

Comune di Rimini

Un contributo per l'elaborazione



PRIT

Premessa

Il presente documento intende essere un contributo alla discussione e all'elaborazione del nuovo PRIT.

In termini generali si riconfermano le scelte già programmate e definite con il PSC e con il Masterplan del Piano Strategico del Comune di Rimini, coerenti con il del PTCP della Provincia di Rimini.

Si vogliono, tuttavia, segnalare alcune questioni di importanza fondamentale.

In particolare si ribadisce l'importanza strategica della variante alla SS16, del potenziamento dei collegamenti ferroviari - sia sull'asse Rimini Bologna sia sulla dorsale Rimini Ravenna - la necessità di innovare il sistema di servizi di trasporto pubblico locale e supportare la mobilità attiva (ciclabile e pedonale) per accompagnare gli importanti processi di rigenerazione urbana in corso, il ruolo strategico dell'aeroporto e l'esigenza di migliorare l'accessibilità al comparto fieristico.

A livello generale si sottolinea altresì l'importanza di prestare particolare attenzione alla dimensione urbana, alle città, e alle azioni ad esse dedicate per migliorare l'impatto economico, sociale ed ambientale del sistema dei trasporti sulla collettività.

1 . Programmare le scelte

Per risolvere i problemi della mobilità occorre partire dall'idea di città che vogliamo realizzare nei prossimi dieci/quindici anni e quindi si deve partire dalla **pianificazione integrata**.

Nella parte più urbanizzata e più densamente abitata devono diminuire le auto in circolazione, è indispensabile recuperare e riqualificare spazi di vita urbana.

Inoltre, non possiamo più permettere che in un anno ci siano più di 35 giorni, in cui si superano i limiti dell'EU per il PM10. Non è solo un problema di inquinamento, è una questione complessiva che attiene alla qualità della vita.

Nel comune di Rimini sono oltre 130.000 veicoli circolanti (compresi 31.000 motocicli), oltre alle decine di migliaia di mezzi che ogni giorno transitano per le strade del Comune per trasferimenti legati a motivi di lavoro, di studio o di turismo. Si deve lavorare per avere un sistema della mobilità che allontani le auto dalle aree pregiate: centri storici e lungomare. **Queste zone debbono essere pedonalizzate. Occorre un salto di qualità per collocare il sistema Rimini al centro dell'attenzione europea, in cui la mobilità sostenibile può divenire un vero e proprio fattore competitivo di eccellenza.**

E' in questo senso che l'amministrazione si è data l'ambizioso obiettivo di realizzare il Parco del Mare, pedonalizzare l'area del Ponte di Tiberio, aumentare le zone 30, estendere le zone a traffico limitato, dove sperimentare anche servizi innovativi di mobilità sostenibile.

2. Liberare i centri storici e il lungomare dalle auto: il ruolo del trasporto pubblico

Per rendere concreto questo progetto si punta ad un un trasporto pubblico efficiente e di livello qualitativamente alto. Per questo il **Trasporto Rapido Costiero** diviene l'elemento centrale del **nuovo assetto della mobilità**. Deve essere possibile muoversi lungo la costa in maniera veloce avendo la certezza dei tempi di percorrenza. Per questo è necessario un sistema moderno, a basso impatto ambientale, esteticamente apprezzabile ed integrato con il resto del trasporto pubblico locale.

A queste caratteristiche risponde il TRC che è in fase di completamento tra Rimini a Riccione.

E' chiaro che si deve estendere il collegamento con la Fiera di Rimini, attestando il capolinea a Santarcangelo ed estendere il sistema verso sud, quindi Misano Adriatico e Cattolica, e verso nord, Bellaria e Ravenna, anche utilizzando l'intermodalità. Verso Ravenna il collegamento può essere assicurato da una rinnovata ferrovia che con cadenze di 15/20 minuti dovrà **collegare il sistema turistico locale più importante d'Europa**, mettendo in relazione e riavvicinando di colpo i mosaici bizantini ed i parchi tematici, solo per fare un esempio.

