

Un nuovo piano del Comune di Rimini per la mobilità: ecco gli obiettivi

Attualità - 22 dicembre 2018 - 12:41



Compie un nuovo passo avanti il percorso che porterà all'approvazione del Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Rimini. La Giunta comunale ha infatti approvato nell'ultima seduta l'adozione del Pums, ovvero dello strumento di programmazione di lungo periodo capace di delineare il quadro delle scelte strategiche e delle azioni d'intervento nell'ambito del sistema della mobilità urbana, attraverso uno sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle ambientalmente più sostenibili.

Un atto che fa seguito ad un percorso di consultazione e partecipazione avviato nel febbraio scorso con una bella mostra allestita in Piazza Cavour e nei locali del Piano Strategico per poi proseguire nelle settimane successive con una serie di iniziative e azioni (come i workshop su temi come mobilità pubblica, mobilità attiva, logistica delle merci, mobilità privata) coinvolgendo la città e i cittadini, fino a giungere, ora all'adozione del Piano da parte della Giunta.

Al centro del documento programmatico, in particolare, la mobilità pubblica, con particolare riferimento al Trasporto pubblico locale; la mobilità attiva con le azioni connesse alla programmazione del sistema delle reti ciclo-pedonali, inquadrata nel contesto della Bicipolitana, quale rete strategica delle relazioni mare monte e del sistema urbano dei parchi; la logistica delle merci e analisi del trasporto merci e dimensionamento di un servizio di ciclo-logistica urbana; la mobilità privata in relazione ai progetti in corso e in via di sviluppo relativi alle politiche e agli interventi di ridefinizione del sistema della sosta, dell'accesso al centro storico, alle azioni connesse alla realizzazione del Parco del Mare sia per la zona sud che per l'area nord, e agli interventi di fluidificazione del traffico per la SS16 e le principali direttrici di traffico; la definizione di politiche di coinvolgimento attivo dei cittadini, a partire dagli studenti delle scuole elementari, per favorire un cambiamento degli stili di vita in direzione della mobilità sostenibile e di un cambio di cultura legata all'utilizzo dei mezzi di trasporto.

Azioni di pianificazione che hanno contribuito all'ottimo risultato conseguito da Rimini nel XIV Rapporto Qualità dell'ambiente urbano sulla qualità ambientale nelle aree urbane curato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, in cui emerge come la città abbia confermato il proprio ruolo di leadership nella densità ricettiva territoriale, mentre, sul piano della mobilità sostenibile – evidenzia il rapporto - moltissime sono le iniziative, le più

interessanti delle quali riguardano proprio la pianificazione nel PUMS di ampie aree e corridoi per la mobilità attiva sia a piedi che in bicicletta.

Tra gli obiettivi strategici principali quello di portare il modal share auto (attualmente 86.400, 64,1 ogni 100 abitanti) e moto (31.350, 23,3 ogni 100 ab.) al di sotto del 50% entro il 2028, mantenendo come obiettivo intermedio raggiungere a favore della mobilità sostenibile un + 7% in 5 anni lavorando soprattutto sul sistema di trasporto pubblico e sulla mobilità ciclabile, anche in modo integrato.

Ruolo strategico quindi quello del Trc/Metromare che entrerà in esercizio nel 2019 con l'apertura della tratta Rimini – FS - Stazione FS e cambierà radicalmente il sistema del trasporto collettivo nel territorio riminese.

IL COMMENTO DELL'ASS.FRISONI. "Un asse portante del trasporto pubblico che vogliamo estendere fino alla fiera – ha detto l'assessore alla mobilità del Comune di Rimini Roberta Frisoni – che, integrato con altre linee portanti ad alta frequenza/alta mobilità, potrà potenzialmente estendersi fino a Santarcangelo, consentendo di creare un vero e proprio asse portante del trasporto pubblico nel Comune di Rimini, una sorta di 'spina dorsale' che si innesta sui tessuti urbani e turistici più densi cui far confluire tutta una serie di altre linee e servizi di mobilità. Una riorganizzazione del Tpl creando una rete di linee ad alta mobilità (LAM) con percorsi dedicati, corsie preferenziali, alta frequenza; sistemi condivisi di trasporto; intermodalità a 360 gradi, dove la pedonalità, la mobilità ciclabile, il trasporto pubblico, la mobilità veicolare automobilistica privata, nuove forme di mobilità condivisa possano convergere e dare risposte sostenibili ai sempre più crescenti bisogni di spostamento di cittadini e turisti. Un Pums che mette la mobilità al centro e al servizio di una città in continuo movimento che persegue la sostenibilità, la bellezza, la salute, la cultura e l'innovazione'. All'adozione del PUMS in Giunta Comunale ora farà seguito la pubblicazione per favorire la raccolta delle eventuali osservazioni, per poi passare alle controdeduzioni delle osservazioni e giungere all'approvazione in via definitiva del PUMS completo di Valutazione ambientale strategica in Consiglio Comunale.

