

Comune di Rimini

Assessorato Mobilità, Lavori Pubblici e Qualità Urbana

Direzione Infrastrutture Mobilità ed Ambiente



P

DOCUMENTI

- N° 1 DELIBERA 170 DEL 07.12.2007**
- N° 2 Line guida per la redazione del
 piano urbano del traffico**
- N° 3 PROTOCOLLO DI INTESA**
- N° 4 Gruppo Tecnico di Supporto al
 Tavolo Permanente della Mobilità**
- N° 5 TEMPISTICA DELLE ATTIVITA'
 DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA
 MOBILITA'**
- N° 6 TEMPISTICA DELLE ATTIVITA'
 DEL GRUPPO DI LAVORO**
- N° 7 OFFERTA ECONOMICA**



M

COMUNE DI RIMINI

- Segreteria Generale -

ESTRATTO DAL REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERAZIONE N. : 170 del 07/12/2006

Oggetto : LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'.
APPROVAZIONE.

L'anno duemilasei, il giorno 07 del mese di Dicembre, alle ore 18:00, con la continuazione nella sala consiliare del Comune di Rimini, previo avviso scritto notificato ai sensi e nei termini di legge a ciascun Consigliere, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta di 1^a convocazione.

Per la trattazione dell'argomento all'oggetto indicato, risultano presenti:

Consiglieri Comunali		Pres./Ass.	Consiglieri Comunali		Pres./Ass.
1	RAVAIOLI ALBERTO SINDACO	presente			
2	AGOSTA MARCO	presente	22	GENNARI RITA	presente
3	ALLEGRI MASSIMO	presente	23	GIORGETTI ALESSANDRO	presente
4	ANGELINI FRANCESCO	presente	24	GIOVAGNOLI GIORGIO	presente
5	ARLOTTI TIZIANO	presente	25	GIUDICI ERALDO	presente
6	ASTOLFI ALBERTO	presente	26	LEARDINI MARIO	presente
7	BARBONI ANTONIO	assente	27	LOMBARDO GIUSEPPE	presente
8	BARONE PASQUALE	presente	28	MAGRINI JURI	presente
9	BONADONNA LUIGI	presente	29	MELUCCI MAURIZIO	presente
10	BUCCI ALBERTO	assente	30	MISEROCCHI FABRIZIO	presente
11	CAPACCI RENATO	presente	31	MORETTI GIULIANA	assente
12	CASADEI STEFANO	presente	32	PARI EUGENIO	presente
13	CASALBONI UMBERTO	presente	33	PAZZAGLIA FABIO	presente
14	CECCARELLI ANTONELLA	presente	34	PETITTI EMMA	presente
15	CERRI GIOVANNINO	presente	35	PEZZUTO GABRIELLA MARIA	presente
16	CINGOLANI LILIANA	assente	36	PICCARI VALERIA	presente
17	COCCIA LEANDRO	assente	37	PIRONI GIOVANNI	assente
18	DAU CLAUDIO	presente	38	RAVAGLIOLI ALESSANDRO	presente
19	FABIANI PACIFICO VINCENZO	presente	39	RENZI GIOENZO	presente
20	GALLO VINCENZO	presente	40	ZERBINI SAMUELE	assente
21	GALVANI SAVIO	presente	41	ZILLI ORONZO	presente

Totale presenti n. 34 - Totale assenti n. 7

Presiede il Sig. GIOVAGNOLI GIORGIO nella sua qualità di PRESIDENTE.

Partecipa LAURA CHIODARELLI in qualità di SEGRETARIO GENERALE.

OGGETTO: Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilita'.
Approvazione.

*Il Presidente del Consiglio pone in trattazione l'argomento indicato in oggetto.
Dichiarata aperta la discussione, si ha l'intervento dell'Assessore Taddei.*

*Nel corso dell'intervento esce il Presidente del Consiglio Giovagnoli ed assume la presidenza il
Cons. Anziano Arlotti.*

*Escono anche i seguenti Conss.: Renzi, Zilli, Barone, Miserocchi, Ravaglioli, Capacci, Pezzuto,
Piccari e Casalboni: presenti n. 24 (23 Consiglieri più il Sindaco).*

Prosegue la discussione ed intervengono i Conss.: Casadei, l'Ass. Taddei, l'Ass. Biagini.

*Nel corso dell'intervento del Cons. Casadei esce il Cons. Dau ed entra il Presidente del Consiglio
che riassume la presidenza: presenti n. 24 (23 Consiglieri più il Sindaco).*

Intervengono quindi per dichiarazione di voto, i Conss.: Casadei, Galvani, Bonadonna e Pari.

Si omette la discussione, che risulta dal verbale della seduta.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- Il Decreto Legislativo n. 285/1992 avente ad oggetto "Nuovo Codice della Strada", all'art 36 prevede l'obbligo, per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, dell'adozione del Piano Urbano del Traffico Veicolare (PUT);
- per espressa disposizione del citato Decreto Legislativo n. 285/1992 il Piano Urbano del Traffico deve essere aggiornato ogni due anni, e' lo strumento finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico, ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- il comma 9 del medesimo art. 36 il quale stabilisce che "a partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti in materia di piani di traffico istituito presso l'ex Ministero dei Lavori Pubblici ora delle Infrastrutture, è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso";
- per disposizione della Legge 122/89 (Legge Tognoli) i Comuni sono tenuti a predisporre il Programma Urbano dei Parcheggi, attraverso il quale indicare la loro localizzazione e dimensionamento, le 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;

- la Legge n. 340/2000 denominata “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi” ha istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM), 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;

CONSIDERATO che gli strumenti di pianificazione sopra elencati devono essere raccordati con quelli previsti per differenti livelli territoriali, come il Piano Generale dei Trasporti, il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana e devono indicare le strategie di intervento incentrate sulla:

- sostenibilità per la riduzione dei costi sociali tra cui sono compresi anche quelli ambientali,
- integrazione delle reti di trasporto su scala urbana e metropolitana,
- accessibilità intesa come opportunità di scambio e redistribuzione modale della domanda di trasporto.

RILEVATO che le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici, dedicano un’attenzione particolare all’organizzazione delle Amministrazioni per la gestione del Piano Urbano del Traffico, raccomandando la costituzione di un apposito ufficio che sia in grado di assicurare lo svolgimento del processo di pianificazione e, successivamente, di attuazione e aggiornamento del piano;

CONSIDERATO che attualmente l’unico strumento in materia di Mobilità adottato dal Comune di Rimini è l’“Atto di Indirizzo: adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale”, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 21.04.2005 con il quale sono state individuate le principali infrastrutture per il trasporto e la programmazione degli interventi a breve e medio termine necessari per garantire la funzionalità delle stesse;

PRESO ATTO:

- che tale Atto di Indirizzo è il risultato di studi finalizzati a disciplinare le zone della città’ seguendo alcuni principi elementari ritenuti fondamentali per tendere alla riduzione della incidentalità con ricerca, nella maggior parte dei casi, delle relative soluzioni tecniche con l’utilizzo della segnaletica;
- che, come espressamente indicato nella parte narrativa della citata deliberazione di C.C. n. 41 del 21/4/2005 tale atto di indirizzo costituisce il quadro di riferimento settoriale per la redazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) previsto dalla Legge Regionale n. 20 del 24/3/2000 “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio” e le sue previsioni potranno trovare compiuta definizione proprio nel medesimo Piano Strutturale;
- che l’Atto di Indirizzo assume l’orizzonte 2010 per il raggiungimento di significativi obiettivi stabiliti nel Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale (-40% di incidenti), nella Conferenza di Kyoto (- 6,5% di CO₂ nel 2010 rispetto al 1997) secondo le seguenti azioni:
 1. Fluidificare la circolazione veicolare sulla rete viaria principale e ridurre i tempi morti assorbiti dal trasporto di persone e merci, con l’obiettivo specifico fondamentale rappresentato dall’incremento di velocità commerciale del Trasporto pubblico fino a 25 km/h.
 2. Incrementare la sicurezza di tutti gli utenti della strada
 3. Ridurre i consumi energetici
 4. Ridurre l’inquinamento acustico con rispetto di quanto prescriverà il piano di disinquinamento acustico

5. Ridurre il livello delle polveri sottili e di altri inquinanti aerodispersi con rispetto delle prescrizioni previste per il PM10 e degli obiettivi di Kyoto
 6. Favorire l'uso del mezzo più adeguato in relazione alle caratteristiche proprie di ogni contesto come il Centro storico, le zone turistiche, le zone residenziali, le aree extraurbane, l'ambito extracomunale;
- che in tale contesto assumono fondamentale rilievo le iniziative per trasferire quote di spostamenti sul trasporto collettivo e sulla mobilità ciclabile, contenere gli spostamenti veicolari prodotti dal rifornimento merci con investimenti sulla logistica urbana e sul mobility management mediante car-sharing, piani spostamento casa/lavoro, casa/scuola.

RILEVATO inoltre che per quanto riguarda la Mobilità Lenta con deliberazione di C.C. n. 100 dell'11.04.2006, è stato approvato il Piano – Programma della rete degli itinerari ciclabili del Comune di Rimini dove è stato riportato in una cartografia di supporto, il sistema di itinerari ciclopeditoni che a vario livello, dagli Uffici Urbanistici dell'Amministrazione ai vari Quartieri venivano richieste come esigenze da soddisfare;

PRESO ATTO di quanto emerge dal Documento denominato "Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità" allegato al presente atto e cioè:

- che la discussione sui temi della sostenibilità è vastissima su scala mondiale ed è opinione condivisa che la mobilità ed i trasporti siano il tema più critico per la sostenibilità assieme all'energia;
- che il sistema dei trasporti italiano, dominato dalla crescita della domanda di mobilità e dall'aumento dello squilibrio modale, sta diventando sempre meno sostenibile;
- che maggiori opportunità e velocità hanno fatto aumentare il numero e la lunghezza degli spostamenti, determinando una riduzione della velocità media dovuta alla congestione;
- che la congestione del traffico è ritenuta, dalla gran parte dei cittadini, la causa principale del deterioramento della vivibilità nelle nostre città;
- che essa comporta occupazione di spazio urbano e stradale con peggioramento della qualità e della fruibilità della città, sottrazione di tempo con lunghe e stressanti permanenze in auto, inquinamento dell'aria che resta pesante nonostante i progressi tecnologici dei mezzi e dei carburanti, elevata rumorosità ed elevato numero di incidenti stradali;
- che una delle ragioni di tale situazione va ricercata nella circolazione di un numero troppo elevato di automobili, un vero record in Europa, numero in continuo aumento ben oltre la capacità di carico delle città italiane;
- che tale emergenza non può essere risolta solo con auto meno inquinanti, ma richiede necessariamente una riduzione dell'uso delle auto;
- che l'insostenibilità del nostro sistema dei trasporti si manifesta in tutte e tre le dimensioni, economica, sociale ed ambientale ed in generale, si può dire che un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe contribuire al benessere economico e sociale senza consumare le risorse naturali, distruggere l'ambiente o minacciare la salute umana;
- che un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe:
 - consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi, beni e servizi;
 - soddisfare i bisogni di categorie differenti nella società e per generazioni diverse;
 - essere progettato in modo compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione;
 - utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
 - realizzare obiettivi generalmente accettati per la salute e la qualità ambientale;

- proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
 - non aggravare i fenomeni globali avversi, come ad esempio il mutamento climatico;
 - promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
 - anteporre la capacità complessiva del sistema alle prestazioni di punta di alcune sue componenti, e l'efficienza e la regolarità alla velocità massima;
 - ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità;
 - formare ed informare i cittadini sull'opportunità delle scelte modali proposte;
- che la conversione verso una mobilità di tipo nuovo, in città che sono cresciute sul metro dell'auto privata, richiede interventi strutturali con una visione di largo respiro radicalmente diversa da quella odierna;
 - che la maggior parte delle politiche in corso è costituita da aggiustamenti e interventi meramente infrastrutturali, spesso causa di nuovo traffico privato;
 - che alcuni obiettivi da perseguire attraverso politiche per una mobilità più sostenibile a livello urbano sono target definiti a livello europeo;
 - che in base alla ricerca condotta e' emerso che il numero dei Comuni che hanno approvato il Piano Urbano del Traffico e' esiguo e che i Piani approvati sono obsoleti;
 - che un secondo aspetto problematico riguarda l'organizzazione interna per la gestione della pianificazione urbana del traffico, infatti solo una parte dei Comuni dotati di un Piano Urbano del Traffico, hanno organizzato le proprie strutture per le fasi di attuazione e aggiornamento del piano stesso prima della sua approvazione;

ATTESA ora la necessita' di:

- individuare le prioritá, le strategie e le azioni da intraprendere al fine di poter dotare il Comune di Rimini degli strumenti richiesti dalla normativa in tema di Mobilita' nell'ottica del miglioramento e dell'armonizzazione delle politiche e delle azioni tesa all'aggiornamento della rete viaria;
- creare una rete durevole di autorita' ed esperti locali mirata al continuo miglioramento della coscienza e della conoscenza complessiva riguardo l'importanza di una salvaguardia della mobilita' urbana sostenibile attraverso il miglioramento e la riqualificazione urbana ed ambientale;

RILEVATO inoltre che:

- il documento, dopo aver ampiamente illustrato l'inquadramento normativo, l'attuale situazione e gli strumenti esistenti nel Comune di Rimini nonche' la situazione nazionale, conduce l'esame degli obiettivi da raggiungere per la gestione delle problematiche della mobilita' evidenziando che i vari piani di governo della mobilita' interpretati secondo il quadro normativo vigente, dal Piano Urbano del Traffico al Piano Urbano della Mobilita' ecc. sono impostati per perseguire un concetto della qualita' che e' meramente quantitativo, da poter quindi misurare o rappresentare in modo esplicito mentre esiste un altro livello di qualita' che va oltre le aspettative dell'utenza ed e' quella qualita' che l'utenza non riesce ad esprimere ma che avverte come esigenza da soddisfare: la **qualita' globale**;
- per il conseguimento dell'obiettivo della qualita' globale e' necessario tenere presente esigenze legate alla mobilita' urbana quali:
 - **l'accessibilita'** (soddisfacimento delle istanze di opportunita' di scambio tra le combinazioni di mezzi di trasporto pubblico/privato, i mezzi di trasporto privato e di trasporto pubblico, in bicicletta a piedi);
 - **la sostenibilita'** (rispetto all'uso delle risorse ambientali);

- **l'affidabilità** (alto grado di probabilità che il sistema funzioni in modo corretto ed adeguato);
- **la flessibilità** (adattabilità del sistema di trasporto alle esigenze dell'utenza o ad eventi imprevisti);
- **il controllo** (tutela dell'utenza e sviluppo degli approcci e delle tecniche per applicare le verifiche);

RITENUTO dunque che le iniziative da assumere per il raggiungimento dei sopracitati obiettivi sono quelle indicate dalle Linee Guida in oggetto e precisamente:

- 1. ORGANIZZAZIONE DELL'UFFICIO MOBILITA' E TRAFFICO**
- 2. ISTITUZIONE DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'**
- 3. REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'**

Riguardo all'Ufficio Mobilità e Traffico:

