



## **PREMESSA**

L'Ordine degli Ingegneri di Rimini è membro del Tavolo Permanente della Mobilità, di cui il Comune di Rimini si è dotato da oltre un anno, ed è membro attivo e propositivo.

L'Ordine degli Ingegneri si sente molto coinvolto e partecipa in questa esperienza perché ritiene che il Tavolo possa essere uno strumento importante di partecipazione democratica nel processo di individuazione di un **modello condiviso di sviluppo sostenibile della città**.

La città sconta, e pesantemente, una storica e cronica mancanza di progettazione integrata fra lo sviluppo urbanistico e la pianificazione della mobilità. Si susseguono, tuttora, disordinatamente, interventi edilizi e infrastrutturali con grande impatto territoriale senza che siano accompagnati da una progettazione della mobilità che li renda fruibili e sostenibili.

Prima si costruisce, poi si cerca un rimedio alla mancanza di strade e collegamenti.

E' necessario cambiare questa mentalità.

Il Tavolo della Mobilità, in quanto composto dai rappresentanti delle componenti sociali, imprenditoriali, professionali e politiche del territorio, deve in primo luogo proporsi come portatore di **un nuovo approccio culturale, etico ed educativo al tema della mobilità**, tema ormai strettamente legato addirittura alla sopravvivenza stessa dell'intera umanità sul nostro pianeta.

**Pertanto è necessario che le varie componenti del Tavolo producano assieme uno sforzo di innovazione creativa che vada ben al di là dei limitati interessi contingenti dei singoli per abbracciare tutte le istanze di vivibilità, salute e possibilità di movimento provenienti dai cittadini, specialmente quelli più penalizzati dalla situazione odierna e cioè i bambini ed i disabili.**

Il Tavolo potrà diventare un **referente del Territorio** solo se gli sarà permesso di dialogare dialetticamente con gli altri strumenti di pianificazione: il Piano Strategico Comunale, il Piano Strutturale ed i Piani Urbanistici.

## **UN CONTRIBUTO AL DIBATTITO**

In questo primo anno di vita del Tavolo l'Ordine degli Ingegneri ha collaborato attivamente con tutte le qualificate componenti presenti, ascoltando, dialogando, discutendo e proponendo.

L'Ordine degli Ingegneri ha presentato al Tavolo due documenti, il primo in fase preliminare ed il secondo pochi giorni fa, al termine di questa fase dei lavori, che coincide con la presentazione al Consiglio Comunale dei primi documenti elaborati dal Tavolo.

Ora vuole presentare all'intera città queste sue proposte affinché possano essere un contributo propositivo al dibattito in corso.

## **UN NUOVO APPROCCIO CULTURALE**

La città di Rimini deve scegliere se e quale futuro darsi, quale modello di vita perseguire. La città, assieme all'intera umanità, si trova, oggi, di fronte ad una scelta impellente che ha implicazioni di natura sociale, economica e, purtroppo, di sopravvivenza dell'intero ecosistema.

Noi riteniamo che l'intera città debba individuare unanimemente e perseguire fortemente un nuovo scenario, uno **scenario unico e condiviso**, che la accompagni verso uno sviluppo che sia sostenibile in senso umano, sociale ed economico.

Per fare questo è necessario un nuovo approccio culturale al tema dello sviluppo e della mobilità,

attraverso il quale anteporre l'interesse collettivo al rendiconto personale, la qualità alla quantità, l'innovazione all'inerzia, il rispetto allo sfruttamento.

Lo *scenario unico e condiviso* che noi proponiamo alla città, quale nostro contributo, si fonda su alcune considerazioni basilari:

1. la **Rivoluzione Gentile del Traffico**. Abbiamo trasformato le nostre strade in una sorta di giungla nella quale vige la legge del più forte. I pedoni ed i ciclisti sono mal sopportati e rischiano continuamente la loro incolumità personale. I bambini non riescono ad attraversare una strada, neppure utilizzando i passaggi pedonali. Gli anziani sono ormai troppo lenti per una città che viaggia ad alta velocità. Le strade sono diventate il regno indiscusso di sua maestà l'Automobile e delle nostre paranoie. Le nostre Automobili ci hanno estromesso dalle strade. Fra rumore e traffico non è più possibile una vita sociale in strada. Agli incroci la precedenza non è data a chi ne ha diritto ma a colui che si mostra più arrogante.

