



CONTRODEDUZIONI ALLE
OSSERVAZIONI
RELATIVE
AL T.P.M. DEL 11-09-2009





In seguito alle osservazioni pervenute all'ultimo Tavolo Permanente della Mobilità del 11-09-2009 è emersa la necessità di sottoporre ad ulteriore verifica quanto previsto dal Piano della Sosta in riferimento alle seguenti criticità:

- 1) aumentare la potenzialità di parcheggio intermodale nelle aree vicine al casello autostradale di Rimini Nord;
- 2) aumentare la disponibilità di parcheggi nella zona Nord a ridosso della fascia costiera;
- 3) aumentare la disponibilità di parcheggi nella zona ex fiera in prospettiva del termine dei lavori del Palacongressi;
- 4) aumentare la disponibilità di parcheggi nella zone Lagomaggio, Bellariva e Marebello a ridosso della fascia costiera;
- 5) riqualificazione area parcheggio Gramsci, eliminazione parcheggio interrato;

Vengono allegate di seguito le osservazioni dell'ordine degli Architetti, della Circoscrizione 5 e dell'Associazione degli Albergatori, giunte in notevole ritardo rispetto alle altre osservazioni, controdedotte all'allegato E parte integrante del presente atto deliberativo, ovvero il documento "Controdeduzioni degli Uffici Tecnici della Direzione alle Osservazioni presentate".

Considerato che a molti degli aspetti evidenziati nelle seguenti osservazioni è stata data risposta nell'allegato E parte integrante, i punti 1), 2), 3) e 4) e le rispettive controdeduzione, che seguono, sono da considerarsi esaustivi e conclusivi dei contributi e delle osservazioni avanzate al Tavolo Permanente della Mobilità.





Prot.n. 1180/A17

Rimini, 5 agosto 2009

Spett.le
Amministrazione Comunale
Alla c.a. Assessore Mobilità, LL.PP e Qualità urbana
Paola TADDEI

Via Rosaspina, 21
47900 RIMINI

COMUNE DI RIMINI		
NUMERO PROT.:	136401	
DATA	25 AGO. 2009	ENTRATA
U.O.	Ass/16	MATR. 4009
CLASSIFICA:		
PRATICA N.:		

Oggetto: Osservazioni in merito alla bozza del piano della Sosta del Comune di Rimini.

Si trasmette il documento di osservazioni in oggetto, elaborato dalla Commissione Urbanistica ed approvato dal Consiglio dello scrivente Ordine professionale nella seduta del 4 agosto c.m.

Auspicando il favorevole accoglimento di tali osservazioni, si coglie l'occasione per formulare cordiali saluti.

Il Consigliere delegato
alla Commissione Urbanistica
(arch. Claudio FABBRI)

Claudio Fabbri

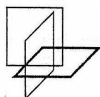


Il Presidente

(arch. Marco ZAOLI)

Marco Zaoli

ordine degli architetti,
pianificatori, paesaggisti e conservatori
della provincia di Rimini

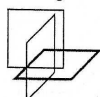


c.so d'augustio 108 47900 rimini
tel. +39 0541709399
fax +39 0541709394
architetto@ordine.rimini.it
http://www.ordine.rimini.it
c/c bancario C/C001629508 carim
cf. 91043980409





ordine degli architetti,
pianificatori, paesaggisti e conservatori
della provincia di Rimini



OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA BOZZA DEL PIANO DELLA SOSTA DEL COMUNE DI RIMINI

In seguito alla illustrazione ed alla consegna degli elaborati - indicati come completi - relativi al piano della sosta ed alla presentazione degli studi sulla mobilità nel Comune di Rimini effettuati dal DITS dell'Università della Sapienza di Roma, con il presente documento lo scrivente Ordine esprime preliminari valutazioni di merito, riservandosi la necessità di intervenire successivamente con ulteriori integrazioni di osservazioni, comparando gli elaborati relativi ad elaborazioni già precedentemente formulate e/o approvate, quali il la rete delle piste ciclabili e il piano del trasporto pubblico locale, di cui si richiede la versione definitiva e/o ultima su supporto informatico.

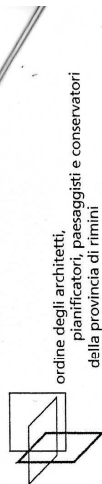
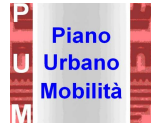
L'analisi del sistema della mobilità attuale effettuata dal DITS dell'Università della Sapienza di Roma, evidenzia l'assoluta prevalenza del trasporto privato su gomma legato a fattori culturali (centralità all'auto privata e altissimo tasso di motorizzazione, pari a 890 veicoli/1.000 ab., ACI 2006) e la non competitività del trasporto pubblico locale (solo il 7% degli spostamenti secondo dati ISTAT 2001) dovuta ad una eccessiva frammentazione del servizio e da una serie di concause, tra le quali una offerta non sufficiente di parcheggi di interscambio fra modo pubblico e privato, una configurazione urbana lineare ma con caratteristiche da città policentrica, che convoglia flussi di traffico cospicui contemporaneamente su più ambiti cittadini, soprattutto d'estate.

Viene rilevata una incidentalità diffusa (con una media di 5,7 eventi al giorno) che si distingue per i picchi stagionali estivi, per il coinvolgimento delle utenze deboli e in particolare i pedoni, per i quali si localizza particolarmente sui lungomare e le litoranee, l'assetto viario risulta caratterizzato da arterie di penetrazione alle aree centrali oggetto di fenomeni congestivi.

