere sostenuta anche dalla creazione di un sistema di collegamenti passeggeri via mare fra le due sponde dell'Adriatico. Tale azione mira a costituire un'offerta integrativa alle modalità di trasporto più comuni e sostiene anche un nuovo rapporto con il mare, che non dovrà più essere considerato solo un orizzonte, ma parte integrale del territorio di Rimini. Il senso di appartenenza ad un ambito comune, quello dell'Alto Adriatico, viene rimarcato dal progetto di costituire un unico continuo circuito cicloturistico, capace di proporre una immagine unitaria e sostenibile dell'ambito allargato di riferimento di Rimini.



valorizzazione
del sistema
adriatico

2.3_Muoversi a beneficio della qualità della vita

Il potenziamento della accessibilità si attua anche ripensando funzionalmente la struttura urbana e, più coerentemente, la localizzazione di poli attrattori di traffico, nonché riqualificando le porte di ingresso alla città e al territorio.

Aeroporto, stazione, porto, caselli autostradali devono diventare punti di eccellenza, dove la città accoglie cittadini e visitatori.

Questi punti di accesso devono diventare nodi intermodali efficienti e interfacce urbane, luoghi piacevoli e funzionali e occasioni di riqualificazione urbana di aree spesso degradate, da dove per il turista inizia la vacanza e per il cittadino una città a misura d'uomo; così i caselli non sono

³ Bisogna sottolineare che FS non ha in programma nei prossimi anni la realizzazione di una linea AV Adriatica, e quindi al momento una tale ipotesi sembrerebbe esulare dall'orizzonte temporale del Piano (20 anni). Dal confronto con Trenitalia è però apparso fattibile prevedere in tempi brevi l'attivazione di un treno veloce che arrivato a Bologna in 1 ora sfrutti poi il binari della AV.

solo varchi automobilistici, ma sono i luoghi in cui comincia l'accoglienza alberghiera evitando al turista di districarsi nella rete urbana cittadina, aggravandone altrimenti l'efficienza. Ai varchi autostradali vengono quindi previsti **grandi parcheggi scambiatori e punti di arrivo dei principali sistemi di trasporto pubblico**, così come deve avvenire all'aeroporto e alla stazione ferroviaria, dove in luoghi di alta qualità progettuale viene disposta una offerta variegata di mezzi alternativi di movimento.

Le porte di accesso alla città sono anche punti fondamentali per la riorganizzazione complessiva della mobilità a scala vasta ed urbana, che deve sostenere la più ambiziosa delle visioni, di una città liberata progressivamente dal problema del traffico e dell'automobile. In particolare questo obiettivo diventa fondamentale se si vuole migliorare la qualità urbana di alcuni luoghi di grande valore anche identitario, come la fascia lungomare, il centro storico e i suoi borghi, e se si vogliono creare quelle aree centrali di quartiere, dotate di effetto urbano e di grande vivibilità.

La visione del Piano, infatti, prevede il recupero funzionale e valoriale del **centro storico di Rimini allargato ai suoi borghi**, dove si collocano alcune delle azioni principali tese a qualificarne l'immagine, preservarne il tessuto sociale ed economico, incrementarne il valore culturale. Per fare ciò bisogna recuperare in prima istanza la qualità dei suoi spazi aperti, liberando la superficie dalla sosta delle auto, limitandone fortemente l'uso e pedonalizzandone parti intere. Ciò deve avvenire attraverso adeguate soluzioni alternative all'uso del mezzo privato e attraverso la creazione di spazi di grande valore che incentivino l'uso pedonale della città.

Il Piano inoltre disegna un lungomare ed una fascia turistica che si trasformerà nel corso dei prossimi anni nel "Parco del mare", un vero e proprio parco urbano a servizio non solo dei turisti, ma di tutta la città. Anche in questo caso la mobilità interna a tutti i quasi 15 km di lunghezza della fascia costiera⁴ dovrà avvenire prevalentemente con sistemi alternativi all'automobile e a basso impatto, capaci di inserirsi nel nuovo contesto fortemente relazionale. L'uso dell'automobile sarà fortemente limitato e proibito nel lungomare completamente pedonalizzato, mentre verranno offerte altre modalità di trasporto con percorsi che riconnettano la fascia a mare al retro costa, con mezzi di tipologia adeguate al nuovo contesto in cui si inseriscono. In questi contesti

⁴ In questa prima fase si è considerato solo la parte nel Comune di Rimini; la visione però si adatta bene a tutto il litorale della Provincia.

anche il servizio di distribuzione delle merci dovrà avvenire secondo criteri di maggior efficienza e con la finalità di ridurre l'impatto dei mezzi di trasporto, a favore di un **sistema integrato di city logistic**.

Infine, il Piano prevede di creare nei centri dei quartieri aree pedonali dove gli abitanti possano riappropriarsi dello spazio urbano, anche della periferia, e un sistema generale della mobilità che dreni il più possibile le automobili ai bordi della città compatta, in corrispondenza delle principali adduttrici di traffico.

2.4_Città mobile senz'auto

Questa visione dirompente deve essere supportata da un **sistema di mobilità estremamente innovativo ed originale**.

Innanzitutto alla scala territoriale vanno potenziati i collegamenti lungo gli assi radiali con l'entroterra, in particolare prevedendo un **servizio di trasporto pubblico con la Repubblica di San Marino**, che abbia come suo fulcro il casello di Rimini Sud, da cui partirà un sistema di trasporto innovativo urbano verso la marina. Altro asse territoriale fondamentale su cui potenziare un servizio di trasporto pubblico è quello della Valmarecchia⁵ e l'asse della via Emilia, dove si deve arrivare a servire con un unico sistema la Fiera e la stazione centrale con Santarcangelo, passando per il casello e la zona industriale commerciale di Rimini Nord, dove si dovrà valutare anche la possibilità di dotare la zona produttiva di uno scalo merci.

Completa il sistema radiale degli assi la direttrice verso Ravenna dove, o attraverso il potenziamento del trasporto ferroviario in servizio metropolitano di carattere urbano o attraverso l'introduzione di un nuovo sistema di trasporto pubblico, si dovrà servire il futuro Parco del mare e tutta la costa nord riminese, con un trasporto di massa.

Nella prospettiva **di liberare dal mezzo privato la fascia turistica del litorale e di allentare la pressione automobilistica sulle periferie**, il tracciato della ferrovia assume ancor più il valore di asse centrale distributivo per



sistema di
mobilità
innovativo ed
originale



liberare dal
mezzo privato
la fascia turistica
del litorale

⁵ Analogamente si può individuare quello della Valconca, una volta che il processo di Piano sarà allargato ai Comuni della Provincia.

il sistema di trasporto pubblico di massa. Condizione fondamentale è che la **permeabilità fra le zone a mare e a monte della ferrovia sia incrementata**, attraverso la creazione di adeguati ed ampi attraversamenti urbani (non semplici sottopassaggi) che si appoggino ad **“una trama verde” di percorsi e spazi** di ricucitura della città con il suo mare.

Il nuovo trasporto però deve potersi adattare a servire non solo i punti che si incontrano lungo l'asse fra Cattolica e Santarcangelo, ma anche alcune destinazioni fondamentali come l'aeroporto o parti della marina, utilizzando mezzi di dimensioni differenti, in ragione della domanda e della natura dei luoghi da servire. In quest'ottica anche il **trasporto rapido viene rivisto, prevedendo che la stessa sede possa ospitare altri mezzi, leggeri e poco invasivi**, capaci di uscire ed andare a servire le altre destinazioni.

Questa direttrice, parallela alla ferrovia e con le sue necessarie deviazioni, si integra con quella che, nella sua configurazione minima, dal casello di Rimini Sud passa per il nuovo Palas, lambisce il centro storico, serve l'area strategica della stazione ferroviaria e arriva fino a Marina Centro, con un sistema di trasporto eventualmente autonomo, fortemente innovativo e compatibile con il contesto.

L'assetto strutturale, quindi, prevede un asse longitudinale intersecato a pettine da assi trasversali, che garantiscano il collegamento fra grande viabilità – periferia – parti storiche – lungomare.

A integrazione di questa rete, si vuole **sviluppare la “plurimodalità”** ovvero prevedere molte altre modalità di trasporto, più capillari e puntuali. In particolare si prevede di potenziare la rete delle piste ciclabili, per farla diventare la meglio strutturata del nostro Paese; di dotare la città di un parco mezzi di *bike sharing* e di *car sharing* elettrici; di disporre di servizi di navette elettriche lungo itinerari semplici e intuitivi.

Tutti questi mezzi costituiranno la rete fine di connessione fra i principali attrattori e servizi urbani e i vari punti di interscambio della mobilità, a partire dai parcheggi e dalle fermate principali del Tpl, da dove si potrà facilmente accedere a tutti questi servizi di trasporto.

Punto di forza di questo nuovo sistema plurimodale sarà la facilità di pagamento che avverrà con un'unica card, valida per tutti i mezzi, sull'e-

sempio degli skipass e integrata con le tariffe dei parcheggi. In questo modo l'utente sarà più invogliato ad utilizzare i mezzi pubblici e sarà più facile fidelizzare l'abbonato, che con il tempo troverà molto più comodo e vantaggioso avvalersi di questi sistemi alternativi all'auto.

Il Piano prevede di affiancare al sistema di mobilità pubblica un **sistema di parcheggi articolato in due livelli**. Presso i caselli autostradali e presso gli innesti delle arterie territoriali (così come a servizio delle altre porte territoriali) vengono previsti grandi parcheggi scambiatori, che devono fungere da primo limite di arresto per tutti coloro che poi non si serviranno dell'automobile. A corona del centro storico, delle isole residenziali e a supporto delle principali fermate del Tpl saranno realizzati parcheggi di attestamento; i parcheggi di attestamento vengono previsti anche a servizio della fascia turistica, ma di dimensioni e numero estremamente contenuti e con soluzioni interrato o in strutture fuori terra.

Vengono ritenute necessarie anche nuove opere stradali, in assoluta coerenza con il disegno complessivo del Piano Strategico, fra cui spicca la realizzazione di un percorso alternativo che consenta finalmente di pedonalizzare il ponte di Tiberio.

2.5_Governare la mobilità

Appare chiaro che la sfida della mobilità di Rimini può essere perseguita solo disponendo di un sistema di *governance* specifica capace di gestire i molteplici fattori e attori della mobilità. Bisogna disporre di una struttura⁶ competente e di coordinamento che provveda quanto meno ad **armonizzare tutti i servizi di mobilità sul territorio**, comprese le ferrovie, e abbia capacità operative, organizzative e gestionali su tutte le componenti del trasporto locale, pubblico e privato, per arrivare a dare sistematicità (es. tariffazione integrata, organizzazione degli orari), perseguire sinergie (es. rinnovo parco mezzi, ecc.) e lungimiranza alle scelte. Tale organismo si potrà inoltre fare carico di costruire quella banca dati fondamentale e necessaria per supportare e valutare ogni proposta.

⁶ La forma specifica andrà definita rispetto al quadro normativo e di consenso degli attori principali.





3_ UN SISTEMA DI IMPRESE FATTO DI PERSONE E INNOVAZIONE

3.1_ L'evento relazionale per l'innovazione

Il Piano parte dal riconoscimento che il territorio di Rimini è estremamente dinamico e fertile di imprenditorialità e innovazione in diversi campi e presenta numerose eccellenze di livello nazionale ed internazionale che affiancano la filiera più conosciuta del Turismo, di cui Rimini è diventata capitale e modello. Si tratta di un modello che si è costruito su vari fattori, fra cui il rapporto peculiare e stretto tra persone e impresa, in una dimensione relazionale che è stata la vera artefice del successo del turismo di massa nella riviera. Questo aspetto è stato posto alla base anche delle recenti innovazioni nel turismo che, attraverso importanti strutture come la Fiera e il Palas, marcano sempre più la vocazione della riviera quale terra dell'incontro; un incontro che sempre più viene strutturato nelle numerose occasioni (es. Meeting, Pio Manzù,...) che il territorio offre, quale momento di scambio di valori, saperi e culture. Rimini quindi può mettere a frutto la sua straordinaria dimensione relazionale per cogliere a fondo tutta l'innovazione che vi è dietro agli eventi. Per fare ciò occorre perseguire la visione del Piano di trasformare gli eventi in incontri, in scambi relazionali capaci di rafforzare le reti di conoscenza e di *network*.

In particolare il Piano propone, nell'ottica dell'internazionalizzazione, la creazione di una rete di cooperazione, scambio e contatto (Adrialeaders) tra i paesi dell'Alto Bacino dell'Adriatico, in riferimento alla promozione del sistema Adriatico come club di prodotto a sostegno delle attività turistiche, produttive e socio-culturali.

Riconoscere il valore e la potenzialità di questa peculiarità del territorio riminese significa anche considerare che l'innovazione non necessariamente dovrà essere confinata entro i settori d'eccellenza già riconosciuti, ma che proprio dal continuo scambio di conoscenze sostenuto dalla promozione della dimensione dell'incontro possano nascere nuove fertili "contaminazioni" di idee a sostegno delle imprese presenti fino ad ipotizzare la nascita di nuovi settori d'imprese innovative.

3.2_ Territorio di qualità

Il punto principale da cui il Piano muove è che oggi, per promuovere l'innovazione nello scenario internazionale, sia fondamentale passare

da settori e filiere di eccellenze a territori di eccellenza; ciò significa **costruire un territorio competitivo e attrattivo quale fondamento per realizzare e potenziare un sistema d'impresa innovativo che investa sul merito e sulla qualità delle persone.**

Rimini “città attrattiva” è una sfida che muove dalla natura profonda della città dell'ospitalità, ma si arricchisce di nuovi significati alla luce di alcune importanti trasformazioni in corso oramai da tempo. Rimini “città attrattiva” diventa anche una necessità per una società in rapido invecchiamento che ambisce a competere sul mercato globale e in settori che hanno bisogno di forte innovazione, a partire da quello del turismo.

Il **paradigma di città competitiva** deve essere però coniugato con la specificità di Rimini di essere e voler essere **sempre più attenta alla dimensione relazionale anche dell'impresa.** La competizione non viene intesa tanto come contrapposizione, ma in quanto fornisce i termini di raffronto per una sfida che Rimini vuole intraprendere soprattutto verso se stessa, verso la capacità di innovarsi e migliorarsi. Rimini vuole ambire a diventare luogo attrattivo sempre più per i cittadini temporanei (turisti), ma anche per i nuovi e attuali cittadini. Una città ed un territorio capace di attrarre giovani con capacità creative, progettuali e seriamente motivati all'investimento, in primo luogo nelle proprie capacità professionali. Si tratta di una “classe creativa” che basa sì la propria scelta del luogo di vita sulle possibilità offerte da un territorio per gli aspetti lavorativi-professionali, ma che è sempre più attenta alla qualità delle relazioni e dei luoghi, ai servizi e alla capacità di essere collegata alle reti internazionali. Si tratta quindi di fare uno scarto radicale e pensare non solo a creare “occasioni e condizioni di lavoro”, ma piuttosto guardare “alle persone”, nell'insieme dei loro bisogni e alla ricchezza della loro complessità.

In questo senso il territorio diventa il luogo della sfida dove si deve ricercare la massima qualità per sostenere persone e imprese che ambiscono ad essere sempre più innovative. Il Piano, quindi, pone come caposaldo le azioni che permettano a Rimini di essere sempre più e meglio connessa con le reti di mobilità nazionali ed internazionali, e che le consentano di dotarsi di una elevata mobilità urbana e territoriale innovativa e sostenibile. Il Piano, attraverso molteplici azioni, promuove



dimensione
relazionale
dell'impresa

ve una qualità diffusa del territorio che si esplicita nel potenziamento dei servizi, nel rafforzamento dell'*housing* e del mercato dell'affitto, nella creazione di reti verdi di quartiere e territoriali, nelle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche, nelle forme di risparmio energetico e produzione di energie rinnovabili, di tutte quelle componenti cioè che rendono un ambiente di vita di elevata qualità. Particolare importanza assume poi l'azione **Rimini "intelligente e ubiquitaria"** che promuove un gruppo di coordinamento pubblico-privato che operi, fra l'altro, per creare reti informatiche innovative per fornire servizi al cittadino, al turista, all'impresa e alla Pubblica Amministrazione, con diverse applicazioni possibili dalla gestione di eventi, ai servizi, al telelavoro, alla telemedicina, alla gestione del traffico,....

Fra i luoghi in cui promuovere la qualità ambientale, il Piano riconosce gli ambiti del lavoro, a partire dai poli produttivi sovralocali individuati dal Ptcp vigente. Qui, oltre alla certificazione di "ambiti produttivi ecologicamente attrezzati", così come richiesto anche dal Ptcp, il Piano richiede di dotarli di servizi alla persona (come asili, mense, ...) e di servizi di trasporto collettivo e reti ciclabili. Si chiede, inoltre, di **innalzare la qualità paesaggistica sia delle aree produttive esistenti sia di quelle di nuovo insediamento** al fine di ritrovare una nuova integrazione paesaggistica fra contenitori produttivi e spazio rurale.

Il Piano cioè ambisce a costruire anche nei luoghi deputati alla produzione di ambienti di qualità, dove cioè il lavoratore trovi le condizioni migliori e la città manifesti una nuova immagine del suo territorio attento alla qualità.

Le azioni previste dal Piano di riqualificazione di alcuni dei luoghi simbolo della città (centro storico, porto canale, marina, ...) rafforzano l'attrattività del territorio stesso in quanto contribuiscono a marcare il carattere di specificità e identità, che sono oggi aspetti qualificanti e premianti in un panorama che tende ad una omologazione diffusa.

Alcuni luoghi sono poi pensati essi stessi come momenti dove **sviluppare e sperimentare l'innovazione**. In particolare attraverso la profonda rigenerazione della fascia turistica si intende rinnovare il settore "storico" del turismo. Il Piano propone di operare uno scarto profondo nell'immagine stessa del turismo tradizionale di Rimini e riappropriarsi della dimensione del mare quale valore ri-fondativo: il nuovo Parco del mare e Rimini "città del *Sea Wellness*" costituiranno due dei pro-

**sviluppare
e sperimentare
l'innovazione**

getti più importanti per creare le premesse e gli orientamenti di fondo all'innovazione di tutto il comparto ricettivo e turistico. Queste saranno anche le occasioni per modernizzare le strutture ricettivo-turistiche e i modi di fare accoglienza. Inoltre, il Piano prevede di creare degli appositi incubatori del turismo dove sperimentare forme di ricettività particolari che potrebbero poi diventare modelli di riferimento.

Rimini potrà diventare attrattiva e competitiva se saprà promuovere le imprese innovative, se saprà essere aperta a molteplici settori e non preclusiva, se saprà sfruttare la sua dimensione relazionale e se saprà costruire un territorio, un ambiente di lavoro e di vita sostenibili e di sempre maggior qualità.

Questa ambizione deve essere monitorata e valutata da nuovi parametri che tengano in maggior conto gli aspetti di qualità e le ricadute positive sulla città e sui suoi abitanti. Per questo viene previsto di sperimentare a Rimini l'applicazione del P.I.Q., ovvero l'indicatore del **Prodotto Interno di Qualità**.

3.3_ Ponte fra territorio-imprese-ricerca

Rimini nel suo futuro vuole quindi **sostenere le imprese innovative e di qualità**, costruendo un forte legame fra territorio – imprese – ricerca, quale rapporto virtuoso, da mettere alla base dello sviluppo, fra il mondo della conoscenza, le persone, il lavoro e l'ambiente.

Innanzitutto si vuole promuovere il trasferimento della ricerca alle imprese. Perciò si prevede di creare apposite strutture, in particolare uno **“Sportello Innovazione”**, che sia capace di **colmare la distanza fra la ricerca per l'innovazione**, che si muove su reti globali, e le imprese, che, se di dimensioni medie e medio-piccole, non hanno solitamente accesso a queste conoscenze. Lo “Sportello Innovazione” dovrebbe fungere da osservatorio in grado di intercettare i flussi della conoscenza e i finanziamenti utili alle imprese del territorio o di quelle che vorranno insediarsi. Lo Sportello dovrebbe agire come punto di raccordo e snodo, vero e proprio ponte, fra i possibili bisogni delle imprese locali e il mondo della ricerca e dell'innovazione, da una parte, e quello del credito e della finanza dall'altra. Inoltre, questo organismo avrà il compito di osservare l'andamento dell'innovazione sul territorio

e di riconoscere le imprese di carattere innovativo e “certificare” la loro sostenibilità.

Oltre allo “Sportello Innovazione” le imprese si potranno avvalere anche della cooperazione con il **Tavolo di Coordinamento delle Relazioni Internazionali**, altro strumento di portata strategica proposto dal Piano, che dovrà curare le relazioni fra il sistema Rimini e la dimensione internazionale. Tale tavolo, vera e propria *task force* per sostenere la sfida di Rimini città che va incontro al mondo, sosterrà anche le relazioni internazionali con Palas e Fiera; relazioni di cui dovrebbe giovare anche il sistema imprenditoriale riminese.

Appare poi necessario affiancare a queste funzioni, un’azione di **cre-scita culturale delle imprese** per metterle nelle condizioni migliori di saper mettere a frutto le innovazioni disponibili. Ciò è vero soprattutto per una realtà con larga diffusione delle PMI. Si vuole quindi creare una vera e propria *Information Community* che avrà il duplice scopo di proporre temi di attualità e formazione, mediante workshop e seminari, per sostenere l’aggiornamento degli imprenditori, e soprattutto quello di agevolare l’incontro periodico fra gli imprenditori stessi, per facilitare il confronto, lo scambio e la “fertilizzazione incrociata” delle idee.

I rapporti con la ricerca e il mondo dell’Università andranno consolidati nella prospettiva di creare maggiori sinergie con il territorio.

Da parte propria, Rimini intende sostenere la creazione di progetti e luoghi di ricerca e trasferimento dell’innovazione, sui settori innovativi, a partire dai tecnopoli già attivati da Regione ed Enti Locali, facendoli però uscire dalla dimensione della ricerca senza referente locale e legandoli sempre più alle imprese di eccellenza presenti sul territorio e alle possibili vetrine fieristiche, per arrivare a definire le dovute sinergie attraverso una *governance* congiunta. Parallelamente il Piano propone di fertilizzare un vero e proprio distretto dell’innovazione che condensi attorno a sè incubatori, imprese innovative, centri di ricerca, fino a ipotizzare, in un futuro più remoto, la creazione di un Parco Tecnologico.

Questo distretto dell’innovazione dovrà essere caratterizzato da un elevato standard ambientale e contemplare anche spazi per l’abitare, servizi, verde e attrezzature sportive ed essere connesso alle reti del trasporto pubblico.

3_4 Rimini *free zone* dell'innovazione

Rimini dovrà partire innanzitutto dal **valorizzare e potenziare le innovazioni presenti nelle filiere imprenditoriali del territorio** – in quelle già riconosciute, come il turismo, l'alimentare, la moda, l'industria del legno, la nautica, e in quelle potenziali, come il *wellness*, l'ambiente, il multimediale e la computer-art, **le eccellenze fieristiche e l'imprenditorialità sociale** anche in rapporto con altri settori quali la cultura e la creatività.

La valorizzazione di questi settori non dovrà escludere nuove altre opportunità che una realtà come Rimini, benché piccola ma con caratteristiche internazionali, potrà sfruttare, soprattutto dallo sviluppo della sua dimensione relazionale dell'incontro.

Rimini, quindi, dovrà diventare in futuro una **“free zone” dell'innovazione**, un luogo capace di coltivare e attrarre eccellenze non necessariamente e strettamente collegate ai settori di innovazione locali già riconosciuti e soprattutto a prescindere dai settori scientifici individuati a priori dai tecnopoli regionali. La gestione dei tecnopoli, così come quella degli **incubatori**, dovrà privilegiare la bontà delle idee e l'aderenza agli obiettivi di sostenibilità e alle visioni del Piano rispetto a calcoli di congruità di settori scientifici.

A sostegno della ricerca il Piano promuove la creazione di **partenariati fra Università e imprese**, borse di studio, tirocini e altre forme di rapporti fra imprese, formazione e ricerca.

Il Piano intravede però la necessità di intervenire anche nella *governance* dei processi che permettono alle imprese e alla ricerca di esprimersi a livelli di eccellenza ed essere innovativi. Vengono quindi previste una serie di azioni dedicate a **migliorare il coordinamento, i criteri e parametri di valutazione e la capacità di agire** in maniera strategica della Pubblica Amministrazione, **a sostegno delle imprese innovative**.

4 _ LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E COESO

La ricomposizione delle diverse anime della città e del suo territorio, con la sua predisposizione all'incontro, restituisce **un'immagine unitaria di una terra forte della sua identità**, ma aperta alle diversità, quindi accogliente nella qualità e nella quantità dell'offerta e amica dell'ambiente e del paesaggio.

4.1. _ L'area Vasta

Il senso identitario profondo da riconquistare è quello di un territorio che si ricongiunge nelle sue varie parti, ricomponendo e recuperando l'immagine della **"Grande Rimini"** che si estende da Bellaria a Cattolica, da San Marino al mare, dall'alta Valmarecchia alla Valconca. La scelta stessa di fare un piano di area vasta impone quindi una prospettiva di così ampio respiro che si declinerà successivamente in progetti ed azioni capaci di coglierne esigenze ed opportunità e di tradurle alle opportune scale.



La **"Grande Rimini"**

La **"Grande Rimini"** si (ri-)compone, quindi, attraverso molteplici azioni messe a sistema, a cominciare da quelle inerenti la mobilità, che ancora una volta si conferma ambito altamente strategico. Diversi **collegamenti** verranno creati, valorizzati e potenziati sia con l'**entroterra** che con la **costa**.

Tra i collegamenti dell'entroterra, che seguiranno la direttrice mare-San Marino e le valli fluviali della Valmarecchia e della Valconca e quelli costieri si realizzerà un'**unica rete attraverso modalità di trasporto pubblico sostenibile** e attraverso un **sistema di cabotaggio** capace di integrare i punti di approdo marittimo con la città, favorendo la **riqualificazione urbana** come mezzo per valorizzare aree di potenziale eccellenza.

Una connessione, quindi, tra persone e prodotti, ma anche tra informazioni e idee che, anche attraverso l'utilizzo delle tecnologie più avanzate, creeranno legami innovativi in grado di generare nuova linfa al territorio.

La Grande Rimini vede ricomporsi la propria identità molteplice anche attraverso il **rinnovato protagonismo dei suoi borghi e centri storici**, riconnessi fra loro in un sistema di eccellenze con eventi e soggetti in rete.

L'unità della fascia costiera, a livello identitario, è già percepita e fortemente condivisa, ma verrà ulteriormente ribadita attraverso il **Parco del Mare** che fungerà anche da elemento di riconnessione con il territorio: una costa che ri-conosce il suo entroterra, con cui scambia linfa identitaria e relazionale.

Un nuova dimensione relazionale dovrà poi orientare il **ri-posizionamento e il ruolo di Rimini all'interno del bacino Adriatico** sia nel promuovere

la ricomposizione di una Koinè adriatica come piattaforma di incontri e scambi sia nel recuperare la propria funzione strategica come porta di accesso e di collegamento tra la Pianura Padana, l'Adriatico e l'Est Europa. Questo a partire da interventi specifici sulla mobilità, come l'incremento dei collegamenti passeggeri via mare fra le due sponde dell'Adriatico e dei collegamenti dell'Aeroporto Fellini con hub internazionali, ma anche attraverso azioni direttamente finalizzate all'internazionalizzazione, come il Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali, il **Club di Prodotto Adrialeaders** e l'**Expo internazionale Adriapolis**.

4.2 _ Le grandi riconessioni territoriali e le ricuciture urbane

Si prevede la creazione di un sistema di trame verdi a livello territoriale capaci di ricucire le eccellenze ambientali e di valorizzarle, mettendole in continuità e tutelando.

Tra i progetti prioritari si inserisce la prosecuzione del Parco Marecchia e la tutela dell'intera asta fluviale a partire dal primo passo della costituzione di un'area protetta, per poi sviluppare un vero e proprio progetto di parco, con interventi a tutela della biodiversità e di rinaturalizzazione delle aree antropizzate e degradate. Il parco sarà, inoltre, occasione di altre riconessioni: da un lato, con l'"anello verde" della città (di cui si parlerà poco oltre); dall'altro, con i corsi d'acqua minori per incrementare ulteriormente il corridoio ecologico. Un territorio così ricomposto e coeso mostra le sue eccellenze ed è in grado di offrire una migliore qualità di vita a cittadini e turisti, grazie anche ad **attività didattiche e turistico-ricreative** che avranno luogo nel parco ed in tutto l'entroterra, sempre in un'ottica di lavoro in rete. In questa direzione si muovono anche altre azioni, quali il prolungamento dei percorsi e la prosecuzione dei progetti di valorizzazione lungo la Valconca e l'utilizzo di **mezzi di mobilità lenta e dolce** in grado di far percepire maggiormente l'unità territoriale. Un turismo più ecologico e sostenibile verrà favorito anche dalla promozione di un **circuito di cicloturismo dell'Alto Bacino Adriatico**, da raccordarsi con il progetto "Bicitalia 6 Adriatica".

Nell'ambito di un unico, grande territorio si inserisce anche la **volontà di recupero e valorizzazione delle tipicità enogastronomiche e artigianali**, viste soprattutto in collegamento con la riqualificazione dell'attività turistica. In particolare, nel progetto "**Expo permanente delle tipicità locali**", assieme ad altre azioni, si prevede una attività diffusa di promozione del


**allineate costa
ed entroterra**

prodotto, con la creazione e gestione di reti e pacchetti, di percorsi enogastronomici-culturali-esperienziali e di eventi dedicati, in collaborazione con il comparto ricettivo. Le sinergie che si possono incentivare coinvolgono in generale tutto il sistema turistico, a cominciare da quello fieristico congressuale, per un'**offerta di qualità che veda allineate costa ed entroterra**, con l'incremento dell'uso dei prodotti a km 0.

La coesione e la ricomposizione territoriale passano anche attraverso **un nuovo sistema segnaletico informativo** e progetti di semplificazione nella gestione delle diverse attività, quali ad esempio l'utilizzo di tecnologie di avanguardia per il coordinamento ed il controllo. La tecnologia più avanzata potrà, inoltre, fornire l'adeguato supporto informativo a turisti e cittadini che si vogliano muovere più liberamente all'interno della città e del territorio, per rendere il patrimonio culturale e paesaggistico e soprattutto la sua conoscenza a portata di tutti e facilmente fruibile. Solo un bene conosciuto può essere apprezzato e, di conseguenza, adeguatamente tutelato e valorizzato. Tutto ciò verrà concretizzato attraverso una rete infrastrutturale di manufatti segnaletici e d'informazione, di tipo tradizionale o innovativo, sempre allo scopo di mettere tutti i cittadini nella condizione di conoscere ciò che proprio per i cittadini viene conservato. Tali manufatti dovranno inoltre creare più armonia visuale ed andare a sostituire, perciò, la confusione e sovrapposizione di immagini e segnali che affollano e spesso deturpano gli spazi comuni.

Passando alla **scala urbana**, una delle **aree di maggiore portata strategica** per la ricucitura urbana tra la città lineare della costa e quella consolidata, attualmente tagliate e divise dalla barriera fisica e visuale costituita dai binari, è certamente quella della **stazione ferroviaria**. **La zona viene ad assumere l'importanza di luogo strategico perché permette di operare una ricucitura spaziale fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica.**

La riqualificazione dell'area della stazione consente infatti di ridisegnare completamente i bordi e i vuoti delle due rispettive città, aprendo la strada al recupero di importanti oggetti storici, come l'anfiteatro e le mura storiche, a risignificare e riqualificare oggetti della modernità, come il grattacielo, ad ampliare le dotazioni di verde, a riconfigurare le strutture urbane quali i viali della stazione anche come elemento di connessione fra il Parco dell'Ausa e il porto canale.

