



CONTRIBUTI ed OSSERVAZIONI del TAVOLO PERMANENTE della MOBILITA'





ELENCO SINTETICO DELLE OSSERVAZIONI

CONTRIBUTO 1 - CIRCOSCRIZIONE N. 2

Richiesta di risoluzione nodo vie Tripoli, Roma, Bastioni e nuova viabilità
Richiesta di realizzazione di una rotatoria tra viale G. Pascoli e via U. Bassi
Richiesta di una rotatoria in via Fada - ingresso centro studi
Richiesta di messa in sicurezza dell'Ingresso nuova caserma della Polizia
Richiesta di declassamento a viabilità di connessione tratto da via Fada a sottopasso via Lagomaggio

CONTRIBUTO 2 – CONFINDUSTRIA RIMINI

CONTRIBUTO 3 – A.C.I. RIMINI

CONTRIBUTO 4 - ORDINE DEGLI ARCHITETTI P.P.C. DELLA PROVINCIA DI RIMINI

Nuovo tracciato S.Giuliano Mare – Marina Centro non condiviso
Nuovo raccordo di penetrazione adiacente al Parco Ausa non condiviso

CONTRIBUTO 5 – ASSOCIAZIONE PEDALANDO E CAMMINANDO

CONTRIBUTO 6 – ASSOCIAZIONE ALBERGATORI RIMINI

CONTRIBUTO 7 – CIRCOSCRIZIONE N. 3

Richiesta di un collegamento via Cardano – Litoranea
Richiesta di adeguamento altezze sottopasso via Cavalieri di Vittorio Veneto
Richiesta di un nuovo collegamento da Villaggio del Sole a via Casalecchio
Richiesta allargamento S.S.16 – tombinatura fossi laterali -
Richiesta collegamento tra via Coriano e via Varisco

CONTRIBUTO 8 – CIRCOSCRIZIONE N. 4

Nuovo tracciato zona Pradese – non condiviso
Condivisione collegamento via Montese – via Secchiano
Proposta di un nuovo collegamento via Tristano e Isotta – via Tosca
Richiesta di messa in sicurezza via Tosca con spostamento a mare della S.S. 16
Proposta di un nuovo collegamento via A. Moro con nuova viabilità e sovrappasso sulla Marecchiese

CONTRIBUTO 9 – CIRCOSCRIZIONE N. 5

Richiesta di rotatoria intersezione S.S.16 con via G.Verenin
Proposta asse di scorrimento a mare della ferrovia doppio senso di marcia e pista ciclabile
Sottopasso via Nagli giudicato inutile
Mantenimento passaggio a livello di via Polazzi in mancanza di soluzioni sottopasso e/o sovrappasso alternative limitrofe
Collegamento via Tolemaide - via Fattori ritenuto inutile
Richiesta di messa in sicurezza vie Osteria del Bagno, Foligno e Lama
Collegamento della viabilità S.Giustina con la strada di gronda (Provincia di Rimini)
Collegamento Parco della Pace – via Marecchiese ritenuto inutile





CONTRIBUTO 10 – CIRCOSCRIZIONE N. 1

CONTRIBUTO 11 – ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI RIMINI

Proposta di realizzazione autostrada in galleria e/o trincea
Realizzazione collegamento via A.Moro e proseguimento sulla sponda destra del deviatore
Proposta di interrimento del collegamento via Roma – via Monfalcone
Proposta di raccordare la viabilità di progetto con i nuovi insediamenti del Comune di Santarcangelo di Romagna in località S.Giustina
Proposta di realizzazione sul deviatore di nuovo ponte adiacente FFSS AN-RA
Attraversamento ciclo-pedonale ritenuto eccessivo e fuori scala svincolo SS72- svincolo S.S. 72 – via della Grotta Rossa

**CONTRIBUTI PERVENUTI DOPO IL TAVOLO DELLA
MOBILITA' DEL 15/11/2007**

- CONTRIBUTO 12 – ASSOCIAZIONE PEDALANDO CAMMINANDO

- CONTRIBUTO 13 – CIRCOSCRIZIONE N. 6

- RICHIESTA RETTIFICA

NEL PRESENTE ELENCO SI E' PROVVEDUTO ALLA RICHIESTA DI RETTIFICA ERRORE TAVOLA A1 BIS PERVENUTA DAL PRESIDENTE DELLA CIRCOSCRIZIONE 5 PROT. N. 198778 DEL 08/11/2007: *“Correzione del punto E4 con mantenimento passaggio a livello di viale Polazzi in mancanza di soluzione sottopasso e/o sovrappasso alternative limitrofe”.*

- CONTRIBUTO 14 – CIRCOSCRIZIONE N. 6

Declassamento SS16
Proposta rotatoria a raso tra la SS16 e la SP 41 Montescuso
Problematiche alle intersezioni tra la SS 16 e le vie Accurio e Grotta Rossa
Potenziamento tra via Coriano e via Vrisco
Proposta di collegamento tra la SP Montescudo, zona artigianale, motorizzazione civile con SS 72
Proposta di rotatoria su SS 72 e via della Lontra
Riorganizzazione viabilità nella zona della Grotta Rossa
Realizzare un collegamento ciclopedonale tra la Grotta Rossa ed il Centro di Quartiere 6
Collegamento via Roma piazzale Kennedy va realizzato nell'area FFSS
Proteggere la spina verde da attraversamenti stradali
Ponte ciclopedonale sulla SS 72 sovradimensionato e decentrato rispetto alle aree edificate





CONTRIBUTI

CONTRIBUTO 1 - CIRCOSCRIZIONE N. 2

All' Assessorato Mobilità e Lavori Pubblici
All'attenzione dell'Assessore Paola Taddei

Oggetto: Piano Urbano della Mobilità : Parere Circostrizione 2

Con riferimento alla richiesta di parere relativamente alle ipotesi riportate nelle tavole PUM, la Circostrizione nella Pubblica Seduta di Consiglio del 24 settembre 2007, ha espresso parere favorevole all'impostazione generale e alla metodologia di analisi; relativamente al territorio della Circostrizione, il Consiglio in riferimento all'ipotesi indicata con il n.6 nelle tavole PUM 14 e 15, ritiene maggiormente valida la soluzione che prevede il prolungamento della nuova via fino a Piazzale Kennedy.

Il Consiglio ha altresì sottolineato che il completamento del sistema deve necessariamente risolvere alcuni punti nodali non presenti nella attuale proposta, in particolare:

- l'incrocio di Via Tripoli, con Via Roma e l'intersezione della nuova via con via Bastioni e via Roma ;
- poiché il sistema indicato, diventa prioritario per servire uno dei tratti più importanti della zona mare, la fluidità di scorrimento autoveicolare in uscita dalla marina verso il casello sud dell'autostrada, richiede di risolvere l'incrocio di via Pascoli con via Ugo Bassi e successivamente l'incrocio semaforizzato a metà di via Fada (all'altezza dell'ingresso al Centro Studi) possibilmente da risolvere entrambi con roatorie e per quella su via Fada anche con l'eliminazione del attuale impianto semaforizzato.
- nel sistema circolatorio complessivo altro elemento importante è la realizzazione di un percorso proprio e in sicurezza per le auto della Polizia di Stato e Polizia Stradale che in uscita dalla nuova Caserma di Via Ugo Bassi, si immetteranno nel sistema circolatorio delle vie principali adiacenti (improponibile che l'uscita avvenga nel tratto di via Pascoli compreso tra 2 semafori poiché è facilmente immaginabile cosa succederebbe nei casi di uscita per servizi di emergenza relativi all'ordine pubblico).
- nella tavola PUM 15 viene indicata con colorazione viola (circolazione intermedia) il tratto che va dalla roatoria su Via Fada al sottopassaggio di Via Lagomaggio. Si richiede che tale tratto venga declassato a viabilità di connessione (colore verde) riportando la circolazione intermedia sull'asse di Via Giuliani con il ripristino del doppio senso di circolazione. Tale intervento dovrà essere accompagnato dalla realizzazione di opportune barriere acustiche lato mare, interposte verso le abitazioni esistenti in corrispondenza dell'attuale cavalcavia.

Il ruolo sempre più importante che assume nella viabilità cittadina il tratto Via Roma , Via Ugo Bassi Via Giuliani, e Viale Settembrini richiede la previsione di attraversamenti ciclo pedonali in sicurezza in corrispondenza dei principali Servizi Pubblici o Privati esistenti, quali l'ospedale, il Centro Studi, il Supermercato Coop, la nuova Questura la nuova sede dell'Arpa ecc. ecc.

E da verificare la possibilità di realizzare gli attraversamenti di cui sopra nei tratti a maggiore traffico, con sistemi maggiormente sicuri quali in sopraelevata , a raso con parziale interrimento di tratti delle vie in argomento o in sottovia dotati di rampe elettromeccaniche mobili .

Il Presidente la Circostrizione
Arch. Moreno Raffaelli





CONTRIBUTO 2 – CONFINDUSTRIA RIMINI

FILE No.805 02.08.'07 17:05

ID:CONFINDUSTRIA_RIMINI

FAX:054128372

PAGINA 1

OK

Handwritten notes:
URP
Mobilità
Raccomanda
Taddei
Tasspina



CONFINDUSTRIA RIMINI

Il Direttore

Gent.ma Signora
Dott.ssa PAOLA TADDEI
Comune di Rimini
Assessore alla Mobilità, Lavori Pubblici e
Qualità urbana
Via Rosaspina 21
47900 RIMINI

lettera-fax

Oggetto: P.U.M. del Comune di Rimini

Si formula la presente in relazione alla richiesta di parere sulla tavola della "Classificazione delle Strade per funzionalità ed importanza"

In primo luogo si sottolinea che, detta tavola pare rivolta essenzialmente alla nomenclatura delle varie strade in ordine alla quale si esprime una condivisione di massima, salvo ulteriori approfondimenti.

Si fa presente invece che per un parere nel merito è necessario disporre di una relazione di accompagnamento illustrativa delle scelte che definisca i seguenti punti:

- 1) Riferimenti al Decreto 5 novembre 2001 (Norme funzionali geometriche per la costruzione delle strade);
- 2) Classificazione delle strade in relazione al punto 1);
- 3) Relazioni tra classificazione per funzionalità e importanza (tavola in esame) e quella di cui al punto 2);
- 4) Incazzatura di qual'è il riferimento dei numeri da 1 a 9 indicati sulla tavola.

Non appena si potrà disporre di questi chiarimenti si provvederà a completare il parere.

Con i migliori saluti.

Handwritten signature: Franco Raffi

Rimini, 2 agosto 2007

Associazione delle Imprese della Provincia di Rimini
47900 Rimini Piazza Cavour n. 4
Telefono 0541.52041 Fax 0541.28372-24837
www.confindustria.rimini.it info@confindustria.rimini.it





CONTRIBUTO 3 – A.C.I. RIMINI



AUTOMOBILE CLUB RIMINI



47900 Rimini - Via Italia, 29
Tel. 0541.742960
Fax 0541.742964
E-mail: acirimini@integra.aci.it

Comune di Rimini
Assessore alla mobilità
Via Rosaspina 21
47900 Rimini

Rimini, 4 settembre 2007-09-04
Prot. 265.../seg

ASSESSORE ALLA MOBILITA'
LAVORI PUBBLICI E QUALITA' URBANA
Paola Teddei

PUM, Classificazione delle strade, condivisione

Con riferimento alla richiesta di esprimere un parere sulla classificazione delle strade del Comune di Rimini, così come presentata all'interno della seduta del T.P.M. del 26/07/07, e da materiale consegnato, sono a presentare il contributo dell'A.C. Rimini.

La città di Rimini possiede una configurazione che la porta ad avere 2 "centri storici" naturali, quindi non solo quello delineato all'interno dei bastioni, ma anche quello del lungomare e di marina centro in particolare. I problemi della viabilità di entrambi sono simili e caratterizzati dall'assenza di posti auto per la sosta sufficienti al fabbisogno (anche considerando 1 stallo a nucleo familiare) e la congestione del traffico 365 gg l'anno.

La classificazione delle strade e la classificazione delle strade per funzionalità ed importanza (rispettivamente presentate nelle sedute del 15/05 e del 26/07 u.s.) sono tavole che rispecchiano indubbiamente la realtà dei fatti, vista attraverso la classificazione che il legislatore ha dettato nel C.D.S., e pertanto non necessitano di condivisione, se non nei punti (numerazione da 1 a 9) in cui sono individuati ipotesi di intervento sulla rete stradale, su cui l'A.C. Rimini esprime comunque parere positivo.

In base a queste premesse, quindi, il parere a noi richiesto è ottenuto con esito positivo, e tale non potrebbe non essere.

Tuttavia si contesta la tempistica (prima l'approvazione della classificazione delle strade, poi quella della sosta, dello scarico merci ecc.ecc.), perchè se da un punto di vista metodologico questa sequenza è produttiva ai fini dell'assunzione da parte del C.C. di quei provvedimenti che ne conseguono, dal punto di vista di quello che succederebbe nell'immediato sulla città, le conseguenze sarebbero apocalittiche.

Infatti dapprima si eliminerebbe la sosta(ora) consentita in tutte quelle strade con diametro inferiore ai 5.50 m (e nei ns 2 centri storici, esse sono quasi la totalità), non eliminando con questo provvedimento le auto che ora vi sono parcate, bensì rendendo la sosta da lecita a illegittima ma lasciando inalterato lo stato di fatto. Da questo ne discende che anche gli ipotizzati benefici per la circolazione risulterebbero nulli. Forse gli unici beneficiari sarebbero le casse del Comune per tutte le multe per divieto di sosta che ne discendono.

Poi, con i tempi lunghi necessariamente legati all'adozione del provvedimento ed infine alla materiale costruzione dei parcheggi, si doterebbe la città di area per la sosta. (Per inciso, l'utilizzo del parcheggio destinato al metrò di costa per dare un po' di respiro ai residenti del rione Clodia, contrasta in sé con la filosofia sottesa a questo progetto, cioè di allontanare le auto dal lungomare creando un'alternativa di mobilità e luoghi dove lasciare il mezzo personale per lunghi periodi, mentre si utilizza il trasporto pubblico).

Si creerebbe quindi una situazione paradossale per cui in città non ci sono più strade con la





sosta consentita, ma i parcheggi alternativi sono ancora lontani dall'essere utilizzabili. Il pericolo è reale e chiunque lo può verificare di persona, visto che è quello che sta succedendo ora a S.Giuliano Mare, dove tre anni fa, applicando il C.D.S., è stata vietata la sosta nell'80% delle vie, e in tre anni non è stata offerta ai residenti NESSUNA alternativa per il parcheggio. Di fatto, le auto ci sono ancora, ma a rischio multe, e la mobilità non ne ha certo guadagnato.
In conclusione, prima sarebbe necessario approvare il piano per la sosta e REALIZZARLO, e in seguito approvare la Classificazione delle strade (con le conseguenze che ne derivano).

