



Comune di Rimini

Direzione Pianificazione e Gestione
Territoriale
U.O. Gestione Amministrativa
Ufficio del Dirigente

Via Rosaspina n. 21 - 47900 Rimini
tel. 0541704832 - fax 0541704820
www.comune.rimini.it
e-mail: natalino.vannucci @comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE
Piano Strutturale del Comune di Rimini
L.R. 24 marzo 2000 n. 20 e s.m.i. art. 14

Verbale terza seduta – 22/04/2010 -

L'anno duemiladieci, il giorno ventidue del mese di Aprile, alle ore 09.45, nella sala del Consiglio Comunale del Comune di Rimini sita in Piazza Cavour n. 27, a seguito della convocazione del Presidente della Conferenza di Pianificazione Arch. Alberto Fattori, trasmessa agli Enti, con nota prot. n. 54427 del 09 aprile 2010, ed alle Associazioni, che partecipano in qualità di uditori, con nota prot. n. 54745 del 12 aprile 2010 inoltrata via Fax, si è svolta la terza seduta della Conferenza di Pianificazione, indetta ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 20/2000, nell'ambito del procedimento di approvazione del nuovo Piano Strutturale Comunale.

Si procede alla verifica delle deleghe dei rappresentanti degli Enti convocati.

Alla seduta risultano convocati e sono presenti:

ENTE	PRESENTI
1) Provincia di Rimini	Giancarlo Pasi
2) Comune di Bellaria	
3) Comune di Coriano	
4) Comune di Riccione	Saul Matteo Saponi
5) Comune di San Mauro Pascoli (FC)	
6) Comune di Santarcangelo di Romagna	Alfio Fiori
7) Comune di Verucchio	
8) Repubblica di San Marino –	
9) ACER – Azienda Casa Emilia Romagna	
10) Aeradria S.p.a.	
11) ENAC - Aeroporto “G. Marconi”	
12) Agenzia Mobilità Provincia di Rimini	Roberto D’Andrea
13) TRAM Servizi	
14) AMIR S.p.a.	
15) ANAS S.p.a. Compatimento di Bologna	
16) Anthea s.r.l.	
17) A.R.P.A. Sezione Provinciale di Rimini	Roberto Sartini
18) A.T.O.	
19) Autorità di bacino Conca e Marecchia	
20) Servizio Tecnico Bacino Romagna RER	
21) AUSL Azienda Unità Sanitaria Locale	Giovanni Bagli
22) Autostrade per l'Italia S.p.a. (Roma)	
23) Autostrade per l'Italia - Direzione terzo Tronco (Bologna)	
24) Agenzia del Demanio	
25) Camera di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura	

26) Capitaneria di Porto – Compartimento Marittimo	Giorgio Busceti
27) Carabinieri Comando Provinciale di Rimini	
28) Comando 1° Regione Aerea Reparto Territorio e Patrimonio	
29) Dipartimento Militare Marittimo dell'Adriatico – Demanio di Ancona	
30) Comando 6° Reparto Infrastrutture Demanio e Servizi militari Bologna	
31) Consorzio di Bonifica della Romagna	
32) Consorzio di Bonifica del Canale Emiliano Romagnolo (Bologna)	
33) Corpo Forestale dello Stato	
34) ENEL Distribuzione S.p.a. Ufficio Pianificazione Rete	
35) Terna (Rete Elettrica nazionale S.p.a.) A.O.T. Firenze	
36) Ente Poste Italiane	
37) Guardia di Finanza – Comando Provinciale di Rimini	
38) HERA S.p.A. Rimini	Andrea Priolo
39) HERA LUCE S.r.l.	
40) Prefettura di Rimini - Ufficio Territoriale del Governo	
41) Protezione Civile – Provincia di Rimini	
42) Rimini Fiera S.p.a.	Nazario Pedini
43) RFI Rete Ferroviaria Italiana – Direzione Compartimentale Infrastruttura	
44) F.S. Sistemi Urbani Gruppo Ferrovie dello Stato	Silvio Campani
45) Romagna Acque – Società delle fonti S.p.a.	
46) Società Gas Rimini - Reti	
47) Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici (Ravenna)	
48) Soprintendenza per i beni archeologici dell'Emilia Romagna(Bologna)	
49) Direzione Generale Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna (Bologna)	
50) TELECOM Italia S.p.A - Bologna	
51) Università degli Studi di Bologna – sede di Rimini	
52) Uni.Rimini S.p.a.	
53) Vigili del Fuoco Comando Provinciale di Rimini	

Sono presenti in qualità di uditori i rappresentanti delle seguenti associazioni: Associazione Pedalando e Camminando, Associazione Basta Merda in Mare, Studio TI, Forum Ambiente Provincia di Rimini, Lega Coop, A.N.C.E., Ordine degli Ingegneri, Ordine degli Architetti, Fondazione Meeting, A.I.A. Rimini, CGL, Italia Nostra. Altresì si segnala che il rappresentante di Rimini Fiera S.p.a, in conferenza di pianificazione, consegna, quale documentazione ufficiale, n. 3 tavole titolate: “Stralcio di PRG Variante, Aree parcheggi nuova fiera di Rimini, Aree nuova fiera di Rimini scheda 4/5” acquisite agli atti con prot. n. 65915 del 29/04/2010 cui ha fatto seguito, in data 23/04/2010, una mail con la traccia del proprio intervento.