- al fine della costituzione di un Ufficio che si occupi di coordinare e sviluppare le politiche di mobilità, occorre in primo luogo attrezzarsi per rispondere alle funzioni correnti e pertanto tale Ufficio verrà dotato del necessario personale e della strumentazione tecnica a supporto della progettazione preliminare, e in particolare i metodi di dimensionamento/valutazione della capacità tecnica dei nodi di traffico (semafori, rotatorie, ecc.);
- che tale Ufficio provvederà in circa 12 mesi all'acquisizione di tutti i dati e le informazioni sufficienti per costruire la modellazione del sistema stradale e dei servizi di trasporto che interessano il territorio per poter definire le interazioni tra la domanda e l'offerta e le condizioni per il raggiungimento del loro equilibrio;
Riguardo al Tavolo Permanente della Mobilità:
 - l'istituzione di un Tavolo Permanente della Mobilità persegue l'obiettivo di adempiere agli obblighi di legge che impongono l'approvazione del Piano Urbano del Traffico e del Piano Urbano della Mobilità quali strumenti di programmazione degli interventi in particolare sulla viabilità, la circolazione e la sosta;
 - a tale scopo risulta fondamentale il coordinamento delle politiche sulla mobilità che attualmente si realizzano per progettazioni disgiunte sulla viabilità, la sosta, il trasporto pubblico, gli itinerari ciclabili, le aree pedonali ecc.;
 - tale Tavolo Permanente della Mobilità, presieduto dall'Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici, dovrà coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati alla materia quali l'Assessorato all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Vigilanza Urbana e degli altri Enti quali Tram Agenzia, TramRimini, Regione Emilia Romagna, RFI Anas, Provincia ecc.;
 - al Tavolo Permanente della Mobilità, al quale dovranno partecipare anche i Rappresentanti delle Circoscrizioni, delle categorie Economiche, degli Ordini Professionali delle OO.SS. in rappresentanza delle parti sociali e degli altri eventuali soggetti che l'Amministrazione intenderà coinvolgere, avrà il compito di:
 1. definire e valutare gli interventi di regolazione/adeguamento della rete viaria, ciclabile e pedonale con analisi delle proposte redatte a livello di studio di fattibilità o progetto preliminare;
 2. coordinare sul piano tecnico tutte le Direzioni del Comune di Rimini e gli altri Enti per l'armonizzazione delle politiche di mobilità che interessano il territorio comunale;
 3. valutare l'impatto sulla mobilità ed il traffico di nuovi insediamenti residenziali, produttivi o terziari e la verifica della adeguatezza delle reti di accesso ai nuovi insediamenti;
 4. scelta dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e delle decisioni da assumere;

5. redigere il programma di dettaglio delle attività di redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri strumenti di pianificazione da poter attuare nella seconda fase ed in base alle scelte operate e alle risorse messe a disposizione dell'Amministrazione;
- il menzionato Tavolo Permanente si avvarrà della collaborazione di un Gruppo Tecnico a cui demandare studi, analisi approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilità e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente e delle altre Direzioni del Comune di Rimini interessate per competenza dalle problematiche trattate;
 - il Gruppo Tecnico, coordinato dal Direttore Infrastrutture, Mobilità e Ambiente, potrà avvalersi della collaborazione di esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilità e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e/o professionale;
 - al fine della costituzione del Tavolo Permanente finalizzato alla elaborazione dei Piani Urbani del Traffico e della Mobilità è opportuno giungere alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati dalla materia;

VISTO in proposito lo schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere a cura dei Soggetti coinvolti, allegato al presente atto;

PRESO ATTO che il citato Documento "LINEE GUIDA", ripartendo dai risultati delle analisi condotte sul territorio nazionale che hanno dimostrato come l'introduzione del Piano Urbano della Mobilità abbia in parte sostituito il ruolo del Piano Urbano del Traffico, evidenzia come lo stesso possa rappresentare lo strumento primario di gestione della mobilità urbana confinando il Piano Urbano del Traffico alla sua naturale funzione di regolatore di traffico e viabilità, e che proprio per la sua visione strategica e per la proiezione temporale decennale, oltre che per la multisettorialità dei contenuti, il Piano Urbano della Mobilità può rappresentare lo strumento ideale per l'attuazione in Italia della Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano relativamente al tema della mobilità sostenibile (Piano per il Trasporto Urbano Sostenibile);

RITENUTO pertanto che:

- sulla base di tali considerazioni risulta opportuno integrare gli strumenti di pianificazione in materia di mobilità fin qui adottati dal Comune di Rimini procedendo mediante un approccio integrato alla predisposizione del Piano Urbano della Mobilità e di quegli strumenti di pianificazione ad esso collegati quali il Programma Urbano dei Parcheggi, il Piano della Mobilità ciclo-pedonale, il Piano del Trasporto Pubblico Locale, il Piano della distribuzione delle merci ecc. oltre alla necessaria integrazione con le problematiche ambientali quali l'acustica e la qualità dell'aria per entrare nella dimensione del Trasporto Urbano Sostenibile che richiede una elevata capacità di gestione integrativa degli interventi da attuare;
- il Piano Urbano della Mobilità viene quindi inteso come un progetto del sistema della mobilità comprendente l'insieme organico degli interventi alle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura del mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci in città;
- nell'attuare gli obiettivi fissati dall'Atto di Indirizzo approvato dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione n. 41 del 11/4/2006, e attraverso la realizzazione delle opere e degli interventi previsti dal predisponendo Piano Strutturale Comunale, il Piano Urbano del Traffico

rappresenterà lo strumento operativo da adeguare in armonia con le modifiche alla rete, per rendere funzionale l'offerta di trasporto;

RITENUTO di condividere e fare proprie le Linee Guida innanzi esposte da perseguire e adottare per la redazione del Piano Urbano della Mobilità e dei Piani ad esso collegati;

VISTO l'art. 42 del Decreto Legislativo 18/8/2000 n.267 e s.m.i. in merito alle attribuzioni dei Consigli Comunali;

VISTO il parere favorevole espresso in data 07.12.2006 dal Responsabile U.O.A. Gestione Amministrativa LL.PP. del Settore Lavori Pubblici, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs.18/8/2000 n.267, in ordine alla regolarità tecnica della proposta di cui trattasi;

DATO ATTO che trattandosi di atto che non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata, non è dovuto il parere di regolarità contabile;

VISTO il parere della III Commissione Consiliare Permanente "Territorio" riunitasi in data 05.12.2006 prot. n. 206457, conservato a corredo del presente atto;

Il Presidente del Consiglio, esaurita la trattazione dell'argomento, pone in votazione la proposta deliberativa;

Esperita la votazione in forma palese, per alzata di mano con il seguente risultato: 22 voti favorevole, 1 contrario e 1 astenuto (il Cons. Casadei) espressi dai n. 24 presenti (23 Consiglieri più il Sindaco);

A voti come sopra espressi;

DELIBERA

- 1) di approvare, per i motivi dettagliatamente espressi in narrativa che qui si intendono integralmente riportati, il documento denominato "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ" quivi allegato e facente parte integrante del presente atto, con il quale vengono fissati obiettivi e strategie da seguire per la redazione del Piano Urbano della Mobilità e dei Piani ad esso collegati, in sintonia con l'Atto di indirizzo approvato con deliberazione di C.C. n. 41 del 11/4/2006;
- 2) di approvare altresì lo Schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere a cura di tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati, necessario al fine di poter costituire il Tavolo Permanente della Mobilità avente compiti di indirizzo, definizione degli obiettivi da perseguire e scelta delle soluzioni da adottare nella redazione dei vari Piani;
- 3) di demandare al Sig. Sindaco la sottoscrizione del Protocollo di Intesa di cui al precedente punto 2);
- 4) di attribuire la Presidenza del Tavolo Permanente della Mobilità all'Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici del Comune di Rimini col compito di coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati dalla materia quali: l'Assessorato all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Vigilanza Urbana e degli altri Enti interessati;

5) di dare atto:

- che al Tavolo Permanente della Mobilita' parteciperanno inoltre i Rappresentanti delle Circoscrizioni, delle Categorie Economiche, degli Ordini Professionali, delle Organizzazioni Sindacali in rappresentanza delle parti sociali e di altri eventuali Soggetti che l'Amministrazione Comunale intendera' coinvolgere per tale iniziativa, qualora emerga l'esigenza per la natura degli argomenti trattati;
- che il Tavolo Permanente si avvarrà della collaborazione di un Gruppo Tecnico cui demandare studi, analisi approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, coordinato dal Direttore Infrastrutture, Mobilita' e Ambiente e costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilita' e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilita' e Ambiente e delle altre Direzioni del Comune di Rimini interessate per competenza dalle problematiche trattate nonché da esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilita' e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e/o professionale;

6) di dare atto altresì che:

- il Responsabile del Procedimento e' l'Ing. Massimo Totti, Responsabile della Direzione Infrastrutture, Mobilita' e Ambiente;
- sul presente provvedimento e' stato espresso favorevolmente il parere di regolarità tecnica previsto dall'art.49 del D.Lgs. 267 del 18/8/2000, così come richiamato in narrativa.

ANNOTAZIONI RELATIVE ALLA PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'
Deliberazione di C.C. n. 170 del 07/12/2006

PRESIDENTE

F.to GIOVAGNOLI GIORGIO

SEGRETARIO GENERALE

F.to LAURA CHIODARELLI

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva dal 23/12/2006 ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 – comma terzo – del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267, per avvenuta pubblicazione all'Albo Pretorio per giorni 10, dal 13/12/2006

Il Vice Segretario Generale
Dott. Ivano Muratori

Rimini lì 04/01/2007

ATTESTATO DI COPIA CONFORME

Il sottoscritto attesta che la presente copia di deliberazione è conforme all'originale. Si rilascia in carta libera per uso interno amministrativo e d'Ufficio.

Rimini lì _____



	Comune di Rimini	Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente Ufficio del Direttore	Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini tel. 0541/704816 - fax 0541/704728 www.comune.rimini.it massimo.totti@comune.rimini.it c.f.-p.iva 00304260409
--	-------------------------	---	--

Comune di Rimini

Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana

Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità

Dicembre 2006

**Direzione Infrastrutture, Mobilità' e Ambiente
Il Direttore Ing. Massimo Totti**



LEGENDA

1. INTRODUZIONE	pag.	3
2. GLI STRUMENTI ESISTENTI NEL COMUNE DI RIMINI	pag.	4
3. LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE	pag.	7
4. LA SITUAZIONE IN ITALIA	pag.	8
5. GLI OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE	pag.	10
6. ORGANIZZAZIONE DELL'UFFICIO MOBILITA' E TRAFFICO	pag.	12
7. PIANO URBANO DELLA MOBILITA'	pag.	14
8.- TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'	pag.	16
9.- APPROVAZIONE LINEE GUIDA IN CONSIGLIO COMUNALE	pag.	18

1. INTRODUZIONE

Il Nuovo Codice della Strada entrato in vigore con il Decreto Legislativo n° 285/1992 prevede all'articolo 36 che l'obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico conosciuto anche con la sigla PUT, per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti per i quali i periodi dell'anno registrano particolari affluenze turistiche, elevati fenomeni di pendolarismo e rilevanti problematiche inerenti la congestione stradale.

Il Comune di Rimini rientra nella categoria dei Soggetti chiamati per Legge alla adozione di un Piano Urbano del Traffico.

Richiamando in modo letterale il testo dell'articolo 36 del Decreto sopra citato, si sottolinea che il Piano Urbano del Traffico per che espressa disposizione della norma dovrebbe essere aggiornato ogni due anni, *è uno strumento finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico, ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.*

Il Piano Urbano del Traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica, di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

E inoltre "a partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti in materia di piani di traffico istituito presso l'ex Ministero dei Lavori Pubblici ora delle Infrastrutture, è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso".

Oltre al Piano Urbano del Traffico i Comuni devono predisporre il 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.

La Legge n° 340/2000 denominata "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi" ha infine istituito il Piano Urbano della Mobilità la cui sigla è PUM, 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.

Tali strumenti di pianificazione si devono raccordare con quelli a differenti scale territoriali come il Piano Generale dei Trasporti, il Piano Regionale dei Trasporti e il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana. Inoltre gli strumenti di pianificazione previsti dalla normativa vigente devono indicare le strategie di intervento incentrate sulla

- sostenibilità per la riduzione dei costi sociali tra cui sono compresi anche quelli ambientali,
- integrazione delle reti di trasporto su scala urbana e metropolitana,
- accessibilità intesa come opportunità di scambio e ridistribuzione modale della domanda di trasporto.

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici, dedicano un'attenzione particolare all'organizzazione delle Amministrazioni per la gestione del Piano Urbano del Traffico, raccomandando la costituzione di un apposito ufficio che sia in grado di assicurare lo svolgimento del processo di pianificazione e, successivamente, di attuazione e aggiornamento del piano.

2. GLI STRUMENTI ESISTENTI NEL COMUNE DI RIMINI

Con la nuova riorganizzazione il Dirigente assegnato alla Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente ha condotto un approfondimento con i Tecnici occupati nella struttura dell'Ente dedicata alla materia della viabilità e che ha visto il recente pensionamento del Dirigente, per acquisire il maggior numero di informazioni utili a pianificare le attività e definire le iniziative da assumere.

La ricerca ha evidenziato la presenza di alcuni strumenti di riferimento che non sono stati strutturati in modo esaustivo per essere assunti come strumenti di pianificazione intesi secondo quanto previsto dal quadro normativo sopra riportato.

L'Amministrazione Comunale ha avviato nel tempo la redazione del Piano Urbano del Traffico senza però completarne la procedura di approvazione imitandosi, dopo aver predisposto alcuni studi iniziali, a disciplinare le zone della Città seguendo solo alcuni principi elementari ritenuti fondamentali per tendere alla riduzione della incidentalità.

L'unico strumento cogente in materia di mobilità è il cosiddetto "Atto di Indirizzo: adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale" approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 41 del 21.04.2005, frutto del confronto tra i Responsabili del precedente Assessorato alla Mobilità ed i Quartieri, dove sono state individuate le principali infrastrutture per il trasporto e la programmazione degli interventi a breve e medio termine necessari per garantire la funzionalità delle stesse, proposte tracciate in modo schematico su una cartografia diversa da quella del Piano Regolatore Generale vigente.

Come espressamente indicato nella narrativa della delibera, **tale atto costituisce il quadro di riferimento settoriale per la redazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) previsto dalla Legge Regionale n. 20 del 24/03/2000, "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", sia per quanto riguarda le analisi svolte sulle tematiche del trasporto che per la pianificazione della rete viaria principale.**

Infine sempre in base a quanto indicato nell'atto deliberativo, **le previsioni di questo Atto di Indirizzo ivi comprese alcune specifiche osservazioni dei Consigli di Quartiere aventi valenza strettamente connessa con la pianificazione urbanistica e territoriale, potranno trovare una compiuta definizione proprio nel Piano Strutturale sopraccitato di cui all'art. 28 della Legge Regionale 20/2000.**

In questi anni anche il Settore Lavori Pubblici è intervenuto nell'ambito della mobilità attraverso la progettazione e realizzazione di infrastrutture stradali ed i Tecnici partendo dalla risoluzione di determinate problematiche puntuali, vedi gli accessi alla Nuova Fiera trasferita a Rimini Nord o la nuova Via Roma, hanno proposto le soluzioni sviluppando anche progettualmente la viabilità di un intero territorio della Città, con ricaduta immediata sugli strumenti di pianificazione per la necessità di avviare varianti urbanistiche abbastanza impegnative in termini di tempo e procedure.

Il Settore Lavori Pubblici ha inoltre contribuito in modo fattivo alla materia in esame predisponendo un Piano della Mobilità Lenta che è stato approvato di recente dal Consiglio Comunale con atto n° 100 dell'11.04.2006, dove è stato riportato in una cartografia di supporto, il sistema di itinerari ciclopedonali che a vario livello, dagli Uffici Urbanistici dell'Amministrazione ai vari Quartieri venivano richieste come esigenze da soddisfare per risolvere alcune problematiche.