In funzione dell'importanza che viene ad assumere questa zona, quale

nuova centralità, il Piano Strategico prevede di localizzarvi **funzioni d'eccellenza** di carattere urbano e territoriale (quali i contenitori culturali, sociali, legati al sistema dei servizi, al marketing territoriale, ecc.). L'area della stazione è considerata dal Piano Strategico uno dei punti nevralgici del nuovo sistema di intermodalità, che verrà rafforzato, in particolare, dal passaggio di un mezzo di trasporto pubblico altamente innovativo che percorrerà la direttrice che, partendo dal casello di Rimini Sud, servirà il Palas, lambirà il centro storico per connettersi poi, proprio attraverso l'area ferroviaria, con la marina, perpendicolarmente alla linea costiera del trasporto rapido.

Per quanto riguarda il rapporto centro storico-marina, lo stesso progetto del **Parco del Mare** si connota dichiaratamente come fattore di ricomposizione urbana in quanto si rivolge non solo ai turisti, ma anche ai residenti, come risorsa strategica per l'incontro, il tempo libero, il *loisir*, puntando in tal modo ad azzerare una dicotomia che per lungo tempo ha visto contrapporsi le due città, residenziale e turistica, anche in termini di spartizione di spazi (la città storica contro la città del lungomare). Allo stesso modo, come accennato, il sistema di connessioni che dal Parco del Mare si dispiega nella città e fino all'entroterra sotto forma di "corridoi verdi" rappresenterà un elemento portante del "sistema delle trame verdi".

Come accennato sopra, quest'ultimo dovrà realizzarsi, oltre che su scala territoriale, a livello urbano attraverso la creazione di un "anello verde" che prenderà avvio dalla elaborazione di un Piano per i **percorsi ciclo-pedonali "verdi"**, in grado di collegare in una rete integrata le diverse aree urbane a valenza paesaggistico-ambientale, attualmente separate e frammentate. Per quanto riguarda, inoltre, la parte urbana del Parco del Marecchia, si evidenzia come la prevista riqualificazione dell'area del porto canale possa costituirne una terminazione di eccellenza nonché di grande suggestione.

4.3 _ La ricomposizione di un sistema territoriale unitario

Tra le ambizioni perseguite con maggior fermezza all'interno del lavoro dei Gruppi, vi è quella che riguarda l'esigenza di promuovere una **nuova attenzione al paesaggio**, alla scala urbana come a quella territoriale. Questo anche in contrapposizione con la forte e disorganica urbanizzazione realizzatasi nel territorio riminese (come peraltro in molte altre realtà

regionali e nazionali) negli ultimi decenni. In particolare, il Piano Strategico sottolinea la necessità di **preservare e valorizzare le aree ad alta valenza paesaggistica** che testimoniano l'elevato grado di eccellenza raggiunto da tutta la compagine territoriale, ma che rischiano di essere ulteriormente frammentate e minacciate se non si impongono entro breve criteri di tutela che possano salvaguardare un patrimonio così prezioso.

A questo proposito si intende istituire un **Tavolo di Lavoro interistituzionale per il paesaggio**, allo scopo di organizzare e gestire il lavoro di redazione dei programmi, di progettazione e attuazione degli interventi, di monitorare lo stato di avanzamento delle elaborazioni e delle azioni sul campo. Considerando determinante il fattore dell'informazione e della conoscenza anche per il presidio del territorio, si ipotizza inoltre la costituzione di una **rete di osservatori della qualità territoriale e paesaggistica, che potrebbero, per esempio, avere sede nelle varie biblioteche comunali del territorio.**

Grande interesse è suscitato, inoltre, dall'**area periurbana** come naturale cerniera tra città ed entroterra, dove poter sperimentare progetti di qualità e nuove modalità di riqualificazione, superando la ormai obsoleta dicotomia tra città e campagna in ambiti dove, in realtà, il limite netto tra le due è andato sfumando. Proprio in questo senso, il periurbano può rappresentare l'**occasione di integrare la dimensione urbana, la "città-campagna", quale luogo dell'invenzione**, nuova identità unificante, soglia che riconnette città ed entroterra. In quest'ottica, anche le aree produttive esistenti e nuove sono chiamate a concorrere alla ricomposizione paesaggistica e territoriale.

Il tema della qualità territoriale e urbana, prerequisito per una nuova qualità della vita e per la conquista di una **nuova "bellezza" di Rimini e della sua terra**, si gioca anche sugli accessi alla città e sul tema della mobilità. Gli **spazi pubblici**, già disponibili o liberati dalle auto grazie al nuovo sistema di mobilità integrata e quindi "restituiti" ai cittadini, saranno oggetto di un'intensa riqualificazione e diventeranno luoghi di relazione e d'incontro, dove poter passare il tempo libero, ma anche da poter attraversare negli spostamenti di ogni giorno. La città non vivrà più l'antitesi tra gli spazi per lo svago e quelli per la quotidianità, ma sarà riunificata grazie ai molteplici interventi strategici e pervasa da una qualità diffusa nei luoghi.

nuova
"bellezza"
di Rimini
e della sua
terra

Anche per sottolineare la valenza strategica della tematica paesaggistica e urbana nel futuro di Rimini, si intende istituire, da oggi al 2027, un **Premio annuale per la miglior opera architettonico-urbanistica** realizzata sul territorio provinciale, con particolare riguardo al miglioramento dell'ambiente urbano e del paesaggio.

Un efficace impulso alla ricomposizione territoriale può inoltre essere esercitato sviluppando progetti e processi di carattere culturale, creativo e innovativo che si attuino attraverso sistemi di luoghi. In questo quadro rientra, per esempio, il progetto della costituzione di una rete di spazi dedicati alle arti temporanee, che si immaginano come **“assi creativi”** che permeano il territorio, in rete con il **Centro per le Arti Temporanee**.

4.4 _ Una città coesa

Oltre all'integrazione urbana e territoriale, ad una nuova attenzione alla “bellezza” della città e del paesaggio e alla qualità dell'ambiente, della mobilità, degli scambi culturali, un fattore determinante per la ricomposizione e l'attrattività del territorio è la **capacità di creare le condizioni per favorire la coesione sociale**, accogliendo tutti e rispondendo ai diversi bisogni in maniera differenziata. Questo a cominciare da uno dei requisiti di fondo di una buona accoglienza, ovvero la disponibilità dell'offerta di casa, uno degli aspetti salienti che vuole portare avanti Rimini quale “città dell'incontro”. Il tema dell'**housing**, infatti, non soltanto sociale, ma in senso lato, viene visto sia quale rilancio forte di un mercato dinamico della locazione, sia, soprattutto, come un investimento a tutto tondo, accogliendo le necessità dell'abitare di tutte le categorie, con speciale attenzione verso, per esempio, single, giovani coppie, immigrati, anziani e verso soluzioni abitative sensibili ai bambini e all'infanzia. Tale aspirazione trae ancor più vigore dal contrasto con la realtà attuale di Rimini, caratterizzata da un mercato immobiliare molto costoso e scarsamente flessibile.

Altro tema strategico per una città coesa è quello dell'**occupazione** o, meglio ancora, quello dell'investimento sulla **formazione del capitale umano** al fine di potenziarne le capacità (da cui “*welfare* delle capacità”) e le conseguenti possibilità di inserimento o re-inserimento all'interno del mercato del lavoro. Anche in riferimento alle trasforma-



**favorire
la coesione
sociale**

zioni che si registreranno nei prossimi anni a seguito dell'attuale crisi economica, l'investimento sulla qualificazione e ri-qualificazione delle risorse umane appare una prerogativa fondamentale per la coesione di un territorio.

Più in generale, la sfida che il Piano Strategico di Rimini si pone in termini di coesione sociale è strettamente legata alla *vision* che informa il Piano stesso, ovvero “la persona al centro, come soggetto dello sviluppo”.

In questa ottica Rimini vuole porsi come la città che accoglie tutti e che risponde alle domande delle diverse fasce della popolazione, ad esempio investendo sull'infanzia e l'adolescenza (a partire dall'attenzione posta ai luoghi e ai servizi per i bambini e i ragazzi), sugli anziani (per esempio sperimentando sistemi di reimpiego dei pensionati anche a sostegno delle famiglie e della popolazione attiva), sull'integrazione degli immigrati, ecc.

Tutte azioni strategiche che, unitamente alla risposta ai bisogni speciali (povertà, emarginazione, dipendenze da alcool e droghe, ecc.), possono trovare risposta efficace a partire dal potenziamento e dalla messa in rete dell'assetto associazionistico che già oggi rappresenta una eccellenza riconosciuta e diffusa su tutto il territorio riminese. Di qui l'idea di costituire, come strumento di *governance* a carattere pubblico-privato, un **Gruppo di coordinamento pubblico-privato per la coesione sociale** che svolga attività di osservatorio sui bisogni del territorio, di promozione di progetti diretti, di monitoraggio delle azioni intraprese, di sensibilizzazione della cittadinanza ai temi sociali anche al fine di favorirne il coinvolgimento attivo nelle politiche e nelle azioni volte a rafforzare la coesione.

5_ LA CULTURA CHE FORMA E INFORMA CREANDO NUOVA IMMAGINE


Mare, sole, sabbia, ombrelloni, turisti, bella vita... e poi discoteche, parchi tematici, divertimento... e ancora fiere, congressi, notti rosa, capodanni in piazza ed eventi culturali di forte impegno e impatto internazionale come il Meeting e il Pio Manzù. Queste, in sintesi, le diverse “cartoline” con cui la Rimini moderna si è via via raccontata dal secondo dopoguerra ad oggi. Cartoline dietro alle quali, pur modificandosi di vol-


ta in volta l'immagine, permane una dimensione fortemente connotante: la capacità di fare incontrare e di mettere in relazione persone e popoli.

Ed è proprio quella dimensione relazionale che rappresenta una chiave per ripensare l'immagine di Rimini, a maggior ragione in un momento in cui soprattutto il suo primato come meta del turismo di massa è messo in crisi - nella scacchiera della competizione internazionale - dalla facile raggiungibilità di mete spesso più attraenti e talora anche più vantaggiose.

Come ripensarsi dunque? Da dove partire per rilanciare la nuova immagine di Rimini? Come spesso accade, da quello che si ha e che si è, dalla propria identità profonda. Per scoprire, nel nostro caso, che la dimensione dell'incontro e della relazione non è stata "inventata" in epoca recente, ma trova radici lontane, nella storia del territorio e della cultura riminese di cui rappresenta un continuum, sia pur rivisitato più volte nel tempo.

Questo, in sintesi, il "cuore" su cui si è sviluppata la riflessione dei Gruppi di Lavoro del Piano Strategico che si sono occupati di aspetti direttamente o tangenzialmente inerenti il tema della cultura e dell'identità di Rimini. Da questo lavoro sono emerse una serie di considerazioni e proposte riconducibili a due visioni di fondo:

 **Rimini terra "colta e cortese", della storia, delle tradizioni e dell'ospitalità**, più incentrata sulla caratterizzazione culturale storica (antica e recente) di Rimini e dei riminesi e scaturita, in particolare, dal lavoro del gruppo che si è occupato dei temi della Cultura, del Paesaggio e delle Tipicità.

 **Rimini terra "creativa e dinamica", degli eventi e delle relazioni di qualità**, che affronta il tema della produzione culturale e della creatività artistica e incrocia, in parte, il lavoro dello stesso gruppo Cultura, in parte, quello del gruppo "Città creativa e della conoscenza".

Entrambe prendono, peraltro, avvio da elementi connotanti della cultura e il carattere dell'identità o, meglio, "delle" identità riminesi viste come base imprescindibile per la creazione di una nuova immagine

di Rimini e intersecano alcuni temi emersi anche dal lavoro di altri Gruppi, e in particolare di chi ha lavorato sul turismo e sulle relazioni internazionali.

5.1_ Rimini terra “colta e cortese”, della storia, delle tradizioni e dell’ospitalità

Punto focale è il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione della storia di Rimini e del suo territorio come una delle priorità del Piano Strategico.

Un recupero che parte dai luoghi per arrivare alle identità storico-sociali che permeano il carattere riminese, a cominciare dalla tradizionale vocazione all’essere punto di incontro tra genti e culture e terra ospitale per eccellenza fin dall’antichità.

Quattro possono considerarsi le azioni prioritarie:

Riqualficazione e valorizzazione dei luoghi urbani storici e a forte valenza identitaria

La prima azione fondante riguarda la salvaguardia, la riqualficazione e la valorizzazione di tutto il suo patrimonio storico quale elemento cruciale per perseguire una nuova bellezza della città.

In primo luogo la **riqualificazione del centro storico di Rimini**, per il quale si propone la riprogettazione unitaria di **Piazza Malatesta** (dal Teatro Galli alla piazza del Castello, dal recupero del fossato al sistema dei parcheggi), il restauro e l’ampliamento della **Biblioteca storica Gambalunga**, la riprogettazione degli arredi urbani, la promozione del reinsediamento delle botteghe storiche e di un reinsediamento degli stessi abitanti, oggi spesso distolti a causa di una perdita di appeal del centro storico stesso dovuta a vari fattori.

Ancora, un programma di tutela e valorizzazione dei Beni Culturali, la creazione di un **“Parco archeologico”** che metta in rete tutte le presenze esistenti (anfiteatro, mura, Domus del Chirurgo, arco di Augusto, ponte di Tiberio, ecc.) rendendole fruibili anche attraverso l’utilizzo di sistemi tecnologici di ultima generazione e fortemente integrato nella rete degli spazi pubblici della città. Importanza strategica viene poi concordemente assegnata alla riqualficazione dell’area della stazione ferroviaria, da perseguirsi soprattutto attraverso l’insediamento di funzioni di eccellenza



**Piazza
Malatesta**

- sociali, culturali e di marketing territoriale - e la ricucitura con la marina. Allo stesso modo viene considerata prioritaria la **riqualificazione del lungomare** come nuova Agorà cittadina.

Valorizzazione del paesaggio agrario e della cultura dell'ospitalità

Un tema profondamente legato alle radici della storia e della cultura riminese è quello della ruralità e della cultura dell'ospitalità.

A partire dalla **valorizzazione del sistema di borghi storici** che permeano il territorio collinare, le priorità individuate riguardano la **salvaguardia e la riqualificazione del paesaggio agrario**, attraverso la conservazione delle tracce storiche che lo connotano, il recupero qualitativo delle architetture rurali, il sostegno alle attività agricole come presidio per la salvaguardia del territorio e la promozione di interventi di riqualificazione.

Un ulteriore punto riguarda il tema della promozione del prodotto tipico enogastronomico e dell'artigianato locale, attraverso la creazione di una **Expo permanente delle tipicità locali**, affiancata da un Tavolo di lavoro permanente, per attività di ricerca, sperimentazione, promozione e valorizzazione del prodotto tipico (Osservatorio delle Tipicità), creazione di laboratori di ricerca sulle biodiversità (ricerca e banca del seme) e sui nuovi prodotti, incubatori di nuove imprese tipiche, creazione di punti vendita e di marchi di qualità del prodotto. La rinnovata attenzione alla qualità del prodotto è vista naturalmente come fattore qualificante di una nuova offerta turistica di eccellenza che abbandoni l'artificialità del prodotto industriale per recuperare l'autenticità di quello locale.



Valorizzazione della storia turistica riminese

Alla più marcata delle identità riminesi, quella turistica, è riferito un progetto di grande respiro, il Centro Internazionale del Turismo/International Tourism Center, inteso come una struttura che si ponga come obiettivo l'attività permanente di raccolta, conservazione, organizzazione, riflessione, elaborazioni e proposte di idee, materiali e informazioni attorno ai temi connessi a turismo, ospitalità e tempo libero, fenomeni declinati nei profili della storia sociale ed economica, dell'evoluzione delle strutture e degli stili dell'accoglienza, delle tendenze, degli scenari futuri, nella loro dimensione internazionale.

Questo progetto incrocia anche l'ambito strategico del “nuovo rapporto col mare” e ha tre declinazioni. La prima, più propria del tema della storia del turismo, è quella del **Museo Dinamico del Turismo**, inteso

come museo moderno orientato a ricercare, raccogliere, valorizzare e divulgare materiali storici, italiani e stranieri, sia in termini “tradizionali” che con tecnologie virtuali, utilizzando raccolte proprie o, temporaneamente, di altre istituzioni e strutture, in loco o in altre sedi. Le altre due funzioni del centro, strettamente connesse al Museo, riguardano più direttamente, **il tema della produzione culturale in campo turistico** e rientrano pertanto nella seconda “immagine” dell’identità culturale riminese, più oltre descritta.

Educazione alla storia e alla cultura

Uno degli elementi critici rilevati è la mancanza di conoscenza del passato e delle radici identitarie di Rimini sia presso i turisti che presso gli stessi riminesi.

Come a dire che quelle “cartoline” di cui si è parlato all’inizio abbiano finito per esaurire la rappresentazione di Rimini per i cittadini temporanei come per quelli permanenti, nascondendo vissuto e costruito di secoli di storia passata. È questa esigenza di educazione e formazione che sta alla base della proposta di un **programma strategico di formazione ed educazione** per concorrere al riposizionamento internazionale della **“Rimini colta e cortese”** attraverso la sensibilizzazione dei cittadini e dei turisti al valore del patrimonio storico, artistico, paesaggistico, culturale, delle tipicità, dell’agro-alimentare, delle unicità ed eccellenze. Le iniziative rivolte agli operatori, devono prevedere strategie comunicative di carattere non solo convenzionale (es. esperti presenti negli hotel, marchio “Hotel Colto e Cortese” rilasciato agli hotel che rispettano un determinato disciplinare, ...).

5.2_ Rimini terra creativa e dinamica, degli eventi e delle relazioni di qualità

Accanto alle identità legate alla sua storia passata e recente, Rimini si caratterizza per un dinamismo e una vitalità del tutto peculiare nel campo della creatività artistica e della produzione culturale (come anche del consumo culturale). Basti pensare al numero di teatri e di associazioni culturali presenti in provincia o alle iniziative di ricerca artistica disseminate sul territorio o ancora ai festival, ai circuiti e a tutte le altre produzioni che, in proporzione alle dimensioni del territorio, sono davvero considerevoli per numero e qualità, anche se quasi messe in rete e, conseguentemente, valorizzate in maniera adeguata. Si tratta comunque di un vero e proprio patrimonio a fortissimo potenziale relazionale, su cui il Piano Strategico

deve investire in maniera importante attraverso alcune proposte forti che riguardano sia la produzione e la creatività che la creazione di nuovi attrattori culturali come anche la ricerca e la formazione.

Produzione culturale e creatività

In primo luogo occorre **consolidare e potenziare il ruolo dello Strategic Lab [Cultura_Creatività]**, laboratorio che nasce proprio come percorso volto a stimolare la partecipazione degli artisti e dei creativi al processo di pianificazione strategica. Se l'arte e la cultura hanno un ruolo fondamentale per lo sviluppo presente e futuro della città, le idee, i sogni, le provocazioni degli artisti e di chi vive esperienze creative non possono che rappresentare uno straordinario arricchimento, un “*work in progress*” per l'elaborazione del Piano Strategico, ma anche per la sua attuazione nel tempo. In questo senso lo Strategic Lab potrebbe configurarsi anche come strumento di *governance* del Piano, anche in riferimento alla necessità di operare un coordinamento delle diverse forme di produzione culturale sul territorio (reti, teatri, associazioni, ecc.) per svilupparne appieno il potenziale culturale e relazionale. Alla base del progetto ci sono alcuni punti fondamentali: accogliere artisti e produttori (locali ed internazionali); creare sinergie ed interdisciplinarietà; sviluppare progetti; attivare laboratori di approfondimento; attivare programmi di formazione; organizzare ricerca e archiviazione; organizzare e produrre spettacoli, mostre, convegni; organizzare residenze teatrali e musicali. Come luogo possibile per testare lo sviluppo del progetto Strategic Lab, è stato individuato l'ex Cinema Teatro Astoria.

In particolare, nell'elaborazione del Piano, lo Strategic Lab ha concorso direttamente alla definizione di un progetto di respiro strategico, incentrato specificamente sul tema delle arti temporanee. Il “**Centro di ricerca e produzione delle arti temporanee**” si configura come un luogo fisico (meglio se “a bassa definizione” architettonica, come per esempio l'ex-macello), inteso come laboratorio di produzione e ricerca sulle varie forme di arti temporanee; è un luogo fisico che non parla ostentando una icona architettonica, bensì comunicando la dimensione laboratoriale che esso ospita, cioè un'attività che emette molti segnali e che coordina e potenzia segnali che il territorio emette anche altrove. Un centro di produzione culturale e di servizi, un “riparo” dove si svolgono anche mostre, concerti, proiezioni, spettacoli, *reading*, conferenze,



dove si consultano i dati e le informazioni contenute nell'archivio, dove si fa ricerca, si incontrano esperienze diverse (del mondo della cultura e delle imprese).

Un motore di sviluppo delle eccellenze creative e per la riproduzione sistemica di ulteriori esperienze ed iniziative imprenditoriali, luogo di “rappresentanza”, ma anche di costruzione di un'identità territoriale per il mondo delle imprese ad alto tasso di creatività. Un luogo o, meglio, anzi **una rete di luoghi e spazi dedicati alle arti temporanee**, che dà voce alla particolare vocazione di Rimini a funzionare secondo modi contemporanei, spinta in questa direzione dalla cultura (e dall'industria) dell'accoglienza. Un luogo che coglie la peculiarità di Rimini di essere un paesaggio a maglie larghe, disponibile ad essere interpretato in modi diversissimi e capace di configurare tante identità provvisorie: per comunità, gruppi ed aggregazioni in transito. Di essere, più che un paesaggio, un contenitore discreto di paesaggi mobili e spesso eccezionali, un contenitore che va trasformato in qualcosa di più attivo, come una piattaforma dove tutto si può posare e tutto può decollare.



**arti
temporanee**

Nuovi contenitori/attrattori

Il progetto forte emerso dal Piano è quello che prevede di offrire un inedito servizio culturale ai cittadini e agli ospiti di Rimini, orientato a soddisfare esigenze sempre più frequentemente espresse da una moltitudine di persone di ogni età.

L'ipotesi è quella di dare vita ad un nuovo centro culturale per l'arte e la cultura contemporanea, eventualmente dedicato a Federico Fellini, concepito in spazi appositamente pensati, contrassegnato da una progettazione architettonica di livello ed innovazione e da una localizzazione strategica (lungomare, area stazione ferroviaria o altro).

Il Centro, che si vorrebbe intitolato ad uno degli interpreti migliori delle capacità creative dell'uomo, sarà destinato a ospitare le persone che, singolarmente o in gruppo, abbiano desiderio di lettura, di ascolto, di musica, di visione di prodotti cinematografici o televisivi, che abbiano necessità di informazione culturale o scientifica aggiornata, o di studio, e che, perciò, possano consultare gli archivi *on line*, che possano godere della presenza di opere o installazioni di arte contemporanea, che vogliano assistere a spettacoli o *performance*, visitare mostre temporanee, in un contesto gradevole, in cui si possa godere del silenzio o della musica, in condizioni di tranquillità, dove sia possibile degu-

stare specialità enogastronomiche. Questo luogo, sintesi di biblioteca e mediатеca, di sale teatrali, cinematografiche ed espositive, di zone di studio e di relax, di punti di ristoro, di spazi dedicati al *wellness*, può fungere da anello di congiunzione con tutte le sedi della ricerca e della innovazione presenti sul territorio, non solo provinciale, ma regionale e nazionale, e svolgere un ruolo decisivo nel fare propendere persone, soprattutto giovani, a scegliere Rimini, *leader* nella ospitalità fra i primi su scala planetaria, per vivervi anni o mesi decisivi nella loro formazione umana e professionale, e altre persone a investire capitali in una città che saprà mostrarsi capace di produrre innovazione in linea con i migliori centri di eccellenza del mondo.

Grandi eventi

Rimini già accoglie e promuove eventi di grande rilevanza culturale e risonanza. Ci si riferisce, certamente, agli **eventi che gravitano attorno al sistema fieristico-congressuale** di recente e progressiva espansione e di comprovata qualità, appeal destinato ad aumentare dopo l'imminente ultimazione del nuovo Palazzo dei Congressi. Ci si riferisce anche ad altre manifestazioni ormai consolidate internazionalmente come, per esempio, il Meeting per l'Amicizia tra i Popoli o il Pio Manzù. Tutte iniziative di evidente portata relazionale, ma che spesso faticano ad esprimere tutto il loro potenziale producendo adeguata ricaduta territoriale. In questo senso il Piano propone di investire sulla **valorizzazione dei grandi eventi in maggiore sintonia con la città e il territorio** al fine di potenziarne la resa intercettando, al contempo, le opportunità relazionali che pongono in campo.

Ricerca e formazione turistica

Come accennato sopra, oltre alla dimensione storico-museale, l'**International Tourism Center** intende rispondere all'**esigenza di promuovere attività di ricerca e formazione** avanzata per concorrere all'affermarsi di un nuovo modello e di una nuova qualità dell'accoglienza turistica.

Per questo esso si configura anche come **Centro di ricerca e sperimentazione**, per la raccolta ed organizzazione di studi, elaborazioni, informazioni e pensieri volti alla ricerca e all'innovazione sia riguardo al feno-



meno turistico nella sua dimensione sociale ed economica “macro”, sia nelle sue manifestazioni funzionali quali le tecniche dell'accoglienza e dell'ospitalità, della comunicazione, delle mode e delle tendenze dei bisogni, della diversità delle motivazioni (cultura, salute e benessere, sport, moda, divertimento,...). Inoltre, utilizzando le risorse culturali del Museo e del Centro di ricerca e sperimentazione, l'International Tourism Center contempla anche un **Centro di formazione avanzata** per formare i soggetti che, ad ogni livello di approccio, intendono fare del turismo una professione e un proprio impegno di lavoro nel mondo.

Da sottolineare che l'*International Tourism Center* dovrà interfacciarsi in termini attivi e porsi come punto di riferimento con università, centri di ricerca e istituzioni che producono pensiero, cultura, informazione e progettazione in campo turistico, e con istituzioni pubbliche nazionali e internazionali (Omt). Dovrà quindi caratterizzarsi per internazionalità, multidisciplinarietà, tecnologie d'avanguardia, massima qualità complessiva dell'approccio e dei prodotti.

II.4. La Carta dei Valori del Piano Strategico

Un Piano Strategico non è solo uno strumento per aumentare sul medio e lungo periodo la ricchezza di un'area o la sua competitività sul mercato globale. Il suo obiettivo è la crescita globale, intendendo con ciò anche il miglioramento delle condizioni di vita del maggior numero possibile di persone, il rafforzamento della coesione sociale e della ricchezza della società civile. Spesso, purtroppo, la crescita economica - misurata solo in termini di Pil - può provocare delle patologie sociali sia individuali che collettive, determinando effetti “non sostenibili”, ovvero che creano squilibri tra le diverse domande che la società, nella sua complessità, pone. Una delle caratteristiche del Piano Strategico è che deve essere sostenibile. Partendo dall'assunto che la città, per sua natura, non è sostenibile – in quanto consuma più risorse di quelle che produce – per “sostenibilità” di una città si intende proprio la capacità di mantenere l'equilibrio tra tutti i principi fondanti, tra le diverse istanze, tra le ragioni della sicurezza e quelle della solidarietà. Proprio al fine di assicurare che il Piano, nel suo complesso, rispetti questa

sostenibilità, questo equilibrio, è indispensabile che, nell'operare una valutazione progressiva dell'attuazione delle azioni messe in campo, vengano tenuti in conto anche gli impatti collaterali che le azioni stesse producono o potrebbero produrre. E questo perché l'equilibrio è fondamentale non solo come valore assoluto, ma come garanzia di durata nel lungo periodo delle strategie e delle azioni stesse.

È chiaro che questo principio postula come conseguenza la necessità di individuare categorie valoriali capaci di garantire la sostenibilità del Piano. Peraltro questa esigenza è strettamente connessa alla stessa natura profonda del Piano Strategico che si distingue dagli altri strumenti di pianificazione in quanto “patto” della comunità. Proprio in quanto patto comunitario, il Piano deve essere preceduto da un analogo patto sui valori che devono fondarlo. È quindi necessario fissare alcuni principi – in forma di “**Carta dei Valori**” – che costituiscono la trama che infonde senso e significato al Piano Strategico e che devono essere mantenuti fermi nei processi di crescita attivati ed implementati dal Piano stesso. Per esercitare una sorveglianza periodica sul rispetto di questi valori, nell'attuazione del Piano sarebbe utile creare un **Comitato di Garanti**, formata da personalità di indiscusso prestigio, terze rispetto al Piano.

Questi valori, in via di prima approssimazione, possono essere individuati nei seguenti principi:

- **Identità.** Il Piano Strategico deve mantenere e rafforzare l'identità collettiva della comunità in quanto *asset* insostituibile di Rimini
- **Democrazia e partecipazione.** Il processo di sviluppo deve comportare il mantenimento e l'allargamento di tutte le forme di partecipazione dei cittadini al governo della società ed al controllo del proprio futuro;
- **Pluralismo.** Il pluralismo e l'effervescenza della società civile sono risorse indispensabili allo stesso funzionamento delle istituzioni politiche e di governo;
- **Inclusione.** L'inclusione sociale – soprattutto delle fasce più deboli come vecchi, immigrati, portatori di handicap, gruppi a bisogni speciali, ecc – costituisce un elemento identitario di Rimini e come tale va perseguita e rafforzata;
- **Diversità.** Le diversità, qualunque sia la loro origine - culturale, di genere, sociale, etnica - costituiscono un patrimonio da salvaguardare e da vivere come risorsa per lo sviluppo;

- **Welfare locale.** Il *Welfare* locale, ridefinito in maniera adeguata ai tempi ed ai nuovi bisogni, costituisce l'asse portante del governo e della vita della città;
- **Valorizzazione della qualità e delle potenzialità individuali.** Fondamentale sia per la libera e piena realizzazione dell'individuo che per la produzione di ricchezza, di idee e per la stessa creatività della città;
- **Equilibrio tra la città della quotidianità e la città dei turisti.**

La condivisione della Carta dei Valori, in quanto base del patto, è affidata al Forum del Piano Strategico che deve condividerla e ratificarla come presupposto che deve regolare il Piano Strategico e accompagnarne l'attuazione.

11.5. Le esigenze di *governance* delineate dai gruppi

Una delle costanti emerse dal lavoro dei Gruppi ha riguardato la **necessità di ridefinire l'assetto della *governance* nei diversi campi e settori**. Non si è trattato, va chiarito subito, di riflessioni generiche o di scontate “lamentazioni” su ciò che oggi non funziona e su tutto quello che occorrerebbe fare di nuovo, o di diverso, o di aggiuntivo rispetto alle modalità, agli strumenti e ai soggetti oggi esistenti.

Al contrario, da più parti si è sollecitata l'attenzione ad evitare che il Piano Strategico producesse nuovi enti/“attori” che si sovrapponevano ad un sistema già per certi versi ridondante, gravandolo ulteriormente.

