



Comune di Rimini

- Direzione Infrastrutture Mobilità e Ambiente
- Ufficio Interventi alla Viabilità

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

IPOTESI PER LA DEFINIZIONE DI UN MODELLO PER LA RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA NEL COMUNE DI RIMINI

1.- CRITERI GENERALI

La definizione di un modello per la riorganizzazione della sosta nel Comune di Rimini, passa necessariamente dall'esigenza di definire prioritariamente i principi che devono essere adottati per gli obiettivi che si intendono perseguire.

Una volta stabilite le scelte il successivo passaggio deve portare alla loro verifica e armonizzazione con le condizioni esistenti.

Volendo seguire questo metodo di lavoro, di seguito vengono sviluppate le ipotesi e i criteri che si potrebbero adottare per il Centro Storico che rappresenta il settore della Città con più aspetti da affrontare.

Una volta raggiunto l'obiettivo della condivisione di tali proposte e stabilita l'efficacia di tale modello, si procederà ad estendere tali criteri al resto del territorio.

2.- CENTRO STORICO

Il Centro Storico è organizzato in quattro Rioni divisi dalle due strade ortogonali principali (il cardo ed il decumano) dell'antico impianto urbanistico romano, così denominati:

1. Il Rione Cittadella dove risiedono 607 nuclei famigliari per un totale di 1050 persone;
2. Il Rione Clodia dove risiedono 1347 nuclei famigliari per un totale di 2677 persone;
3. Il Rione Patara dove risiedono 575 nuclei famigliari per un totale di 1193 persone;
4. Il Rione Monte Cavallo dove risiedono 505 nuclei famigliari per un totale di 943 persone.

Per tener conto dei vincoli che hanno caratterizzato nel tempo lo sviluppo edilizio del Centro Storico con oggettive difficoltà a ritrovare un adeguato sistema di parcheggi nell'ambito delle Proprietà Private, uno dei principi su cui si basa il modello è quello di assegnare uno stallone di sosta personalizzato ad ogni nucleo familiare residente in Centro Storico il quale sia sprovvisto di un'area o di un'autorimessa privata.

La linea è quella di dividere il Centro Storico in un'Area Pedonale, sostanzialmente simile all'attuale, in una zona a traffico limitato restrittiva a ridosso di quest'ultima, in quattro Zone a Traffico Limitato delimitate dalle due strade ortogonali principali, in ulteriori quattro Settori esterni alla Z.T.L. ed interni al Centro Storico ed un'eventuale ampliamento dei Settori esternamente alla perimetrazione di quest'ultimo.

L'AREA PEDONALE

In tale area pedonale che deve essere limitata come estensione perché ha solo lo scopo di salvaguardare alcuni precisi e determinati luoghi di maggior interesse artistico, architettonico e commerciale della Città, non dovrebbe essere consentito il transito e la sosta ad eccezione dei veicoli in servizio di emergenza ed i cicli.

LA ZONA A TRAFFICO LIMITATO PIU' RESTRITTIVA.

Per alcune finalità che intende perseguire l'Amministrazione come funzionalità della viabilità e/o rispetto e tutela dell'ambiente, si è pensato di individuare una Zona a Traffico Limitato, esterna all'Area Pedonale, dove le limitazioni alla circolazione potrebbero essere più restrittive rispetto alle altre Z.T.L. e neppure i residenti hanno il permesso di accedervi. In questa zona potrebbero circolare

solo:

- i veicoli a servizio delle persone disabili;
- i veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico limitatamente alle prescrizioni ed agli orari del Progetto di Distribuzione delle Merci (Transit Point);
- Veicoli specificatamente autorizzati a transitare in questa zona;
- Mezzi in servizio pubblico (polizia, vigili del fuoco, autobus urbani, taxi ecc.).

LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO (Z.T.L.)

In queste aree individuate come:

- zona A – “Cittadella”
- zona B – “Clodia”
- zona C – “Patara”
- zona D – “Monte Cavallo”.

accedono i veicoli dei residenti, dei domiciliati (con dimora temporanea) e le categorie di pubblico servizio;

possono richiedere a pagamento un permesso circolazione e sosta i veicoli di attività professionali, di operatori economici e di distribuzione delle merci.

In entrambi i casi la circolazione e la sosta sarà consentita solamente nella zona nella quale è stato concesso il permesso.

Un permesso di circolazione valido per tutte le zone può essere concesso solo ad alcune categorie di operatori economici, di distribuzione delle merci o di pubblica utilità che dimostrano di averne la necessità.

I residenti che possiedono un'autorimessa o un'area privata di sosta, possono ottenere un numero di permessi pari al numero di posti auto in proprietà. Tale permesso autorizza anche ad effettuare operazioni di carico e scarico nei pressi dell'abitazione per 15 minuti.

I SETTORI (esterni alla Z.T.L. ed interni al Centro Storico).

I Settori sono aree esterne alla zona a traffico limitato ed interne al Centro Storico che servono direttamente le rispettive zone per individuare ulteriori aree o stalli di sosta lungo strada da riservare agli stessi residenti di tali Settori, a quelli del Centro Storico per i quali non si è trovata la soluzione al suo interno e per tutti gli Operatori e Professionisti che hanno attività all'interno del Centro Storico.

Sono individuati come segue:

Settore 1 (frontistante alla zona A)

Settore 2 (frontistante alla zona B)

Settore 3 (frontistante alla zona C)

Settore 4 (frontistante alla zona D)

L'AMPLIAMENTO DEI SETTORI (all'esterno del Centro Storico).