PUMS - FOTOGRAFIA DI UNA CITTA' IN MOVIMENTO

Abitanti Comune di Rimini 150.000

n. auto: 86.400

n. motocicli: 31.350

Tasso Motorizzazione

n. auto ogni 100 ab. 64,1

n. Motocicli / 100 ab. 23,3

Obiettivo è quello di portare il modal share auto/moto al di sotto del 50% entro il 2028. Come obiettivo intermedio, puntiamo entro il 2021 ad aver portato a favore della mobilità sostenibile un ulteriore 7%, lavorando soprattutto sul sistema di trasporto pubblico e sulla mobilità ciclabile, anche in modo integrato.

MOBILITA' PUBBLICA. Il TPL intercetta attualmente una domanda complessiva, all'interno del territorio comunale di Rimini circa 128.700 abitanti. Questo dato è calcolato tenendo conto della distanza delle abitazioni dalle fermate. La copertura in questo senso è soddisfacente, ma la questione da affrontare è quella di fornire un servizio in grado di rispondere meglio alle esigenze dei cittadini. Immaginiamo la costruzione di un asse portante del trasporto pubblico costituito dal sistema del TRC esteso fino alla fiera, integrato con altre linee portanti ad alta frequenza/alta mobilità (con frequenze non inferiori ai 15 minuti), facilmente riconoscibile, magari caratterizzato da colori, come nelle linee della metropolitana.

TRC. L'estensione del TRC alla Fiera coprirebbe un tragitto aggiuntivo di circa 4 km, che potrebbe essere percorso in 10 minuti circa, con servizi che nei momenti di punta potrebbero raggiungere frequenze dell'ordine dei 5 minuti, mentre a regime potrebbero tararsi sulle frequenze già previste per la tratta Rimini-Riccione (10 minuti), per giungere ad una capacità massima di trasporto tra i 1200 e i 1500 passeggeri per ora per direzione. I veicoli sarebbero della stessa tipologia di quelli che saranno operativi sul servizio Rimini-Riccione, che hanno una capacità di 150 passeggeri ciascuno, consentono il trasporto bici e sono dotati di sistemi di videosorveglianza.

Il prolungamento verso la fiera, e potenzialmente fino a Santarcangelo, consentirebbe di creare un vero e proprio asse portante del trasporto pubblico nel Comune di Rimini, una sorta di 'spina dorsale' che si innesta sui tessuti urbani e turistici più densi cui far confluire tutta una serie di altre linee e servizi di mobilità.

L'opportunità di dare forma a questa progettualità è una opportunità concreta che immaginiamo possa anche avere tutte le carte in regola per essere candidata, ad esempio, ad un recente bando emanato dal Ministero dei Trasporti relativo al finanziamento di sistemi di trasporto rapido di massa

MOBILITA' ATTIVA

Abitanti entro i 15 minuti in bici da P.zza 3 Martiri: oltre 100.000

Estensione percorsi ciclopedonali 2017: 96,3 km

Obiettivo: 1,5 mt x ab. = 220 km

Estensione rete Bicipolitana per giungere al suo completamento: circa 100 km

Estensione ZTL 2017: quasi 0,9 kmq

Estensione aree pedonali 2017: quasi 0,16 kmq

Estensione Zone 30

L'obiettivo è aumentare il numero di coloro che si spostano in bici e a piedi investendo in infrastrutture e servizi alla mobilità ciclabile e in interventi volti a migliorare la sicurezza e l'accessibilità.

PUMS, SOSTA E CENTRO STORICO

Entro i 12 minuti a piedi la piazza centrale (Piazza 3 Martiri) è raggiungibile da tutti i parcheggi di attestamento al centro storico

Obiettivo: riorganizzare la sosta attorno al centro storico, ampliandone la dotazione con hub di parcheggio connessi con il resto dei sistemi di mobilità.

LA LOGISTICA DELLE MERCI

Nelle aree oggetto di studio (Centro Storico, Marina Centro e San Giuliano Mare):

- circa 300 consegne al giorno (l'80% del totale nel solo centro storico);
- peso medio della merce distribuita: 23,8 kg/consegna;
- oltre il 70% delle merci domandate dalle imprese localizzate nell'area di studio appartengono a tipologie riconducibili a prodotti di genere alimentare (tradizionali freschi, liquidi alimentari, tradizionali secchi, surgelati);

alberghi, bar e ristoranti rappresentano il 31% del totale delle attività presenti

Modalità di ricezione della merce attuale (share modale)

Nel centro storico le tipologie e pesi della merce consegnata si prestano molto bene ad un servizio fondato sulla ciclogistica.

Stima numero mezzi necessari a regime per la consegna delle merci tramite il sistema della ciclogistica: di 13 veicoli necessari, perlopiù tricicli pedalata assistita/elettrica riuscirebbe a gestire circa l'80% della merce distribuita).