



agenzia mobilità
provincia di Rimini

Rimini, 29 APR. 2010
Prot. 2252

Al Sindaco del Comune di Rimini
Dott. Alberto Ravaoli

All'Assessore al Territorio
Antonio Gamberini

Al Segretario Comunale
Dott.ssa Laura Chiodarelli

Al Direttore Pianificazione e Gestione
Territoriale, Coordinatore e Capo
Progetto Ufficio di Piano
Arch. Alberto Fattori

Al Gruppo di Consulenza Generale
A.T.I. composta da
Tecnicoop soc. coop
Arch. Rudi Fallaci
Arch. Luca Biancucci

All'Arch. Giuseppe Campos Venuti

All'Arch. Carla Ferrari

LORO SEDI

COMUNE DI RIMINI		
NUMERO PROT.:	66361	
DATA	30 APR. 2010	ENTRATA
U.O.:	416	MATR.:
CLASSIFICA:	10	MOT.:
PRATICA N.:	6	2

OGGETTO: Conferenza di Pianificazione ai sensi dell'art. 14 della L.R. 24.03.2000 n.20 e s.m.i. per il nuovo Piano Strutturale Comunale.

Preso atto della puntuale ricognizione del territorio e della presentazione delle linee di indirizzo del nuovo Piano Strutturale del comune di Rimini ed accogliendo la richiesta di osservazioni e contributi preventivi alla redazione ed all'approvazione del documento finale di pianificazione, nell'esprimere apprezzamento per il lavoro svolto finora e con l'obiettivo di apportare un fattivo contributo sulle scelte che si andranno a delineare nello scenario futuro, si riportano di seguito alcune fondamentali problematiche relative unicamente ai compiti ed alle funzioni attualmente attribuite ad Agenzia Mobilità.

Ci si limiterà, evidentemente, al commento degli atti anticipati e trasmessi in preparazione della Conferenza di Pianificazione e pertanto non si commenterà la proposta di realizzazione di un nuovo sistema di trasporto su sede propria, parallelo alla costa presentato dal Settore Infrastrutture e Mobilità del Comune che, rispetto a detti atti rappresenta una "new entry" non in precedenza prevista e di cui si richiede la trasmissione della documentazione e gli studi preliminari che motivano questa

STM/rda
C:\Documents and Settings\dantrea\TRAM\Desktop\PSC.doc

proposta e quale raccordo sia stato ipotizzato con il sistema di Trasporto Rapido Costiero in corso di realizzazione.

Ciò comporterà necessariamente la riapertura della Conferenza di Pianificazione per valutare la funzionalità del sistema e la rilevanza degli investimenti richiesti che, ad una prima sommaria analisi, pare in parte configgere con la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero in corso.

Entrando nello specifico degli argomenti proposti nell'ambito del Piano Strutturale Comunale e di interesse all'attività ed agli ambiti di competenza di Agenzia Mobilità si sottolinea quanto segue:

- 1) prima e prevalente problematica è quella concernente lo spostamento del Deposito sito in viale C.A. Dalla Chiesa, 38.

Di questo tema si parla oramai da tempo ed è assolutamente indispensabile prevedere la sua delocalizzazione considerato che nel corso degli anni attorno al sito scelto alla fine degli anni '60 si è sviluppata un'intensa urbanizzazione con il conseguente insorgere di disturbo alla cittadinanza dalla presenza di questo importante stabilimento di tipo industriale.

Da tempo si è ripetutamente dibattuto (si uniscono in allegato a mero titolo riassuntivo gli incontri e la corrispondenza intercorsa) ma la situazione sta rapidamente deteriorandosi, in quanto, da un lato, occorrerebbero ingenti investimenti di ristrutturazione ed adeguamenti di tipo impiantistico (peraltro a più riprese richiesti dal Gestore) proprio per ovviare a situazione di progressiva criticità e dall'altro è di tutta evidenza l'anacronismo di un insediamento venutosi a trovare nel tempo all'interno del centro abitato in una zona densamente popolata di punti attrattori e altri importanti centri di tipo direzionale/amministrativo.

La programmazione di eventuali investimenti configgerebbe evidentemente con la previsione di trasferimento per cui è urgente fornire una risposta (almeno programmatica) in merito.

E' evidente che, in ipotesi di trasferimento e di conseguente ridestinazione urbanistica dell'area attuale non si potrebbero comunque non considerare anche le necessarie risorse per poterlo attuare.