L'Arch Alberto Fattori saluta gli intervenuti, apre i lavori della terza seduta della conferenza di pianificazione dedicata all'approfondimento sui temi specifici della mobilità, dei servizi e dei poli funzionali.

L'Arch. Fattori prosegue presentando il programma della giornata che prevede gli interventi dell'assessore ai LL.PP. del Comune di Rimini Juri Magrini, al quale farà seguito l'intervento dell'architetto Marco Tamagnini della Direzione Mobilità dei Lavori Pubblici, che illustrerà le attività finora svolte, dopodiché prenderà la parola l'architetto Rudi Fallaci per integrare i temi della mobilità e parlare poi più nello specifico delle questioni dei servizi e dei poli funzionali.

Ciò premesso viene data la parola all'assessore Magrini che illustra le proposte già previste nel PUM ed altre

elaborazioni del suo assessorato che complessivamente spaziano dalla viabilità principale al piano della sosta, al piano della distribuzione delle merci e della mobilità lenta.

In particolare è stata predisposta una soluzione per pedonalizzare il Ponte di Tiberio, un'altra soluzione che riguarda la mobilità lenta, quindi un potenziamento delle piste ciclabili per quello che riguarda il lungo-porto, con una soluzione di rotatoria anche sul Ponte della Resistenza. Sono parimenti contemplate soluzioni per la nuova circonvallazione di Santa Giustina per mettere in sicurezza tutto l'abitato, un'ulteriore proposta relativa alla mobilità a basso impatto ambientale, più conosciuta come People Mover, che crede vada ridiscussa, ripensata e quindi vada approfondita per quello che riguarda l'innesto della nuova Statale 16 nella zona di Rimini Nord.

L'assessore al riguardo precisa che la proposta di ANAS, è una proposta piuttosto invasiva per quello che riguarda tutto il tessuto agricolo di quella zona, e pertanto, se le condizioni lo consentono, ritiene debba essere ripensata o quantomeno ricondotta alla soluzione che la Giunta Comunale aveva proposto in fase di progetto preliminare nella Conferenza dei Servizi insieme ad ANAS, nel 2003.

Prosegue ringraziando l'Assessore Gamberini ed il direttore Fattori, per l'opportunità di confronto, di discussione e di approfondimento e lascia la parola all'architetto Tamagnini che viene testualmente riportato: *“L'intervento che proponiamo è diviso fondamentalmente in due parti: una descrizione degli atti e dei piani conseguenti a questi, e successivamente, nel dettaglio, la descrizione dei piani. Tutto il lavoro che la Direzione ha iniziato a fare parte con una delibera, quella che vedete descritta qua: “Linee guida per la realizzazione del Piano Urbano della Mobilità”, e il lavoro parte nel dicembre 2006. Questo atto descrive prima di tutto le fasi del lavoro che ha portato il gruppo di lavoro a realizzare la prima stesura del Piano Urbano della Mobilità. Il primo atto che abbiamo stilato è questa delibera 31 del marzo 2008, che abbiamo chiamato “Completamento della rete stradale” e che ci ha permesso prima di tutto di iniziare un lavoro sulla nostra rete stradale riferito alla classificazione nei sensi del Codice della Strada, cosa che il Comune di Rimini ancora non aveva ben definito. Insieme a questo – vedremo poi in seguito – in questo completamento della rete stradale abbiamo inserito 6 proposte di completamento della grande viabilità. Un'altra delibera importante è la delibera 83 del luglio 2008, che tratta della mobilità lenta. Abbiamo fatto un grosso lavoro di catalogazione e di studio della rete attuale e l'abbiamo completata con una serie di interventi e proposte, che poi vedremo bene dopo come le abbiamo articolate. Oggi abbiamo a disposizione un buon database, un buon catalogo di tutte le nostre piste ciclabili e addiritturain delibera abbiamo anche cercato di organizzare una sorta di scadenziario, abbiamo detto quali sono le piste ciclabili che sarebbe necessario fare da subito e quali si possono anche rimandare. Un altro pezzo importanteè il piano della distribuzione delle merci. Per il piano delle merci sono state necessarie due delibere: una dell'ottobre 2007 e una dell'ottobre 2008, 350 e 340. Continuando sempre col lavoro – ci stiamo quasi completando – un altro tassello importante: abbiamo, dico finalmente – concedetemelo – classificato, ai sensi del Codice della Strada, la rete viaria di Rimini, sulla quale abbiamo poggiato anche la delimitazione dei centri abitati. In realtà la delimitazione dei centri abitati c'era già, vedremo nel dettaglio il lavoro che è stato fatto. Anche questa delibera è di Giunta Comunale, la 149 del 2009, ed è di Giunta Comunale proprio perché il Codice della Strada lo richiede. Un altro lavoro, conseguente alla delibera 150, è il Piano del Trasporto Pubblico Locale. Abbiamo capito e fatto un modello matematico di tutte le linee del trasporto pubblico locale, abbiamo verificato e visualizzato alcune criticità di questo, insieme anche a Tram Agenzia e ad Agenzia Mobilità, e abbiamo proposto alcune soluzioni. Un'altra delibera molto importante è la 154 del dicembre 2009, che fissa i principi e le quote di parcheggi del Piano della sosta.*

