



Testo adottato con evidenziate le
modifiche derivanti dalle controdeduzioni
Delib. G.P. n. _____ del _____

Quadro conoscitivo

Approfondimenti

<p>Ferdinando Fabbri Presidente Provincia di Rimini</p> <p>Alberto Rossini Assessore Pianificazione Territoriale, Urbanistica, Bellezza del Paesaggio e Mobilità</p> <p>Carmelo Cilia Segretario Generale</p>	gruppo di lavoro pTcP	
	<p>Franco Tinti (coordinatore) † Rudi Fallaci Tecnicoop Scarl</p> <p>Approfondimenti tematici</p> <p>Michela Valentini S.L. & A. srl</p> <p>Romeo Farinella Marco Zaoli Università di Ferrara Dip. Arch. /Citer</p> <p>Sergio Signanini</p> <p>Fabio Tunioli Tecnicoop Scarl</p> <p>Contributi specialistici</p> <p>Valter Pagnini Daniela Tonini Lea Ermeti</p>	<p>Fabio Tomasetti (dirigente) Servizio Pianificazione Territoriale e urbanistica</p> <p>Roberta Laghi Paolo Setti Ufficio Pianificazione</p> <p>Massimo Filippini Ufficio Difesa del suolo</p> <p>Giuseppe Fuschillo Gabriele Sartini Ufficio Situa</p> <p>Servizio Agricoltura</p> <p>Servizio Ambiente</p> <p>Servizio Mobilità</p> <p>Rossella Salvi Ufficio Statistica</p>

Sistema relazionale

4.

Presidente
Ferdinando Fabbri

Assessore Pianificazione Territoriale, Urbanistica,
Bellezza del Paesaggio e Mobilità
Alberto Rossini

Segretario Generale
Carmelo Cilia

Coordinatore
Franco Tinti (Tecnicoop scarl) †
Rudi Fallaci

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica
Fabio Tomasetti

Quadro conoscitivo
Approfondimenti - Sistema relazionale
A cura di:
Roberta Laghi

Con la collaborazione di:
Servizio Mobilità
Giancarlo Arlotti (dirigente)
Alberto Guiducci
Giancarlo Pasi

LEGENDA:

~~Testo~~ = eliminato

Testo = inserito

INDICE

0. Premessa.....	4
1. Il contesto relazionale europeo.....	5
2. Integrazione nel sistema regionale e adriatico.....	7
3. Nodi e reti della mobilità provinciale. Caratteristiche strutturali e d'uso.....	11
3.1 Rete viaria	
3.2 Rete ferroviaria	
4. Caratteristiche della mobilità provinciale.....	15
5. Criticità di sistema e risposte del primo Ptcp per le grandi reti e la mobilità plurimodale.....	25
5.1 L'aeroporto	
5.2 L'assetto della viabilità principale	
5.3 Trasporto ferroviario e tpl	
5.4 Cabotaggio marittimo	
6. Strategie per il trasporto merci.....	37
7. Mobilità lenta.....	45
8. Moderazione del traffico e indicazioni per il coordinamento degli interventi sulla viabilità.....	51
9. Mobilità sostenibile e politiche in atto di mobility management.....	59
10. Strategie da consolidare e problemi aperti.....	61

ALLEGATO 1

TAVOLE

SR 1 – Grandi infrastrutture per la mobilità. Stato di attuazione

o. Premessa

L'approfondimento tematico relativo al sistema della mobilità è stato svolto in collaborazione con il Servizio Mobilità della Provincia di Rimini che ha reso disponibili le elaborazioni grafiche e documentali prodotte dal settore negli ultimi anni di attività in attuazione del primo Ptcp.

In parte per la descrizione funzionale della rete si è fatto riferimento alle analisi svolte in occasione del Rapporto sullo stato del territorio redatte dall'Ing. Luigi Napoli. I dati relativi alle caratteristiche della mobilità provinciale sono stati forniti dal Servizio statistica, per quanto attiene alle elaborazioni dei dati censuari, e dalla indagine Ispo del marzo 2005 promossa dal Servizio Mobilità della Provincia e dalla Tram di Rimini. Lo studio per il centro logistico al quale si fa riferimento in questo elaborato è stato redatto dalla società Polinomia. Infine il piano per la mobilità ciclistica, in corso di definizione, è curato dall'Ing. Marco Passigato di Euromobility.

1. Il contesto relazionale europeo

Cinque corridoi europei su quattordici interessano l'area mediterranea, a testimonianza del rilievo riconosciuto dall'Unione Europea a questo mare che rappresenta il confine di sud – ovest tra il nord e il sud economico.

Importanti istituti di ricerca interregionali concordano nel prevedere nei prossimi 10-15 anni un grande balzo economico per i paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

In questo contesto l'Adriatico, o meglio l'area adriatico – danubiana, assume una posizione strategica di cerniera già ricoperta anche in passato dalla Repubblica Veneta per i collegamenti passeggeri fra il Nord e il Sud e per lo smistamento delle merci depositate, dopo aver attraversato Suez, nei grandi porti di transhipment.

È importante ricordare che la nozione aggiornata di corridoio fa riferimento ad una serie di progetti multiregionali e multimodali, ma anche a politiche di gestione del traffico e delle infrastrutture, di armonizzazione delle procedure amministrative, di rimozione dei problemi doganali o comunque antinomici rispetto alle necessarie rotture di carico.

Nella considerazione che l'area adriatico – danubiana assume grande importanza come zona economica di sviluppo particolarmente rilevante, i grandi temi da risolvere risultano quelli della accessibilità e del sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda la accessibilità, il documento comunitario sulla capacità di coesione del sistema Europa, prefigura due connotazioni di accessibilità: accessibilità geografica (quanto l'area è distante in km dal cuore dell'Europa) e accessibilità reale che rivede lo stesso concetto alla luce di elementi trasportistici concreti (strade, ferrovie, aeroporti). In quest'ultima accezione quasi tutta l'Italia è tagliata fuori, con esclusione di Lombardia, Liguria e parte della Toscana.

La nozione di corridoio adriatico è in questo senso ancora vitale per la nostra regione, solo la stretta integrazione dei modi di trasporto e la razionalizzazione delle infrastrutture principali e dei flussi potrà ridurre questa precaria accessibilità e facilitare l'ingresso nelle forti relazioni ad est della nuova Europa.

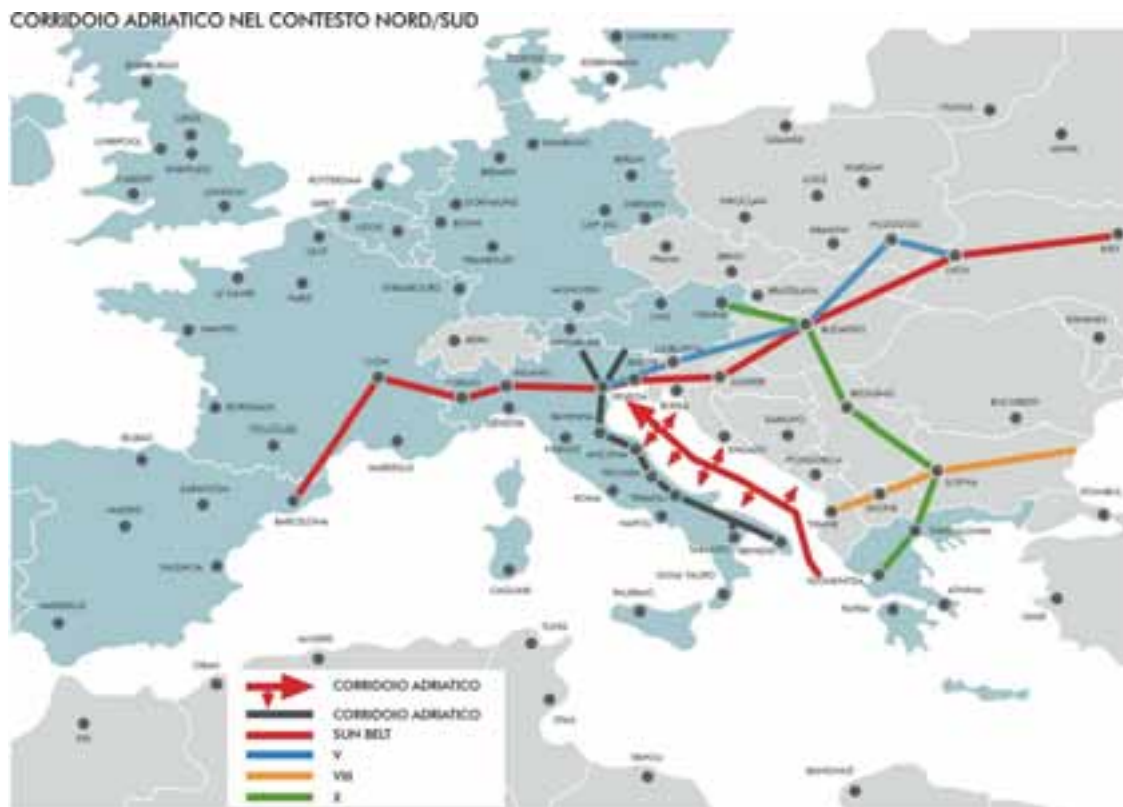
Il corridoio adriatico ha quindi lo scopo di rafforzare le relazioni fra il centro dell'Europa e le aree periferiche della Comunità, favorendo la coesione economica e sociale ed i collegamenti con i paesi della sponda meridionale del Mediterraneo.