AUTOMOBILE CLUB RIMINI
IL DIRETTORE
Dott.ssa Maria Chiara Venzi





CONTRIBUTO 4 - ORDINE DEGLI ARCHITETTI P.P.C. DELLA PROVINCIA DI RIMINI

RIMINI
23/10/07

OK

ORDINE DEGLI ARCHITETTI P.P.C. DELLA PROVINCIA DI RIMINI

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI

VALUTAZIONI IN MERITO ALLA PROPOSTA DI "RIORGANIZZAZIONE STRADALE NEL TERRITORIO COMUNALE PER FUNZIONI" e "SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI NEL TERRITORIO COMUNALE" CONSEGNATE NELLA SEDUTA DEL 04/10/07 DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'

Si richiama, come già rilevato nel documento trasmesso nella seduta del 04/10/07, la necessità di una relazione illustrativa in grado di presentare gli elementi conoscitivi e di analisi e motivare e dettagliare le scelte in merito. In merito alla proposta di "RIORGANIZZAZIONE STRADALE NEL TERRITORIO COMUNALE PER FUNZIONI" si osserva inoltre quanto segue:

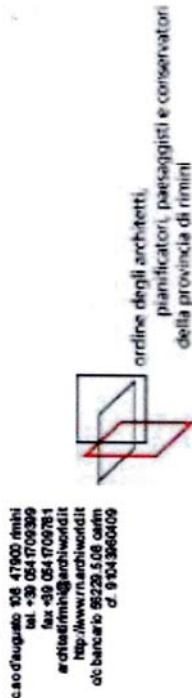
- Le categorie indicate nella proposta ("rete di transito e di scorrimento", "rete di distribuzione", "rete di penetrazione", "rete di accesso"), con allegato prospetto delle corrispondenze con le categorie del Codice della strada, risultano delle categorie interpretative che allo stato attuale della documentazione consegnata non trovano alcun riferimento prestazionale e rispetto alla quale non risulta possibile individuare richiami diretti alla classificazione proposta dal Codice della Strada, né alle Direttive Min.LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, né alla normativa tecnica prodotta dal CNR.
- La classificazione funzionale della rete viaria, come già indicato, costituisce il punto di arrivo e non di partenza di un processo di analisi ed elaborazione progettuale complesso che non risulta esperito se non in parte e che deve essere rappresentato e motivato al fine di qualsiasi espressione di valutazione.
- Si richiama quindi la necessità di adeguate analisi della rete esistente in merito alle caratteristiche geometriche, dinamiche e funzionali, alla domanda di mobilità con dati puntuali sulle portate e velocità del traffico in relazione alle diverse tipologie di mezzi impiegati, indagini Origine/Destinazione, poli di attrazione e generazione, caratteristiche demografiche del territorio. Devono essere attentamente considerate la funzione, le caratteristiche del trasporto collettivo, il numero di

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



caso d'augurio 054 47900 rimini
tel. +39 054 4700390
fax +39 054 4700781
e.cittas@rimini.architecti.it
http://www.rimini.architecti.it
c/c bancario 86228.5.08 cadm
c/c 8154360069

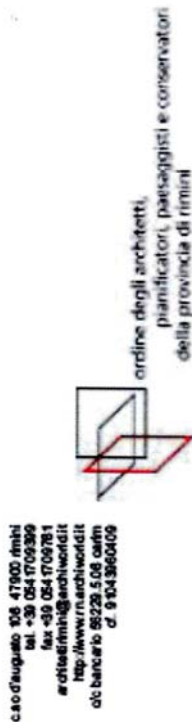




passaggeri trasportati in funzione dei tracciati, delle soste, della frequenza delle corse. E' indispensabile acquisire i dati sugli incidenti per localizzazione, data, tipologia del mezzo/i coinvolto/i, età della persona/e coinvolta/e, conseguenze, ecc. al fine di definire i tassi d'incidentalità e valutare le condizioni di sicurezza.

- Devono essere più puntualmente definiti obiettivi specifici e soluzioni progettuali derivanti dalle indicazioni contenute nella Direttiva citata del Min. LL.PP.
- Ai fini della classificazione funzionale della rete viaria dovrà essere verificato il perseguimento della finalità della mobilità sostenibile (incremento dell'efficienza energetica e trasportistica, riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento acustico, atmosferico e delle poveri sottili, abbassamento dell'incidentalità, individuazione dei mezzi più adeguati in rapporto ai diversi contesti urbani e ambientali, ecc.) per la quale si rimarcano specifiche azioni strategiche ritenute prioritarie:
 - ✓ Coerenza di finalità e obiettivi, nonché stretta integrazione tra formazione del Piano strutturale Comunale e Piano Urbano della Mobilità.
 - ✓ Formazione di un adeguato quadro conoscitivo, individuazione delle priorità d'intervento, dei costi e della programmazione delle azioni in coerenza con la pianificazione finanziaria.
 - ✓ Assunzione di una gerarchia di rete tesa a ridurre l'accessibilità veicolare nella fascia della marina e nelle aree urbane più importanti, con il completamento e l'estensione delle Aree pedonali urbane e delle Zone a traffico Limitato con accessi monitorati elettronicamente almeno a tutto il centro storico e non prevedendo ulteriori assi di penetrazione e raccordo con la litoranea, quale condizione primaria insieme allo sviluppo delle aree pedonali per ridurre la prevalenza veicolare nella fascia costiera.
 - ✓ Rilancio del trasporto pubblico (anche attraverso la realizzazione di corsie preferenziali e/o in sede protetta per i mezzi pubblici) e realizzazione del trasporto rapido costiero integrato con le altre forme di trasporto pubblico con adeguate intersezioni plurimodali





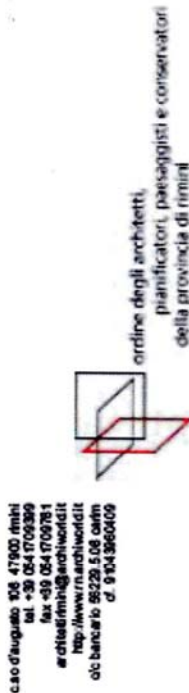
(ferrovia-TRC-parcheggi-rete ciclabile) per l'ottimizzazione del sistema della mobilità.

- ✓ Sviluppo della mobilità ciclopedonale (la quale va considerata una reale componente, da potenziare, del sistema della mobilità) attraverso l'estensione delle rete ciclopedonale, la integrazione con le aree verdi, le attrezzature scolastiche, di pubblico interesse, le aree residenziali.
- ✓ La pianificazione e la modellazione dei sistemi della mobilità deve essere integrata e coerente con l'organizzazione dei centri attrattori di traffico, con la pianificazione delle aree di trasformazione urbanistica, con eventuali aree di espansione edilizia e deve considerare i "tempi della città" come uno degli elementi del sistema.
- ✓ Riduzione degli impatti ambientali del trasporto pubblico attraverso l'uso di combustibili a minore emissione inquinante.
- ✓ Incentivazione di forme di utilizzo più efficiente dell'auto secondo le modalità del car-sharing, del car-pooling, con valutazione di forme di tassazione dell'accesso veicolare nelle aree urbane più sensibili.
- ✓ Razionalizzazione del trasporto merci secondo le proposte indicate nel "Progetto per la regolamentazione della distribuzione delle merci nella città di Rimini" (interventi di regolazione, gestionali, tecnologici, infrastrutturali – centro di distribuzione urbana).

Nel merito dei contenuti della tavola in oggetto non si condivide il nuovo tracciato a mare della ferrovia tra S.Giuliano Mare e Marina centro indicato nell'ambito della "rete di distribuzione" con nuovo raccordo di penetrazione adiacente o interno al Parco Ausa, in diretta connessione con Via Bastioni Orientali per le seguenti motivazioni:

- Il tracciato parallelo e a mare della ferrovia risulta essere finalizzato a migliorare e incrementare l'accessibilità veicolare sia di S.Giuliano Mare che di Marina centro già attualmente in rilevanti situazioni di congestione viaria; viceversa risulta prioritario ridurre l'accessibilità veicolare nella fascia a mare e potenziare il servizio di trasporto pubblico. L'asse di via XXIII Settembre, Via Matteotti, Via dei Mille Via Roma risulta essere il più adeguato asse "di distribuzione" della





fascia costiera, opportunamente connesso con l'asse nord di Via Sacramora.

- Se realizzato nell'ambito di sedime del Parco AUSA il nuovo raccordo di penetrazione, comporterebbe la irreversibile compromissione del parco; qualora fosse realizzato nell'area di proprietà delle Ferrovie la strada, in diretta connessione con Via Bastioni Orientali porterebbe ad accrescere il peso della relativa intersezione con Via Roma e ad accentuare le condizioni di difficoltà della funzionalità trasportistica per l'incrementata domanda di mobilità.

In merito alla tavola "SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI NEL TERRITORIO COMUNALE" si osserva inoltre quanto segue:

- Delle 43 opere segnalate 21 risultano indicate come completate, 21 allo stato di progettazione o studio di fattibilità, 1 "progetto da reperire". In termini generali si rileva che un numero significativo d'interventi siano positivamente finalizzati ad una migliore connessione della circoscrizione con le direttrici di collegamento territoriale e degli assi di penetrazione.
- Per quanto esposto precedentemente il progetto di cui al n°18 "nuovo ponte in aderenza a quello esistente FF. SS. per collegamento Via Coletti – P.le Medaglie d'oro", con tracciato planimetrico in diversi punti diverso da quanto rappresentato nella precedente tavola, non sia condivisibile.

A seguito di queste valutazioni riteniamo che gli elaborati considerati debbano essere rivisti secondo le considerazioni sopra riportate.

Approvato dal Consiglio dell'Ordine
nella seduta del 16 ottobre 2007





OK

**ORDINE DEGLI ARCHITETTI P.P.C. DELLA PROVINCIA DI RIMINI
COMMISSIONE URBANISTICA**

**PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI
VALUTAZIONI IN MERITO ALLA PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE
FUNZIONALE DELLE STRADE CONSEGNATA NELLA SEDUTA DEL
26/07/07 DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA' E A SEGUITO
DI INVIO IN DATA 07/08/07 DELL'ARCHIVIO DIGITALIZZATO
AGGIORNATO AL 31/07/07**

Nella documentazione consegnata nella seduta del 26/07/07 del tavolo permanente della mobilità e a seguito di invio in data 07/08/07 dell'archivio digitalizzato aggiornato al 31/07/07 le proposte contenute, con livelli di approfondimento molto differenziati, sono relative a:

- classificazione delle strade per funzionalità ed importanza;
- riorganizzazione della sosta;
- regolamentazione della distribuzione delle merci;
- interventi alla viabilità;
- riorganizzazione delle piste ciclabili;

Si rileva che per la complessità dei temi in oggetto delle citate proposte sia necessario definire sedute specifiche di approfondimento.

In merito alla classificazione funzionale delle strade oggetto di sola elaborazione grafica si rileva l'assenza di una relazione scritta in grado di motivare e dettagliare le scelte in merito, considerato che nell'archivio digitalizzato risulta presente nella documentazione relativa alla seduta del 15 maggio u.s. un elaborato grafico "classificazione strade" elaborato ai sensi dell'Art.2 del D.Lgs 285/92 Codice della Strada e delle Direttive Min.LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico. Si osserva inoltre quanto segue:

- Le categorie indicate nella proposta ("cintura del centro storico", "viabilità a mare", "circolazione intermedia linea ferroviaria - S.S. 16 adriatica", "viabilità di connessione", " statale adriatica n°16", "viabilità extraurbana","grande viabilità") non trovano riferimenti diretti alla classificazione proposta dal Codice della Strada, né alle citate Direttive del Ministero LL.PP., né alla normativa tecnica prodotta dal CNR.
- La classificazione funzionale della rete viaria costituisce il punto di arrivo e non di partenza di un processo di analisi ed elaborazione

caso d'urgente 054 4790044
tel. +39 054 470390
fax +39 054 470374
ordite@ordinepccrarchitettil.it
http://www.ordinepccrarchitettil.it
c/c bancario 582201500000000000000000



ordine degli architetti,
paesaggisti, conservatori
della provincia di Rimini





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



cao d'augusto 06 47900 rimini
tel. +39 054 1700399
fax +39 054 1700781
archtas@rimini.architects.it
http://www.rn.architects.it
c/c bancario 95229.5.08 cadim
c/c 91043660109

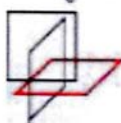
progettuale complesso di cui si indicano in forma sintetica gli elementi più importanti. L'analisi della rete esistente deve portare ad acquisire le caratteristiche geometriche, dinamiche e funzionali dei diversi tratti e delle intersezioni. L'analisi della domanda di mobilità deve assumere dati puntuali sulle portate e velocità del traffico in relazione alle diverse tipologie di mezzi impiegati, indagini Origine/Destinazione, poli di attrazione e generazione, caratteristiche demografiche del territorio. Devono essere attentamente considerate la funzione, le caratteristiche del trasporto collettivo, il numero di passeggeri trasportati in funzione dei tracciati, delle soste, della frequenza delle corse. E' indispensabile acquisire i dati sugli incidenti per localizzazione, data, tipologia del mezzo/i coinvolto/i, età della persona/e coinvolta/e, conseguenze, ecc. al fine di definire i tassi d'incidentalità e valutare le condizioni di sicurezza.

- Nella classificazione funzionale della rete viaria dovrà essere verificata la rispondenza agli obiettivi indicati nella Direttiva citata del Min. LL.PP. quali:
 - ✓ eliminare la promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali);
 - ✓ individuare le necessità di intervento infrastrutturale in rapporto ai livelli prestazionali richiesti (recupero degli spazi pedonali, priorità del trasporto pubblico collettivo, ecc.);
 - ✓ migliorare le condizioni di circolazione (fluidificazione dei movimenti veicolari, garantire una maggiore velocità e regolarità dei servizi collettivi di trasporto, aumentare la fruibilità e qualità dello spazio urbano, decongestionare il traffico urbano, ecc.);
 - ✓ contenere i consumi energetici dei veicoli pubblici e privati e ridurre l'inquinamento atmosferico;
 - ✓ migliorare la sicurezza stradale attraverso la riduzione del numero e conseguenze degli incidenti stradali, della vulnerabilità delle utenze deboli, la protezione dell'utenza pedonale, la prevenzione di uso improprio della strada, di situazioni di rischio, di comportamenti errati.