L'ultima delibera importante e che raggruppa tutte le altre e, una volta che questi atti prima descritti verranno verificati proprio in questa sede nell'ambito del Piano Strutturale, fatte queste verifiche si ritorna a riprendere in mano gli atti verificati per completare il percorso del Piano Urbano della Mobilità vero e proprio. Allora è stato necessario, con questa delibera, fissare alcuni punti per il futuro e definitivo Piano della Mobilità, che redigeremo non appena i lavori del Piano strutturale saranno completati.stiamo procedendo ad una riorganizzazione del Piano della sosta in riferimento a quello che si è detto, abbiamo già proposto alla Giunta Comunale un referto dentro il quale abbiamo stabilito 5 zone, che diventeranno poi 7, nelle quali cominciare a studiare e verificare il regolamento della sosta. Adesso, se volete, passerei al dettaglio di ognuno di questi. Questa è la prima tavola, nella quale sulla cartografia abbiamo riportato molti degli interventi fatti nell'arco degli anni dal Comune, e molte proposte. Su questa abbiamo iniziato a studiare la classificazione, siamo partiti prima da una classificazione di tipo funzionale, anche questa stabilita più o meno dal Codice della Strada. Dico "più o meno" perché ci sono anche riferimenti non solo sul Codice della Strada, che portano ad una classificazione di questo tipo. Quindi abbiamo classificato la nostra rete secondo gli assi di scorrimento, di distribuzione e di penetrazione. Su questi abbiamo iniziato, con l'Università di Roma, ad agganciare al modello matematico che abbiamo costruito, i dati di flusso che contemporaneamente abbiamo recepito sul territorio. Su questa rete stradale abbiamo proposto al Consiglio Comunale 6 proposte di nuova viabilità e di nuove strade a completamento della rete stradale. Questa è stata una delibera abbastanza complessa e, per chi c'è qua, per le persone che hanno partecipato ai lavori del Tavolo Permanente della Mobilità, il Consiglio Comunale e anche il Tavolo Permanente della Mobilità hanno modificato un po' le proposte iniziali, queste 6 che vi descrivo. Magari, se ci saranno altre opportunità, vi potrò descrivere le modifiche richieste anche dal Consiglio Comunale. La prima proposta è un collegamento a monte per scaricare la viabilità principalmente della Strada di San Marino, un collegamento che dalla Strada Statale 72, collegasse la Montescudo e la Coriano, n. 1. La seconda è un collegamento anche questo per un po' scaricare il flusso in ingresso a Rimini, intercettare il flusso che proviene dalla Marecchiese, un collegamento alternativo dal punto a monte del cavalcavia dell'autostrada per scaricare fino alla nota rotonda Valentini, all'innesto dell'attuale Statale 16. Questa è un'altra proposta, è la prima ipotesi di collegamento alternativo alla pedonalizzazione del Ponte di Tiberio, è un'ipotesi di collegamento dalla Via Marecchiese fino alla Via Tonale, con lo scavalco del deviatore Ausa. Un'altra proposta che era già ed è ancora inserita nell'attuale PRG, è la nuova viabilità in località Santa Giustina. Questa in particolare la vedremo un po' modificata, perché ci sono stati degli sviluppi a seguito anche di impossibilità fisiche, per cui è stato necessario trovare un altro tracciato. Un altro collegamento è quello che dalla Tolemaide conduce al polo scolastico di Viserba. In particolar modo questo, in sede di Consiglio Comunale ha subito grosse modifiche, che poi vi descriverò. Questo è un collegamento di cui le ipotesi erano già presenti da tempo su varie... questa non era recepita nel Piano Regolatore, ma sono stati fatti studi da tempo, ed è un collegamento alternativo sotto alla stazione fino a condurre nella zona di Rivabella. Anche questo in particolare ha subito alcune modifiche in Consiglio Comunale. Analogo lavoro abbiamo fatto per la rete delle piste ciclabili. Abbiamo fatto una bella ed importante verifica delle piste ciclabili che sono presenti attualmente sul nostro territorio e le abbiamo suddivise in categorie e abbiamo cercato di completarle, nel senso che abbiamo cercato di dare loro continuità. Una cosa molto importante è dare continuità alla rete delle piste ciclabili. Molte sono non completamente collegate, lo studio che abbiamo fatto è proprio in questo senso. Nei dettagli le vedete classificate per C, B e A. È stata fatta una classifica di questo tipo: con A abbiamo classificato la rete principale,