**ridefinire
l'assetto della
*governance***

Ciò premesso, non si può non registrare che in quasi tutti i campi di lavoro è risultata chiara l'esigenza, poggiata su un'analisi reale delle criticità attuali e dei bisogni di efficienza ed efficacia legati allo sviluppo futuro, di **promuovere una sostanziale innovazione del modello di *governance* attuale**, soprattutto perseguendo una più integrata cooperazione tra istituzioni, imprese e soggetti privati (associazioni, ecc.). In questo quadro, un approfondimento specifico è stato richiesto e realizzato da un Gruppo con il professor Zamagni sul tema puntuale della *governance* cosiddetta “circolare”, che si basa sull'esistenza di “ponti di collegamento”, che rendano complementari le tre sfere del pubblico, del settore produttivo e del mondo del no-profit.

In estrema sintesi, le azioni individuate dai gruppi in tema di *governance* possono riassumersi in **due filoni** principali:

- il primo volto a promuovere un **miglioramento delle forme di *governance* esistenti**;
- il secondo a creare **nuovi strumenti**, ove non esistenti, per rispondere a **problematiche nuove o comunque trasversali** a diversi ambiti; ciò anche valorizzando l'azione già in essere sia degli enti locali che di soggetti privati operanti nei diversi campi attraverso la formalizzazione di nuovi rapporti e sinergie reciproche.

Il **primo filone** interessa vari ambiti, per i quali – anche alla luce delle proposte specifiche elaborate dal Piano Strategico – si ravvisa la necessità di una maggiore ottimizzazione, finalizzazione ed efficacia.

- a. Ci si riferisce alla **mobilità**, per la quale – ovviamente a partire dal coinvolgimento dei soggetti istituzionali che già operano – occorrerebbe creare un tavolo di lavoro interistituzionale che veda anche la partecipazione dei principali gestori della mobilità (cfr. ambito strategico “Mobilità”).
- b. Ugualmente ci si riferisce alla **cultura**, per la quale si propone un'azione di coordinamento forte sia sui Beni culturali (chiamando in causa enti territoriali, soprintendenze, ecc.), sia sulla produzione culturale. A questo proposito si è accennato (cfr. ambito strategico “Cultura-immagine”) al ruolo che potrebbe rivestire lo Strategic Lab come soggetto propulsore di una serie di attività legate all'arte e alla cultura contemporanea.
- c. Allo stesso modo (cfr. ambito strategico “Ricomposizione territoriale”) si prevede di costituire un tavolo di lavoro per il **paesaggio**, sempre coinvolgendo le istituzioni che operano nel settore pubblico, ma anche prevedendo la partecipazione di eventuali altri attori privati che operano sul territorio (associazioni di categoria, associazioni ambientaliste, ecc.).
- d. Inoltre, all'interno del Gruppo di Lavoro che ha lavorato, tra gli altri, sul tema delle tipicità, si è già costituito un primo e nutrito nucleo di rappresentanti dei principali consorzi di produttori che, assieme alla Provincia che coordina a livello territoriale il settore, propongono di istituire un tavolo di lavoro permanente nell'ambito dell'Expo delle tipicità (cfr. ambito strategico “Cultura-Immagine”).

All'interno del **secondo filone** rientrano invece alcune proposte che, per il grado di innovatività e di trasversalità che rivestono, sono da evidenziare come progetti specifici che, pur ponendosi in taluni casi in continuità con iniziative già avviate in nuce, si caratterizzano per portata strategica.

- a. È il caso della proposta di *governance* scaturita dal Piano in tema di **internazionalizzazione**, che prevede la costituzione di due strumenti reciprocamente interrelati: un “Gruppo di Contatto”, ovvero un “tavolo” composto da soggetti pubblici (Regione, Provincia, Comuni), imprese, associazioni culturali che operano in campo internazionale (es. Meeting) che mettono in comune i rispettivi contatti internazionali come presupposto su cui verificare la possibilità di costruire relazioni, scambi, progetti di cooperazione, ecc. Già da questa breve nota si comprende come questa proposta si integri pienamente all'interno della *vision* “Rimini, città dell'incontro”. Strumento operativo del Gruppo di Contatto dovrà essere il Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali, che si configura come “agile” strumento - ampliabile o restringibile a seconda della effettiva necessità del momento - finalizzato all'individuazione dei possibili canali di finanziamento attivabili (nazionali ed internazionali), alla redazione dei progetti, al supporto operativo ad enti e imprese che intendano promuovere iniziative a carattere internazionale, alla ricerca di iniziative che possano essere ospitate all'interno del sistema fieristico-congressuale riminese e ad altre iniziative di carattere multisettoriale, ma ugualmente connotate da una dimensione internazionale. Va detto che un primo nucleo del Tavolo per le Relazioni Internazionali può essere ravvisato nell'oggetto di un accordo di imminente sottoscrizione tra Enti locali, Camera di Commercio e Convention Bureau (cfr. anche ambito strategico “Imprese innovative”).
- b. Un altro progetto strategico di *governance* riguarda il tema della **ricerca** e dell'**innovazione**, laddove si intende istituire un Gruppo di Lavoro in cui siano rappresentate e cooperino istituzioni, associazioni di categoria, imprese, università e centri di ricerca, istituti di credito, ma che si configuri, al contempo, come strumento autonomo e indipendente rispetto alle singole realtà che lo compongono (cfr. anche ambito strategico “Imprese innovative”).
- c. Un terzo strumento è rivolto esplicitamente al settore delle **tecnologie**. È il progetto del Gruppo di coordinamento “Rimini Città Intelligente” finalizzato, in generale, all'estensione ed ottimizzazione di strumenti e servizi di tipo informatico e telematico anche di tipo ubiquitario e, più nel dettaglio, al coordinamento di tutte le azioni che impattano con le tecnologie della comunicazione e dell'infor-

mazione, in termini di sviluppo, integrazione e controllo delle reti informatiche, telematiche e tecnologiche, contrasto al *digital divide*, tutela *privacy*, gestione e collaborazione a progetti specifici ed altre iniziative analoghe (cfr. anche ambito strategico “Imprese innovative”).

- d. Infine, un impegno forte viene richiesto in ordine all'innovazione del modello di *welfare* locale attraverso la creazione di un Gruppo di coordinamento per la coesione sociale, in collegamento con uno strumento più consultivo denominato Forum delle Associazioni. Il Gruppo di coordinamento avrà il compito di mettere in rete i soggetti pubblici e le principali associazioni già operanti sul territorio, a vario titolo, in campo sociale e di prendere in capo la realizzazione e il coordinamento di azioni quali: la mappatura dei nuovi bisogni, la ridefinizione dei finanziamenti e dei campi di intervento, interventi di progettazione diretta, sistemi di monitoraggio, ecc. Per fondare questo gruppo su un vero e proprio “patto” reciproco, rafforzandone quindi la natura e l'azione, si propone la sottoscrizione di convenzioni nelle quali i diversi soggetti – pubblici e privati – esplicitino i rispettivi compiti (operativi e/o finanziari). Peraltro, lo strumento della convenzione, o almeno di un protocollo d'intesa, dovrà essere adottato presumibilmente anche negli altri casi, sempre al fine di rendere più robusti e più efficaci questi strumenti attraverso una loro legittimazione e una chiara ripartizione dei compiti tra i diversi soggetti coinvolti.

È tuttavia evidente che, se è indubbio che le esigenze di *governance* espresse dai Gruppi dovranno trovare risposta in fase di sviluppo del Piano, un'analisi più approfondita dei bisogni espressi ed un grado maggiore di elaborazione delle proposte avanzate in questo campo dai Gruppi di Lavoro dovranno essere posti in capo all'Agenzia per la *governance* del Piano Strategico, lo strumento generale individuato per l'attuazione del Piano.

parte III

La valutazione preliminare delle azioni del Piano



A group of people are lying on their backs on a white blanket on a green lawn. They are dressed in casual attire like jeans and jackets. A clear plastic water bottle is placed on the blanket in the foreground. Behind them is a tall, weathered brick wall, likely a historical site. The sky is blue with some clouds. A large red speech bubble is overlaid on the right side of the image, containing a quote in white text.

***“Studia il passato
se vuoi prevedere
il futuro.”***

(CONFUCIO)

parte III - La valutazione preliminare delle azioni del Piano

III.1.1. La ripartizione delle azioni

Nota alla lettura

Sulla base del lavoro prodotto dai Gruppi si è proceduto ad una disamina e razionalizzazione delle azioni individuate e ad una loro ripartizione, da un lato in base al grado di definizione che caratterizza ciascuna proposta, dall'altro in base alla rispondenza diretta che tali azioni possono riscontrare all'interno di altri strumenti della pianificazione e programmazione ordinaria (Ptcp, Psc, ecc.). Tale attività si è tradotta nella suddivisione delle azioni in tre categorie, con l'articolazione riportata nelle tabelle che seguono:

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico (n. 61 di cui 5 di *governance*);

2. Azioni individuate dal Piano Strategico, ma che necessitano di un maggiore approfondimento (n. 19);

Altre 3 azioni sono state raccomandate dal Piano Strategico ad altri strumenti di pianificazione e programmazione ordinaria.

1 _ Un nuovo rapporto col mare

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

-
- 1.1. Realizzazione di un Parco Urbano attrezzato tra la linea a monte del lungomare e la zona delle cabine

 - 1.2. Riqualificazione dell'offerta ricettiva

 - 1.3. Sviluppo dell'attività di *Sea Wellness*

 - 1.4. Creazione di un sistema diffuso di Spa marine

 - 1.5. Creazione di un'Authority Omt

 - 1.6. Eliminazione completa degli scarichi inquinanti tutto l'anno

 - 1.7. Incentivazione alla riduzione dei consumi anche con riutilizzazione acque reflue e meteoriche/ Interventi di rinaturalizzazione e fitodepurazione

 - 1.8. Creazioni di un'oasi marina con riutilizzo delle piattaforme

2. Azioni da approfondire

-
- 1.9. Nuovo rapporto con attività pesca e mare
-

2 _ Una sfida sulla mobilità

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

-
- 2.1. Miglioramento connessioni ferroviarie con grandi direttrici Alta Velocità

 - 2.2. Istituzione di collegamenti aerei giornalieri con hub internazionali/sinergie con Aeroporto BO

 - 2.3. Creazione di collegamenti marittimi sponde italiane - sponde Est Adriatico

 - 2.4. Realizzazione di un circuito cicloturistico dell'Alto Bacino Adriatico

 - 2.5. Realizzazione nuovo casello autostradale per fiera e interscambio trasporto pubblico locale

 - 2.6. Qualificazione caselli autostradali, stazioni, porto, aereoporto come porte di ingresso alla città e al territorio

 - 2.7. Creazione di collegamenti di trasporto pubblico locale sostenibile con l'entroterra

 - 2.8. Prolungamento del trasporto rapido fino a Santarcangelo e Polo Produttivo RN Nord

 - 2.9. Messa in compatibilità della sede del trasporto rapido ad altri mezzi di trasporto pubblico

 - 2.10. Realizzazione di un trasporto pubblico urbano efficiente, sostenibile e innovativo a servizio della zona nord

 - 2.11. Potenziamento dell'offerta ferroviaria a servizio del territorio riminese e della costa romagnola

 - 2.12. Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico innovativo, asse Marina Centro - stazione - centro storico - casello RN Sud interconnesso con trasporto pubblico verso RSM

 - 2.13. Sistema di parcheggi di attestamento al centro storico e pedonalizzazione

 - 2.14. Sistema di parcheggi di attestamento nella zona mare e pedonalizzazione

 - 2.15. Sistema di parcheggi di attestamento alle isole residenziali con pedonalizzazione delle stesse

 - 2.16. Realizzazione di un sistema di interscambio e mobilità integrativa

 - 2.17. Potenziamento rete piste ciclabili e "connessioni verdi" città - territorio
-

2.18. Creazione di un sistema provinciale di attracchi marittimi con integrazione urbana dei punti di approdo.

2.19. Creazione di alternativa carrabile per pedonalizzare il ponte di Tiberio

2.20. Miglioramento delle opere infrastrutturali per la mobilità carrabile tra aree a monte e a mare della ferrovia

2.21. Realizzazione di un sistema di distribuzione della logistica urbana

2.G. Creazione di una *governance* unica della mobilità locale

2. Azioni da approfondire

2.22. Realizzazione di un sistema intermodale su ferro a servizio dell'ambito produttivo RN Nord - Santarcangelo

2.23. Verifica della possibilità di realizzazione nuova sede autostradale a monte, a basso impatto

3 _ Un sistema di imprese fatto di persone ed innovazioni

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

3.1. Creazione di una *task force* per l'innovazione

3.2. Attivazione di uno Sportello Spinner a Rimini

3.3. Sostegno e promozione dei tecnopoli

3.4. Creazione di incubatori di impresa

3.5. Creazione di un Parco Tecnologico a partire da tecnopoli e incubatori d'impresa

3.6. Creazione di un Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali e Gruppo di contatto

3.7. Creazione di AdriaLeaders - Club di Prodotto Alto Adriatico

3.8. Creazione di Adriapolis - Expo e Festival delle Città dell'Adriatico

3.9. Sperimentazione utilizzo Piq (Prodotto Interno di Qualità)

2. Azioni da approfondire

3.10. Promozione di nuovi sistemi di finanziamento legato al territorio come forme di *Private Equity* per la Pmi

3.11. Definizione di parametri di valutazione sul rapporto tra Pubblica Amministrazione e Imprese

3.12. Qualificazione paesaggistico-ambientale e incremento dei servizi nelle principali Aree Produttive a partire dalle Apea

3.13. Sostegno alla qualità urbana e ai servizi per incrementare l'attrattività di Rimini

4_ La qualità di un territorio ricomposto e coeso

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

4.1. Creazione Gruppo di Coordinamento Rimini, città "intelligente" per l'organizzazione di tutte le azioni Ict (Information Communication Technology)

-
- 4.2. Riqualificazione area stazione, quale nuova polarità urbana e nodo di interscambio
 - 4.3. Realizzazione e potenziamento di itinerari e di interventi puntuali per la valorizzazione turistica e culturale degli insediamenti e dei centri storici della Provincia
 - 4.4. Costituzione dell'Area Protetta del Marecchia e di un parco naturalistico didattico
 - 4.5. Istituzione del Premio annuale per la miglior opera architettonico-urbanistica
 - 4.6. "Officina" delle tipicità e Tavolo di lavoro permanente
 - 4.7. Creazione Gruppo di Coordinamento per la coesione sociale (e Forum Associazioni)
 - 4.G. Creazione di un Tavolo di lavoro interistituzionale per il paesaggio
-

2. Azioni da approfondire

- 4.8. Prosecuzione progetti valorizzazione Valconca
 - 4.9. Connessioni verdi
 - 4.10. Valorizzazione del paesaggio agrario
 - 4.11. *Welfare* delle capacità (programma di azione per ri-qualificazione del capitale umano)
 - 4.12. Elaborazione di politiche specifiche per l'*housing* sociale
 - 4.13. "La persona al centro": politiche specifiche per infanzia, adolescenza, anziani, immigrati, ecc.
 - 4.14. Tutela della qualità dell'aria
 - 4.15. Efficienza energetica e fonti rinnovabili
 - 4.16. Gestione efficiente dei rifiuti
-

5_ La cultura che forma ed informa creando nuova immagine

1. Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

- 5.1. Riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta
 - 5.2. Creazione di un percorso mura storiche
 - 5.3. Creazione percorso lungofiume, porto-ponte di Tiberio e riqualificazione complessiva aree interessate compresa la marineria
 - 5.4. Restauro e ampliamento Biblioteca Gambalunga
 - 5.5. Piano di valorizzazione dei contenitori storici e delle architetture dismesse
 - 5.6. Creazione Parco Archeologico: Domus, anfiteatro, mura, Museo della Città. ecc.
 - 5.7. Museo Dinamico del Turismo / International Tourism Center / Polo Formativo / Centro della Conoscenza
 - 5.8. Costituzione Fellini Center per l'arte e la cultura contemporanea
 - 5.9. Costituzione Centro Arti Temporanee e Assi Creativi
 - 5.10. Candidatura di Rimini a Città europea della Cultura per il 2019
 - 5.11. Candidatura Tempio Malatestiano come sito Unesco
 - 5.G.1 Creazione Tavolo di lavoro beni culturali
 - 5.G.2. Creazione Tavolo pubblico-privato sulla creatività e le attività culturali
-

5.G.3. Creazione Tavolo di lavoro attività formative ed informative e Piano di formazione ed informazione (Rimini “Colta e Cortese”)

2. Azioni da approfondire

5.12. Reinsediamento attività e servizi in centro storico

5.13. Reinsediamento abitanti in centro storico

5.14. Linee guida per qualificazione spazi pubblici e arredo urbano (centro storico)

NEW YORK UNIVERSITY
MAY 15, 2012
10:00 AM - 12:00 PM
100 UNIVERSITY ST.
NEW YORK, NY 10003
ADMISSION IS FREE
BY INVITATION ONLY
PLEASE CONTACT US AT
1-800-451-5000
WWW.NYU.EDU
FOR MORE INFORMATION
AND TO REGISTER
FOR THE CONFERENCE
PLEASE VISIT
WWW.NYU.EDU/CONFERENCE



CONFERENCE
PROGRAM
10:00 AM - 12:00 PM
100 UNIVERSITY ST.
NEW YORK, NY 10003
ADMISSION IS FREE
BY INVITATION ONLY
PLEASE CONTACT US AT
1-800-451-5000
WWW.NYU.EDU
FOR MORE INFORMATION
AND TO REGISTER
FOR THE CONFERENCE
PLEASE VISIT
WWW.NYU.EDU/CONFERENCE

CONFERENCE
PROGRAM
10:00 AM - 12:00 PM
100 UNIVERSITY ST.
NEW YORK, NY 10003
ADMISSION IS FREE
BY INVITATION ONLY
PLEASE CONTACT US AT
1-800-451-5000
WWW.NYU.EDU
FOR MORE INFORMATION
AND TO REGISTER
FOR THE CONFERENCE
PLEASE VISIT
WWW.NYU.EDU/CONFERENCE

CONFERENCE
PROGRAM
10:00 AM - 12:00 PM
100 UNIVERSITY ST.
NEW YORK, NY 10003
ADMISSION IS FREE
BY INVITATION ONLY
PLEASE CONTACT US AT
1-800-451-5000
WWW.NYU.EDU
FOR MORE INFORMATION
AND TO REGISTER
FOR THE CONFERENCE
PLEASE VISIT
WWW.NYU.EDU/CONFERENCE



III.1.2. La descrizione delle azioni

Nota alla lettura

Nelle pagine che seguono vengono illustrate le azioni di cui ai punti 1 e 2 della ripartizione testé delineata (azioni direttamente promosse dal Piano e azioni da approfondire), suddivise nei rispettivi ambiti tematici di appartenenza, descritti nel precedente capitolo.

Ciascuna azione è accompagnata da una descrizione sintetica e da una mappa che, in chiave ideogrammatica, ne individua i caratteri salienti e ne localizza le potenziali ricadute spaziali.

Ambito 1

Un nuovo rapporto con il mare

PARCO DEL MARE

1.1. Realizzazione di un Parco Urbano attrezzato tra la linea a monte del lungomare e la zona delle cabine

Si propone di realizzare un Parco Urbano attrezzato tra la ferrovia ed i primi 500 m di mare, che contenga funzioni e servizi; il lungomare, anche grazie alla sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, diverrà così una nuova “Agorà” cittadina, dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all’incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni all’aperto. Il Parco, nel suo assetto finale, si estenderà per oltre 20 Km di costa, ma sarà realizzato per parti, con trattamenti e forme anche diversificati, costituendo un grande spazio pubblico di eccezionale valore.

1.2. Riqualificazione dell’offerta ricettiva

La riqualificazione del comparto ricettivo trarrà propulsione dalle varie azioni del Piano Strategico che porranno le condizioni per una rinnovata attrattività del territorio riminese capace di intercettare i nuovi e diversi turismi. Questo nuovo scenario dovrà vedere la città dotarsi di un’offerta innovativa, rinnovando sia le sue strutture, affinché siano sempre adeguate ed eco-compatibili, rispettose dell’ambiente e non occupino nuovo suolo, sia le sue competenze, affidate a professionisti dell’accoglienza. Il sistema potrà così essere attrattivo tutto l’anno, aperto a nuovi turismi e garantire quella qualità che lo identifichi in ambito internazionale.

1.3. Sviluppo dell’attività di Sea Wellness

Si intende favorire e sviluppare l’attività di *Sea Wellness*, ovvero un nuovo sistema integrato di attività fruibile 365 giorni all’anno, che utilizzi l’acqua del mare (“il bagno tutto l’anno”), la sabbia, l’aria marina, il sole, ad esempio nell’ambito di percorsi benessere, sport, terapie, *loisir*, ecc.



1.1.



1.2.



1.3.

Il *Sea Wellness* è in grado di fornire un nuovo *concept* al turismo balneare, è il valore aggiunto a tutti gli altri turismi (congressuale, fieristico, culturale, sportivo, ecc.) e, inoltre, si offre anche come un beneficio a favore di chi vive la città.



14.

1.4. Creazione di un sistema diffuso di Spa marine

Si intende creare, sulla scorta delle tendenze più recenti, un nuovo prodotto: concepire e realizzare un sistema di Spa diffuso significa, infatti, porsi in maniera innovativa in questo mercato, creando conseguentemente una proposta mai vista prima, capace quindi di intercettare anche nuovi mercati. Il sistema si dovrà integrare con il territorio, sviluppando una serie di percorsi che uniscano la spiaggia con il mare e gli alberghi. L'intenzione è quella profonda di modificare il *balnear style*: l'approccio con il mare e la vita di spiaggia non sarà più lo stesso.

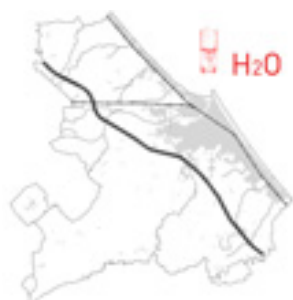


15.

STRUMENTO DI GARANZIA

1.5. Creazione di un'Authority Omt

La creazione di un'Authority dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (Omt) si pone l'obiettivo di conferire alla città di Rimini l'adeguato scenario internazionale sul piano turistico, ospitando una sede distaccata dell'Omt rispetto a quella nazionale, che possa organizzare eventi e convegni all'avanguardia e di scala sovranazionale sui temi della ricettività.



16.

TUTELA MARE E ACQUE

1.6. Eliminazione completa scarichi inquinanti tutto l'anno

Prerequisito fondamentale al ritrovato protagonismo del mare è la tutela e la valorizzazione della qualità delle sue acque, a cominciare dall'eliminazione totale degli inquinanti anche nei bacini idrografici, azione che verrà perseguita con i mezzi e strumenti, tecnologici e normativi, ritenuti più idonei ed efficaci allo scopo. Il ritorno alla qualità ambientale ha anche il compito di recuperare l'orgoglio verso il proprio mare, patrimonio e risorsa che si potrà vivere e godere nell'arco di tutto l'anno.

1.7. Incentivazione riduzione consumi anche con riutilizzazione acque reflue e meteoriche/ Interventi di rinaturalizzazione e fitodepurazione

L'azione ha lo scopo di preservare le acque quali patrimonio non rinnovabile e di incentivare la qualità ambientale di tutto il territorio impiegando gli interventi più adatti a tali scopi. Ad esempio il riutilizzo di acque reflue e meteoriche, preventivamente trattate anche grazie a sistemi di filtri naturali dati da bacini di fitodepurazione e, quindi, all'utilizzo di idonee specie vegetali, o la rinaturalizzazione di ambiti degradati attraverso interventi di ripristino ecologico dei processi evolutivi naturali.



1.7.

1.8. Creazione di un'oasi marina con riutilizzo delle piattaforme

La creazione di un'oasi marina al largo della nostra costa ha lo scopo di salvaguardare e ristabilire lo sviluppo della flora e della fauna naturali, grazie all'utilizzo delle piattaforme estrattive preventivamente bonificate ed adattate all'accoglienza di turisti, specie subacquee. Rimini diventerà così una meta anche del turismo naturalistico, proteggendo il fragile equilibrio della vita sottomarina del suo mare.



1.8.

Azioni da approfondire

1.9. Nuovo rapporto con attività pesca e mare

Le attività che gravitano attorno alla marineria sono complesse e interrelate con molte altre azioni. Il Piano Strategico ne percepisce l'importanza e la conseguente necessità di approfondire tale tema e soprattutto, mirando a stabilire un nuovo rapporto con l'attività ittica, il suo sviluppo e le sue relazioni con l'economia, la cultura, la tradizione e l'identità di Rimini.

Ambito 2

Una sfida sulla mobilità

MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DI LUNGA PERCORRENZA

2.1. Miglioramento connessioni ferroviarie con grandi direttrici Alta Velocità



2.1.

L'azione mira a connettere il territorio di Rimini alla direttrice ferroviaria dell'Alta Velocità, Napoli – Milano, attraverso un potenziamento dei servizi di connessione con la stazione di Bologna Centrale. In particolare si intende anche istituire un servizio di treni Av, adeguato per numero ed orari, che possa collegare Rimini con Milano (in 2h) e con Roma (in 3h) senza cambiare treno e utilizzando l'infrastruttura già esistente; sarà infatti sufficiente utilizzare treni AV (tipo Frecciarossa) che percorreranno la linea attuale fino a Bologna e che poi si innesteranno nella nuova linea veloce AV.

2.2. Istituzione di collegamenti aerei giornalieri con *hub* internazionali e sinergie con Aeroporto di Bologna



2.2.

L'azione prevede di promuovere collegamenti aerei con un *hub* internazionale mediante voli giornalieri che possano contare su un aereo giornaliero di medie dimensioni da sostituire con uno più grande nei momenti di picco funzionale (Fiere-Congressi-estate). Al momento vi sono ipotesi sugli *Hub* di Monaco, Parigi, Londra, ma anche Malpensa (in considerazione dell'esistenza della previsione di una nuova traccia ferroviaria di collegamento diretto). È da sottolineare che Monaco risulta l'*hub* preferibile nelle aspettative dell'Aeroporto Federico Fellini. Inoltre, si intende promuovere un collegamento giornaliero con un aeroporto internazionale dell'Est Europa (es. Vienna o Praga) anche come sostegno alle politiche di internazionalizzazione.

Si intende infine incentivare rapporti fra il territorio di Rimini e l'Aeroporto di Bologna, previa verifica della possibilità di avere un link su ferro/gomma efficiente e competitivo.

Tutte queste azioni si accompagnano al progetto di potenziamento dell'aeroporto e dei relativi servizi a terra.

2.3. Creazione di collegamenti marittimi sponde italiane - sponde Est Adriatico

Il Piano vuole promuovere e potenziare un sistema di mobilità passeggeri via mare per collegare tra loro le località della costa adriatica italiana e quelle della sponda Est dell'Adriatico.



2.3.

2.4. Realizzazione di un circuito cicloturistico dell'Alto Bacino Adriatico

Si propone la realizzazione di un circuito di cicloturismo dell'Alto Bacino Adriatico quale azione di marketing territoriale per indurre nuovi flussi turistici verso nuovi mercati, da raccordarsi con il progetto "Bicitalia 6 Adriatica".



2.4.

2.5. Realizzazione nuovo casello autostradale per fiera e interscambio Trasporto Pubblico Locale

Si ritiene strategica la realizzazione di un nuovo casello autostradale a nord, lungo la direttrice della Via Emilia come Porta di accesso alla città e a Santarcangelo e di servizio della Fiera. In corrispondenza del nuovo casello avverrebbe anche l'interscambio con il trasporto rapido, prolungato fino a Santarcangelo. Il terzo casello permetterebbe di specializzare il sistema di accessi autostradali con due "porte territoriali ed urbane" (l'attuale a sud e la nuova a nord) e l'attuale Casello Nord quale luogo dedicato alla logistica.



2.5.

2.6. Qualificazione caselli autostradali, stazione, porto, aeroporto come porte di ingresso alla città e al territorio

Si intende ripensare e progettare i caselli autostradali, la stazione, il porto e l'aeroporto come porte di ingresso della città, punti di accoglienza turistica e di servizio. In particolare, andrà promosso un sistema adeguato di parcheggi scambiatori ai caselli autostradali e in corrispondenza delle fasce più esterne della città presso le adduttrici viarie territoriali, dove saranno disponibili adeguati sistemi di tpl. In quest'ottica andrà promosso anche un piano dei parcheggi che razionalizzi la disponibilità dei parcheggi esistenti, integrandola con quelli previsti, di attestamento e scambiatori, in modo da gestire in maniera integrata tutto il sistema della sosta.



2.6.

MIGLIORARE LA MOBILITÀ TERRITORIALE E URBANA

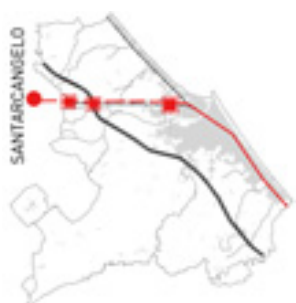
2.7. Creazione di collegamenti di trasporto pubblico locale sostenibile con l'entroterra



2.7.

In coerenza con la riorganizzazione dei movimenti di lunga percorrenza e con la mobilità urbana e territoriale si ritiene di promuovere e/o potenziare il servizio di tpl con sistemi sostenibili - anche eventualmente innovativi - di collegamento con l'entroterra, in particolare sull'asse mare/Marechiese e sull'asse mare/San Marino. Tale azione, oltre che essere di sostegno a diverse altre azioni di carattere territoriale, sarà anche a supporto dei nuovi territori della Provincia di Rimini.

2.8. Prolungamento del trasporto rapido fino a Santarcangelo e Polo Produttivo RN Nord



2.8.

Questa azione, che si interseca fortemente con quella precedente, prevede di estendere il servizio del Trasporto Rapido - o di altra forma di tpl - fino a Santarcangelo, servendo così, lungo il suo tragitto, sia il nuovo casello autostradale che l'area produttiva di Rimini Nord.

2.9. Messa in compatibilità della sede del trasporto rapido ad altri mezzi di trasporto pubblico



2.9.

L'azione vuole rendere flessibile nell'utilizzo la via di corsa, gli ingressi, le uscite e le fermate del Trasporto Rapido in modo da poterli utilizzare con altri mezzi, non inquinanti e di dimensioni compatibili con le parti più sensibili della città. I nuovi mezzi, infatti, dovranno collegare le parti della città attualmente scoperte dal trasporto rapido con linee che, negli spostamenti paralleli alla costa, potranno utilizzare la più veloce via di corsa del Trasporto Rapido, per poi uscirne andando a servire direttamente le varie polarità e parti della città, più distanti dal Trasporto Rapido. Si intende così, da un lato rendere più efficiente la nuova infrastruttura del Trasporto Rapido, aumentando la frequenza dei mezzi, la capacità complessiva e le direzioni in base alle necessità e alla effettiva domanda di mobilità espressa; dall'altro renderla maggiormente flessibile per rispondere alle asimmetrie temporali e di destinazioni, causate dalla stagionalità. Si tratta quindi di una proposta che andrà ad integrare il Trasporto Rapido, che verrà effettuata con mezzi di minori dimensioni e che potrà essere affidata anche ad altri gestori.

2.10. Realizzazione di un trasporto pubblico urbano efficiente, sostenibile e innovativo a servizio della zona nord

Si propone la realizzazione di un trasporto collettivo a servizio della zona mare nord fino a Bellaria, con caratteristiche di efficienza ed efficacia tali da costituire una reale alternativa all'uso dell'automobile. La nuova infrastruttura dovrà pienamente integrarsi con le altre direttrici di trasporto pubblico di massa previste sul territorio e interfacciarsi con gli altri sistemi di mobilità pubblica e privata.

Tale azione si configura come sostegno alla riqualificazione complessiva dell'area turistica nord, riequilibrandola anche nell'offerta di mobilità con l'area costiera sud.