Per quanto attiene all'offerta di sosta parzialmente inevasa soprattutto a causa dell'alto tasso di motorizzazione locale, secondo il quale bisognerebbe offrire praticamente poco meno di uno stallo ad abitante e risulta ovvia l'impossibilità di rispondere indistintamente a tale esigenza, anche in virtù dello spreco di spazio urbano che questa comporterebbe.

Viene fortemente rappresentata la necessità di far fronte all'esigenza di sosta in maniera selezionata e non uniforme, in risposta alle differenti peculiarità delle aree che la compongono: offerta di sosta per lo più su strada nelle aree residenziali, necessità di dotare le aree sedi di attività terziarie di parcheggi di interscambio. Per le due tipologie di parcheggio "per l'interscambio modale" e quelli detti "di attestamento" viene indicata la necessità di una importante opera di riqualificazione sia in termini di ampliamento *tout court* dell'attuale offerta (si vedano ad esempio i parcheggi di Via Flori, Area Scarpetti, Via Fantoni, ecc.) sia in termini di predisposizione di aree *ex novo*, alla luce delle future modifiche infrastrutturali come l'entrata





in esercizio del Metrò di Costa o la riqualificazione ambientale dei Lungomari.

L'organizzazione della sosta, così come predisposta nel piano, prevede quattro zone omogenee, di cui peraltro descritte solo le prime tre nella relazione. La zona 1, quella centrale del centro storico e Borgo S. Giuliano, è caratterizzata da assenza di sosta in considerazione dell'elevato pregio urbanistico. Nella zona 2, concentrica alla 1, la sosta è consentita ai soli residenti delle zone 1 e 2. Nella zona 3, riguardante principalmente la fascia a mare della ferrovia, la sosta viene indicata prioritariamente rivolta ai residenti delle zone 1, 2, 3 e "in subordine, la domanda di sosta necessaria al soddisfacimento delle esigenze di attestamento per tutte le attività economiche e professionali esistenti nelle aree più centrali della Città". Conseguenza di tale approccio risulta, nella fascia a mare della ferrovia, la previsione di nuovi parcheggi di attestamento per circa 5.000 p.a., di cui 1.600 nella zona nord e 3.350 nella zona sud. Si ritiene che tale previsione ed approccio, tendente ad incrementare la domanda di mobilità in zona turistica sia in forte contraddizione con il perseguimento di obiettivi strategici del PUM, quali la riduzione dell'accessibilità veicolare nella fascia costiera, la riduzione dei fenomeni di congestionamento viario, dei fattori d'incidentalità e d'inquinamento atmosferico, oltre che con una auspicabile strategia di riqualificazione urbana e ambientale. Si ritiene viceversa che i parcheggi di attestamento siano collocati a monte della linea ferroviaria e in corrispondenza di attraversamenti e fermate del TRC.

A fronte di una previsione d'incremento di circa 14.000 p.a. mediante interventi infrastrutturali di nuovi parcheggi pubblici di attestamento risultano necessari l'individuazione del quadro delle priorità, prospetti economici riferibili ai costi di massima e agli eventuali ricavi e analisi preliminari di fattibilità, elementi conoscitivi indispensabili e purtroppo assenti nel piano.

In merito alla realizzazione di aree da adibire a parcheggio di servizio del Centro Storico ad integrazione di quelli esistenti, con particolare riferimento a quelli ai margini e/o all'interno dello stesso indicati con infrastruttura interrata (Piazzale Cesare Battisti, Largo Gramsci), si segnala l'impossibilità di eseguire interventi sotterranei senza un adeguato studio di fattibilità e l'elevata possibilità, soprattutto a Largo Gramsci, del ritrovamento di importanti reperti archeologici.

Largo Gramsci, nell'ultima proposta presentata, sostituisce una precedente ipotesi che prevedeva la realizzazione di una struttura a Parco Cervi, adiacente via Roma, che oltre al livello interrato ed agli analoghi problemi che lo stesso comportava, aggiungeva anche una struttura multipiano fuori terra con notevole impatto ambientale.

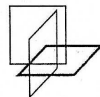
In Largo Gramsci si ritiene assolutamente inadeguata l'ipotesi di prevedere parcheggi interrati; tale ambito di rilevante rilievo urbano dovrebbe essere oggetto di ipotesi di riconversione urbanistica e funzionale in grado di valorizzare il substrato archeologico e ricostruire la qualità urbana della piazza, un possibile tema di concorso di progettazione.

Per risolvere la carenza di posti auto sia a servizio dei residenti del rione Patara che dei non residenti che vogliono accedere al Centro Storico nei pressi delle infrastrutture presenti nel rione medesimo, si suggerisce il





ordine degli architetti,
pianificatori, paesaggisti e conservatori
della provincia di Rimini



potenziamento del parcheggio 4S dell'area prospiciente l'ex cinema Settebello, dove un'eventuale struttura interrata e/o multipiano, ancorché richiedere un adeguato studio di fattibilità, sembra comportare minori problemi per quanto riguarda il possibile ritrovamento di reperti archeologici, garantendo comunque idonei attraversamenti pedonali verso il centro storico, eventualmente anche di tipo meccanizzato, adeguate relazioni con il parco urbano ed una efficace connessione pedonale alla vicina fermata del TRC.

Connesso al piano della sosta, sempre con particolare riferimento ai parcheggi pubblici in prossimità e/o all'interno del Centro Storico, è l'analisi dei flussi veicolari che andrebbero incanalati in un circuito logico che consenta di raggiungere tutte le aree di sosta ritornando al punto di partenza, con possibilità di verificare in anticipo, attraverso indicatori luminosi come avviene già sulla via Bastioni Orientali in prossimità dell'incrocio che conduce a Largo Gramsci, il numero di posti auto disponibili per ogni zona di sosta pubblica.

