



Comune di Rimini

- Direzione Infrastrutture Mobilità e Ambiente
- Ufficio Interventi alla Viabilità

Via Rosaspina, 21- 47900 Rimini
tel. 0541 704931/32 - fax 0541704847
E - mail tommaso zappata@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

IPOTESI DI MODELLO DI RIORGANIZZAZIONE DELLE PISTE CICLABILI NEL COMUNE DI RIMINI

RELAZIONE

Il principio fondamentale su cui si basa una corretta pianificazione di un modello sulla mobilità consiste nel mettere a sistema la circolazione delle diverse componenti di traffico (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, movimento e sosta veicolare) specializzando la sede stradale in modo da assegnare ad ognuna delle componenti una porzione di spazio separata da quella destinata alle altre e facilmente riconoscibile.

Sono particolarmente utili in questo senso gli interventi tesi alla realizzazione di percorsi ciclopedonali, la loro protezione dalle auto in sosta, la riduzione e il rallentamento del traffico, la pedonalizzazione del Centro Storico e la regolamentazione di zone con limite di velocità a 30 km/h, la tariffazione e la delimitazione della sosta con modalità diverse all'avvicinarsi al Centro oltre alla promozione del trasporto pubblico.

Per incentivare la mobilità ciclabile è necessario confrontarsi con la realtà del territorio ed i bisogni della sua popolazione, al fine di tutelare e salvaguardare i cittadini che fruiscono dei servizi e delle strutture presenti in quell'ambito e soprattutto, nei brevi tragitti, la si renda competitiva rispetto agli spostamenti motorizzati.

E' quindi necessaria la realizzazione di una rete di piste ciclabili efficiente e gerarchizzata, cioè un sistema di percorsi costituito da una rete principale, preferibilmente in sede propria, integrata da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti su scala locale, aventi caratteristiche come la continuità, la riconoscibilità, la diffusione capillare, l'integrazione con il trasporto pubblico, la rettilineità e la sicurezza dei percorsi.

Inoltre l'obiettivo a cui mirare per incentivare l'uso della bicicletta è quello di stimolare la partecipazione della cittadinanza con azioni educative all'uso di tale mezzo nei tragitti casa-lavoro e casa-scuola e la promozione di campagne di educazione stradale.

L'Amministrazione Comunale con la Delibera di Consiglio n. 100 del 11.04.2006 approvava il Piano della rete degli itinerari ciclabili del Comune di Rimini con i seguenti proponimenti:

- realizzare un connubio tra l'esigenza di mobilità e la tipologia delle infrastrutture esistenti;
- sviluppare le modalità di spostamento non motorizzato progettando un sistema di trasporti che assegni uno spazio autonomo e privilegiato alla componente pedonale e ciclabile;
- incentivare la mobilità lenta attraverso il potenziamento delle piste ciclabili e delle dotazioni infrastrutturali quali sottopassaggi, semafori specializzati, parcheggi, strutture e servizi atti a favorire l'interscambio con i mezzi pubblici;

Inoltre gli itinerari ciclabili venivano distinti in:

- a) Itinerari ciclabili principali di tipo "A", percorsi di scorrimento che interessano più Circoscrizioni del territorio comunale mettendo in comunicazione Comuni confinanti;

- b) Itinerari ciclabili secondari di tipo "B", percorsi di penetrazione che costituiscono la rete all'interno delle singole Circostrizioni o di comunicazione fra esse e possono connettere tra loro due assi viari primari;
- c) Itinerari ciclabili locali di tipo "C", percorsi di distribuzione, tratti di rete locale a piu' breve raggio che si sviluppano in correlazione al tessuto urbano preesistente.

La Delibera di C.C. n. 100 del 11.04.2006 espone in maniera dettagliata e puntuale tutti i percorsi esistenti, in itinere e di progetto.

Considerando che il Centro Storico, con le sue aree pedonalizzate è sicuramente la zona ciclabile piu' frequentata, in questa sede si descrivono i percorsi piu' interessanti ed estesi, includendo anche tratti non normati ma molto usati dai ciclisti nel collegamento delle varie piste:

1. Percorso ciclabile via Tolemaide A1, in sede propria e su corsia riservata, attualmente è una pista disarticolata dal resto dei percorsi presenti sul territorio comunale, da collegare alle piste di via Porto Palos e via Dati-Toscanelli, rispettivamente in sede protetta e su marciapiede, tratti appartenenti al percorso Lungomare Ponente A2;
2. Percorso Lungomare Levante A3, pista in sede propria e promiscua, inizia al Porto canale, è presente alternativamente sui lati del lungomare fino a Marebello, e utilizzando i percorsi pedonali esistenti sull'arenile a monte delle cabine, a Rivazzurra e Miramare, consente di giungere fino al confine con il Comune di Riccione;
3. Percorso naturalistico Parco Marecchia A4, in sede propria, inizia dall'invaso sotto il Ponte di Tiberio e si sviluppa sull'argine destro del fiume Marecchia, fino a raggiungere il confine con il Comune di Verucchio;
4. Pista Marecchiese A5, in sede propria e su corsia riservata, che parte al confine con il comune di Verucchio in località Corpòlò, per arrivare attualmente alle porte della città ed immettersi direttamente sull'Anello Verde B3;
5. Pista Nuova Via Roma A7, in sede propria e su corsia riservata, realizzata su ambo i lati nella prima parte e che collegherà il Centro con la Stazione Aeroportuale a Miramare ed il confine comunale con Riccione;
6. Pista S. Martino in Riparotta B1, in sede propria e su corsia riservata, collega gli ingressi del versante nord della Nuova Fiera C5 con la zona mare di Viserba Lungomare Ponente A2;
7. Pista Emilia - Porto canale B2, pista in sede propria e promiscua, inizia all'ingresso principale della Nuova Fiera e termina al Porto in piazzale Boscovich, utilizzando il percorso ciclopedonale posto direttamente sulla banchina del porto in via Destra del Porto;
8. Percorso naturalistico Anello Verde B3, in sede propria, inizia alla foce del Deviatore con due piste separate C14-C15, attraversa il Ponte di Legno, prosegue sull'argine a mare dell'Ausa, si porta in via Acquario ricucendosi con la pista del Parco Fabbri B5;
9. Percorso naturalistico Spina Verde B5, in sede propria, inizia dal Parco V PEEP, attraversa i parchi Fabbri e Cervi arrivando direttamente sul Lungomare Levante A3;
10. Pista XX Settembre – Flaminia B6, in sede propria, inizia dall'Arco d'Augusto ed arriva in via Settembrini, zona Ospedale, per raccordarsi con le piste Nuovo Palas B7a e B7b in zona Iper Le Befane;
11. Percorso naturalistico Ausa B8, in sede propria, si sviluppa sull'argine a monte e collega la zona della Grotta Rossa tramite la pista di via Della Lontra C22 per poi connettersi alla pista Anello Verde B3;

Alcune piste di distribuzione classificate "C" meritano particolare attenzione perchè utilizzando la loro capillarità, consentono di unire parti di grande interesse della città:

- Pista G. Verenin C2, in sede propria, collega la Statale Adriatica, zona Italia in Miniatura, con il Lungomare Ponente A2;
- Pista Sacramora C4, in sede propria, dal Lungomare Ponente A2, attraversa via XXIII Settembre B2, si immette in via Delle Piante C12, supera il Ponte di Legno sul Deviatore per concludere alle porte del Centro Storico.
- Pista via Borgatti C42, in sede propria, inizia in via Matteotti B2, attraversa via Coletti e parco Briolini, conclude in via Ortigara (Darsena) C44;
- Pista Via Della Fiera C22, in sede propria e promiscua, direttamente dalla Statale Adriatica, intersecandosi con Euterpe C23, Spina Verde B5 e Flaminia B6, fino al Lungomare Levante A3 ;
- Pista Via Principe Amedeo C43, in sede propria e promiscua, dal Lungomare Levante A3 al Centro Storico.

L'Ufficio Mobilità, avvalendosi anche del lavoro di rilievo effettuato dal Settore LL.PP, sta' quindi analizzando gli aspetti e le problematiche sulla mobilità lenta con un attento monitoraggio sui percorsi esistenti al fine di:

1. Ridurre le possibilità di conflitto nell'intersecarsi alla normale rete viaria: infatti la regolamentazione attuale impone al ciclista di dare la precedenza all'approssimarsi agli incroci;
2. Rendere i percorsi il piu' possibile lineari perchè la marcia discontinua e frammentata oltre che disagiata distoglie l'attenzione generando una falsa sensazione di sicurezza.
3. Rendere la pista efficace così da permettere di giungere alla destinazione desiderata (Poli di attrazione) senza dover proseguire sulla sede stradale in concorrenza con i veicoli motorizzati;
4. Creare percorsi protetti con spartitraffico o marciapiede perchè dove la pista è su carreggiata stradale e separata solo da una striscia di vernice, viene purtroppo usata dagli automobilisti come area di sosta;
5. Creare piste con un senso di marcia congruente e continuo su tutta la loro estensione e con percorsi di andata e ritorno.
6. Prevedere una costante manutenzione, la cattiva condizione dell'infrastruttura obbliga il ciclista a non utilizzarla e a portarsi sulla strada sicuramente in condizioni migliori.

L'obiettivo è dunque quello di pianificare interventi puntuali, che prendano in considerazione ogni particolare degli itinerari esistenti, finalizzati al conseguimento della continuità sulla rete ciclopedonale prima di ipotizzare la realizzazione di nuove piste.