Con tale iniziativa il Settore Lavori Pubblici ha dato organicità ad un quadro di richieste e obiettivi nell'ambito della mobilità lenta predisponendo una cartografia che ha permesso di costruire una maglia finita di percorsi funzionali e congruenti con le aspettative, estendendo inoltre le proprie attività per un secondo livello di approfondimento utile a "ingegnerizzare" le scelte operate a tavolino con la verifica sul posto delle condizioni al contorno e la fattibilità di ogni tipologia di opera definita, riportando infine tutte le informazioni in una scheda sinottica individuata con uno specifico codice e che rappresenterebbe lo studio di fattibilità di ogni itinerario ciclopedonale.

L'Atto di Indirizzo approvato dal Consiglio Comunale e che si riporta di seguito in sintesi per la parte di interesse del presente documento, nel descrivere il quadro di riferimento ha stabilito che **il Comune di Rimini ha una rete stradale di 696 chilometri suddivisi in**

- **44,090 chilometri di strade statali**
- **45,440** " " " **provinciali**
- **215,140** " " " **comunali extraurbane**
- **325,931** " " " **comunali urbane**
- **47,930** " " " **vicinali**

La ripartizione della rete esistente, ai fini della definizione e classificazione prevista dall'art. 2 del Codice della Strada e in funzione delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, risulta essere la seguente per le prime quattro tipologie e che rappresentano circa il 12,8% dell'intera rete viaria:

- "A" autostrade velocità 130 km/h	km	15.80
- "B" strade extraurbane principali 110km/h	km	0.00
- "C" strade extraurbane secondarie 90km/h	km	67.70
- "D" strade urbane di scorrimento 50/70km/h	km	6.20

TOTALE	km	88.97
---------------	-----------	--------------

Il Comune di Rimini ha inoltre una rete di sosta di circa 15.000 posti auto cui vanno aggiunti circa 21.500 posti auto disponibili presso le strutture ricettive.

Il rapporto tra autovetture circolante e parcheggi pubblici risulta quindi pari a 5,3 veicoli per posto auto.

L'Atto di Indirizzo stabilisce infatti che occorre recuperare spazi di sosta fuori dalle sedi stradali e più decentrati rispetto alle aree pregiate del Centro storico e della zona turistica per attivare riqualificazioni urbane ed ambientali.

Occorre inoltre anche restituire parti della sede stradale, ora occupate dalle auto in sosta, alle componenti di traffico più deboli, per promuovere la fluidità della circolazione, la sicurezza e le modalità di trasporto maggiormente sostenibili.

In tal modo al posto ora occupato dalle auto sarà possibile inserire:

- marciapiedi e piste ciclabili,
- corsie preferenziali per elevare la velocità operativa del trasporto collettivo che ha una velocità commerciale media stimata di circa 22,8km/h,
- corsie di marcia aggiuntive sulle strade di tipo "D" ed "E" per fluidificare la circolazione degli stessi veicoli privati.

La situazione del traffico veicolare sulla rete evidenzia un carico di circa 30.000 veicoli nelle ore di punta del mattino e della sera.

La ripartizione modale degli spostamenti complessivi aventi come origine e/o destinazione Rimini, evidenzia:

- autovetture	59%
- veicoli a 2 ruote	19%
- autobus	17%
- a piedi	5%

Il 73% di tutti gli spostamenti sistematici (per motivi di studio e lavoro) si svolge all'interno dei confini comunali con la seguente ripartizione modale:

- autovetture	54%
- veicoli a 2 ruote	28%
- autobus	13%
- a piedi	5%

Il parco veicolare circolante degli abitanti del Comune di Rimini, pari a circa 78.000 autovetture nell'anno 2000, ed i restanti veicoli a motore termico, consumano circa 92 milioni di litri di carburante all'anno, escluso il metano.

Il traffico veicolare risulta responsabile di situazioni di criticità relative in modo particolare:

- alle polveri sottili (PM10): il cui monitoraggio relativo al triennio 2001\2002\2003 evidenzia anche a Rimini, come nelle restanti città capoluogo della Regione, il superamento dei livelli almeno per uno dei parametri di riferimento (il numero massimo delle giornate di superamento del limite consentito);
- all'inquinamento acustico: le rilevazioni effettuate per lo studio relativo al piano di disinquinamento acustico (negli anni 1997/98) evidenziano, in molte strade urbane l'esigenza di ridurre il numero dei veicoli circolanti in percentuali del 30\40% e/o la riduzione delle velocità di circa 20 km\ora.

L'Atto di Indirizzo assume l'orizzonte 2010 per il raggiungimento di significativi obiettivi stabiliti

- nel Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale (-40% di incidenti)
- nella Conferenza di Kyoto (- 6,5% di CO₂ nel 2010 rispetto al 1997)

secondo le seguenti azioni:

1. Fluidificare la circolazione veicolare sulla rete viaria principale e ridurre i tempi morti assorbiti dal trasporto di persone e merci, con l'obiettivo specifico fondamentale rappresentato dall'incremento di velocità commerciale del Trasporto pubblico fino a 25 km/h.
2. Incrementare la sicurezza di tutti gli utenti della strada
3. Ridurre i consumi energetici
4. Ridurre l'inquinamento acustico con rispetto di quanto prescriverà il piano di disinquinamento acustico

5. Ridurre il livello delle polveri sottili e di altri inquinanti aerodispersi con rispetto delle prescrizioni previste per il PM10 e degli obiettivi di Kyoto
6. Favorire l'uso del mezzo più adeguato in relazione alle caratteristiche proprie di ogni contesto come il Centro storico, le zone turistiche, le zone residenziali, le aree extraurbane, l'ambito extracomunale;

In tale contesto assumono fondamentale rilievo le iniziative per:

- Trasferire quote di spostamenti sul trasporto collettivo e sulla mobilità ciclabile
- Contenere gli spostamenti veicolari prodotti dal rifornimento merci con investimenti sulla logistica urbana e sul mobility management mediante car-sharing, piani spostamento casa/lavoro, casa/scuola.

Per il raggiungimento di tali obiettivi l'Atto di Indirizzo individua le seguenti azioni a livello generale:

- Classificare la rete stradale principale tenendo conto delle previsioni delle nuove infrastrutture e della riqualificazione di quelle esistenti;
- Classificare la rete viaria principale in funzione delle capacità potenziali di ogni singola infrastruttura e programmazione degli interventi necessari a raggiungere lo standard funzionale corrispondente alla classificazione attribuita;
- Prevedere una rete viaria funzionalmente integrata;
- Aumentare l'efficienza della rete principale extraurbana fluidificando prioritariamente le intersezioni della SS n.16 Adriatica mediante la sostituzione delle intersezioni a raso semaforizzate con svincoli e/o rotonde;
- Completare l'anello urbano di scorrimento a servizio del centro della città;
- Ridurre il traffico veicolare di attraversamento a ridosso del Centro storico e dentro le zone turistiche mediante :
 1. l'istituzione di parcheggi d'interscambio integrati con il TPL
 2. la definizione di percorsi di entrata/uscita per ambiti predeterminati
 3. la regolamentazione della sosta:
 - 3.1 esclusione dalle strade di tipo "B - C - D - D/E"
 - 3.2 subordinata alla fluidità del transito veicolare e del TPL sulle strade di tipo "E"
 - 4 la promozione dell'uso della bicicletta mediante l'estensione della rete delle piste ciclabili, di servizi di noleggio integrati con le aree di sosta e di altre opportunità inseribili nei piani di spostamento casa/lavoro
 - 5 la protezione di percorsi casa/scuola e la tutela delle componenti deboli: pedoni, disabili mediante l'adeguamento di marciapiedi, di attraversamenti stradali, di istituzione di zone a priorità pedonale
 - 6 il trasferimento lungo le nuove strade programmate di alcuni impianti di distribuzione di carburante (circa 10) ancora presenti nelle zone più centrali della zona turistica con rilevanti problemi anche di natura ambientale;
- Attivare sistemi integrati di distribuzione delle merci in ambito urbano;
- Gestire in modo programmato i percorsi e la sosta degli autobus turistici in centro e nella zona a mare;
- Promuovere e sviluppare politiche i piani di spostamento casa/lavoro, car-sharing, il controllo degli accessi al Centro storico, la regolamentazione della sosta per le diverse tipologie di utenti;
- Riqualificare il Servizio di Trasporto Pubblico con l'attivazione di sistemi innovativi ed ecosostenibili:
 1. il TRC tratta Rimini/Riccione e tratta Rimini FS/Rimini/Nuova Fiera e riorganizzazione delle linee esistenti
 2. il nuovo Anello filoviario lungo il circuito di viabilità principale del centro di Rimini in tangenza ad importanti poli attrattori di traffico
 3. integrazione dei nuovi sistemi con le altre reti di trasporto: treno, auto mediante parcheggi d'interscambio, biciclette, ecc..

3. LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE

La discussione sui temi della sostenibilità è vastissima su scala mondiale ed è opinione condivisa che la mobilità ed i trasporti siano il tema più critico per la sostenibilità assieme all'energia.

Il sistema dei trasporti italiano, dominato dalla crescita della domanda di mobilità e dall'aumento dello squilibrio modale, sta diventando sempre meno sostenibile.

Maggiori opportunità e velocità hanno fatto aumentare il numero e la lunghezza degli spostamenti, determinando una riduzione della velocità media dovuta alla congestione.

La congestione del traffico è ritenuta, dalla gran parte dei cittadini, la causa principale del deterioramento della vivibilità nelle nostre città.

Essa comporta occupazione di spazio urbano e stradale con peggioramento della qualità e della fruibilità della città, sottrazione di tempo con lunghe e stressanti permanenze in auto, inquinamento dell'aria che resta pesante nonostante i progressi tecnologici dei mezzi e dei carburanti, elevata rumorosità ed elevato numero di incidenti stradali.

Una delle ragioni di tale situazione va ricercata nella circolazione di un numero troppo elevato di automobili, un vero record in Europa, numero in continuo aumento ben oltre la capacità di carico delle città italiane.

Tale emergenza non può essere risolta solo con auto meno inquinanti, ma richiede necessariamente una riduzione dell'uso delle auto.

L'insostenibilità del nostro sistema dei trasporti si manifesta in tutte e tre le dimensioni, economica, sociale ed ambientale ed in generale, si può dire che un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe contribuire al benessere economico e sociale senza consumare le risorse naturali, distruggere l'ambiente o minacciare la salute umana.

In particolare, un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe:

- consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi, beni e servizi;
- soddisfare i bisogni di categorie differenti nella società e per generazioni diverse;
- essere progettato in modo compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione;
- utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
- realizzare obiettivi generalmente accettati per la salute e la qualità ambientale;
- proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
- non aggravare i fenomeni globali avversi, come ad esempio il mutamento climatico;
- promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
- anteporre la capacità complessiva del sistema alle prestazioni di punta di alcune sue componenti, e l'efficienza e la regolarità alla velocità massima;
- ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità,
- formare ed informare i cittadini sull'opportunità delle scelte modali proposte.

La conversione verso una mobilità di tipo nuovo, in città che sono cresciute sul metro dell'auto privata, richiede interventi strutturali con una visione di largo respiro radicalmente diversa da quella odierna.

La maggior parte delle politiche in corso è costituita da aggiustamenti e interventi meramente infrastrutturali, spesso causa di nuovo traffico privato.

Alcuni obiettivi da perseguire attraverso delle politiche per una mobilità più sostenibile a livello urbano sono target definiti a livello europeo.

La normativa definisce in modo molto preciso i livelli di inquinamento per l'articolato PM₁₀, per gli ossidi di azoto NO₂ e per altri inquinanti mentre per i decessi dovuti a incidenti stradali l'obiettivo europeo, definito da una indicazione del Consiglio Europeo, è quello di un loro dimezzamento al 2010 rispetto ai livelli del 2000. Lo stesso vale per i livelli di rumore rapportati ai limiti definiti dalla zonizzazione urbana.

In tutti gli altri casi, in particolare per gli obiettivi economici, sociali e di efficienza della mobilità urbana, la prospettiva del miglioramento va valutata nel contesto urbano specifico e nella dimensione delle politiche possibili, preferibilmente in riferimento a strumenti specifici di piano o di processi partecipati tipo Agenda 21.

La definizione degli obiettivi è un processo di primaria importanza poiché ad una corretta e realistica selezione degli obiettivi è affidato il successo stesso della politica di governo della mobilità e la chiarezza e la trasparenza della comunicazione ai cittadini.

La mobilità urbana è uno dei nodi chiave della nuova stagione di programmazione dei fondi strutturali. Inoltre, la Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano, approvata dalla Commissione nel febbraio 2006, identifica tra gli strumenti non obbligatori ma fortemente rilevante ai fini della gestione urbana, il Piano per il Trasporto Urbano Sostenibile.

4. LA SITUAZIONE IN ITALIA

Vediamo qualche dato per comprendere come si colloca il Comune di Rimini nel quadro nazionale e in confronto con le altre Amministrazioni Comunali.

La Società ISFORT S.p.A. Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti con sede a Roma ha predisposto il Rapporto periodico n° 5 nell'ambito delle attività dedicate all'Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile –OPMUS-.

In base ad ricerca condotta su un campione costituito da 108 Comuni con una rilevazione datata luglio 2005, 103 capoluogo di provincia e 5 non capoluogo ma con popolazione intorno a 100.000 abitanti, il Piano Urbano del Traffico è stato approvato solo in 73 Comuni capoluogo di provincia e 3 non capoluogo con popolazione intorno a 100 mila abitanti.

Nell'ambito dei Comuni che hanno approvato il Piano Urbano del Traffico e che rappresentano circa il 75 % del campione, solo il 23% dei Piani risulta ancora in vigore agli effetti di legge in quanto ancora rientranti nella validità biennale stabilita.

Il primo aspetto che è emerso dall'indagine riguarda quindi l'obsolescenza dei piani esistenti.

Un secondo aspetto problematico riguarderebbe la organizzazione interna per la gestione della pianificazione urbana del traffico.

Solo 52 Comuni e quindi meno dei 76 dotati di un Piano Urbano del Traffico, hanno organizzato le proprie strutture per le fasi di attuazione e aggiornamento del piano stesso prima della sua approvazione.

Proseguendo nell'analisi dei risultati dell'indagine è emerso che i vari Piani hanno un buon livello di integrazione con gli altri piani di settore.

Infatti il 77% dei Piani Urbani del Traffico approvati sono risultati integrati con gli altri piani già predisposti e le integrazioni più frequenti sono state con il Piano dei parcheggi, il Piano per il trasporto pubblico e il Piano della sosta.

Molto spesso questi piani sono stati redatti insieme al Piano Urbano del Traffico o ne costituiscono parte integrante.

La ricerca ha preso in esame anche che la relazione tra Piani Urbani del Traffico e interventi per la mobilità sostenibile, con il risultato che il 61% dei Comuni indagati hanno attivato interventi per la mobilità sostenibile non previsti nella pianificazione urbana del traffico e della mobilità.

Nella maggioranza dei casi si tratta di processi di Agenda 21 locale che affrontano anche i temi della mobilità e del traffico, ovvero interventi di tipo organizzato, gestionale e pianificatorio.

In misura minore sono interventi di tipo tecnologico-infrastrutturale o, in pochissimi casi, riguardano l'informazione e la sensibilizzazione dei cittadini.