che collega fundamentalmente i quartieri; con B abbiamo classificato la secondaria, ovvero interquartiere, e con C la locale, che sono le più corte. Prendiamone ad esempio una. Tutte le piste che avete visto graficizzate nella cartina precedente vengono descritte in questo modo, viene fatta una descrizione dello stato ed eventualmente anche delle modifiche tecniche che è necessario apportare, gli interventi necessarie per l'adeguamento normativo e anche di tipo funzionale. Questa è la documentazione fotografica che abbiamo su ogni percorso. Siamo poi passati alla classificazione delle strade a norma del Codice della Strada, cosa che il Comune di Rimini non aveva da quando il Codice era uscito, sulla quale abbiamo poggiato la delimitazione dei centri abitati. Questo è un lavoro molto tecnico, ma importante sia per gli atti legati all'edilizia privata che per gli atti conseguenti alla regolamentazione delle strade. La classificazione delle strade proposta è questa, da Codice, escluse le categorie intermedie, che derivano da altri atti, ma comunque che il Codice recepisce. Per quanto riguarda la delimitazione dei centri abitati, il Comune di Rimini aveva una serie, direi 5 delibere, che le racchiudeva tutte, ed erano anche fatte in modo, da un punto di vista cartografico, disomogeneo, su cartografia differente e anche con simbologie differenti. Le abbiamo raggruppate; siamo andati a cercare tutti i punti di delimitazione dei centri abitati Queste sono delibere che il Comune di Rimini aveva fatto nell'arco degli anni. Qui vedete una differenza di simboli ed anche di cartografia. Oggi è possibile riunificate tutti i simboli in un'unica cartografia e l'abbiamo fatto.

Passiamo TPL. Il lavoro importante anche qui è stato quello di creare un modello di trasporto pubblico locale e sono state inserite e verificate tutte quante le linee presenti sul nostro territorio e anche quelle arrivano dal territorio della Provincia. Alla fine, dallo studio del modello, le proposte che sono scaturite sono queste. Ribadisco che questo è un lavoro che abbiamo fatto sia al Tavolo Permanente della Mobilità, sia insieme ad Agenzia Mobilità. Le proposte sono: una riorganizzazione di queste linee, 8, 9, 124; una nuova proposta di linea da Viserba Monte a zona Celle e Stazione; ulteriore proposta di nuova linea nella zona sud e zona ovest, da Miramare fino alla Grotta Rossa, per chi conosce il territorio; una nuova proposta di rotatoria nell'area Fox. Questa ce l'ha espressamente richiesta l'Agenzia Mobilità perché evita il giro degli autobus intorno all'isolato e questo permette, oltre ad un risparmio energetico, anche un abbassamento dell'inquinamento rispetto al giro più ampio che gli autobus devono fare. Un'altra proposta è il collegamento stazione-Palacongressi, un'ulteriore proposta è il prolungamento della linea 11. Poi abbiamo iniziato, in questa proposta, a mettere in campo una serie di corsie preferenziali, in primo luogo sull'asse di Via Euterpe. Siamo poi passati al Piano della sosta. Il Piano della sosta è diviso in due tavole..... Questo Piano della sosta è poggiato sugli atti precedentemente fatti, mi riferisco al rosso, che è la rete del trasporto pubblico locale, e al verde, che sono le piste ciclabili, poi trovate i poli attrattori, i parcheggi di attestamento e i parcheggi di interscambio, attestamento o interscambio. Con la S vengono indicati i parcheggi scambiatori e con la A i parcheggi di attestamento. Quelli di attestamento sono quelli dove ci si ferma e si raggiunge la meta con un percorso inferiore ai 300 metri; quelli scambiatori sono i parcheggi che permettono l'interscambio modale. Di ognuno di questi è stata fatta una catalogazione ed una scheda particolare così ripartita. Viene descritto il parcheggio, viene descritto se vi è intermodalità oppure se non c'è; qual è lo stato, se è esistente, se è una nuova proposta, se va ristrutturato; ed è stato anche verificato col PRG esistente, questo sia per i parcheggi scambiatori che per quelli di attestamento. Anche questa è una delibera che in ambito di Consiglio Comunale ha avuto una serie di modifiche, ed in seguito ad alcune interrogazioni è stato redatto un documento di verifica di alcuni parcheggi, specialmente nella zona mare. Nella delibera che fissa i punti del Piano della Mobilità definitivo, oltre all'anticipazione