Si ritiene inoltre che il dimensionamento di 450 posti auto previsto per il parcheggio d'interscambio modale presso il casello di Rimini sud (14S), debba essere notevolmente incrementato e messo in connessione con un efficace sistema di trasporto pubblico che, oltre al casello di Rimini Sud, possa collegare centri attrattori di notevole rilevanza, quali: l'ipermercato "le Befane", il polo scolastico della Colonnella, Il nuovo Palazzo dei Congressi, la Stazione ferroviaria. Qualora il tracciato di tale sistema di trasporto - anche innovativo con riferimento alla tipologia "people mover" - fosse inserito all'interno del parco Ausa, dovrebbe essere attentamente valutato secondo criteri di tutela del parco e del patrimonio arboreo, di riduzione massima dell'impatto infrastrutturale, con garanzia di un'adeguata integrazione con le altre reti del trasporto pubblico locale.

Approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 27 luglio 2009





enerale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento
CIRCOSCRIZIONE 5

via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 73
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Prot. 125274

Rimini, 31 Luglio 09

all' Assessore lavori pubblici e mobilità
Paola Taddei

Oggetto: **Osservazioni al Piano della Sosta**

La Circoscrizione 5, analizzata attentamente la documentazione derivante dal piano della Mobilità, propone le seguenti osservazioni da inserire nelle future previsioni urbanistiche. Sulla questione della sosta la circoscrizione ritiene che le problematiche siano da considerarsi in maniera diversa a seconda delle zone. Nella zona a monte, le zone quali la via Turchetta lungo la quale dovranno essere attrezzate idonee aree a parcheggio e che potranno essere risolte anche mediante l'arredo di aree, o mutando di destinazione altre già presenti, senza contare che a breve sarebbe valutare un riordino della viabilità, anche a seguito delle modifiche strutturali che stanno avvenendo presso l'area Pozzi.

Alle Celle, in considerazione dei blocchi al traffico in città risulta necessario individuare dei parcheggi scambiatori ben collegati dal TPL con il centro della città.

La zona ove produrre un maggiore sforzo progettuale si ritiene sia la fascia turistica.

Gli obiettivi principali da perseguire sono:

- Liberare il lungomare dalle auto;
- Creare dei parcheggi di interscambio per i pullman turistici; Tali zone dovrebbero essere individuate valutando sia la viabilità di contorno, che la zona nelle quali sono inserite tali aree. Vanno escluse dalle previsioni del piano della sosta le aree previste all'interno di schede di progetto non ancora realizzate, sia perché la maggior parte sono irrealizzabili, stante le condizioni dell'attuale PRG, sia perché propedeutiche per la residenza prevista;
- Si ritiene inoltre non consono utilizzare a parcheggio scambiatore aree inserite in un contesto urbanizzati e prettamente abitativo, in quanto si creerebbero problematiche in zone attualmente in equilibrio.
- Individuare delle aree a monte della ferrovia di primo scambio, ove fermare le auto dei turisti occasionali;
- Individuare delle aree per creare parcheggi scambiatori limitrofi l'uscita del casello di Rimini Nord.
Si ritiene che l'individuazione di tali aree debbano essere per zone di influenza.
Si ritiene inoltre che l'individuazione e la gestione dei parcheggi per le strutture alberghiere dovrebbero essere concertate con le categorie economiche interessate, onde potere soddisfare con certezza le esigenze, e che le stesse categorie debbano essere coinvolte per quanto riguarda la gestione e la modalità di utilizzo, così come fatto con successo in altre parti della città.
- Lungo la fascia a mare sono localizzate diverse aree cosiddette "Ceschina". Si ritiene utile un loro utilizzo per l'individuazione di aree di sosta legate all'attività turistico ricettiva.
- In particolare:
 - a Rivabella e Viserba Sud: occorre individuare una o più zone a

RIMINI





enerale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento

CIRCOSCRIZIONE 5

via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 73
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

ridosso della ferrovia per lo stallo dei clienti degli alberghi, possibilmente presso le aree Ceschina. In questo caso diverrebbero propedeutici sia il sotto passo di previsto con il prolungamento della via Sozzi, il sotto passo limitrofo la via Montegrappa, che i sotto passi ciclo pedonali realizzabili lungo la direttrice Rimini Ravenna ed indicati nel documento viabilità a "Spina di Pesce" trasmesso a suo tempo a questo tavolo.

- A Viserba risultano utilizzabili i parcheggi zona Centro Studi, utilizzabili se dotati di una viabilità trasversale che li colleghi con la zona a mare; è inutile e dannosa l'individuazione come parcheggio dell'area mercatale di via Baroni, in quanto una sua apertura creerebbe problematiche sociali e di vivibilità gravi; Ben venga l'utilizzo dei parcheggi fieristici che potrebbero essere utilizzati dotandoli di adeguata sorveglianza.
 - A Viserbella, oltre esistere zone abitate con deficit di parcheggio per i residenti, come ad esempio la via Donati- Amati, esistono già dei parcheggi legati alle strutture a mare. Sarebbe utile un loro potenziamento, oltre all'adeguamento di almeno 2 dei 4 sottopassi pedonali esistenti lungo la via Curiel.
 - A Torre Pedrera si ritiene che debba essere potenziato il parcheggio di via Foglino, con l'utilizzo delle aree limitrofe poste subito a ridosso della ferrovia.
- In generale, nel reperimento di aree di sosta a servizio dell'attività turistica sarebbe necessario preservare quelle aree a destinazione residenziale, evitando di sottrarre ai cittadini residenti posti auto necessari per la vita di tutti i giorni.
- A seguito al soddisfacimento della sosta per necessità turistiche potrà essere fatto un piano per l'allontanamento delle auto in sosta medio-lunga dai lungomari, prevedendo solo la fermata a servizio delle attività economiche.
 - La sosta dei pullman dovrebbe essere individuata su aree collegate con le grandi vie di comunicazione (sarebbero propedeutiche) i parcheggi della fiera, collegate a servizio di autobus a navetta del tipo a chiamata da concordare con gli operatori turistici interessati.
 - Infine, presso l'uscita autostradale di Rimini Nord dovrebbe essere individuata un adeguato parcheggio scambiatore, ben collegato mediante servizio di autobus con la zona a mare e la Fiera.