Considerata l'importanza per la regione adriatico – danubiana (e per l'Italia in particolare) la realizzazione del corridoio adriatico deve essere garantita comunque, anche incentivando e coordinando investimenti pubblici e privati a livello nazionale e regionale, sia settoriale che dedicati a singole infrastrutture (adeguamento dei fianchi delle gallerie ferroviarie, terza corsia autostradale, rimozione degli ostacoli che si oppongono alla attivazione delle "autostrade del mare", completamento coordinato e coerente delle grandi infrastrutture viarie realizzate anche per stralci).

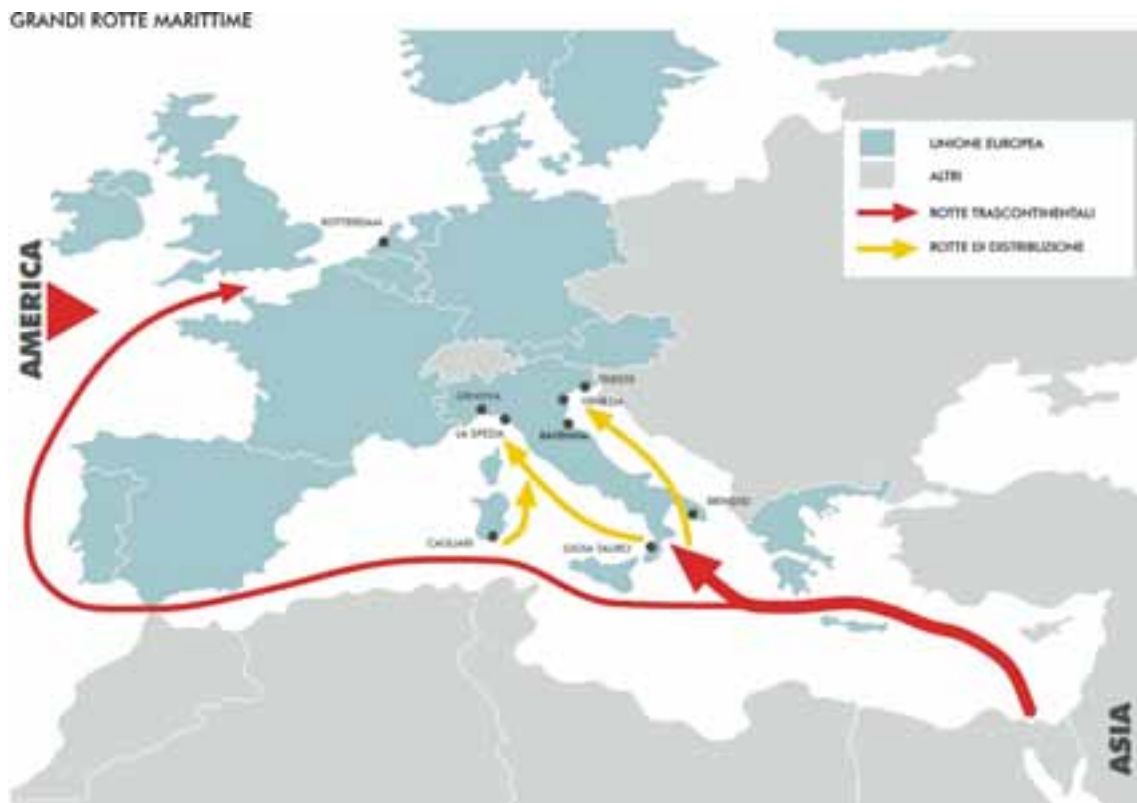
Il ritorno economico degli investimenti è certamente assicurato a livello macroeconomico, in quanto la realizzazione completa del corridoio (che fra i modi

ferro, acqua, gomma privilegia quelli a minore impatto ambientale) consentirebbe di ridurre il grave “gap” dell’incidenza del costo del trasporto in Italia (superiore al 15% rispetto alla media europea). In particolare la grande scommessa del trasporto è il mare, anche se sarà necessario rivedere le “regole” all’interno dei porti, poiché il segmento del cabotaggio (merci in particolare) non può essere competitivo con l’attuale quadro normativo.

Non da ultimo il corridoio adriatico deve essere inteso come supporto per il collegamento “a rete” delle città delle due coste, città anche lontane che cooperano per interessi della “business community” e non semplicemente per motivi istituzionali. A sostegno di tali politiche il Piano generale dei trasporti e della logistica, ha riservato particolare attenzione al potenziamento del corridoio trasversale orientale con la progettazione dell’asse autostradale E-55 per il completamento dell’itinerario E45 – E55 per il quale la Regione Emilia Romagna e la Regione Veneto hanno sottoscritto un Protocollo di intesa per lo studio preliminare del Project Financing.



SR - Schema 1 – Il corridoio adriatico nella rete transeuropea.



SR - Schema 2 – Le grandi rotte marittime.

2. Integrazione nel sistema regionale e adriatico

Il territorio riminese gioca un ruolo strategico in ambiti territoriali di rilevanza regionale e comunitaria. “Porta d’oriente” del sistema regionale entra a far parte integrante del sistema adriatico, quale ambito di relazioni fondamentali anche a fronte della nuova competitività dei paesi orientali (Cina, sud-est asiatico, India) rispetto ai quali l’area mediterranea può giocare un ruolo tutt’altro che periferico. La centralità del sistema adriatico rispetto al nuovo assetto europeo si gioca del resto nella capacità di costituire uno spazio di cooperazione basato su relazioni forti di carattere sia economico sia sociale. Uno spazio coeso in grado di attrarre la localizzazione di funzioni strategiche per l’Europa e di relazionarsi sia con l’area balcanica, sia con l’area danubiana oltre che con il lontano oriente.



SR - Schema 3 – il sistema adriatico nell'assetto della nuova Europa

In questo contesto il territorio regionale dell'Emilia Romagna entra come territorio policentrico basato su reti e funzioni di eccellenza con la prospettiva di proiezione internazionale dei singoli nodi e di creazione di esternalità locali e regionali. La provincia di Rimini nel contesto regionale si distingue per la capacità di relazionarsi direttamente con il polo regionale di Bologna, per l'integrazione nell'area romagnola e per l'appartenenza al sistema costiero. In questi ambiti territoriali un primo aspetto di rilevanza centrale è quello dell'integrazione funzionale e infrastrutturale. A tal fine l'accordo fra le tre province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna¹ evidenzia quali sono gli elementi di sistema prioritari coerenti con la realizzazione di un tratto cruciale di corridoio adriatico in grado di rendere il sistema orientale della regione competitivo nel bacino mediterraneo. Di seguito, in sintesi, gli schemi grafici e l'elenco delle priorità, già in accordo con le politiche dei piani di coordinamento provinciali vigenti, definiti dall'accordo fra le tre province.