2.10.

2.11. Potenziamento dell'offerta ferroviaria a servizio del territorio riminese e della costa romagnola

Si propone il potenziamento dei servizi ferroviari sulla linea Ravenna/Pesaro e Rimini/Santarcangelo/Cesena in ragione di flussi e stagionalità, in modo da ottenere un servizio cadenzato e rapido fra le principali fermate e stazioni ferroviarie. Particolarmente rilevante è il potenziamento dell'offerta ferroviaria sulla linea per Ravenna in modo da poterlo configurare come trasporto pubblico dotato di mezzi di locomozione adeguati e aumentando il numero delle fermate; tale adeguamento si iscrive pienamente negli accordi di potenziamento della linea e dei servizi ferroviari già sottoscritti con la Regione.

A scala provinciale, tale sistema si dovrà integrare con l'offerta, più capillare, degli altri sistemi di trasporto pubblico locale; a scala territoriale dovrà costituire l'asse portante della mobilità collettiva della costa romagnola, da Rimini a Ravenna.



2.11.

2.12. Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico innovativo asse Marina Centro - stazione - centro storico - Casello RN Sud interconnesso con trasporto pubblico verso RSM

La realizzazione di un sistema di Trasporto Pubblico lungo la dorsale Casello Rimini Sud - Marina Centro (porto/P.le Kennedy) che serva i diversi poli attrattori presenti lungo l'asse (Palas, Centro Studi, centro storico, area della stazione ferroviaria, marina, darsena,...) appare stra-



2.12.

tegica. Tale sistema andrà tarato sulla domanda effettiva, per cui potrà svilupparsi in modo progressivo e dovrà avvenire comunque con sistemi compatibili e altamente innovativi.



2.13.

2.13. Sistema di parcheggi di attestamento al centro storico e pedonalizzazione

Necessaria appare la creazione di un sistema di parcheggi di attestamento a corona del centro storico, a supporto della pedonalizzazione e razionalizzazione del traffico all'interno del nucleo antico, in modo da elevarne sensibilmente le condizioni di vivibilità. Andrà quindi rivisto il sistema complessivo dei movimenti all'interno del centro e dei borghi storici, avviando poi i progetti di riqualificazione urbana congruenti con la pedonalizzazione e razionalizzazione dell'uso dell'auto privata.



2.14.

2.14. Sistema di parcheggi di attestamento nella zona mare e pedonalizzazione

Si propugna la realizzazione di un sistema di parcheggi a servizio diretto dell'area turistica con sistemazioni che non impattino sulla qualità degli spazi aperti (interrati o silos), di dimensioni contenute e da commisurarsi alla capacità della rete stradale e agli obiettivi di pedonalizzazione e rinnovo urbano dell'area turistica.

La pedonalizzazione del lungomare sarà accompagnata da una razionalizzazione dei movimenti all'interno di tutta la fascia turistica sviluppandone una nuova, moderna e a basso impatto. Bisognerà evitare la mobilità automobilistica parallela al mare attribuendo alle principali vie perpendicolari al mare il compito di veicolare le auto secondo movimenti "a stanze". Le aree aperte e le piazze potranno essere adibite a parcheggi sotterranei nelle modalità e nelle quantità sopradescritte. Si potranno così riconvertire tutti gli spazi "guadagnati alle auto", non più in circolazione e in sosta, in luoghi di incontro, di sport e di attrazione culturale.



2.15.

2.15. Sistema di parcheggi di attestamento alle isole residenziali con pedonalizzazione delle stesse

Si vuole promuovere un sistema di parcheggi di attestamento a servizio dei centri di quartiere periferici in modo da creare le condizioni per la loro pedonalizzazione, per elevare sensibilmente le condizioni di vivibi-

lità anche nei centri di aggregazione della periferia urbana. Andranno necessariamente individuati i perimetri potenziali dei centri di quartiere e delle isole residenziali e poi avviati progetti di riqualificazione urbana congruenti con la riduzione/eliminazione o regolamentazione dell'uso dell'auto privata e dei relativi parcheggi.

2.16. Realizzazione di un sistema di interscambio e mobilità integrativa

Andrà perseguito un sistema di plurimodalità e di interscambio efficiente, prevedendo grandi punti di interscambio, ad esempio presso la stazione ferroviaria di Rimini Centrale (la cui area dovrà assumere il ruolo di nuova polarità urbana con l'insediamento di funzioni rare e centrali) e presso l'aeroporto, oltre che presso i caselli autostradali; inoltre un sistema di interscambio minore dovrà essere realizzato presso le fermate del trasporto rapido e presso le principali fermate del tpl e ferroviarie da attrezzare con parcheggi auto, *car sharing*, parcheggi biciclette, servizio di *bike sharing* e raggiungibili da percorsi ciclabili. Andrà promosso un sistema esteso e capillare di *bike sharing* e *car sharing* con veicoli elettrici innovativi di facile utilizzo e impiego.

Andrà poi sviluppato un sistema di *minishuttle* elettrici a chiamata, con frequenza adeguata e con itinerari semplici ed intuitivi per l'utenza, a servizio almeno delle aree più pregiate e maggiormente attrattive (es. centro storico e fascia turistica) in ragione dei diversi flussi. La riorganizzazione dovrà riguardare anche la rete del Trasporto Pubblico Locale e prevedere il rinnovo del parco mezzi in funzione del nuovo assetto e degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Infine, andrà realizzato un sistema di tariffazione unica che permetta di utilizzare tutti i mezzi con un unico biglietto.

2.17. Potenziamento rete piste ciclabili e “connessioni verdi” città-territorio

Si auspica la realizzazione di una rete di piste e percorsi ciclabili che andrà ad integrare quella esistente, al fine di avere un sistema di piste e percorsi ciclabili di grande livello. La rete delle piste ciclabili dovrà essere strutturata come vera alternativa di mobilità e non solo quale insieme di percorsi per il tempo libero; a tal fine andrà integrata con tutti i punti di scambio dei mezzi pubblici, ma anche coi punti attrattori di mobilità (scuole, centri sportivi, aree direzionali). La rete dovrà quindi anche



2.16.



2.17.



2.18.

essere integrata con le aree pedonali, il lungomare, le isole residenziali, i percorsi lungo fiume e i principali spazi aperti.

2.18. Creazione di un sistema provinciale di attracchi marittimi con integrazione urbana dei punti di approdo

Si intende realizzare un sistema di pontili per attracco da diporto, almeno da Cattolica a Bellaria, per organizzare il cabotaggio marittimo.

I punti di approdo andranno integrati con il sistema urbano favorendo i processi di riqualificazione che potrebbero valorizzare le aree del porto e degli attracchi quali punti di eccellenza territoriale.



2.19.

2.19. Creazione di un'alternativa carrabile per pedonalizzare il ponte di Tiberio

Si intende promuovere la realizzazione di un percorso carrabile alternativo che consenta finalmente di pedonalizzare il ponte di Tiberio.

2.20. Miglioramento delle opere infrastrutturali per la mobilità carrabile tra aree a monte e a mare della ferrovia

L'azione intende migliorare la permeabilità fra la zona a mare e a monte della ferrovia. Viene quindi previsto di migliorare gli attuali sottopassi eliminando le strozzature e di prevederne di nuovi per una migliore circolazione carrabile. In particolare, questa azione è anche funzionale al nuovo regime di mobilità "a stanze" della zona mare che richiede una maggiore connessione fra le maglie stradali a ridosso della ferrovia. Questa azione si integra con la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria dove si prevede un collegamento di attraversamento, ciclabile ed eventualmente carrabile.

2.20.



2.20.

2.21. Realizzazione di un sistema di distribuzione della logistica urbana

L'azione propone di sviluppare la distribuzione delle merci urbane. La distribuzione e tutta la logistica delle merci in consegna nelle parti abitate e più pregiate della città dovrebbe avvenire con mezzi agili, non inquinanti e con una migliore immagine per la città. L'azione potrebbe prevedere uno o più punti nevralgici di raccolta, collocati vicino alle infrastrutture viarie più importanti, e da quei punti partire con un sistema di consegne cumulative e puntuali sfruttando i migliori orari in cui il territorio non è

2.21.



2.21.

sovraccaricato da altre funzioni. Tale azione si integra completamente con gli attuali progetti per la *City Logistic*.

GOVERNANCE

2.G. Creazione di una *governance* unica della mobilità locale

Si promuove la costruzione di una struttura competente e di coordinamento che provveda quanto meno ad armonizzare tutti i servizi di mobilità sul territorio, comprese le ferrovie, e abbia capacità operative, organizzative e gestionali su tutte le componenti del trasporto locale, pubblico e privato, per arrivare a dare sistematicità (es. tariffazione integrata, organizzazione degli orari), perseguire sinergie (es. rinnovo parco mezzi...) e lungimiranza alle scelte. Tale organismo si potrà inoltre fare carico di costruire quella banca dati fondamentale per supportare e valutare ogni proposta.



2.G.

Azioni da approfondire

2.22. Realizzazione di un sistema intermodale su ferro a servizio dell'ambito produttivo RN Nord - Santarcangelo

Viene proposto di valutare la possibilità e convenienza di costituire un sistema di interscambio gomma-ferro a servizio della zona industriale di Rimini Nord - Santarcangelo.

2.23. Verifica della possibilità di realizzazione nuova sede autostradale a monte, a basso impatto

Nell'ipotesi che la realizzazione della nuova Statale 16 incontri ostacoli di tempo e costi insostenibili, si propone di valutare la possibilità di realizzare una nuova infrastruttura autostradale a monte, con soluzioni a basso impatto anche in trincea o in galleria, e declassare l'attuale sede autostradale a Strada Statale 16.

In ogni caso bisognerà limitare, se non evitare, l'effetto barriera dovuto alla realizzazione della nuova Statale 16 in sede complanare alla autostrada.

Ambito 3

Un sistema di imprese fatto di persone e di innovazione

TRASFERIMENTO TECNOLOGICO DELLA RICERCA ALLE IMPRESE

3.1. Creazione di una *task force* per l'innovazione

L'azione intende costituire una *task force* con il compito di promuovere l'innovazione nel sistema delle imprese riminesi. La *task force* avrà l'obiettivo di creare i legami virtuosi fra impresa, ricerca e territorio, attraverso:

- una funzione di “Sportello Innovazione”, ovvero un osservatorio in grado di intercettare i flussi della conoscenza e i finanziamenti utili alle imprese locali;
- lo sviluppo di una Comunità dell'Innovazione (*Innovation Community*) che avrà lo scopo di proporre temi di attualità e formazione, mediante *workshop* e seminari, per sostenere l'aggiornamento degli imprenditori, e soprattutto, agevolando l'incontro periodico fra gli imprenditori stessi per facilitare il confronto, lo scambio e la "fertilizzazione incrociata" delle idee.

3.1.

Inoltre la *task force* per l'innovazione potrà avere funzioni aggiuntive quali quelle di:

- osservatorio delle imprese innovative sul territorio e certificatore della sostenibilità delle imprese;
- promuovere il coordinamento per l'innovazione;
- attivare tirocini in determinati settori collegati alle imprese innovative;
- promuovere rapporti internazionali con le università che sviluppano temi inerenti ai campi d'azione delle imprese innovative;
- promuovere partenariati su determinati campi d'azione fra imprese e università;
- promuovere borse di studio;
- promuovere sinergie con i settori della creatività e della cultura;



- promuovere premi o incentivi fiscali per le imprese di eccellenza;
- promuovere legami fra le principali manifestazioni fieristiche e le imprese e i settori di innovazione (es. riciclaggio/Ecomondo).

3.2. Attivazione di uno Sportello Spinner a Rimini

In congruenza con la precedente azione, viene proposto di attivare immediatamente lo Sportello universitario Spinner a Rimini, unico polo universitario provvisto di tale servizio.



3.2.

LUOGHI PER L'INNOVAZIONE

3.3. Sostegno e promozione dei tecnopoli

L'azione intende sostenere i tecnopoli già attivati da Regione ed Enti Locali, facendoli dialogare e legandoli sempre più alle imprese di eccellenza presenti sul territorio e alle possibili vetrine fieristiche, per arrivare a definire le dovute sinergie attraverso una *governance* congiunta. La gestione dei tecnopoli, così come quella degli incubatori, dovrà privilegiare la bontà delle idee e l'aderenza agli obiettivi di sostenibilità e alle visioni del Piano rispetto a calcoli di congruità di settori scientifici.



3.3.

3.4. Creazione di incubatori di impresa

Si propone la creazione di incubatori di impresa di tipo *light*, ovvero dove la parte immobiliare non dovrebbe essere vincolante, aperti anche alle sperimentazioni nel settore dell'impresa turistica. A questi scopi potrebbero anche essere recuperati alcuni importanti contenitori a partire dalle ex colonie. La gestione degli incubatori dovrà privilegiare il grado di innovazione delle idee e l'aderenza agli obiettivi di sostenibilità e alle visioni del Piano.



3.4.

3.5. Creazione di un Parco Tecnologico a partire da tecnopoli e incubatori d'impresa

Il Piano propone di fertilizzare un vero e proprio distretto dell'innovazione che condensi attorno a sè incubatori, imprese innovative e centri di ricerca, fino a realizzare, in un possibile futuro, un vero e proprio Parco Tecnologico. Questo nuovo distretto dell'innovazione dovrà essere caratterizzato da un elevato standard ambientale e contemplare anche spazi per l'abitare, servizi, verde e attrezzature sportive ed essere connesso alle reti del trasporto pubblico.



3.5.

INTERNAZIONALIZZAZIONE

3.6. Creazione di un Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali e Gruppo di contatto

Si prevede la costituzione di due strumenti interrelati:

- un “Gruppo di contatto”, ovvero un “Tavolo” composto da soggetti pubblici (Regione, Provincia, Comuni), imprese ed associazioni culturali che operano in campo internazionale, mettendo in comune i rispettivi contatti internazionali come presupposto su cui verificare la possibilità di costruire relazioni, scambi, progetti di cooperazione, ecc;

3.6.

- Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali, che si configura come “agile” strumento operativo del gruppo di contatto - ampliabile o restringibile a seconda della effettiva necessità del momento - finalizzato all'individuazione dei possibili canali di finanziamento attivabili (nazionali ed internazionali), alla redazione dei progetti, al supporto operativo ad enti e imprese che intendano promuovere iniziative a carattere internazionale, alla ricerca di iniziative che possano essere ospitate all'interno del sistema fieristico-congressuale riminese e ad altre iniziative di carattere multisettoriale, ma ugualmente connotate da una dimensione internazionale. Va detto che un primo nucleo del Tavolo per le Relazioni Internazionali può essere ravvisato nell'oggetto di un accordo di imminente sottoscrizione tra Enti Locali, Camera di Commercio e Convention Bureau.

3.7.

Adrialeaders è un'azione volta a promuovere la *partnership* fra le due sponde dell'Adriatico per la valorizzazione di prodotti e servizi, la ricerca e l'innovazione per una maggiore competitività e per lo sviluppo dell'Alto Bacino Adriatico.

3.8. Creazione di Adriapolis - Expo e Festival delle Città dell'Adriatico

Adriapolis è uno strumento che si pone come scopo lo scambio tra le città adriatiche e che vede la sua concretizzazione in un importante evento (l'Expo) economicamente e culturalmente rilevante, in cui vengono presentate le eccellenze produttive, il patrimonio sociale e culturale e i progetti per il futuro delle città dei diversi paesi che si affacciano sull'Adriatico.

3.8.



INDICATORI PER L'INNOVAZIONE

3.9. Sperimentazione utilizzo Piq (Prodotto Interno di Qualità)

Si intende attivare un monitoraggio ed una valutazione del “sistema Rimini” che superi la semplice indicazione del Pil, utilizzando nuovi parametri che tengano in maggior conto gli aspetti di qualità e le ricadute positive sulla città e sui suoi abitanti. Per questo viene previsto di sperimentare a Rimini l'applicazione del Piq, ovvero l'indicatore del Prodotto Interno di Qualità o, in alternativa, altri sistemi di valutazione analoghi.



3.9.

Azioni da approfondire

3.10. Promozione di nuovi sistemi di finanziamento legato al territorio come forme di *Private Equity* per la Pmi

L'azione mira a sostenere anche finanziariamente l'innovazione delle Pmi. Si intende quindi promuovere nuovi sistemi di finanziamento legato al territorio, come ad esempio forme di *private equity*, da attivare specificatamente o, meglio, convogliando sul territorio riminese fondi già esistenti con questo scopo.

3.11. Definizione di parametri di valutazione sul rapporto tra Pubblica Amministrazione e Imprese

L'obiettivo è quello di migliorare il sistema della *governance*, affinché sia facilitato l'insediamento e lo sviluppo delle imprese innovative. Per questo l'azione propone di stabilire parametri di valutazione sul rapporto Pubblica Amministrazione/Imprese basandosi su Kpi (*Key Performance Indicators*) misurabili nel tempo.

3.12. Qualificazione paesaggistico-ambientale e incremento dei servizi nelle principali Aree Produttive a partire dalle Apea

L'azione intende qualificare le aree produttive principali del territorio riminese sotto il profilo ambientale, paesaggistico e dei servizi. In particolare gli ambiti produttivi sovralocali dovranno configurarsi come Apea (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate), migliorare la qualità pae-

saggistica e dotarsi di servizi alla persona (fra cui asili, mense, ecc.) e di un efficiente sistema di mobilità anche pubblica e che preveda piste ciclabili.

3.13. Sostegno alla qualità urbana e ai servizi per incrementare l'attrattività di Rimini

L'obiettivo è quello di attrarre forza lavoro qualificata e imprese, attraverso la promozione della qualità urbana e dei servizi ai cittadini, in modo da rendere Rimini fortemente attrattiva e di livello internazionale. L'azione dovrà contemplare anche la promozione di un mercato edilizio aperto alle esigenze diversificate, anche di nicchia.

AMBITO 4

La qualità di un territorio ricomposto e coeso

ICT

4.1. Creazione Gruppo di Coordinamento Rimini città "intelligente" per l'organizzazione di tutte le azioni Ict (Information Communication Technology)

In riferimento ad una materia che è in cima all'agenda di tutti i territori contemporanei e che si connota per la sua marcata trasversalità rispetto alla gran parte dei temi in cui concretamente si declina il concetto di sviluppo, il Piano Strategico propone di promuovere un gruppo di coordinamento pubblico-privato che operi per: 1. creare reti informatiche (*wireless*, fibre, ecc.) per fornire servizi al cittadino, al turista e alla Pubblica Amministrazione (gestione di eventi, telelavoro, telemedicina, gestione del traffico, informatizzazione dei parcheggi, gestione delle reti fognanti, raccolta differenziata dei rifiuti, sistemi di controllo, ecc.); 2. eliminare la *digital divide*, favorendo anche la comunicazione simmetrica; 3. garantire un'efficace tutela della *privacy*; 4. coordinare tutte le azioni Ict promosse nel territorio.



4.1.

RICUCITURA URBANA

4.2. Riqualificazione area stazione, quale nuova polarità urbana e nodo di interscambio

L'area della stazione ferroviaria viene ad assumere valenza strategica perché permette di operare una ricucitura spaziale, con un apposito nuovo attraversamento urbano, fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra le due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica. L'area viene anche individuata quale punto nevralgico del nuovo sistema di mobilità. La riqualificazione dell'area della stazione consente inoltre di ridisegnare completamente i bordi e il sistema degli spazi aperti delle due città, favorendo il recupero di importanti oggetti storici (anfiteatro, mura, ecc.), riqualificando oggetti della modernità (grattacielo), ampliando le dotazioni di verde, riconfi-



4.2.

gurando le strutture urbane quali i viali della stazione, anche come elemento di connessione fra il Parco dell'Ausa e il porto canale. Per questa sua importanza come nuova centralità urbana, si prevede di localizzare in quest'area funzioni d'eccellenza di carattere urbano e territoriale (quali i contenitori culturali, sociali, legati al sistema dei servizi, al marketing territoriale, ecc.).

VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

4.3. Realizzazione e potenziamento di itinerari e di interventi puntuali per la valorizzazione turistica e culturale degli insediamenti e dei centri storici della Provincia



4.3.

Il sistema degli insediamenti e dei borghi storici rappresenta indubbiamente una risorsa di eccellenza per il territorio riminese, ulteriormente potenziata a seguito della recente annessione al territorio provinciale dei nuovi sette Comuni dell'Alta Valmarecchia, portatori di rilevanti emergenze di carattere paesaggistico, artistico-culturale e storico-sociale. L'identità molteplice della "Grande Rimini" dovrà dunque ricomporsi anche attraverso il rinnovato protagonismo dei suoi borghi e centri storici, che dovranno essere tra loro capillarmente riconnessi in un sistema di eccellenze sia attraverso azioni mirate di ri-qualificazione sia attraverso azioni di carattere più immateriale, come la creazione di circuiti di valorizzazione e di fruizione, con eventi e soggetti in rete.

4.4. Costituzione dell'Area Protetta del Marecchia e di un parco naturalistico didattico



4.4.

Il progetto prevede: tutela dell'asta fluviale del fiume Marecchia con la costituzione di un'area protetta ai sensi della vigente normativa (parco regionale o riserva naturale); salvaguardia delle aree ad alta valenza naturalistica (già Sito di Importanza Comunitaria - Sic); attivazione di interventi a tutela della biodiversità con azioni volte alla rinaturalizzazione delle aree antropizzate e degradate; ricucitura del corridoio ecologico del Marecchia con i corsi d'acqua minori e con l'anello verde cittadino; promozione di attività di ricerca, studio, sperimentazione ed educazione ambientale (presidii didattici, segnaletica); valorizzazione ambientale, paesaggistica, storica e culturale dell'area con finalità turistico-ricettiva,

con qualificazione delle aree fruibili (aree di sosta, punti di accoglienza e di ristoro, pista ciclabile, ecc.) in un'ottica ecosostenibile.

4.5. Istituzione del Premio annuale per la miglior opera architettonico-urbanistica

Istituzione da parte della Municipalità di un Premio annuale (da oggi al 2027) per la miglior opera architettonico-urbanistica realizzata sul territorio con particolare riguardo al miglioramento dell'ambiente urbano e del paesaggio.

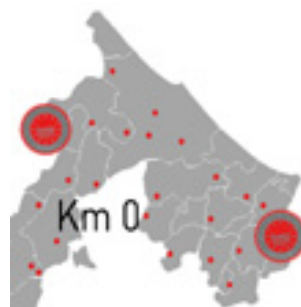


4.5.

TIPICITÀ

4.6. "Officina" delle tipicità e Tavolo di lavoro permanente

Progetto permanente sulle tipicità locali volto a: promozione e valorizzazione prodotti tipici; creazione e gestione di reti/pacchetti; creazione di percorsi enogastronomici-culturali-esperienziali; creazione di un marchio riminese delle tipicità; messa in rete dei comparti alberghiero e della ristorazione con i produttori di tipicità; produzione eventi; incentivazione delle sinergie con il sistema fieristico congressuale; creazione punti vendita prodotti tipici e artigianato locale; incentivazione utilizzo prodotti a km 0 (es. *farmer's market*, menu tipici, ecc.); utilizzo del prodotto tipico nelle mense scolastiche e ospedaliere; attività di marketing per la commercializzazione dei prodotti tipici e artigianali; valorizzazione delle attività legate alla marineria; attività di ricerca (osservatorio, nuovi prodotti, biodiversità, nuove imprese, ecc.).



4.6.

WELFARE

4.7. Creazione Gruppo di coordinamento pubblico-privato per la coesione sociale (e Forum Associazioni)

Costituzione di uno strumento, di carattere pubblico-privato, che: 1. eserciti la regia di tutte le azioni in campo sul sociale; 2. promuova progetti diretti (curandone poi il monitoraggio); 3. svolga un ruolo di osservatorio dei bisogni dei cittadini, a partire da quelli più deboli, per



4.7.

indirizzare sia la propria attività che quelle degli altri settori operativi (urbanistica, edilizia pubblica, ambiente, istruzione, cultura, ecc.). Un soggetto attivo e molto operativo che, anche per orientare e verificare progressivamente la propria azione, potrà poi interfacciarsi con altri eventuali soggetti di carattere più consultivo (p. es. un “Forum permanente delle Associazioni”).



GOVERNANCE

4.G. Creazione di un Tavolo di lavoro interistituzionale per il paesaggio

4.G.

Creazione di un Tavolo di lavoro interistituzionale permanente per il paesaggio, partecipato in forme rappresentative e non, a cui affidare il compito di organizzare e gestire il lavoro di redazione dei programmi, di progettazione e attuazione degli interventi, di monitorare lo stato di avanzamento delle elaborazioni e delle azioni in materia. Tale strumento gestionale potrebbe anche avvalersi di una rete di osservatori paesaggistici attivata sul territorio provinciale (eventualmente appoggiandosi alle biblioteche esistenti).

Azioni da approfondire

VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

4.8. Prosecuzione progetti valorizzazione Valconca

Proseguire i percorsi di valorizzazione dell'asta del Conca in base al progetto, già in capo alla Provincia, che individua linee guida che devono confluire in norme e azioni dirette su aree-programma come la riqualificazione della pista ciclabile, ecc.

4.9. Connessioni verdi

In collegamento con il sistema esistente e i grandi progetti di spazi pubblici e corridoi verdi (Parco del Mare, Parco Marecchia), creare un sistema diffuso che metta in rete gli spazi residuali e le aree verdi presenti nella città, attualmente separate e frammentate, per costruire una trama che si dispieghi nella città e fino all'entroterra sotto forma di “corridoi verdi”.

4.10. Valorizzazione del paesaggio agrario

Conservare e valorizzare le aree ad alta valenza paesaggistica (es. zona Covignano-S.Aquilina) e le tracce storiche del paesaggio agrario (trama centuriata, borghi storici, frantoi, ecc.); recuperare “qualitativamente” le architetture rurali (limiti più rigidi al proliferare delle case coloniche, accorpamento dei volumi ed eliminazione delle superfetazioni, uniformità dei materiali, degli stili e dei colori nelle costruzioni del forese); intervenire per la rinaturalizzazione e la riforestazione all'interno dei paesaggi agrari; azioni specifiche di sostegno alle attività agricole quali elementi chiave per il presidio e la valorizzazione del territorio rurale.

WELFARE

4.11. Welfare delle capacità (programma di azione per ri-qualificazione del capitale umano)

Promuovere azioni capaci di accompagnare il passaggio dal vecchio *welfare* (che tende al miglioramento delle condizioni di vita delle persone) al nuovo (che si riferisce al miglioramento delle capacità delle persone). Un *welfare* delle capacità che deve usare creatività per inventare nuovi profili, nuove occasioni di lavoro per chi deve immettersi, ma anche per chi deve re-immettersi nel mercato del lavoro e, più in generale, nella compagine sociale e che può agire su diversi filoni della perdita di capacità: del lavoro, di abilità fisiche, di conoscenze (es. *digital divide*), di connotazione identitaria, di relazioni.

4.12. Elaborazione di politiche specifiche per l'*housing* sociale

In contrasto con la realtà attuale di Rimini, caratterizzata da un mercato immobiliare molto costoso e scarsamente flessibile, il tema dell'*housing* viene visto sia quale rilancio forte di un mercato dinamico della locazione, sia, soprattutto, come un investimento a tutto tondo, accogliendo le necessità dell'abitare di tutte le categorie, con speciale attenzione verso, per esempio, singles, giovani coppie, immigrati, anziani e verso soluzioni abitative sensibili ai bambini e all'infanzia.

4.13. "La persona al centro": politiche specifiche per infanzia, adolescenza, anziani, immigrati, ecc.

Rimini vuole porsi come la città che accoglie tutti e che risponde alle domande delle diverse fasce della popolazione, ad esempio investendo sull'infanzia e l'adolescenza (a partire dall'attenzione posta ai luoghi e ai servizi per i bambini e i ragazzi), sugli anziani (per esempio sperimentando sistemi di reimpiego dei pensionati anche a sostegno delle famiglie e della popolazione attiva), sull'integrazione degli immigrati, ecc.

SOSTENIBILITÀ

4.14. Tutela della qualità dell'aria

Abbattere drasticamente l'emissione di sostanze inquinanti civili e industriali promuovendo azioni per: incentivare l'insediamento di imprese a basso impatto ambientale; ridurre le emissioni diffuse; incoraggiare l'utilizzo di materiali e specie vegetali per la riduzione delle sostanze inquinanti.

4.15. Efficienza energetica e fonti rinnovabili

Favorire/promuovere (anche attraverso interventi normativi): 1. il risparmio energetico: civile, industriale e dei trasporti; 2. la produzione diffusa di energia da fonti rinnovabili, compatibilmente con la qualità del territorio; 3. la co/trigenerazione utilizzando, prioritariamente, combustibili rinnovabili.

4.16. Gestione efficiente dei rifiuti

Promuovere una gestione efficiente dei rifiuti attraverso azioni volte a ridurre quantità e pericolosità, a recuperare e riciclare materiali ed energia, ecc.

AMBITO 5

La cultura che forma e informa creando nuova immagine

RIQUALIFICAZIONE CENTRO STORICO

5.1. Riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta

Il Piano Strategico considera ormai improrogabile promuovere un progetto unitario che riguardi il recupero del fossato, la creazione di un parcheggio sotterraneo, il recupero del teatro Galli, la valorizzazione del percorso delle mura, la riqualificazione della piazzetta San Martino e la qualificazione del percorso di connessione con il ponte di Tiberio. In questo quadro occorre anche prevedere l'individuazione di una nuova sede per il mercato ambulante, oggi arrivato a dimensioni non più accettabili in una zona già destinata a centro politico-economico della città e da destinare anche a centro archeologico-culturale.



5.1.

5.2. Creazione di un percorso di mura storiche

Recupero del percorso delle mura storiche, come elemento di valorizzazione del centro storico e della prima periferia, attraverso azioni di restauro e di valorizzazione (ripulitura, riqualificazione, illuminazione, ecc.). Tali azioni devono essere volte a consentirne, almeno in alcuni tratti, la fruizione quale spazio urbano di eccellenza recuperato alla città e l'inserimento all'interno del progetto più complessivo di riqualificazione del centro storico e di creazione del "Parco" archeologico.



5.2.

5.3. Creazione percorso lungofiume, porto-ponte di Tiberio e riqualificazione complessiva aree interessate compresa la Marineria

Riqualificazione complessiva dell'area del ponte di Tiberio e della zona del porto canale (comprese le verifiche circa il possibile recupero e valorizzazione del canale di proprietà della Amministrazione Provinciale che scorre fra l'argine del fiume e le case fra il ponte di Tiberio e il ponte dei Mille). Riqualificazione e valorizzazione dei luoghi legati alla marineria lungo le sponde destra e sinistra del porto canale che, opportunamente restituiti alla fruizio-



5.3.

ne, torneranno ad avere un ruolo più incisivo consolidando una componente identitaria di Rimini. La riqualificazione del porto canale rappresenta poi la parte terminale del sistema radiale verde di connessione territoriale costituito dall'ambito del fiume Marecchia, recuperato quale spazio verde centrale della città, corridoio ecologico ed elemento di continuità con l'entroterra.



5.4.

5.4. Restauro e ampliamento Biblioteca Gambalunga

Fondamentale tra i progetti da promuovere in campo culturale viene considerata la realizzazione del progetto di restauro e di ampliamento della Biblioteca storica di Rimini (progetto già redatto su commissione dell'Istituzione comunale), fra le più antiche e importanti biblioteche pubbliche italiane, ricchissima di volumi preziosi, ma che, in ragione delle trasformazioni legate sia alla sempre maggiore crescita dell'utenza sia alle necessità legate alla gestione moderna dei sistemi bibliotecari, necessita urgentemente di un'azione di intervento volta al recupero e alla razionalizzazione degli spazi esistenti e ad una loro integrazione.