**Rivoluzione Gentile del Traffico significa riprenderci le nostre strade.**

Significa ricreare zone di incontro e di socialità. Realizzare isole pedonali nelle quali passeggiare: Isole residenziali tranquille e sicure. Liberare dall'assedio delle auto alcune ore della giornata.

Significa **introdurre per legge, nelle zone urbanizzate, il diritto di precedenza stradale al mezzo più debole**: alle carrozzine dei disabili e dei neonati nei confronti degli altri pedoni; al pedone nei confronti della bicicletta; alla bicicletta nei confronti dell'auto; al tram o autobus pubblico nei confronti dell'automobile;

## 2. **Mobilità delle Persone, non delle Automobili.**

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

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

Scopo del Centro Commerciale (*la città*) è permettere a tutte le persone che abitano nel territorio (*tutti i cittadini*) di effettuare i loro acquisti nei propri negozi (*accedere ai servizi*).

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

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

Fuor di metafora il Progetto del Centro Commerciale è lo Scenario Unico Condiviso dai negozianti (*cittadini*) che hanno organizzato tutto il sistema di mobilità per fare muovere i clienti non le loro auto in modo soddisfacente! Il cliente (*il cittadino*) ha raggiunto la sua meta utilizzando, con naturalezza e senza neppure accorgersene, un insieme integrato di mezzi di trasporto (*la navetta o la propria automobile sulla strada comunale, la pista ciclabile su sede indipendente, il mezzo pubblico, il parcheggio privato, il carrello per gli acquisti, le scale mobili, i tapis roulant, gli ascensori, i monopattini, i percorsi pedonali, i servizi speciali per consegnare le merci ingombranti a casa dell'acquirente ...*). **In questa maniera non ha sentito la mancanza della sua auto, non ha preteso di entrare con l'auto fin dentro il negozio!**

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

## IL NOSTRO SCENARIO

E' possibile, a questo punto, presentare alla città, seppur con poche e rapide pennellate, lo *scenario* che noi auspichiamo possa realizzarsi:

- I CENTRI STORICI DI QUARTIERE: si propone che in ogni quartiere vengano individuati i *centri storici*, zone a forte valenza simbolica territoriale e di interesse commerciale (*il salotto buono o centro commerciale naturale*) da pedonalizzare e da fruire quale occasione di incontro sociale, di rinnovata urbanità, di shopping, di passeggio serale, zone sicure per i bambini e comode per gli anziani;
- 
- LE ISOLE RESIDENZIALI: sono zone residenziali isolate rispetto alle grandi arterie del traffico. Nelle isole residenziali ci si sposta a piedi o in bicicletta. Nelle strade i ragazzi possono incontrarsi e i bambini giocare. Sono rese accessibili al solo traffico locale che si sposta lentamente (10-30 km/h) grazie al particolare arredo urbano di cui sono dotate.
- 
- LE ORE SENZ'AUTO "Rimini città dei bambini e delle bambine": all'interno delle isole residenziali si individuano alcune ore (esempio: dalle 15 alle 17 in inverno e dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 18 in estate) nelle quali le automobili non possono circolare per permettere ai bambini di stare in strada, di muoversi in bicicletta e di prendere visione del mondo che li circonda.
- 
- I PIEDIBUS: in ogni quartiere si organizzeranno i Piedibus (gruppi organizzati di bambini accompagnati da due adulti che effettuano un percorso stabilito con fermate intermedie per andare e tornare da scuola) con il coinvolgimento fattivo di genitori, negozianti con attività poste lungo percorso e abitanti della zona. In tal modo si evita l'uso di automobili e gli intasamenti tipici attorno a scuole e palestre nelle ore di uscita.
- 
- LUNGOMARE PEDONALIZZATO: trasformazione dei lungomari in zone pedonali con all'interno piste ciclabili in sede propria e piazze: questo il *motore immobile* attorno al quale far ruotare tutta la riqualificazione turistica ed ambientale della città, la Cartolina che riporterebbe Rimini sulla ribalta dell'offerta turistica internazionale: turisti liberi finalmente di vivere una vacanza diversa dalla vita caotica delle loro città!

Nel recente Convegno nazionale di Urbanistica organizzato dal nostro Ordine si è parlato di Lungomare come nuova Agorà: parcheggi interrati ad uso degli operatori per liberare l'intero spazio a raso per passeggiate, spettacoli musicali e teatrali, giochi dei bimbi o jogging. Per questo motivo siamo fortemente contrari alla proposta di realizzazione di un nuovo asse viario di collegamento fra via Roma e piazzale Kennedy il quale, oltre al danno di aggiungere automobili ad una zona già fortemente congestionata, unirebbe la beffa di danneggiare irrimediabilmente parte della spina verde del parco Ausa!