di tutta una serie di nuove tecnologie per la gestione della mobilità, fino ad arrivare all'istituzione dell'Ufficio di Controllo, sono state fatte una serie di ulteriori proposte che adesso vi descrivo. Questa è una proposta di terminal nell'area stazione e di Via Roma. Un'ulteriore proposta sul trasporto pubblico locale è quella di ricercare la possibilità, intorno alla prima cintura del centro storico, di realizzare due circolari ad alta frequenza, una oraria e l'altra antioraria, con la realizzazione di corsie preferenziali. Fatta questa prima cintura intorno al centro storico, abbiamo ritenuto opportuno pensare anche ad una proposta di seconda circolare monca, finché non verrà completata la possibilità di passare il deviatore del Marecchia, che collegasse i parcheggi di attestamento esterni, questa gialla. Conseguentemente a questa, abbiamo poi studiato un nuovo percorso del traffico privato intorno al centro storico. Alla fine dell'anno praticamente i lavori dei piani, tra virgolette, si sono conclusi, stiamo continuando ad andare avanti e abbiamo messo in campo ulteriori proposte. Una prima verifica e modifica è questa della Circonvallazione di Santa Giustina. Se vi ricordate, il percorso giallo descritto precedentemente coincideva con questo grigio; per una serie di motivi tecnici questo non è più fattibile ed è stato necessario studiare questa nuova proposta blu, addirittura prolungarla fin sotto alla Statale, che poi, per ulteriori esigenze con piani particolareggiati in questa zona, è stato necessario prolungare ancora sulla Statale Emilia verso Rimini. Questo è un ulteriore studio, un ulteriore sviluppo della viabilità di Santa Giustina. Questo è il famoso People Mover. Vi faccio vedere il tracciato. Anche su indicazioni del Piano Strategico, è nata l'esigenza di un collegamento non impattante, leggero e veloce a partire dal casello fino alla zona mare, e abbiamo provato ad ipotizzare un tracciato che corre lungo il Parco Ausa fino ad arrivare all'Arco d'Augusto, andando ad incrociare Via Roma, ed è stato necessario anche fare un collegamento fino alla stazione – che è questo – un prolungamento fino alla stazione ferroviaria ed anche un'ipotesi di collegamento con Piazzale Fellini. Allo studio vi è anche la possibilità di collegare il casello dell'autostrada fino alla Repubblica di San Marino. Per quanto riguarda la pedonalizzazione del Ponte di Tiberio, oltre al collegamento che abbiamo visto nella prima delibera, da Via Tonale con il ponte sul deviatore, stiamo studiando un'ulteriore proposta che è un tunnel a ridosso dell'invaso attuale vicino al Ponte di Tiberio. Questo, come vedete, permette di creare una circolazione più stretta intorno al centro storico, mentre il collegamento con il ponte da Via Marecchiese a Via Tonale dà la possibilità di una circolazione più ampia. Questo nel dettaglio è il ponte sul deviatore e questo è nel dettaglio il tunnel, le zone gialle sono le rampe, la zona rossa è la parte tutta in interrato. Qui siamo su Via Tiberio e qua esce sulla Vecchia Emilia. Qui ci sono due viste: l'ingresso da Via Tiberio che si interra e l'uscita sulla Vecchia Emilia. Queste sono le due rampe. Un'ulteriore proposta che stiamo cercando di verificare è un collegamento ciclo-pedonale che colleghi il Parco Marecchia – questo è l'invaso che stavamo vedendo prima, questo rosso – e che corra lungo il porto canale. Questo è il tunnel di prima, questo giallo è un collegamento ciclo-pedonale; dove attualmente c'è il Ponte dei Mille alla rotonda c'è una prima rampa in discesa. Un altro aspetto di questo progetto è l'ipotesi di rotonda sul Ponte della Resistenza. Queste sono alcune tavole tecniche delle rampe da realizzare per portare a norma i percorsi. Questo è un ampliamento della rampa attuale. Ci sono 3 ipotesi: realizzazione di rotonda occupando una parte di banchina del porto e in questa zona c'è l'infossamento della pista ciclo-pedonale; questa è una proposta senza rotonda, così com'è attualmente, solamente di realizzazione della pista ciclo-pedonale. Per quanto riguarda la Statale 16, alla quale si riferiva anche l'Assessore, è necessario verificare il tracciato in questa zona a cavallo di Via Tolemaide. Questo è il tracciato proposto attualmente da ANAS. È fatto di due parti: c'è Via Tolemaide e questo è l'aggancio fino all'affiancamento alla Statale. Una vecchia proposta, con la quale i rappresentanti del Comune di Rimini sono

andati in Conferenza di Servizi con ANAS nel 2003, è questa. Quella di prima era disegnata su una foto aerea, questa è disegnata su una carta tecnica regionale; cercate di seguire la mano, vi spiego un attimo. Questa è l'autostrada, questa è Via Tolemaide e questo è l'aggancio su Via Tolemaide, viene utilizzato un pezzo di Via Tolemaide fino ad arrivare alla rotonda attualmente "Mitica" e poi il nuovo affiancamento all'autostrada."

Segue l'intervento dell'arch. Rudi Fallaci il quale riprende ed amplia alcune tematiche in materia di mobilità già accennate nella prima seduta della conferenza di pianificazione rifacendosi anche ad alcuni temi trattati nel precedente intervento.

Sul tema della mobilità, il primo elemento di raffronto è lo schema, per quel che riguarda il sistema delle grandi infrastrutture, del Piano Provinciale, basato essenzialmente sul potenziamento dell'Autostrada - le tre corsie - sulla nuova Statale 16 e sul TRC, come asse portante di un trasporto pubblico, che poi trova nelle sedi locali la sua evoluzione.

Conclusa l'esposizione dei relatori viene aperto il dibattito dando la parola all'Assessore all'Urbanistica, signor Alfio Fiori, delegato dal Comune di Santarcangelo, che individua in questo momento di confronto, quale Comune contermine, un'occasione per un esame congiunto delle problematiche delle rispettive comunità cittadine e introduce le questioni legate alla mobilità ed alla gestione dei flussi di traffico quale elemento determinante.

Rispetto al tema della mobilità pubblica evidenzia l'importanza che il tracciato del TRC arrivi fino a Santarcangelo, confermando questa necessaria previsione, e segnalando che il PSC da loro adottato già lo prevede.

Altro tema rilevante è il tracciato della nuova statale 16. Al riguardo comunica che da sempre l'Amministrazione di Santarcangelo ha espresso un parere negativo sull'utilizzo della Via Tolemaide, perché questa viene vista come uno sbocco a mare per tutti i Comuni dell'Alta Valmarecchia; rimane pertanto fondamentale il tracciato proposto che prevede questa soluzione.