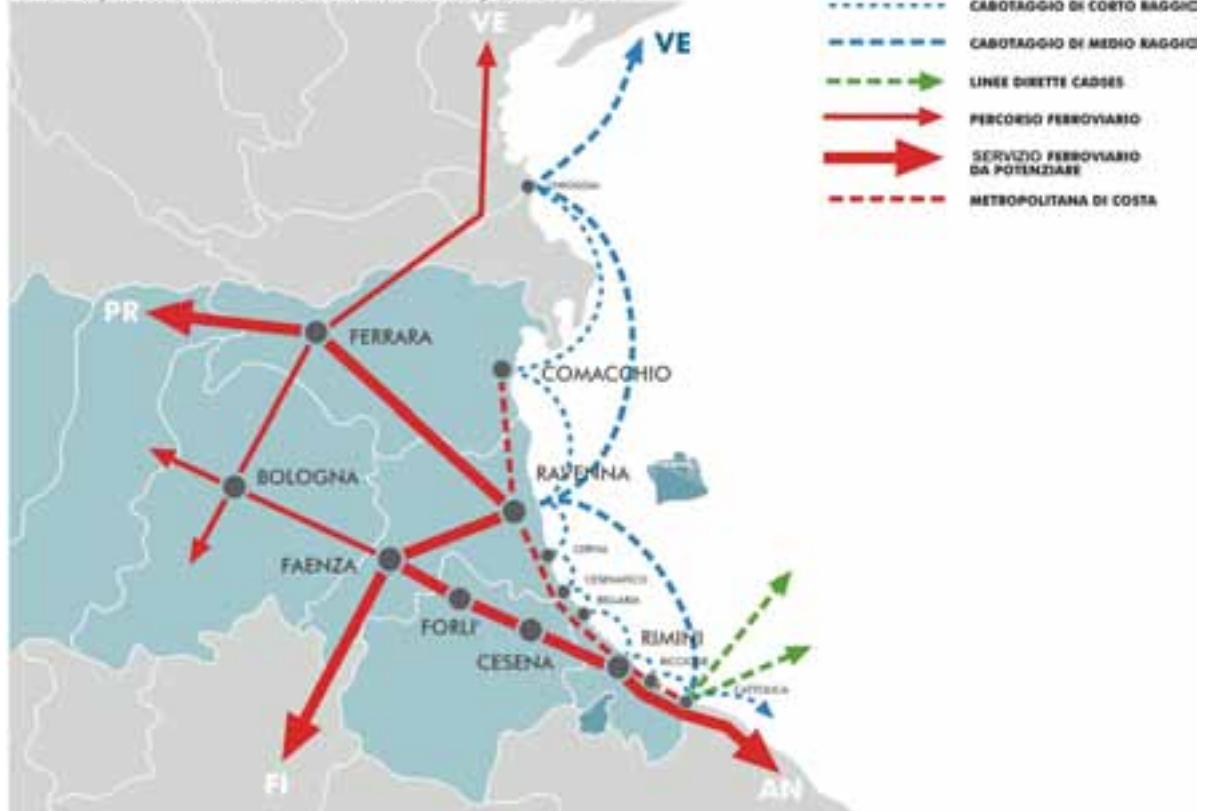
¹ L'accordo, definito in sede tecnica è ancora in attesa del perfezionamento amministrativo, rappresenta tuttavia una buona sintesi dei temi di rilevanza interprovinciale e delle loro possibili soluzioni tecniche. Cfr. Ris RER n. 14 .

INFRASTRUTTURE VIARIE E PER LA LOGISTICA



SR - Schema 4 – Infrastrutture viarie e per la logistica concordate fra le province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna

FERROVIE, LINEE DI TRASPORTO IN SEDE PROPRIA, CABOTAGGIO



SR - Schema 5 –ferrovie, linee di trasporto e cabotaggio concordate fra le province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna

LE PRIORITA'

INTERVENTI PRIORITARI CONDIVISI

Dalle valutazioni analitiche e proposte progettuali dei Piani Territoriali Provinciali contenute nelle pagine precedenti, tenuto conto del grave "gap" del costo del trasporto nel nostro paese rispetto agli altri paesi europei e nel presupposto che la grande scommessa del trasporto in Italia si gioca sulle vie d'acqua, le provincie di Rimini, Ravenna e Forlì e Cesena concordano nella realizzazione prioritaria degli interventi di seguito indicati coerenti con la realizzazione di un tratto cruciale di "corridoio adriatico".

Per la mobilità delle merci:

1 Potenziamento del Porto di Ravenna quale attestamento di linee "feeder" che partono dai porti di transhipment e potenziamento di tutti i collegamenti in grado di svolgere la funzione di "adduttori" dall'hinterland verso il porto, compresa la integrazione funzionale di Comacchio-Portogaribaldi nel sistema di Ravenna.

2 Realizzazione dello scalo merci di Forlì-Forlimpopoli strettamente integrato con le piattaforme e le aree per la logistica e l'Aeroporto di Forlì;

3 Attivazione del cabotaggio su brevi e medie distanze, nel presupposto che le modalità di trasbordo siano tali da renderlo competitivo, per tempi e costi, col trasporto su gomma.

4 Realizzazione dell'area logistica complementare di Ferrara nord-ovest, in connessione alla attivazione della nuova conca di navigazione a Pontelagoscuro.

Per la mobilità passeggeri:

1 Accentuare il ruolo delle ferrovie e dei trasporti in sede propria come elemento ordinatore della mobilità realizzando al più presto il TRC (Trasporto Rapido Costiero) da Ravenna a Cattolica ed avviando la progettazione per la estensione di un servizio metropolitano ai Lidi nord di Ravenna ed allitorale di Comacchio.

2 Attribuire un ruolo strategico dell'aeroporto di Rimini – S. Marino nell'ambito della mobilità turistica (tradizionale, fieristica, congressuale...) ed attività connesse;

3 Attivare il cabotaggio passeggeri di breve – medio raggio e linee dirette verso la costa orientale dell'Adriatico con i traghetti crociera.

Per la rete Ferroviaria

Potenziamento del Corridoio Adriatico attraverso la valorizzazione delle linee Rimini-Faenza, Faenza-Ravenna, Granarolo-Lavezzola e Ravenna-Ferrara

Per la grande viabilità:

1 Realizzazione della E 55 da Ravenna a Mestre come completamento dell'itinerario europeo E-45 – E55 da Roma a Venezia;

2 Realizzazione delle necessarie varianti alla SS 16 da Ferrara a Cattolica nei tratti in cui già esistono i progetti preliminari.

3 Realizzazione dei primi interventi di adeguamento della Romea al ruolo di strada-parco e di itinerario turistico, tramite la sostituzione del ponte sul portocanale di Comacchio-Portogaribaldi con un attraversamento in tunnel, stretta integrazione con le politiche di sviluppo del trasporto marittimo e fluviale.

Infine per rendere fattibile l'utilizzo concreto delle "Autostrade del mare" occorre intervenire sulla normativa e sui regolamenti relativamente alle operazioni nei porti (Dogana, guardia di finanza, Sanità) per togliere ogni alibi ad imprenditori del trasporto circa la efficienza e i tempi delle operazioni portuali. Solo così potrà infatti attivare una reale competizione con la modalità su gomma oggi dilagante.

3 . Nodi e reti della mobilità provinciale. Caratteristiche strutturali e d'uso

3.1 Rete viaria

L'uso della rete viaria nel territorio della provincia di Rimini è, come noto, strettamente correlato alle fluttuazioni cicliche della domanda che raggiungono nel corso del periodo estivo punte di particolare intensità per il sovrapporsi, alle ordinarie correnti di traffico, dell'imponente componente di traffico turistica proveniente dall'esterno della provincia.