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



caso d'augusto 106 47100 Rimini
tel. +39 0541709309
fax +39 0541709781
architet@miniaarchitetti.it
http://www.rn.architecti.it
c/c bancario 95229.506 c/cfm
c/c 9143860409

- Ai fini della classificazione funzionale della rete viaria dovrà essere verificato il perseguimento della finalità della mobilità sostenibile (incremento dell'efficienza energetica e trasportistica, riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento acustico, atmosferico e delle poveri sottili, abbassamento dell'incidentalità, individuazione dei mezzi più adeguati in rapporto ai diversi contesti urbani e ambientali, ecc.) per la quale si rimarcano le seguenti azioni strategiche ritenute prioritarie:
 - ✓ Coerenza di finalità e obiettivi, nonché stretta integrazione tra formazione del Piano strutturale Comunale e Piano Urbano della Mobilità.
 - ✓ Formazione di un adeguato quadro conoscitivo, individuazione delle priorità d'intervento, dei costi e della programmazione delle azioni in coerenza con la pianificazione finanziaria.
 - ✓ Assunzione di una gerarchia di rete tesa a ridurre l'accessibilità veicolare nella fascia della marina e nelle aree urbane più importanti, con il completamento e l'estensione delle Aree pedonali urbane e delle Zone a traffico Limitato con accessi monitorati elettronicamente almeno a tutto il centro storico e non prevedendo ulteriori assi di penetrazione e raccordo con la litoranea, quale condizione primaria insieme allo sviluppo delle aree pedonali per ridurre la prevalenza veicolare nella fascia costiera.
 - ✓ Rilancio del trasporto pubblico (anche attraverso la realizzazione di corsie preferenziali e/o in sede protetta per i mezzi pubblici) e realizzazione del trasporto rapido costiero integrato con le altre forme di trasporto pubblico con adeguate intersezioni plurimodali (ferrovia-TRC-parcheggi-rete ciclabile) per l'ottimizzazione del sistema della mobilità.
 - ✓ Sviluppo della mobilità ciclopedonale (la quale va considerata una reale componente, da potenziare, del sistema della mobilità) attraverso l'estensione delle rete ciclopedonale, la integrazione con le aree verdi, le attrezzature scolastiche, di pubblico interesse, le aree residenziali.
 - ✓ La pianificazione e la modellazione dei sistemi della mobilità deve essere integrata e coerente con l'organizzazione dei centri attrattori

2





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



caso d'ufficio 054 47500 Rimini
tel. +39 054 4709369
fax +39 054 4709781
eoffice@min@archionord.it
http://www.rn.archionord.it
c/c bancario 95229508000109
di 9104360009

di traffico, con la pianificazione delle aree di trasformazione urbanistica, con eventuali aree di espansione edilizia e deve considerare i "tempi della città" come uno degli elementi del sistema.

- ✓ Riduzione degli impatti ambientali del trasporto pubblico attraverso l'uso di combustibili a minore emissione inquinante.
- ✓ Incentivazione di forme di utilizzo più efficiente dell'auto secondo le modalità del car-sharing, del car-pooling, con valutazione di forme di tassazione dell'accesso veicolare nelle aree urbane più sensibili.
- ✓ Razionalizzazione del trasporto merci secondo le proposte indicate nel "Progetto per la regolamentazione della distribuzione delle merci nella città di Rimini" (interventi di regolazione, gestionali, tecnologici, infrastrutturali – centro di distribuzione urbana).

A seguito di queste valutazioni riteniamo che il documento relativo alla classificazione funzionale della rete viaria debba essere sostanzialmente rivisto secondo le considerazioni sopra riportate.

Approvata dalla Commissione urbanistica
nella seduta del 01.10.2007





CONTRIBUTO 5 – ASSOCIAZIONE PEDALANDO E CAMMINANDO



aderente



ALL'ASS.RE LL.PP - MOBILITA' - QUALITA' URBANA
AL DIRETT.RE INFRASTRUTTURE MOBILITA' ED AMBIENTE
AI COMPONENTI DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'

OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE TAVOLE SULLO STATO DI
FATTO DELLA VIABILITA', CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE,
CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE PER FUNZIONALITA' ED IMPORTANZA

PREMESSO CHE

la nostra associazione promuove in particolare la realizzazione di una rete di piste ciclabili, ciclo-pedonali e pedonali, si auspica che nelle realizzazioni di nuove arterie e nella riqualificazione dell'esistente si tenga conto di dotare queste di appositi percorsi di mobilità lenta in sicurezza per i soggetti deboli (ciclisti, pedoni e diversamente abili).

L'Associazione Pedalando e camminando su richiesta dell'Assessorato ha esaminato le tavole sopraccitate ed osserva quanto segue:

- 1) nelle tavole "classificazione delle strade per funzionalità ed importanza e classificazione delle strade" vengono inserite strade che, a noi sembra, non siano state ancora discusse ed approvate dagli organi competenti, ma sono allo studio dell'Assessorato;
- 2) nella tavola della classificazione stradale ai sensi del codice della strada, a noi sembra, si vadano a classificare tutte le strade sino alla EF e si escludano tutte le strade locali di tipo F;
- 3) la bretella di nuova realizzazione sulla Via Marecchiese in località Corpòlò già aperta al traffico nei mesi scorsi, a noi sembra venga disegnata come se fosse di nuova realizzazione;

SI RICHIEDE INOLTRE SE:

- 4) è confermata la veridicità di quanto affermato nella tavola della classificazione stradale riferita al tratto della Marecchiese in località Corpòlò, in quanto alla nostra Associazione sono pervenute informazioni sulla classificazione stradale diverse, cioè, che il tratto in questione risulterebbe di tipo F e non C1 come risulta nella tavola;

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Popilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662
Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 3333866083 mail: segreteria@pedalandoecamminando.it
www.pedalandoecamminando.it E-MAIL: info@pedalandoecamminando.it

pag. 1





aderente



- 5) le strade inserite senza approvazione degli organi competenti verranno come invariati, dato che le tavole sopra citate dovranno essere recepite dal PSC, produrranno quindi al momento della adozione della cartografia degli effetti conseguenti nelle zone interessate da questa pianificazione;
- 6) si ritenga la più idonea la collocazione del ponte ciclo-pedonale sulla strada consolare R.S.M. in considerazione dell'urbanizzazione esistente e delle attese dei cittadini della zona (vedi tavola 14 – interventi alla viabilità).

Rimini li, 04.10.2007

Il Presidente Marco Abbondanza
Il vice Gianfranco Lombardi

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Popilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662
Iscrizioni e Amministrazione: Tel. 0541-53193 Cell. 3333866083 mail: segreteria@pedalandoecamminando.it
www.pedalandoecamminando.it E-MAIL: info@pedalandoecamminando.it

pag 2



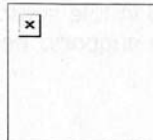


CONTRIBUTO 6 – ASSOCIAZIONE ALBERGATORI RIMINI

OSSERVAZIONE IN MATERIA DI MOBILITA'

OK

Pagina 1 di 2



Associazione Albergatori di Rimini

OSSERVAZIONI IN MATERIA DI MOBILITA'

Apprezzando la metodologia e tempestività con le quali il documento è stato presentato, osserviamo quanto segue:

- per quanto attiene all'utilizzo dei viali Vespucci e delle Regine, si richiede di apprestare per tutta la lunghezza dei medesimi una superficie ad uso marciapiede sul lato mare con una larghezza di almeno mt 1,5 in modo da evitare gli attuali pericoli ai pedoni, costretti a camminare di fatto sulla superficie carrabile dall'uscita da alberghi e abitazioni fino al più vicino passaggio pedonale;
- si propone un sistema di piste ciclabili da p.le Boscovich fino al lungomare Murri. La soluzione proposta prevede lo spostamento dell'area parcheggio a spina di pesce sul lato monte della carreggiata con utilizzo del marciapiede come superficie resa idonea grazie alla realizzazione di appendici inclinate ad utilizzo scivolo. Contestualmente, si propone la realizzazione sul lato mare, nell'area attualmente adibita a parcheggio, di una pista ciclabile, adeguatamente asfaltata e delimitata in modo assolutamente leggero. Ovviamente, avendo preso contezza di possibili esecutivi di finanza di progetto già presentati da privati, per le aree che dal porto vanno fino a Piazza Tripoli, e delle relative realizzazioni di parcheggi sotto il lungomare, si propone tale soluzione per il lasso temporale utile alla realizzazione di tali interventi, ai quali si presume possano aggiungersi in un breve lasso di tempo anche gli altri interventi sul lungomare fino ad arrivare in zona Colonia Murri, a sua volta oggetto di specifica progettualità includente il lungomare;
- si concorda sulla sistemazione dei Viali delle Regine secondo l'ipotesi di ricavare nuove superfici attrezzate al posto delle attuali aree di sosta veicoli ed al contempo di riqualificare i relativi marciapiedi, le merceologie commerciali presenti, le facciate e occupazioni di suolo pubblico di bar, ristoranti e negozi al fine di dare una immagine alternativa all'attuale cartolina più simile ad un souk nordafricano piuttosto che ad una bella avenue occidentale. Su tale progettualità, come Associazione già la scorsa estate abbiamo avuto una pubblica occasione per presentare una nostra proposta elaborato con uno specifico rendering che mettiamo a disposizione per ogni utile confronto;
- in merito alla zona sud si sottolinea, analogamente a quanto da noi sostenuto da tempo, come sia assolutamente indispensabile apprestare aree attrezzate per parcheggi auto, in

<http://srv-mail.comune.rimini.it/horde-toaster/imp/view.php?thismailbox=INBOX&index=...> 11/09/2007





OSSERVAZIONE IN MATERIA DI MOBILITA'

Pagina 2 di 2

modo da liberare le strade dalle auto. In questo senso, riproponiamo l'utilizzo in tale senso dell'attuale area mercatale ed, inoltre, di apprestare adeguate superfici a supporto nel nuovo insediamento di servizi di Rimini Terme;

- per la zona nord, insistiamo nel richiedere una adeguata rete di parcheggi ubicati al di sopra della linea ferroviaria, anche di carattere scambiatore in modo da consentire l'eliminazione delle auto dai lungomari e la realizzazione su tali superfici di indispensabili interventi di arredo urbano, assolutamente necessari a rilanciare un panorama balneare ormai più simile ad una realtà metropolitana piuttosto che ad una città di mare e di turismo quale Rimini;
- last but not least, non intendiamo dimenticare i temi dell'accessibilità alla nostra città. In questo senso, per il finanziamento delle indispensabili infrastrutture di cui da anni si discute, appoggiamo ogni idea (pedaggio virtuale, maggiorazioni di pedaggio per tratto Bellaria-Cattolica, tasse di scopo) idoneo a garantire la maggiore tempestività e qualità di intervento.

Rimini 5 settembre 2007

IL GRUPPO DI LAVORO AIA RIMINI

Andrea Magnani - Coordinatore

Susanna Zamagna

Maurizio De Luigi

Marco Arlotti

AIA Rimini

Segreteria di Presidenza e Direzione
Olga Santini

Viale Baldini, 14
tel. 0541/58228 fax 0541/58230 opp. 0541/58229
email: o.santini@adriabeach.net

</

<http://srv-mail.comune.rimini.it/horde-toaster/imp/view.php?thismailbox=INBOX&index=...> 11/09/2007





CONTRIBUTO 7 – CIRCOSCRIZIONE N. 3

Comune di Rimini
Circoscrizione n. 3 - Bellariva - Miramare

RIMINI
23/10/07

OK

All'Assessore alla Mobilità del Comune di Rimini
Paola Taddei

Oggetto: Osservazioni su proposta di completamento della rete stradale e classificazione delle strade.

A seguito del lavoro svolto dalla Commissione LL.PP. e Mobilità della Circoscrizione n. 3 in relazione all'oggetto si riportano le seguenti osservazioni:

- Viene ribadita la problematica relativa alla sosta sia dei residenti che dei turisti nella stagione estiva; si fa notare che sarebbe utile avere in una stessa tavola sia la proposta di completamento della rete stradale che la classificazione delle medesime assieme alla posizione delle aree di sosta previste (partendo da quelle contenute nella delibera d'indirizzo della mobilità);
- Si chiede l'inserimento tra le strade da realizzare del collegamento di Via Cardano sino alla litoranea (come riportato sul PRG), detto asse di collegamento dotato di adeguato sottopasso ferroviario è indispensabile per il sistema della mobilità della nostra Circoscrizione;
- Si chiede di prevedere l'aumento dell'altezza del sottopasso di Via Cavalieri di Vittorio Veneto, soprattutto in previsione dell'intervento sulla Colonia Novarese che prevede tra l'altro una possibile pedonalizzazione futura della litoranea nel tratto prospiciente la Colonia;
- Previsione di una strada di collegamento tra il Villaggio del Sole e Via Casalecchio sgravando del traffico locale la Statale Adriatica, sulla quale si propone l'allargamento della sede utilizzando la tombinatura dei fossi laterali;
- Si reputa indispensabile un ottimale collegamento tra la Via Coriano e la Via Varisco e si hanno perplessità sulla realizzazione di detto collegamento tramite la Via Acquabona; detto intervento pur non ricadendo direttamente nella nostra Circoscrizione ci coinvolge interessando la rotonda di Via Varisco potendo decongestionare parte del traffico presente sulla Statale Adriatica;
- Si propone di potenziare il sistema delle rotonde sulla Via Roma – Via Melucci, prevedendo una rotonda tra il Viale Rimembranze e la Via Rosmini; detto intervento consentirebbe di mettere in sicurezza sia l'incrocio di Viale Rimembranze che la sicurezza dell'immissione stradale dei veicoli provenienti dai numerosi fabbricati recentemente edificati nella zona.

Rimini 22.10.2007

Il Presidente della Circoscrizione n. 3 di Rimini

Abramo Fraternali





CONTRIBUTO 8 – CIRCOSCRIZIONE N. 4

OK



Comune di Rimini

Circoscrizione n. 4

Via De Warthema n. 26 - 47900 Rimini
tel. 0541 777040 - 774547 - fax 0541 777040
www.comune.rimini.it
e-mail quartiere4@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Prot. N. 148559
Rimini 03 Ottobre 2007

A

ASSESSORE ALLA MOBILITA' E LAVORI PUBBLICI

DIRIGENTE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

ASSESSORE ALLE POLITICHE DELLA
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIO

ASSESSORE ALLE POLITICHE AMBIENTALI

ASSESSORE ALLA POLIZIA MUNICIPALE

e, p.c. SIG. SINDACO

DIRETTORE GENERALE

LORO SEDI

Oggetto: Lavoro Tavolo Tecnico di supporto al Tavolo Permanente sulla Mobilità: documento proposta.