Si allegano anche, ad ogni buon fine, gli studi localizzativi alternativi fin qui elaborati in quanto la futura localizzazione dovrà comunque rispondere (per motivi di economicità) ad una posizione sufficientemente baricentrica rispetto all'attuale rete ed anche in previsione del futuro riassetto dell'intera offerta di Trasporto Pubblico anche e soprattutto in funzione dell'entrata in esercizio del sistema di Trasporto Rapido Costiero.

La scelta di un deposito in posizione intermedia fra Rimini e Riccione costituisce inoltre un ulteriore motivo di razionalizzazione in quanto consentirebbe la riunificazione degli attuali spazi destinati alla sosta, al rimessaggio ed alla manutenzione dei veicoli destinati al Trasporto Pubblico Locale nel comune di Riccione (deposito di via

Lombardia) e di Rimini (deposito di viale C.A. Dalla Chiesa e area FER nella zona di via Roma).

Ulteriori aspetti che costituiscono obiettivi da raggiungere con l'operazione di spostamento dell'attuale deposito sono costituiti dalla razionalizzazione degli spostamenti dei mezzi sia in termini di distanze percorse che di tempi di percorrenza, l'ammodernamento di strutture ed impianti con eventuale possibilità di scelta di utilizzo di mezzi ad alimentazione endotermica alternativa (tipo GPL o metano), la diminuzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico in zone centrali ad alta urbanizzazione, la riduzione del grado di congestione nelle zone circostanti gli attuali depositi posti in zone di elevata urbanizzazione.

Data la configurazione di servizio erogato dal Gestore ed anche in previsione della futura realizzazione del sistema di Trasporto Rapido Costiero il nuovo deposito dovrebbe essere posizionato in una zona intermedia fra i comuni di Rimini e di Riccione immediatamente a ridosso dell'attuale tracciato della Strada Statale 16 e quindi in una zona prossima sia ai centri urbani che alle principali arterie di comunicazione.

Il criterio di scelta dovrà tenere conto inevitabilmente dell'inserimento del deposito nella viabilità e nell'ambiente urbano circostante e conseguentemente dei costi di collegamento fra la nuova sede e le linee di erogazione del servizio.

Le aree che rispondono ai criteri sopra richiamati risultano essere in una zona compresa fra il casello di Rimini Sud e il sito aeroportuale.

Più nel dettaglio ritenute maggiormente idonee risultano essere quelle a ridosso dell'aeroporto "Federico Fellini" od in alternativa quelle posizionate nelle vicinanze del CenterGross o nella zona del casello di Rimini Sud fra la SS 72 la SP 41 per Montescudo.

Elemento cardine per la scelta sarà la ottimizzazione dell'inevitabile maggiorazione dei costi d'esercizio costituita dal maggior utilizzo di veicoli, nelle percorrenze a vuoto degli autobus e nella conseguente necessità di maggior numero di turni del personale.

2) Altro tema da tempo posto all'attenzione dell'Amministrazione Comunale è quello dell'area ex ATR situata in via Coletti.

Tale area di importanza strategica per la sua posizione a ridosso del Centro Storico e della Marina, ora in via di forte sviluppo anche grazie alla realizzazione della nuova darsena risulta strategica come punto di interscambio e di interconnessione.

A monte di questa area, collegata da un sottopasso ciclo-pedonale, risulta essere posizionata anche una fermata del Trasporto Rapido Costiero nel suo prolungamento dalla Stazione FS alla Stazione di Rimini Fiera e pertanto risulterà ben servita dal punto di vista dell'offerta di trasporto.

Il posizionamento di servizi e di strutture di tipo direzionale anche ad ausilio della Marineria inserite in un'area che risulterà facilmente raggiungibile e ben dotata dal punto di vista infrastrutturale (fermata del TRC, nuova viabilità, eventuale realizzazione di un parcheggio di attestazione per privati e bus turistici) risulta sicuramente una valida destinazione di questa area una volta utilizzata come deposito del servizio interurbano dell'azienda ATR della Provincia di Forlì nel periodo precedente all'elevazione della città di Rimini al rango di Provincia (gennaio 1992) ed alla successiva costituzione per fusione del consorzio TRAM.

- 3) Per quanto riguarda il riassetto complessivo dell'offerta del Trasporto Pubblico Locale essa non può che partire dalla revisione dell'intera rete in funzione della futura realizzazione del Trasporto Rapido Costiero nel primo tratto che collega la stazione di Rimini FS con Riccione FS e con il successivo prolungamento fino alla stazione di Rimini Fiera.