La rete della viabilità ordinaria e autostradale (schema SR 7) è pertanto sottoposta a sovrappressioni cicliche che, non infrequentemente durante il periodo estivo, possono portare le infrastrutture in situazioni di congestione con gravi ripercussioni sulle condizioni di sicurezza della circolazione e sulle condizioni di vivibilità delle aree situate a ridosso dei centri urbani attraversate dagli assi viari.

Da questo punto di vista è chiaro che le infrastrutture viarie maggiormente interessate dagli intensi flussi veicolari che si registrano durante il periodo estivo sono quelle che si collocano nel corridoio costiero, in particolare la S.S. 16 e l'autostrada adriatica A14.

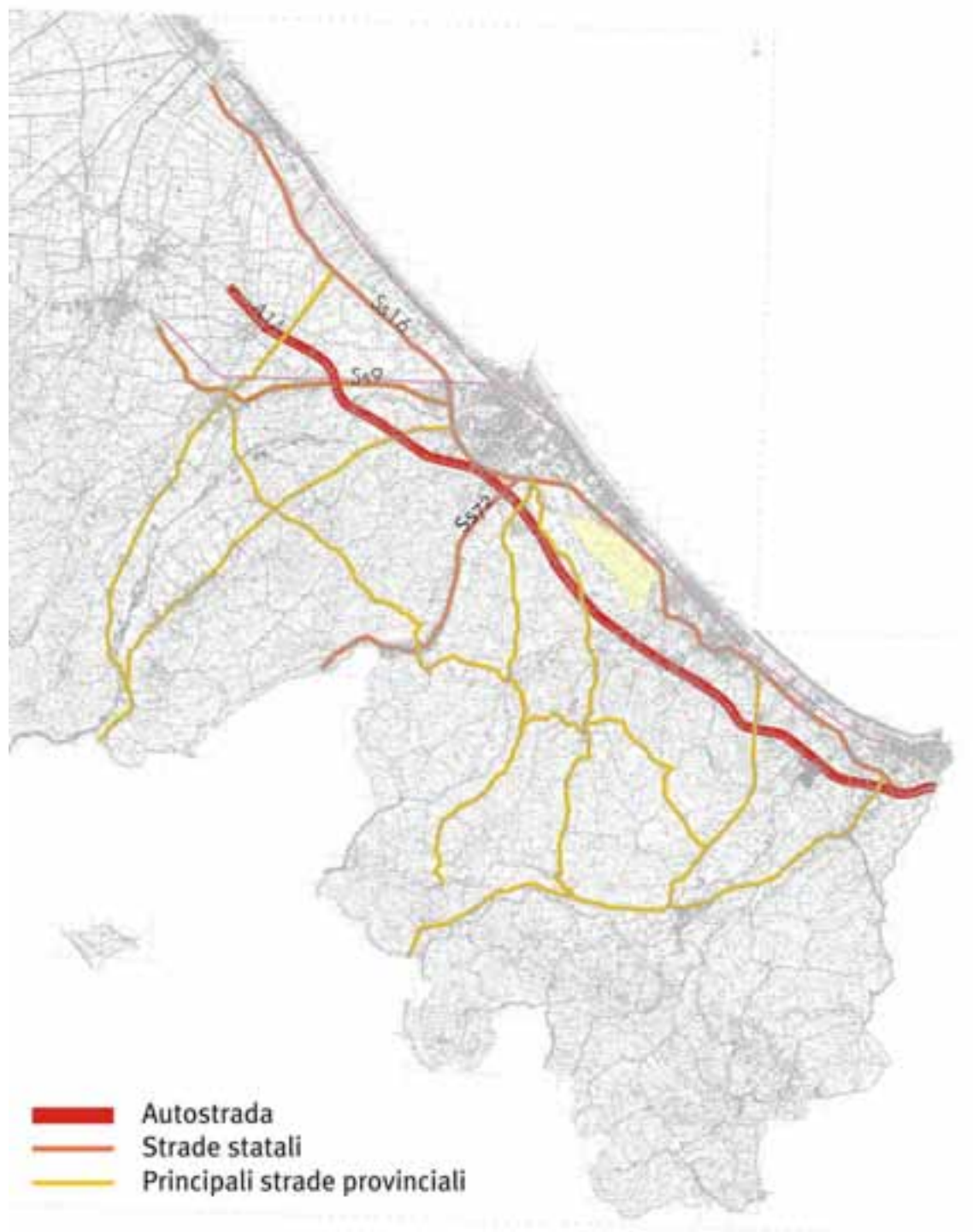
Queste due direttrici, sulle quali si riversa il 75% del traffico veicolare che interessa la viabilità della provincia, svolgono, essenzialmente durante il periodo estivo, una funzione di raccolta e distribuzione dei flussi turistici in entrata nella provincia.

Sulla S.S. 16, in particolare, si riversa gran parte del traffico di scambio tra i centri costieri e il flusso pendolare in discesa dai centri collinari, costituito in massima parte da occupati e studenti nel periodo invernale e dagli addetti stagionali impiegati negli esercizi alberghieri della fascia costiera nel periodo estivo.

La viabilità interna, i cui assi principali sono disposti in direzione ortogonale alla costa (S.S. 72 per S.Marino, S.S. 258 Marecchiese e le principali direttrici della viabilità provinciale), svolge essenzialmente una funzione di collegamento tra la costa e i centri collinari assicurando nel contempo, tramite la viabilità locale, una funzione di collegamento intercollinare.

Punti nevralgici dell'ossatura viaria della viabilità di interesse provinciale sono costituiti dai punti di interconnessione tra la statale S.S.16 e le direttrici trasversali della viabilità interna.

Sulle intersezioni della S.S. 16 transita la gran parte delle componenti di traffico veicolare: la componente di gravitazione sulla costa che in parte prosegue lungo le direttrici di penetrazione nei centri urbani e che in parte impegna anche la statale per il raggiungimento delle altre destinazioni lungo costa.



SR - Schema 7 – Principali reti della viabilità provinciale

A tali flussi si sommano le componenti di traffico in uscita/entrata dalla viabilità autostradale, e quella di scambio tra i centri costieri.

Uno squilibrio fra la stagione invernale e quella estiva così forte si spiega evidentemente con il fatto che la domanda che impegna la S.S. 16 comprende una consistente componente di scambio tra i due centri principali della costa nell'ambito della quale prevalgono gli spostamenti legati al turismo e al tempo libero.

Di più modesta entità sono le fluttuazioni stagionali che caratterizzano i tre caselli autostradali di Riccione, Rimini Nord e Rimini Sud, ciò che rende evidente come l'infrastruttura autostradale mostri una minor attitudine ad accogliere i flussi di scambio del tipo costa-costa con carattere maggiormente erratico.

L'incremento dei valori estivi del traffico è quindi presumibilmente dovuto alla flessione della componente di mobilità sistematica di lunga percorrenza e al contemporaneo manifestarsi della componente di mobilità turistica di penetrazione-uscita dall'area costiera.

Per quanto riguarda le altre direttrici, ed in particolare quelle trasversali, si osserva un più accentuato livellamento dei valori stagionali di traffico ad eccezione della S.S. 72 sulla quale, si riscontra un incremento del traffico nel periodo estivo essendo interessata anche questa, come la S.S. 16, da consistenti quote di domanda legate al turismo e al tempo libero.

3.2 Rete ferroviaria

Il territorio provinciale è interconnesso alla rete ferroviaria tramite i nodi delle stazioni di Sant'arcangelo di R., Rimini, Riccione, Misano Adriatico e Cattolica, situati sulla linea F.S. Bologna-Ancona e il nodo di Bellaria-Igea M. situato sulla linea F.S. Ravenna – Rimini.

Rimini, in particolare, costituisce nodo fondamentale della rete ferroviaria di interesse regionale, in quanto su di esso viene a realizzarsi l'innesto della linea Ferrara – Ravenna – Rimini sulla direttrice adriatica. Inoltre la stazione di Rimini costituisce l'attestamento di servizi regionali con destinazione / provenienza Bologna e Ancona.

In generale, i servizi ferroviari passeggeri svolgono un ruolo di fondamentale importanza per i collegamenti sulle relazioni di interesse regionale e nazionale: nella sola stazione di Rimini si rileva un traffico medio di passeggeri/giorno di 10.000/15.000 unità.