La ricerca ha evidenziato la difficoltà che i Comuni hanno incontrato nel recepire tempestivamente le disposizioni del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 285/92).

Si può ipotizzare che l'introduzione del Piano Urbano della Mobilità tramite la Legge n. 340 del 2000 abbia orientato molte Amministrazioni verso l'elaborazione di questo strumento, piuttosto che verso l'aggiornamento dei Piani Urbani del Traffico obsoleti.

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico emanate nel 1995 dal Ministero di Lavori Pubblici non prescrivono espressamente l'integrazione del Piano Urbano del Traffico con altri piani di settore, ma ne raccomandano il coordinamento con il Piano dei Trasporti e il Piano Regolatore Generale.

La ricerca condotta tra i Comuni esaminati ha invece rilevato che la pianificazione urbana del traffico ha incluso molto spesso la pianificazione di settore riguardante il trasporto pubblico, il parcheggio e la sosta.

In questi casi il Piano Urbano del Traffico è diventato un piano multisettoriale contenente tutti gli elementi dei piani di settore.

L'indagine ha dimostrato quindi che il Piano Urbano del Traffico ha assunto di frequente un profilo maggiormente strategico rispetto a quanto indicato nella normativa, avvicinandosi molto alle caratteristiche proprie del Piano Urbano della Mobilità.

Sebbene l'interpretazione del Decreto Legislativo n. 285/92 operata dalle Direttive ministeriali portasse a considerare il Piano Urbano del Traffico come "piano di immediata realizzabilità", e dunque frequentemente aggiornato, molte Amministrazioni hanno preferito considerarlo come piano a medio e lungo termine includendovi anche interventi infrastrutturali di considerevole onere economico.

Sul fronte dei Piani Urbani della Mobilità la ricerca ha evidenziato che il 16,5% delle Amministrazioni hanno approvato tale strumento e la metà dei 14 Comuni che hanno il Piano Urbano della Mobilità risultano essere al di sotto dei 100 mila abitanti, soglia minima di popolazione indicata nella Legge come requisito necessario alla predisposizione del Piano: il Comune con popolazione inferiore è Vercelli (42.034 abitanti), quello con popolazione maggiore è Milano (1.286.052 abitanti).

Gli altri Comuni sono: Como, Cremona, Padova, Livorno, Prato, Grosseto, Ancona, Macerata, Pescara, Foggia, Brindisi e Lecce.

Il 20% degli altri Comuni del campione è impegnato nella predisposizione del Piano Urbano della Mobilità.

Il 17,6% dei Comuni che possiedono il Piano Urbano del Traffico ha approvato anche un Piano Urbano della Mobilità, con un altro 20,3% che lo ha in fase di predisposizione e/o approvazione.

Il Comune di Pescara è l'unica Amministrazione che si è dotata di un Piano Urbano della Mobilità in assenza di un Piano Urbano del Traffico approvato.

Infatti nella ricerca è emerso che il 61% delle Amministrazioni che ha approvato il Piano Urbano del Traffico, ha contestualmente attivato interventi per la mobilità sostenibile.

Nella maggior parte dei casi (65%) questi riguardano processi di Agenda 21 Locale in qualche modo connessi al tema della mobilità e del traffico.

E' tuttavia frequente l'attivazione di interventi organizzativi, gestionali e pianificatori (57,5%) e di natura tecnologica e infrastrutturali (30%).

Soltanto in due casi (5%) si rilevano progetti di informazione e sensibilizzazione.

La normativa sui Piani Urbani del Traffico inserisce tra gli obiettivi fondamentali che il piano deve perseguire, la riduzione degli inquinanti e il piano energetico.

Il raggiungimento di tali obiettivi dovrebbe essere ottenuto tramite interventi di gestione del traffico, della sosta e dei flussi veicolari, nonché di arredo urbano.

Azioni di sensibilizzazione, o di costruzione delle politiche urbane tramite processi di Agenda 21 Locale mirano ad innescare un processo che abbia come fulcro il miglioramento delle condizioni ambientali urbane a partire dalla formazione della consapevolezza del singolo.

E' da rilevare inoltre come nella maggior parte dei casi la responsabilità degli interventi in materia di mobilità sostenibile appartenga agli Assessorati all'Ambiente, soggetti diversi dai referenti in materia di traffico e mobilità.

5. GLI OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE

Un confronto con i Responsabili politici e tecnici dei Comuni di Bologna e Ferrara ha evidenziato come la gestione delle problematiche della mobilità sia il frutto di un lavoro ben strutturato e continuo che deve essere sviluppato con l'intento del raggiungimento di obiettivi precisi e determinati a livello politico.

I vari piani di governo della mobilità interpretati secondo il quadro normativo vigente, dal Piano Urbano del Traffico al Piano Urbano della Mobilità ecc., sono impostati per perseguire un concetto della qualità che è meramente quantitativo, da poter quindi misurare o rappresentare in modo esplicito ma che però l'utente valuta come fattore implicito e comunque scontato.

Esiste però un altro livello di qualità che va oltre le aspettative dell'utenza ed è quella qualità che l'utenza non riesce ad esprimere ma che avverte come esigenza da soddisfare.

Pertanto l'attività di pianificazione deve anche prevedere misure dedicate quali i piani di spostamento casa-lavoro, i piani casa-scuola, le applicazioni tematiche ecc.. a supporto dei piani di governo della mobilità "classici" con l'obiettivo di perseguire una **qualità globale**.

In base alla definizione della norma UNI 8289 per **QUALITA'** si intende l'**idoneità di un sistema, di un servizio, di un manufatto, di un componente a soddisfare le esigenze dell'utenza** e pertanto la qualità è un concetto di ampia portata ma non sempre di facile attuazione.

Alcuni obiettivi che permettono di collegare il concetto di qualità al trasporto pubblico locale e più in generale alla mobilità urbana sono

- **l'accessibilità**
- **la sostenibilità**
- **l'affidabilità**
- **la flessibilità**
- **il controllo.**

Per **accessibilità** si intende l'insieme di condizioni che attengono al soddisfacimento delle istanze di opportunità di scambio tra le combinazioni di mezzi di trasporto pubblico/privato, i mezzi di trasporto privato e di trasporto pubblico, in bicicletta e a piedi.

Attraverso l'**accessibilità** del territorio si deve garantire la fruibilità dei servizi amministrativi, sociosanitari e culturali da parte degli utenti con particolare riguardo alle esigenze delle categorie più deboli come i bambini, gli anziani e i diversamente abili.

Le iniziative da assumere devono interessare lo sviluppo delle opportunità di scambio tra i diversi modi di trasporto, lo sviluppo capillare ed esteso sul territorio delle reti pedonale e ciclabile, la riconoscibilità dei tracciati e delle intersezioni, l'eliminazione di qualsiasi barriera, la possibilità di accedere sui mezzi di trasporto collettivo senza particolari problemi e l'attività di monitoraggio del traffico da aggiornare continuamente e di facile consultazione da parte dell'utenza per ogni decisione sui percorsi, sui mezzi da scegliere e le modalità di sosta.

La **sostenibilità**, rispetto all'uso delle risorse ambientali, si raggiunge in modo tecnico quando il tasso di rigenerazione delle risorse rinnovabili è superiore al relativo tasso di consumo, quindi quando le immissioni nell'ambiente di sostanze nocive non supera la "capacità di carico" dell'ambiente stesso e quando la quantità di risorse rinnovabili rimane costante nel tempo.

La mobilità orientata principalmente all'uso dell'autovettura privata ha portato ad uno scadimento della qualità della vita, segnato soprattutto dall'inquinamento atmosferico ed acustico, dalla incidentalità e dallo speco di spazio.

Nell'ambito del processo di riorganizzazione delle aree urbane, molte Amministrazioni locali hanno puntato ad una revisione della politica della mobilità in termini di miglioramento dell'offerta di trasporto collettivo mediante la conversione delle flotte con veicoli puliti e la disincentivazione e regolazione dell'uso dell'autovettura privata introducendo le zone a traffico limitato ZTL, le politiche tariffarie, ecc..

Il processo di riorganizzazione delle aree urbane deve però avvalersi di altri strumenti per la revisione della politica di mobilità con l'obiettivo del miglioramento dello spazio della mobilità e della sosta da perseguire mediante la predisposizione dei

- Piani di arredo urbano per l'inserimento delle fermate, la segnaletica, i sistemi di comunicazione, ecc..;
- Piani di riqualificazione urbana per piazze, parcheggi, piste ciclabili e strade con corsie dedicate, ecc..;
- Piani di risparmio energetico;
- Piani di risanamento acustico.

Con **affidabilità** si definisce invece l'alto grado di probabilità che il sistema di trasporto funzioni in modo corretto ed adeguato in termini di prestazioni tecniche dei vettori e della rispettiva rete di appartenenza.

Una delle critiche spesso rivolte a trasporto pubblico di tipo tradizionale riguarda la scarsa affidabilità del servizio come puntualità, sicurezza e manutenzione e lo scadimento del livello di comfort è uno dei segnali più importanti di tale processo di involuzione.

La puntualità e la sicurezza si possono ottenere mediante l'introduzione dei sistemi di controllo satellitare che permettono di ottimizzare il servizio sulla base delle reali esigenze di chi utilizza il mezzo pubblico.

Nell'ambito della sicurezza si possono inserire anche i piani spostamento casa-scuola che non solo possono essere il laboratorio didattico per l'inquadramento e l'analisi da parte dei bambini delle problematiche relative alla sicurezza stradale, ma anche l'occasione per intervenire sulle infrastrutture stradali per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali, degli attraversamenti pedonali, degli incroci oltre a ottenere l'accessibilità sicura alle aree dove sono ubicate le scuole.

Per **flessibilità** si intende l'adattabilità del sistema di trasporto alle esigenze dell'utenza o ad eventi imprevisti e consente una offerta di servizi di trasporti dedicati che non è solo a chiamata in termini di tempo e spazio, ma che hanno anche la caratteristica di accogliere le istanze di una utenza in rapida evoluzione tipica dei contesti urbani avanzati.

Tra queste misure si possono ricordare i servizi flessibili di ultima generazione come

- il car sharing che è un sistema in cui le persone utilizzano veicoli appartenenti ad una società privata e si basa sul concetto della condivisione dove persone diverse usano lo stesso veicolo in tempi diversi;
- i taxi collettivi;
- il Mobility Management che riguarda le misure di incentivazione economica all'abbandono dell'auto privata e le misure di organizzazione degli spostamenti casa-lavoro e i piani di spostamento casa-lavoro.

Infine il **controllo** inteso come comportamento di tutela è in rapida evoluzione arrivando all'idea di verifica intesa come analisi della rispondenza alle esigenze dell'utenza di un dato servizio o bene.

Pertanto il concetto di **controllo** viene esteso al concetto di **tutela dell'utenza** e allo sviluppo degli approcci e delle tecniche per applicare tale verifica.

6. ORGANIZZAZIONE DELL'UFFICIO MOBILITÀ E TRAFFICO

La prima iniziativa da assumere riguarda il potenziamento della struttura esistente perché la costituzione di un Ufficio che si occupi di coordinare e sviluppare le politiche di mobilità, dovrebbe in primo luogo attrezzarsi per rispondere alle funzioni correnti.

A tale scopo è già stato deciso di dotare tale Ufficio con della strumentazione tecnica a supporto della progettazione preliminare, e in particolare i metodi di dimensionamento/valutazione della capacità tecnica dei nodi di traffico (semafori, rotatorie, ecc.).

Inoltre sono state avviate le iniziative per dotare l'Ufficio di una struttura tecnica dimensionata in prima ipotesi di 3-5 tecnici secondo il seguente schema organizzativo:

- un ingegnere dei trasporti, che coordini l'attività dell'Ufficio, gestisca l'attività progettuale ed esegua la redazione del Piano Generale della Mobilità e altri Piani;
- uno/due tecnici addetti ai dati cartografici, alla raccolta/gestione/elaborazione dei dati sulla mobilità ed il traffico, e all'applicazione dei modelli di simulazione/microsimulazione;
- uno/due tecnici addetti alla redazione/valutazione degli studi di fattibilità e progetti preliminari.

La rappresentazione dell'interazione tra domanda e offerta e il calcolo di indicatori sintetici di prestazione sono obiettivi fondamentali in ogni attività legata alla pianificazione dei trasporti e la modellistica rappresenta l'unico strumento che può garantire soluzioni accettabili in presenza di sistemi complessi.

In linea generale una volta delineato il problema del trasporto, qualunque esso sia, per affrontarlo concretamente e operativamente e per passare quindi dalla enunciazione dei principi alla realizzazione degli interventi, occorrono strumenti che consentano di riprodurre il fenomeno in simulazione attraverso

- i modelli matematici che simulano la domanda di trasporto
- i modelli matematici che simulano l'offerta di trasporto
- i modelli matematici e algoritmi risolutivi che simulano l'equilibrio domanda-offerta.

I Modelli di Offerta di mobilità simulano i servizi di trasporto offerti tra le diverse zone attraverso le reti costituite dall'insieme di nodi, archi e funzioni di costo che rappresentano le caratteristiche fisiche e funzionali delle infrastrutture stradali e dei servizi, i flussi di traffico e gli eventuali fenomeni di congestione.

I Modelli di Offerta consentono quindi di calcolare le prestazioni delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e gli impatti esterni che il trasporto può causare e vengono determinati attraverso le seguenti fasi:

- 1.- delimitazione dell'area di studio del traffico
- 2.- zonizzazione per la definizione degli spostamenti e dei centri di attrazione
- 3.- selezione degli elementi di offerta rilevanti
- 4.- costruzione del grafo rappresentativo delle infrastrutture stradali o dei servizi di trasporto
- 5.- individuazione delle funzioni di costo che consentono di calcolare il costo medio di trasporto
- 6.- individuazione delle funzioni di prestazione e di impatto.

Le funzioni di prestazione e di impatto riguardano la stima dei costi generali percepiti dagli utenti e quelli sopportati ma non percepiti, i costi dei non utenti sui quali gravano le esternalità connesse.

I modelli matematici sviluppati per simulare gli impatti sono di due tipi e riguardano a seconda del loro campo di applicazione l'inquinamento atmosferico e quello acustico.

I Modelli di Domanda di mobilità esprimono con delle relazioni matematiche il valore medio del flusso di domanda in un dato intervallo di tempo e per un dato scopo in funzione di un insieme di variabili socio-economiche relative sia all'individuo che al sistema di attività, e di un insieme di variabili legate al livello di servizio del sistema di offerta di trasporto.

Il flusso di domanda è quindi costituito da una aggregazione di spostamenti individuali per i quali occorre specificarne l'origine, la destinazione, il modo di trasporto utilizzato e il percorso seguito risultato di una serie di scelte effettuate dall'utente del sistema di offerta di trasporto.

La domanda viene rappresentata in una Matrice dove per ogni zona oggetto di studio devono essere definiti

- gli spostamenti su mezzo pubblico
- gli spostamenti su auto privata
- gli spostamenti su moto e ciclomotore
- gli spostamenti in bicicletta
- gli spostamenti a piedi.

L'organizzazione dell'Ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Rimini deve portare una volta trascorso un periodo stimato in circa dodici mesi, alla acquisizione di tutti i dati e le informazioni sufficienti per costruire la modellazione del sistema stradale e dei servizi di trasporto che interessano il territorio, per poter definire così le interazioni tra la domanda e l'offerta e le condizioni per il raggiungimento del loro equilibrio.