Distinti Saluti

il presidente della Circonscrizione 5

ing. Fabio Betti





Posta :: INBOX: urgente osservazioni piano sosta

Pagina 1 di 4

INBOX Composti Cartelle Impostazioni Ricerca Aiuto Rubrica Esci Apri Cartella INBOX

Quota occupazione mail: 87,10MB / 130,00MB (67,00%)

INBOX: urgente osservazioni piano sosta (1 di 135) Sposta | Copia Questo messaggio a

Elimina | Rispondi | Rispondi a Tutti | Inoltra | Redirigi | Lista Nera | Sorgente Messaggio | Salva | Torna a INBOX con Nome | Stampa

Data: Thu, 23 Jul 2009 09:55:30 +0200

Da: Associazione Albergatori Rimini <b.rossi@adriabeach.net>

A: sindaco@comune.rimini.it, paola.taddei@comune.rimini.it

Oggetto: urgente osservazioni piano sosta

1.2 unnamed text/html 17.11 KB



Associazione Italiana Albergatori

Rimini

SPETT.LE AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI RIMINI

C.A. DEL SINDACO DOTT. ALBERTO RAVAIOLI

C.A. DELL'ASSESSORE ALLA MOBILITA' DOTT.SSA PAOLA TADDEI

IN OSSERVAZIONE AL PIANO SOSTA E PARCHEGGI DEL COMUNE DI RIMINI

Nel nostro studio della documentazione, ci siamo soffermati quasi unicamente sulle problematiche turistiche, tralasciando tutto l' ottimo lavoro fatto nello studio delle soluzioni di parcheggio per residenti soprattutto del centro storico.

Vorremmo cominciare con la filosofia che ci guida in tutte le considerazioni che faremo in seguito.

<http://srv-mail.comune.rimini.it/horde-toaster/imp/message.php?index=82342>

23/07/2009





sta :: INBOX: urgente osservazioni piano sosta

Pagina 2 di 4

La volontà dell' Associazione Albergatori è quella di arrivare a una zona turistica (intesa come l' area compresa tra la ferrovia e la spiaggia) dove vi stazionino e circolino il minor numero possibile di autoveicoli.

In tal modo sarà possibile creare un ambiente più gradevole e maggiormente "friendly", favorevole alla cosiddetta mobilità lenta.

Questo non significa proibire l' accesso a tale zona a qualsiasi mezzo, ma permettere a residenti, fornitori e turisti di accedervi, senza tuttavia utilizzarla come arteria di collegamento nord-sud o viceversa e, tanto meno, come parcheggio.

Nei documenti prodotti da codesta Amministrazione, si nota che nel calcolo dei posti disponibili sono considerati, secondo noi, troppi parcheggi sulla sede stradale che dovrebbero essere progressivamente diminuiti man mano che si riuscissero a realizzare ampie zone specificamente dedicate al parcheggio di auto, camper e pullman.

Ciò premesso, riteniamo che l' indirizzo dei "Project" su parte del lungomare sia condivisibile anche alla luce delle considerazioni scaturite dal piano strategico del Comune di Rimini.

Siamo certi che non si possa fare tutto subito, ma, siccome in questa sede stiamo dettando le linee guida per i futuri interventi, ci sembra importante provare a condividere una filosofia.

Quindi, dallo studio delle proposte formulate nel lavoro degli uffici tecnici, ci pare necessario potenziare le previsioni di parcheggi e sottolineare alcune criticità.

L' ottimo sarebbe, poter sin d' ora identificare ampie aree ancora non edificate e più vicine possibile alla zona turistica, dove prevedere parcheggi a pagamento sul modello di ciò che è stato realizzato nell' area "Settebello" oppure nel vicino comune di Bellaria Igea Marina nelle aree a monte della ferrovia (con soluzioni in "sponsoring" che prevedono l'intervento diretto degli albergatori nella realizzazione e nella gestione a fronte della disponibilità dell'area e dell'ampiezza dell'arco temporale di disponibilità ad uso alberghiero).

Volendo entrare nello specifico, possiamo soffermarci, inoltre, sulle problematiche create dalla promiscuità nelle aree mercatali di Miramare, Viserba e Torre Pedrera.

Ciò in quanto queste aree non possono essere considerate ad uso turistico solo per il fatto che in una mezza giornata alla settimana devono essere rimossi tutti gli autoveicoli. Quindi si auspica una valutazione, concordata con tutti i soggetti interessati, per la soluzione dei problemi magari con la ricollocazione delle aree su cui vengono realizzate tali attività.

Sicuramente la zona nord è avvantaggiata rispetto alla soluzione dei problemi in quanto sussistono ancora ampie zone non edificate a monte della sede ferroviaria.

Ci riferiamo a tutta l' area nei pressi del "lavatoio" di Torre Pedrera, la zona che va dall' Ex Camping di Viserbella alla Via Donati, la zona presumibilmente di proprietà Ceschina che va da via dell' Arca sino ad arrivare a mare dell' area cimiteriale (su quest' ultima ci sono vari studi fattibilità tra cui uno della TRAM per la realizzare un parcheggio che soddisfi la quasi totalità delle esigenze della zona di Rivabella.