Le scelte sopra operate sono maturate per soddisfare le esigenze di sosta dei residenti, dei gestori e professionisti che hanno attività nel Centro Storico.

Questo criterio comporta immediatamente una scelta: chiunque intenda arrivare in Centro Storico e non rientra tra le categorie sopra indicate, deve lasciare il mezzo nelle aree di ampliamento dei Settori individuate all'esterno del Centro Storico.

Questo comporta la identificazione delle soluzioni di scambio modale tra il mezzo privato e i mezzi pubblici e/o l'utilizzo di biciclette per il raggiungimento del Centro Storico.

3.- VERIFICA DELLA SOSTENIBILITA' DEI CRITERI DA ADOTTARE PER IL CENTRO STORICO

Come si evince dalla tabella riportata in basso, i posti disponibili regolamentati totali, all'interno del Centro Storico risultano **1420** a fronte di un numero di nuclei famigliari pari a **3034** per cui in assoluto si avrebbe una differenza di **1639** posti auto.

Se si divide questo dato per rioni emerge che:

Rione Cittadella: 607 nuclei famigliari per un totale di 499 posti regolamentati ($\Delta = 108$ posti auto);

Rione Clodia: 1347 nuclei famigliari per un totale di 422 posti regolamentati ($\Delta = 925$ posti auto);

Rione Patara: 575 nuclei famigliari per un totale di 395 posti regolamentati = 180 posti auto);

Rione Monte Cavallo: 505 nuclei famigliari per un totale di 104 posti regolamentati ($\Delta = 401$ posti auto).

Da questa prima analisi dei dati si può riscontrare che il Rione Clodia con il maggior numero di nuclei familiari è il Settore dove è maggiore la domanda di stalli di sosta; oltretutto si riscontra anche l'oggettiva difficoltà di poter ampliare tale Settore esternamente al Centro Storico in quanto è perimetrato dal Porto Canale a nord-ovest e dalla Linea Ferroviaria a nord-est. Per contro, essendo il Settore con la maggior estensione e la maggior area rimane fuori dal nucleo storico e dalla Zona a Traffico Limitato si potrebbe desumere che buona parte dei residenti posseda un posto auto

privato.

4 - CONCLUSIONI

Pur considerando che alcuni nuclei famigliari hanno il posto auto privato ed altri non possiedono l'autovettura si può desumere che la domanda di sosta è sostanzialmente più bassa della offerta effettiva.

Si è pensato quindi di individuare un'anello esterno alla perimetrazione del Centro Storico, una sorta di AMPLIAMENTO DEI SETTORI, nei quali sono collocate anche le aree parcheggio che hanno una distanza dal Centro non superiore a 300 metri circa.

In questi Settori è possibile reperire i posti auto eventualmente mancanti risultanti dalla differenza tra i nuclei famigliari residenti in Centro Storico ed i posti auto disponibili.

Questi posti auto potrebbero essere concessi secondo le modalità stabilite dalla Amministrazione Comunale a questi ultimi e con tariffe agevolate ad operatori o non residenti che svolgono attività e professionisti in Centro Storico, oltre a essere lasciati a rotazione per chi vuole raggiungere il Centro Storico da altre zone della Città con il proprio mezzo privato.

5.- OBIETTIVI DEL PIANO DELLA SOSTA

Dopo aver riscontrato la fattibilità delle ipotesi progettuali per la definizione di un modello della sosta nel Centro Storico, tali criteri, che potranno assumere alcune variazioni a seconda del contesto, delle esigenze e delle aspettative, verranno estesi nel resto del territorio con le seguenti modalità:

- 1) Garantire la disponibilità di posti auto ai residenti lungo strada in conformità alle disposizioni del Codice della Strada.
- 2) Assegnare di posti auto ai residenti lungo strada in conformità alle disposizioni del Codice della Strada.
- 3) Assegnare la disponibilità di posti auto ai veicoli di attività professionali, di operatori economici e di distribuzione delle merci sempre possibilmente lungo strada.
- 4) Qualora la domanda di sosta superi l'offerta, si procederà a reperire posti auto nelle aree più esterne (si pensi ad un modello di sosta ad anelli concentrici).
- 5) Valutare la domanda di sosta nelle aree comprendenti poli di attrattività.

6.- MARINA CENTRO

L'organizzazione della mobilità e della sosta a Marina Centro dovrà essere trattata con le stesse modalità e criteri con cui vengono descritte le isole ambientali nella Direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico del 12 aprile 1995.

Tale Direttiva le definisce "isole" in quanto interne alla viabilità principale ed "ambientali" perché finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

In tali zone le strade svolgono esclusivamente funzioni pedonali, ciclabili e di accesso veicolare alle abitazioni, alle attività ed ai servizi ivi insediati.

Per cui la sosta in questa zona deve essere incrementata, vista anche la predominante vocazione turistica, ma in modo selezionato, e cioè non dappertutto,

specialmente in spazi o contenitori attrezzati di interscambio modale a servizio specifico dell'ambito interessato.

L'Amministrazione Comunale, come è noto, ha in itinere le procedure finalizzate alla realizzazione di un sistema di parcheggi interrati nel tratto compreso tra P.le Boscovich e Piazza Marvelli con conseguente riqualificazione del Lungomare Tintori e Murri (Project Financing).

La realizzazione di questo progetto permetterebbe di compensare la domanda di sosta da parte dei residenti, degli operatori turistici, oltre al raggiungimento di condizioni di effettiva fruibilità dell'intera zona da parte dei ciclisti e dei pedoni, la riduzione del livello di rumorosità e di emissioni inquinanti.