Questo Consiglio Circoscrizionale, relativamente a quanto in oggetto, nella pubblica seduta del 02.10.2007, sentite la propria Commissione LL.PP - Mobilità e la propria Commissione Urbanistica riunitesi in data 12.09.2007, - votazione palese per alzata di mano - a voti:

Favorevoli n. 13 – Astenuti n. 2 (Bianchni Luciano, Tiraferri Piergiorgio)

ha approvato il documento che si allega.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE CIRCOSCRIZIONE N. 4
Giovanna Zoffoli

All.to n. 1 documento e n. 2 planimetrie.





Il Consiglio di Circoscrizione n. 4, chiamato ad esprimere una valutazione sul lavoro del Tavolo Tecnico di supporto al Tavolo Permanente sulla Mobilità, ha sviluppato un documento proposta.

La Circoscrizione ha preso in esame la viabilità che interessa il territorio di sua competenza evitando di intervenire in contrapposizione con le altre Circoscrizioni.

Le osservazioni ed i contributi non influiscono sulla proposta complessiva avanzata dal Tavolo Tecnico ma hanno una rilevanza territoriale.

Presa in esame la proposta indicata nella tavola 15 ed identificata con il numero 2, la Circoscrizione formula la seguente valutazione:

1) Si condivide la necessità, tante volte evidenziata dalla Circoscrizione, di realizzare una viabilità alternativa alla Marecchiese che attraversando l'area Padulli si vada a collegare con la rotonda denominata Valentini sulla SS 16.

Non si condivide la proposta di un nuovo tracciato che dalla rotonda Mirandola/Marecchiese attraversa l'intera zona Pradese per andarsi a collegare con via Montese nell'incrocio con il ponte sulla A14 in via Padulli.

Questa strada, ipotizzata molti anni fa, fu molto osteggiata dai residenti ed a nostro parere risulta devastante per il territorio, onerosa ed inutile.

Meglio sarebbe studiare la possibilità di allargare e mettere in sicurezza la viabilità esistente anche perchè l'immagine del "volo" è datata e molto probabilmente dove è previsto il passaggio della nuova strada sono già state costruite nuove abitazioni.

Senza contare che la nuova strada molto probabilmente incentiverebbe modifiche della destinazione d'uso di tutta la zona interclusa nella nuova viabilità da agricola a residenziale. Cosa che la Circoscrizione non auspica.

2) La Circoscrizione ritiene che dalla Marecchiese ci siano due punti importanti dai quali immettersi nell'area Padulli e Pradese, consentendo di completare un percorso dalla Marecchiese alla Santa Cristina:

1. La nuova rotonda con via Montese:
 - a) allargare tutta via Montese sino alla Santa Cristina
 - b) procedere da via Montese in via Secchiano, allargandone una parte e costruendo un nuovo tracciato sino a collegarsi all'altezza dell'attuale Ristorante Gallo (via Tristano e Isotta).
2. Una nuova viabilità che parta dalla Marecchiese (a fianco del distributore) sino all'attuale Ristorante Gallo, così come proposto dal Tavolo Tecnico.

3) La viabilità all'interno dei Padulli deve essere garantita dalla realizzazione di un nuovo tracciato sino all'incrocio tra via Tristano e Isotta e via Tosca (vedi proposta allegata) che di fatto passerebbe sotto le linee dell'Enel con minori costi per l'A.C.

La Circoscrizione torna a proporre, per l'ennesima volta, la realizzazione di un nuovo tracciato di via Tosca, spostando verso mare il tracciato della la SS 16, perché le dimensioni dell'attuale via Tosca e la sua conformazione non permettono di effettuare un percorso in sicurezza fino alla rotonda Valentini.





Inoltre si evidenzia la necessità di studiare la possibilità di individuare un tracciato che dalla Marecchiese si colleghi alla via Emilia garantendo un collegamento con la città anche a nord.

Si condivide il potenziamento del tratto della via Santa Cristina e di via Montese (tratto Santa Cristina – Padulli) si chiede di allargare anche la parte restante di via Montese.

4) Il progetto di ampliamento dell'A14 ed il tracciato della nuova SS 16 non contemplano la realizzazione della bretella tra via Santa Cristina e la rotatoria Valentini. La Circostrizione non la ritiene prioritaria.

5) In merito alla proposta di realizzare una nuova viabilità che colleghi via Tonale alla via Marecchiese, con un ponte che attraversi il fiume si esprimono le seguenti valutazioni:

La proposta avanzata non risponde alle necessità in quanto questo nuovo tracciato si ferma sulla Marecchiese.

Questa viabilità (già inserita nelle linee di indirizzo votate dal Consiglio Comunale) non ha senso se non si procede al prolungamento verso via Aldo Moro.

6) L'ipotesi di convogliare tutto il traffico proveniente da nord (con la chiusura del Ponte di Tiberio) su via Marecchiese (direzione città) per immettersi in via Marzabotto (direzione Sud), strade già congestionate dal traffico che proviene dall'interno è inaccettabile.

E' assolutamente necessario investire in una rotatoria sul deviatore Ausa e nel prolungamento sino alla via Aldo Moro. Provocatoriamente si propone di valutare la possibilità di superare la Marecchiese con un ponte.

Certi che le valutazioni esposte saranno prese in considerazione dal Tecnici auspichiamo che il Tavolo Permanente della Mobilità faccia sue le nostre valutazioni e ne tenga conto con il voto.

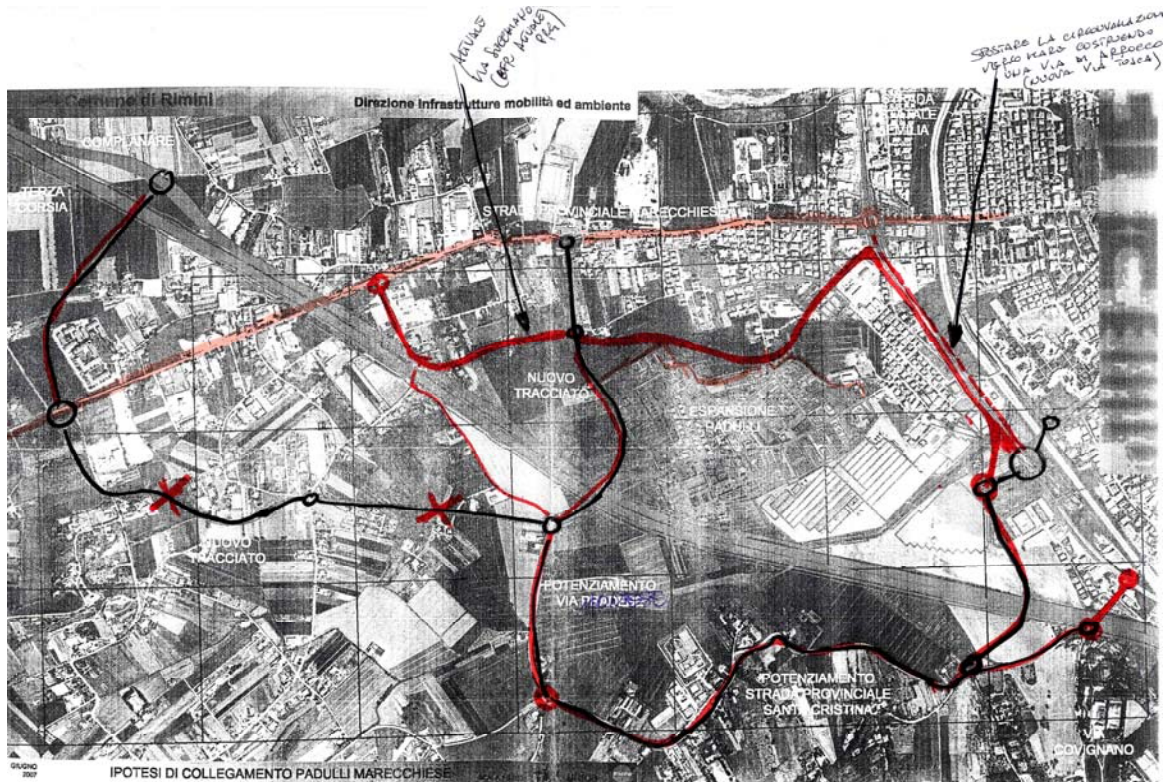
Rimini, 2 ottobre 2007





12-01-2008
CONTRIBUTI ED
OSSERVAZIONI

ALLEGATO 5 ATTI A CORREDO






CONTRIBUTO 9 – CIRCOSCRIZIONE N. 5

OK

PAG 01/04

QUARTIERE 5



Comune di Rimini

Area Generale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento
CIRCOSCRIZIONE 5

Via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 741898
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304280409

Prot. 176 078

Rimini, 04/10/2007

Al Assessore alla Mobilità
Paola Taddei

al Direttore Infrastrutture, Mobilità e
Ambiente
ing. Massimo Totti

Oggetto: Osservazioni Circostrizione 5 tavola Classificazione della mobilità del 16.06.2007

In merito al tema in oggetto secondo la Circostrizione 5 l'impostazione della gerarchia delle strade e conseguentemente delle nuove strade disegnate non tiene in considerazione l'auspicata realizzazione della complanare che porterà al declassamento della SS16 a strada di scorrimento urbana. Si ritiene quindi che l'impianto della mobilità debba essere rivisto dirigendo verso la SS16 i flussi di scorrimento e di accesso alla città, in quanto questa nella parte da via Tolmaide a via Marecchiese risulta, esclusi eventi fieristici di forte richiamo o particolari periodi del calendario turistico, essere fluida.

In questo quadro risultano importanti alcuni interventi di fluidificazione e messa in sicurezza di alcune intersezioni quali la rotatoria all'intersezione con la via Grazia Verenin, la rotatoria all'intersezione con la SS9 e la rotatoria sulla intersezione della SS9 con la via Italia.

Nel quadro descritto quindi la realizzazione della "Complanare" diventa il tassello fondamentale per il funzionamento di tutta la mobilità di Rimini. Crediamo che Comuni interessati, Provincia, Regione e deputati e senatori eletti espressione del territorio debbano essere costantemente impegnati a fare sì che quest'opera venga realizzata.

Si sottolinea come in direzione Santarcangelo la mobilità potrebbe essere influenzata dalla eventuale realizzazione della bretella Santarcangelo-Savignano, che nella tavola stessa è trattata come un segno tratteggiato a perdersi.

In generale la Circostrizione 5 necessita dei seguenti assi di scorrimento e miglioramenti viari:

- a) Asse di scorrimento a mare della ferrovia da via Tolmaide a via Polazzi a 2





007171000

QUARTIERE5

PAG 02/04



Comune di Rimini

Area Generale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento
CIRCOSCRIZIONE 5

Via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 741898
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiera5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

direzioni di marcia, pista ciclopeditone per prevedere successivamente un arredo del lungomare che rilanci le attività turistiche di Rimini Nord.

1. il sotto passo di via Nagli non serve né a Viserba in caso di sostituzione del passaggio a livello di via Polazzi, né tantomeno a Viserbella che ha già il sovrappasso di via Grazia Verenin. Serve piuttosto un migliore collegamento tra il Lungomare e la via Diredaua, Domeniconi, Serpieri, Caprara, Mazzini. In un colpo solo l'ipotesi presentata riuscirà ad infliggere un duro colpo alle attività turistiche ed alla vivibilità delle frazioni di Viserba e di Viserbella.
 2. Occorre una soluzione alla chiusura del passaggio a livello che sia localizzata nei pressi di via Polazzi, oppure si ritiene che sia meglio lasciare l'attuale situazione. Sarebbe comunque utile che a livello urbanistico si preservassero i passaggi attualmente possibili ed individuati quali quello in zona "Camping Italia"
 3. Il collegamento dalla via Tolemaide alla via Fattori si ritiene non serva ad alcunché, in particolare in previsione della realizzazione della variante alla statale 16 e la de-classificazione della stessa in strada di scorrimento di ambito urbano. L'impostazione presente sull'elaborato si ritiene svantaggiosa in particolare per via XXIII Settembre e per il traffico della zona Celle, in quanto il convogliare il traffico di Rimini Nord su via Sozzi per entrare in centro sia dal ponte di Tiberio che da nuova viabilità alternativa aumenterà quello attuale già particolarmente intenso. Della proposta si ritiene utile solo il tratto che da via Foglino si immette sulla via Grazia Verenin mediante Rotatoria, anche se si ritiene che lo stesso debba essere il prolungamento allargato della via Lotti.
- b) Serve il collegamento tra la via Sozzi e la via Coletti dalla rotatoria del cimitero come indicato in planimetria;
- c) Come detto inizialmente il traffico di Rimini Nord dovrebbe essere in condizioni





0041/41058

QUARTIERE5

PAG 03/04



Comune di Rimini

Area Generale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento

CIRCOSCRIZIONE 5

Via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 741898
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
p.f.-p.iva 00304280409

di privilegiare l'utilizzo della SS16 già da ora, ma in particolare nel futuro in cui sarà declassata. Già da oggi oltre agli interventi di cui sopra è necessaria la messa in sicurezza dell'accesso alla SS16 dalla via Grazia Verenin (Rotonda), in modo da mettere in sicurezza le vie Osteria del Bagno, Foglino, Lama mediante solo svolte a destra sia in entrata che in uscita dalla SS16.

- d) In zona Santa Giustina è necessaria la variante alla SS9 collegata alla strada di gronda di Santarcangelo. La variante, a nostro avviso dovrebbe però partire a mare del cavalcavia dell'autostrada, meglio se si innestasse immediatamente a monte del cavalcavia di San Martino in Riparotta in modo da mettere in sicurezza tutto l'abitato in zona Locanda san Martino.
- e) Il collegamento previsto dal Parco della Pace alla via Marecchiese, ipotizzato per la chiusura del ponte di Tiberio, sia in previsione o meno di un declassamento della SS16, risulta inutile ed i risultati prevedibili in termini di mobilità dannosi per Celle con un aumento del traffico lungo la via XXIII Settembre:
1. i costi prevedibili per la realizzazione si ritengono notevoli, (specie se, per dare un senso alla stessa se ne preveda un prolungamento fino alla via Aldo Moro) e si chiede che tipo di valutazione economica e di fattibilità possa essere fatta;
 2. non serve per ridurre il traffico lungo la via XXIII Settembre, ma peggiorerà parte del traffico delle zone limitrofe al ponte di Tiberio e dirette nella zona Ovest della Città storica (piazza Malatesta e limitrofi) che attraverseranno tutta la zona Celle per raggiungere la nuova strada del parco della Pace;
 3. L'arrivo sulla via Marecchiese in città a così poca distanza dalla rotonda di ingresso produrrà solo disagi alla stessa a partire da quest'ultima e l'innesto a raso, non solo non mette in sicurezza il traffico, ma aumenta il livello di rischio nell'innesto stesso.