PIANO DI VALORIZZAZIONE



5.5.

5.5. Piano di valorizzazione dei contenitori storici e delle architetture dismesse

In primo luogo si propone di realizzare una mappatura ed una valutazione dei contenitori storici e delle architetture dismesse (una sorta di mappa in negativo che evidenzia i "vuoti" del paesaggio), non individuati esclusivamente tra i manufatti architettonici di eccellenza, ma in riferimento alla capacità di aggregazione, creatività sociale e culturale, relazione che si ritiene che tali edifici/comparti possano ingenerare. Su questa base, si ravvisa l'esigenza di elaborare un piano di valorizzazione capace di valutare l'effettiva possibilità/necessità di recupero di tali architetture in rapporto alle opportunità reali di riutilizzo e rifunzionalizzazione che (si) presentano. Tra gli altri contenitori si segnalano i teatri dismessi, l'ex Astoria, palazzo Lettimi, l'ex Corderia, le colonie.

5.6. Creazione Parco Archeologico: Domus, anfiteatro, mura, Museo della Città, ecc.

Creazione di un percorso di valorizzazione che metta in rete tutte le presenze archeologiche, realizzando il recupero dell'anfiteatro (con delocalizza-

zione del Centro Educativo Italo-Svizzero - Ceis), la creazione del percorso delle mura, il raccordo con la Domus del Chirurgo e con il Museo della Città, con l'arco di Augusto, col ponte di Tiberio, ecc.). Tale sistema dovrà essere fortemente integrato nella rete degli spazi pubblici della città e reso fruibile anche attraverso l'utilizzo di sistemi tecnologici di ultima generazione (sonori, illuminotecnici, ecc.).

NUOVI SPAZI PER LA PRODUZIONE CULTURALE

5.7. Museo Dinamico del Turismo / International Tourism Center / Polo Formativo / Centro della Conoscenza

Si intende dar vita ad una struttura che si ponga come obiettivo l'attività permanente di raccolta, conservazione, organizzazione, riflessione, elaborazione e proposta di idee materiali ed informazioni attorno ai temi connessi a turismo, ospitalità e tempo libero, declinati in tutte le loro valenze. Tale struttura (la cui stessa sede deve essere una componente di eccellenza) deve caratterizzarsi in quanto: ha valenza internazionale con contenuti in continua evoluzione nell'ambito dell'innovazione dell'accoglienza e del *loisir*; espone esiti di ricerche su nuovi *concept* alberghieri e della ricettività; si pone come riferimento per la storia, la creatività e la comunicazione nel campo turistico; è luogo di eventi; produce ricerca e innovazione al fine di individuare, creare, intercettare, stimolare nuovi modelli nel sistema di accoglienza e comunicazione turistica. L'Ite si articola concretamente in Museo dinamico del Turismo (MuDiT?), Centro di ricerca e sperimentazione, Centro di formazione. Per il suo migliore successo esso deve, da un lato, interfacciarsi con università, centri di ricerca e istituzioni nazionali e internazionali del settore, dall'altro caratterizzarsi per internazionalità, multidisciplinarietà, tecnologie d'avanguardia, massima qualità complessiva dell'approccio e dei prodotti.

NUOVI SPAZI PER LA PRODUZIONE CULTURALE

5.8. Costituzione Fellini Center per l'arte e la cultura contemporanea

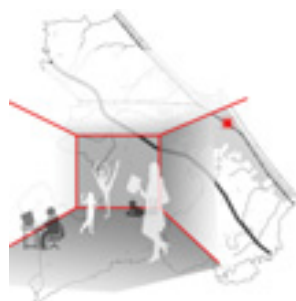
Si propone di creare un nuovo centro culturale, concepito in spazi esclusivamente pensati per i suoi fini, intitolato ad uno degli interpreti migliori delle capacità creative dell'uomo, destinato a ospitare le persone che (singolarmente



5.6.



5.7.



5.8.

te o in gruppo) abbiano desiderio di lettura, di ascolto di musica, di visione di prodotti cinematografici o televisivi, che abbiano necessità di informazione culturale o scientifica aggiornata, o di studio, e che, perciò, possano consultare gli archivi *on line*, possano godere della presenza di opere o installazioni di arte contemporanea, vogliano assistere a spettacoli o *performance*, visitare mostre temporanee, in un contesto gradevole, in cui si possa godere del silenzio o della musica, in condizioni di tranquillità, dove sia possibile degustare specialità enogastronomiche. Un luogo sintesi di biblioteca e mediateca, di sale teatrali, cinematografiche ed espositive, di zone di studio e di relax, di punti di ristoro, di spazi dedicati al *wellness*, che possa fungere da anello di congiunzione con tutte le sedi della ricerca e della innovazione presenti sul territorio, non solo provinciale, ma regionale e nazionale, e svolgere un ruolo decisivo nel fare propendere persone, soprattutto giovani, a scegliere Rimini, *leader* nella ospitalità su scala planetaria, per vivervi anni o mesi decisivi nella loro formazione umana e professionale, e altre persone ad investire capitali in una città che saprà mostrarsi capace di produrre innovazione in linea con rinomati centri di eccellenza del mondo.

5.9. Costituzione Centro Arti Temporanee e Assi creativi

Costituire un "Centro delle Arti Temporanee", inteso come Laboratorio di produzione e ricerca sulle varie forme di arti temporanee; un luogo fisico "a bassa definizione" architettonica che non parli ostentando una icona architettonica, bensì comunicando la dimensione laboratoriale che esso ospita. Un centro che tenga conto della scena locale e simultaneamente di quella globale (anzi che cerchi un preciso posizionamento sulla scena globale) e che sia nodo di una rete di luoghi di ricerca e musei significativa a livello nazionale e internazionale. Un centro di produzione culturale e di servizi. Un centro, "un riparo" dove si svolgano anche mostre, concerti, proiezioni, spettacoli, *reading*, conferenze, dove si consultino i dati e le informazioni contenute nell'archivio, dove si faccia ricerca. Una piattaforma dove si incontrino esperienze diverse (del mondo della cultura e delle imprese), che metta a sistema situazioni esistenti, introduca nuove esperienze di ricerca (riconducibili all'ampio spettro delle arti temporanee), crei archivi immateriali per la documentazione di eventi, rappresenti un motore di sviluppo delle eccellenze creative e per la riproduzione sistemica di ulteriori esperienze ed iniziative imprenditoriali. Un luogo, o meglio una rete di luoghi e spazi ("assi creativi"), di "rappresentanza", ma anche di costruzione di un'identità territoriale per il mondo delle imprese ad alto tasso di creatività.



5.9.

PROGETTI SPECIALI

5.10. Candidatura di Rimini a Città europea della Cultura per il 2019

Predisposizione e presentazione alla Commissione Europea della candidatura di Rimini per l'ottenimento di tale importante riconoscimento e dei relativi finanziamenti.



5.10.

5.11. Candidatura Tempio Malatestiano come sito Unesco

Predisposizione e presentazione della candidatura del Tempio Malatestiano per il riconoscimento all'interno del patrimonio Unesco.



5.11.

GOVERNANCE

5.G.1. Creazione Tavolo di lavoro beni culturali

Creazione di un Tavolo di lavoro interistituzionale permanente per i Beni Culturali (in cui è determinante fin da subito il coinvolgimento delle Soprintendenze), partecipato in forme rappresentative e non, a cui affidare il compito di organizzare e gestire il lavoro di redazione dei programmi, di progettazione e attuazione degli interventi, di monitorare lo stato di avanzamento delle elaborazioni e delle azioni in materia.



5.G.1

5.G.2. Creazione Tavolo pubblico-privato sulla creatività e le attività culturali

Realizzare un'attività laboratoriale costante per orientare, finalizzare, coordinare le attività culturali e, in generale, legate alla creatività coinvolgendo gli operatori dei settori turismo, musica, arte, moda, multimedia, cinema ecc., il comparto delle *Creative Industries* (i mondi dell'architettura, dell'arte, dei musei, dell'audiovisivo, della musica, della pubblicità, del design, della moda, delle nuove tecnologie), docenti e studenti universitari, il mondo delle imprese e delle eccellenze creative, le comunità in transito (per turismo o per attività fieristiche e convegnistiche), i cittadini temporanei, ecc.



5.G.2

5.G.3. Creazione Tavolo di lavoro attività formative ed informative e Piano di formazione ed informazione (Rimini "Colta e Cortese")

Creazione di un Tavolo di lavoro composto da tutti i soggetti abilitati a intervenire in materia (compresi quelli impegnati nel sistema scolastico e



5.6.3.

universitario), costituito allo scopo di ideare e promuovere i programmi di formazione destinati prevalentemente alla cittadinanza più giovane, e di predisporre i progetti e la cura della realizzazione del sistema coordinato delle reti informative. Da un lato, realizzazione di un'attività programmata, diffusa e permanente di formazione, prevalentemente rivolta ai cittadini, e in particolare a quelli più giovani, avente per oggetto la conoscenza della storia, dell'arte, dell'ambiente di Rimini e provincia. Dall'altro, attuazione di un progetto di grande rilevanza per la realizzazione di una rete infrastrutturale di manufatti (cartelli, segnali, didascalie, ecc.), apparati di varia natura (elettrici, sonori, visivi, ecc.), apparecchi di supporto a cittadini e visitatori (audio e video guide, ecc.) che, utilizzando le più avanzate tecnologie disponibili, permettano a Rimini di dotarsi di un sistema coordinato di reti informative, fra loro in sintonia anche sul piano dell'identità visiva, presenti sul territorio, facilmente aggiornabili, da mantenersi con cura, tramite un monitoraggio costante delle condizioni di conservazione e di uso.

Azioni da approfondire

5.12. Reinsediamento attività e servizi in centro storico

Operare attraverso progetti e incentivi per favorire il reinsediamento di attività commerciali e di servizi nel centro storico, affinché questa parte strategica della città possa recuperare un appeal oggi in parte perduto per ragioni riconducibili a vari fattori (economici, sociali, di accessibilità, ecc.).

5.13. Reinsediamento abitanti in centro storico

Elaborare un piano dei servizi (parcheggi, giardini, asili, collegamenti) e degli alloggi mirato a creare le condizioni per un ritorno degli abitanti nel centro storico oggi abbandonato ai *city users* (studenti, impiegati, turisti, extracomunitari, ecc.).

5.14. Linee guida per qualificazione spazi pubblici e arredo urbano (centro storico)

Elaborare indirizzi volti a perseguire una generale riqualificazione del centro storico orientando la progettazione urbana nel segno della qualità, sia attraverso l'elaborazione dei contenuti dei piani attuativi (Poc e Rue) sia nella regolamentazione dei progetti urbani strategici, con particolare riferimento agli spazi pubblici.

III. 1.3. La valutazione delle azioni

Dopo aver elaborato all'interno dei tavoli di lavoro del Forum le macro-azioni e le azioni e dopo averle riorganizzate secondo criteri di coerenza agli strumenti attuativi e accorpate per analogia, è risultato estremamente utile cercare di attribuire a ciascuna delle 61 azioni un punteggio, capace di evidenziare in maniera rapida e sintetica le azioni “forti” e “fattibili” del Piano. Il punteggio complessivo (*scoring*) scaturisce da una valutazione necessariamente ed inevitabilmente preliminare, come di seguito detto, e quindi non può ancora rappresentare la fattibilità del Piano. L'azione di *scoring* ha però un duplice valore. Innanzitutto rende valutabili e comparabili le azioni proposte secondo una serie di parametri (21), che restituiscono la complessità della fase attuativa. **Le azioni vengono quindi tradotte in valutazioni numeriche** comparabili per ogni parametro adottato. Questa valutazione ha quindi certamente il valore rilevante di orientare il campo di operatività del Piano verso quelle azioni considerate maggiormente praticabili ed efficaci, ma soprattutto ha il compito di rendere evidenti i punti di forza e di debolezza delle stesse.

L'azione di *scoring*, sebbene basata su una valutazione qualitativa, restituisce quindi un **primo quadro di riferimento attendibile ed utile** anche in previsione dei successivi approfondimenti di fattibilità delle singole azioni e macro-azioni.

La fase di valutazione preliminare è stata quindi condotta sulla base di una **griglia di criteri** che prendono in considerazione diversi aspetti relativi alla realizzazione delle singole azioni. La griglia valutativa utilizzata è stata dedotta da altri casi di analisi multicriteria, ma adattata allo specifico scopo di effettuare una stima del tutto preliminare. La determinazione del “valore” di un'azione di un piano strategico si compone evidentemente di un insieme di fattori e valutazioni complesse. Nel passaggio, infatti, dalla formulazione delle azioni (lavoro svolto dai Tavoli di lavoro del Forum) alla loro futura realizzazione intervengono diversi fattori rilevanti, che attengono alla responsabilità sociale, alla complessità del processo decisionale e attuativo fino alla rendicontazione in termini ambientali e sociali.

III. 1.3.1. La griglia e i criteri di valutazione

Sulla base della griglia di seguito illustrata, i punteggi sono stati assegnati secondo valutazioni quali-quantitative sulla base delle informazioni disponibili allo stato attuale ed emerse nei lavori del Forum. Nei Tavoli di lavoro si è avuta occasione di affrontare nello specifico alcune delle proposte di azioni insieme ad alcuni soggetti istituzionali coinvolti e ad alcuni enti direttamente interessati (dai diversi settori della Pubblica Amministrazione ai principali enti ed operatori sul territorio non direttamente già rappresentati nel Forum stesso). Si è svolta quindi, in molti casi, all'interno dei Gruppi di Lavoro, una preliminare azione di verifica di compatibilità delle scelte con alcuni principali interlocutori, che ha avuto lo scopo di mettere in risalto alcune delle problematiche riferibili all'attuazione dell'azione.

Bisogna però considerare che, oltre alla complessità dell'operazione valutativa in se stessa, vi è un grado di indeterminatezza dell'oggetto della valutazione, ovvero delle azioni stesse. Infatti, le azioni, così come scaturite dai lavori dei Gruppi, non possono essere equiparabili a veri e propri progetti, in termini di definizione puntuale delle scelte e delle ricadute, per cui anche la loro valutazione non può essere restituita da valori assoluti, ma solo da parametri indicativi.

Si sono così misurati i valori intrinseci delle singole azioni rispetto al Piano Strategico nel suo complesso (**a. Ratio**), al grado di attesa che suscitano (**b. Attese degli stakeholders**), al livello di fattibilità operativa (**c. Aspetti realizzativi**), economico-finanziaria (**e. Fattibilità economica e finanziaria**) e amministrativa (**f. Aspetti amministrativi**) che presentano e alle ricadute che possono generare in termini ambientali e sociali (**d. Impatti ambientali e sociali**).

La **ratio** intende misurare il grado di importanza dell'azione, così come desunta dai Tavoli di lavoro dei Gruppi del Forum. Tale importanza deriva dal grado di conseguimento possibile rispetto agli obiettivi del Piano Strategico, dalle relazioni di interdipendenza che l'azione ha con altre azioni del Piano e dalla possibilità di conseguire i medesimi obiettivi con azioni alternative.

L'**attesa degli stakeholders** registra la presenza di importanti *stakeholders* disposti a promuovere l'attuazione del Piano. Viene quindi misurata la disponibilità dei principali soggetti istituzionali e non a perseguire una de-

terminata macro-azione o azione. Gli *stakeholders* di riferimento non sono solo considerati quali soggetti economico-finanziari rilevanti, ma anche, e soprattutto, quali soggetti capaci di incidere e determinare le politiche future della città e del suo territorio. Gli *stakeholders* sono stati suddivisi in due gruppi: quelli direttamente coinvolti nel processo di Piano Strategico, i promotori del Piano, e quelli istituzionali e non, che rappresentano il tessuto economico e sociale della città e del suo territorio.

Gli **aspetti realizzativi** prendono in considerazione il grado di fattibilità tecnica dell'azione. Questo parametro si compone di una serie di voci che tendono a premiare la presenza di condizioni per l'attuazione dell'azione, quali: la presenza di particolari vincoli di natura tecnica connessi alla realizzazione del progetto che possano più o meno interferire o limitare l'attuazione; la presenza nel territorio di soggetti motivati alla realizzazione che possano essere direttamente considerati quali attuatori/proponenti, garantendo così un interesse già manifesto; la presenza di soggetti e/o enti competenti in termini di *know-how* e di risorse che siano in grado di gestire/realizzare l'azione, per cui risulti effettivamente attuabile nel tempo; i tempi di avvio intesi come tempistica per la realizzazione e per l'avvio, premiando quelle azioni che appaiono già "mature" per essere realizzate; la presenza di rapporti con altri piani/progetti/programmi, aspetto che conferisce una maggiore forza propulsiva e realizzativa all'opera.

Gli **impatti ambientali e sociali** considerano quegli aspetti, spesso ritenuti secondari, che invece rivestono una importanza determinante per un Piano Strategico. Fra questi vengono esaminati gli impatti positivi sulla sfera dell'ambiente, inteso nella sua dimensione ecosistemica, prodotti dalle azioni; vengono poi parimenti considerati i rischi per l'ambiente causati dalle azioni; viene considerato anche il beneficio che le singole azioni possono produrre in termini di vivibilità ed attrattività dell'ambiente urbano ed extraurbano sia in termini fisico-spaziali che economico-sociali; infine, vengono riconosciute e premiate quelle azioni che innalzano la coesione sociale e migliorano il *welfare* locale.

La **fattibilità economica e finanziaria** valuta, seppure in maniera sommaria, la sostenibilità economico-finanziaria dell'azione. Si tratta di definire e parametrare non solo i costi di attuazione e gestione, ma anche di considerare ugualmente la possibilità che un'azione attragga investitori e finanziamenti e di valutarne i benefici economici diretti ed indiretti. Vengono così considerati: i costi di investimento, secondo criteri valutativi di massima

stima; i costi di gestione; i benefici economici diretti per un investitore, ovvero la capacità dell'azione di ripagarsi; i benefici indiretti di un'azione, ovvero i ritorni economici per l'intera comunità locale o per parte di essa; le possibilità dell'azione di accedere a finanziamenti e contributi esterni.

Gli **aspetti amministrativi** sono stati considerati in quanto contribuiscono alla fattibilità generale di attuazione dell'azione. In particolare si sono considerati due aspetti: la presenza o meno di vincoli amministrativi, intesi come regolamenti, procedure, direttive ed indirizzi che in qualche misura devono essere modificati per attuare il progetto desiderato (tali vincoli riguardano in particolare i casi in cui i progetti prevedano trasformazioni fisiche degli spazi o cambi d'uso di contenitori); la necessità di giungere o meno a stipulare accordi amministrativi, sempre per realizzare l'azione.

Si è poi proceduto a definire i “pesi specifici” che ogni parametro riveste all'interno della valutazione preliminare complessiva. Sono stati così attribuiti valori percentuali ad ogni parametro secondo lo schema seguente.

PARAMETRO		RANGE
A.	RATIO	Fino a 20%
B.	ATTESE DEGLI <i>STAKEHOLDERS</i>	Fino a 15%
C.	ASPETTI REALIZZATIVI	Fino a 20%
D.	IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	Fino a 20%
E.	FATTIBILITA' ECONOMICA E FINANZIARIA	Fino a 20%
F.	ASPETTI AMMINISTRATIVI	Fino a 5%
TOTALE		Fino a 100%

Va sottolineato che a ciascun singolo parametro di valutazione è stato attribuito un *range* da un minimo ad un massimo, in una scala premiante verso l'alto. È da evidenziare che i singoli parametri, anche quando fortemente negativi, non sono mai stati considerati totalmente pregiudiziali o ostativi, ma solo eventualmente fortemente limitanti rispetto all'attua-

bilità della azione. Infatti, proprio per la natura del Piano Strategico, nessun criterio è stato considerato inficente in assoluto per l'attuazione delle macro-azioni e delle azioni, essendo previsto che entrino in gioco altre valutazioni di carattere politico, economico e sociale, capaci di ridurre e rendere teoricamente possibile ogni azione prevista.

Come detto si tratta di un'operazione preliminare utile a proiettare le azioni nella loro dimensione attuativa, a formulare cioè uno *scoring* dei progetti propedeutico alla fattibilità vera e propria del Piano. Le valutazioni qui riportate non possono quindi essere assunte nei loro termini quantitativi e neppure possono rappresentare un quadro di fattibilità delle singole azioni. In particolare, si segnala fin d'ora la necessità di approfondire, nel prosieguo dei lavori del Piano, alcune voci che hanno impatti sensibili ed immediati (come la dimensione economica e finanziaria e gli aspetti realizzativi) e che dovranno essere maggiormente indagate in virtù dell'avanzamento del grado di definizione progettuale delle azioni stesse.

Nel dettaglio, i criteri e i relativi punteggi sono stati ripartiti secondo la tabella di seguito riportata.

PARAMETRO	RANGE	CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO
A. RATIO	0-20%	Viene valutata l'importanza dell'azione rispetto al perseguimento della strategia generale anche in relazione ad altre azioni/macro-azioni.	
A1. Rapporto con la strategia e la macro-azione	0-10	Impatto sulla strategia generale e sul perseguimento degli obiettivi di fondo del Piano	da 0 (assente) a 10 (fondamentale)
A2. Interazione con altre macro-azioni/azioni	0-5	Relazione con altre macro-azioni/azioni, con valutazione sia del numero delle relazioni sia del grado di coerenza e propedeuticità	da 0 (assente) a 5 (propedeutica ad altre azioni rilevanti)
A3. Possibili soluzioni alternative	0-5	Esistenza di azioni alternative alla azione in grado di perseguire i medesimi obiettivi	da 0 (alternativa facilmente praticabile) a 5 (inesistenza di alternative)
B. ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	0-15%	Viene valutato il grado di interesse e di attesa riscontrabile presso i principali portatori di interesse istituzionali e non	
B1. Interesse degli <i>stakeholders</i> istituzionali	0-10	Viene registrata l'attesa di interesse e di disponibilità da parte dei promotori del Piano Strategico	da 0 (insussistente) a 10 (massima)
B2. Interesse per altri <i>stakeholders</i>	0-5	Viene registrata l'attesa di interesse e di disponibilità da parte degli altri possibili portatori di interesse e il grado attuale di evidenza di tale attesa	da 0 (insussistente) a 5 (alta, palese e largamente diffusa)
C. ASPETTI REALIZZATIVI	0-20%	Viene valutato il grado di fattibilità operativa della azione	
C1. Vincoli tecnici	0-6	Viene registrato il grado di esistenza di ostacoli/vincoli di natura tecnica che possano limitare, allo stato attuale, la realizzazione dell'azione	da 0 (esistenza di fortissimi limiti e ostacoli) a 6 (assenza di vincoli)
C2. Interesse di soggetti attuatori/proponenti	0-3	Viene registrata l'esistenza di soggetti che possano promuovere o attuare la azione. Viene registrata quindi la presenza nell'ambito locale di soggetti disposti a sostenere l'azione	da 0 (inesistenti) a 3 (presenti e fortemente interessati)
C3. Presenza di competenze di enti/associazioni quali soggetti realizzatori/gestionali	0-3	Viene misurata l'esistenza di competenze locali, in termini di conoscenze e risorse tecniche ed umane, che siano in grado di realizzare e/o gestire l'azione	da 0 (assenza di competenze) a 3 (presenza di competenze qualificate)
C4. Tempi di avvio	0-5	Viene valutata la tempistica di avvio e l'orizzonte temporale di realizzazione della azione (breve, medio e lungo termine)	da 0 (tempi lunghi di avvio e lungo termine) a 5 (avvio immediato e breve termine)
C5. Rapporti con piani e progetti in corso e previsti	0-3	Viene registrata l'esistenza di altri piani, progetti e programmi in cui l'azione si può iscrivere o con cui può interagire	da 0 (assenza di relazione) a 3 (facilmente integrabile)

D.	IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	0-20%	Vengono valutate le ricadute in termini ambientali e sociali delle azioni	
	D1. Miglioramento dei fattori ambientali (ecologici)	0-5	Viene valutato il contributo diretto dell'azione al miglioramento delle condizioni ambientali-ecologiche	da 0 (assenza di miglioramenti) a 5 (benefici ambientali rilevanti)
	D2. Rischi per l'ambiente ⁷	0-5	Viene valutato il possibile impatto negativo, in termini di rischio, dell'azione sull'ambiente	da 0 (rischio alto) a 5 (assenza di rischi)
	D3. Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	0-5	Viene valutata la capacità della azione di contribuire al miglioramento della vivibilità ed attrattività sia in termini fisici e spaziali che economici e sociali	da 0 (assenza di effetti) a 5 (effetti molto rilevanti)
	D4. <i>Welfare</i> e coesione sociale	0-5	Vengono valutate le ricadute positive dell'azione in campo sociale	da 0 (assenza di effetti) a 5 (effetti molto rilevanti)
E.	FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	0-20%	Viene valutata la sostenibilità economico-finanziaria basata sui costi del progetto, le ricadute economiche e la capacità di attrarre investimenti e contributi	
	E1. Costi di investimento	0-5	Viene stimato sommariamente il costo per la realizzazione della azione sulla base delle indicazioni deducibili allo stato attuale	0 (oltre 100 mln.) 1 (da 50 a 100 mln.) 2 (da 10 a 50 mln.) 3 (da 1 a 10 mln.) 4 (da 0,1 a 1 mln.) 5 (da 0 a 0,1 mln.)
	E2. Costi di gestione	0-3	Viene stimato sommariamente il costo per la gestione del progetto	da 0 (costi elevati) a 3 (costi bassi)
	E3. Benefici economici diretti per investitori/comunità locale	0-4	Viene valutata la capacità del progetto di produrre benefici e ritorni economici per il soggetto promotore/attuatore (compresa la finanza di progetto)	da 0 (assenti) a 4 (alti)
	E4. Benefici economici indiretti per investitori/comunità locale	0-3	Viene valutata la capacità del progetto di produrre benefici economici indiretti per diversi soggetti economici e per la comunità locale in generale	da 0 (assenti) a 3 (elevati)
	E5. Contributi e finanziamenti esterni	0-5	Viene valutata la capacità del progetto di attrarre o di incontrare la disponibilità per essere realizzato con contributi e finanziamenti pubblici o privati	da 0 (assenti) a 5 (elevata e di entità pari ai costi)
F.	ASPETTI AMMINISTRATIVI	0-5%	Vengono registrati eventuali vincoli e adempimenti di carattere procedurale-amministrativo per l'attuazione dell'azione	
	F1. Vincoli amministrativi	0-3	Viene registrata la sussistenza di vincoli di carattere amministrativo, in particolare rilevanti per le azioni che prevedono trasformazioni spaziali o d'uso di luoghi	da 0 (vincoli rilevanti e condizionanti che prevedono profonde revisioni) a 3 (assenti)
	F2. Accordi amministrativi	0-2	Viene registrata la necessità di procedere ad accordi per l'attuazione dell'azione	da 0 (accordi complessi da sottoscrivere) a 2 (accordi non richiesti)

⁷ Questa voce è stata inserita sia per dar adeguato rilievo alla componente ambientale sia per compensare le azioni che non hanno ricadute fisiche, e che quindi non ottengono punteggi dalla voce precedente.

III. 1.3.2. *Lo scoring delle azioni del Piano.*

Di seguito si riportano le valutazioni preliminari in forma tabellare che sono state effettuate e condivise dai Gruppi di Lavoro solo sulle 61 azioni direttamente promosse dal Piano Strategico.