Le tratte Faenza – Rimini – Falconara sono caratterizzate da valori medi sostenuti del rapporto impegno/potenzialità della rete, ciò che ne rende difficile un utilizzo di tipo metropolitano nel territorio provinciale attraverso il recupero di stazioni o fermate intermedie alla tratta Rimini - Cattolica. Va però rilevata la recente apertura della stazione Fiera nella tratta Rimini - Faenza all'altezza di Rimini nord attiva per 57 giorni all'anno in corrispondenza dell'attività fieristica. Su questo esempio andrebbe riconsiderata la possibilità di potenziare la fermata di Miramare in corrispondenza dell'aeroporto Fellini in modo da permettere l'integrazione prioritaria fra le modalità ferro e aria; attualmente tale fermata è collegata in estate

da 24 treni regionali diretti da e per Faenza e 17 treni regionali diretti da e per Ravenna mentre in inverno i collegamenti sono ridotti. La tratta a nord del capoluogo in direzione Ravenna, pur a semplice binario elettrificato, è interessata solo da traffico regionale, con ampi margini di potenziamento con possibilità quindi di operare una intensificazione di servizio di livello metropolitano, come indicato dal protocollo di intesa firmato dalla Regione Emilia Romagna, da RFI Spa e dalla province di Ravenna, Forlì-cesena e Rimini e nelle successive convenzioni attuative. Detto protocollo di intesa contiene, inoltre, a livello programmatico la messa a sistema delle stazioni di rango locale e l'integrazione del servizio metropolitano ferroviario con le altre forme di trasporto pubblico (trasporto rapido costiero e riordino del trasporto pubblico locale).

Il potenziamento del trasporto ferroviario è al centro delle politiche delle tre province di Rimini, Forlì – Cesena e Ravenna sia a fronte della completo congestionamento del sistema stradale (specialmente in direzione Bologna) sia a fronte dei maggiori livelli di sicurezza per le persone e di qualità ambientale derivante dalla movimentazione su ferrovia rispetto a quella su strada. Aspetti, questi, che assumono ancora maggiore rilievo in un territorio come quello della Romagna caratterizzato da una forte presenza antropica, da una solida struttura produttiva, dalla presenza di uno dei maggiori porti italiani (quello di Ravenna) e da uno dei più forti bacini turistici d'Europa, ma anche da una pesante carenza di infrastrutture che rendono ancora più drammatica la situazione in termini di incidentalità e di congestione del traffico.

I collegamenti primari, diretti verso Bologna, assumono già oggi livelli elevati di congestione e lasciano pochi margini di potenziamento, maggiori possibilità sono invece offerte dal sistema Rimini – Ravenna – Faenza dove convergono gli strumenti di programmazione delle tre province interessate e della regione. Gli interventi previsti sono la ristrutturazione del nodo di Faenza, da cui si dirama anche il collegamento con Firenze e la realizzazione della metropolitana di costa quale strumento essenziale per il collegamento turistico romagnolo nonché dei centri turistici interessati dalle grandi direttrici del traffico nazionale ed internazionale.

4. Caratteristiche della mobilità provinciale

La Provincia di Rimini ha aderito al protocollo promosso dalla Regione Emilia Romagna per la rilevazione costante dei dati relativi ai flussi di traffico su 14 punti significativi della rete provinciale. In attesa della disponibilità delle prime campagne di rilievo, è sulla base di alcuni aggiornamenti parziali che è possibile confermare i grandi flussi di transito e in arrivo sul territorio. Gli schemi seguenti (schema 8 e 9) visualizzano in termini qualitativi la consistenza di tali flussi.

I transiti autostradali evidenziano un notevole incremento rispetto alla situazione rilevata in occasione della predisposizione del primo Ptcp (tabella 1). Anche su alcuni assi provinciali di grande traffico i flussi sono nettamente in crescita. Sulla strada provinciale Marecchise, nel tratto fra Rimini e Corpolò, si è registrato un incremento di poco inferiore a 20%.

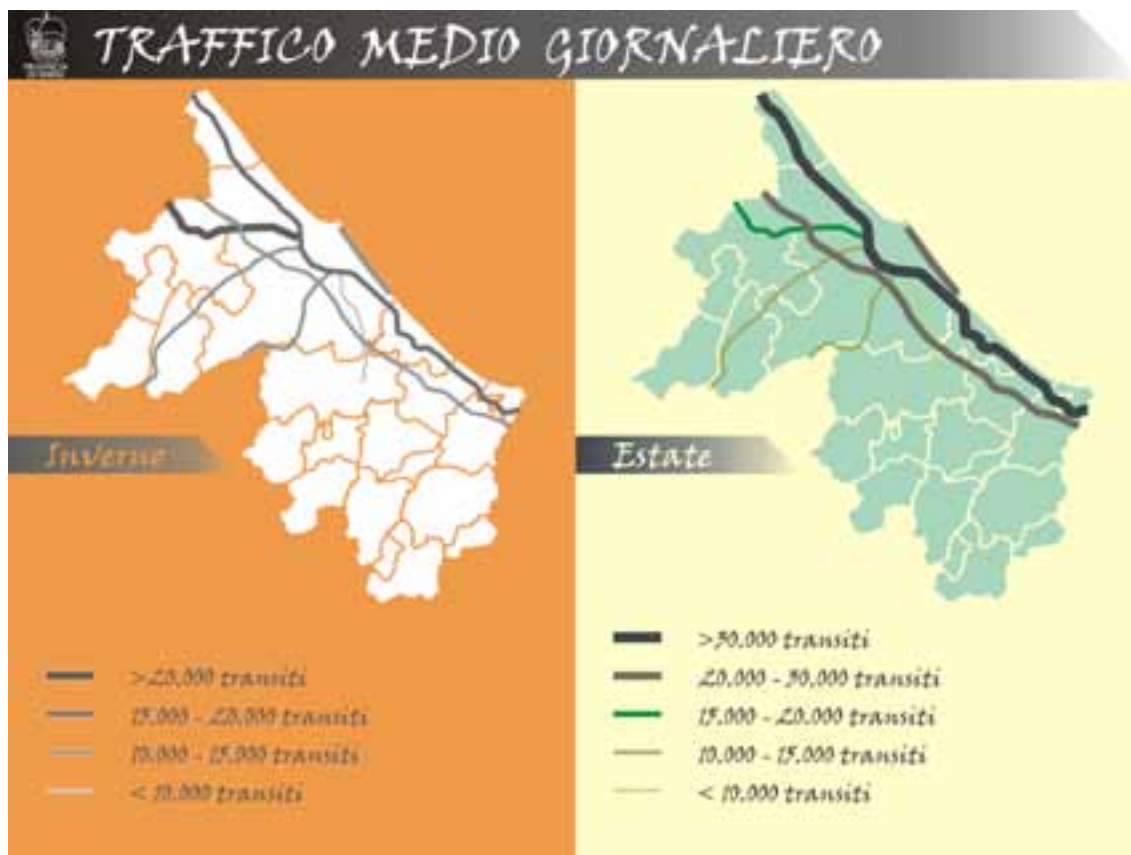
Flussi veicolari giornalieri rilevati nelle sezioni indicate nei periodi estivo ed invernale