Sempre sul tracciato della nuova Strada Statale 16 rileva la necessità di prevedere la mitigazione, non soltanto a mare, ma anche a monte, al fine di preservare i due centri abitati, che sono di fatto metà di Santarcangelo e metà di Rimini, ovvero San Vito e Santa Giustina.

Altra importante questione sollevata è il nuovo tracciato della circonvallazione di Santa Giustina per il quale è fondamentale si trovi corrispondenza con la pianificazione prevista nel territorio di Santarcangelo.

Sempre sul tema della mobilità propone alcuni contributi modificativi.

L'allaccio fra il nuovo tracciato della Via Emilia e la Strada Statale 9 andrebbe maggiormente avvicinato all'attuale tracciato dell'A14 in quanto le uniche aree di pregio, in termini agricoli si trovano proprio in quell'area e tale soluzione ne permetterebbe forse una maggiore salvaguardia.

Sempre sulla mobilità, un'altra situazione che viene segnalata è quella relativa al casello della Fiera, ritenendo fondamentale, qualora questo casello abbia dei tempi lunghi di realizzazione, la risoluzione del problema dell'attraversamento di Santa Giustina poiché l'attuale viabilità non è sufficiente.

Il suo intervento prosegue segnalando le problematiche relative all'allacciamento della viabilità interna al polo funzionale del CAAR e dell'IKEA e la necessità di approfondire il tema della viabilità ciclopedonale con particolare riferimento al collegamento tra Santa Giustina ed il centro storico di Santarcangelo poiché Santarcangelo ha già previsto la parte di propria competenza.

Sempre in tema di viabilità ciclopedonale si sofferma: sull'asse della Tolemaide, sul lato sinistro del Marecchia, sulla mobilità ciclopedonale della Marecchiese nella zona di Corpòlo.

Chiude il suo intervento parlando del polo funzionale previsto vicino al casello dell'A14 di Rimini nord che, a loro parere sembra di dimensioni troppo elevate.

Interviene ora il dott Nazario Pedini che ha effettuato il suo intervento basandosi sulla seguente traccia che viene integralmente riportata :

“Lo strumento di pianificazione del territorio è innanzitutto l’oggetto che deve indirizzare, incentivare, creare le condizioni per lo sviluppo socio-economico della città . Nel primo incontro ho sentito parlare quasi solo di Limiti, Vincoli, Tutele, ecc.. Si sta mettendo mano ad uno strumento importante per il futuro della Città. L’effettiva realizzazione delle previsioni potrà avvenire solamente se ci saranno pochi Vincoli, anzi meglio riduzione dei vincoli e della burocrazia, e molte Opportunità. Opportunità per la riqualificazione e sviluppo delle imprese. Opportunità per il cittadino in direzione del recupero, riqualificazione ecosostenibile, ampliamento , dell’edificato esistente.

Progetti di grande impatto e coinvolgimento dei cittadini perché risolutori di problematiche molto sentite. Progetti in grado di creare reddito permanente e quindi occupazione nella nostra città. Ne abbiamo bisogno sempre e a maggior ragione in questo periodo di crisi.. Occorre creare sempre le migliori condizioni favorevoli per chi intende investire in attività che siano generatori di reddito ed occupazione nel medio periodo. Con la pianificazione si distribuiscono quelli che considero beni pubblici collettivi: utilizzo del territorio. capacità edificatoria.

Quali sono gli indirizzi di pubblica utilità per l’uso di tali beni?

Utilizzo del territorio

Concordo che l’utilizzo di nuovo territorio vergine deve essere limitato, ma quello che verrà messo in gioco a cosa deve servire?

Ritengo debba servire a rendere più competitivo il nostro territorio e le imprese che vi operano rispetto alla concorrenza. E quindi.. Territorio quindi per i POLI , per le aree produttive, commerciali, artigianali, di Servizio, per tutte quelle imprese che vogliono ampliare la loro attività o trasferirsi a Rimini. Territorio a condizioni economiche utili allo sviluppo delle imprese. Territorio per mobilità e logistica al fine di dare un servizio migliore e di contenere i costi delle imprese

Territorio per generare capitali reinvestiti in attività ad elevata generazione di indotto economico. Si ricomprendono in questo caso le operazioni immobiliari per lo sviluppo di Fiera , Palacongressi, Aeroporto.....

Capacità Edificatoria

Anche in questo caso occorre definire la pubblica utilità del complesso della capacità edificatoria realizzabile. Segnalo alcuni esempi.:

Riminifiera è molto interessata alla riqualificazione dell’offerta alberghiera e quindi condividiamo incentivi in capacità edificatoria finalizzati alla demolizione, ricostruzione, accorpamento di strutture aperte tutto l’anno, con un numero elevato di stelle utili alla clientela business e servizi innovativi (parcheggi, sale riunioni, wellness center, ecc..) per il pubblico d’affari che trainiamo verso Rimini.

Inoltre, organizzando Ecomondo – fiera delle tecnologie ambientali , siamo sensibili anche all’utilizzo di capacità edificatoria per costruzioni ecocompatibili. Perché non prevedere un premio in SU per chi realizza o ricostruisce edifici tipo Casa Clima e cioè con tutte le nuove soluzioni per il risparmio energetico? (coibentazioni, fotovoltaico, solare termico, caldaia condensazione. Ecc..) .