- AL MARE IN BICICLETTA O IN AUTOBUS: chiusura al traffico automobilistico privato, non residente, della zona turistica a mare della ferrovia.
- 
- LA RETE DEI PARCHEGGI IN CITTA' (PARCHEGGI TERMINALI): realizzazione di parcheggi attorno ai centri storici di quartiere, attrezzati con carrelli per la spesa e biciclette a noleggio;
- 
- I PARCHEGGI SCAMBIATORI: rete di grandi parcheggi attrezzati posti a monte della S.S.16 ed in prossimità del casello di Rimini sud e della nuova Fiera. Tali parcheggi sono serviti dal servizio pubblico o da bus-navetta che li mettono in rapido collegamento con la città.  
I turisti parcheggiano la loro automobile nei parcheggi posti a monte della statale 16 e vengono accompagnati in albergo dai mezzi pubblici o dalle navette; i pullman che portano i turisti a destinazione possono percorrere solo determinati percorsi e poi vengono parcheggiati in tali aree attrezzate.
- LE PISTE CICLABILI: è questa la vera innovazione culturale! Il territorio comunale dovrà essere attraversato e servito da una rete di piste ciclabili in sede propria, protette, alle quali venga riconosciuto il **diritto di precedenza agli incroci misti**. Le piste ciclabili dovranno essere riconoscibili e dotate di propria segnaletica stradale, di corretta illuminazione, di parcheggi e di adeguati servizi tecnici ai mezzi. Le piste ciclabili non saranno pensate come percorsi di svago o per il tempo libero ma come vere e proprie strade veloci per gli spostamenti da lavoro e da scuola, non avranno interruzioni frequenti e non saranno utilizzate per la mobilità pedonale. Le piste ciclabili dovranno collegare le zone pedonali, le scuole, i centri sportivi, le aree direzionali e gli uffici. Si dovrà affidare alla rete delle piste ciclabili il **ruolo primario** di trasporto in tutta la fascia a mare della strada statale 16 e di collegamento fra i **parcheggi scambiatori** posti a monte della statale e la città. Si dovrà incentivare il noleggio delle biciclette con la possibilità di prendere e di riconsegnare le stesse in due punti diversi del territorio. Si potenzieranno i collegamenti ciclabili fra i ghetti rurali e la città.  
E' necessaria l'introduzione di **una rete organica, con una maglia comoda e programmata**.
- AUTOSTRADA A MONTE O IN TRINCEA: la realizzazione della complanare a fianco del tracciato autostradale avrà sicuramente un grande impatto negativo in termini paesaggistici, ambientali ed acustici sul territorio. Si chiede di valutare la possibilità di spostare l'autostrada più all'interno come proposto dalla Provincia, o di realizzarla in galleria o, in subordine, in trincea (analogamente al Passante di Mestre in corso di realizzazione) con la complanare posta superiormente ad essa per limitare l'uso di territorio. Ci si domanda: quale impatto paesaggistico, quale costo e quali dimensioni avranno le infrastrutture (ponti, viadotti) da predisporre per il superamento di un nastro stradale largo non meno di 50 m?
- 
- TRASPORTI DI NUOVA GENERAZIONE: si propone la realizzazione di una navetta (monorotaia o corsia preferenziale tipo TRC) con questo tragitto: darsena - porto (fermata di interscambio con traghetti, aliscafi, motonavi, autostrade del mare) - marina centro e piazzale Kennedy (per collegare la zona dei principali alberghi di Rimini con i grandi poli riminesi) - parco Ausa - zona Settebello e via Roma (importante nodo intermodale: verso Nord collegamento con la Stazione su *tapis-rulant* e quindi collegamento ferroviario con la nuova stazione di Rimini Fiera; verso Sud con il TRC per Centro Studi, aeroporto, Riccione) - Arco d'Augusto (collegamento con il centro storico di Rimini) - Palacongressi - casello Rimini sud (nodo intermodale con grande parcheggio scambiatore) e poi in un secondo tempo pensare di continuare il tragitto verso la zona Ghigi (nuovo stadio?), i centri commerciali di Cerasolo, Dogana di San Marino – Borgo Maggiore (collegamento con funivia per il centro storico);
- 
- COLLEGAMENTO CON LA FIERA E IL CENTRO CONGRESSI: ai congressisti e agli operatori fieristici verrà chiesto di non utilizzare la loro automobile durante il periodo di soggiorno. Saranno messe a loro disposizione biciclette, navette e collegamenti ferroviari. In tal

modo i loro spostamenti saranno rapidi e accoglienti e si eviteranno i congestionamenti epocali di traffico che si verificano costantemente alla chiusura dei padiglioni fieristici nelle strade di collegamento con il mare e con il centro.