<http://srv-mail.comune.rimini.it/horde-toaster/imp/message.php?index=82342>

23/07/2009





sta :: INBOX: urgente osservazioni piano sosta

Pagina 3 di 4

Passando a San Giuliano oltre all' area che si trova tra le due sedi ferroviarie e il deviatore del fiume Marecchia, andrebbero valutate soluzioni sotterranee nelle zone del parco Briolini e nella zona di verde e servizi tra la linea delle "gabine" e la via Ortigara magari tramite "Project".

Nella zona di Marina Centro in attesa (e non solo) della realizzazione dei parcheggi sotterranei del lungomare, vi sarebbe l' area delle ferrovie di via Monfalcone e l' attuale parcheggio "Settebello" che non abbiamo trovato nelle planimetrie ricevute.

Spostandoci a sud, auspichiamo la continuazione della realizzazione di parcheggi sotterranei verso sud, ma anche in tale zona vanno studiate e identificate soluzioni e aree alternative in quanto tale zona essendo maggiormente antropizzata, offre minori soluzioni vicino alla zona mare. Certamente si potrebbe potenziare il parcheggio di via Chiabrera con soluzioni tipo "Fast park", oppure trovare soluzioni nella zona a monte del nuovo sottopasso di via Portofino, la zona di Via Cavalieri di Vittorio Veneto dove il parcheggio previsto sarà ad uso dei servizi che verranno realizzati in tale area ed, infine, la porzione di terreno adiacente alle poste di Miramare, definita Area Mulazzani dove attualmente esiste un parcheggio privato a pagamento.

Riteniamo che il Comune di Rimini, per un buon governo della città, debba avere la capacità di poter pilotare scelte anche nei confronti dei privati al fine di rendere ambientalmente più vivibile una città che nella zona a mare ha notevoli carenze di spazi.

Due considerazioni a margine sul alcune specifiche questioni.

La prima riguarda la sosta dei camper. A nostro avviso, non è accettabile che questi "bestioni" trovino alloggio negli stalli del lungomare. Occorre, anche in collaborazione con privati interessati, realizzare aree parcheggio specifiche, a metà strada fra il parking tradizionale e il camping, con tutti i servizi complementari.

Altro tema riguarda la destinazione di alcune aree a destinazione d'uso d'altro genere che potrebbero, con apposito provvedimento sindacale, essere temporaneamente destinate nel periodo estivo ad area parcheggio.

Riservandoci ogni altra occasione di confronto e determinazione operativa che sarà congiuntamente reputata utile, porgiamo cordiali saluti.

Rimini 23 luglio 2009

IL VICE PRESIDENTE

DOTT. ANDREA MAGNANI

<http://srv-mail.comune.rimini.it/horde-toaster/imp/message.php?index=82342>

23/07/2009





CONTODEDUZIONI

E' opportuno riaffermare che per le aree sulle quali sono stati previsti nuovi parcheggi scambiatori e/o intermodali, nella stesura del Piano della Sosta, gli uffici hanno già proceduto alla verifica delle stesse con le previsioni di Piano Regolatore, in base alla documentazione fornita dagli uffici della Direzione Pianificazione e Gestione Territoriale, eventuali nuove soluzioni e/o proposte alternative possono trovarsi in contrasto con le attuali previsioni urbanistiche.

1) Parcheggio intermodale casello Rimini Nord

Nell'osservazioni viene sottolineata la mancanza di un parcheggio nelle vicinanze del casello di Rimini Nord.

Effettivamente il piano della sosta non prevede, in prossimità del casello aree adibite a parcheggio, in quanto in conformità con gli obiettivi del Piano stesso, detta area non incide sulle dotazioni previste dal piano, poiché situata a notevole distanza dal centro ed è totalmente priva del servizio del Trasporto Pubblico Locale

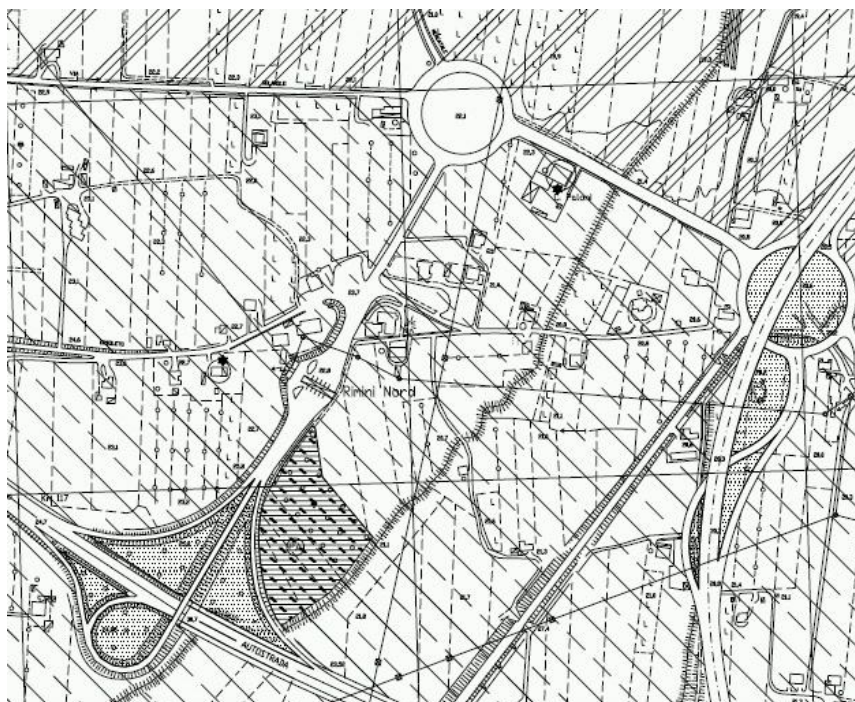
STRALCIO PIANO SOSTA





Si sottolinea inoltre che già il Piano Regolatore Generale prevedeva in tale area un'ampia previsione di parcheggio attrezzato, così come si evince dallo stralcio di Piano Regolatore sottostante e dalla planimetria aerea.