Il Comune di Rimini propone che il PRIT realizzi un approfondimento specifico sul tema dei collegamenti lungo l'asse ferroviario della Romagna, anche valutando l'integrazione del sistema ferroviario con tecnologie innovative in grado di trasformare la linea Rimini Ravenna in una vera e propria metropolitana di costa.

Dobbiamo ricordare che l'insediamento costiero rappresenta, di fatto, la seconda città della Regione (che diventa la prima durante il periodo estivo), con una popolazione residente di circa 500.000 abitanti distribuiti negli undici Comuni che la compongono (Ravenna, Cervia, Cesenatico, Gatteo, Savignano sul Rubicone, S. Mauro Pascoli, Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione, Misano Adriatico, Cattolica), comprese stazioni minori quali Rimini Viserba e Miramare.

Il TRC, inteso come sistema di comunicazione e connessione lungo la costa, può consentire di vincere la scommessa di integrare la nostra offerta turistica con quella delle altre città della costa.

Dobbiamo guardare ai migliori esempi delle metropoli europee, per raggiungere gli obiettivi della mobilità sostenibile e soprattutto di un radicale programma di riqualificazione urbana lungo la costa.

Per quanto concerne il livello locale, invece, il TRC, unitamente alle linee di trasporto pubblico a servizio di Rimini nord e delle aree attigue, deve quindi essere la spina dorsale di un sistema di trasporto pubblico ripensato e rinnovato, integrato con le altre modalità. In particolare le fermate del TRC e delle altre linee di costa dovranno essere perciò stazioni polifunzionali con parcheggi per biciclette, per auto e moto, dotate di servizi di tipo pubblico e privato (bar, negozi, ristoranti, colonnine di ricarica, ecc.).

Fondamentale è pianificare e incentivare nuove forme e servizi di mobilità sostenibile sia per il trasporto pubblico sia per il trasporto privato per accompagnare gli importanti processi di rigenerazione in corso relativi al progetto Parco del Mare. In particolare si sottolinea la necessità di testare ed implementare forme innovative di mobilità per i collegamenti di 'ultimo miglio' nel comparto che si colloca tra le fermate dei servizi di trasporto pubblico e la spiaggia, che possano ispirarsi anche agli emergenti servizi di *sharing mobility*.

Dobbiamo istituire nuove corsie preferenziali per rendere appetibile il trasporto pubblico anche sperimentando nuove soluzioni più flessibili (es. servizi a chiamata, altre modalità innovative) supportate anche dalle importanti innovazioni che stanno avvenendo nel campo delle tecnologie (*Intelligent Transport System*), al fine di razionalizzare i costi e collegare meglio le parti nuove delle città. Dobbiamo lavorare sulla infomobilità, sulla bigliettazione elettronica e sui sistemi di pagamento *cashless* (anche dei parcheggi) al fine di tragarci all'obiettivo di riuscire a far percepire a cittadini e visitatori dei nostri territori il nostro sistema di mobilità come un unico servizio integrato cui essi possono rivolgersi scegliendo le soluzioni che meglio soddisfano in quel momento le loro esigenze (*Mobility as a service*).

Tenendo conto anche delle sperimentazioni in corso a livello internazionale sui servizi innovativi di trasporto pubblico, si chiede l'apertura di una riflessione sulle

attuali modalità di finanziamento da parte della Regione dei servizi minimi di trasporto pubblico al fine di agevolare la sperimentazione e l'attuazione di nuovi servizi più flessibili che possano rendersi complementari alle linee tradizionali di trasporto pubblico locale.