Meglio sarebbe un buon sistema di collegamento con la SS16 dalla via Tonale-Stiria-Bagli con





0074741030

QUARTIERE5

PAG 04/04



Comune di Rimini

Area Generale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decentramento

CIRCOSCRIZIONE 5

Via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 741698
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

allargamento e rettifica della via Tonale in modo da collegarsi alla SS16 ed utilizzare la rotatoria sulla via Marecchiese per entrare in città. In questo modo si ridurrebbe effettivamente il traffico in zona Celle utilizzando la SS16 e si collegherebbero efficacemente le due parti della città. La prevista nuova viabilità di Valentini collegherebbe utilmente la mobilità di Rimini Nord alla via di Mezzo, sgravando in questo caso anche la prima parte della via Marecchiese.

Distinti saluti

il presidente della
Circoscrizione 5
ing. Fabio Betti





CONTRIBUTO 10 – CIRCOSCRIZIONE N. 1

25/10/2007 08:54 +39 541 26408
25/10/2007 09:50 +39-541-26408

COMUNE RIMINI 01

PAG 01/01

Area. N. TALLASINI



5/1

Comune di Rimini

Circoscrizione n. 1

Via Tolmino 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 26408 fax 0541 26408
quartiere1@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Prot. 179539
Rimini, 4/10/07

All'Assessore
alla Mobilità

Al Direttore
Infrastrutture e Mobilità

Loro sedi

Oggetto: PUM 15 Tav. a0 classificazione strade

Questo Consiglio di Circoscrizione, nella seduta del 2/10/07, sentite le proprie Commissioni "Lavori Pubblici" e "Urbanistica", in ordine alle proposte del Tavolo Permanente Mobilità con particolare riferimento all'argomento in oggetto, con voto di maggioranza - 16 voti a favore, 1 astenuto - ha espresso una valutazione tendenzialmente positiva sulla proposta complessiva, riservandosi un esame più approfondito quando si entrerà nello specifico dei singoli progetti.

Distinti saluti

Il Presidente del C.C.,
(Giuseppe Riccio)

RIMINI





CONTRIBUTO 11 – ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI RIMINI



29/10/07

**ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA
PROVINCIA DI RIMINI**

**TAVOLO PERMANENTE DELLA
MOBILITA'
DEL COMUNE DI RIMINI**

**OSSERVAZIONI
E VALUTAZIONI**

Corso d'Augusto, 108 - 47900 Rimini - Tel. 0541.52555 - Fax 0541.52420 - E-mail: segreteria@ingegneri.rimini.it

1





ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI RIMINI

TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI

OSSERVAZIONI IN MERITO AL METODO DI LAVORO E ALLA CARTOGRAFIA
RELATIVA ALLO "STATO DI FATTO DELLA VIABILITA'", ALLA
"CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE" E ALLA "CLASSIFICAZIONE DELLE
STRADE PER FUNZIONALITA' ED IMPORTANZA"

In risposta a quanto richiesto con nota esplicativa del 23 agosto (valutazione del metodo di lavoro e delle tavole) si trasmette quanto segue.

PREMESSA

E' necessario e doveroso premettere che l'animo con il quale è stata valutata la cartografia e redatte queste osservazioni è di fattiva collaborazione e di estremo rispetto nei riguardi di coloro che stanno dedicando il loro impegno e la loro professionalità allo studio delle proposte tecniche, consci che intervenire sul tema della mobilità a Rimini è compito estremamente difficile e complicato.

OSSERVAZIONI IN MERITO AL METODO DI LAVORO

LO SCENARIO UNICO CONDIVISO

Il Tavolo Permanente della Mobilità, per sua costituzione, ha compito di indirizzo, di definizione degli obiettivi da perseguire, di scelta dei possibili scenari e delle soluzioni da adottare per perseguirli. Il suo metodo è la concertazione delle scelte, la condivisione delle





analisi e degli obiettivi.

L'attività finora svolta dal Tavolo è stata in sostanza quella di *forum* di *stakeholders* (*portatori di interesse specifico*). Ogni componente ha presentato la lettura dello stato di fatto così come interpretato dal proprio gruppo di appartenenza ed ha proposto lo scenario ritenuto più interessante della Rimini del futuro prossimo.

In tutti gli interventi la mobilità strettamente intesa si è intrecciata, quasi avviluppata, con la vita reale dei cittadini quasi che ogni incrocio di strade fosse anche un incrocio di destini umani.

Questo potente sforzo di lettura e di individuazione degli scenari non ha però prodotto la definizione dello Scenario Unico Condiviso verso cui orientare tutti gli sforzi dell'intera città così rappresentata.

Già nella seduta del 15 giugno il rappresentante al Tavolo dell'Ordine scrivente aveva lamentato che fra le cose dette e le prime proposte presentate dal Gruppo Tecnico ci fosse uno scatto troppo repentino, che **mancasse il Progetto della Rimini futura.**

Il compito del Tavolo è primariamente, sollecitamente e inderogabilmente definire lo *Scenario Unico Condiviso* sul quale orientare le scelte e gli sforzi propri e quelli, encomiabili, del Gruppo Tecnico che solo così potrà applicare la propria capacità tecnica in una direzione chiara e condivisa. Tale *Scenario Unico Condiviso* dovrà essere immediatamente presentato alla cittadinanza perché ne prenda coscienza e consapevolezza.

Riteniamo che questa mancanza dello *Scenario Unico Condiviso* abbia determinato una sfasatura fra gli obiettivi perseguiti dal Gruppo Tecnico nella redazione della cartografia consegnata e quelli attesi dai componenti del Tavolo che cercano, fra le linee disegnate, di trovarvi il proprio scenario sognato.

PIANO DELLA MOBILITA' DELLE AUTO O DELLE PERSONE?

Approcciarsi al Piano della Mobilità a cominciare dalla Classificazione delle Strade significa considerare come soggetti in movimento le **Automobili** e non le **Persone**. **Il Piano della Mobilità deve essere invece il Piano che permetta alle persone, tutte, di muoversi e di raggiungere l'intero territorio comunale attraverso un insieme sistematico, organizzato e sinergico di mezzi di trasporto.**





LA METAFORA DEL CENTRO COMMERCIALE

E' necessario approcciare il tema della mobilità con la "logica del centro commerciale": utilizzando infatti il Centro Commerciale quale metafora della città se ne può estrapolare la logica che sovrintende la mobilità complessiva di persone e merci.

Scopo del Centro Commerciale (la città) è permettere a tutte le persone che abitano nelle città vicine di effettuare le loro compere nei propri negozi (accedere ai servizi).

Per raggiungere tale obiettivo non è concesso, però, ai propri clienti di accedere ai negozi direttamente con la propria auto. Il Centro Commerciale (nodo attrattore) è collegato con il resto della città e con le altre città vicine attraverso un insieme coordinato di servizi studiato appositamente per permettere ai clienti di arrivarvi comodamente: il Centro lo si può raggiungere con l'automobile privata ma anche con la navetta (aereo, treno, bus, tram) che ha fermate nei punti nevralgici della città, con la bicicletta (su piste ciclabili su sede propria) e anche a piedi (con percorsi pedonali senza auto né biciclette). Le automobili una volta giunte nei pressi del Centro trovano ad attenderle un parcheggio (parcheggio scambiatore) capiente (se il cliente non trova posto riparte senza acquistare nulla), comodo (altrimenti si innervosisce ...) e ben servito da carrelli per la spesa, passeggini per i bimbi, piccoli bar. A questo punto il cliente (il cittadino o il forestiero) scende dall'auto e deve camminare per raggiungere il negozio prescelto (il servizio di cui ha bisogno) che non sempre è vicino. Per aiutarlo il Centro gli mette a disposizione belle strade illuminate, pulite, senza auto e senza camion: la merce (l'organizzazione della logistica), infatti, viaggia in orari e percorsi diversi da quelli dei clienti.

Se il cliente è stanco, anziano, malato o disabile, può usare scale mobili o ascensori (*people movers*). Se è un bimbo il Centro mette a disposizione della mamma un triciclo con traino. Dopo un percorso normalmente lungo giunge nel negozio desiderato. Effettua le compere e poi ritorna al parcheggio con la spesa. Riprende la sua automobile o il suo mezzo pubblico e si allontana: quale migliore esempio di città efficiente e organizzata!

Fuori di metafora il Progetto del Centro Commerciale è lo Scenario Unico Condiviso dai negozianti (cittadini) che hanno organizzato tutto il sistema di mobilità per fare muovere i clienti non le loro auto in modo soddisfacente! Il cliente (il cittadino) ha raggiunto la sua meta utilizzando, con naturalezza e senza neppure accorgersene, un insieme integrato di mezzi di trasporto (la navetta o la propria automobile sulla strada comunale, la pista ciclabile su sede indipendente, il mezzo pubblico, il parcheggio privato, il carrello per gli acquisti, le scale mobili,





i *tapis roulant*, gli ascensori, i monopattini, i percorsi pedonali, i servizi speciali per consegnare le merci ingombranti a casa dell'acquirente ...). In questa maniera non ha sentito la mancanza della sua auto, non ha preteso di entrare con l'auto fin dentro il negozio!

La Galleria Commerciale del Centro rappresenta i "centri storici dei quartieri" che sono aree pedonali, dove si può camminare in mezzo alla strada senza timore di essere investiti dalle auto, con un sottofondo musicale e dove i bambini possono correre liberamente. Questi "Centri storici di quartiere" sono raggiungibili tramite percorsi pedonali protetti, piste ciclabili su sede propria o con i bus che lo collegano al resto della città: le automobili sono rimaste nei parcheggi scambiatori che sono grandi, comodi e ben attrezzati.

Ai giorni nostri un Piano della Mobilità deve principalmente organizzare i flussi delle persone attraverso un sistema integrato di mobilità che limiti il traffico automobilistico che intasa ed inquina le nostre città indirizzandolo continuamente verso parcheggi scambiatori attrezzati.

IL NOSTRO SCENARIO

Vale la pena ribadire quale sia lo scenario che noi proponiamo:

divulgazione di un nuovo approccio culturale, etico ed educativo al tema della mobilità incentrato sulla "**rivoluzione copernicana gentile**" che prevede l'introduzione normativa di due concetti di straordinaria portata economica e sociale:

1. mettere non più al centro del sistema mobilità l'automobile ma la **persona** che deve spostarsi;
2. concedere per legge, nelle zone urbanizzate, il diritto di precedenza stradale al mezzo più debole: alle carrozzine dei disabili e dei neonati nei confronti degli altri pedoni; al pedone nei confronti della bicicletta; alla bicicletta nei confronti dell'auto; al tram o autobus pubblico nei confronti dell'automobile;

definizione di "centri storici" in ogni quartiere (il salotto buono) da pedonalizzare;

rete di parcheggi attorno a tali centri attrezzati con carrelli per la spesa e biciclette a noleggio;

collegamenti comodi e veloci tra i parcheggi scambiatori (dove troviamo anche le fermate dei bus) ed il "salotto buono" (quindi marciapiedi sicuri e ben asfaltati per passare con i carrelli, percorsi protetti per la mobilità lenta, *people movers* (ascensori, tappeti mobili, scale mobili, funicolari, ecc), perché soltanto un offerta valida può essere competitiva;

"Rimini città dei bambini e delle bambine" ovvero "le ore senza auto": definizione di alcune





ore (dalle 15 alle 17 in inverno e dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 18 in estate) nelle quali le automobili non possono viaggiare nelle zone A e B (centro storico e prima periferia urbana) per permettere ai bambini di stare in strada e di muoversi in bicicletta. Le automobili possono essere parcheggiate al di fuori di tali zone;

_ realizzazione di una rete organica di piste ciclabili veloci e protette per andare al lavoro e a scuola, ben attrezzate (colonnine SOS, servizio assistenza meccanico) e ben segnalate aventi diritto di precedenza agli incroci con le strade carrabili!

_ realizzazione di parcheggi scambiatori fuori della statale 16 per chi proviene da fuori Rimini;

_ realizzazione di parcheggi attrezzati per pullman fuori della statale 16;

_ pedonalizzazione della zona turistica ed accessibilità agli alberghi solo con mezzi pubblici, navette, TRC e people movers;

_ Percorsi *Piedibus* e definizione di percorsi protetti per il tragitto casa-scuola dei bambini delle elementari (con il coinvolgimento di tutti i cittadini che si affacciano sul percorso): con poca spesa si possono evitare le file disordinate di ingombranti fuoristrada parcheggiati fuori dalla scuola utilizzati per trasportare i bambini a qualche centinaio di metri di distanza e in tal modo i bambini possono recarsi, da soli o in gruppi organizzati, alla scuola elementare e alla palestra a piedi, in bicicletta o in tram per strade meno inquinate e meno congestionate dal traffico;

_ autostrada spostata a monte e statale sul tracciato della autostrada attuale o, in subordine, realizzazione della autostrada in trincea (come il passante di Mestre in costruzione) e complanare posta superiormente ad essa (come a Barcellona), a raso con i terreni circostanti, per mitigare l'impatto paesaggistico, ambientale ed acustico;

_ navetta (monorotaia o corsia preferenziale tipo TRC) con questo tragitto: darsena - porto (fermata di interscambio con traghetti, aliscafi, motonavi, autostrade del mare) - marina centro e piazzale Kennedy (per collegare la zona dei principali alberghi di Rimini con i grandi poli riminesi) - parco Ausa - zona Settebello e via Roma (importante nodo intermodale: verso Nord collegamento con la Stazione su *tapis-rolant* e quindi collegamento ferroviario con la nuova stazione di Rimini Fiera; verso Sud con il TRC per Centro Studi, aeroporto, Riccione) - Arco d'Augusto (collegamento con il centro storico di Rimini) - Palacongressi - casello Rimini sud (nodo intermodale con grande parcheggio scambiatore) e poi in un secondo tempo pensare di continuare il tragitto verso la zona Ghigi (nuovo stadio?), i centri commerciali di Cerasolo, Dogana di San Marino - Borgo Maggiore (collegamento con funivia per il centro storico);

_ mobilità alternativa all'automobile per chi accede al Centro Convegni e alla Fiera durante tutto





il periodo di soggiorno;

_car-sharing e bike-sharing con possibilità di differenziare le stazioni di prelievo e di consegna;
facilità di prelievo con carte prepagate o abbonamenti;

_logistica attrezzata con mezzi elettrici per gli spostamenti nelle zone abitate.