	T.G.M. Estivo			T.G.M. Invernale			Δ (1) - (2)
	Leggeri	Pesanti	Totali (1)	Leggeri	Pesanti	Totali (2)	
S.S. 16 Adriatica tra Riccione e Rimini	29.497	4.617	34.114	18.405	929	19.334	14.780
Viale Regina Margherita (Rimini)	23.359	973	24.332	13.705	461	14.166	10.166
A14 Casello di Rimini Sud	18.142	3.154	21.296	14.656	2.780	17.436	3.860
S.S. 9 Emilia tra Rimini e Santa Giustina	17.242	2.432	19.674	19.732	2.207	21.939	- 2.265
A14 Casello di Rimini Nord	13.938	4.181	18.119	9.603	3.544	13.147	4.972
S.S. 16 Adriatica tra Gabicce e Fiorenzuola di Focara	14.571	1.192	15.763	13.084	1.075	14.159	1.604
S.S. 16 Adriatica tra Castellabate e Bordonchio	12.771	2.328	15.099	13.716	2.292	16.008	- 909
S.S. 72 tra Rimini e San Marino	11.621	1.463	13.084	8.960	1.686	10.646	2.438
S.S. 258 tra Rimini e Corpolo	10.567	966	11.533	9.524	978	10.502	1.031
A14 Casello di Riccione	7.005	1.107	8.112	5.673	1.027	6.700	1.412
A14 Casello di Cattolica	6.339	1.392	7.731	5.084	1.181	6.265	1.466
S.P. tra Rimini e Coriano	5.986	526	6.512	6.673	510	7.183	- 671
S.P. via Ravenna tra Torre P. e Igea M.	4.749	443	5.192	4.089	414	4.503	689

Tabella 1 – Flussi veicolari giornalieri tratti dal Rapporto sullo stato del territorio (dati al 1995)

In particolare per la mobilità a lunga percorrenza il quadro è fornito dal documento di sintesi finalizzato alla redazione del progetto definitivo di ampliamento della A14 alla terza corsia.

Nel corso dei mesi estivi il traffico autostradale nella tratta Rimini Nord- Cattolica registra incrementi che vanno dal 15% (nel mese di giugno) al 20% (nel mese di Agosto) fino a raggiungere il 25% nel mese di Luglio, mese di picco. In questo periodo i flussi bidirezionali di veicoli equivalenti / giorno, si attestano su 100.000 – 105.000 nella tratta Rimini Nord – Rimini Sud – Riccione e 95.000 nella tratta Riccione – Cattolica. La crescita media annua dei VTGM totali riscontrata nel periodo 1994- 2003 sulla A14 è superiore ai valori registrati sulla A1 (tratta Bologna Milano) e sulla A4 (tratto Milano est – Brescia) e si attesta sul 3,8%.



SR - Schema 8 – Flussi di traffico stagionali
Fonte: servizio Mobilità

Le analisi relative allo spostamento dei residenti desumibili dal censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2001 unitamente ad alcune indagini effettuate ad hoc per definire i comportamenti e le abitudini di mobilità evidenziano come l'auto privata resti il mezzo di trasporto più utilizzato per gli spostamenti quotidiani delle persone.

Complessivamente gli spostamenti in auto rappresentano quasi il 65% degli spostamenti totali, a fronte di un utilizzo assai basso del trasporto pubblico (poco più del 7%) e concorrenziale della bicicletta (8,5%), con un dato leggermente superiore alla media regionale (tabella 3).

È inoltre da rilevare che la mobilità di breve raggio costituisce la grandissima maggioranza della mobilità della popolazione riminese. Quasi il 95% degli spostamenti sono interni al territorio provinciale e uno su tre avviene nel comune di appartenenza. Il 69,5 % degli abitanti studia e lavora nel proprio comune e di questi il 77% impiegano circa 15 minuti per raggiungere (prevalentemente in auto) la propria destinazione (tabelle 2 e 3, grafico 1).

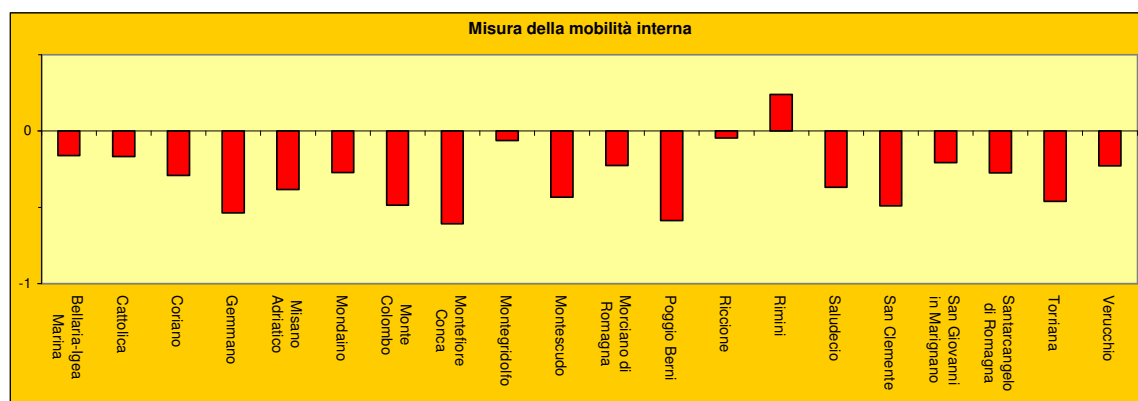
Nel comune di Rimini la quota di movimenti interni supera l'85% e qui si registra anche il più alto indice di attrazione per quanto riguarda i flussi pendolari tra i comuni della provincia che, complessivamente, riguardano circa il 25% degli spostamenti complessivi. Di quest'ultimi, meno del 5% sono diretti verso altre province della regione Emilia Romagna con prevalenza su Forlì/Cesena e su Bologna. In sostanza gli spostamenti interni alla provincia sono diretti verso i Comuni con insediamenti produttivi e terziari e con poli scolastici universitari. Emerge il saldo positivo fra entrati e usciti di alcuni centri intermedi (San Giovanni in M., Morciano di R. e Coriano) in crescita anche dal punto di vista delle dotazioni funzionali (grafico 2 e schema 8).

Provincia di origine	Provincia di destinazione									Totale
	Piacenza	Parm a	Reggio Emilia	Modena	Bologna	Ferrara	Ravenna	Forlì- Cesena	Rimini	
Piacenza	96,6	3,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Parma	0,7	96,5	2,1	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Reggio Emilia	0,0	2,5	90,8	5,9	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Modena	0,0	0,2	2,6	93,9	2,9	0,3	0,0	0,0	0,0	100
Bologna	0,0	0,1	0,1	1,2	96,8	0,9	0,6	0,2	0,1	100
Ferrara	0,0	0,0	0,1	1,5	8,5	88,4	1,4	0,1	0,0	100
Ravenna	0,0	0,0	0,0	0,1	5,0	0,7	90,3	3,6	0,3	100
Forlì-Cesena	0,0	0,0	0,0	0,1	1,7	0,1	2,8	92,7	2,6	100
Rimini	0,0	0,0	0,0	0,1	1,2	0,1	0,6	3,6	94,4	100
Totale	5,6	10,0	11,4	17,2	25,3	7,5	8,0	8,9	6,1	100

SR - Tabella 2 – Origine /destinazione degli spostamenti fra le province della regione Emilia Romagna
Fonte: servizio Statistica provinciale (dati del censimento 2001)

Δ mov. Interni su totale prov.

Misura la differenza % tra la quota di movimenti interni del comune rispetto alla media provinciale.