Tale asta principale (ed i prolungamenti in direzione nord fino a Santarcangelo di Romagna ed in direzione sud fino a Cattolica eventualmente in sede promiscua in funzione della domanda di trasporto e della analisi benefici costi circa l'opportunità di realizzare una sede esclusiva) dovrà inevitabilmente costituire il fulcro dell'offerta di trasporto sul quale impennare l'intero sistema soprattutto in una progressiva ottica di una mobilità sempre più sostenibile con lo spostamento di quote di trasporto dalla mobilità privata verso mobilità di tipo pubblica e dalla sua integrazione con modalità di tipo ciclopedonale (mobilità lenta) e con il sistema della sosta.

Si ritiene importante la proposta relativa alla realizzazione di una linea di trasporto intersecante l'asse del T.R.C. Rimini Riccione, lungo una direttrice perpendicolare ad esso che a partire da Marina Centro e piazzale Kennedy risalendo fino alla fermata Parco Ausa e lambendo l'Arco d'Augusto, colleghi il Palacongressi ed il casello di Rimini Sud (ed in futuro fino alla Repubblica di San Marino).

Tale sistema potrebbe essere realizzato parte in sede riservata utilizzando le attuali sedi stradali, parte in sede promiscua e parte in sede propria a seconda delle caratteristiche delle aree e della rilevanza del tessuto urbano attraversate.

Non si può non concordare con le osservazioni fatte dal raggruppamento temporale di professionisti, che stanno collaborando alla predisposizione del documento di pianificazione in oggetto, circa la necessità di mantenere omogeneità ed unitarietà non solo dei sistemi di trasporto ma anche del parco mezzi componenti la flotta destinata ai servizi pubblici.

In questo senso la ultradecennale presenza del trasporto in trazione elettrica (sistema filoviario Rimini - Riccione, il cui parco rotabile è stato recentemente rinnovato) e la scelta già eseguita in fase progettuale del sistema TRC attraverso la scelta di un mezzo su gomma a guida vincolata immateriale anch'esso a trazione elettrica (nello

specifico il modello Phileas del raggruppamento temporaneo di imprese APTS), suggerisce l'implementazione e l'integrazione dei sistemi sopra descritti andando nel solco indicato dalla storia e da quanto in corso di realizzazione e di futura pianificazione.

Pertanto a giudizio della scrivente l'introduzione e l'estensione dell'utilizzo di sistemi su gomma flessibili (capaci cioè di poter circolare anche in sede riservata o promiscua su normali sede stradali), di tipo bimodale (diesel-elettrici o ibridi) risulta essere una soluzione che ben si inserisce nel contesto del territorio oggetto della presente trattazione.

Tale soluzione risulta idonea ad essere adottata sia sulla direttrice perpendicolare di cui sopra, sia attraverso la proposta di estensione dell'attuale tracciato filoviario lungo i viali principali cittadini così come già previsto all'interno del contratto di Quartiere II – recupero urbano ambito ex macello comunale, redatto dagli uffici tecnici di Agenzia Mobilità ed approvato dall'Amministrazione Comunale con deliberazione di C.C. n.31 del 25.03.2004 ed inserito successivamente nell'atto di indirizzo del C.C. (deliberazione di C.C. n.41 del 21.04.2005) - adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale.

Tale progetto, consiste nell'utilizzo dell'attuale impianto filoviario nel tratto che parte dal capolinea di via Dante (ex convento di San Girolamo) fino a piazzale Toscanini e nella realizzazione dell'elettrificazione nei viali Firenze, Chiabrera, Settembrini, Fada, Carlo Alberto Dalla Chiesa, della Repubblica, Euterpe, Panzini, Jano Planco, Caduti di Marzabotto, Marecchiese, Valturio.

Il circuito ad anello verrebbe completato a partire da Piazza Malatesta, attraverso la via Vecchia Circonvallazione Meridionale ed i Bastioni Meridionali ed Orientali fino a piazza Gramsci e percorrendo la via Castelfidardo si ricongiunge in via Dante al capolinea di partenza, senza la realizzazione di impianti fissi, utilizzando mezzi bimodali capaci di viaggiare in marcia autonoma (alimentazione diesel o a batteria).