3. Liberare i centri storici e il lungomare dalle auto: il ruolo della mobilità ciclabile

Le piste ciclabili non debbono essere pensate come un accessorio rispetto alle infrastrutture di cui abbiamo ragionato fin ora, ma come una organica integrazione rispetto alle diverse forme di mobilità. Certo finora non è stato sempre così. Occorre garantire la qualità delle piste, la sicurezza per chi le percorre, la continuità dei percorsi che non debbono interrompersi improvvisamente, ma avere continuità e coerenza. Dobbiamo affermare il moderno concetto di rete ciclabile rispetto al quale la mobilità ciclistica si sostiene attraverso una serie concatenata di provvedimenti che includono non solo le piste, ma anche gli interventi di moderazione del traffico, l'istituzione di isole ambientali, la realizzazione di zone 30 e di strade residenziali già previste dal codice della strada, l'istituzione di servizi per ciclisti (es. velostazioni). Al fine di proporre un modello innovativo e approcci diversificati per le tipologie urbane per quelle extraurbane, nonché per le diverse categorie di fruitori (i bambini, le famiglie i cicloturisti residenti o in transito) viene approfondita la conoscenza della rete esistente valutandone pregi e criticità in fatto di sezioni, intersezioni, pavimentazioni, segnaletica, arredo funzionale e manutenzione.

Si chiede l'introduzione di una specifica linea di finanziamento regionale che punti sulla qualità e l'integrazione dei servizi, in sinergia con l'organizzazione del TPL.

4. Allontanare il traffico: la variante alla SS16

Per centrare gli obiettivi richiamati è necessario liberare spazio, avere più infrastrutture a disposizione sia per decongestionare il traffico sugli assi principali sia per affiancare agli assi stradali nuove vie ciclabili. E' il flusso di attraversamento delle città della costa che deve arretrare, per questo è necessaria la nuova strada statale che corre parallela all'autostrada. Sulla SS16 transitano in media di 30.000 veicoli al giorno, con punte di 35.000 veicoli nei giorni di maggiore traffico (Fiere, eventi e congressi). **L'attuale SS16 deve divenire l'asse di scorrimento urbano che consentirà di liberare dalle auto la parte più pregiata e più urbanizzata del territorio comunale.** In queste aree il trasporto pubblico e la mobilità ciclo pedonale diverrà protagonista offrendo una occasione unica di **riqualificazione degli spazi urbani.**

La nuova SS16 Adriatica da Rimini Nord a Misano, sarà realizzata secondo il progetto definitivo, conforme al PTCP della Provincia, predisposto da Anas, che ha già ricevuto la positiva Valutazione di Impatto Ambientale dal Ministero dell'Ambiente.

Solo la realizzazione di questa infrastruttura ci consentirà di liberare le strade esistenti dall'attuale traffico liberandole anche per nuove urgenti corsie preferenziali per il TPL e per collegamenti urbani più sicuri.

La scelta del tracciato in affiancamento all'attuale autostrada trova la propria ragione nel fatto che si vuole consumare altro territorio quindi la linea invalicabile dell'espansione è il fascio di infrastrutturale esistente delimitato dal tracciato dell'A14.

Nell'ambito di tale progetto può essere approfondita la proposta di un terzo casello autostradale, da localizzare a servizio della Fiera di Rimini, o verificare il miglioramento del collegamento tra casello di Rimini Nord con la Fiera (o con la realizzazione con la nuova SS16 o con apposita bretella stradale).

5. Mitigare il traffico: l'accessibilità alla Fiera

La fiera di Rimini rappresenta una delle realtà più dinamiche nel contesto fieristico nazionale e uno dei motori di sviluppo del nostro territorio. Dal punto di vista trasportistico tuttavia la localizzazione della fiera, insediata in un contesto urbano già fortemente congestionato e non adeguatamente servita dal sistema di trasporto pubblico, presenta delle criticità che in occasione delle manifestazioni fieristiche di maggior rilievo creano disagi alla città. Riteniamo importante avviare una serie di approfondimenti che portino ad individuare soluzioni che nel breve e medio periodo possano affrontare e dare una risposta alle suddette criticità, sia attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture e servizi esistenti, sia attraverso l'implementazione di nuovi servizi ed infrastrutture. **In tal senso, chiediamo alla Regione anche di farsi promotrice di un tavolo di lavoro che approfondisca gli aspetti relativi al potenziamento dell'accessibilità ferroviaria, da un lato, e dell'accessibilità veicolare privata, dall'altro, coinvolgendo i diversi soggetti competenti (RFI, Trenitalia, Società Autostrade, etc.)**

6. Collegare Rimini a San Marino

E' fondamentale tener presente un progetto che costituisce un'ambizione notevole ma realizzabile: il collegamento su corsia riservata **tra Rimini e la Repubblica di San Marino. Va approfondito lo studio già svolto dalla Regione per verificare il ripristino delle funzioni che assicurava in passato la ferrovia.** E' un intervento di grande suggestione, capace di produrre ricadute importantissime sul turismo, favorendo le relazioni tra la Provincia ed uno Stato sovrano. Non è da sottovalutare il vantaggio per i circa 5.000 pendolari che quotidianamente si muovono nelle due direzioni.