Pertanto le attività di ufficio si devono concentrare inizialmente per acquisire dati e informazioni utili al rilievo delle caratteristiche geometriche e regolatorie del grafo viario, necessarie per la stima dei parametri di deflusso (velocità, capacità, ecc.) da utilizzare nel modello di simulazione statica e per il successivo sviluppo della strumentazione per:

- il software GIS per utilizzare i dati SIT
- il software grafico per utilizzare la cartografia tecnica e redigere i preprogetti
- il software per la gestione alfanumerica delle basi dati (flussi di traffico, indagini sulla mobilità, ecc.)
- il software per la simulazione statica del traffico a scala urbana
- il software per la microsimulazione dinamica del traffico a scala di singolo nodo o tratta viaria (opzionale)
- strumentazione per il rilievo automatico dei flussi veicolari (opzionale)
- software per la divulgazione real-time dei risultati ottenibili via internet.

I Tecnici dell'Ufficio Mobilità e Traffico possono contare sull'inquadramento demografico e statistico della popolazione predisposto dai Progettisti del Piano Generale del Sistema Fognario del Comune di Rimini approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 27 del 16/02/2006.

Tra la documentazione e gli studi specialistici preliminari alla redazione del Piano Generale figurano

- l'ESAME DEL PIANO REGOLATORE GENERALE – del Comune di Rimini approvato nel 1999 e le successive 14 varianti più importanti per stabilire le previsioni di sviluppo nel medio e lungo termine
- lo STUDIO DEMOGRAFICO per raccogliere ed analizzare i dati esistenti attinenti alla popolazione residente ed a quella fluttuante, ed elaborare, in accordo con le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Rimini, le proiezioni a medio e lungo termine.

Attraverso tali due studi specialistici sono stati determinati i valori della popolazione nel territorio comunale stimata per il periodo attuale indicato con l'anno 2003 e per il futuro, prendendo come orizzonte temporale i prossimi 20 anni con riferimento quindi all'anno 2025 e successivamente a saturazione del Piano Regolatore Generale, termini numerici assunti anche di riferimento nella pianificazione cimiteriale approvata dal Consiglio Comunale con atto n° 126 del 06/10/2005.

Tali studi contenuti nei due documenti hanno convenuto di definire come griglia di riferimento per la distribuzione della popolazione sul territorio quella costituita dalle sezioni di censimento.

La scelta si è orientata in tal senso per due ragioni principali.

La prima è dipesa dal fatto che le sezioni in questione risultano costituire le cellule fondamentali della rilevazione della numerosità e delle caratteristiche demografiche in occasione dei censimenti.

Questo può consentire in ogni momento un confronto diretto con realtà rilevate in passato nonché, un domani, con quelle che si verificheranno in futuro per la definizione di linee di sviluppo o di trasformazione il tutto rapportato sempre alla stessa unità territoriale, in modo da assicurare l'omogeneità dell'esame comparativo.

La seconda risulta essere legata alla circostanza che la griglia prescelta presenta una maglia con cella di area variabile in misura dell'ubicazione e della densità demografica attesa.

Le singole sezioni in altre parole risultano praticamente coincidere, in ambito strettamente urbano, con gli isolati o addirittura con parte di questi e sono caratterizzate da aree di piccola entità.

Con il graduale allontanarsi dalle zone più densamente abitate le aree di competenza di ciascuna sezione di censimento aumentano la loro dimensione e questo permette di conservare un approfondimento di indagine elevato e garantire nelle zone di maggior interesse, che sono rappresentate dal centro urbano e dalle zone immediatamente limitrofe, una definizione globale di livello progettuale sicuramente coerente a quello richiesto.

Così operando si può ottenere il mantenimento e la garanzia di dettaglio dei dati di base, senza però appesantire inutilmente l'insieme complessivo delle informazioni con approfondimenti in zone non particolarmente interessanti per i successivi studi da redigere.

L'organizzazione dell'Ufficio Mobilità e Traffico sarà veramente efficace e darà i risultati attesi garantendo così il raggiungimento degli obiettivi fissati a condizione che i Tecnici dedicati a tale Struttura possano avvalersi della collaborazione di un Soggetto qualificato esterno di comprovata esperienza e professionalità nel campo della mobilità, da ricercare sul mercato secondo le procedure previste per legge, in grado quindi di assicurare all'Assessorato l'adeguata competenza e il trasferimento delle proprie esperienze già maturate nella gestione di analoghe problematiche presso altre Amministrazioni.

7. PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

Le attività che si intendono avviare hanno come obiettivo la redazione dei Piani previsti per Legge affinché il Comune di Rimini oltre a dotarsi di strumenti adeguati ed efficaci per le decisioni da assumere, possa anche introdurre una metodologia di lavoro che permetta di affrontare le varie problematiche in modo integrato e con la partecipazione di tutti i Soggetti interessati, perché solo la condivisione delle scelte e l'approccio sinergico di temi così attuali possono garantire la buona riuscita delle iniziative.

In base alle statistiche della Comunità europea circa tre quarti della popolazione vive in aree urbane e la congestione del traffico cittadino è responsabile di oltre il 10% delle emissioni di CO₂.

I veicoli privati e commerciali sono responsabili del 98% del consumo energetico nel settore dei trasporti urbani.

L'80% della popolazione vive nelle città con una media di circa 1000 viaggi per persona all'anno.

Il 25% degli spostamenti è inferiore ai 15 km., il 50% degli spostamenti è inferiore ai 5 km..

Solo il 10% degli spostamenti avviene in bus o in tram o in metro.

Il trasporto è per il 98% dipendente dal combustibile fossile.

L'aumento della congestione urbana porterà ad un rapido aumento dell'inquinamento e dei problemi ad esso collegati, sia a livello locale che a livello internazionale.

I rischi di una crescita incontrollata del traffico e del peggioramento delle condizioni di vita, così come gli impegni politici di Kyoto e della Commissione Europea, evidenziano la necessità di un cambiamento radicale, basato su un approccio integrato.

Per migliorare la qualità della vita dei cittadini europei è necessario mettere in atto dei cambiamenti radicali, basati su misure che integrino tecnologia e politica.

Per ottenere un cambiamento radicale della richiesta e della disponibilità di trasporto urbano, ogni città dovrà implementare delle misure basate attraverso le combinazioni di tecnologie e strumenti politici di pianificazione.

Questa tendenza dimostra la necessità di intervenire sul traffico e la mobilità con strumenti complessi, che siano in grado di gestire in modo integrato tutti gli aspetti del caso.

Sul fronte nazionale i Piani Urbani della Mobilità stanno assumendo particolare importanza anche se i Comuni che si sono dotati di questi piani rappresentano ancora un numero esiguo.

I risultati dell'analisi condotta hanno mostrato come l'introduzione del Piano Urbano della Mobilità abbia in parte sostituito il ruolo del Piano Urbano del Traffico, ponendosi come strumento di gestione della mobilità urbana e confinando il Piano Urbano del Traffico alla sua naturale funzione di regolatore di traffico e viabilità.

Proprio per la sua visione strategica e per la proiezione temporale decennale, oltre che per la multisettorialità dei contenuti, il Piano Urbano della Mobilità si candida come strumento ideale per l'attuazione in Italia della Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano relativamente al tema della mobilità sostenibile (Piano per il Trasporto Urbano Sostenibile).

Seguendo l'esempio del Comune di Pescara che si è dotato di un Piano Urbano della Mobilità in assenza di un Piano Urbano del Traffico approvato e per tutte le ragioni fin qui evidenziate, si rende opportuno procedere allo stesso modo anche per la realtà del Comune di Rimini.

Pertanto la dotazione di strumenti di pianificazione in materia di mobilità fin qui adottati dal Comune di Rimini può essere integrata decidendo di procedere mediante un approccio integrato per la predisposizione del Piano Urbano della Mobilità e di quegli strumenti di pianificazione ad esso collegati quali il Programma Urbano dei Parcheggi, il Piano della Mobilità ciclo-pedonale, il Piano del Trasporto Pubblico Locale, il Piano della motorizzazione privata, il Piano della Qualità Urbana e il Piano della distribuzione delle merci, ecc....oltre alla necessaria integrazione con le problematiche ambientali quali l'acustica e la qualità dell'aria per entrare nella dimensione del Trasporto Urbano Sostenibile che richiede una elevata capacità di gestione integrativa degli interventi da attuare.

Il Piano Urbano della Mobilità deve essere quindi inteso come un progetto del sistema della mobilità comprendente l'insieme organico degli interventi alle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura del mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione alla utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci in città.

Il Piano Urbano della Mobilità deve essere sviluppato sulla base di alcune componenti essenziali che sono l'analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto esistente e gli indicatori di obiettivo.

L'analisi della struttura e delle criticità si attua attraverso lo studio:

- delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità ricavate sulla base di indagini campionarie, dati da fonte e simulazione del sistema di trasporti;
- della struttura dell'offerta infrastrutturale e dei servizi per le componenti del trasporto collettivo, della rete stradale, della sosta e della distribuzione delle merci;
- delle politiche adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico;
- dei valori di inquinamento e della qualità dell'aria;
- degli aspetti economici della gestione del sistema dei trasporti.

L'approccio sistemico di tale strumento di gestione della mobilità porta come diretta conseguenza anche alla redazione del Piano Urbano del Traffico che si limita a svolgere la funzione di regolatore di traffico e viabilità sulla rete infrastrutturale in esame.

Nell'attuare gli obiettivi dell'Atto di Indirizzo in merito all'adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale approvato dal Consiglio Comunale e man mano che verranno realizzate le opere e gli interventi previsti dal Piano Strutturale Comunale che l'Amministrazione Comunale intenderà predisporre, il Piano Urbano del Traffico rappresenterà lo strumento operativo da adeguare in armonia con le modifiche alla rete per rendere funzionale l'offerta di trasporto.

Un accenno viene fatto alle problematiche della distribuzione delle merci che rappresenta un fenomeno molto complesso in molte città tra cui quella di Rimini vista anche la sua vocazione turistica e la presenza diffusa e capillare delle strutture alberghiere.

Le problematiche dipendono essenzialmente dalla complessità del processo, dalla inadeguatezza infrastrutturale, dalla inadeguatezza normativa e dalla rigidità degli operatori in quanto si è spesso in presenza dei seguenti fattori:

- un basso numero di aree di sosta adibite alle attività di carico e scarico delle merci;
- a presenza di diversi attori interessati dal fenomeno con esigenze ed organizzazioni aziendali differenti con difficile individuazione dei ruoli;
- la difficoltà nel reperire informazioni dalle aziende di trasporto in merito a volumi di traffico ed organizzazione logistica;
- il basso interesse a prendere parte a gruppi logistici allargati con altre aziende;
- un quadro di norme in materia di trasporti che manca di una normativa specifica riguardante la distribuzione delle merci in ambito urbano con regolamentazione demandata a strumenti di carattere generale sul traffico o a soluzioni locali basate sulla emergenza.

Per affrontare e disciplinare tale fenomeno nel territorio comunale, l'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana è stato individuato come Soggetto attuatore del cosiddetto TRANSIT POINT in base all'accordo siglato tra la Regione Emilia Romagna, la Provincia di Rimini e il Comune di Rimini.

Scopo dell'iniziativa è la strutturazione di una base logistica presso il Centro Agroalimentare ubicato in prossimità del casello autostradale di Rimini Nord e di una rete di distribuzione capillare delle merci nelle due Zone a Traffico Limitato del Centro Storico e di Marina Centro, con coinvolgimento dei Privati da impegnare all'adeguamento della flotta con veicoli ecologici.

Oltre ai criteri della sostenibilità, il Piano Urbano della Mobilità deve orientare le scelte anche verso sistemi di "mobilità dolce" per creare le condizioni affinché la città possa essere più a misura d'uomo, intervenendo sulle infrastrutture con la creazione di una rete sempre più estesa di piste ciclabili, luoghi di integrazione modale e aree pedonali per giungere anche ad auspicati cambiamenti delle consuetudini sociali e lavorative.

Il Piano Urbano della Mobilità quale strumento per rendere coerenti le misure di riduzione dell'inquinamento e le altre politiche dei trasporti, costituisce altresì uno strumento complementare ed integrato al Piano Strategico della Città -PSC- che rappresenta il disegno politico dello sviluppo, di medio e lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali.

Il Piano Strategico individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un'ottica di sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali ed europee, per coglierne la esternalità in termini di riduzione delle distanze tra città e territori, superamento delle perifericità, costruzione di reti di città sostenute da strategie di sviluppo anche in termini di accessibilità.

E' in sintesi lo strumento tramite il quale le città si danno strategie per assolvere al loro ruolo di nodi di eccellenza della maglia infrastrutturale europea, nazionale e regionale e di motori del processo di sviluppo e coesione della comunità europea.

8.- TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'

Dal momento che in base alle normative vigenti il Comune è tenuto alla redazione del Piano Urbano del Traffico e del Piano Urbano della Mobilità quali strumenti di programmazione degli interventi in particolare sulla viabilità, la circolazione e la sosta, l'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana intende coordinare le politiche sulla mobilità che attualmente si realizzano per progettazioni disgiunte sulla viabilità, la sosta, il trasporto pubblico, gli itinerari ciclabili, le aree pedonali, la distribuzione delle merci, ecc.

Dal momento che la redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri Piani ad esso collegati richiede un approccio integrato di tutti gli aspetti da affrontare con la capacità di trattare in modo congruente i vari sottosistemi che interagiscono con il sistema generale, la buona riuscita dell'iniziativa richiede la collaborazione e la sinergia di tutti i Soggetti interessati che devono condividere gli stessi obiettivi e le medesime finalità.

Si vuole quindi affrontare la materia della mobilità seguendo lo stesso percorso costruttivo e scientifico che è stato alla base dell'iniziativa che si è conclusa con la redazione e approvazione del Piano Generale del Sistema Fognario, la cui portata e innovazione è stata riconosciuta anche dalla Comunità Europea con il finanziamento del Progetto SAWWTACA e con l'affidamento allo stesso Comune di Rimini del ruolo di Project Leader di altri sei partner internazionali tra cui la Provincia di Rimini.

In analogia alla metodologia già utilizzata e riproponendo le esperienze maturate, è opportuno giungere alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati per andare a costituire un Tavolo Permanente della Mobilità con compiti di indirizzo, definizione degli obiettivi da perseguire e scelta delle soluzioni da adottare nella redazione dei vari Piani.

Tale Tavolo Permanente della Mobilità è presieduto dall'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana che dovrà coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati dalla materia quale gli Assessorati all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Polizia Municipale e degli altri Enti quali Agenzia Mobilità, Tram Servizi, Provincia di Rimini, delle sei Circoscrizioni in rappresentanza dei Cittadini, della Consulta Interprofessionale della Provincia di Rimini attraverso gli Ordini Professionali degli Ingegneri e degli Architetti, delle tre Componenti designate dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative e delle tre Componenti designate dalle Categorie Economiche.

A Tale Tavolo Permanente della Mobilità potranno partecipare altri eventuali Soggetti che l'Amministrazione Comunale intenderà coinvolgere per tale iniziativa, qualora emerga l'esigenza di un loro contributo per la natura degli argomenti trattati;

I compiti di tale Tavolo Permanente della Mobilità si possono di così elencare:

- definire e valutare gli interventi di regolazione/adequamento della rete viaria, ciclabile e pedonale con analisi delle proposte redatte a livello di fattibilità o progetto preliminare;
- coordinare sul piano tecnico tutte le Direzioni del Comune di Rimini e gli altri Enti come l'Agenzia, TramRimini, Provincia, oltre a Regione, Anas, Ferrovie dello Stato ecc....., per l'armonizzazione delle politiche di mobilità che interessano il territorio comunale
- valutare l'impatto sulla mobilità ed il traffico di nuovi insediamenti residenziali, produttivi o terziari e la verifica della adeguatezza delle reti di accesso ai nuovi insediamenti;
- scelta dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e delle decisioni da assumere;
- redigere il programma di dettaglio delle attività di redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri strumenti di pianificazione ad esso collegati da poter attuare in base alle scelte operate e alle risorse messe a disposizione dall'Amministrazione.