STRALCIO PIANO REGOLATORE GENERALE



STRALCIO FOTO AEREA

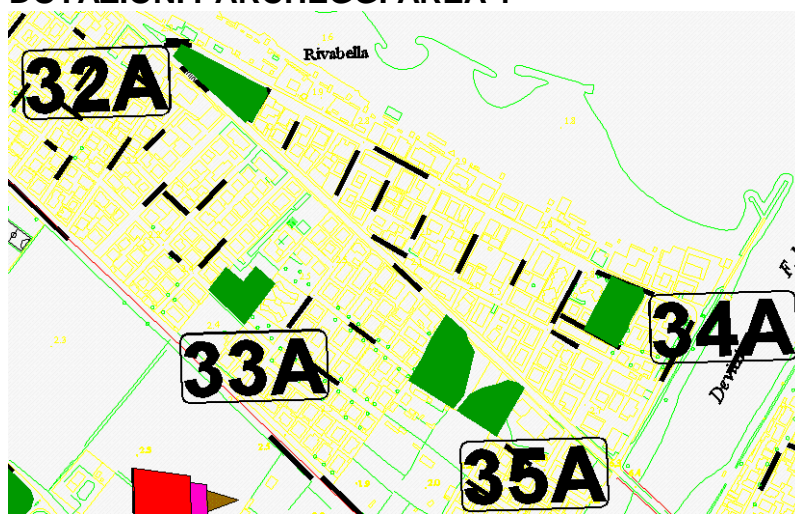




2) Incrementare la possibilità di parcheggi nella zona Nord a ridosso della fascia costiera.

Nelle aree della fascia costiera nord il Piano prevede un'ampia dotazione di parcheggi di attestamento ciò nonostante vengono individuate nuove aree private alcune delle quali in contrasto con le previsioni di Piano Regolatore Generale, sono descritte di seguito le dotazioni del Piano della Sosta successivamente vengono individuate le nuove aree per un possibile incremento di parcheggi nella fascia costiera nord.

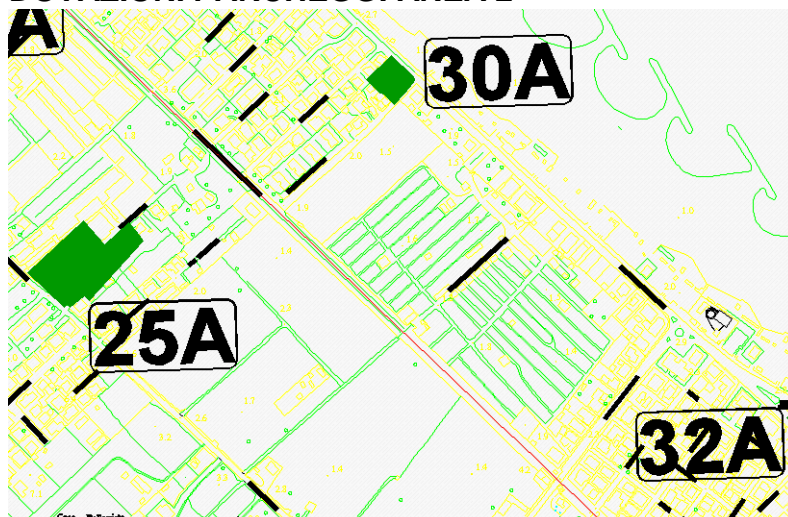
DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 1



