



COMUNE DI RIMINI		
NUMERO PROT.:	76303	
DATA	17 MAG. 2010	ENTRATA
U.O.:	416	MATR.: MOT.:
CLASSIFICA:	10	6 2
PRATICA N.:		

Spett.le Comune di Rimini
Direzione Pianificazione e
Gestione Territoriale
Direttore Arch. Alberto Fattori
Via Rosaspina, 21
47921 RIMINI RN

Oggetto: Proposta di contributo per la redazione del PSC.

Nella situazione attuale caratterizzata dalla crisi del modello di sviluppo ancorato al trasporto automobilistico individuale:

- per i costi ambientali (cfr. Kyoto, inquinamento acustico);
- sociali (sinistrosità e congestione);
- economici (il costo del barile di petrolio che in un recente passato è incrementato del 50% in 6 mesi, raggiungendo i 140 dollari);

si ritiene necessario proporre una riqualificazione urbana ed ambientale veramente innovativa e sostenibile il cui motore non sia più quello dell'automobile che fra l'altro rischia di spegnersi molto presto per mancanza di petrolio o per i costi non più sostenibili di questo.

Il punto di riferimento per tale riqualificazione non possono più essere i pesanti investimenti per infrastrutture stradali o parcheggi per interrare le auto (operazione di puro maquillage urbano) ma investimenti leggeri su sistemi di comunicazione che facciano dialogare Rimini con il mondo, su flotte innovative di veicoli collettivi o individuali da offrire a cittadini e turisti e sull'organizzazione per mettere in relazione la domanda di mobilità con un'offerta capace di fornire risposte adeguate alle esigenze degli utenti ed a quelle dell'ambiente.

In urbanistica ed architettura il nuovo può essere rappresentato dalla affidabilità e leggerezza delle nuove reti di comunicazione, dall'organizzazione che facilita l'accesso ai servizi urbani, dal governo della domanda e dell'offerta di mobilità.

Si tratta insomma di facilitare l'accesso a servizi di trasporto collettivi e individuali che garantiscano qualità ed efficienza e superino la contraddizioni fra vivibilità urbana e traffico automobilistico; non più una persona per ogni un'auto (in sosta per il 90% della sua esistenza e spesso su suolo pubblico) ma un mezzo di trasporto adatto alle caratteristiche di ogni contesto a disposizione di molte persone ed accessibile anche alla singola persona ma solo per il tempo dell'utilizzo.

Si evidenzia che il progetto di realizzare grandi parcheggi sotto il lungomare risulta scollegato da scelte di mobilità acquisite anche per il Comune di Rimini.

Il TRC è stato programmato per attivare un servizio di trasporto a meno di 300 metri dalla battigia per consentire la riqualificazione urbana ed ambientale della zona turistica, strutturare relazioni a dimensione pedonale, rendere non necessaria la presenza delle auto in movimento o in sosta.

A Marina Centro dove il Trc è più lontano di 300 metri dalla spiaggia può essere organizzata una rete di servizi interconnessi con il Trc e con l'area Stazione F.S. mediante diverse tipologie

Associazione "Pedalando e Camminando..." onlus c.f. 91103080403

Sede Legale Via XXIII settembre, 124 - 47900 Rimini (RN) Fax 0541- 56311

Presidente: Cell. 339-7141913 rossigianfra@alice.it

www.pedalandoecamminando.it E-mail: info@pedalandoecamminando.it

Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 331-6020883 E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa : Cell. 340-3017360 E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

di mezzi e modalità organizzative: bus, taxi collettivo, car-sharing (con veicoli di ridotte dimensioni e bassi consumi), bike sharing.

Il Trc è interconnesso con il sistema ferroviario regionale e nazionale mediante le stazioni F.S. di Riccione e Rimini;

quest'ultima dal 2012 (con il completamento del nodo di Bologna) potrà essere collegata con Milano in 2 ore e 10 minuti rispetto alle attuali 3 ore e 40 minuti;

L'area padana si accorcia di un'ora e mezzo e noi non possiamo non considerare gli effetti che questa innovazione indurrà sulla domanda di trasporto e sui modi di trasporto che adotterà la nuova (e la vecchia) utenza;

- dobbiamo invece cogliere questa occasione per comunicare che si può venire a Rimini senza auto, che lungo la città della costa verrà attivata a breve una mobilità sostenibile, che gli spostamenti di breve raggio possono essere effettuati con mezzi presenti in loco, prenotabili da qualunque punto in qualunque momento e con sistemi di comunicazione accessibili a tutti.