Scopo pertanto del Tavolo Permanente della Mobilità è la concertazione delle scelte da assumere, perché solo la partecipazione alle decisioni da assumere, la condivisione delle analisi e degli obiettivi e l'armonizzazione delle azioni e delle politiche sono fattori di successo e possono garantire la buona riuscita delle iniziative.

Il Tavolo Permanente della Mobilità che ha il compito di fornire gli indirizzi e di valutare gli scenari con individuazione delle scelte da operare, si avvarrà di un Gruppo Tecnico a cui demandare studi, analisi, approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilità e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa Opere a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente e delle altre Direzioni interessate per competenza dalle problematiche affrontate e della Polizia Municipale del Comune di Rimini.

Inoltre il Gruppo Tecnico potrà avvalersi della collaborazione di esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilità e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e /o professionale.

Il Gruppo Tecnico coordinato dal Direttore Infrastrutture, Mobilità e Ambiente ha il compito di

- effettuare la ricognizione e verifica della rete delle piste/itinerari ciclabili;
- effettuare la ricognizione e verifica del sistema delle regolazioni della circolazione (ZTL) e della sosta;
- effettuare la ricognizione e verifica del sistema delle regolazioni del Trasporto Pubblico Urbano, della motorizzazione privata e della distribuzione delle merci;
- previsione di uso delle infrastrutture di trasporto e delle relative esternalità;
- individuazione degli scenari di domanda e di offerta ai diversi orizzonti temporali;
- definizione delle alternative di tracciato e delle tecnologie;
- valutazione di uso delle alternative;
- la definizione degli andamenti demografici;
- la determinazione delle esigenze di spazio;
- la definizione della ripartizione tra i diversi modi di trasporto quali il pubblico, il privato-auto, il privato-moto, il ciclabile e il pedonale;
- l'uso e i carichi sulle infrastrutture di ciascun modo di trasporto;
- la definizione di tempi, costi, incidentalità e delle emissioni gassose e sonore;
- costruzione del grafo della rete stradale con implementazione dei modelli di simulazione;
- rilevazione per la costruzione delle Matrici della domanda e dell'offerta;
- determinazione delle condizioni di equilibrio dinamico;
- definizione degli indicatori prestazionali per valutare gli impatti generati sulla salute e sull'ambiente;
- misurazione degli impatti prestazionali e definizione delle iniziative da assumere;
- identificazione di tutte le problematiche esistenti e definizione delle possibili soluzioni da adottare
- definizioni dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e da sottoporre al Tavolo Permanente della Mobilità per le decisioni da assumere.

9.- APPROVAZIONE LINEE GUIDA IN CONSIGLIO COMUNALE

Il presente documento contenente le Linee Guida che si intendono seguire per la redazione del Piano Urbano della Mobilità, dopo la discussione nella competente Commissione Consiliare, deve essere condiviso e assunto dal Consiglio Comunale quale Organo competente per conferire i poteri necessari per arrivare all'obiettivo della redazione dello stesso Piano Urbano della Mobilità e dei Piani ad esso collegati, ripartendo dall'Atto di Indirizzo sulla Mobilità.

L'approvazione di tale documento riveste grande importanza perché permetterà all'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana di ricevere tutte le deleghe necessarie per poter trasferire ai Dirigenti i compiti e le mansioni per redigere quanto richiesto, per poi tornare in Consiglio Comunale solo al termine del percorso per la approvazione definitiva dei vari Piani.

Per tale scopo il documento riporta in modo chiaro le motivazioni alla base delle decisioni da assumere, le finalità che si intendono perseguire, le metodologie da seguire e le collaborazioni di cui avvalersi.

Il presente documento se approvato dal Consiglio Comunale prima della fine dell'anno in corso, permetterà la sottoscrizione del Protocollo di Intesa nei primi mesi dell'anno 2007.

Dopo l'insediamento del Tavolo Permanente della Mobilità da programmare entro la primavera dell'anno 2007 con inizio delle proprie attività, si può prevedere di giungere dopo circa sei mesi alla predisposizione degli scenari per le decisioni da assumere, affinché si possa avviare entro la fine dello stesso anno 2007 la predisposizione dei vari Piani secondo le scelte operate e le risorse individuate dalla Amministrazione Comunale.

Parallelamente alle attività del Tavolo Permanente della Mobilità e se le scelte di Bilancio permetteranno le iniziative che hanno come obiettivo l'organizzazione e il potenziamento dell'Ufficio Mobilità e Traffico, è intenzione dei Responsabili dell'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana giungere al termine dell'anno 2007 anche con gli strumenti adeguatamente sviluppati per poter modellare la rete stradale, i flussi di traffico e le modalità di spostamento dei cittadini, potendo così dotare il Comune di Rimini di uno strumento utile a supportare le valutazioni e le successive decisioni da assumere in materia di mobilità, oltre a costituire un idoneo strumento di monitoraggio delle scelte operate.

Rimini, dicembre 2006

DIREZIONE INFRASTRUTTURE MOBILITA' e AMBIENTE
Il Direttore Ing. Massimo Totti

COMUNE DI RIMINI

PROTOCOLLO DI INTESA per la redazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini

Il giorno _____ del mese di _____ dell'anno 2006,

TRA

Il Comune di Rimini, rappresentato dal Sindaco Dott. Alberto Ravaioli

E

La Provincia di Rimini rappresentata da _____

La Circoscrizione n^1 rappresentata da _____

La Circoscrizione n^2 rappresentata da _____

La Circoscrizione n^3 rappresentata da _____

La Circoscrizione n^4 rappresentata da _____

La Circoscrizione n^5 rappresentata da _____

La Circoscrizione n^6 rappresentata da _____

L'Agenzia Mobilità rappresentata da _____

La Tram Servizi rappresentata da _____

La Consulta Interprofessionale della Provincia di Rimini attraverso
L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Rimini rappresentato da _____

L'Ordine degli Architetti della Provincia di Rimini rappresentato da _____

Tre Componenti designate dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative

rappresentate da _____

da _____

da _____

Tre Componenti designate dalle Categorie Economiche rappresentate da _____
da _____
da _____

PREMESSO CHE

- Il Nuovo Codice della Strada entrato in vigore con il Decreto Legislativo n° 285/1992 prevede all'articolo 36 che l'obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico – PUT - per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti per i quali i periodi dell'anno registrano particolari affluenze turistiche, elevati fenomeni di pendolarismo e rilevanti problematiche inerenti la congestione stradale;
- che il Comune di Rimini rientra nella categoria dei Soggetti chiamati per Legge alla adozione di un Piano Urbano del Traffico;
- che oltre al Piano Urbano del Traffico i Comuni devono predisporre il 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;
- che con l'articolo 22 della Legge n° 340 del 2000 è stato istituito il Piano Urbano della Mobilità – PUM- al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento dei cittadini trasportati dai sistemi collettivi e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane;
- che il Piano Urbano della Mobilità va inteso come progetto del sistema della mobilità comprendente l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nella città;
- che il Piano Urbano del Traffico è pensato come strumento di programmazione troppo settoriale e orientato solo al governo della circolazione stradale e regolatore di traffico e viabilità, allo stesso livello del Piano Urbano dei Parcheggi, del Piano Urbano del Trasporto Pubblico Collettivo e del Piano della Mobilità Lenta, con il vincolo normativo di essere un "piano di immediata realizzabilità" con l'obbligo dell'aggiornamento ogni due anni che ne rappresenta un limite alla sua efficacia nel tempo;
- che sul fronte nazionale i Piani Urbani della Mobilità stanno assumendo particolare importanza anche se i Comuni che si sono dotati di questi piani rappresentano ancora un numero esiguo e i risultati di una analisi condotta tra i Comuni con più di 100.000 abitanti ha mostrato come l'introduzione del Piano Urbano della Mobilità abbia in parte sostituito il ruolo del Piano Urbano del Traffico, ponendosi come strumento di gestione della mobilità urbana e confinando il Piano Urbano del Traffico alla sua naturale funzione di regolatore di traffico e viabilità;
- che proprio per la sua visione strategica e per la proiezione temporale decennale, oltre che per la multisettorialità dei contenuti, il Piano Urbano della Mobilità si candida come strumento ideale per l'attuazione in Italia della Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano relativamente al tema della

mobilità sostenibile;

- che il Comune di Rimini ha approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 41 del 21.04.2005 “Atto di Indirizzo: adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale” e che tale atto costituisce il quadro di riferimento settoriale per la redazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) previsto dalla Legge Regionale n. 20 del 24/03/2000, “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio”, sia per quanto riguarda le analisi svolte sulle tematiche del trasporto che per la pianificazione della rete viaria principale;
- che in base a quanto indicato nell’atto deliberativo le previsioni di questo Atto di Indirizzo ivi comprese alcune specifiche osservazioni dei Consigli di Quartiere aventi valenza strettamente connessa con la pianificazione urbanistica e territoriale, potranno trovare una compiuta definizione proprio nel Piano Strutturale sopraccitato di cui all’art. 28 della Legge Regionale 20/2000;
- che il Comune di Rimini ha altresì approvato con atto di Consiglio Comunale n° 100 del 11.04.2006 il Piano della Mobilità Lenta che rappresenta il sistema di itinerari ciclopeditoni funzionali e congruenti con le aspettative e completati con lo studio di fattibilità di ogni tipologia di opera definita;
- che seguendo l’esempio del Comune di Pescara che si è dotata di un Piano Urbano della Mobilità in assenza di un Piano Urbano del Traffico approvato e per tutte le ragioni fin qui evidenziate, si rende opportuno procedere allo stesso modo anche per la realtà del Comune di Rimini;
- che pertanto la dotazione di strumenti di pianificazione in materia di mobilità fin qui adottati dal Comune di Rimini può essere integrata con la decisione di procedere mediante un approccio integrato per la predisposizione del Piano Urbano della Mobilità e di quegli strumenti di pianificazione ad esso collegati quali il Programma Urbano dei Parcheggi, il Piano della Mobilità ciclo-pedonale, il Piano del Trasporto Pubblico Locale, il Piano della motorizzazione privata, il Piano della Qualità Urbana e il Piano della distribuzione delle merci, ecc.... oltre alla necessaria integrazione con le problematiche ambientali quali l’acustica e la qualità dell’aria per entrare nella dimensione del Trasporto Urbano Sostenibile che richiede una elevata capacità di gestione integrativa degli interventi da attuare;
- che il Piano Urbano della Mobilità quale strumento per rendere coerenti le misure di riduzione di inquinamento e le altre politiche dei trasporti costituisce altresì uno strumento complementare ed integrato al Piano Strategico della Città – PSC - che rappresenta il disegno politico dello sviluppo, di medio e lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e territori;
- che il Consiglio Comunale con delibera n° del ha approvato il documento Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità e lo schema del presente Protocollo di Intesa;
- che l’Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana del Comune di Rimini intende coordinare le politiche sulla mobilità che attualmente si realizzano per progettazioni disgiunte sulla viabilità, la sosta, il trasporto pubblico, gli itinerari ciclabili, le aree pedonali, la distribuzione delle merci, ecc...;
- che la redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri Piani ad esso collegati richiede un approccio integrato di tutti gli aspetti da affrontare con la capacità di trattare in modo congruente i vari sottosistemi che interagiscono con il sistema generale, la buona riuscita dell’iniziativa richiede la collaborazione e la sinergia di tutti i Soggetti interessati che devono condividere gli stessi obiettivi e le medesime finalità;

- che a tale scopo è opportuno giungere alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati per andare a costituire un Tavolo Permanente della Mobilità con compiti di indirizzo, definizione degli obiettivi da perseguire e scelta delle soluzioni da adottare nella redazione dei vari Piani;
- che tale Tavolo Permanente della Mobilità è presieduto dall'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana che dovrà coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati interessati dalla materia quale Ambiente, Pianificazione Urbanistica, Polizia Municipale del Comune di Rimini e degli altri Enti quali Agenzia Mobilità, Tram Servizi, Provincia di Rimini, delle sei Circostrizioni in rappresentanza dei Cittadini, della Consulta Interprofessionale della Provincia di Rimini attraverso gli Ordini Professionali degli Ingegneri e degli Architetti, delle tre Componenti designate dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative e delle tre Componenti designate dalle Categorie Economiche;
- che a tale Tavolo Permanente della Mobilità potranno partecipare altri eventuali Soggetti che l'Amministrazione Comunale intenderà coinvolgere per tale iniziativa, qualora emerga l'esigenza di un loro contributo per la natura degli argomenti trattati;
- che tale Tavolo Permanente della Mobilità ha il compito di:
 - definire e valutare gli interventi di regolazione/adequamento della rete viaria, ciclabile e pedonale con analisi delle proposte redatte a livello di fattibilità o progetto preliminare
 - coordinare sul piano tecnico tutte le Direzioni del Comune di Rimini e gli altri Enti come l'Agenzia Mobilità, Tram Servizi, Provincia di Rimini, oltre a Regione, Anas, Ferrovie dello Stato ecc....., per l'armonizzazione delle politiche di mobilità che interessano il territorio comunale;
 - valutare l'impatto sulla mobilità ed il traffico di nuovi insediamenti residenziali, produttivi o terziari e la verifica della adeguatezza delle reti di accesso ai nuovi insediamenti;
 - scelta dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e delle decisioni da assumere;
 - redigere il programma di dettaglio delle attività di redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri strumenti di pianificazione da poter attuare in base alle scelte operate e alle risorse messe a disposizione.

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE:

Articolo 1 Premesse

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Articolo 2 Finalità

Il presente atto ha lo scopo di:

- formalizzare l'adesione dei Soggetti firmatari al Tavolo Permanente della Mobilità per la redazione del Piano Urbano della Mobilità;
- disciplinare modi e tempi della collaborazione tra i Soggetti partecipanti, nel rispetto di quanto già previsto negli atti di competenza del Comune di Rimini.

Articolo 3 Oggetto

Le parti si danno reciprocamente atto dell'utilità e opportunità dell'attivazione del Tavolo Permanente della Mobilità per la redazione del Piano Urbano della Mobilità e dichiarano la propria

volontà di partecipare attivamente allo stesso, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze stabilite dalla legge.

Articolo 4 Tavolo Permanente della Mobilità

1. Lo scopo del Tavolo Permanente della Mobilità è la concertazione delle scelte da assumere, perché solo la partecipazione alle decisioni da assumere, la condivisione delle analisi e degli obiettivi e l'armonizzazione delle azioni e delle politiche sono fattori di successo e possono garantire la buona riuscita delle iniziative.
2. Attraverso il Tavolo Permanente di Lavoro ciascuno dei Soggetti partecipanti può, da una parte mettere gli altri e il Comune di Rimini a conoscenza delle proprie esperienze, esigenze e posizioni in materia, dall'altra richiedere le modifiche o integrazioni progettuali che ritiene utili alla buona riuscita dell'operazione.
3. Inoltre in tale sede i Soggetti partecipanti indicano le prescrizioni ed i criteri da seguire affinché l'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana possa procedere alla redazione del Piano Urbano della Mobilità e dei Piani collegati, ripartendo dall'Atto di Indirizzo sulla Mobilità approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 41 del 21.04.2005.
4. Presiede il Tavolo Permanente della Mobilità l'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana del Comune di Rimini.
5. Per il Comune di Rimini oltre all'Assessore di cui sopra, partecipano anche gli Assessori Ambiente, Pianificazione Urbanistica e Polizia Municipale.