1 UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE		Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico			
		PARCO DEL MARE			
		1.1.	1.2.	1.3.	1.4.
		Realizzazione di un Parco Urbano attrezzato tra la linea a monte del lungomare e la zona delle cabine	Riqualificazione dell'offerta ricettiva	Sviluppo dell'attività di <i>Sea Wellness</i>	Creazione di un sistema diffuso di Spa marine
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	34	33	31	30
RATIO	20	20	19	18	19
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	10	10	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	4	5	4
Soluzioni alternative	5	5	5	3	5
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	14	14	13	11
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	9	9	8	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	5	5	5
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	36	43	41	26
ASPETTI REALIZZATIVI	20	11	16	17	8
Vincoli tecnici	6	3	4	6	2
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	2	3	2	2
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	3	2	1
Tempi di avvio	5	3	4	5	2
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	1	2	2	1
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	16	13	10	7
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	4	3	1	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	4	4	2
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	5	5	5	5
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	2	1	0	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	6	12	10	11
Costi di investimento	5	0	0	2	1
Costi di gestione	3	1	3	1	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	4	3	3
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	3	3	3
Contributi e finanziamenti esterni	5	1	2	1	1
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3	2	4	0
Vincoli amministrativi	3	2	1	2	0
Accordi amministrativi	2	1	1	2	0

1 UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico				
		STRUMENTO DI GARANZIA	TUTELA MARE E ACQUE		
		1.5.	1.6.	1.7.	1.8.
		Creazione di un'Authority Omt	Eliminazione completa scarichi inquinanti tutto l'anno	Incentivazione riduzione consumi anche con riutilizzazione acque reflue e meteoriche/Interventi di rinaturalizzazione e fitodepurazione	Creazione di un'oasi marina con riutilizzo delle piattaforme
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	18	35	29	18
RATIO	20	11	20	18	11
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	6	10	10	6
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	3	5	5	3
Soluzioni alternative	5	2	5	3	2
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	7	15	11	7
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	4	10	8	5
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	3	5	3	2
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	30	36	40	37
ASPETTI REALIZZATIVI	20	11	11	11	10
Vincoli tecnici	6	4	1	3	3
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	2	1	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	3	2	3
Tempi di avvio	5	2	3	3	1
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	0	2	2	2
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	8	15	14	13
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	5	5	5
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	5	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	3	5	4	3
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0	0	0	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	9	6	11	10
Costi di investimento	5	3	0	2	2
Costi di gestione	3	1	1	2	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	0	1	2
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	2	3	3	1
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	2	3	3
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	2	4	4	4
Vincoli amministrativi	3	1	3	2	3
Accordi amministrativi	2	1	1	2	1

2 UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico						
	MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DI LUNGA PERCORRENZA						
	2.1.	2.2.	2.3.	2.4.	2.5.	2.6.	
	Miglioramento connessioni ferroviarie con grandi direttrici Alta Velocità	Istituzione di collegamenti aerei giornalieri con hub internazionali e sinergie con Aeroporto BO	Creazione di collegamenti marittimi sponde italiane-sponde Est Adriatico	Realizzazione di un circuito cicloturistico dell'Alto Bacinico Adriatico	Realizzazione nuovo casello autostradale per fiera e interscambio trasporto pubblico locale	Qualificazione caselli autostradali, stazione, porto, aeroporto come porte di ingresso alla città e al territorio	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	33	33	25	23	24	31
RATIO	20	18	18	16	16	14	19
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	9	8	7	8	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	3	4	4	4	4	5
Soluzioni alternative	5	5	5	4	5	2	4
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	15	15	9	7	10	12
Interesse per gli stakeholders istituzionali	10	10	10	6	4	7	8
Interesse per altri stakeholders	5	5	5	3	3	3	4
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	46	37	39	38	34	38
ASPETTI REALIZZATIVI	20	16	13	12	12	9	9
Vincoli tecnici	6	5	5	4	3	3	2
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	2	2	1	0	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	2	2	2	3	2
Tempi di avvio	5	4	3	3	3	3	3
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	2	1	1	3	0	1
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	13	8	12	12	10	15
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	3	1	2	3	4	5
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	2	4	5	3	4
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	4	4	4	4	3	5
Welfare e coesione sociale	5	1	1	2	0	0	1
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	13	12	11	10	14	11
Costi di investimento	5	2	2	2	3	3	2
Costi di gestione	3	2	3	2	3	3	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	2	3	1	0	2	2
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	3	2	1	2	3
Contributi e finanziamenti esterni	5	4	1	4	3	4	2
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	4	4	4	4	1	3
Vincoli amministrativi	3	3	3	3	3	1	2
Accordi amministrativi	2	1	1	1	1	0	1

2 UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico					
	MIGLIORARE LA MOBILITÀ TERRITORIALE E URBANA					
	2.7.	2.8.	2.9.	2.10.	2.11.	
	Creazione di collegamenti di tpi sostenibile con l'entroterra	Prolungamento del trasporto rapido fino a Santarcangelo e Polo Produttivo RN Nord	Messa in compatibilità della sede del trasporto rapido ad altri mezzi di trasporto pubblico	Realizzazione di un trasporto pubblico urbano efficiente, sostenibile e innovativo a servizio della zona nord	Potenziamento dell'offerta ferroviaria a servizio del territorio riminese e della costa romagnola	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	27	21	24	25	24
RATIO	20	16	13	14	15	14
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	8	8	7	10	8
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	4	3	4	3	3
Soluzioni alternative	5	4	2	3	2	3
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	11	8	10	10	10
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	8	6	6	7	8
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	3	2	4	3	2
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	37	36	39	29	42
ASPETTI REALIZZATIVI	20	13	10	13	6	15
Vincoli tecnici	6	4	2	3	1	5
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	1	1	1	1	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	3	3	3	3
Tempi di avvio	5	3	1	3	1	4
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	2	3	3	0	2
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	14	14	14	15	13
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	5	5	4	5	4
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	4	4	5	4	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	3	4	4	5	3
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	2	1	1	1	1
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	7	9	8	6	9
Costi di investimento	5	1	2	2	0	2
Costi di gestione	3	2	3	1	1	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	1	1	1	1
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	1	1	2	2	1
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	2	2	2	3
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3	3	4	2	5
Vincoli amministrativi	3	2	2	3	1	3
Accordi amministrativi	2	1	1	1	1	2

2 UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ

Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

MIGLIORARE LA MOBILITÀ TERRITORIALE E URBANA

		2.12.	2.13.	2.14.	2.15.	2.16.
		Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico asse Marina Centro - stazione - centro storico - casello RN Sud interconnesso con trasporto pubblico verso RSM	Sistema di parcheggi di attestamento al centro storico e pedonalizzazione	Sistema di parcheggi di attestamento nella zona mare e pedonalizzazione	Sistema di parcheggi di attestamento alle isole residenziali con pedonalizzazione delle stesse	Realizzazione di un sistema di interscambio e mobilità integrativa
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	32	32	31	22	25
RATIO	20	19	19	19	14	16
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	10	10	7	9
Interazione con altre azioni/ macro-azioni	5	5	5	5	3	4
Soluzioni alternative	5	4	4	4	4	3
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	13	13	12	8	9
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	9	9	8	6	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	4	4	4	2	3
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	38	40	41	38	45
ASPETTI REALIZZATIVI	20	11	12	12	11	15
Vincoli tecnici	6	1	3	3	4	5
Interessi di soggetti attuatori/ proponenti	3	2	2	2	1	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	2	2	2	2
Tempi di avvio	5	3	3	3	3	4
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	2	2	2	1	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	13	13	13	14	15
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	5	4	4	4	5
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	2	3	3	4	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	5	4	4	4	4
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	1	2	2	2	1
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	12	12	13	10	11
Costi di investimento	5	2	2	1	2	3
Costi di gestione	3	1	3	3	3	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	2	1	2	1	1
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	3	3	2	2
Contributi e finanziamenti esterni	5	4	3	4	2	3
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	2	3	3	3	4
Vincoli amministrativi	3	1	2	2	2	3
Accordi amministrativi	2	1	1	1	1	1

2 UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ		Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico				
		MIGLIORARE LA MOBILITÀ TERRITORIALE E URBANA				
		2.17.	2.18.	2.19.	2.20.	2.21.
		Potenziamento rete piste ciclabili e "connessioni verdi" città-territorio	Creazione di un sistema provinciale di attracchi marittimi con integrazione urbana dei punti di approdo	Creazione di una alternativa carrabile per pedonalizzare il ponte di Tiberio	Miglioramento delle opere infrastrutturali per la mobilità carrabile tra aree a monte e a mare della ferrovia	Realizzazione di un sistema di distribuzione della logistica urbana
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	26	23	33	22	24
RATIO	20	18	15	20	13	14
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	9	8	10	6	8
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	4	3	5	3	3
Soluzioni alternative	5	5	4	5	4	3
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	8	8	13	9	10
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	6	5	8	6	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	2	3	5	3	4
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	40	34	35	25	42
ASPETTI REALIZZATIVI	20	13	12	15	11	18
Vincoli tecnici	6	3	2	3	2	5
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	1	2	3	2	3
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	2	3	3	3
Tempi di avvio	5	4	3	3	3	4
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	3	3	3	1	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	16	10	9	6	12
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	5	2	3	2	4
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	3	2	2	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	4	4	4	2	3
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	2	1	0	0	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	8	10	8	6	8
Costi di investimento	5	2	2	2	1	2
Costi di gestione	3	2	2	3	3	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	0	2	0	0	2
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	1	2	1	0	0
Contributi e finanziamenti esterni	5	3	2	2	2	2
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3	2	3	2	4
Vincoli amministrativi	3	2	1	2	1	3
Accordi amministrativi	2	1	1	1	1	1

<h1>2</h1> <h2>UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ</h2>	<i>Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico</i>	
	GOVERNANCE	
	2.G.	
	Creazione di una <i>governance</i> unica della mobilità locale	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	29
RATIO	20	19
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5
Soluzioni alternative	5	4
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	10
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	8
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	2
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	34
ASPETTI REALIZZATIVI	20	15
Vincoli tecnici	6	5
Interessi di soggetti attuatori/ proponenti	3	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3
Tempi di avvio	5	4
Rapporti con piani/progetti in corso o previsti	3	2
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	5
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	0
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	11
Costi di investimento	5	4
Costi di gestione	3	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	0
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	0
Contributi e finanziamenti esterni	5	4
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3
Vincoli amministrativi	3	2
Accordi amministrativi	2	1

3 UN SISTEMA DI IMPRESSE FATTO DI PERSONE E DI INNOVAZIONE	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico					
		TRASFERIMENTO TECNOLOGICO DELLA RICERCA ALLE IMPRESE		LUOGHI PER L'INNOVAZIONE		
		3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3.5.
		Creazione di una <i>task force</i> per l'innovazione	Attivazione di uno Sportello Spinner a Rimini	Sostegno e promozione dei tecnopoli	Creazione di incubatori di impresa	Creazione di un Parco Tecnologico a partire da tecnopoli e incubatori d'impresa
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	32	20	24	26	25
RATIO	20	19	11	12	14	16
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	6	7	7	9
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	3	3	4	4
Soluzioni alternative	5	4	2	2	3	3
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	13	9	12	12	9
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	8	6	9	9	5
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	3	3	3	4
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	38	43	33	36	30
ASPETTI REALIZZATIVI	20	15	18	13	11	6
Vincoli tecnici	6	5	5	4	3	2
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	2	1	2	1
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	3	2	2	1
Tempi di avvio	5	3	5	3	3	1
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	2	3	3	1	1
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	9	7	7	11	13
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	0	0	1	1
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	4	5	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	3	2	3	3	5
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	1	0	0	2	2
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	12	14	10	11	9
Costi di investimento	5	4	5	2	3	1
Costi di gestione	3	1	3	1	2	1
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	0	0	1	2
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	2	2	2	3
Contributi e finanziamenti esterni	5	3	4	5	3	2
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	2	4	3	3	2
Vincoli amministrativi	3	2	3	2	2	1
Accordi amministrativi	2	0	1	1	1	1

3 UN SISTEMA DI IMPRESE FATTO DI PERSONE E DI INNOVAZIONE	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico				
	INTERNAZIONALIZZAZIONE				INDICATORI PER L'INNOVAZIONE
		3.6.	3.7.	3.8.	3.9.
		Creazione di un Tavolo di Coordinamento per le Relazioni Internazionali e Gruppo di contatto	Creazione di AdriaLeaders-Club di prodotto Alto Adriatico	Creazione di Adriapolis- Expo e Festival delle Città dell'Adriatico	Sperimentazione utilizzo Piq (Prodotto Interno di Qualità)
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	30	26	25	25
RATIO	20	17	14	13	16
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	7	7	8
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	4	4	5	4
Soluzioni alternative	5	3	3	1	4
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	13	12	12	9
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	8	7	7	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	5	5	3
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	41	37	32	49
ASPETTI REALIZZATIVI	20	18	13	11	19
Vincoli tecnici	6	5	4	4	6
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	3	3	2
Presenza di competenze locali di enti/ associazioni quali soggetti attuatori/ gestionali	3	2	2	3	3
Tempi di avvio	5	5	3	1	5
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	3	1	0	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	7	8	11	12
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	0	0	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	4	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	2	3	5	4
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0	0	2	3
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	12	14	9	14
Costi di investimento	5	4	4	0	5
Costi di gestione	3	2	2	0	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	2	2	2	0
Benefici economici indiretti per gli investitori/ comunità locale	3	2	2	3	1
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	4	4	5
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	4	2	1	4
Vincoli amministrativi	3	3	2	1	3
Accordi amministrativi	2	1	0	0	1

4 LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E COESO	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico		
		ICT	RICUCITURA URBANA
		4.1.	4.2.
		Creazione di Gruppo di Coordinamento Rimini città "intelligente" per l'organizzazione di tutte le azioni Ict (Information Communication Technology)	Riqualificazione area stazione, quale nuova polarità urbana e nodo di interscambio
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	31	35
RATIO	20	20	20
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	5
Soluzioni alternative	5	5	5
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	11	15
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	6	10
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	5
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	33	37
ASPETTI REALIZZATIVI	20	15	13
Vincoli tecnici	6	5	2
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	2	3
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	3
Tempi di avvio	5	3	2
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	3	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	5	10
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	3
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	2
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	0	5
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	9	11
Costi di investimento	5	5	0
Costi di gestione	3	1	2
Benefici economici diretti per gli investitori	4	0	3
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	0	2
Contributi e finanziamenti esterni	5	3	4
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	4	3
Vincoli amministrativi	3	3	2
Accordi amministrativi	2	1	1

4 LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E COESO		Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico			
		VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA			
		4.3.	4.4.	4.5.	
		Realizzazione e potenziamento di itinerari e di interventi puntuali per la valorizzazione turistica e culturale degli insediamenti e dei centri storici della Provincia	Costituzione dell'Area Protetta del Marecchia e di un parco naturalistico didattico	Istituzione del Premio annuale per la miglior opera architettonico-urbanistica	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	24	32	15	
RATIO	20	13	19	6	
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	8	9	4	
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	4	5	2	
Soluzioni alternative	5	1	5	0	
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	11	13	9	
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	7	8	6	
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	4	5	3	
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	41	37	40	
ASPETTI REALIZZATIVI	20	15	11	17	
Vincoli tecnici	6	5	2	6	
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	2	2	3	
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	3	3	
Tempi di avvio	5	3	2	5	
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	2	2	0	
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	13	15	6	
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	2	5	0	
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	4	5	5	
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	5	5	1	
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	2	0	0	
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	10	8	13	
Costi di investimento	5	2	2	5	
Costi di gestione	3	2	2	3	
Benefici economici diretti per gli investitori	4	0	0	0	
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	1	0	
Contributi e finanziamenti esterni	5	3	3	5	
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3	3	4	
Vincoli amministrativi	3	2	2	3	
Accordi amministrativi	2	1	1	1	

4 LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E COESO	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico			
		TIPICITÀ	WELFARE	GOV.
		4.6.	4.7.	4.G 1.
		"Officina" delle tipicità e Tavolo di lavoro permanente	Creazione di Gruppo di Coordinamento pubblico-privato per la coesione sociale (e Forum Associazioni)	Creazione di un Tavolo di lavoro interistituzionale per il paesaggio
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	31	30	23
RATIO	20	20	19	14
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	10	8
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	5	5
Soluzioni alternative	5	5	4	1
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	11	11	9
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	6	6	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	5	3
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	39	43	39
ASPETTI REALIZZATIVI	20	16	18	18
Vincoli tecnici	6	4	5	6
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	3	2
Presenza di competenze locali di enti/ associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	3	3
Tempi di avvio	5	4	4	4
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	2	3	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	9	11	9
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	1	0	2
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	3	1	2
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0	5	0
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	10	11	8
Costi di investimento	5	2	3	5
Costi di gestione	3	2	3	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	2	0	0
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	2	1	0
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	4	0
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	4	3	4
Vincoli amministrativi	3	3	3	3
Accordi amministrativi	2	1	0	1

5 LA CULTURA CHE FORMA ED INFORMA CREANDO NUOVA IMMAGINE

Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico

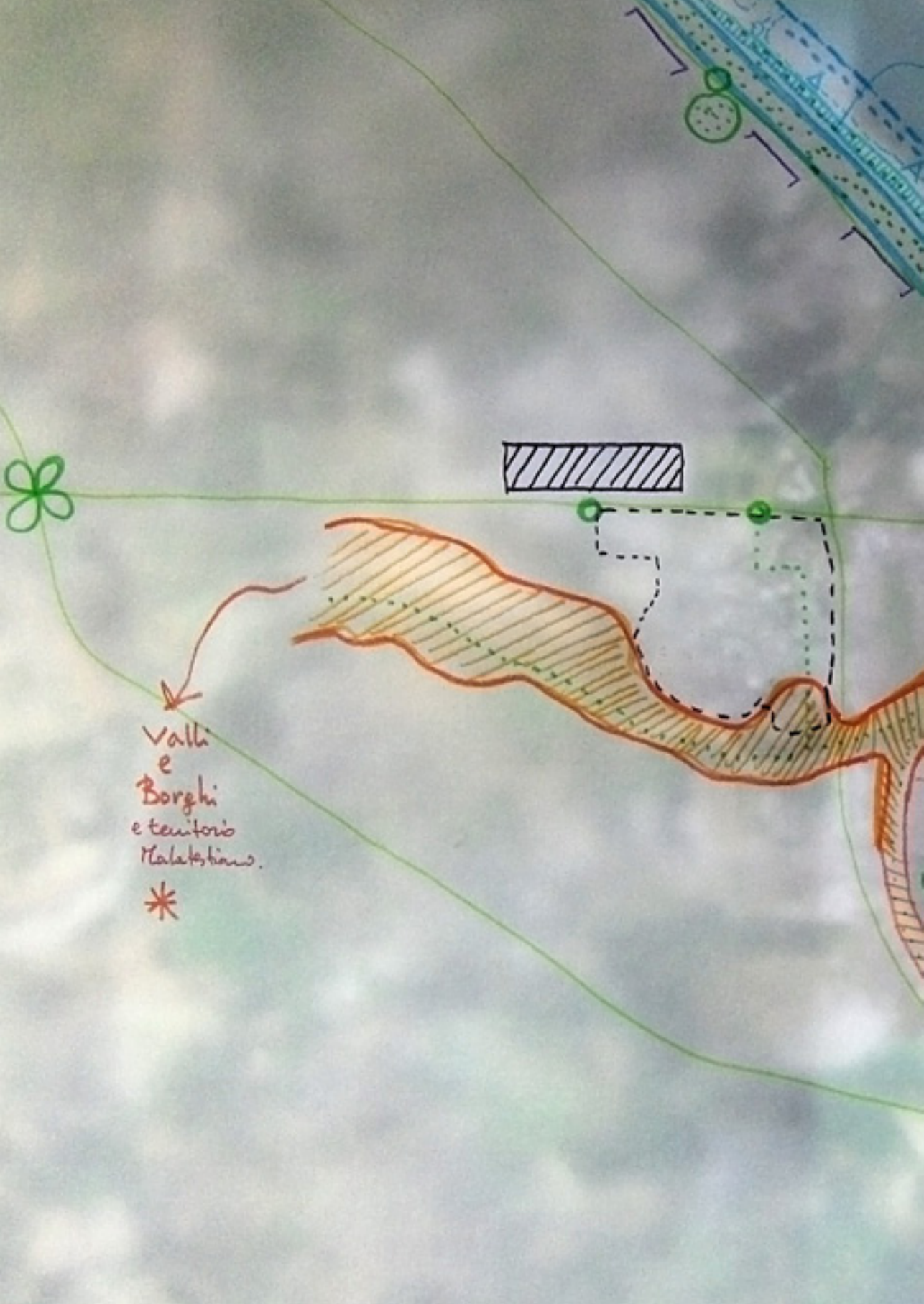
RIQUALIFICAZIONE DEL CENTRO STORICO

5.1.	5.2.	5.3.	5.4.
Riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta	Creazione di un percorso di mura storiche	Creazione percorso lungofiume, portoponte di Tiberio e riqualificazione complessiva aree interessate, compresa la marineria	Restauro e ampliamento Biblioteca Gambalunga

TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	35	27	35	30
RATIO	20	20	16	20	17
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	10	7	10	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	4	5	2
Soluzioni alternative	5	5	5	5	5
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	15	11	15	13
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	10	8	10	8
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	5	3	5	5
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	38	31	35	43
ASPETTI REALIZZATIVI	20	14	12	11	18
Vincoli tecnici	6	2	3	3	5
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	1	2	3
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	2	3	2	3
Tempi di avvio	5	4	3	2	4
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	3	2	2	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	11	8	13	11
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	0	3	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	4	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	5	3	5	4
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	1	0	1	2
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	10	8	9	9
Costi di investimento	5	1	3	1	3
Costi di gestione	3	1	3	2	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	0	1	0
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	3	1	3	1
Contributi e finanziamenti esterni	5	4	1	2	2
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	3	3	2	5
Vincoli amministrativi	3	2	2	1	3
Accordi amministrativi	2	1	1	1	2

5 LA CULTURA CHE FORMA ED INFORMA CREANDO NUOVA IMMAGINE	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico					
	PIANI DI VALORIZZAZIONE			INCUBATORI CULTURALI		
	5.5.	5.6.	5.7.	5.8.	5.9.	
	Piano di valorizzazione dei contenitori storici e delle architetture dismesse	Creazione Parco Archeologico: Domus, anfiteatro, mura, Museo della Città, ecc.	Museo Dinamico del Turismo / International Tourism Center / Polo Formativo / Centro della Conoscenza	Costituzione Fellini Center per l'arte e la cultura contemporanea	Costituzione Centro Arti Temporanee e Assi Creativi	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	32	28	30	32	31
RATIO	20	17	17	19	18	19
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	9	9	10	10	10
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	4	5	4	5
Soluzioni alternative	5	3	4	4	4	4
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	15	11	11	14	12
Interesse per gli stakeholders istituzionali	10	10	7	7	9	7
Interesse per altri stakeholders	5	5	4	4	5	5
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	37	33	33	33	38
ASPETTI REALIZZATIVI	20	18	12	13	12	17
Vincoli tecnici	6	6	3	4	4	4
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	1	2	3	3
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	3	2	1	3
Tempi di avvio	5	4	3	3	2	4
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	2	2	2	2	3
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	5	10	10	10	11
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	0	0	0	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	4	4	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	0	5	5	5	5
Welfare e coesione sociale	5	0	0	1	1	1
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	9	9	7	8	8
Costi di investimento	5	4	2	2	2	2
Costi di gestione	3	3	2	1	1	1
Benefici economici diretti per gli investitori	4	0	0	0	1	1
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	0	3	2	2	1
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	2	2	2	3
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	5	2	3	3	2
Vincoli amministrativi	3	3	1	2	2	1
Accordi amministrativi	2	2	1	1	1	1

5 LA CULTURA CHE FORMA ED INFORMA CREANDO NUOVA IMMAGINE	Azioni direttamente promosse dal Piano Strategico					
	PROGETTI SPECIALI			GOVERNANCE		
	5.10.	5.11.	5.G 1.	5.G 2.	5.G 3.	
	Candidatura di Rimini a Città europea della Cultura per il 2019	Candidatura Tempio Malatestiano come sito Unesco	Creazione Tavolo di lavoro beni culturali	Creazione Tavolo pubblico/privato sulla creatività e le attività culturali	Creazione Tavolo di lavoro attività formative ed Piano di formazione ed informazione (Rimini "Colta e Cortese")	
TOTALE VALORE STRATEGICO AZIONE	max. 35	30	29	23	24	25
RATIO	20	18	15	13	13	14
Rapporto con la strategia e macro-azione	10	8	7	7	7	8
Interazione con altre azioni/macro-azioni	5	5	3	3	4	4
Soluzioni alternative	5	5	5	3	2	2
ATTESE DEGLI STAKEHOLDERS	15	12	14	10	11	11
Interesse per gli <i>stakeholders</i> istituzionali	10	8	10	6	6	6
Interesse per altri <i>stakeholders</i>	5	4	4	4	5	5
TOTALE COMPLESSITÀ ORGANIZZATIVA AZIONE	max. 65	36	38	41	46	40
ASPETTI REALIZZATIVI	20	14	15	17	20	16
Vincoli tecnici	6	5	6	6	6	6
Interessi di soggetti attuatori/proponenti	3	3	2	3	3	2
Presenza di competenze locali di enti/associazioni quali soggetti attuatori/gestionali	3	3	3	2	3	3
Tempi di avvio	5	3	4	4	5	4
Rapporti con piani e progetti in corso o previsti	3	0	0	2	3	1
IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI	20	8	8	7	7	8
Miglioramento fattori ambientali (ecologici) e della salute	5	0	0	0	0	0
Assenza di rischi per l'ambiente e per la salute	5	5	5	5	5	5
Vivibilità e attrattività urbana e territoriale	5	3	3	2	2	2
<i>Welfare</i> e coesione sociale	5	0	0	0	0	1
FATTIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	20	10	12	12	15	11
Costi di investimento	5	3	4	3	4	3
Costi di gestione	3	2	3	3	3	3
Benefici economici diretti per gli investitori	4	1	0	2	2	0
Benefici economici indiretti per gli investitori/comunità locale	3	2	2	2	2	2
Contributi e finanziamenti esterni	5	2	3	2	4	3
ASPETTI AMMINISTRATIVI	5	4	3	5	4	5
Vincoli amministrativi	3	3	3	3	3	3
Accordi amministrativi	2	1	0	2	1	2



Valli
e
Borghi
e territorio
Malatestiano.



PARCO
del
MARE.

Poloniche
diffuse.

Collegamenti
en Jugoslavia

Valoris.
punte massiva
(castelli, ...)

Paseo
Archeol.

Tecnopolo
Rada.

Paseo
Archeol.

WALL



III. 1.4. La carta del Piano.

Nei processi di pianificazione strategica la **dimensione spaziale** è un **aspetto rilevante, ma non fondamentale** almeno **nelle fasi iniziali**. Anzi proprio nella impostazione innovativa del Piano Strategico di Rimini si è posta una attenzione prioritaria alla componente immateriale del Piano, al coinvolgimento della società e alla persona “posta al centro”. Si è quindi cercato, inizialmente, di evitare di radicalizzare le idee e le azioni del Piano rispetto a contesti specifici, quando ovviamente non necessario, proprio per costruire una condivisione il più possibile orientata sui principi e sulle idee, capaci di descrivere ed orientare la visione della Rimini del 2027. In questo senso **i luoghi e la territorializzazione delle azioni vengono dopo**; dopo non tanto in senso di importanza, quanto **come ordine temporale** nella costruzione del Piano Strategico. Nondimeno quindi la dimensione spaziale è aspetto trascurabile, ma viene posta alla fine di questa prima fase di processo di Piano, con l'intento di calare sul territorio le azioni di Piano che hanno ricadute spaziali.

È importante sottolineare che la carta del Piano Strategico si pone con significati altri rispetto a quelli ordinatori e prescrittivi tipici di altre forme di pianificazione, prima fra tutte quella urbanistica. **Il senso della carta del Piano** è soprattutto quello **illustrativo**, ovvero di rendere evidente anche in forma grafica il portato delle azioni previste. La carta ha quindi un valore esemplificativo e non riduttivo delle ricadute spaziali e territoriali delle azioni del Piano. Vengono cioè rappresentate delle possibili localizzazioni delle azioni, che non hanno pretesa di essere quelle finali né di essere tutte quelle possibili, ma che colgono alcune delle opportunità manifestate dal territorio. Del resto si tratta di una prima restituzione indicativa d'insieme che cerca di trasferire le azioni del Piano Strategico sul territorio. È bene ricordare, però, che molte azioni non hanno ricadute territoriali dirette, solo poche sono univocamente identificabili con un luogo, mentre altre devono ricercare le condizioni contingenti, normative e spaziali più adeguate per la loro attuazione. Sebbene quindi la carta abbia più che altro un valore divulgativo, appare comunque utile fornire una prima rappresentazione delle opportunità predisposte dal Piano, con una duplice utilità; innanzitutto per verificare, seppure in via del tutto preliminare, la congruenza delle azioni del Piano, nel disegnare assetti

futuri per la città di Rimini; secondariamente costruire un immaginario anche visuale del Piano Strategico, utile anche a precludere alla fase successiva dell'attuazione delle azioni, dove gli aspetti spaziali e territoriali dovranno essere affrontati in maniera compiuta.

La carta, sebbene senza valore normativo, **costituisce** però **anche un elemento di relazione e confronto con i vari piani di settore e con quelli urbanistici vigenti**, in particolare il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini, e con quelli in corso di formazione, a partire dal Piano Strutturale del Comune di Rimini.



Piano Strategico di Rimini e del suo Territorio - 2027

1. UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE

- Parco urbano del Mare
- Sea marina
- Sea wellness
- Riqualificazione della fascia turistica

2. UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ

- Corridoi trasporto pubblico primario TPL - Inasporto rapido - FS
- Corridoi trasporto pubblico secondario TPL
- Trasporto marittimo passeggeri
- Nuova porta turistica

3. UN SISTEMA DI IMPRESE FATTO DI PERSONE E INNOVAZIONE

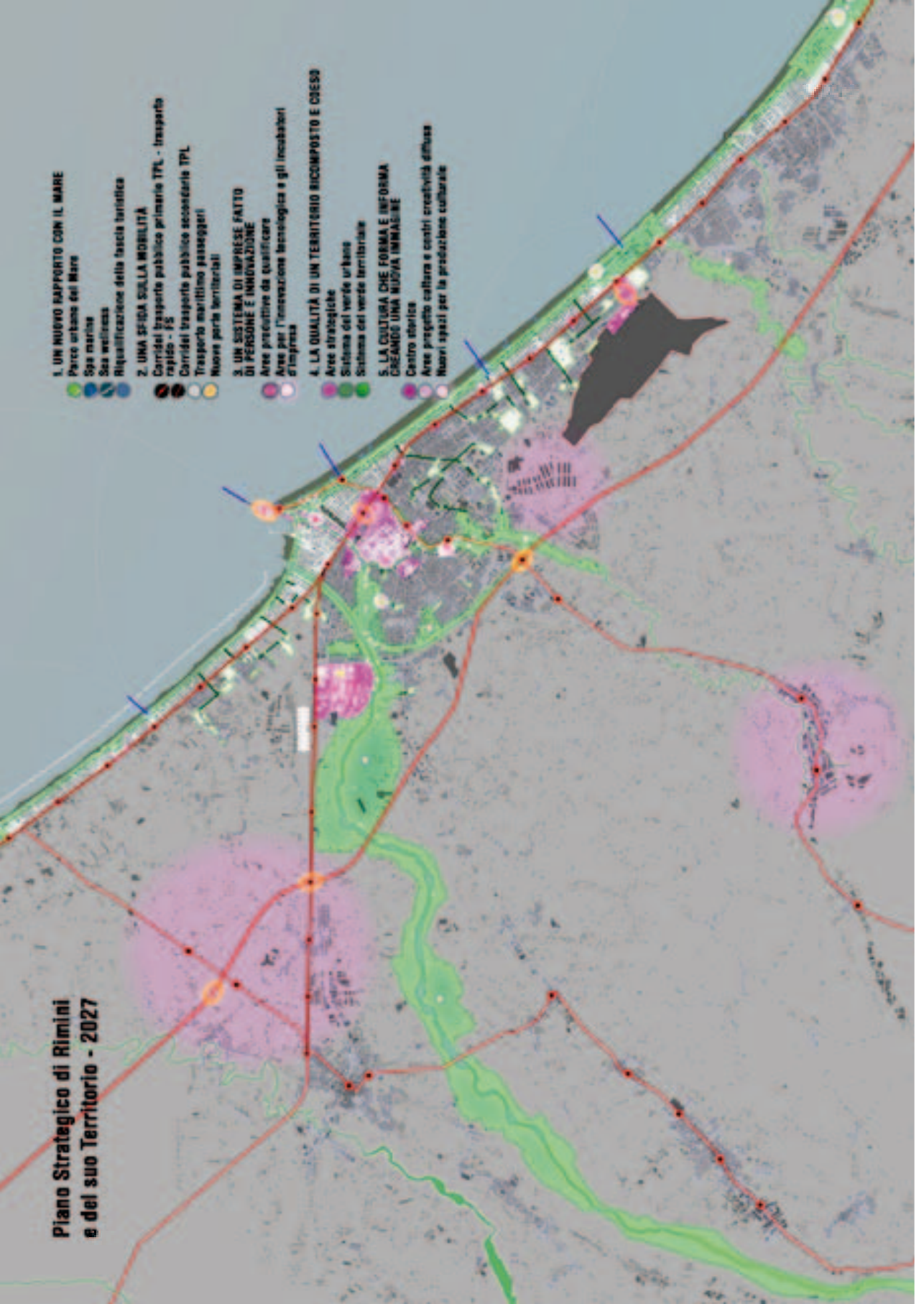
- Area produttiva da qualificare
- Area per l'innovazione tecnologica e gli incubatori d'impresa

4. LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E CRESC

- Area strategiche
- Sistema del verde urbano
- Sistema del verde territoriale

5. LA CULTURA CHE FORMA E INFORMA CREANDO UNA NUOVA IMMAGINE

- Centro storico
- Area progetto cultura e centri creatività diffusa
- Nuovi spazi per la produzione culturale