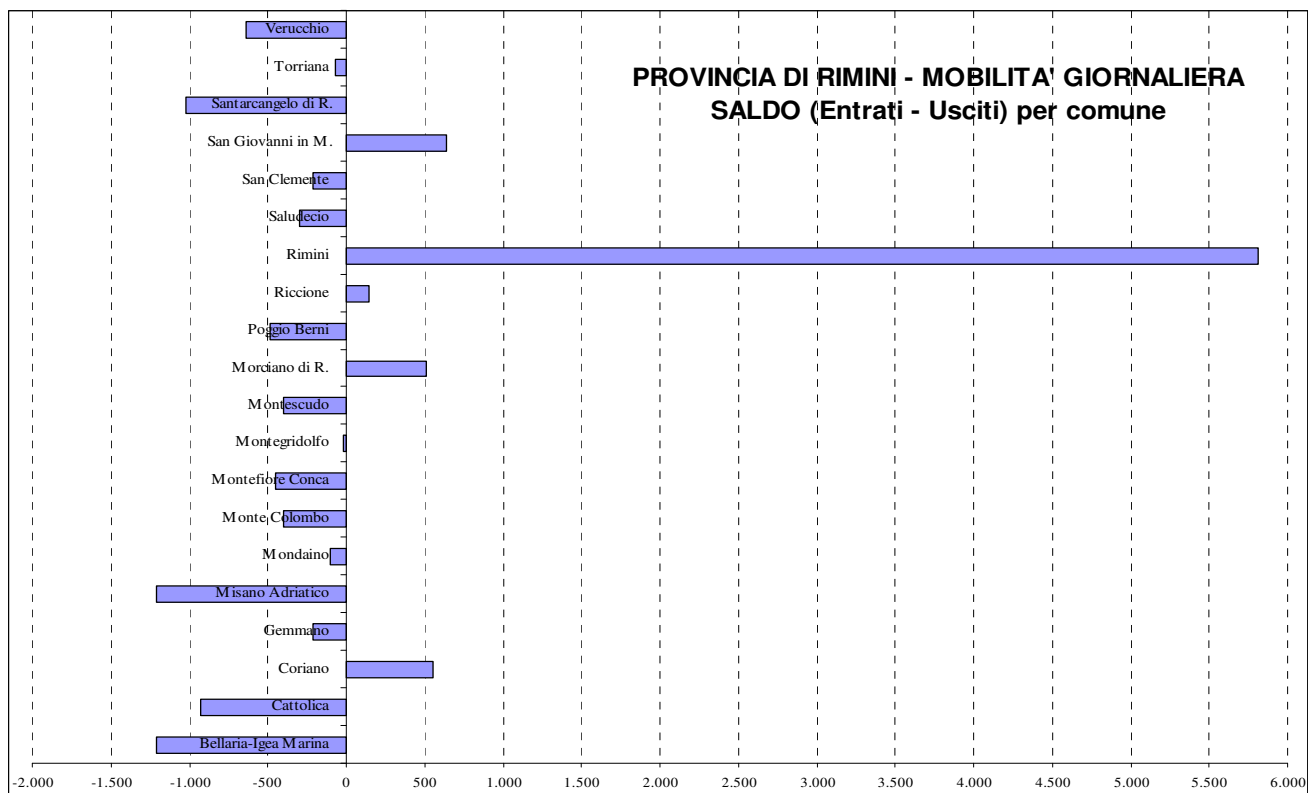


SR - Grafico 1 – Misura delle mobilità interna della Provincia di Rimini
Fonte: servizio Statistica provinciale (dati del censimento 2001)

Provincia di origine	Mezzo di trasporto impiegato										Totale
	Treno	Autobus e altro mezzo pubblico	Autobus aziendale,	Auto Privata (come	Auto Privata (come	Motocicletta, ciclomotore,	Bicicletta	Altro mezzo	A piedi		
Piacenza	1,5	7,3	2,9	50,1	12,6	2,5	8,3	0,5	14,3	100,0	
Parma	1,5	8,1	2,7	49,9	12,0	5,0	9,4	0,3	11,1	100,0	
Reggio Emilia	1,7	5,9	2,2	55,0	15,2	3,5	7,5	0,3	8,8	100,0	
Modena	1,1	5,4	2,2	55,7	15,2	3,6	7,0	0,3	9,5	100,0	
Bologna	2,2	12,1	1,7	47,3	12,2	7,7	4,7	0,2	12,0	100,0	
Ferrara	2,2	5,5	2,5	50,7	11,7	3,0	15,1	0,5	8,8	100,0	
Ravenna	3,3	4,2	1,6	53,7	13,3	2,9	12,8	0,3	7,8	100,0	
Forlì-Cesena	2,0	6,1	2,8	53,0	13,0	5,0	8,2	0,3	9,4	100,0	
Rimini	1,8	7,1	2,9	47,3	14,0	8,5	8,5	0,4	9,5	100,0	
Totale	1,9	7,5	2,2	51,4	13,3	5,0	8,1	0,3	10,2	100,0	

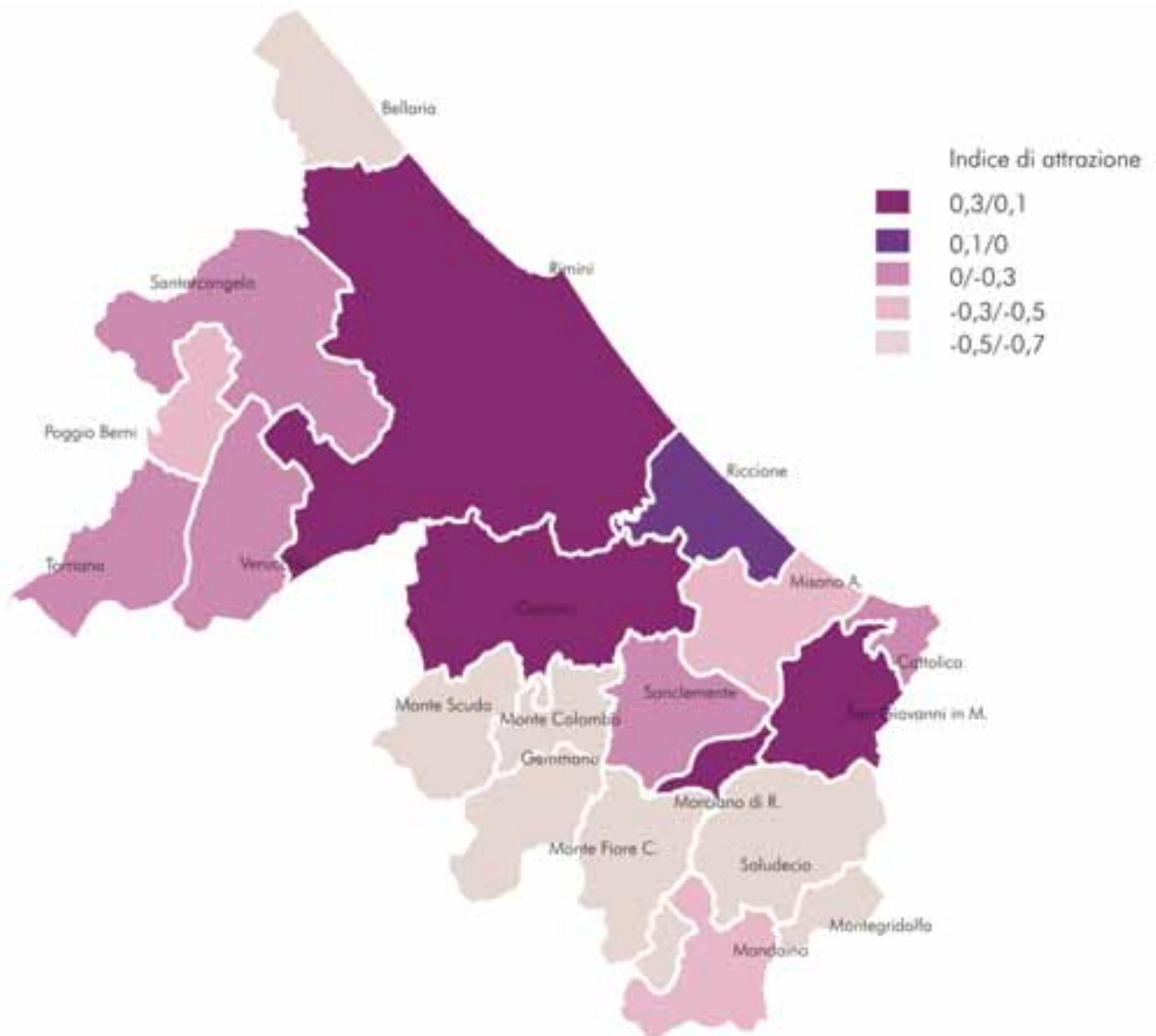
SR -Tabella 3 – Ripartizione modale degli spostamenti

Fonte: servizio Statistica provinciale (dati del censimento 2001)



SR -Grafico 2 – Saldo entrati / usciti per comune

Fonte: servizio Statistica provinciale (dati del censimento 2001)



SR -Schema 9 – Indice di attrazione per comune
 Fonte: servizio Statistica provinciale (dati del censimento 2001)