- 
- CAR-SHARING E POOL-CAR: incentivare l'uso di pool-car o car-sharing, diffondendolo specialmente verso le aziende con un numero elevato di dipendenti che percorrono la stessa strada negli stessi orari per recarsi al lavoro.
- 
- DISINCENTIVAZIONE DELL'USO DELLE AUTOMOBILI: qualsiasi nuovo insediamento residenziale, commerciale, sportivo o direzionale di forte impatto dovrà essere oggetto di uno studio di fattibilità legato alla mobilità indotta. Il traffico automobilistico locale va disincentivato. Andranno demoliti, anche mediaticamente, i vantaggi del trasporto automobilistico concedendo più vantaggi alle biciclette.
- 
- OBBLIGO DI CARBURANTI ECOLOGICI: nel territorio comunale non potranno entrare mezzi inquinanti. Pervenire ad un obbligo di utilizzo dei soli carburanti ecologici (gpl, metano, idrogeno ...).
- PIANO REGOLATORE DEGLI ORARI: può essere di aiuto per evitare di intasare le strade negli stessi orari. La figura di un **Mobility Manager** potrebbe gestire complessivamente la mobilità e coordinare il servizio pubblico con le esigenze private.
- 
- LOGISTICA: logistica attrezzata con mezzi elettrici per gli spostamenti nelle zone abitate. Pervenire ad un piano comunale o sovracomunale di consegna ecologica delle merci (transit point) e regolamentazione in senso restrittivo dell'ingresso in città dei corrieri. Incentivazione dell'uso di mezzi elettrici o ad idrogeno.
- 
- TRASPORTO PUBBLICO: rilancio e potenziamento del trasporto pubblico come mezzo da preferire all'auto privata ed alternativo alla bicicletta nei giorni di pioggia. Se il servizio sarà efficiente, puntuale, ben distribuito e utile alla mobilità cittadina la collettività si farà carico dei costi di gestione eventualmente non coperti dall'utenza (costo sociale compensato dal risparmio energetico e dal minore inquinamento).
- 
- TRC: individuazione dei nodi di interscambio nodale fra il TRC e la rete delle piste ciclabili e dei parcheggi. Collegamento del metro di costa con l'aeroporto e la fiera; utilizzazione della ferrovia Rimini-Ravenna come metropolitana di superficie; realizzazione di parcheggi interrati pubblico-privati (vedi esperienza di project-financing di Riccione) in corrispondenza delle principali stazioni del metro.
- 
- RETI IMMATERIALI: incentivare lo sviluppo delle **reti immateriali** (progetti *e-government*, reti *wireless* gratuite nei principali luoghi pubblici, Sportello Unico *On Line*, Scuole in rete, *E-Democracy*, ecc) perché siano i servizi a viaggiare e non i cittadini a muoversi per ottenere un servizio.

## CONCLUSIONI

La sfida che attende la nostra città è sicuramente impegnativa; necessita di un notevole sforzo culturale, ideale e creativo; richiede rotture, anche traumatiche, con il passato e con il presente. Ma può rivelarsi un'occasione importante per ripensarsi e progettare un futuro migliore.

La nostra città deve scegliersi uno **scenario unico condiviso da tutti** sul quale scommettere e stipulare un patto sociale con il quale impegnarsi a fondo con quella costanza, quella determinazione, quella collaborazione reciproca e quella dedizione che le ha permesso di affrontare nel passato difficoltà di analogo spessore. Così come hanno fatto, in tempi recenti, le città di Barcellona, di Torino, di Siviglia e di Atene che sono uscite con successo, con sforzo comune e condiviso, da profonde crisi sociali ed

economiche utilizzando in modo appropriato gli strumenti del Piano Strategico e del Piano della Mobilità.

In questa avventura difficile ma affascinante, la città potrà contare sulla creatività, sulla competenza tecnica e sulla passione civile che l'Ordine degli Ingegneri mette a disposizione della collettività fin da ora.

Rimini, 12 dicembre 2007