Conclusioni: *si ritiene necessario dedicare le prossime sedute alla definizione dello Scenario Unico Condiviso e in seguito procedere a definire la cartografia combinata dei piani integrati della mobilità delle persone.*

OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA CARTOGRAFIA

Per quanto detto al punto precedente si ravvisa immediatamente la mancanza di una relazione di accompagnamento alla cartografia presentata che ne motivi le singole scelte, ne sottolinei l'importanza strategica e ne espliciti le eventuali difficoltà realizzative.

Si condivide l'individuazione, come è stato fatto, di una gerarchia di percorsi che separino nettamente la viabilità in traffico locale, a breve e lunga percorrenza e di transito.

A livello qualitativo:

1. non si ravvisa l'individuazione dei principali nodi attrattori di traffico della città (fiera, darsena, palacongressi, università, aeroporto, CAAR, stazione ferroviaria, Centro studi, Centri commerciali, zone artigianali, Marina centro ...) e le soluzioni studiate per il loro collegamento;
2. mancano le indicazioni delle integrazioni intermodali con aeroporto, ferrovia, TRC, trasporto pubblico, piste ciclabili veloci;
3. non sono esplicitate le scelte strategiche qualitative (isole pedonali, pedonalizzazione dei lungomari, l'interdizione dei pullman a mare della ferrovia, posizione dei parcheggi scambiatori, mobilità alternativa)

In merito alla valutazione della classificazione delle strade si vogliono portare a conoscenza le seguenti osservazioni:

4. la realizzazione della complanare avrà sicuramente un grande impatto paesaggistico, ambientale ed acustico sul territorio. Si chiede di valutare la possibilità di realizzare l'autostrada

7





in galleria o, in subordine, in trincea con la complanare posta superiormente ad essa. Quale impatto paesaggistico, quale costo e quali dimensioni avranno le infrastrutture (ponti, viadotti) per il superamento di un nastro stradale largo non meno di 50 m?

5. verificare la possibilità di evitare di utilizzare la via Marecchiese quale continuazione dell'asse Planco-Marzabotto nella circolare interna, deviando il traffico su via Aldo Moro (che possiede via di Mezzo come controviale) e proseguendo lungo la sponda destra dell'Ausa;

6. interrare il collegamento via Monfalcone-via Roma per non danneggiare irreparabilmente la spina verde del parco Ausa ed **evitare il collegamento con piazzale Kennedy: si deve andare verso il mare solo con le navette, le biciclette, a piedi o con i mezzi pubblici; a marina centro si deve diminuire il volume del traffico, non portarne del nuovo!;**

7. la bretella di Santa Giustina deve raccordarsi con la viabilità del Piano Particolareggiato che il comune di Santarcangelo ha predisposto in zona di confine; in quella zona si può inoltre verificare la possibilità di collegare direttamente la complanare con la circonvallazione di Santa Giustina in modo da evitare (per chi si muove sulla direttrice Riccione-Santarcangelo) di immettersi sulla via Emilia;

8. si propone la costruzione di un nuovo ponte sul deviatore Marecchia in affiancamento a quello ferroviario per Ravenna per risolvere il nodo problematico costituito dal ponte attuale di via Coletti.

9. si ravvisa la mancanza di un collegamento diretto fra i principali nodi attrattori: casello Rimini sud-Fiera-Centro Congressi-Aeroporto.

10. si chiede di verificare la possibilità di realizzare una serie di parcheggi (preferibilmente interrati) a monte della ferrovia (in corrispondenza delle fermate del TRC e lungo le principali penetrazioni monte-mare ad esempio via Tripoli, via Pascoli, via Lagomaggio, via Firenze, via Martinelli, ecc), collegati con gli alberghi e con la spiaggia da un sistema integrato di trasporto (navette degli alberghi, minibus elettrici, piste ciclabili, *tapis roulant*, percorsi pedonali, ecc).

11. si ritiene eccessiva e fuori scala la soluzione proposta per l'attraversamento ciclo-pedonale della Superstrada San Marino in prossimità del Toys,

Si confida con questo di aver contribuito positivamente e propositivamente alla costruzione del Piano della Mobilità del Comune di Rimini.





Rimini, 17.10.2007

29/10/307
Δ mano

per l'Ordine degli Ingegneri di Rimini
ing. Sergio Pesaresi e ing. Rolando Renzi

Sergio Pesaresi





**CONTRIBUTI PERVENUTI
DOPO IL TAVOLO DELLA MOBILITA'
DEL 15/11/2007**





CONTRIBUTO 12 – ASSOCIAZIONE PEDALANDO CAMMINANDO



*ALL'ASS.RE LL.PP - MOBILITA' - QUALITA' URBANA
AL DIRETT.RE INFRASTRUTTURE MOBILITA' ED AMBIENTE
AI COMPONENTI DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA
MOBILITA'*

**TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI
OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI (Contributo n. 2)**

IL LIBRO VERDE – Verso una nuova cultura della mobilità urbana

Il documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea del 25.09.2007, recita:
“**Ripensare la mobilità urbana significa ottimizzare l’uso di tutte le modalità di trasporto e organizzare la ‘comodalità’ tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e individuale (automobile, motocicletta, bicicletta, a piedi). Significa anche realizzare gli obiettivi comuni di prosperità economica, rispetto del diritto alla mobilità mediante un’oculata gestione della domanda di trasporto, qualità di vita e tutela dell’ambiente. Significa, infine, conciliare gli interessi del trasporto di merci e del trasporto di persone, qualunque sia il modo di trasporto utilizzato**”.

La nostra Associazione “Pedalando e Camminando...” **aderisce ai principi enunciati nel “Libro Verde”** richiamato ed in tale ottica intende operare al Tavolo della Mobilità Permanente della nostra Città per contribuire, insieme, al tentativo ambizioso di

“Inventare e promuovere una nuova cultura della mobilità urbana”.

1 - Lo sviluppo sostenibile nelle zone urbane

Come suggerisce la Commissione Europea, **“La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico della città e l’accessibilità al suo territorio e, dall’altro, la qualità di vita e la tutela dell’ambiente”.**

Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative ed ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere la nostra città più agibile, più accessibile, più sicura e meno inquinata. Una mobilità sostenibile, **una mobilità al servizio di tutti i cittadini**, ma che consenta anche ai turisti ed agli operatori economici di sentirsi a loro agio nell’intera città.

La mobilità urbana deve quindi agevolare lo sviluppo economico della città, la qualità di vita degli abitanti e la tutela dell’ambiente cittadino, in modo equilibrato ed equo, senza privilegiare particolari categorie di utenza.

Associazione “Pedalando e Camminando...”

1

Sede Legale: Via Ponilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662





2 - La congestione del traffico cittadino

Nella nostra realtà di città anche a vocazione turistica, la congestione del traffico è uno dei problemi maggiormente sentiti ed evidenziati dalla collettività.

All'Amministrazione Comunale si pone la difficile sfida di attenuare l'impatto negativo della congestione e, nel contempo, preservare la vitalità economica delle aree urbane e della marina. Esperienze europee dicono che non esiste un'unica soluzione al problema della congestione.

Si dovrebbero comunque rendere più attraenti e sicure le alternative all'uso dell'automobile privata, come spostarsi a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o in motocicletta e motorino. Si dovrebbe promuovere l'intermodalità e ridistribuire lo spazio reso disponibile grazie alle misure di riduzione della congestione. La congestione, è stato dimostrato, può essere attenuata anche con sistemi "intelligenti" e flessibili di regolazione del traffico stradale.

3 - Promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta

Per rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta, l'Amministrazione Comunale dovrebbe adoperarsi per **una piena integrazione di queste modalità di trasporto** nelle politiche di mobilità urbana, sia in sede di elaborazione che di monitoraggio.

Si richiede maggior attenzione per lo **sviluppo di adeguate infrastrutture**. Serve un diverso e innovativo coinvolgimento delle famiglie, dei bambini e dei giovani nell'elaborazione delle politiche. Lo spostarsi a piedi e in bicicletta può essere incoraggiato, anche culturalmente, mediante iniziative a livello di città o di quartiere, nei luoghi di lavoro e nelle scuole, come ad esempio giochi sulla circolazione stradale, indagini sulla sicurezza stradale o sussidi didattici.

Per realizzare tutto questo, la nostra Associazione ha da tempo proposto all'Amministrazione Comunale di prendere in considerazione la possibilità di **nominare un Funzionario appositamente addetto al traffico pedonale e ciclistico**, come già avviene in diverse altre città.

4 - Ottimizzare l'uso dell'automobile privata

E' possibile promuovere uno stile di vita meno dipendente dall'auto mediante lo sviluppo dell'uso dell'automobile in condivisione ("car-sharing"), già attivo ma poco usato nella nostra città. Si potrebbe sperimentare un utilizzo più sostenibile dell'automobile privata incentivando il suo uso in comune ("car-pooling"), grazie al quale ogni auto trasporterebbe più persone e quindi le strade sarebbero meno intasate.

5 - Una politica dei parcheggi

Per ridurre il numero delle automobili nei centri cittadini occorre anche una politica oculata in materia di parcheggi. La moltiplicazione delle aree di parcheggio, soprattutto se gratuite, incoraggia a lungo andare l'uso dell'automobile in città. I parcheggi a pagamento possono servire come regolatore economico. Le tariffe dei parcheggi possono essere differenziate in funzione dello spazio pubblico disponibile e fungere da incentivo (per esempio parcheggi gratuiti in periferia e con tariffe

Associazione "Pedalando e Camminando..."

2

Sede Legale: Via Popilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662





elevate in centro). Ciò spesso non è condiviso dalle categorie economiche che lo ritengono, a nostro avviso erroneamente, lesivo dei loro interessi. Le città che hanno adottato politiche restrittive verso il traffico dell'auto privata ed a favore di un servizio pubblico efficiente e di altri mezzi alternativi, come su accennato, hanno ottenuto buoni risultati e reso più vivibili e maggiormente frequentati i loro centri.

6 - I parcheggi scambiatori

Con parcheggi di scambio si può incentivare l'alternanza di trasporto privato e collettivo. In questo modo, grazie all'integrazione dei modi di trasporto e un collegamento ininterrotto con sistemi di trasporto pubblico efficienti e ben organizzati (ad esempio navette, bike-sharing e percorsi ciclo-pedonali in sicurezza), si possono liberare dal traffico i centri pregiati della città. Ciò è stato possibile, ci dicono dalla Commissione Europea, a Monaco di Baviera, a Barcellona ed in altre città europee.

In alcuni casi possono rendersi necessarie nuove infrastrutture, ma prima di tutto, ci viene consigliato, **si dovrebbero esplorare le possibilità di sfruttare meglio l'infrastruttura esistente.**

7 - Per un trasporto urbano accessibile

L'accessibilità riguarda in primo luogo le persone fisiche. Un accesso agevole alle infrastrutture di trasporto urbano **deve essere consentito alle persone disabili o a mobilità ridotta, agli adulti con bambini piccoli ed ai bambini stessi.**

L'infrastruttura urbana, comprendente strade, piste ciclabili, ecc., come pure treni, autobus, spazi pubblici, parcheggi, fermate d'autobus, stazioni, ecc., dovrebbe essere di qualità ottimale. Si richiedono anche collegamenti efficienti all'interno della città (navette elettriche) e con il retroterra. Inoltre gli utenti si aspettano che **il trasporto pubblico risponda alle loro esigenze in fatto di qualità, efficienza e disponibilità.** Per soddisfare tali esigenze, un servizio di trasporto pubblico **deve essere non solo accessibile, ma anche frequente, affidabile e comodo.**

L'esperienza dimostra che il cambio modale dal trasporto privato a quello pubblico è spesso **ostacolato dalla qualità scadente del servizio, dalla lentezza e dall'inaffidabilità del trasporto pubblico.**

Nel migliorare la qualità del servizio pubblico occorre dedicare la massima attenzione alla comodità, con soluzioni integrate in materia di trasporto collettivo con abbinamenti treno-tram o **parcheggi di scambio ben situati presso i capolinea del trasporto pubblico, alla periferia degli agglomerati urbani.** Così pure la logistica delle merci ha bisogno di interporti e snodi alle porte della città.

Tutto ciò premesso

Riteniamo suggerire alcuni interventi, nelle aree urbane, in quelle più pregiate e lungo le principali direttrici di accesso alla città ed alla marina.

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Ponilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell. 333-5936662



**Spostamento a piedi e in bicicletta:**

- costituzione dell'ufficio della mobilità ciclo-pedonale, con apposito responsabile;
- analisi dello stato di fatto dei percorsi ciclo-pedonali, ciclabili e pedonali;
- messa in rete: dando continuità, sicurezza e fruibilità all'esistente; dotando i parcheggi dei centri di interesse ed i parcheggi scambiatori delle apposite rastrelliere per bici;
- pianificazione di nuovi itinerari mirati al collegamento dei vari centri di interesse;
- prediligere la mobilità ciclo-pedonale nella riqualificazione di vie esistenti; nel contempo tendere a non facilitare (anzi, a disincentivare) il transito delle auto nelle vie di penetrazione e di attraversamento della città e della marina, creando parcheggi scambiatori con mobilità intermodale (navette, autobus, taxi, car-pooling, bike-sharing, ecc.);
- nelle arterie stradali attraversanti zone a forte intensità abitativa ed a vocazione turistica, limitare la velocità a 30 km/ora, evidenziando e segnalando maggiormente gli attraversamenti pedonali e ciclo-pedonali; in quelli più critici creare lo spartitraffico (salvagente) centrale per mettere in sicurezza i pedoni/ciclisti che attraversano.

Analizzando le proposte contenute nei documenti del P:U:M., **non condividiamo la collocazione degli attraversamenti ciclo-pedonali con la SS.72 nella zona Grotta Rossa.** La nostra richiesta prioritaria è di servire la zona maggiormente urbanizzata attorno ai centri di interesse: Assessorato alla P.M., Asilo, Centro sociale, Chiesa parrocchiale la Resurrezione, Uffici Hera, ecc..

L'attuale proposta creerebbe un percorso a ritroso che allungherebbe i tempi di percorrenza e che, come conseguenza, rischierebbe lo scarso utilizzo dei nuovi attraversamenti. Per cui, suggeriamo di collocare l'attraversamento tra la via della Gazzella ed il deviatore AUSA.