La sicurezza stradale ne trarrebbe beneficio, diminuirebbero gli incidenti e la qualità della vita di molte persone aumenterebbe. La tecnologia potrebbe essere simile al sistema adottato per il TRC lungo la costa e la nuova linea potrebbe integrarsi con il sistema del TPL esistente.

7. Migliorare il Trasporto Merci

Finora si è fatto riferimento al trasporto delle persone sia in ambito urbano che extra urbano, ma non possiamo dimenticare il **trasporto delle merci**, sia di quelle che sono destinate alle attività imprenditoriali presenti nel nostro territorio, sia di quelle che partono e/o arrivano nel comune.

Su alcune di questi aspetti abbiamo davvero difficoltà ad intervenire poiché dipendono da politiche di livello nazionale, in riferimento al fatto che il trasporto delle merci avviene per oltre l'80% su gomma e tutti gli altri mezzi sono davvero poco usati (ferrovie, navi, cargo aerei, ecc.).

Però si può intervenire per razionalizzare la filiera della distribuzione delle merci nelle nostre città, migliorando la qualità dell'ambiente e alleggerendo il traffico. E' bene sottolineare che quasi il 12% del parco mezzi totale è costituito da mezzi commerciali la cui età media è alta. E' fondamentale che ci siano delle **piattaforme logistiche integrate** e che nelle aree dei centri storici e dei lungomare, sia introdotto **un sistema di controllo degli accessi per rendere ambientalmente sostenibile il trasporto delle merci. L'obiettivo è ridurre di un buon 50% il numero dei mezzi in circolazione, diminuendo contemporaneamente il numero dei viaggi; avere mezzi non inquinanti nel centro e al mare, migliorando l'ambiente di due aree pregiate e assai frequentate della città.**

Dal punto di vista della qualità della vita faremo un salto in avanti impressionante riqualificando immediatamente **aree di pregio con evidenti ricadute per l'immagine turistica.**

8. Valorizzare l'Aeroporto e i porti marittimi.

Un ragionamento altrettanto significativo vale anche per l'**aeroporto internazionale Federico Fellini**, una struttura indispensabile per garantire, non solo un'adeguata accessibilità di un'area a forte vocazione turistica ma anche per garantire **efficacia agli investimenti realizzati nell'ambito fieristico e congressuale.**

E' ormai improrogabile dotare di servizi passeggeri e commerciali il Porto di Rimini almeno in relazione ai collegamenti veloci marittimi da e per la Croazia e la Slovenia, ma non solo, proseguendo e migliorando l'esperienza dei collegamenti trans adriatici effettuati anche con l'ausilio dei programmi comunitari svolti negli anni scorsi.

In tal senso dobbiamo credere in una macro regione adriatica che può crescere negli scambi e nella integrazione tra persone e imprese che hanno storie di diverse ma possono collaborare.

Un approfondimento meriterebbero anche le azioni volte a migliorare le performance economico e ambientali delle flotte navali, in particolare dei motopescherecci attivi sulle nostre coste.

9. Collegamenti Ferroviari

E' essenziale che, alla luce di quanto è avvenuto con l'avvio dell'Alta Velocità, Rimini possa essere stabilmente collegata con l'**asse Milano – Bologna - Roma**. Non si chiede, evidentemente la prosecuzione della rete/infrastruttura AV, ma di servizi ferroviari veloci che consentano ai passeggeri in arrivo a Bologna di proseguire senza necessariamente dover effettuare un cambio treno. E' evidente che il cambio treno rende complessivamente meno appetibili le nostre località turistiche, soprattutto in relazione all'offerta fieristica e congressuale. Chiediamo alla Regione di risolvere le strozzature infrastrutturali che creano difficoltà al conseguimento di questo risultato (quadruplicamento della Bologna-Castelbolognese). Un ragionamento simile va fatto per la **direttrice Ravenna Rimini**, **deve essere potenziata, e occorrono sia un cadenzamento orario sia un miglioramento del materiale rotabile.** Le città della costa, come si diceva prima, meritano collegamenti che non si sviluppino soltanto attraverso l'uso dell'auto. Quindi si vuole sviluppare il distretto turistico dell'area romagnola non si può prescindere dalla presenza di un efficace collegamento ferroviario (vedi studio su Trasporto Rapido Costiero realizzato da parte delle Province di Rimini, Forlì Cesena, Ravenna).