Consentire inoltre sempre la demolizione e ricostruzione senza richiedere l’adeguamento della SU nel caso la

zona preveda di andare in riduzione. Questo incentiva la sostituzione di edifici vecchi con nuovi più sicuri ed ecocompatibili.

Mobilità

Il settore Fiere e Congressi compete con gli altri territori nazionali ed internazionali che offrono questi tipi di servizi. Non è la Fiera o il Palacongressi a competere , ma tutto il territorio con i servizi che è in grado di offrire. Sottolineo inoltre come la nostra città è destinazione per eventi (fiere, congressi, ecc..) e risente di una evoluzione del turismo che vede il concentrarsi di elevati afflussi nei fine settimana e nei ponti primaverili o autunnali. Tutti lavoriamo per incrementare eventi e flussi di turisti verso Rimini perché sostegno indispensabile alla nostra economia. Il mondo in cui viviamo è condizionato da un uso prevalente del mezzo privato di trasporto. Occorre un piano della mobilità che preveda strade di dimensioni sovradimensionate per gestire il traffico quotidiano e per gestire i picchi di traffico. La scelta degli ultimi anni di rimpicciolire le strade con piste ciclabili e parcheggi può andare bene nelle zone residenziali , ma non può valere per gli assi di scorrimento cittadini che devono essere riservati ad un veloce scorrimento del traffico .

Mobilità per raggiungere Rimini:

- *bene per la terza corsia A14 ed il Nuovo casello Fiera; bene la statale 16 che collega direttamente, bypassando S.Giustina, il casello A14 Rimini Nord con la Fiera*
- *Ferrovia: abbiamo previsto che l'Alta Velocità possa percorrere un giorno anche la dorsale adriatica? O comunque arrivare a Rimini?*

Mobilità dalle Strutture Fiera e Palacongressi agli Hotel:

- *decisamente importante e urgente il collegamento TPL su sede propria dal casello A14 Sud al Porto per il settore Congressuale. In attesa di questa soluzione è bene attivarsi da subito con i mezzi pubblici esistenti. Ok alla linea 11 che arrivi al Palacongressi collegando in questo modo gli hotel in modo stabile.*
- *per la Fiera occorre individuare un nuovo percorso alternativo a quelli esistenti che consenta al nostro cliente Espositore di muoversi in auto rapidamente da hotel a fiera e viceversa negli orari di apertura e chiusura delle manifestazioni. In particolare è fondamentale il collegamento Fiera - Marina Centro e quindi la zona sud. Condivido e chiedo di realizzare con urgenza la rotatoria Ponte Resistenza. Si tratta di una utile miglioria nel breve periodo.*

Parcheggi

Il nuovo quartiere fieristico , nel quale l'attività è molto cresciuta dal 2001 ad oggi, ha la necessità di essere dotato di importanti aree a parcheggio. A tal fine si deposita all'Arch. Fattori ed ai Consulenti, una proposta cartografica che prevede la destinazione di aree a parcheggio dall'ingresso Ovest del Quartiere Fieristico fino alla Via S.Martino in Riparotta e dall'ingresso Est del Quartiere Fieristico fino alla SS16, oltre alle aree già previste all'ingresso Sud dalle schede di PRG 7/29 e 7/30.

Varie per Destagionalizzazione e Diversificazione Turismo

Non ho visto spazi per :

- *Parchi tematici così utili alla diversificazione e destagionalizzazione sul tipo di quelli parigini di La Villette o Eurodisney. .*

- *Campus Universitario – ci sono località turistiche che attraverso l'università , i campus, i corsi Erasmus, i Dottorati, ecc... riescono a fare Turismo Universitario. Oltre ai casi Inglesi ed Americani ho potuto vedere Alicante in Spagna, per alcuni versi simile a Rimini. Abbiamo un progetto in tal senso?"*

Segue l'intervento del Sig Saul Matteo Saponi per il Comune di Riccione che evidenzia la problematica dello svincolo Rimini Sud-Marano, posto al confine con il Comune di Riccione, non più riportato nel Piano Provinciale ma ritenuto di rilievo per entrambi i comuni poiché funzionale al nuovo insediamento produttivo in corso di realizzazione nel Comune di Riccione la cui mancata realizzazione determinerebbe una situazione altamente pericolosa e sicuramente molto inquinante sul territorio del comune di Rimini.

Successivamente interviene l'ing. Dalprato direttore di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini che illustra la situazione del deposito dei mezzi rammentando che, è diventato insufficiente per dimensione, e che manifesta problemi soprattutto per la sua localizzazione poiché oggi si trova all'interno di un centro fortemente urbanizzato che nel tempo gli è cresciuto intorno.

Sono almeno 8, 10 anni che si sta parlando di questo tema e, comunque, sono stati prodotti degli studi per individuare dei siti idonei a questo trasferimento.

Segnala che le diverse ipotesi di localizzazione devono comunque tener conto di una baricentricità della soluzione che verrà scelta perché è evidente che più è decentrato questo centro più aumentano i costi di gestione per i trasferimenti dei mezzi che vanno a deposito.

Altro aspetto fondamentale è la pianificazione urbanistica dell'area dimessa.