Parcheggi Scambiatori

Come noto, in attesa della realizzazione della "Strada Complanare", la nostra città è attualmente attraversata (totalmente o parzialmente) da alcune importanti arterie che, a partire dalla Nuova Circonvallazione della S.S. 16, corrono parallele a questo lato mare, lungo le direttrici nord-sud: **Caduti di Marzabotto – Euterpe; Tiberio – Vecchia Circonvallazione – Flaminia; Emilia – XXIII Settembre – Matteotti – Roma; Dati – Coletti.**

Per contenere il traffico di auto private lungo le suddette dorsali, a monte o a mare della Nuova Circonvallazione, sarebbe opportuno **creare parcheggi di scambio e sviluppare con gradualità sistemi di intermodalità, incentivando l'alternanza di trasporto privato e collettivo.** In questa maniera, grazie all'integrazione dei modi di trasporto ed un collegamento ininterrotto con sistemi di trasporto pubblico efficienti e ben organizzati (ad esempio navette, bike-sharing e percorsi ciclo-pedonali in sicurezza), si possono liberare dal traffico i centri pregiati della città e quindi:

- nei pressi di ciascun incrocio tra le vie di penetrazione e le vie parallele al mare, attraversanti la città, **si potrebbero realizzare parcheggi scambiatori** dotati di svariate

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Popilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541.742617 Cell. 333.5026662

4



possibilità, sia di mobilità alternativa (car-sharing, bike-sharing, trasporto pubblico, taxi ecc.), sia di servizi di ristoro, ecc..

- per contenere l'accesso delle auto private verso le zone pregiate della città che si vogliono tutelare, occorrerebbe agire anche sulla modulazione delle tariffe dei parcheggi stessi: tariffe diverse in base alla loro ubicazione, più alto è il pregio della zona cui si intende accedere, più sarà alta la tariffa. Ovviamente, **la tariffa di parcheggio dovrà comprendere l'utilizzo gratuito dei mezzi pubblici e/o alternativi.**

Esempi di possibili luoghi idonei, a nostro avviso, alla realizzazione di detti parcheggi scambiatori, sono evidenziati nelle piantine inserite nel CD allegato.

Trasporto Pubblico

Perché funzioni il **trasporto pubblico dovrebbe essere attrattivo più del mezzo privato**, per fare questo, il primo deve essere messo in condizioni di poter avere, ove possibile, una **viabilità autonoma**, questo permetterebbe di avere tempi di percorrenza migliori rispetto al mezzo privato; in secondo luogo vi sono gli investimenti che dovrebbero puntare sull'efficienza e l'accessibilità del mezzo pubblico stesso.

Per sviluppare il primo punto, riteniamo occorra ripensare la viabilità, andando a **realizzare corsie preferenziali per i mezzi pubblici**, taxi e per le forme di car-pooling, anche **introducendo sensi unici**, ove ciò sia necessario e possibile. A nostro avviso, in alcune arterie della città vi sono situazioni, da analizzare attentamente, dove potrebbe essere possibile destinare corsie ad uso preferenziale agli autobus.

Per esempio, una possibile soluzione all'annoso problema dei collegamenti mancanti con il Palacongressi potrebbe essere lo sfondamento di via Acquario, con la creazione di **un sottopasso della S.S. 16 che possa essere utilizzato esclusivamente da mezzi pubblici**, per collegare il parcheggio scambiatore (da noi proposto e collocato frontalmente alla Comet) con il Palacongressi.

Inoltre ogni qualvolta si vada a progettare una strada nuova sarebbe opportuno prevedere la realizzazione di corsie riservate ai mezzi pubblici.

La congestione del traffico cittadino

Per ridurre la congestione del traffico nelle aree di pregio della città (es.: Centro storico e Marina centro), pur dovendo avere la dovuta attenzione verso gli operatori economici e verso il turismo in genere, riteniamo però che **l'interesse generale** dell'intera collettività debba prevalere e che, quindi, le aree pregiate debbano essere più tutelate, nell'interesse di tutti.

In tal senso, **riteniamo non si debbano realizzare nuove arterie stradali che contribuiscano a convogliare il traffico privato** da fuori città o dai centri di interesse della stessa (quali Fiera, Darsena, Palacongressi, ecc.) **verso le suddette aree di pregio.**

Crediamo pertanto che non si debbono realizzare:

- perché in controtendenza, nonché dispendiosa, la nuova arteria prevista, parallela alla via Coletti che, dalla via Monferrato, con la costruzione di un nuovo ponte sul Porto canale,

Associazione "Pedalando e Camminando..."

5

Sede Legale: Via Ponilia 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541.742617 Cell. 333.503666





attraverso le vie Rodi – Monfalcone – Fiume (Parco AUSA), che dovrebbe raggiungere Piazzale Kennedy, una delle zone più pregiate della nostra marina.

Riteniamo, invece, che parte dell'investimento previsto per quest'opera, che convoglierebbe altre auto private verso le zone pregiate della marina, **si possa orientare per l'ampliamento e la promozione dell'esistente parcheggio scambiatore**, ubicato nell'area Tram di via Coletti (nei pressi di via Lucio Lando), eventualmente utilizzando anche parte dei terreni previsti per l'ipotizzata nuova strada.

In questo modo, **con l'intermodalità, si salvaguarderebbe maggiormente la zona mare** ed in particolare San Giuliano Mare/Darsena, che soffre gravemente la mancanza di parcheggi.

- Analogamente, perchè in controtendenza, la nuova arteria stradale che si dice ipotizzata per collegare il nuovo Palacongressi col suddetto Piazzale Kennedy, per ora prevista solo dalla via Roma verso via Monfalcone con sottopasso della ferrovia, detto percorso, previsto lungo l'asse verde del Parco AUSA, risulterebbe devastante per lo stesso, privando così la città dell'unico parco collegante la zona monte con la zona mare della stessa.

In tale logica, ci permettiamo di riflettere anche sulla **viabilità Fiera-mare**: per risolvere in parte la congestione del traffico, in particolare nei momenti di uscita dalla Fiera, occorre **studiare con la Società della Fiera un sistema di intermodalità del trasporto, pubblico/privato** (navette, autobus, treno, bike-sharing, ecc.), che preveda anche la possibilità per l'utente di poter lasciare la macchina custodita durante la notte e con i mezzi pubblici raggiungere gli alberghi situati nella zona a mare.

Inoltre quando l'utente paga il parcheggio **dovrà essere informato che nel prezzo pagato è compreso il trasporto pubblico gratuito.**

Per ridurre la congestione del traffico

La nostra Associazione desidera porre all'attenzione dell'Amministrazione un sistema di trasporto pubblico utilizzato in molte città Europee ed ultimamente ripreso anche dalla città di Venezia: **la Monorotaia**. Un sistema di trasporto pubblico con un impatto ambientale molto basso che potrebbe servire a collegare alcuni parcheggi scambiatori con i principali Centri di interesse.

Uno dei vantaggi principali della monorotaia è la sicurezza, non vi sono attraversamenti a raso, l'altro fatto importante è l'assoluta silenziosità di marcia, con dei costi notevolmente inferiori rispetto ad esempio alla metropolitana.

Di seguito elenchiamo un potenziale percorso che potrebbe seguire la monorotaia:

Darsena, Lungomare, Piazzale Fellini, Piazzale Kennedy, Stazione FS e Metrò di costa, Arco d'Augusto, Centro Congressi, Parco AUSA, Parcheggio scambiatore posto frontalmente alla Comet sulla SS.16, Casello Autostrada Rimini Sud (eventualmente provvisto di un parcheggio scambiatore), Grotta Rossa.

Invitiamo l'Amministrazione a mettere a disposizione risorse e mezzi per un'indagine ricognitiva sulla possibile tecnologia, sulle caratteristiche del tracciato e sull'impatto ambientale dello stesso, anche in relazione al sistema utilizzato per il T.R.C..

Associazione "Pedalando e Camminando..."

6

Sede Legale: Via Ponilia, 50 47900 Rimini (RN) Tel/Fax 0541-742617 Cell 333-5936662





aderente



L'ipotizzata realizzazione della nuova strada da Via Tolemaide a Via Fattori ci crea qualche perplessità. Qualora questa venga realizzata si suggerisce una diversa sezione stradale, con l'inserimento, oltre alla pista ciclo-pedonale, di **due corsie riservate ai mezzi pubblici**. Si ritiene inoltre utile valutare la possibilità di collegare anche il parcheggio dell'Italia in Miniatura con la nuova arteria, dando la possibilità a chi esce dal parcheggio di avere così due possibilità, la prima con la SS.16, la seconda con la nuova arteria. Inoltre questo parcheggio potrebbe essere ampliato ricavandone un grosso **parcheggio scambiatore**.

Riteniamo, come da prassi, che in fase di elaborazione della nuova cartografia del PSC debbano essere inserite **fasce di rispetto** adeguate all'importanza di detta strada.

Troviamo, inoltre, **condivisibile l'ipotesi di creare un nuovo ponte sul Marecchia** per andare a decongestionare il traffico sull'attuale SS.16, sulla via Emilia, XXIII Settembre, evitando anche il transito veicolare sullo storico ponte di Tiberio, per il quale la nostra Associazione auspica una soluzione di solo transito ciclo-pedonale.

Questa nuova arteria stradale, per la quale occorrerà verificare bene il tracciato, potrebbe completare l'asse Nord Sud, collegando via Tonale, via D. Campana, via Marecchiese e via Caduti di Marzabotto, con via XXIII Settembre e quindi, con il completamento della viabilità, anche la via Sozzi per poi collegarsi in futuro con la nuova arteria Tolemaide-Polo Scolastico di Viserba e con via Coletti.

Distinti saluti.

Allegato: n. 1 CD

Rimini li, 05.11.2007

Il Presidente
Marco Abbondanza

Associazione "Pedalando e Camminando..."

Sede Legale: Via Basilica, 50, 47900 Rimini (RN) Tel. 0541 510115





CONTRIBUTO 13 – CIRCOSCRIZIONE N. 6

Comune di Rimini
Settore Demografico
Cimiteriale
Decentramento
U.O. Elettorale
Decentramento
Anagrafe Canina

Circoscrizione 6
V° PEEP Ausa - Grotta Rossa - Gaiofana

Via Euterpe, 12 - 47900
Rimini
tel. 0541 704903 – 704906 –
704905 (Presidente)
fax 0541 704904
www.comune.rimini.it
quartiere6@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Rimini, 15/11/2007

Riunione congiunta delle Commissioni viabilità, qualità urbana e Urbanistica

VALUTAZIONI IN MERITO ALLE PROPOSTE DI PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI CONTENUTE NELLA CARTOGRAFIA AGGIORNATA ALLA DATA DEL 04.10.2007 RELATIVA ALLA RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE PER FUNZIONI, AL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E ALLA PROPOSTA DI COMPLETAMENTO DELLA RETE STRADALE.

Riguardo al metodo adottato per la elaborazione del Piano Urbano della Mobilità, istituito dalla Legge n. 340/2000 "al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre il consumo energetico, aumentare i livelli di sicurezza della circolazione, minimizzare e/o razionalizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico" condivisi gli "obiettivi da raggiungere" individuati dalle "Linee Guida per la redazione del PUM" adottate dalla Amministrazione Comunale nel dicembre 2006 si rileva in primo luogo, la mancanza di una relazione scritta che motivi le scelte effettuate e come queste concorrano al raggiungimento degli obiettivi prefissati dalle "Linee Guida".

Si ritiene che le previsioni delle nuove infrastrutture viarie contenute nel Piano vadano individuate nel quadro di un "Progetto della Rimini futura" che si delinea con la prossima "stagione urbanistica" e quindi che tali nuove infrastrutture debbano essere programmate in funzione del futuro orizzonte urbanistico e non viceversa.

La pianificazione dei sistemi di mobilità, parte integrante del PSC, dovrà infatti essere coerente con l'organizzazione degli attuali centri attrattori e promotori di traffico ma anche con le previsioni delle future, nuove aree di trasformazione urbanistica.

Sempre ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati dalle "Linee Guida per la redazione del PUM" si ritiene inoltre prioritaria la predisposizione del "Programma Urbano dei Parcheggi" istituito "dalla Legge n. 122/1989 cosiddetta Legge Tognoli, attraverso il quale indicare la loro localizzazione e dimensionamento, la priorità di intervento e i tempi di attuazione, le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane, privilegiando i progetti volti a favorire la realizzazione di parcheggi di interscambio automobili/trasporto collettivo e motocicli/trasporto collettivo. Anche in merito alla classificazione funzionale delle strade si ritiene che la stessa debba essere intesa come conseguente al "Progetto della Rimini futura" e non come proposta iniziale, inoltre la "interpretazione" fornita non trova riscontro nella classificazione disposta dall'art. 2 del Codice della Strada in funzione delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali delle strade.

In merito alla pianificazione delle nuove infrastrutture viarie contenute nel PUM si osserva quanto di seguito riportato.

Ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, considerato che i "valori rilevati nelle campagne di monitoraggio evidenziano il superamento dei limiti di legge da parte di inquinanti critici come le polveri sottili PM10" e che "il fattore di pressione più rilevante per quanto concerne questa forma di inquinamento è rappresentato dal traffico stradale" come evidenziato anche dalla Valsat del PTCP 2007 con particolare riferimento a quello sostenuto dalla A14, in gran parte pesante, la cui criticità risulta evidente anche dagli elaborati del PGQA 2006 e dallo SIA della A14 redatto da SPEA che prevede tra l'altro, aumento di traffico omogeneo su tutte le tratte e per tutte le tipologie di mezzi, considerati gli effetti sull'ambiente urbano dovuti anche alla Variante SS16, programmata in affiancamento alla stessa A14, per tutto il tratto urbano di Rimini, dati i significativi volumi di traffico attesi, si chiede di valutare le ancora possibili alternative di localizzazione atte a ridurre gli effetti negativi dell'inquinamento ambientale, atmosferico ed acustico, ovvero la previsione, per la zona urbana di Rimini di Variante SS16 a monte della A14,





oppure il trasferimento a monte del tratto urbano della A14 con riconversione dello stesso tratto dismesso in Variante SS16.

A tale proposito si ricorda inoltre che AGENDA 21 LOCALE ha indicato con priorità alta il progetto di trasferimento a monte del tratto urbano della A14.