1.1. Parco urbano del Mare

1.2. Riqualificazione dell'offerta ricettiva

1.3. Sviluppo dell'attività di Sea Wellness

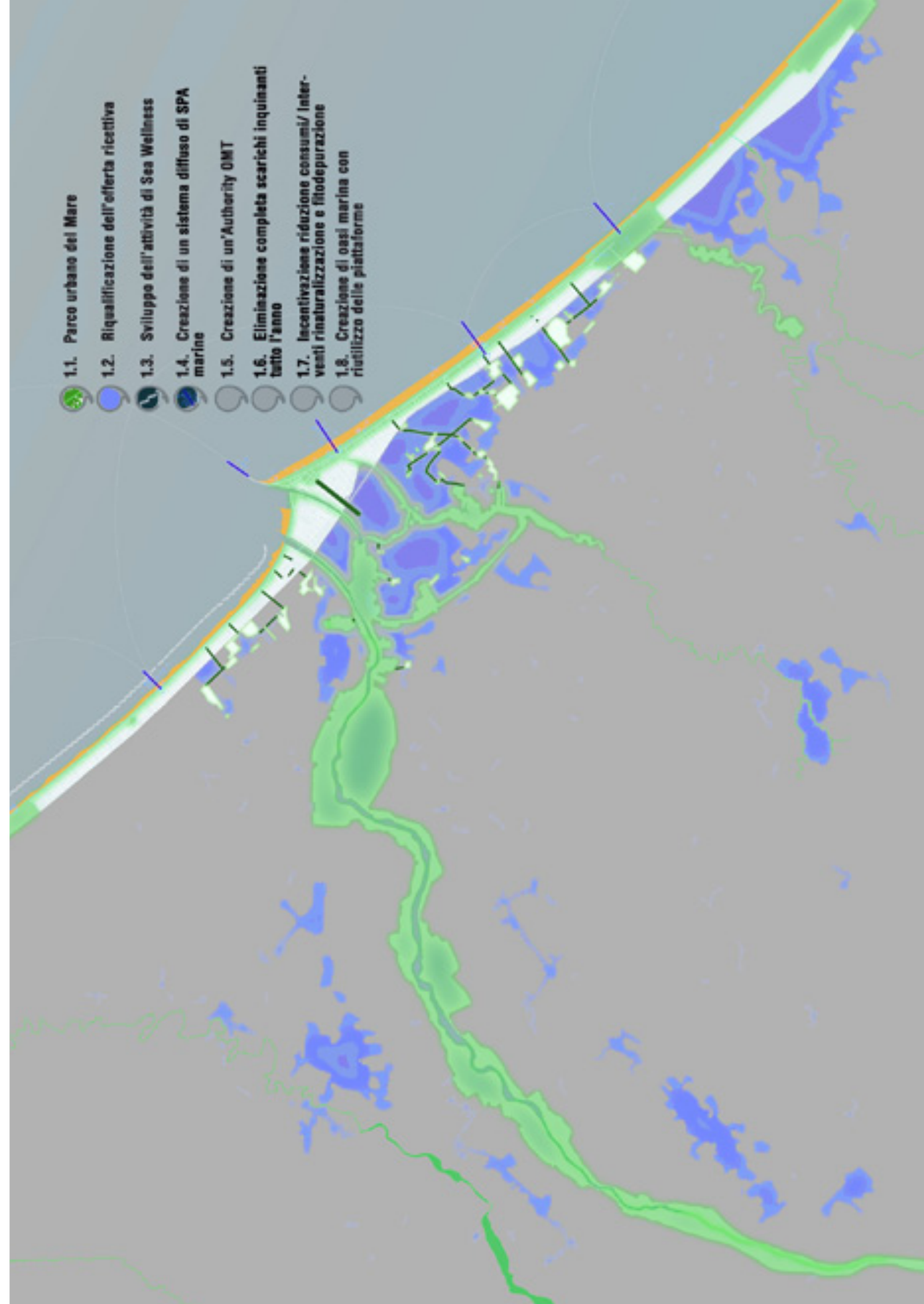
1.4. Creazione di un sistema diffuso di SPA marine

1.5. Creazione di un'Authority OMT

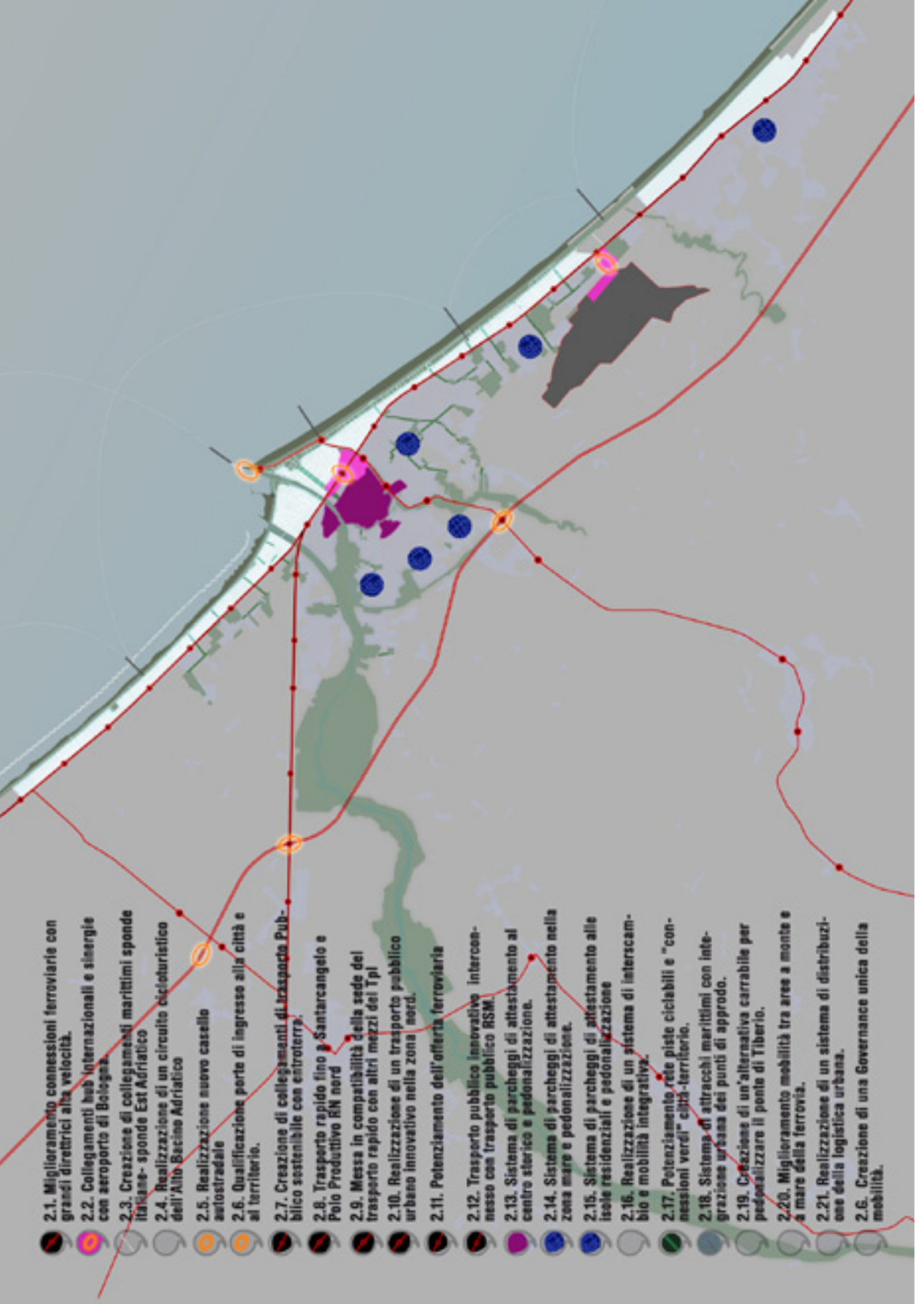
1.6. Eliminazione completa scarichi inquinanti tutto l'anno

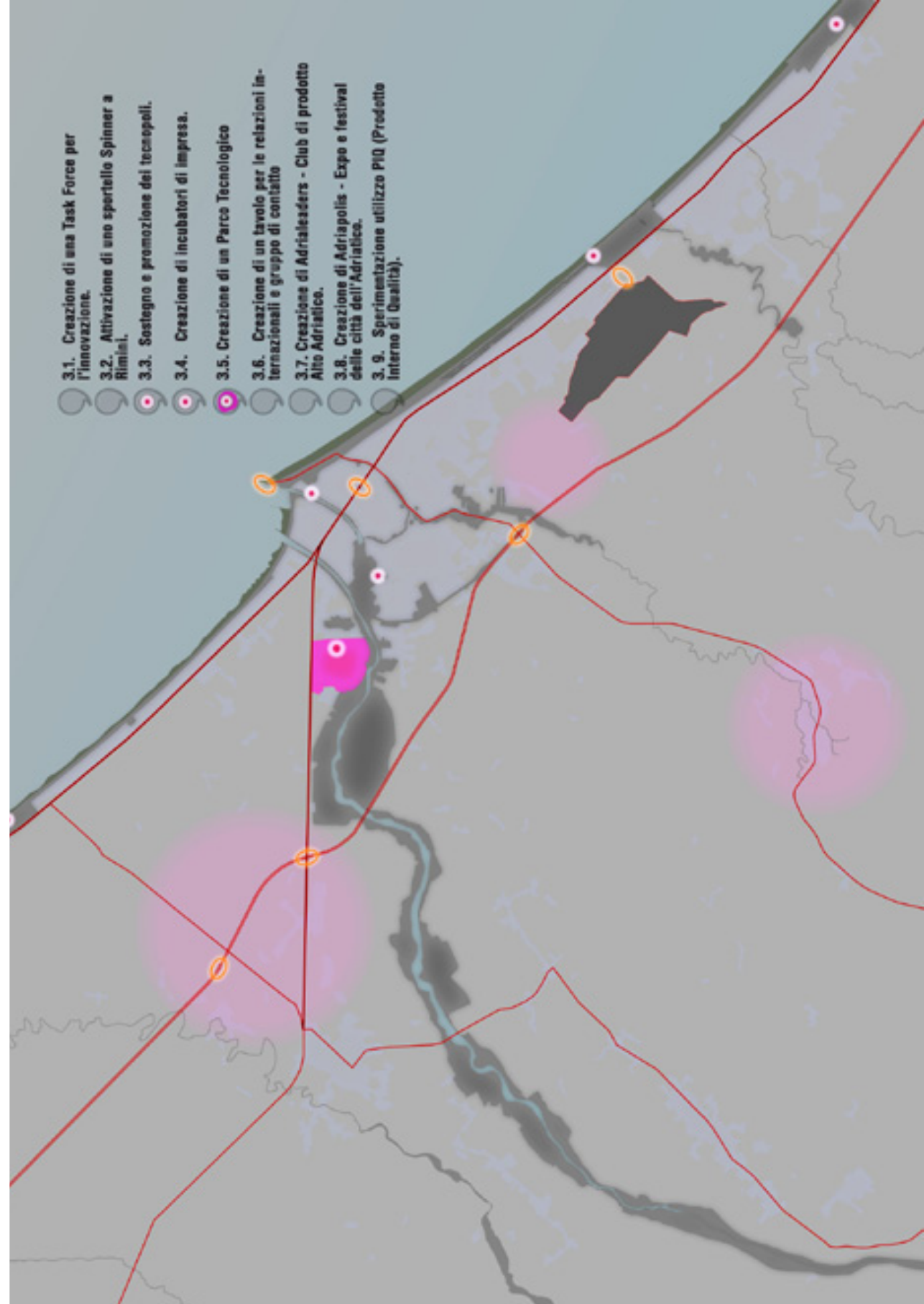
1.7. Incentivazione riduzione consumi/ interventi rinaturalizzazione e fitodepurazione

1.8. Creazione di oasi marina con riutilizzo delle piattaforme

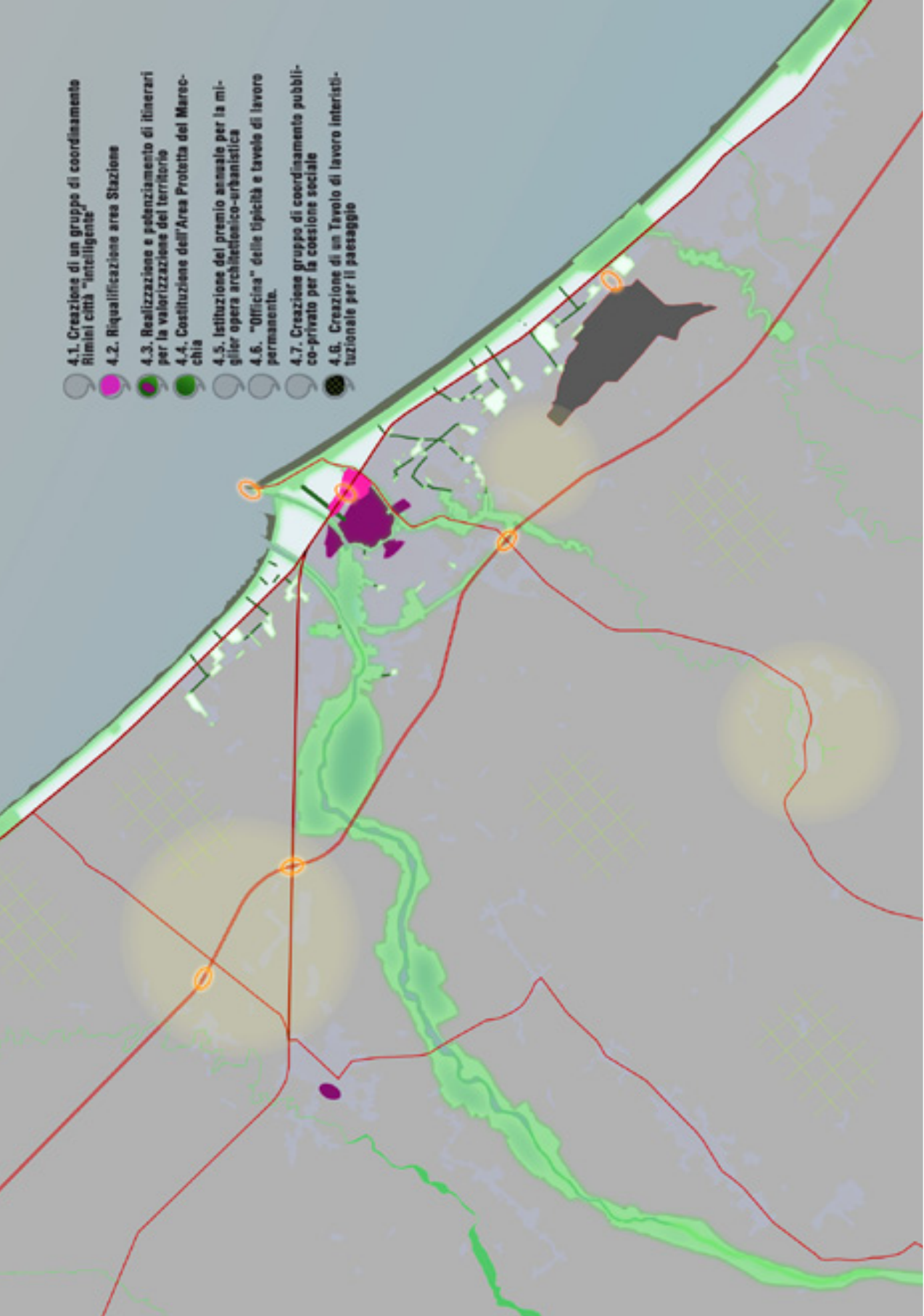


- 2.1. Miglioramento connessioni ferroviarie con grandi direttrici alta velocità.
- 2.2. Collegamenti hub internazionali e sinergie con aeroporto di Bologna.
- 2.3. Creazione di collegamenti marittimi sponde italiane- sponde Est Adriatico
- 2.4. Realizzazione di un circuito cicloturistico dell'Alto-Bacino Adriatico
- 2.5. Realizzazione nuovo casello autostradale
- 2.6. Qualificazione porte di ingresso alla città e al territorio.
- 2.7. Creazione di collegamenti di trasporto Pubblico sostenibile con entroterra.
- 2.8. Trasporto rapido fino a Santarcangelo e Polo Produttivo RN nord
- 2.9. Messa in compatibilità della sede del trasporto rapido con altri mezzi del Tpl
- 2.10. Realizzazione di un trasporto pubblico urbano innovativo nella zona nord.
- 2.11. Potenziamento dell'offerta ferroviaria
- 2.12. Trasporto pubblico innovativo Interconnesso con trasporto pubblico RSM.
- 2.13. Sistema di parcheggi di attestamento al centro storico e pedonalizzazione.
- 2.14. Sistema di parcheggi di attestamento nella zona mare e pedonalizzazioni.
- 2.15. Sistema di parcheggi di attestamento alle isole residenziali e pedonalizzazione
- 2.16. Realizzazione di un sistema di interscambio e mobilità integrativa.
- 2.17. Potenziamento rete piste ciclabili e "connessioni verdi" città-territorio.
- 2.18. Sistema di attracchi marittimi con integrazione urbana dei punti di approdo.
- 2.19. Creazione di un'alternativa carrabile per pedonalizzare il ponte di Tiberio.
- 2.20. Miglioramento mobilità tra aree a monte e a mare della ferrovia.
- 2.21. Realizzazione di un sistema di distribuzione della logistica urbana.
- 2.6. Creazione di una Governance unica della mobilità.



- 
- The map displays the Adriatic coastline and inland areas. A network of red lines represents roads or infrastructure. Several locations are marked with icons corresponding to the legend: orange circles with a white center, white circles with a red center, and pink circles with a white center. Some areas are shaded in light pink. A large dark grey area is visible in the upper right quadrant of the map.
- 3.1. Creazione di una Task Force per l'innovazione.
 - 3.2. Attivazione di uno sportello Spinner a Rimini.
 - 3.3. Sostegno e promozione dei tecnopoli.
 - 3.4. Creazione di incubatori di impresa.
 - 3.5. Creazione di un Parco Tecnologico
 - 3.6. Creazione di un tavolo per le relazioni internazionali e gruppo di contatto
 - 3.7. Creazione di AdriaLeaders - Club di prodotto Alto Adriatico.
 - 3.8. Creazione di Adriapolis - Expo e festival delle città dell'Adriatica.
 - 3.9. Sperimentazione utilizzo PIQ (Prodotto Interno di Qualità).

- 4.1. Creazione di un gruppo di coordinamento
Rimini città "intelligente"
- 4.2. Riqualificazione area Stazione
- 4.3. Realizzazione e potenziamento di itinerari
per la valorizzazione del territorio
- 4.4. Costituzione dell'Area Protetta del Marso-
chia
- 4.5. Istituzione del premio annuale per la mi-
glior opera architettonico-urbanistica
- 4.6. "Officina" della tipicità e tavolo di lavoro
permanente
- 4.7. Creazione gruppo di coordinamento pubbli-
co-privato per la coesione sociale
- 4.8. Creazione di un Tavolo di lavoro interisti-
tuzionale per il paesaggio



- 
- 5.1. Riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta
- 5.2. Creazione percorso mura storiche
- 5.3. Riqualificazione Porto Canale
- 5.4. Restauro e ampliamento Biblioteca Gam-balenga
- 5.5. Piano valorizzazione contenitori storici e dismessi
- 5.6. Creazione Parco Archeologico
- 5.7. Museo Dinamico del Turismo
- 5.8. Costituzione Fellini Center
- 5.9. Costituzione Centro Arti Temporanee e Assi creativi.
- 5.10. Candidatura di Rimini a Città europea della Cultura per il 2019.
- 5.11. Candidatura Tempio Malatestiano come sito UNESCO.
- 3.6. Creazione Tavoli di lavoro cultura

III.2. Verso una nuova *governance* del Piano: gli strumenti individuati

Il Comitato Promotore

Mantiene la sua funzione di **organo di governo** del Piano anche in riferimento alla sua attuazione. È costituito dagli enti che, per loro vocazione primaria, **hanno funzioni di governo o devono investire nello sviluppo del territorio** e quindi, in primo luogo, gli enti già coinvolti nell'elaborazione del Piano, ovvero **Comune, Provincia, Camera di Commercio e Fondazione Carim**. Per quel che concerne la forma giuridica, potrebbe essere trasformato in Associazione di promozione sociale stabilendo i criteri, all'interno dello statuto, per l'eventuale immissione di altri soci. Il Comitato Promotore può anche avvalersi di un Comitato Scientifico come strumento di consulenza e validazione progressiva dell'attuazione del Piano. Con la medesima funzione, il Comitato Scientifico potrà essere consultato anche a beneficio dell'azione del Forum.

Lo strumento operativo per l'attuazione del Piano Strategico

Il Consiglio Comunale, con successivi provvedimenti, definirà forma e modalità dello strumento attuativo del Piano Strategico.

Il Forum

È l'**organo di garanzia dell'attuazione del Piano**, che verifica la coerenza delle azioni coordinate dallo Strumento operativo con gli obiettivi del Piano, anche in relazione alla necessità di eventuali adattamenti necessari in conseguenza del cambiamento di condizioni o per l'insorgenza di nuove opportunità. Il Forum del Piano Strategico costituisce quindi il luogo in cui la società civile organizzata continua a partecipare al processo di programmazione strategica, al suo sviluppo integrale e alla verifica dell'attuazione del Piano nel corso del tempo. Per questa ragione, lo Strumento operativo per la attuazione del Piano dovrà ben specificare le modalità di *accountability* nei confronti del Forum Rimini Venture.

Unità operativa del Piano Strategico

Ha il compito principale di **trasferire contenuti e metodi della programmazione strategica all'interno dell'Amministrazione comunale** sensibilizzando le varie direzioni, stimolando e favorendo la coerenza della programmazione ordinaria con le indicazioni del Piano Strategico.

La nuova fase dello sviluppo di Rimini si fonda sulla cultura e sulla centralità della persona. Ripartire dalla persona, dal suo essere in relazione, significa ridare impulso e cuore a una democrazia viva e vera che sappia riconciliare persona e sviluppo, comunità e istituzioni, traendo ispirazione per un nuovo modello di politica, di etica e di economia



parte IV
Verso il secondo Piano Strategico di Rimini



A woman with braided hair, wearing sunglasses and a pink and black long-sleeved shirt, is riding a white bicycle with a large white mesh basket on the front. She is riding on a paved path. To her left, a young child wearing a white helmet and a blue patterned shirt is also riding a bicycle with a white basket. The background shows a sandy beach, palm trees, and a blue sky with some clouds. A large red speech bubble is overlaid on the right side of the image.

***“il futuro
non si prevede
si fa”***

parte IV

Verso il secondo Piano Strategico di Rimini

Ovvero il futuro non si prevede, si fa

Con l'approvazione del Documento di programmazione strategica da parte del Consiglio Comunale di Rimini, del Consiglio Provinciale, dell'Assemblea della Camera di Commercio e della Fondazione Cassa di Risparmio, il processo di attuazione del Piano Strategico entrerà nel vivo. Contemporaneamente si aprirà una nuova fase finalizzata ad approfondire e sviluppare le tematiche emerse nel corso dei lavori e ad individuare nuovi scenari e nuove potenzialità per lo sviluppo dell'area riminese, avviando di fatto il percorso verso il secondo Piano Strategico, che si baserà su due pilastri:

1. Allargamento dell'ambito territoriale di riferimento della programmazione strategica

Nel corso della prima fase del processo di elaborazione del Piano Strategico la visione e le azioni per lo sviluppo della città sono state elaborate tenendo in considerazione un sistema territoriale più vasto rispetto alla dimensione della città. In particolare si sono analizzate con attenzione le coerenze tra le azioni previste e la programmazione regionale (Piano Territoriale Regionale-Ptr) e provinciale (Piano Territoriale Coordinamento Provinciale-Ptcp, programmazioni settoriali e d'area vasta, ecc.). Nella nuova fase del processo di programmazione strategica l'ambito territoriale di riferimento diviene naturalmente l'area provinciale, che con la recente entrata dei sette Comuni dell'alta Valmarecchia provenienti dalla provincia di Pesaro-Urbino si è allargata verso ovest e il crinale appenninico (15.000 nuovi abitanti, ¼ della superficie provinciale). Sommando i nuovi a quelli facenti già parte della provincia di Rimini, il numero dei Comuni sale a 27 per un totale di circa 321.000 abitanti. I nuovi Comuni arricchiscono in modo significativo il capitale territoriale della provincia grazie alla loro



**Allargamento
dell'ambito
territoriale**

dotazione di risorse naturali, di storia e cultura, contribuendo, quindi, alla caratterizzazione ambientale e identitaria dell'intero territorio in modo coerente con la visione del Piano Strategico della città di Rimini. La nuova sfida è, pertanto, quella di programmare strategicamente lo sviluppo dell'insieme dell'area riminese e del suo sistema di relazioni territoriali, valorizzando le specificità e le vocazioni di ciascun ambito, in un processo coerente ed armonico.

Allargare l'ambito di riferimento significa anche costruire dinamiche connessioni tra l'area riminese e macro sistemi territoriali, tessendo una rete di relazioni aperte alla macroarea Adriatica e alla Romagna: l'obiettivo è quello di intercettare in modo proattivo le politiche e le grandi direttrici dello sviluppo europeo e, in particolare, il corridoio Adriatico e le nuove opportunità generate dall'apertura della UE verso est e i Balcani. In altri termini, diviene necessario agire per far assumere all'area riminese un ruolo centrale all'interno della cosiddetta "piattaforma Adriatica" e nel sistema regionale attraverso un adeguamento delle infrastrutture e delle reti, materiali ed immateriali (sistemi di accessibilità: porti, aeroporti, rete ferroviaria e stradale, reti telematiche, sistemi culturali, turistici, *welfare* locale, sanità, energia, ecc.).

2. Coinvolgimento dell'insieme della comunità locale e sperimentazione di nuovi modelli partecipativi

Il processo di programmazione strategica della città di Rimini e del suo territorio si è andato sviluppando con un'ampia partecipazione della comunità e, in particolare, delle sue espressioni organizzate, raggruppate nel Forum Rimini Venture. L'ampio livello di coinvolgimento e partecipazione è, senza dubbio, il tratto caratterizzante del Piano Strategico riminese. Numerosi esperti di programmazione dello sviluppo locale analizzando il processo riminese hanno, infatti, evidenziato l'alto valore distintivo dell'esperienza partecipativa in corso. La scelta del metodo di lavoro, l'impegno e la passione dei partecipanti hanno consentito di realizzare un'esperienza originale, che ha pochi riscontri nella vita della società riminese. Il Piano Strategico di Rimini, quindi, per l'energia partecipativa che ha generato, rappresenta un importante riferimento per ripensare e sperimentare su scala ancora più ampia nuovi processi deliberativi ed innovativi modelli di democrazia partecipativa.



**Coinvolgimento
dell'insieme della
comunità locale**

È utile, prima di analizzare le modalità del previsto allargamento della base partecipativa, riepilogare in estrema sintesi le macro-fasi di sviluppo della programmazione strategica nella realtà riminese:

- Le principali istituzioni ed i soggetti economici più importanti della città (Comune, Provincia, Camera di Commercio e Fondazione della Cassa di Risparmio) decidono insieme di avviare il percorso di programmazione strategica di Rimini; danno vita ad un Comitato Promotore e lanciano una sfida alle organizzazioni della società civile, invitandole ad elaborare, con il massimo coinvolgimento delle loro rispettive basi associative, una proposta, proiettata nel medio-lungo periodo, per lo sviluppo della città da condividere con l'insieme della comunità riminese;
- La sfida viene raccolta da oltre 60 soggetti aggregati (associazioni economiche, sindacali, culturali, sociali, ambientaliste, ordini professionali, ecc.) che raggruppandosi in un'unica associazione, il Forum Rimini Venture, avviano un originale ed inedito percorso di elaborazione della visione e delle azioni per lo sviluppo qualitativo della città e del suo territorio;
- La proposta approvata dal Forum all'unanimità viene presentata e discussa nella città: assemblee aperte nelle circoscrizioni, incontri con gli studenti e, in particolare, con i docenti di numerose scuole medie superiori della città, approfondimenti nell'ambito del polo riminese dell'Università degli Studi di Bologna, ecc. Prende anche vita un approfondito confronto con il Consiglio Comunale, attraverso numerosi incontri delle Commissioni consiliari II e IV. Numerosi sono i contributi originali al processo di programmazione strategica da parte delle associazioni facenti parte del Forum, attraverso pubbliche assemblee, incontri di approfondimento con la propria base, elaborazione di documenti.

L'ampiezza della discussione aperta sulla visione e sulle azioni per lo sviluppo della città, la quantità e la qualità dei contributi, la ricchezza dei contenuti e degli stimoli evidenziano il valore della programmazione strategica come impegno condiviso e comunitario in grado di far crescere la consapevolezza e la conseguente responsabilizzazione degli attori locali.

Il Piano Strategico, alla prova dei fatti, ha già raggiunto importanti traguardi, tanto da poterlo indicare come un processo virtuoso in grado di migliorare il capitale sociale della città e l'*empowerment* degli attori. Al di là del pur significativo valore delle azioni individuate, il processo inclusivo avviato attraverso il Piano Strategico ha stimolato la nascita di nuove relazioni tra i partecipanti, rafforzando quelle esistenti. Per Luigi Bobbio,⁸ “il capitale sociale è costituito dai legami di cooperazione e fiducia che sussistono in un certo ambito sociale. Questi legami costituiscono un patrimonio che è in grado di produrre frutti nel futuro. Più il capitale sociale è esteso (ossia, migliori sono le relazioni tra gli attori) più è probabile che nascano in futuro iniziative cooperative per risolvere i problemi comuni”. Il lavoro in comune, infatti, crea legami, avvicina i linguaggi, abitua persone che provengono da ambienti diversi a confrontarsi tra loro e a tener conto delle reciproche esigenze. “Un processo inclusivo non è importante soltanto per la specifica questione che è in grado di affrontare, ma anche per i beni relazionali che riesce a generare ... gli attori coinvolti saranno probabilmente in grado di prendere nuove iniziative e impareranno a camminare con le loro gambe, anche senza bisogno di aspettare un impulso dall’alto”⁹. Proprio per queste ragioni la programmazione strategica contribuisce anche ad alzare il livello e il tono del confronto tra le forze politiche impegnandole in una sintesi di più alto profilo, risultato del confronto dialettico con un processo collettivo e bipartisan che va oltre alla durata del programma di mandato del sindaco. La programmazione strategica, inoltre, spinge il *management* della Pubblica Amministrazione, delle imprese di servizio, degli enti economici e delle istituzioni in genere a verificare costantemente la coerenza della programmazione ordinaria con la visione dello sviluppo, apportando, se necessario, in itinere gli opportuni aggiustamenti di rotta. Esempio è da questo punto di vista la coerenza tra il Piano Strategico e gli strumenti della programmazione urbanistica della città; gli stessi imprenditori possono disporre di uno strumento utile per orientare i piani di sviluppo aziendali, investendo nelle direzioni indicate dal Piano. Il Piano Strategico diviene, quindi, un luogo aperto, non caratterizzato in senso partitico, utile per dar forma a nuove modalità, stili e processi di partecipazione dei cittadini orientati alla costruzione del valore e del senso delle relazioni comunitarie e, contemporaneamente, a gestire e

8 Bobbio Luigi (a cura di) A più Voci, Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi, ESI, 2004 – pag 133

9 i.c.s

comporre i conflitti, coltivando la consapevolezza che il bene comune non è la somma aritmetica degli interessi particolari.

Matura, pertanto, dal basso (e coincide con le domande che gli attori politico-istituzionali si stanno ponendo) la volontà di allargare la partecipazione attiva all'insieme della comunità riminese creando le condizioni affinché anche singoli cittadini, aggregazioni informali, istituzioni, possano sentirsi protagonisti del futuro della città, costruendo nuove e più virtuose relazioni tra cittadini, società civile organizzata, istituzioni. Si pone in altri termini la necessità di approfondire e migliorare le forme della rappresentanza e della partecipazione dei cittadini e delle relazioni dialettiche tra istituzioni, società organizzata, cittadinanza, perni su cui ruota uno sviluppo locale ispirato ai valori della sussidiarietà circolare, partecipato e di qualità. La ridefinizione dei processi partecipativi richiede, tuttavia, scelte coraggiose finalizzate all'inclusione e all'*empowerment* degli attori locali. Il termine *empowerment* è difficile da rendere in italiano, perché non significa soltanto "attribuire o delegare potere" in senso formale, ma anche "mettere le persone nelle condizioni di esercitarlo", imparando a camminare con le proprie gambe (Bobbio, 2004). Uno dei paradigmi della nuova amministrazione post-burocratica è, secondo Osborne e Gaebler¹⁰ "responsabilizzare la comunità anziché servirla". In altri termini l'obiettivo di fondo va oltre alla pur importante fornitura di servizi ai cittadini, mettendoli nelle condizioni di servirsi da sé. Questo principio introduce il tema della sussidiarietà orizzontale, parte integrante dei valori della nostra Carta Costituzionale (art 118, 4c., Cost.).