POSTI AUTO

32 A	100
33 A	70
34 A	150
35 A	200
TOT	520

DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 2



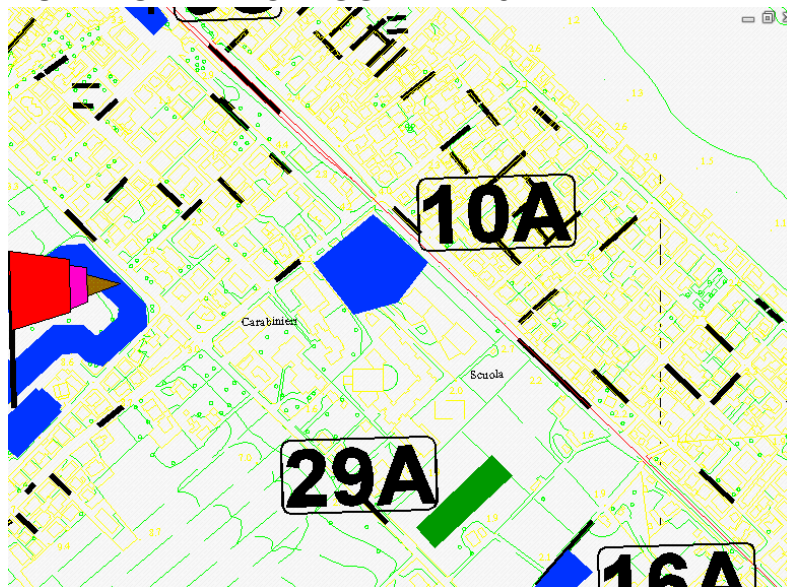
POSTI AUTO

30 A	70
25 A	240
TOT	310





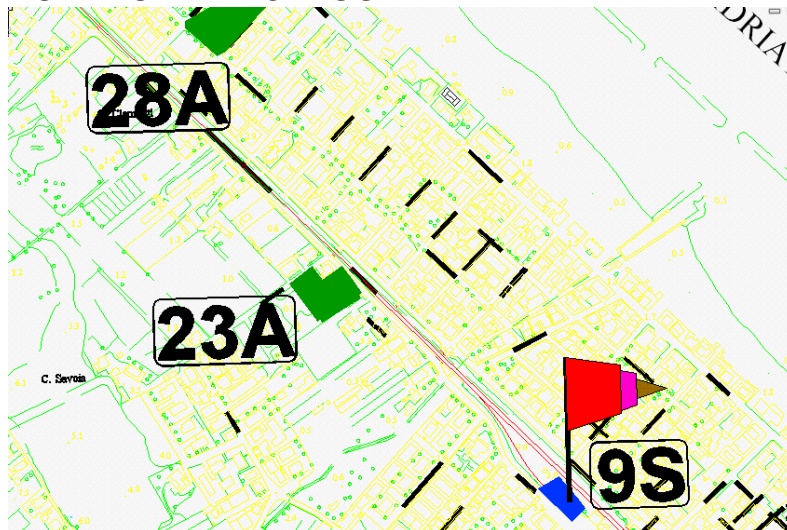
DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 3



POSTI AUTO

10 A	125
ESIST.	
29 A	250
16 A	60
ESIST.	
TOT	435

DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 4



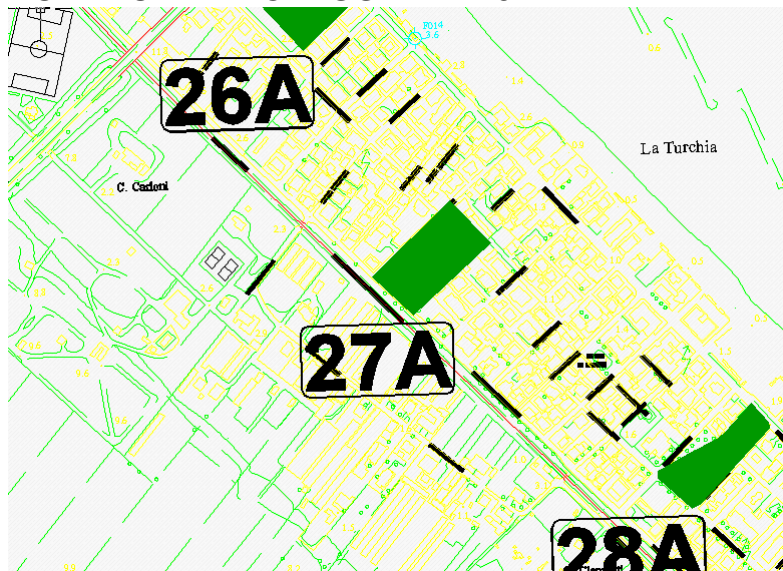
POSTI AUTO

9 S	80
28 A	100
23 A	90
TOT	270





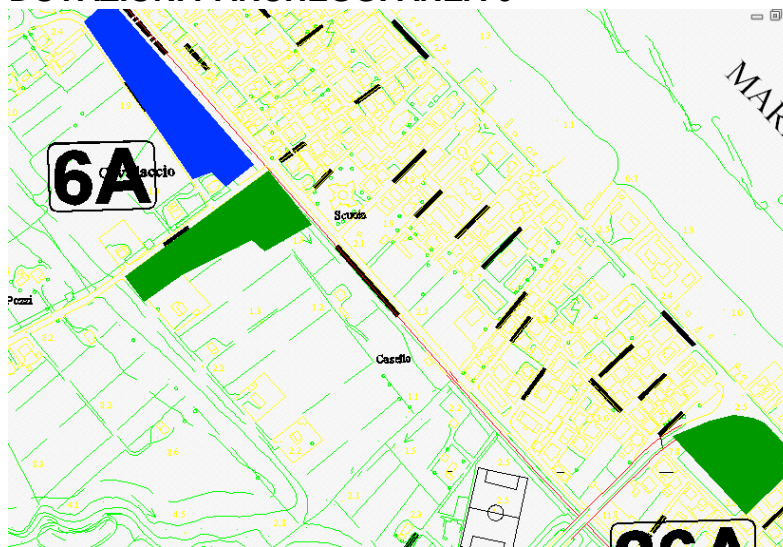
DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 5



POSTI AUTO

26 A	150
27 A	60
28 A	100
23 A	90
TOT	400

DOTAZIONI PARCHEGGI AREA 6



POSTI AUTO

6 A	238
ESIST.	
TOT	810
AMPL.	AMPL.

In totale nella fascia costiera nord il piano prevede circa 2755 posti auto viste le richieste della Circoscrizione 5 di in cementare le dotazioni assegnate, vengono di seguito individuate le seguenti aree.