- In merito alla funzione e classificazione della attuale SS16 nel tratto urbano di Rimini, si ritiene che la pianificazione della Variante alla SS16, finalizzata al trasferimento sulla stessa del traffico di attraversamento dell'area urbana sostenuto dalla attuale SS16, liberi il tratto della attuale SS16, opportunamente declassata, ad una auspicabile funzione di strada di scorrimento urbana.
- In riferimento allo svincolo SS16 – SP41 via Montescudo si ritiene che la soluzione che meglio risponde alle esigenze di mobilità locali sia quella costituita dalla rotonda a raso che permetta il collegamento e la svolta per tutte le direzioni, anche in considerazione dell'auspicato uso urbano della Nuova Circonvallazione di Rimini.
- In riferimento alla intersezione P3 "SS16 con le via Acquario e Grotta Rossa" si ricorda la notevole opposizione dei cittadini residenti in via Acquario alla apertura della stessa sulla Nuova Circonvallazione.
- In riferimento al progettato collegamento di via Varisco con la SP Coriano non si condivide la deviazione rispetto alla precedente soluzione, di cui all'"Atto di indirizzo relativo all'adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale", che meglio si raccorda con la programmata viabilità di raccordo con la SS72 Consolare RSM e con il casella autostradale e che opportunamente collocata, permetterebbe comunque anche una eventuale espansione a sud del Center Gross;
- In riferimento alla viabilità relativa alla zona Grotta Rossa si evidenzia la necessità di una riorganizzazione complessiva, più rispondente alle esigenze di collegamento stradale e ciclo-pedonale locali. Si chiede una più razionale e funzionale accessibilità al nucleo di Grotta Rossa e al centro servizi HERA dalla SS72 Consolare RSM e di collegamento fra le stesse zone separate dalla stessa SS72;
- In riferimento all'attraversamento ciclo-pedonale della SS72 posto all'altezza del Toys si ritiene lo stesso sovradimensionato e decentrato rispetto alle reali esigenze di collegamento localizzate all'altezza del nucleo Grotta Rossa, in prossimità della sede servizi HERA.
- Si ritiene necessario un collegamento ciclo-pedonale della zona Grotta Rossa con il centro di quartiere AUSA attraverso via Pomposa, che superi il Deviatore del torrente AUSA e la Nuova Circonvallazione.
- Si trasmette inoltre la richiesta presentata da un cittadino residente nella zona interessata dal raccordo del collegamento della SP Coriano con la SS72 Consolare RSM con la quale si propone l'allontanamento di tale raccordo stradale dalle preesistenti abitazioni.

Con riserva di produrre ulteriori valutazioni in seguito allo sviluppo della pianificazione in oggetto.

Distinti saluti

Il Presidente
Nevio Gaudi





RICHIESTA RETTIFICA



COPIA

Comune di Rimini

Area Generale ed Attività Istituzionali
Settore Demografico - Cimiteriale e
Decantramento
CIRCOSCRIZIONE 5

Via Mazzini, 22 - 47811 Viserba (RN)
Tel. - Fax 0541 741898
www.comune.rimini.it
e-mail: quartiere5@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Prot. 198778

Rimini 8 NOV. 2007

Al Assessore LL.PP. , Mobilità e
Qualità Urbana
Paola Taddei

Alla Direzione Infrastrutture, Mobilità
e Ambiente
Ing. Massimo Totti

LORO SEDI

Oggetto: Richiesta rettifica errore Tav.A.1-bis ed elenco contributi ,o sservazioni e
modifiche alla tavola A.1 - punto E.4

Con la presente sono ad evidenziare errore riportato nei contributi della
Circoscrizione n°5 al Tavolo della Mobilità negli elaborati tecnico grafici elencati in
oggetto da Voi trasmessi.

Il punto E.4. "Richiesta chiusura passaggio a Livello FFSS di Via Polazzi" è da
sostituire con "Mantenimento passaggio a livello di Via Polazzi in mancanza di soluzioni
sottopasso/sovrappasso alternative limitrofe" come da contributo della Circoscrizione 5..

Si prega di correggere gli elaborati in questione.

Distinti saluti

Il Presidente Circoscrizione n.° 5
Ing. Fabio Betti

RIMINI



ULTERIORE CONTRIBUTO CIRCOSCRIZIONE 6
- CONTRIBUTO 14 – CIRCOSCRIZIONE N. 6



Comune di Rimini
Settore Demografico
Cimiteriale
Decentramento
U.O. Elettorale,
Decentramento
E Anagrafe Canina

Circoscrizione 6
V° PEEP Ausa - Grotta Rossa - Gaiofana

Via Euterpe, 12 - 47900
Rimini
tel. 0541 704903 – 704906 –
704905 (Presidente)
fax 0541 704904
www.comune.rimini.it
quartiere6@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Prot. 221962
Rimini, 14/12/2007

All'Assessore alla Mobilità, Lavori pubblici, Qualità urbana
Alla Direzione
Infrastrutture, mobilità, ambiente
Al Tavolo urbano della mobilità

Loro Sedi

Oggetto: Proposte Piano Urbano della Mobilità

IL PRESIDENTE

Premesso che la proprie Commissioni Lavori pubblici - mobilità e Urbanistica hanno sottoposto al Consiglio Circostrizionale le seguenti Valutazioni in merito alle proposte di Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini contenute nella cartografia aggiornata alla data del 4/10/2007, relativa alla riorganizzazione della rete stradale per funzioni, al sistema delle infrastrutture stradali e alla proposta di completamento della rete stradale;

Considerato che il Consiglio Circostrizionale n. 6, previo avviso scritto al domicilio di ciascun consigliere, si è riunito in pubblica seduta il 10 dicembre 2007 alle ore ventuno e minuti cinque con la continuazione nella propria sede al piano primo del centro civico sito in Via Euterpe n. 12 per la discussione di questo argomento;

Ritenuto di approvare il documento di cui trattasi (Allegato A) e di inviarlo agli Uffici competenti;
Dato atto che al termine della discussione risultano:

- presenti: Gaudi Nevio, Belli Giuseppe, Bettini Floriana, Campi Alfredo, Canini Aldo Mario, Celli Cristiana, De Fabritiis Luciano, Franco Sergio, Giovagnoli Paolo, Grassi Fabio, Lazzaretti Davide, Mazzara Santo, Minieri Raffaele, Muratori Gabriele, Neri Giuseppe, Pancari Giuseppe, Righetti Roberto, Rossi Nadia, Sibiano Francesco;

- assenti: Minghetti Marinella;

presenti n. 19,

assenti n. 1,

votanti n. 18;

presiede il Sig. Gaudi Nevio nella sua qualità di Presidente;

scrutatori i Consiglieri: Celli Cristiana, Sergio Franco, Sibiano Francesco;

partecipa il Segretario della Circostrizione Bizzocchi Piero;

Visto l'art. 50 dello Statuto Comunale;

Visto l'art. 54 del Regolamento dei Consigli Circostrizionali;

Visto l'esito della votazione:

voti **favorevoli** 18 (diciotto)

astenuti n. 1 (Muratori Gabriele)

COMUNICA CHE

Il Consiglio Circostrizionale n. 6

Con i voti come sopra riportati ha approvato il documento di proposte al Piano Urbano della Mobilità – Allegato A. da presentare agli uffici competenti.

Il Presidente
Nevio Gaudi

RIMINI





Comune di Rimini
Settore Demografico
Cimiteriale
Decentramento
U.O. Elettorale
Decentramento
Anagrafe Canina

Circoscrizione 6

V° PEEP Ausa - Grotta Rossa - Gaiofana

Via Euterpe, 12 - 47900
Rimini
tel. 0541 704903 - 704906 -
704905 (Presidente)
fax 0541 704904
www.comune.rimini.it
quartiere6@comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Riunione congiunta delle Commissioni viabilità, qualità urbana e Urbanistica 8/11/2007 e 15/11/07

VALUTAZIONI IN MERITO ALLE PROPOSTE DI PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DEL COMUNE DI RIMINI CONTENUTE NELLA CARTOGRAFIA AGGIORNATA ALLA DATA DEL 04.10.2007 RELATIVA ALLA RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE PER FUNZIONI, AL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E ALLA PROPOSTA DI COMPLETAMENTO DELLA RETE STRADALE.

Riguardo al metodo adottato per la elaborazione del Piano Urbano della Mobilità, istituito dalla Legge n. 340/2000 "al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre il consumo energetico, aumentare i livelli di sicurezza della circolazione, minimizzare e/o razionalizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico" condivisi gli "obiettivi da raggiungere" individuati dalle "Linee Guida per la redazione del PUM" adottate dalla Amministrazione Comunale nel dicembre 2006 si rileva in primo luogo, la mancanza di una relazione scritta che motivi le scelte effettuate e come queste concorrano al raggiungimento degli obiettivi prefissati dalle "Linee Guida".

Si ritiene che le previsioni delle nuove infrastrutture viarie contenute nel Piano vadano individuate nel quadro di un "Progetto della Rimini futura" che si delinea con la prossima "stagione urbanistica" e quindi che tali nuove infrastrutture debbano essere programmate in funzione del futuro orizzonte urbanistico e non viceversa.

La pianificazione dei sistemi di mobilità, parte integrante del PSC, dovrà infatti essere coerente con l'organizzazione degli attuali centri attrattori e promotori di traffico ma anche con le previsioni delle future, nuove aree di trasformazione urbanistica. Sempre ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati dalle "Linee Guida per la redazione del PUM" si ritiene inoltre prioritaria la predisposizione del "Programma Urbano dei Parcheggi" istituito dalla Legge n. 122/1989 cosiddetta Legge Tognoli, attraverso il quale indicare la loro localizzazione e dimensionamento, la priorità di intervento e i tempi di attuazione, le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane, privilegiando i progetti volti a favorire la realizzazione di parcheggi di interscambio automobili/trasporto collettivo e motocicli/trasporto collettivo.

Anche in merito alla classificazione funzionale delle strade si ritiene che la stessa debba essere intesa come conseguente al "Progetto della Rimini futura" e non come proposta iniziale, inoltre la "interpretazione" fornita non trova riscontro nella classificazione disposta dall'art. 2 del Codice della Strada in funzione delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali delle strade.

In merito alla pianificazione delle nuove infrastrutture viarie contenute nel PUM si osserva quanto di seguito riportato.

- Ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, considerato che i "valori rilevati nelle campagne di monitoraggio evidenziano il superamento dei limiti di legge da parte di inquinanti critici come le polveri sottili PM10" e che "il fattore di pressione più rilevante per quanto concerne questa forma di inquinamento è rappresentato dal traffico stradale" come evidenziato anche dalla Valsat del PTCP 2007 con particolare riferimento a quello sostenuto dalla A14, in gran parte pesante, la cui criticità risulta evidente anche dagli elaborati del PGQA 2006 e dallo SIA della A14 redatto da SPEA che prevede, tra l'altro, aumento di traffico omogeneo su tutte le tratte e per tutte le tipologie di mezzi, considerati gli effetti sull'ambiente urbano dovuti anche alla Variante SS16, programmata in affiancamento alla stessa A14, per tutto il tratto urbano di Rimini, dati i significativi volumi di traffico attesi, si chiede di valutare le ancora possibili alternative di localizzazione atte a ridurre gli effetti negativi dell'inquinamento ambientale, atmosferico ed acustico, ovvero la previsione, per la zona urbana di Rimini di Variante SS16 a monte del Colle Covignano, oppure il trasferimento a monte del tratto urbano della A14 con riconversione dello stesso tratto dismesso in Variante SS16.





A tale proposito si ricorda inoltre che AGENDA 21 LOCALE ha indicato con priorità alta il progetto di trasferimento a monte del tratto urbano della A14.

- In merito alla funzione e classificazione della attuale SS16 nel tratto urbano di Rimini, si ritiene che la pianificazione della Variante alla SS16, finalizzata al trasferimento sulla stessa del traffico di attraversamento dell'area urbana sostenuto dalla attuale SS16, liberi il tratto della attuale SS16, opportunamente declassata, ad una auspicabile funzione di strada di scorrimento urbana.
 - In riferimento allo svincolo SS16 – SP41 Montescudo si ritiene che la soluzione che meglio risponde alle esigenze di mobilità locali sia quella costituita dalla rotatoria a raso che permetta il collegamento e la svolta per tutte le direzioni, anche in considerazione dell'auspicato uso urbano della Nuova Circonvallazione di Rimini.
 - In riferimento alla intersezione P3 "SS16 con le via Acquario e Grotta Rossa" si ricorda la notevole opposizione dei cittadini residenti in via Acquario alla apertura della stessa sulla Nuova Circonvallazione.
 - In riferimento al progettato collegamento di via Varisco con la SP Coriano non si condivide la deviazione rispetto alla precedente soluzione, di cui all'"Atto di indirizzo relativo all'adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale", che meglio si raccorda con la programmata viabilità di raccordo con la SS72 Consolare RSM e con il casello autostradale e che opportunamente collocata, permetterebbe comunque anche una eventuale espansione a sud del Center Gross.
 - Si ritiene necessario un collegamento della SP Montescudo dall'ingresso della Zona Artigianale 1° Maggio – Motorizzazione Civile con la SS72 Consolare RSM collocata in prossimità del Deviatore Torrente Ausa, a monte dello stesso, che permetta un collegamento più breve della SP Montescudo e Coriano con la SS72 e quindi con il casello autostradale Rimini-Sud.
All'intersezione con la SS72, attraverso una rotatoria, tale collegamento può raggiungere Via della Lontra e costituire così anche un nuovo, più razionale collegamento del nucleo Grotta Rossa con la viabilità principale.
 - In riferimento alla viabilità relativa alla zona Grotta Rossa si evidenzia la necessità di una riorganizzazione complessiva, più rispondente alle esigenze di collegamento stradale e ciclo-pedonale locali. Si chiede una più razionale e funzionale accessibilità al nucleo di Grotta Rossa e al centro servizi HERA dalla SS72 Consolare RSM e di collegamento fra le stesse zone separate dalla stessa SS72.
 - In riferimento all'attraversamento ciclo-pedonale della SS72 posto all'altezza del Toys, si ritiene lo stesso sovradimensionato e decentrato rispetto alle reali esigenze di collegamento localizzate all'altezza del nucleo Grotta Rossa, in prossimità della sede servizi HERA.
 - Si ritiene necessario un collegamento ciclo-pedonale della zona Grotta Rossa con il centro di quartiere Ausa attraverso via Pomposa, che superi il Deviatore del torrente Ausa e la Nuova Circonvallazione.
 - Non si condivide il nuovo raccordo di penetrazione, di collegamento di Via Roma con Piazzale Kennedy, ubicato all'interno del Parco Ausa.
Si ritiene che tale "spina verde" debba essere difesa da attraversamenti stradali.
Si ritiene che nuovi raccordi stradali debbano essere eventualmente ricavati all'interno dell'area Ferrovie dello Stato.
- Con riserva di produrre ulteriori eventuali valutazioni in seguito allo sviluppo della pianificazione in oggetto.

Si trasmette inoltre, per conoscenza, l'osservazione di un cittadino residente nella zona interessata dal raccordo del collegamento della SP Coriano con la SS72 Consolare RSM con la quale propone l'allontanamento di tale raccordo stradale dalla sua preesistente abitazione.

Allegati:

- 1 - Stralci "Piano di Risanamento della qualità dell'aria" 2006,
- 2 - Richiesta di un cittadino residente.