10. Azioni trasversali per sostenere la modifica dei comportamenti individuali

Tra le azioni trasversali si apprezza e sottolinea l'importanza di affrontare il tema della mobilità urbana tramite l'attuazione dei PUMS, così come si ritiene particolarmente importante l'attenzione posta alla modifica dei comportamenti in merito alle azioni da sviluppare per affrontare il tema della sicurezza stradale. Si sottolinea tuttavia che, così come gli incidenti stradali costituiscono un problema di sanità pubblica e di costo sociale,

lo rappresentano parimenti anche le patologie legate all'inquinamento atmosferico. Si richiama pertanto la necessità di **adottare opportune azioni trasversali che coinvolgano le politiche di sanità pubblica, educazione, tutela dell'ambiente e mobilità** affinché si possa innescare un significativo mutamento delle abitudini di spostamento verso forme di mobilità sostenibile di chi vive, lavora o frequenta occasionalmente per turismo, attività professionali o necessità personali il territorio emiliano romagnolo. Si crede queste siano azioni fondamentali e assolutamente necessarie per far sì che gli scenari infrastrutturali e di servizio delineati dal PRIT inneschino un significativo cambiamento nelle scelte di mobilità delle persone e delle merci.

Si ritiene che particolare attenzione debba essere prestata alla dimensione urbana in quanto è su tale scala che si concentrano gran parte delle esternalità negative generate dal sistema dei trasporti su cui intervenire:

- Incidentalità stradale, su cui è possibile agire con diverse azioni tra cui, politiche mirate al rispetto dei limiti di velocità, ma anche introduzione di zone 30, miglioramento della segnaletica e del layout degli attraversamenti, azioni di formazione ed educazione degli utenti stradali etc., a beneficio soprattutto degli utenti deboli della strada quali pedoni, ciclisti, etc.
- Inquinamento atmosferico ed emissioni clima-alternati, che possono essere ridotte tramite un progressivo shift modale verso forme di mobilità più sostenibile (trasporto pubblico, ciclabilità e pedonalità) e tramite un progressivo rinnovo del parco mezzi
- Congestione, che può essere mitigata sia tramite azioni volte a migliorare la fruibilità dell'infrastruttura stradale esistente (es. tramite interventi strutturali ma anche con sistemi innovativi di monitoraggio e gestione del traffico veicolare/infomobilità), sia tramite azioni volte a promuovere l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto (biciclette, trasporto pubblico) che in molte occasioni si possono rivelare anche come la soluzione di trasporto più veloce
- Rumore, che può essere mitigato con opportuni interventi di mitigazione e abbattimento delle emissioni agendo sia sull'infrastruttura (es. barriere antirumore, asfalti speciali), sia sui veicoli (es. interventi su materiale rotabile ferroviario).

A tal fine si ritiene che la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile debba esser accompagnata dalla assegnazione di un adeguato ammontare di risorse da destinarsi alla raccolta dei dati necessari, alla elaborazione degli scenari, all'individuazione delle scelte e alla predisposizione delle iniziative necessarie per la partecipazione/discussione delle stesse con i cittadini, nonché alle azioni di formazione e comunicazione volte ad innescare il cambiamento culturale necessario per raggiungere un significativo spostamento delle scelte quotidiane verso forme di mobilità più sostenibili. E' auspicabile anche un percorso di confronto e condivisione dei PUMS elaborati da realtà urbane contigue, al fine di condividere scelte strategiche di fondo e azioni da intraprendere.