Il processo di programmazione strategica può rappresentare, quindi, una risposta originale all'esigenza di ripensare e rilanciare la partecipazione attiva dei cittadini alla vita della città. Tale esigenza assume un carattere prioritario anche a causa della crisi degli strumenti tradizionali della partecipazione (la prevista eliminazione, in un quadro di semplificazione istituzionale, delle circoscrizioni), i cui effetti possono determinare un preoccupante restringimento degli spazi ed un pericoloso isterilimento delle dinamiche partecipative.

La nuova dimensione partecipativa riguarda sia la fase di attuazione del Piano Strategico che il suo sviluppo.

¹⁰ D. Osborne e T. Gaebler, *Dirigere e governare*, Milano, Garzanti, 1995

- **Modalità partecipative del Forum nel processo di attuazione del Piano**

Tenere viva la partecipazione nella fase di attuazione del Piano è sicuramente un obiettivo complesso che richiede la ridefinizione di una *governance* multilivello innovativa e rispettosa dei ruoli dei diversi soggetti. In altre parti del Documento si è analizzato il nuovo schema relazionale tra i diversi attori. Ai fini di una migliore comprensione del processo è opportuno, però, mettere a fuoco le relazioni tra l'Agenzia per l'attuazione del Piano e il Forum. Si tratta di una complementarietà che non si esaurisce nella pur necessaria funzione dell'Agenzia di dar conto (*accountability*) del proprio operato al Forum, ma che richiede anche il tener conto dell'opinione del Forum nel definire i progetti attuativi.

- **Coinvolgimento dell'insieme della cittadinanza** nel processo di programmazione strategica.

- **Il Forum** è il soggetto che coordina il processo partecipativo della comunità riminese in stretto collegamento con l'Amministrazione Comunale di Rimini (in particolare la sua Direzione Generale e l'UO Piano Strategico) e gli altri Enti promotori. Il suo compito è, da una parte, quello di verificare la coerenza dei progetti dell'Agenzia con gli obiettivi del Piano e, dall'altra, di stimolare e facilitare la partecipazione attiva dei cittadini al processo di programmazione dello sviluppo locale. Il Forum è, dunque, il soggetto che più di altri è interessato alla sperimentazione di nuovi modelli di democrazia partecipativa, ispirati ai valori della sussidiarietà. Contribuisce a diffondere i valori condivisi alla base dello sviluppo della città e opera per far crescere nella comunità riminese una nuova e diffusa cultura che pone al centro il valore primario della persona e del bene comune, della qualità delle relazioni interpersonali e della felicità sociale attraverso la promozione di comportamenti virtuosi delle organizzazioni e dei singoli cittadini. Nel contesto della revisione della *governance* del processo di programmazione strategica il Forum ridefinisce la metodologia del proprio lavoro, aprendosi all'insieme della cittadinanza attraverso Laboratori tematici e territoriali aperti anche a singoli cittadini motivati ed interessati a portare il loro contributo allo sviluppo della città e del suo territorio. Pertanto lo schema organizzativo dei lavori del Forum è il seguente:

- **I Gruppi di Lavoro.** Sono cinque, corrispondenti agli ambiti strategici individuati: a) un nuovo rapporto con il mare, b) la sfida della mobilità, c) un sistema d'impresa fatto di persone e innovazione, d) la qualità di un territorio ricomposto e coeso, e) la cultura che forma e informa creando nuova immagine. I Gruppi di Lavoro rappresentano la struttura portante e permanente del lavoro del Forum. Ai Gruppi di Lavoro partecipano i rappresentanti delle organizzazioni aderenti al Forum, dirigenti e tecnici delle istituzioni promotrici del Piano, dirigenti e funzionari delle aziende di servizio che operano nel territorio, i coordinatori dei Laboratori collegati funzionalmente con i Gruppi di Lavoro, pubblici amministratori ed eletti nei consigli degli Enti promotori. Si riuniscono periodicamente. Ciascun Gruppo nomina al suo interno uno o più coordinatori. Si avvalgono della consulenza di esperti che vengono interpellati, a seconda delle necessità, nelle diverse fasi dei lavori per portare il loro contributo di competenze e di esperienze e verificare la qualità e la coerenza scientifica delle proposte che maturano all'interno del Gruppo. Le attività dei Gruppi sono rivolte all'interno e all'esterno del Forum, attraverso l'organizzazione di incontri, convegni, seminari, attività formative, visite di studio, ricerche, ecc. Ogni Gruppo di Lavoro avrà a disposizione una sezione nel portale del Piano Strategico e si avvarrà del supporto tecnico di un esperto informatico per organizzare in modalità interattiva (web2) la propria attività sulla rete. A ciascun Gruppo di Lavoro fanno riferimento i Laboratori tematici coerenti per tema all'oggetto del gruppo medesimo.
- **I Laboratori tematici.** Rappresentano la più importante modalità partecipativa dei cittadini ai lavori della programmazione strategica. Si caratterizzano anche come un'opportunità per potenziare gli *skills* e le competenze degli attori locali, promuovendo e sviluppando una diffusa cultura della partecipazione attiva. Sono costituiti per iniziativa di uno o più Enti Promotori, dei Gruppi di Lavoro del Forum, di una o più associazioni aderenti al Forum, di altre organizzazioni riminesi non partecipanti al Forum, di scuole ed Enti formativi, su proposta di gruppi di cittadini e di organi istituzionali ed accademici. La costituzione del Laboratorio è approvata dall'Assemblea del Forum. Ai laboratori possono partecipare singoli cittadini, previa formale e motivata richiesta ed un colloquio informativo con i coordinatori del gruppo di

riferimento teso a condividere la carta dei valori del Piano Strategico. I laboratori operano su tematiche specifiche e possono avere carattere permanente o temporaneo. Ogni laboratorio fa riferimento ad un Gruppo di Lavoro che valuta gli obiettivi e le risultanze dell'attività; individua un coordinatore (di norma il soggetto che ne ha proposto la costituzione), che partecipa all'attività del gruppo di riferimento. Anche i laboratori tematici si avvalgono della collaborazione di esperti, sviluppano la loro attività sulla rete *internet*, anche gestendo spazi interattivi e *social network* per allargare l'ambito partecipativo e mantenere vivo il processo.

- **I Laboratori territoriali.** Analogamente ai Laboratori tematici, anche i Laboratori territoriali si collocano nella cornice di un processo di partecipazione attiva. Si tratta, infatti, di nuovi strumenti partecipativi per potenziare la consapevolezza e la responsabilizzazione della comunità. Da questo punto di vista i laboratori territoriali contribuiscono a promuovere la diffusione di conoscenze e la formazione di nuove competenze tra i cittadini. È allo studio infatti, la possibilità di realizzare una scuola di cittadinanza attiva rivolta all'insieme della cittadinanza e in particolare dei giovani. Un altro risultato atteso nell'attività dei Laboratori (tematici e territoriali) è quello di far nascere dal basso il progetto dell'Urban Center, inteso come ambito permanente di confronto sulle prospettive di sviluppo e sulla cultura della città e del suo territorio. I Laboratori territoriali nascono per iniziativa di gruppi di cittadini, dei consigli di circoscrizione e di altri attori attivi nel territorio. Il loro numero e le modalità di funzionamento sono disciplinati da un apposito regolamento. Nei Laboratori territoriali i cittadini hanno la possibilità di essere costantemente informati sullo stato d'avanzamento dei lavori del Piano Strategico e valutare gli impatti di tipo urbanistico, economico, culturale e sociale che le azioni del Piano determinano o possono determinare nel territorio o in parti di esso. Da questo punto di vista i Laboratori territoriali sono un luogo di confronto e di proposta, utili per verificare la soddisfazione ovvero il disagio in parti della città, apportando già in fase progettuale le necessarie misure per fronteggiare i rischi e le incoerenze rispetto alla visione, ai valori e agli obiettivi del Piano Strategico. In altri termini, si potrebbero definire i Laboratori territoriali come strumenti di coesione sociale, ambito di composizione e mediazione dei conflitti tra interessi diversi. Nel corso del 2010 saranno avviate le prime peri-

mentazioni di costituzione dei Laboratori territoriali, con l'accortezza metodologica di apportare gli aggiustamenti concettuali ed operativi che si renderanno necessari nel vivo dell'esperienza.

- **L'Urban Center.** Si tratta di uno spazio dedicato, ad alta riconoscibilità e valore identitario nel quale i progetti di sviluppo della città e del territorio previsti dal Piano Strategico trovano un'adeguata rappresentazione, attraverso diverse modalità consentendo in tal modo alla comunità nelle sue diverse espressioni economiche sociali e culturali di entrare in relazione in maniera sempre più coinvolgente e concreta con le dinamiche di sviluppo locale. L'Urban Center è, secondo i più avanzati modelli di riferimento, un luogo in cui si realizza una dinamica interazione tra cittadini, imprese ed istituzioni, sperimentando più avanzati livelli di cittadinanza attiva. L'Urban Center si caratterizza anche come un propulsore di politiche attive di *marketing* urbano e territoriale consentendo ad imprese innovative e a giovani talenti di cogliere le opportunità offerte dal territorio riminese. Già nel protocollo d'intesa siglato dai Promotori era prevista la costituzione di un Urban Center. Nel corso di questi mesi sono state valutate le esperienze compiute in altre realtà territoriali e l'ampia bibliografia in materia mettendo a punto i riferimenti progettuali necessari e l'ipotesi di lavoro.
- **Gli *open days* del Piano Strategico.** Il Forum organizza gli *open days* del Piano Strategico. Gli *open days* sono un'occasione di condivisione con l'insieme della cittadinanza dell'elaborazione cui sono pervenuti i Gruppi di Lavoro e i Laboratori e offrono l'opportunità di realizzare progetti di formazione e lanciare campagne informative e di sensibilizzazione.
- **L'Advisory Board.** È un *panel* di esperti nelle varie discipline oggetto dei lavori del Forum di cui possono avvalersi i Gruppi di Lavoro e i Laboratori. L'Advisory Board può essere consultato anche in relazione all'andamento complessivo dell'attività del Forum o su temi specifici anche attraverso un'apposita sezione del sito www.riminvestire.it e l'organizzazione periodica di video conferenze.



Postfazione





***“Uno
dei paradigmi
della nuova
amministrazione
post-burocratica è
responsabilizzare
la comunità anziché
servirla”***

(D. OSBORNE E T. GAEBLER)

Postfazione

Considerazioni e valutazioni sul processo di Piano

Prof. arch. Felicia Bottino
 Coordinatore Comitato Scientifico

A distanza di due anni, l'elaborazione del Piano Strategico di Rimini si è conclusa ed è approdata ad una concreta operatività.

Si è svolto, nella sua elaborazione, un processo che è rilevante non solo per il prodotto finale che è scaturito, ma anche per quanto ha significato per i diversi soggetti protagonisti e per i loro mutui rapporti, sia a livello istituzionale che sociale ed economico.



Si è cioè prodotta, in questi due anni di lavoro, una comune cultura che ha interessato sia i soggetti promotori che le tante associazioni del territorio e che afferma la priorità della condivisione laddove l'obiettivo sia quello di perseguire uno sviluppo locale che, di pari passo, persegua competitività territoriale, economica e sociale.

Così come meglio specificato nei primi capitoli del presente Documento, si può affermare che il Piano Strategico di Rimini e del suo territorio sia un'esperienza emblematica di piano strategico partecipato e comunitario.

È stata infatti scartata fin dall'inizio l'ipotesi di affidare il Piano a consulenti esterni che rispondessero unicamente agli obiettivi del Comitato Promotore e si è invece intrapresa la modalità, senz'alto più complessa e difficile, di una elaborazione basata sostanzialmente, sia nella fase di analisi che in quella di predisposizione delle scelte, su un confronto reale tra tutti i rappresentanti della società, aggregati in Gruppi di Lavoro tematici e con verifiche continue della condivisione.

Non sono mancati nel percorso dubbi, riflessioni, critiche che spesso ten-

devano a mettere in discussione proprio la stessa procedura, lunga e defaticante, rispetto a quella di una predisposizione a tavolino sia dell'analisi che delle scelte. Si è arrivati però sempre a un recupero totale proprio attraverso il confronto partecipato. Di fatto si è quindi passati da una iniziale posizione carica di dubbi ad un unanime consenso laddove il percorso dimostrava di essere una modalità efficace sia nel compiere le analisi di una realtà complessa come quella di Rimini, sia nel definire e progettare scelte il cui obiettivo e la cui ricaduta si ponevano a vantaggio dell'intera comunità.

Forse può essere efficace, per esprimere la determinazione e la convinzione di chi ha portato avanti questo processo, rappresentare il Piano attraverso alcuni significativi numeri: 282 i partecipanti del Forum, 52 le associazioni rappresentate, suddivise in 8 Gruppi di Lavoro corrispondenti agli 8 obiettivi strategici individuati; 41 gli incontri dei gruppi e 37 le riunioni assembleari; 83 le azioni individuate, di cui 61 direttamente promosse dal Piano, 19 che necessitano di approfondimento e 3 quelle raccomandate ad altri strumenti di pianificazione e programmazione.

Tutto ciò ha rappresentato un notevole investimento sul capitale sociale capace, partendo dalla condivisione di obiettivi e valori, di promuovere un'identità territoriale oltremodo necessaria in una realtà come quella di Rimini dove la frammentazione e la separatezza tra le diverse forme e imprese produttive hanno pesato fortemente sulla capacità di sviluppo sia delle singole imprese che dell'intero territorio.

Oggi, individuate le azioni e i progetti e definita la struttura dello Strumento operativo, il Piano può da subito essere attuato. Indispensabile sarà però che effettivamente si dia seguito al salto di qualità che questo prodotto ha registrato nella cultura di governo che ha rivoluzionato le modalità di decisione da parte dell'Amministrazione Pubblica e, contestualmente, ha responsabilizzato le forze economiche, sociali e culturali della città in una *governance* "di rete".

D'altra parte, il governo della realtà contemporanea, messa a dura prova recentemente dagli effetti della crisi, richiede necessariamente una **nuova modalità di governo anche a livello locale**, e pone, con ancora maggiore evidenza, insufficienza e limiti delle analisi e dei piani tradizionali, smentendo la stessa concezione che le scelte dello sviluppo locale siano in capo alla sola Amministrazione. Le più significative esperienze locali nel panorama nazionale ed europeo dimo-



il Piano
della città

strano infatti che i maggiori successi di crescita economica, coesione sociale ed alta qualità della vita, si sono realizzati laddove si è riusciti a creare consenso e dove vi è stata una piena condivisione di obiettivi e di valori.

Nel caso di Rimini, la caratteristica di elaborazione del Piano Strategico, che ha coinvolto soggetti pubblici e privati nelle scelte future, producendo sia condivisione che senso di appartenenza e di identità da parte di tutta la comunità rappresentata, è già di per sé una sufficiente garanzia perché si realizzi la Rimini Venture.

Le caratteristiche del Piano e le modalità di gestione

Dott. Giuseppe De Rita
Presidente Fondazione Censis

Nella città di Rimini la scelta di intraprendere un percorso di pianificazione strategica è scaturita, oltre che dalla volontà di costruire una prospettiva di medio periodo, dalla consapevolezza che, anche per quei territori che esercitano da anni una effettiva *leadership* settoriale, le rendite di posizione sono destinate a consumarsi in assenza di scenari per il futuro e di proposte innovative.

Con l'avvio del processo di pianificazione strategica Rimini ha colto l'opportunità per organizzare una lettura attenta della città, una interpretazione capace di cogliere le singole fenomenologie in atto e di individuare sia le tendenze presenti nel corpo sociale, sia i fattori che possono favorire un rinnovamento di immagine esterna ed una crescita di competitività.

Fin dai primi incontri è emerso chiaramente che occorre innanzitutto attualizzare la storica capacità di accogliere che la città esprime.

Una vocazione, una capacità ed una volontà che hanno coinvolto operatori e cittadini, amministratori e imprese, e che negli anni più recenti hanno guidato il presidio di nuovi segmenti di offerta e moltiplicato i *target* di riferimento.

Negli ultimi anni, accanto al rafforzamento della *leadership* nel settore dell'intrattenimento collettivo ed alla riqualificazione dell'offerta balneare, la città ha saputo lanciare il proprio polo fieristico e congressuale con iniziative e marchi fortemente associati alla vocazione locale ed ha cominciato a "costruire eventi" (culturali, sportivi, associativi, ecc.) con ritmi e successi via via crescenti.

Tutto ciò ha sicuramente "irrobustito" le opportunità di crescita economi-



ca e la partecipazione al lavoro e aveva senso, attraverso lo strumento del Piano, interrogarsi in merito all'impatto sull'identità locale del corpo sociale riminese, storicamente abituato ad una spiccata dimensione "stagionale" dei propri ritmi di vita e di lavoro. Rimini è stata, fino ad un passato non troppo remoto, "città bifronte", spumeggiante e affollata nei mesi caldi, tranquilla e intimamente vivibile nei mesi freddi. Diventare "permanentemente attiva", con un motore che gira con continuità ai massimi regimi potrebbe produrre, senza adeguata consapevolezza e contromisure, qualche fenomeno di logoramento.

L'avvio del Piano Strategico ha dunque offerto l'opportunità per un ragionamento pacato sulle modalità con cui la progressiva perdita della dimensione stagionale viene "metabolizzata" dal corpo sociale in genere e dalle diverse categorie di soggetti operanti in città.

Ha offerto altresì l'opportunità per mettere a fuoco un "dispositivo di compensazione" della stagionalità perduta che, in prima approssimazione, può essere individuato in un obiettivo di innalzamento dei fattori urbani connessi alla qualità della vita ed alla possibilità di partecipare ai processi di crescita e sviluppo sociale garantiti dal nuovo ciclo economico.

Negli ultimi anni il Censis ha supportato diverse amministrazioni locali nei loro percorsi di pianificazione strategica. Questa esperienza di lavoro ha determinato una notevole accumulazione che consente oggi di segnalare i punti di forza e di debolezza delle esperienze realizzate. Si possono individuare, in estrema sintesi, almeno tre diverse tipologie di intervento:

- il "piano del sindaco", dove la pianificazione strategica viene di fatto asservita alle esigenze di immagine e di costruzione del consenso della guida politica della città;
- il "piano del consulente", dove tutto il processo viene affidato ad un soggetto esterno tramite una gara pubblica, configurandosi, sostanzialmente, come un atto dovuto ispirato più che ad una reale esigenza, ad una moda imperante ("anche noi dobbiamo avere il nostro piano");
- il "piano della città", dove il tentativo è quello di realizzare un'esperienza realmente partecipata, con un ampio e significativo coinvolgimento di tutti i soggetti locali.

La scelta compiuta da Rimini sembra ascrivibile a questa terza e più virtuosa tipologia di piano per una serie di ragioni:

- innanzitutto perché non nasce in maniera estemporanea, ma beneficia di **una lunga e meditata gestazione che ha visto confrontarsi le forze politiche, i soggetti promotori, gli esperti** volta per volta interpellati;
- in secondo luogo perché esiste una - niente affatto scontata - chiarezza **nella definizione dei compiti dei vari soggetti**: un Comitato Promotore composto da Comune, Provincia, Camera di Commercio e Fondazione Cassa di Risparmio, un Ufficio Comunale di Piano con una direzione e delle risorse umane attribuite, un Comitato Scientifico di garanzia, alcuni consulenti esterni attivabili volta per volta in base alle diverse esigenze, un Forum dei soggetti locali (“Rimini Venture”) che rappresenta il “cuore pulsante” del Piano;
- in terzo luogo perché punta ad essere un **piano che sceglie**, che gerarchizza obiettivi ed azioni. Non è un semplice catasto di progetti tutti collocati sullo stesso piano, ma è un Piano che individua singole priorità sulla base di criteri improntati alla ratio complessiva, alle attese degli *stakeholders*, alla fattibilità tecnica e finanziaria, agli impatti sociali ed ambientali;
- un ulteriore elemento di qualità è dato dal **processo di comunicazione**, sempre puntuale ed esaustivo in merito a tutte le attività intraprese. Il sito *internet* del Forum è costantemente aggiornato e si allontana molto dal modello di “sito-vetrina” accompagnando il processo di pianificazione in tutte le sue fasi.

Nel complesso si può parlare di un piano non frettoloso, molto meditato e partecipato - basti pensare all'elevatissimo numero di incontri nell'ambito delle attività del Forum e alla massiccia partecipazione - ma non per questo non attento alla produzione di risultati concreti. Non a caso le questioni attualmente all'ordine del giorno, dopo una lunga fase di confronto sui tematismi e sulle azioni possibili e auspicabili, vertono in maniera molto pragmatica sull'implementazione del Piano: il modello di *governance* da adottare, le nuove funzioni da attribuire al Forum, la costituzione di uno strumento operativo per l'attuazione del Piano.

La Governance del Piano Strategico

Prof. Stefano Zamagni

Università degli Studi di Bologna



Fino a tempi recenti, l'approccio prevalente delle politiche di sviluppo locale è stato *place-based*: il luogo piuttosto che le persone che abitano quel luogo è stato l'obiettivo da perseguire. È giunto il tempo di affermare il primato delle persone sul luogo. Quanto a dire che le politiche vanno giudicate sulla base della loro capacità di migliorare la vita dei cittadini e non sul fatto che rendano più o meno attraente un luogo. Occorre dunque trovare i modi, che certamente esistono, per scongiurare il rischio sia dell'approccio individualista decontestualizzato (ci si concentra sulle persone senza tener conto del luogo in cui vivono) sia dell'approccio territoriale personalizzato (ci si concentra sul territorio senza considerare le peculiarità delle persone che lo vivono). Il Piano Strategico di Rimini si è finora mosso, con saggezza, tra questi due estremi.

Qual è il presupposto perché il Piano Strategico di Rimini possa non solo decollare - il che è già avvenuto - ma riesca a generare un flusso di progetti capaci di innescare un circolo virtuoso di sviluppo? La risposta è presto detta: che si accetti di passare dal modello tradizionale di amministrazione al modello, che taluno ha chiamato di "amministrazione condivisa" (S. Cassese; G. Arena).

La cifra del nuovo modo di amministrare sta tutta nel diverso rapporto tra politica, amministrazione e cittadini.

Nel caso del modello tradizionale, politica e amministrazione si rapportano ai cittadini come un blocco da essi separato e distinto quanto ad interessi perseguiti. Nel caso dell'amministrazione condivisa, invece, i tre vertici del "triangolo magico" (società politico-istituzionale, società civile e mondo degli affari) convergono nel perseguimento dell'interesse generale.

Si passa così da un rapporto tra istituzioni e cittadini di tipo bipolare e unidirezionale ad uno di tipo multipolare e circolare. L'assunto centrale del paradigma bipolare è che i cittadini siano capaci solamente di perseguire interessi particolari e pertanto che alle pubbliche amministrazioni spetti il compito di farsi carico dell'interesse generale.

Il paradigma alternativo è quello della **sussidiarietà circolare**, ossia quello delle *partnership* sociali, il che costituisce la base teorica per il nuovo modello di amministrazione condivisa, secondo quanto previsto dallo stesso articolo 118 della Carta Costituzionale. La sussidiarietà è un principio eminentemente relazionale, per la cui realizzazione è necessario instaurare fra soggetti pubblici e privati rapporti fondati sulla trasparenza, la collaborazione, il rispetto reciproco, l'assenza del sospetto.

A scanso di equivoci, conviene rammentare che l'esternalizzazione di funzioni e servizi pubblici, nelle forme degli appalti, dell'*outsourcing* oppure anche delle cosiddette Agenzie Spa, è un modo di amministrare che rientra nell'ambito del paradigma bipolare, non di quello sussidiario. La ragione è presto detta: l'amministrazione rimane pur sempre l'unico soggetto legittimato al perseguimento dell'interesse generale mentre il privato è solo un suo strumento.

I piani strategici attuati nel corso dell'ultimo quindicennio confermano ad *abundantiam* che **il fattore più importante di successo è stato il modello di governance**. Invero, le differenze di *performance* tra una città e l'altra non sono dovute tanto alla diversa qualità delle analisi tecniche o alla diversità delle risorse messe in campo, quanto piuttosto alla diversa capacità di tradurre in pratica il modello della *partnership* sociale. Ecco perché la decisione di Rimini di dare vita ad uno Strumento operativo per il Piano Strategico con le caratteristiche qui descritte va salutato con favore e va difesa contro ogni disfattismo e contro ogni preoccupazione di perdita di poteri. Perché come ammoniva Gandhi: "Se vuoi arrivare primo corri da solo; se vuoi arrivare lontano, cammina insieme agli altri".



sussidiarietà
circolare

Il Piano Strategico 'in funzione'

Prof. Marcella Gola

Università degli Studi di Bologna



Il procedimento che ha portato alla costruzione del Piano Strategico di Rimini è ormai giunto alla conclusione: gli incontri e le consultazioni che hanno consentito di definire le scelte per la Rimini dei prossimi anni hanno dato il loro frutto.

L'importanza del Piano Strategico è ormai chiara, e non solo ai molti che nel tempo hanno collaborato alla sua delineazione.

La consapevolezza sinora acquisita tuttavia non basta: il Piano dovrà diventare familiare a tutti coloro che hanno ed avranno motivo di entrare in relazione con la città. Per questo è importante pensare alla diffusione dei suoi contenuti, anche con l'orgoglio di offrire un modello alle altre - numerose - realtà territoriali impegnate nella pianificazione strategica per disegnare il proprio futuro.

Ancora molto si dovrà fare su questo versante, specie nella fase attuativa, per conservare alto il grado d'interesse dei cittadini. La tutela dell'affidamento dei cittadini nei confronti dei soggetti coinvolti nella *governance* del Piano, in particolare, è un requisito necessario per il permanere del consenso acquisito, da soddisfare ad esempio rendendo trasparente la conoscenza della distribuzione dei compiti e delle responsabilità connesse alla concretizzazione del Piano.

Non solo il procedimento adottato, di per sé un successo e un'innovazione nell'ambito dei processi decisionali pubblici, ma anche i contenuti e gli sviluppi futuri meritano quindi una diffusione e uno studio continuo perché per mezzo della conoscenza reciproca il Piano possa continuare a corrispondere sempre più ai propri cittadini.

Occorre ora spostare l'interesse sul futuro del Piano, e in particolare sulla

sua ‘messa in funzione’: ‘in funzione’ della città, ma anche ‘in funzione’ nel senso di operatività per la realizzazione degli obiettivi condivisi. È su questo concreto aspetto, infatti che nel prossimo futuro dovrà essere valutata la validità delle scelte individuate e delle modalità previste per la loro attuazione.

Le scelte di carattere organizzativo e in particolare la definizione degli strumenti di *governance* quindi perfezionano l’iter di elaborazione del Piano Strategico di Rimini, e sono determinanti per soddisfare esigenze diverse.

In primo luogo, come si è già anticipato, si intende consolidare l’esperienza condotta fino ad oggi, valorizzando **il modello di partecipazione che ha contribuito in misura determinante al buon esito dell’iniziativa**: Comitato Promotore e Forum, ciascuno per il proprio ambito funzionale, sono i principali elementi di continuità ai quali deve essere attribuita la formula giuridica più adeguata.

Discorso analogo vale per l’eventuale conservazione di un organismo referente a carattere scientifico, il Comitato Scientifico appunto, di cui valutare l’esigenza di ampliamento con l’inserimento di nuove professionalità. La presenza di un importante e qualificato Polo Universitario nella città rappresenta inoltre una risorsa preziosa per lo sviluppo della ricerca e della formazione di alto livello scientifico, favorendo anche l’incremento delle relazioni internazionali e il confronto con altre esperienze di rilievo.

In secondo luogo si evidenzia l’esigenza di individuare uno o più centri di riferimento nuovi cui imputare parti più o meno significative dell’attuazione degli obiettivi condivisi nel piano, ivi compresa la collaborazione per il **necessario *fund raising***, specie in riferimento ai finanziamenti europei necessari a sostenere alcune delle progettazioni. In generale, l’ambito di riferimento per le azioni e le relazioni del Piano dovrà essere necessariamente internazionale, sviluppando in modo organizzato quella parte importante di rapporti ed esperienze già parte del patrimonio di esperienze acquisite dalla città.

Oltre alla responsabilità per la realizzazione delle azioni selezionate, **occorre poi garantire il controllo delle azioni intraprese**, da intendere nel senso più ampio: dalla preventiva fattibilità progettuale alla successiva



la “messa
in funzione”
del Piano

corrispondenza delle esecuzioni con le linee del piano e, aspetto più delicato, con l'evolversi dell'interesse della collettività nei confronti dell'iniziativa nel lungo periodo di vigenza individuato.

Per delineare il quadro di riferimento dell'organizzazione riferibile al Piano Strategico, in via preliminare, si evidenzia la necessità di differenziare l'ambito tecnico-politico da quello amministrativo-gestionale: al primo, in diretto collegamento con gli organi decisionali degli enti promotori - singoli o associati nel Comitato Promotore, a seconda della titolarità delle competenze da attivare nelle varie fattispecie - dovrà essere ricondotta la valutazione dell'effettiva fattibilità delle diverse azioni e sottoazioni previste nel Piano, compresa la definizione delle priorità.

Per quanto attiene al secondo ambito, quello amministrativo-gestionale (da suddividere in due sotto sistemi, quello della gestione del Piano, e quello della sua attuazione, che richiedono strumenti diversi), questo richiederà prima di tutto la dotazione di un'adeguata autonomia da esercitare nel pieno rispetto degli indirizzi del Piano.

Un progetto che nasce dalla collaborazione spontanea di più livelli istituzionali territoriali, dal sostegno del sistema economico locale, dalla partecipazione delle principali organizzazioni attive sul territorio con attenzione alle vicende della società, deve valorizzare le proprie caratteristiche, da ritenere eccezionali nell'ambito degli atti dell'Amministrazione pubblica: è uno strumento volontario, perciò non incontra i limiti di competenza, compresa quella territoriale, ed è riferito all'area vasta; in linea di principio può perseguire qualunque finalità.

Alcuni degli obiettivi perseguiti con la scelta di adottare una pianificazione strategica hanno già solide basi nell'esistenza stessa del Piano: ad esempio, quello di rafforzare l'identità territoriale, così come tradotta nella visione concordata dello sviluppo della 'città'; ancora, la creazione e stabilizzazione di preziose sinergie in ambito locale, nate nel corso del procedimento di Piano.

Su queste fondamenta quindi può proseguire la costruzione di quell'ambito ottimale che la Rimini di oggi vuole per il proprio futuro; perché questo sia possibile, occorre consolidare il rapporto virtuoso che si è creato tra 'organi politici', o di direzione, degli enti promotori, e le

linee di Piano elaborate grazie allo straordinario apporto del Forum.

Così come la 'società civile' non si dovrà sentire spossata della propria capacità di influenza sulle decisioni pubbliche dopo l'esperienza acquisita dal sistema delle formazioni sociali organizzate nel Forum stesso, sarebbe impensabile, oltre che ingiustificato, porre in secondo piano gli organi rappresentativi della collettività che, come ricordato, hanno volontariamente scelto la formula partecipativa del procedimento di Piano: la collaborazione avviata, quindi, è elemento essenziale per la credibilità prima, e per la realizzazione poi, degli obiettivi condivisi.

Finito di stampare
nel mese di aprile 2011
presso La Pieve Poligrafica Editore
Villa Verucchio