Articolo 5 Rappresentanti

1. Ciascuno dei Soggetti partecipanti si impegna a nominare il proprio Rappresentante al Tavolo Permanente della Mobilità, e a comunicarne il nominativo al Comune di Rimini entro 15 giorni dalla stipula del presente atto.
 2. Ciascun Soggetto potrà indicare un Sostituto che parteciperà ai lavori del Tavolo Permanente della Mobilità in sostituzione del Rappresentante in caso di assenza o impedimento.
 3. I Soggetti possono avvalersi oltre che del Rappresentante anche di altri collaboratori specificatamente nominati allo scopo che possono partecipare ai lavori del Tavolo Permanente della Mobilità.
- Per questi ultimi è ammessa la partecipazione al Tavolo Permanente di Lavoro in sostituzione del proprio Rappresentante se muniti di specifica delega scritta che ne autorizzi la presenza e li renda titolari del diritto di rappresentare il Soggetto di appartenenza, per esprimere il proprio parere, giudizio, prescrizione o contributo professionale e scientifico nella Seduta.

Articolo 6 Convocazione del Tavolo Permanente della Mobilità

1. Il Presidente del tavolo Permanente della Mobilità , provvederà alla convocazione dello stesso secondo il programma dei lavori che intende sviluppare e comunque in tutti i casi in cui ne ravvisasse l'improrogabile necessità in relazione alle proprie esigenze.
2. La convocazione del Tavolo Permanente della Mobilità avverrà per iscritto mediante raccomandata a/r anticipata a mezzo fax e/o e-mail almeno 10 giorni antecedenti la giornata della Seduta, con indicato l'Ordine del Giorno degli argomenti da trattare, la sede e l'orario di inizio di lavori.

Articolo 7

Funzionamento del Tavolo Permanente della Mobilità

1. Le Sedute sono valide quando è presente la maggioranza assoluta dei Rappresentanti del Tavolo Permanente della Mobilità.

La maggioranza assoluta si intende raggiunta se è presente almeno la metà più uno dei Rappresentanti del Tavolo Permanente della Mobilità.

Con un numero dispari dei componenti del Tavolo Permanente della Mobilità, la maggioranza assoluta si intende raggiunta se è presente almeno il primo numero intero superiore alla metà dei Rappresentanti.

2. Se non è presente la maggioranza assoluta, la Seduta non è valida e viene riconvocata in seconda Seduta entro il termine di 10 giorni.

La seconda Seduta sarà valida qualsiasi sia il numero dei Rappresentanti presenti.

3. Il Tavolo Permanente della Mobilità ha sede presso gli uffici dell'Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana del Comune di Rimini.

4. La Seduta del Tavolo Permanente della Mobilità segue l'ordine degli argomenti stabiliti con la convocazione e il Presidente ha il compito di coordinare gli interventi dei Rappresentanti che intendono portare il loro contributo al dibattito ed esprimere la propria posizione.

5. Per ogni argomento all'Ordine del Giorno della Seduta ogni Rappresentante esprime il proprio parere, giudizio, prescrizione o contributo professionale e scientifico, in base al ruolo e mansioni ricoperte e alle competenze in materia attribuite per legge ai Soggetti rappresentati.

6. Qualora un argomento trattato nella Seduta del Tavolo Permanente della Mobilità si debba concludere con una decisione, questa viene messa ai voti e assunta a maggioranza.

La maggioranza si intende raggiunta se la decisione ha ottenuto almeno la metà più uno dei voti favorevoli da parte dei Rappresentanti presenti alla Seduta.

Con un numero pari dei Rappresentanti presenti alla Seduta e qualora la decisione abbia ottenuto i medesimi voti favorevoli e contrari, la votazione del Presidente viene conteggiata due volte.

7. L'Ordine del Giorno di una Seduta può comunque essere esteso o integrato nella stessa sessione in base agli accordi presi tra il Presidente ed i Rappresentanti.

Per le modifiche e/o integrazioni dell'Ordine del Giorno di una Seduta si procede con le modalità del precedente punto ed ogni nuovo argomento può essere trattato se ottiene la maggioranza dei voti da parte dei Rappresentanti presenti.

Articolo 8

Verbali del Tavolo Permanente della Mobilità

1. Durante ogni Seduta del Tavolo Permanente della Mobilità vengono registrati i vari interventi e la loro sintesi e le risultanze dei lavori vengono riportati in uno specifico verbale.

2. Il verbale di ogni Seduta del Tavolo Permanente della Mobilità riporta anche le decisioni assunte a maggioranza con indicazione delle varie posizioni espresse dai Rappresentanti sull'argomento messo in votazione.

3. Il verbale dei lavori che riassume in chiara sintesi le discussioni e le conclusioni della Seduta di riferimento, viene trasmesso ai Rappresentanti del Tavolo Permanente della Mobilità con la massima sollecitudine e comunque entro 30 giorni dalla data della Seduta per ogni modifica o integrazione.

4. Ogni eventuale aggiunta o correzione deve essere parimenti formulata per iscritto e trasmessa all'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana con la massima sollecitudine e comunque entro e non oltre 15 giorni dal ricevimento, termine scaduto il quale senza che sia stati avanzati rilievi, sarà considerato come accettazione di quanto contenuto nel verbale trasmesso.

5. L'Assessore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Urbana avrà cura di trasmettere ai Rappresentanti il testo definitivo del verbale completo delle eventuali modifiche o integrazioni avanzate per iscritto nei termini fissati e che sarà sottoposto per la sua approvazione nella prima successiva Seduta utile del Tavolo Permanente della Mobilità.

6. Solo i Rappresentanti hanno il potere di voto e le decisioni del Tavolo Permanente della Mobilità vengono assunte a maggioranza sulla base del numero dei Rappresentanti presenti alla Seduta.

7. I Rappresentanti non presenti alla Seduta dove sono state assunte decisioni potranno esprimere il loro dissenso dopo aver ricevuto il verbale seguendo le modalità di cui al precedente punto 2.

8. Il dissenso espresso da parte di un Rappresentante assente produrrà l'effetto della riproposizione dell'argomento relativo alla decisione assunta all'Ordine del Giorno nella prima successiva Seduta utile.

9. L'eventuale nuova assenza del Rappresentante che ha espresso il dissenso sulla decisione alla Seduta del Tavolo Permanente della Mobilità dove viene affrontato nuovamente l'argomento , produrrà l'effetto della ratifica della decisione stessa.

10. Le conclusioni del Verbale di ogni Seduta sono vincolanti per le attività del Comune di Rimini, nella redazione del Piano Urbano della Mobilità e dei Piani ad esso collegati.

Articolo 10

Gruppo Tecnico di supporto al Tavolo Permanente della Mobilità

1. Il Tavolo Permanente della Mobilità con il compito di fornire gli indirizzi e di valutare gli scenari per la individuazione delle scelte da operare, si avvarrà di un Gruppo Tecnico coordinato dal Direttore della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente, a cui demandare studi, analisi, approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilità e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa Opere a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente, delle altre Direzioni interessate per competenza dalle problematiche affrontate e della Polizia Municipale del Comune di Rimini.

2. Il Gruppo Tecnico potrà avvalersi della collaborazione di esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilità e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e /o professionale

3. In caso di posizioni diverse tra i Rappresentanti del Tavolo Permanente della Mobilità, il Gruppo Tecnico ha infine l'obbligo di analizzare le singole proposte e valutazioni anche se difformi tra loro, verificando e motivando in modo preciso la portata delle diverse posizioni e le ragioni della loro accettazione o al contrario della mancata applicazione.

Articolo 11

Durata del Tavolo Permanente della Mobilità

Le attività del Tavolo Permanente della Mobilità proseguiranno anche dopo la avvenuta approvazione del Piano Urbano della Mobilità e dei Piani ad esso collegati, affinché siano concertate e condivise le iniziative utili al monitoraggio, la verifica e l'analisi delle soluzioni adottate con eventuale individuazione delle iniziative correttive da introdurre.

Letto, accettato e sottoscritto

Per il Comune di Rimini Il Sindaco _____

Per la Provincia di Rimini Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°1 Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°2 Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°3 Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°4 Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°5 Il Presidente _____

Per la Circoscrizione n°6 Il Presidente _____

Per l'Agenzia Mobilità Il Presidente _____

Per la Tram Servizi Il Presidente _____

Per la Consulta Interprofessionale della Provincia di Rimini attraverso
L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Rimini _____

L'Ordine degli Architetti della Provincia di Rimini _____

Per le tre Componenti designate dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative

Per le tre Componenti designate dalle Categorie Economiche



ASSESSORATO MOBILITA', LAVORI PUBBLICI E QUALITA' URBANA



REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

GRUPPO TECNICO DI SUPPORTO AL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'

COORDINAMENTO TECNICO		DIREZIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITA' ED AMBIENTE		Responsabile	Ing. Massimo Totti
COORDINAMENTO SCIENTIFICO		UNIVERSITA' LA SAPIENZA DI ROMA IDRAULICA, TRASPORTI e STRADE	D.I.T.S.	Responsabile	Prof. Ing. Antonio Musso
CONSULENTE		ITALIAN ASSOCIATION for TELEMATICS for TRANSPORT end SAFETY	T.T.S. ITALIA	Collaboratori	Dott. Ing. Salvatore Bisanti Dott. Arch. Maria Vittoria Corazza Dott. Ing. Cristina Piccioni
ATTIVITA'	RESPONSABILE	COLLABORATORE	DIREZIONE / ENTE	STRUTTURA / UFFICIO	
1	P.U.T. PIANO URBANO DEL TRAFFICO	Ing. Antonio Martinetti	Arch. Nicola Bastianeli	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Uffici Mobilità e Gestione Strade
2	PIANO DELLA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI	Ing. Antonio Martinetti	Geom. Michele Pazzaglia	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
3	GESTIONE DEI MODELLI	Ing. Antonio Martinetti	Arch. Marco Tamagnini	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
4	PIANO DELLA MOBILITA' LENTA	Arch. Tommaso Zappata	Arch. Marco Tamagnini	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
5	PIANO DELLA SOSTA E DEI PARCHEGGI	Arch. Tommaso Zappata	Palmiro Magnani	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
6	PROGETTI SPECIALI	Arch. Tommaso Zappata	Geom. Michele Pazzaglia	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
7	GESTIONE DEL SISTEMA CARTOGRAFICO	Arch. Marco Tamagnini		Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Mobilità
8	PIANO DELLA LUCE	P.I. Igino Vichi		Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Illuminazione Pubblica
9	PIANO DELLA QUALITA' URBANA	Arch. Donata Bigazzi	Arch. Cristina Zavoli	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Ufficio Qualità Urbana
10	PIANO DELLA QUALITA' DELL'ARIA			Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Settore Ambiente
11	PIANO ACUSTICO			Infrastrutture Mobilità e Ambiente	Settore Ambiente
12	PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURALE	Geom. Paolo Venturini	Ing. Paolo Vicini	Infrastrutture Mobilità e Ambiente	U.O. Opere a Rete
13	PIANO DELLA INCIDENTALITA' E DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI SICUREZZA			Polizia Municipale	
14	RELAZIONE CON IL SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE	D.ssa Anna Maria Rabitti	Geom. Simone Marcaccini	Generale	U.O. Pianificazione generale, controllo di gestione, bilancio sociale e sistemi
15	RELAZIONE CON GLI STRUMENTI URBANISTICI ED IL PIANO STRUTTURALE	Arch. Mariarita Bucci	Arch. Lorenzo Turchi	Pianificazione Territoriale	Ufficio Pianificazione Urbanistica
16	RELAZIONE CON I PIANI URBANISTICI ATTUATIVI DI INIZIATIVA PRIVATA			Gestione Territoriale Patrimonio e Attività Economiche	
17	T.P.L. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE			Agenzia Mobilità Provincia di Rimini	
18	T.R.C. TRASPORTO RAPIDO DI COSTA			Agenzia Mobilità Provincia di Rimini	

OFFERTA ECONOMICA

Le attività richieste per il servizio di supporto al Gruppo Tecnico del Tavolo Permanente della Mobilità sono articolate attraverso le seguenti fasi :

Fase	Assistenza alla fase di avviamento e consolidamento dell'Ufficio Mobilità e Traffico della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente.		
1	<p>Tale attività prevede la ricognizione degli strumenti tecnici e di modellazione matematica di cui l'Ufficio è attualmente dotato e il supporto alla scelta degli strumenti tecnici e di modellazione matematica di cui l'Ufficio si dovrà ulteriormente dotare e che devono essere costituiti da:</p> <ul style="list-style-type: none">- il software GIS per utilizzare i dati SIT;- il software grafico per utilizzare la cartografia tecnica e redigere i preprogetti;- il software per la gestione alfanumerica delle basi dati (flussi di traffico, indagini sulla mobilità, ecc.);- il software per la simulazione statica del traffico a scala urbana;- il software per la microsimulazione dinamica del traffico a scala di singolo nodo o tratta viaria;- il software per la simulazione dell'offerta di trasporto;- il software per la simulazione dell'equilibrio domanda-offerta;- la strumentazione per il rilievo automatico dei flussi veicolari (opzionale);- il software per la divulgazione real-time via internet dei risultati ottenibili. <p>L'assistenza alla scelta deve tenere conto della compatibilità tecnica di tali strumenti con le risorse che la Amministrazione gestisce ed interne gestire.</p> <p>L'attività deve essere svolta presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini in modo continuativo e per tale fase viene richiesto un impegno temporale di 5 giorni/uomo.</p>	5 giorni/uomo	€ 2.000,00

Fase	Formazione del personale dell'Ufficio Mobilità e Traffico della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente su strumenti tecnici e di modellazione.		
2	<p>In questa fase devono essere previste alcune giornate di formazione del personale che dell'Ufficio Mobilità e Traffico sugli strumenti e le metodologie comunemente utilizzate nelle fasi di pianificazione, progettazione e gestione dei sistemi di trasporto e di quelle in corso di utilizzazione durante lo svolgimento delle singole fasi di lavoro, allo scopo di ottenere un immediato trasferimento delle tecnologie utilizzate.</p> <p>L'attività deve essere svolta presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini con una organizzazione delle giornate suddivise in tre moduli diversi, uno di 4 giorni/uomo e due di 3 giorni/uomo ciascuno, il tutto per un impegno temporale complessivo di 10 giorni/uomo.</p>	10 giorni/uomo	€ 4.000,00

Fase

3

Ricognizione dell'offerta attuale di trasporto e degli strumenti regolatori della mobilità.