Tale tracciato ha la peculiarità di interconnettersi all'asta del TRC in corrispondenza del capolinea di Rimini FS e della fermata Chiabrera ed anche alla direttrice perpendicolare Marina Centro – casello di Rimini Sud alla fermata TPL dell'Arco d'Augusto oltre a servire importanti centri attrattori come la zona a rilevanza turistica di Marina Centro attualmente percorsa dalla linea 11, l'Ospedale Civile, numerosi istituti scolastici di ogni ordine e grado, sedi istituzionali e centri direzionali e commerciali oltre a raggiungere la zona centrale della città.

Inoltre il percorso risulta transitare non lontano dalla zona dove è in via di completamento il Palacongressi (circa 200 metri) che grazie all'utilizzo di questi mezzi di tipo bimodale potrebbe comunque essere raggiunto attraverso l'esercizio di linee e servizi speciali.

La filoviarizzazione di questo tragitto accompagnato da interventi di riqualificazione complessiva delle pertinenze stradali e delle aree urbane circostanti potrebbe essere potenziato dalla regolamentazione di questo circuito di viabilità con sezioni a doppia corsia per senso di marcia, attraverso l'inserimento di tratti continui riservati al trasporto pubblico come peraltro già proposto all'interno del Piano Urbano della Mobilità in via di approvazione.

Ulteriore elemento di sviluppo di tale circuito di viabilità è costituita dal suo prolungamento (con la possibilità quindi di collegamento diretto con le linee e le infrastrutture dedicate al trasporto da e verso la zona nord della città e del territorio provinciale) oltre l'attuale barriera naturale costituita dal fiume Marecchia attraverso le opere di scavalco previste nel Piano Strutturale Comunale per il bypass del ponte di Tiberio e la richiusura del circuito attraverso la via Matteotti, la via dei Mille e la Stazione FS oppure utilizzando la viabilità alternativa alla attuale via Coletti a mare della ferrovia, l'attraversamento ed il collegamento di Marina Centro attraverso la nuova viabilità prevista sul lato mare della linea ferroviaria Bologna - Ancona.

- 4) Altro elemento importante di sviluppo del segmento della mobilità pubblica in un'ottica di realizzare una città in cui si preveda l'incremento della mobilità pubblica e ciclo-pedonale a scapito di quella privata e motorizzata è costituita dallo sviluppo dell'area della Stazione FS quale polo principale di intermodalità fra diversi sistemi di trasporto. Nell'area precedentemente occupata dallo scalo merci e nelle aree limitrofe, in corrispondenza della confluenza del capolinea del TRC e della stazione ferroviaria dovrebbe essere posizionata la centrale operativa del sistema rapido di massa e dell'intero servizio di Trasporto Pubblico Locale del bacino riminese con la realizzazione dell'autostazione, la collocazione dei capolinea delle principali linee di adduzione dal territorio circostante, il posizionamento di servizi all'utenza e la realizzazione di un parcheggio di interscambio che unito a quello nella vicina area del Settebello costituisca il principale nodo distributivo della città sia per il traffico privato sia come punto di parcheggio per i privati che vogliono cambiare modalità di trasporto sia come punto di avvicinamento della zona storica della città.

Allo stesso modo le fermate del Trasporto Rapido Costiero devono essere viste alle diverse scale territoriali come stazioni di interscambio fra diverse modalità e tipologia di trasporto.

Sotto questo aspetto la realizzazione di parcheggi di interscambio, il ridisegno della rete del Trasporto Pubblico Locale con l'individuazione di punti di interconnessione ed il collegamento dei percorsi della rete ciclo-pedonale specialmente verso i principali punti attrattori della città e della marina ed il posizionamento di servizi e di attività rivolti all'utenza e più in generale al cittadino risultano essere i cardini di questo profondo intervento di riassetto e riqualificazione urbanistica.