L'intervento prosegue parlando dell'area di via Coletti, ex ATR, potenziale centro di snodo e di revisione della viabilità attuale, già oggetto di interessanti studi.

Viene successivamente posta l'attenzione sull'area della stazione ritenendo possa divenire un importante centro di scambio intermodale su gomma e su rotaia.

Un altro punto segnalato è l'eventuale fattibilità dell'anello filoviario ipotizzato, studiato e proposto dall'Amministrazione Comunale qualche anno fa, ed oggetto di richiesta di finanziamenti regionali che poi non hanno avuto riscontro.

Ritiene pertanto vada esaminata la possibilità di coltivare questo progetto con finanziamenti di tipo diverso.

Tale operazione non è ininfluente in un più ampio contesto che contempla la realizzazione della metropolitana di costa cui consegue, per Accordo di programma, la dismissione della filovia sul lungomare, o quantomeno il ripensamento del ruolo di tale struttura:

Chiede di fare una valutazione di congruità dell'impianto filoviario che si raccordi con la situazione futura di progetto che dovrebbe vedere in funzione la metropolitana di superficie.

Quale ultimo aspetto segnala che non è stato rintracciato nei documenti resi disponibili dall'A.C. l'ipotesi di un nuovo tracciato di collegamento parallelo alla costa, che non coincide con la metropolitana, anzi, per certi versi confliggente o addirittura concorrente con la metropolitana stessa, cioè l'ipotesi del People Mover.

Ritenendo di non potersi al momento esprimere chiede venga dato in tempo utile la documentazione necessaria al fine di poterla valutare.

Successivamente interviene l'arch Sandro Luccardi per conto dell'Associazione Pedalando e Camminando che si occupa di mobilità sostenibile facendo alcune precisazioni in merito a quegli interventi che possono essere complementari o sostitutivi del trasporto automobilistico.

Sottolinea l'esigenza di non impostare questo rapporto come se il trasporto automobilistico continui in modo sostanzialmente costante la sua espansione poichè, senza interventi sul contenimento di questa modalità, è certo che le altre modalità non hanno la possibilità di crescere in termini di spostamenti di persone e di cose.

Ritiene pertanto che il Piano Strutturale sia la sede più opportuna per poter definire alcuni obiettivi in termini percentuali di crescita del trasporto pubblico al fine di poter conseguentemente dimensionare le relative infrastrutture.

Sottolinea l'importanza della sostenibilità economica per la realizzazione di infrastrutture dedicate sia al trasporto pubblico che a quello automobilistico poiché deve essere compatibile con l'effettiva capacità di spesa dell'ente.

Tali obiettivi devono essere, pertanto, verificati e verificabili nel corso del tempo ed opportunamente dimensionati onde evitare di incorrere in previsioni ridondanti di infrastrutture stradali che non potranno essere realizzate per mancanza di risorse.

Per raggiungere l'obiettivo di incrementare l'attuale percentuale della mobilità ciclabile, avvicinandola agli standard nord europei, è necessario che la pianificazione urbanistica fornisca adeguati strumenti

L'intervento prosegue con alcune riflessioni riguardo ai parcheggi sottolineando l'esigenza di un riequilibrio modale delle diverse mobilità poiché, pur concordando sull'esigenza di incrementare il trasporto pubblico, è necessario comunque lavorare perché questo funzioni e ciò non avvenga in modo autonomo. Ne consegue che se non si lavora sull'organizzazione della domanda è impossibile far funzionare qualunque azione sulla mobilità urbana.

Segnala che una maggiore capacità del trasporto pubblico, o una maggiore capacità della mobilità ciclabile, non è attuabile se non interveniamo con un contenimento dell'afflusso del traffico automobilistico in quanto, in difetto, ogni azione perde la capacità di incidere costringendo la mobilità pubblica e ciclabile in un ambiente incompatibile dal punto di vista dell'inquinamento e dell'incidentalità.

Segue poi un breve accenno circa il collegamento su sede propria del Palazzo dei Congressi - stazione ferroviaria ed al conseguente impatto della relativa infrastruttura sottolineando l'importanza di agire sull'aspetto organizzativo.

Sempre in tema di parcheggi collega il possibile sviluppo del sistema automobilistico con la realizzazione di infrastrutture attuate con tecnologie più flessibili e leggere (fast park) che presentano minori costi e consentano una flessibilità di utilizzo qualora la domanda cambi nello spazio e/o nel tempo.

Occorre inoltre tener conto che la società di oggi è dominata dalla comunicazione e pertanto sono molto importanti i segni che vengono mandati. Non sono importanti soltanto le piste ciclabili ma è importante tutto quello che si organizza intorno al mondo ciclabile perché non rimanga una alternativa residuale ma un modo concreto e strutturato nell'organizzazione urbana.

Alle ore 12:30, il Presidente della Conferenza, Arch Alberto Fattori ringraziando i partecipanti conclude i lavori della terza seduta e da quindi appuntamento alla seduta successiva che si terrà giovedì 29 aprile 2010 sempre nella sala del Consiglio Comunale con inizio alle ore 09:30.

Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
Dott. Natalino Vannucci

Il Presidente
della Conferenza di Pianificazione
Arch: Alberto Fattori