Questa fase comprende le seguenti attività:

- 1 ricognizione e verifica della rete delle piste/itinerari ciclabili, su supporto cartaceo;
- 2 ricognizione e verifica del sistema delle regolazioni della circolazione (ZTL) su supporto cartaceo;
- 3 ricognizione e verifica del sistema della sosta su supporto cartaceo;
- 4 ricognizione e verifica del sistema delle regolazioni del Trasporto Pubblico Urbano su supporto cartaceo;
- 5 ricognizione e verifica della situazione infrastrutturale per la mobilità privata, su supporto cartaceo. In questo ambito saranno utilizzati i dati provenienti dal catasto delle strade che sarà sviluppato da un Soggetto esterno che devono essere congruenti con le prescrizioni del DM 1/6/2001 "Modalità di istituzione ed aggiornamento del catasto delle strade";
- 6 ricognizione e verifica dello stato del sistema di distribuzione urbana delle merci, su supporto cartaceo.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 20 giorni/uomo, dei quali almeno 6 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

Si precisa che per il punto riguardante la ricognizione e la verifica della situazione infrastrutturale per la mobilità privata, viene richiesta la collaborazione per concordare e verificare con il Soggetto esterno incaricato il rispetto delle prescrizioni del DM 1/6/2001 "Modalità di istituzione ed aggiornamento del catasto delle strade".

Le attività per tale parte della fase saranno attuate una volta ricevuti i dati del catasto delle strade.

20 giorni/uomo

€ 8.000,00

Fase

4

Scelta e successivo sviluppo della cartografia digitale del territorio comunale con armonizzazione rispetto agli standard fissati dalla Regione Emilia Romagna, dalla provincia di Rimini e dal Comune stesso.

Si deve operare la verifica della compatibilità della cartografia scelta con gli scopi della collaborazione in oggetto e con gli standard richiesti dalle altre attività.

Tale cartografia costituirà la base per le indagini di analisi della domanda e dei flussi di traffico, nonché delle successive elaborazioni necessarie alla realizzazione di tutti i Piani che sono collegati al Piano Urbano della Mobilità.

La cartografia che verrà portata all'esame del Tavolo Permanente della Mobilità dovrà essere il risultato della ricognizione di tutte le cartografie attualmente esistenti a livello comunale e sovracomunale, e, quindi, della concertazione con tutti i soggetti interessati e che dovranno essere individuati in accordo con i responsabili del Comune di Rimini.

La cartografia che verrà portata all'esame del Tavolo Permanente della Mobilità dovrà essere coerente ed armonizzata con le cartografie impiegate per gli strumenti urbanistici e, in particolare, con quella che sarà adottata nel redigendo Piano Strutturale.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 5 giorni/uomo, dei quali almeno 1 giorno/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

5 giorni/uomo

€ 2.000,00

Fase

5

Impostazione delle attività di rilievo ed analisi della domanda di mobilità.

Per tale fase è necessario sottolineare che la peculiarità di una città come Rimini caratterizzata da una elevata mobilità stagionale rende complessa l'individuazione di metodologie adeguate per la valutazione della domanda di mobilità, dell'interazione fra domanda e offerta, e quindi la valutazione degli impatti e la definizione delle misure mitiganti.

Si deve quindi definire una apposita metodologia adattando opportunamente i modelli presenti in letteratura per tenere conto della tipologia di domanda anomala che la città di Rimini presenta specie durante la stagione estiva (ore di punta non tradizionali, mobilità elevata nei giorni del fine settimana, ecc.).

In questa fase devono quindi essere definiti i segmenti di offerta da analizzare, sui quali individuare e definire le indagini di traffico previste.

Devono essere altresì analizzati e valutati specifici strumenti in grado di sottolineare le peculiarità della città di Rimini, contraddistinta da picchi stagionali di domanda di mobilità molto elevati, sulla scorta di esempi di "best practices" a livello europeo.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 15 giorni/uomo, dei quali almeno 2 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

15 giorni/uomo

€ 6.000,00

Fase

6

Analisi dello stato dell'arte dei modelli di domanda.

Considerate le caratteristiche peculiari della domanda di mobilità nella città di Rimini, risulta essere interessante fare una ricognizione dello stato dell'arte sui modelli di analisi della domanda per verificare se delle realtà urbane con connotazioni simili abbiamo elaborato modelli specifici di domanda che tengano conto della distribuzione anomala della mobilità nelle diverse fasi stagionali. L'indagine andrebbe condotta prendendo in esame esempi sia in Italia (Toscana – Viareggio, Liguria – Portofino, ecc.) che in Europa (Spagna – Costa del Sol ed Andalusia, Francia – Costa Azzurra, ecc.).

In tale fase si deve pertanto analizzare sulla scorta delle conoscenze scientifiche in possesso, i modelli di domanda più attinenti al caso di Rimini, al fine di evincerne potenzialità e criticità utili alla definizione della domanda per il caso in oggetto.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 10 giorni/uomo.

10 giorni/uomo

€ 4.000,00

Fase

Progettazione delle indagini per il rilievo dei dati di traffico.

La città di Rimini, essendo un centro turistico ad alta frequentazione dei mesi della stagione estiva, presenta una situazione della mobilità che varia in maniera sostanziale tra i periodi invernale ed estivo.

Pertanto, occorre procedere ad una rilevazione dei flussi di traffico in entrambi i periodi, in modo da ottenere una modellazione realistica della domanda di trasporto che può interessare sia la rete viaria interna al Comune sia gli itinerari di accesso, in particolare le interconnessioni con i Comuni limitrofi con la stima dell'andamento dei principali flussi di mobilità in ingresso ed in uscita dal territorio comunale nei diversi mesi dell'anno.

L'attività deve riguardare quindi la scelta del sistema di rilevazione più opportuno per consentire l'acquisizione di tutti i dati e le informazioni sufficienti per costruire la modellazione del traffico urbano e dei servizi di trasporto che interessano il territorio di Rimini, al fine di poter definire in modo efficiente le interazioni tra la domanda e l'offerta di trasporto e le condizioni per il raggiungimento del loro equilibrio.

L'attività di progettazione delle indagini deve prendere avvio una volta definita la cartografia appropriata.

In particolare devono essere indicati i metodi più appropriati di rilievo, in relazione alle esigenze di:

- coprire le differenti situazioni temporali e spaziali
- armonizzare i dati da raccogliere con quelli pregressi in modo da poter operare confronti con le serie storiche
- caratterizzare le informazioni raccolte sia in forma quantitativa (*entries* per database e GIS) che qualitativa (definizione di *scopes* e *queries*), una volta definiti gli strumenti software scelti.

Una volta definita la caratterizzazione dei dati da rilevare, si deve procedere al monitoraggio di una prima campagna di raccolta dati a cui farne seguire una seconda più mirata.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 20 giorni/uomo, dei quali almeno 5 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

20 giorni/uomo

€ 8.000,00



Fase

8

Rilievo dei dati di traffico per i due scenari estivo ed invernale.

Per questa attività il Comune di Rimini intende coinvolgere Soggetti esterni a cui affidare il rilievo dei dati sul campo, sulla scorta delle indicazioni fornite nella precedente fase 7, e con restituzione su supporto informatico.

In questa fase si deve assicurare la collaborazione per la definizione dei contenuti e delle modalità delle attività da affidare ai Soggetti esterni ed alla successiva verifica della congruenza dei dati elaborati.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 10 giorni/uomo, dei quali almeno 2 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

10 giorni/uomo

€ 4.000,00

Fase

9

Modellazione della domanda di trasporto, dell'offerta e delle condizioni di equilibrio sulla base dei dati di traffico rilevati.

Per tale attività il Comune di Rimini intende coinvolgere un Soggetto esterno qualificato da selezionare sul mercato mediante procedura di gara a cui affidare la modellazione della domanda di trasporto, dell'offerta e delle condizioni di equilibrio sulla base dei dati di traffico rilevati.

Questo modulo riguarderà le seguenti attività:

- costruzione del grafo della rete stradale con implementazione dei modelli di simulazione;
- rilevazione per la costruzione delle Matrici della domanda e dell'offerta;
- definizione dei carichi sulle infrastrutture relativamente a ciascun modo di trasporto (sulla base dei grafi del TPL e della mobilità ciclabile già esistenti);
- definizione degli andamenti demografici;
- individuazione degli scenari di domanda e di offerta ai diversi orizzonti temporali;
- definizione della ripartizione tra i diversi modi di trasporto quali il pubblico, il privato-auto, il privato-moto, il ciclabile e il pedonale;
- determinazione delle condizioni di equilibrio dinamico.

In questa fase si deve assicurare la collaborazione per la definizione dei contenuti e delle modalità delle attività da porre in gara per l'affidamento al Soggetto qualificato da individuare mediante selezione pubblica, oltre alla successiva verifica della congruenza dei dati elaborati.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 10 giorni/uomo, dei quali almeno 2 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 15 giorni/uomo, dei quali almeno 2 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

15 giorni/uomo

€ 6.000,00

Fase

10



Valutazione delle condizioni di sicurezza della rete.

Questo modulo riguarda l'esame puntuale delle dinamiche di incidentalità più diffuse nel territorio del Comune di Rimini in collaborazione con i corpi di Polizia competenti, al fine di giungere ad una mappatura aggiornata dei "punti neri" della rete stradale, e studiare, quindi, le misure più idonee per migliorare le condizioni di sicurezza sia di natura infrastrutturale (interventi sulle strade) sia tecnologica (installazione di sistemi avanzati di videosorveglianza e di controllo della velocità).

Si deve quindi procedere alla creazione di una "carta dei punti neri", su base GIS, contenente serie storiche e da aggiornare periodicamente.

I criteri per la costruzione di tale carta sono gli stessi esposti nella precedente Fase 7, mentre l'esecuzione è da svolgersi secondo le indicazioni riportate nella Fase 8.

La lettura di tale carta permetterà la messa in sicurezza delle aree maggiormente pericolose e l'indicazione per la creazione di sistemi a mobilità lenta sicuri e fruibili dalle utenze deboli, sulla scorta delle tecniche di traffic calming.

Per tale fase viene richiesto un impegno temporale complessivo di 20 giorni/uomo, dei quali almeno 3 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

20 giorni/uomo

€ 8.000,00



Fase Valutazione degli impatti.

Questo modulo riguarda le seguenti attività:

- selezione ed eventuale adattamento di un'adeguata metodologia di valutazione degli impatti;
- definizione di tempi, costi, incidentalità e delle emissioni gassose e sonore;
- definizione degli indicatori prestazionali per valutare gli impatti generati sulla salute e sull'ambiente;
- definizione degli indicatori prestazionali per valutare la qualità dei servizi di trasporto e dei relativi metodi di valutazione;
- misurazione degli impatti prestazionali e definizione delle iniziative da assumere;
- definizione delle alternative di tracciato;
- individuazione e scelta delle tecnologie telematiche più opportune per la sicurezza e la gestione del traffico ed il trasporto pubblico (monitoraggio del traffico continuamente aggiornato con sensori, telecamere, ecc., sviluppo di un sistema "intelligente" di gestione delle intersezioni semaforizzate ai fini di una maggiore fluidificazione dei flussi di traffico, tracciatura automatizzata con tecnologie satellitari dei veicoli di trasporto pubblico locale lungo le linee, sistemi di informazione per l'utente che rendono disponibili informazioni aggiornate in tempo reale sia sulle condizioni del traffico sulla rete sia sull'offerta di trasporto pubblico e di parcheggio al fine di consentire agli utenti la possibilità di decidere in modo informato sui percorsi, sui mezzi da scegliere e sulle modalità di sosta, sistemi di bigliettazione avanzati per il TPL via SMS, smart card, ecc.);
- identificazione di tutte le problematiche esistenti e definizione delle possibili soluzioni da adottare per la mitigazione degli impatti (car sharing, iniziative di Mobility Management, adozione di veicoli a minore impatto ambientale, gestione differenziata delle zone a traffico limitato ZTL, adozione di opportune politiche di pricing, ecc.);

Si deve proporre una comparazione ex ante – ex post delle strategie o politiche da perseguire e tale valutazione si deve basare sulle quantificazione di una serie di indicatori da concordare con le Autorità e i Soggetti Pubblici o Privati competenti, in relazione alla disponibilità di serie storiche di dati e alle possibilità di monitoraggio, riferibili alle seguenti cinque categorie di valutazione: ambiente, economia, mobilità, società, energia, indicazione delle politiche/strategie/iniziative da assumere.

Sin dalla fase ex ante deve essere possibile costruire alcune ipotesi di scenari che devono portare alla prefigurazione di politiche/strategie/iniziative da intraprendere nel prosieguo dell'attività di pianificazione.

Inoltre dovranno essere date opportune indicazioni in merito a possibili soluzioni tecniche in grado di influenzare sia le decisioni sul trasporto privato che su quello collettivo.

Per tale fase viene previsto un impegno temporale complessivo di 20 giorni/uomo, dei quali almeno 4 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

20 giorni/uomo

€ 8.000,00



Fase

12

Supporto al Gruppo Tecnico per la redazione dei documenti di avanzamento attività da presentare al Tavolo Permanente della Mobilità per la conseguente analisi e discussione.

In tale fase vengono previste specifiche riunioni con il Gruppo Tecnico presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini. (possibilmente con regolare scadenza) e l'attività relativa alla stesura di documenti, elaborati e relazioni in merito all'avanzamento dei lavori.

Per tale fase viene previsto un impegno temporale complessivo di 30 giorni/uomo, dei quali almeno 10 giorni/uomo per riunioni presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini e 20 giorni/uomo per la stesura di documenti, elaborati e relazioni.

30 giorni/uomo

€ 12.000,00

Fase

13

Supporto al Gruppo Tecnico per la definizione dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e da sottoporre al Tavolo Permanente della Mobilità per le decisioni da assumere, oltre alla presenza al Tavolo stesso.

Per questa viene richiesta la collaborazione alla redazione di documenti e rapporti di sintesi da presentare al Tavolo Permanente della Mobilità che contribuiranno a definire i contenuti del Piano Urbano della Mobilità, e delle eventuali correzioni ed emendamenti che emergeranno dal confronto con il Tavolo Permanente della Mobilità, sulla scorta delle ipotesi esplicitate nella Fase 11 e delle conoscenze acquisite nelle Fasi 3 – 10.

Inoltre viene richiesta la presenza al Tavolo Permanente della Mobilità per almeno 15 sedute.

Per tale fase viene previsto un impegno temporale complessivo di 30 giorni/uomo, dei quali almeno 15 giorni/uomo per le sedute del Tavolo Permanente della Mobilità e 15 giorni/uomo per le altre attività.

30 giorni/uomo

€ 12.000,00

Fase

14



Collaborazione alla Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente per la realizzazione di un progetto sperimentale finanziato dalla Regione Emilia Romagna e dal Comune di Rimini per la regolamentazione della distribuzione delle merci nel Centro Storico della città e nella zona di Marina Centro, con definizione delle condizioni per la creazione di una base logistica presso il Centro Agro Alimentare di Rimini – Transit Point.

Per tale fase viene previsto un impegno temporale complessivo di 60 giorni/uomo, dei quali almeno 11 giorni/uomo presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

65 giorni/uomo € 26.000,00

TOTALE ATTIVITA' A BASE DI GARA

275 giorni/uomo € 110.000,00

SPESE	DESCRIZIONE	QUANTITA'	IMPORTO
-------	-------------	-----------	---------



Le attività richieste prevedono almeno 65 trasferte per partecipare ai lavori presso gli Uffici della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente del Comune di Rimini.

Mentre il compenso giornaliero è ricompreso in quello stabilito per ogni fase e oggetto di offerta, verranno rimborsati i costi di trasporto, vitto e alloggio a piè di lista con riferimento alle tariffe ACI per l'uso dell'automezzo privato, il biglietto di 2^a classe per l'utilizzo del treno, l'alloggiamento presso un albergo di 4^a Categoria e la ristorazione fino all'importo di € 40.000 per pasto.

A tale scopo viene prevista una disponibilità economica pari di Euro 15.000,00.

€ 15.000,00

TOTALE

€ 125.000,00