- 5) Il tema del Trasporto Pubblico Locale ed in particolare quello della rimodellazione e dell'adeguamento della rete in funzione della trasformazione del territorio e dell'evoluzione del tessuto urbanistico, economico e sociale della città e dell'intero bacino riminese risulta essere importantissimo nel processo complessivo degli scenari di sviluppo della città del futuro risultante dagli studi del Piano Strutturale Comunale.
- Tale processo di rimodellazione dovrà obbligatoriamente seguire il processo di trasformazione dell'ambiente circostante e soprattutto adeguarsi ai diversi scenari di tipo intermedio che si verranno a creare in funzione del progressivo completamento e modifica del quadro infrastrutturale cittadino.
- Il lavoro del gruppo di progettazione che ha redatto il PSC ha sintetizzato e messo a sistema il quadro di pianificazione sui diversi livelli territoriale e tematici (PTCP, PRG, PRIT e PUM) e le infrastrutture in via di realizzazione e/o previsione.
- Lo scenario di riferimento necessiterà quindi di un progressivo riassetto e revisione della rete e del servizio in funzione di diversi scenari intermedi che per successive rimodellazioni dovrà pervenire alla situazione definitiva una volta completate le infrastrutture e le urbanizzazioni programmate.
- La futura rete principale del TPL dovrà incardinarsi sulla dorsale costituita dal TRC (Riccione - Rimini Fiera) con un prolungamento a sud in sede promiscua fino a Cattolica ed a nord fino a Santarcangelo e perpendicolarmente sull'altra direttrice Marina Centro - Palacongressi - casello Rimini Sud e prolungamento fino a San Marino.
- I punti di attestazione e di interscambio dovranno imperniarsi sul nodo di Rimini FS - fermata Parco Ausa (per le linee provenienti dalla Valmarecchia e dalla zona nord della città e del bacino riminese), fermata Chiabrera (anello circolare filoviarizzato e direttrici provinciali per Coriano e Montescudo) e fermata Cavalieri di Vittorio Veneto (scalo aeroportuale Federico Fellini).
- Particolare attenzione dovrà essere dedicati ai collegamenti fra i diversi centri attrattori quali i Centri Studi, le strutture di cura, i centri amministrativi, direzionali e commerciali cittadini, con i quartieri e le aree periferiche a vocazione residenziale ed i principali nodi di trasporto e di interscambio.
- Obiettivo del riassetto è garantire da un lato le esigenze di trasporto della collettività specialmente nelle categorie per cui il servizio pubblico costituisce elemento fondamentale per gli spostamenti (studenti, anziani, lavoratori) e dall'altro la regolarità e la capillarità del servizio.
- Dovranno essere privilegiate frequenze elevate per le linee di forze della rete TPL, mentre per l'utenza scolastica bisognerà integrare la rete e le frequenze con servizi di potenziamento dedicati.

La penetrazione nei quartieri e nelle zone residenziali dovrà avvenire per linee principali anche e soprattutto a scapito di una distribuzione capillare diffusa che rischia di disperdere i servizi offerti.

Ulteriore capitolo da affrontare risulta essere l'attestazione delle linee di trasporto nelle vicinanze del centro storico e la successiva penetrazione delle aree più pregiate attraverso l'utilizzo di mezzi di dimensioni contenute e trazione di tipo bimodale (ad esempio diesel-elettrico).

- 6) Dal punto di vista tecnologico interventi importanti volti a favorire la percorrenza del servizio di Trasporto Pubblico Locale dal punto di vista della regolarità e della velocità commerciale raggiungibile (in costante calo negli ultimi anni, con il conseguente proporzionale aumento dei costi per l'erogazione del servizio da parte del Gestore del Servizio di Trasporto Pubblico Locale) risulta essere l'introduzione su larga scala di sistemi di preferenziazione e regolazione semaforica, sistemi questi in grado di migliorare e fluidificare tutte le diverse componenti dei flussi di traffico e soprattutto quelle privilegiate dai sistemi.

Altro importante sistema di regolazione della circolazione a favore della mobilità e del trasporto pubblico risulta essere l'estensione ed il controllo (attraverso sistemi elettronici di quanto già esistente e di quanto verrà realizzato nel futuro) della rete delle corsie riservate, la cui introduzione ed incremento specie su circuiti di viabilità dove la sezione stradale lo consente (si veda al riguardo le proposte inserite nel precedente punto 3) risulta essere una rivoluzione di tipo culturale nell'utilizzo dello spazio destinato alla circolazione stradale.

Altri sistemi di alta specializzazione tecnologici atti a fornire elementi di innovazione e di miglioramento delle caratteristiche del servizio e del rapporto con l'utenza sono costituiti da sistemi di controllo della flotta veicolare (i cosiddetti AVM - monitoraggio automatico dei veicoli) collegati con un sistema di pannelli a messaggio variabile di tipo dinamico per l'utenza in grado di mostrare ed indirizzare ai cittadini le possibilità di scelta delle diverse infrastrutture a servizio della mobilità (siano esse linee di trasporto, percorsi viari preferenziali o disponibilità di parcheggi).

In attesa di riscontro alla presente e rimanendo a disposizione per ogni ulteriore informazione ed approfondimento che venga ritenuta utile, l'occasione è gradita per porgere Cordiali Saluti.



Ermete Dalprato

Direttore Generale

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ermete Dalprato', is written over the printed name and title.