Occorre pianificare in modo integrato la mobilità e l'insediamento urbano;

la dispersione degli insediamenti sul territorio ha prodotto due effetti principali:

- a) allungamento dei percorsi sia per gli spostamenti sistematici che per quelli occasionali;
- b) difficoltà di gestire questi spostamenti a piedi, in bicicletta o con servizi di trasporto collettivo efficienti e a costi sostenibili;

Occorre quindi lavorare per rendere più densi i tessuti urbani lungo le direttrici delle linee di trasporto di massa esistenti evitando la realizzazione di nuovi insediamenti non relazionati con le reti di trasporto collettivo strutturate;

occorre prioritariamente strutturare i punti di accesso alle reti del trasporto come centri di interscambio efficienti ed accoglienti partendo dalla riqualificazione e apertura in direzione mare della stazione F.S. di Rimini.

La previsione di nuove infrastrutture non può più essere interpretata come un'occasione di acritico e luminoso sviluppo ma andrà invece relazionata con le effettive esigenze di mobilità delle persone (usando i diversi modi di trasporto, non solo l'auto) a valle di un bilancio capace di valutare le esigenze di sicurezza e sostenibilità, le potenzialità delle nuove tecnologie e delle reti infrastrutturali esistenti congiuntamente agli effetti prodotti dalle azioni sulla domanda tendenziale.

Occorre riconsiderare le previsioni del PUM relative alla sosta finalizzate ad offrire un posto auto per ogni nucleo familiare e prevedendo la realizzazione di un numero rilevante di parcheggi in struttura (circa 9.000 p.a.); non si attivano, per altro, proposte per contenere la domanda attraverso azioni di regolamentazione dirette o indirette: tariffazione della sosta, estensione delle zone a traffico limitato, road pricing, ecc.

Noi riteniamo che nella attuale situazione di crisi finanziaria, ambientale e sociale, prevedere un investimento di circa 270 milioni di euro a favore della sosta delle auto debba necessariamente contenere valutazioni in merito a:

- quale rapporto avrà la mobilità urbana e l'auto nei prossimi 20\30 anni (periodo di ammortamento minimo per investimenti in parcheggi in struttura);

Associazione "Pedalando e Camminando..." onlus c.f. 91103080403

Sede Legale Via XXIII settembre, 124 - 47900 Rimini (RN) Fax 0541- 56311

Presidente: Cell. 339-7141913 rossigianfra@alice.it

www.pedalandoecamminando.it E-mail: info@pedalandoecamminando.it

Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 331-6020883 E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa : Cell. 340-3017360 E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

- quali obiettivi si assumono per il contenimento della congestione urbana, il rispetto degli impegni di Kyoto, e di quelli contenuti negli Accordi di Programma per la qualità dell'aria che prevedono fra l'altro l'incremento della velocità commerciale del TPL fino a 25 km/h in ambito urbano;

- quanti nuclei familiari saranno in grado di acquistare o esercitare un diritto d'uso su posti auto del costo di almeno 30.000 euro ognuno;

- si ha sempre un notevole sovradimensionamento delle previsioni quando si offre un posto auto per ogni nucleo familiare senza correttivi relazionati alle caratteristiche delle singole zone, alle tipologie dell'utenza e senza definire la tipologia dell'offerta di posti auto: gratuiti \ a pagamento\ e se a pagamento con quale tariffa.

E' sufficientemente noto che una semplice regolamentazione della sosta fa scendere la domanda assoluta di parecchi punti percentuali; ciò risulta ancora più probabile oggi, in presenza di una crisi di mercato e di risorse energetiche che mette in discussione a livello planetario il modello di sviluppo incentrato sul trasporto individuale.

Noi riteniamo che il Piano Strutturale debba prevedere strategie di riequilibrio modale per rendere più efficace ed efficiente in ambito urbano il trasporto collettivo e la mobilità ciclabile.