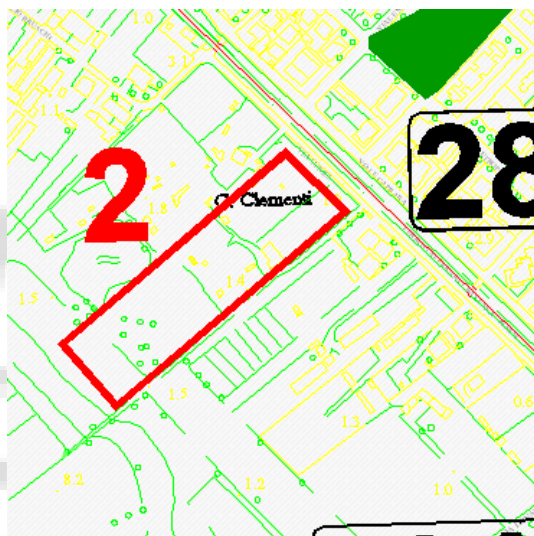


Area 1



E' un'area già adibita a parcheggio, le previsioni del Piano della Sosta assegnano un incremento di 570 posti , con il raddoppio di un piano della struttura già ipotizzata è possibile incrementare le dotazioni esistenti di circa 250 posti auto

Area 2

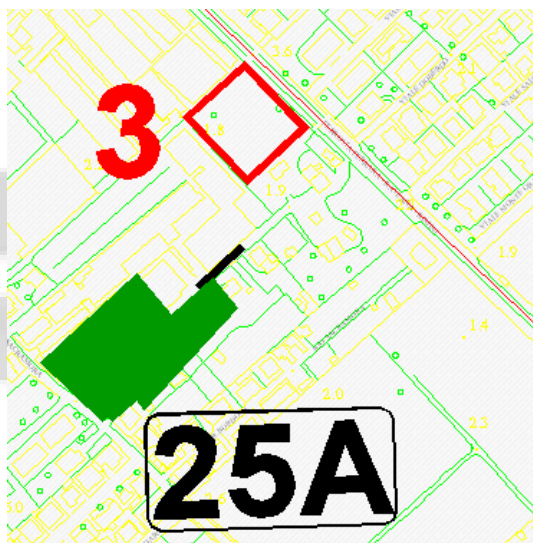


Area di circa 13000 mq. pari ad un incremento di circa 430 posti auto



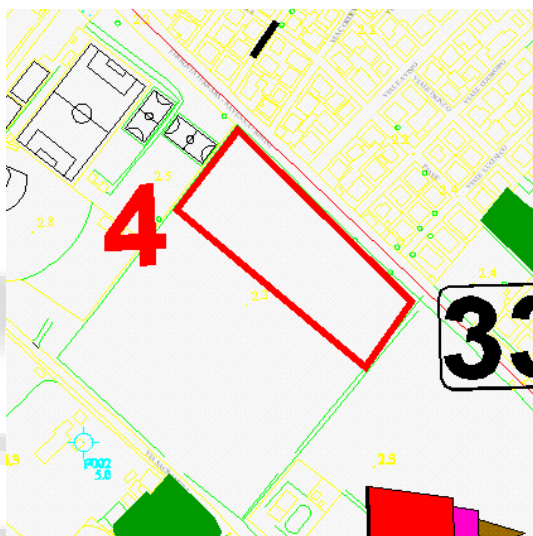


Area 3



Realizzazione di un parcheggio in struttura pari ad un incremento di 150 posti auto circa

Area 4



Area di circa 13000 mq. pari ad un incremento di 500 posti auto.

INCREMENTO POSTI AUTO ZONA NORD	
AREA 1	250
AERA 2	430
AREA 3	150
AREA 4	500
TOTALE	1330





3) Aumentare la disponibilità di parcheggi nella zona ex fiera in prospettiva del termine dei lavori del Palacongressi

Le dotazioni che il piano prevede in quest'area sono



9A	P 33 PARCHEGGIO AREA FOX (ATTUALI 60 POSTI)	ESISTENTE, POSSIBILE AMPLIAMENTO CON REALIZZAZIONE MULTIPIANO (PREVISTI ~450 POSTI)
3S	P 53 SCAMBIATORE VIA FANTONI (ATTUALI 273 POSTI)	ESISTENTE, DI POSSIBILE AMPLIAMENTO (PREVISTI ~1000 POSTI)
15S	PROPOSTA SCAMBIATORE VIA GROTAROSSA – STRADA STATALE 16 (PREVISTI ~700 POSTI)	NUOVA PROPOSTA





Nella zona immediatamente circostante il nuovo palazzo di congressi non esistono altre aree sulle quali prevedere nuove dotazione di parcheggi, al fine di incrementare le attuali dotazioni e quelle di previsione si propone la realizzazione di una struttura nel parcheggio scambiatore 15 S equivalente ad un incremento di circa 600 posti auto, la stessa considerazione la si può estendere sullo scambiatore 3 S, in tal caso l'incremento è di circa 800 posti auto.

L'incremento totale nelle aree immediatamente vicine al palazzo dei congressi è di 1400 posti auto.

4) Aumentare la disponibilità di parcheggi nella zona Lagomaggio, Bellariva e Marebello a ridosso della fascia costiera.

La risposta all'osservazione di cui sopra viene data nel documento di verifica relativo alla osservazione avanzata al tavolo permanente della mobilità in merito alla definizione di un sistema di parcheggio alternativo a quello previsto con l'ipotesi di pedonalizzazione dei lungomari, allegato F parte integrante del presente atto deliberativo.

DOCUMENTO RELATIVO ALLA OSSERVAZIONE AVANZATA AL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA' IN MERITO ALLA DEFINIZIONE DI UN SISTEMA DI PARCAMENTO ALTERNATIVO A QUELLO PREVISTO CON L'IPOTESI DI PEDONALIZZAZIONE DEI LUNGOMARI

5) Riqualificazione area parcheggio Gramsci, eliminazione parcheggio interrato;

Si accoglie totalmente l'osservazione in particolar modo si condivide la difficoltà di realizzazione di un parcheggio interrato, in merito al trasferimento dei posti auto previsti ed alla riqualificazione dell'area si rimanda al documento "FONDAMENTI PER LA REDAZIONE DELLA VERSIONE DEFINITIVA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI", nel si prevede la riorganizzazione dei capolinea e delle fermate del TPL nel Centro Storico e quindi anche la riorganizzazione e riqualificazione dell'area di Parcheggio Gramsci.