Da questo punto di vista consideriamo assolutamente prioritario attribuire alla mobilità ciclabile il ruolo ad essa riconosciuto dalla carta di Bruxelles; l'incremento di mobilità ciclabile non si raggiunge soltanto prevedendo le piste ciclabili ma popolando la città stessa di tutti quei servizi (quale una diffusa rete di spazi coperti e protetti per le bici) necessari a dare riconoscibilità sociale a questa modalità, alternativa all'auto per gli spostamenti entro i due chilometri, che in diverse città europee garantisce più del 30 % degli spostamenti e che a Rimini è ferma a meno del 10%;

si evidenzia l'esigenza di dotare le scuole, gli edifici pubblici o d'interesse pubblico di adeguate quantità di spazi sosta per le bici; occorre standardizzare la quantità e qualità di tali servizi così come occorre inserire in un atto pianificatorio come questo, prescrizioni per realizzare, negli interventi di edilizia privata/pubblica di nuova costruzione o di ristrutturazione, una adeguata dotazione di spazi per il ricovero delle biciclette;

Bisogna fare scelte chiare per rendere più appetibile il TPL; se si vuole raggiungere veramente tale obiettivo bisogna decongestionare l'area centrale compresa fra la SS16, il deviatore del Marecchia a nord e le vie Firenze, Chiabrera, Settembrini a sud.

Entro queste zone occorre attivare azioni di contenimento della domanda di circolazione e sosta delle auto tese a ridurre di un 15\20 % i flussi veicolari attuali.

Queste azioni strutturano la funzione dei parcheggi d'interscambio posizionati in corrispondenza dei principali accessi dalla rete stradale principale (ss 16); e del resto questi stessi parcheggi sarebbero sostanzialmente bypassati in assenza di vincoli assoluti o tariffari sul transito e la sosta dentro la zona sopra descritta.

I parcheggi di Marina Centro posizionati sotto il lungomare non sono accettabili in quanto:

- incrementano la domanda di circolazione delle auto in zona turistica dove invece deve essere privilegiata una riqualificazione urbana ed ambientale non condizionata dalla

Associazione "Pedalando e Camminando..." onlus c.f. 91103080403

Sede Legale Via XXIII settembre, 124 - 47900 Rimini (RN) Fax 0541- 56311

Presidente: Cell. 339-7141913 rossigianfra@alice.it

www.pedalandoecamminando.it E-mail: info@pedalandoecamminando.it

Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 331-6020883 E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa : Cell. 340-3017360 E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

congestione e dal traffico veicolare: passeggiare sopra dei garages non sembra la vocazione degli uomini e delle donne del III millennio!!

- I parcheggi sotto il lungomare sono lontanissimi dalle residenze, dagli alberghi e dalla maggior parte delle attività commerciali; è infatti noto che la maggior parte degli alberghi di questa zona gravita fra il parco AUSA, la via Trieste e le aree ferroviarie;

- la domanda di sosta esistente è quindi molto più opportuno collocarla sulle aree F.S. che offrono la possibilità di utilizzo sia al fronte mare che al fronte monte della città e in corrispondenza della importante fermata AUSA del TRC.

- La realizzazione del centro di interscambio passeggeri sull'area dell'ex scalo merci F.S., già inserito e finanziato negli Accordi di Programma sulla qualità dell'aria con la Regione Emilia-Romagna, non è ulteriormente procrastinabile;

questo intervento è necessario per facilitare le rotture di carico fra i diversi modi di trasporto (treno+bus+trc+bici+park su un'unica piattaforma integrata) e per eliminare i bus solo in transito entro il centro storico ed in particolare sulla via Castelfidardo.

- Nel Centro Storico occorre ridefinire un'offerta di servizi collettivi che raggiunga i diversi centri d'interesse a distanze "pedonabili";

poiché gli interventi infrastrutturali effettuati su Piazza Tre Martiri e vie confluenti non ammettono il transito di autobus, occorre sostituire il precedente sistema di accesso impostato su una fermata centrale (la fermata storica della linea 11 in Piazza Tre Martiri) con delle linee circolari lungo il tracciato delle mura urbane con fermate dislocate in corrispondenza dei principali poli attrattori di traffico.

Restiamo a disposizione per eventuali chiarimenti ed inviamo cordiali saluti.

Rimini, li 14 maggio 2010

Il Presidente
Gianfranco Rossi