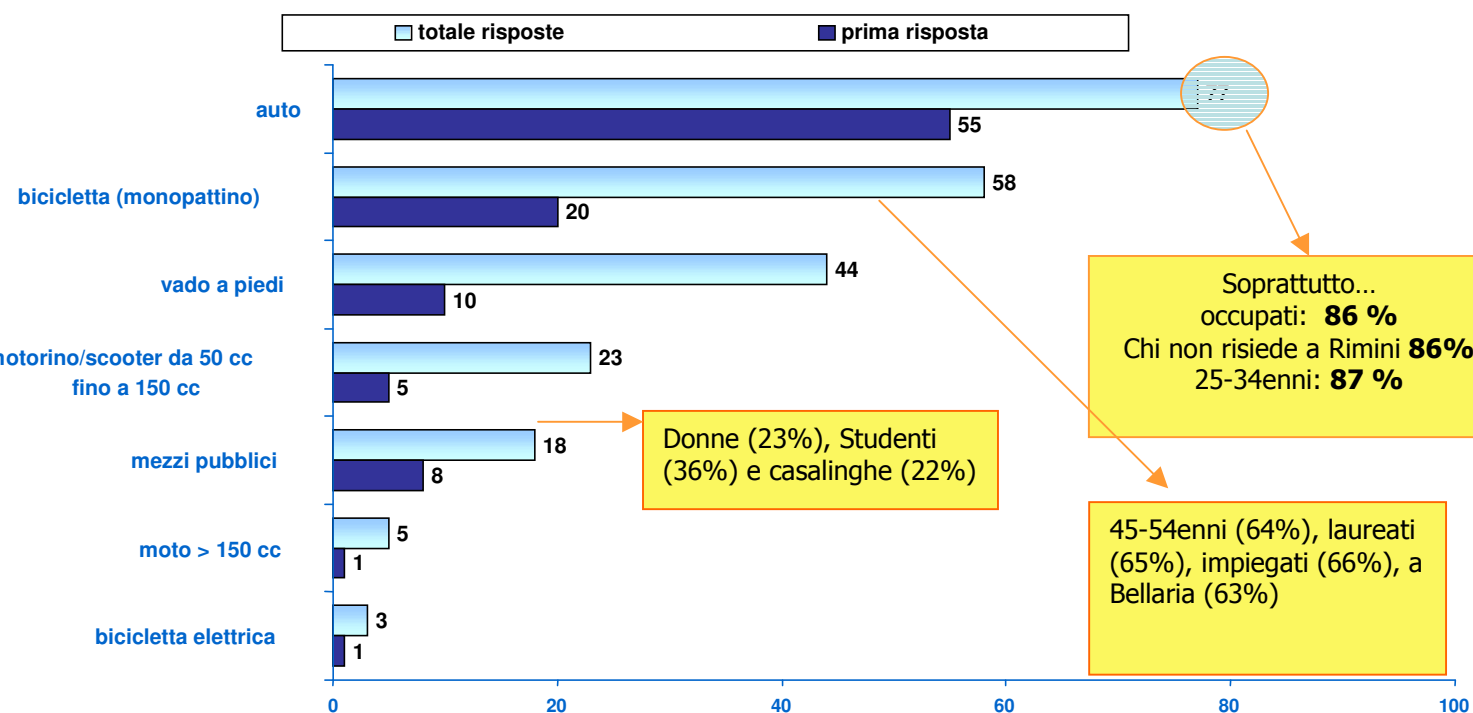
Un'ulteriore indagine, realizzata dall'Ispo nel marzo 2005, ha evidenziato, con un taglio interpretativo innovativo, non solo le abitudini consolidate nella mobilità quotidiana, ma anche le motivazioni culturali e i margini del possibile cambiamento degli orientamenti comuni fornendo alcune importanti conferme alle strategie per il governo della mobilità in relazione alle politiche ambientali per la qualità dell'aria e della vita.

L'indagine, svolta su un campione di 1.500 residenti, si è posta l'obiettivo di individuare: le tipologie dei cittadini basandosi sugli atteggiamenti nei confronti della mobilità e dell'ambiente; i vissuti e le abitudini della cittadinanza in merito agli spostamenti quotidiani; gli atteggiamenti e le aspettative dei cittadini sul tema della mobilità sostenibile e delle iniziative realizzate dall'Amministrazione Pubblica. Anche da questa indagine emerge la prevalenza dell'automobile come mezzo più usato soprattutto per gli spostamenti di lavoro (grafico 3). La bicicletta però "incalza" raccogliendo favori soprattutto per gli spostamenti legati al tempo libero (tabella 4). Molto basso invece l'utilizzo dei mezzi pubblici, che peraltro sembra motivato in effetti più da "cattive abitudini" che dettato da vere motivazioni (molti, fra gli intervistati non indicano il reale motivo per cui non scelgono i mezzi pubblici, si rifugiano in un generico "altro"...)(grafici 4 e 5).

Emerge comunque un evidente sentimento di fondo favorevole alla mobilità sostenibile, un'area di utenti disponibili al cambiamento che possono essere la leva per un generale orientamento verso una mobilità più consapevole.

La classificazione originale dell'indagine individua infatti alcuni "tipi" di utenti del trasporto (grafico 6) selezionando alcuni segmenti meno legati all'utilizzo accanito dell'auto privata e più positivi nei confronti delle politiche di mobilità sostenibile. Oltre agli "automobilisti agguerriti" e ai "motociclisti", che rappresentano comunque un modo a parte, c'è anche chi non apprezza i condizionamenti delle automobili e i disagi ambientali del traffico, "i naturalmente sostenibili", e che in ogni caso sarebbe disposto ad un uso più consapevole (sono gli "automobilisti sensibili").

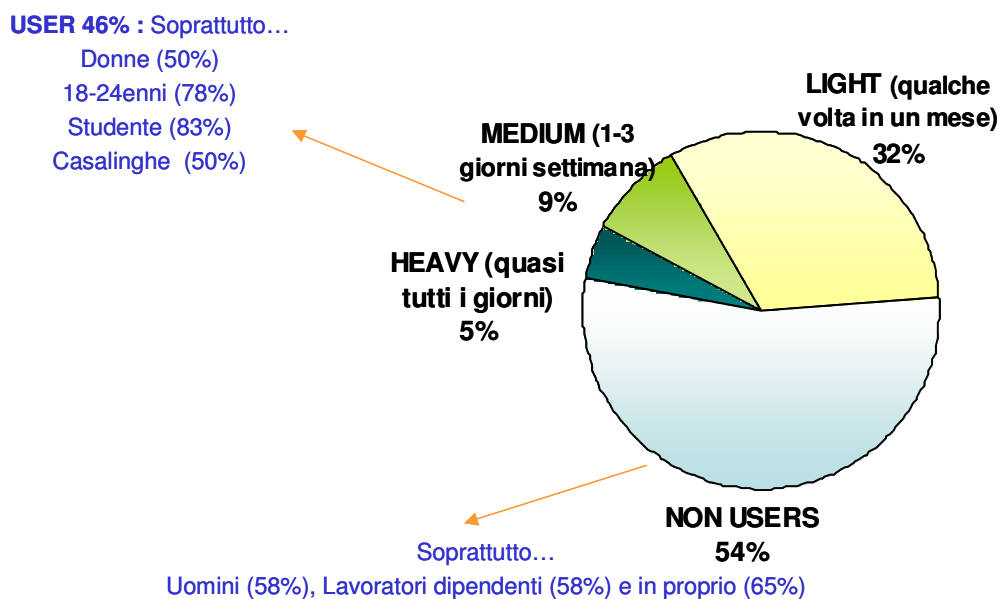
A dimostrazione di quanto le politiche di moderazione del traffico e mobilità sostenibile possano essere effettivi strumenti di qualità di vita e di migliore circolazione stradale (aspettando che tutti un giorno ci si accorgano che vivere senza auto non solo si può, ma conviene per il benessere collettivo e individuale) emerge un piccolo segnale, un apprezzamento per gli interventi durevoli e più strutturali che puntano a rendere reali, effettive e competitive le alternative di trasporto all'auto privata.



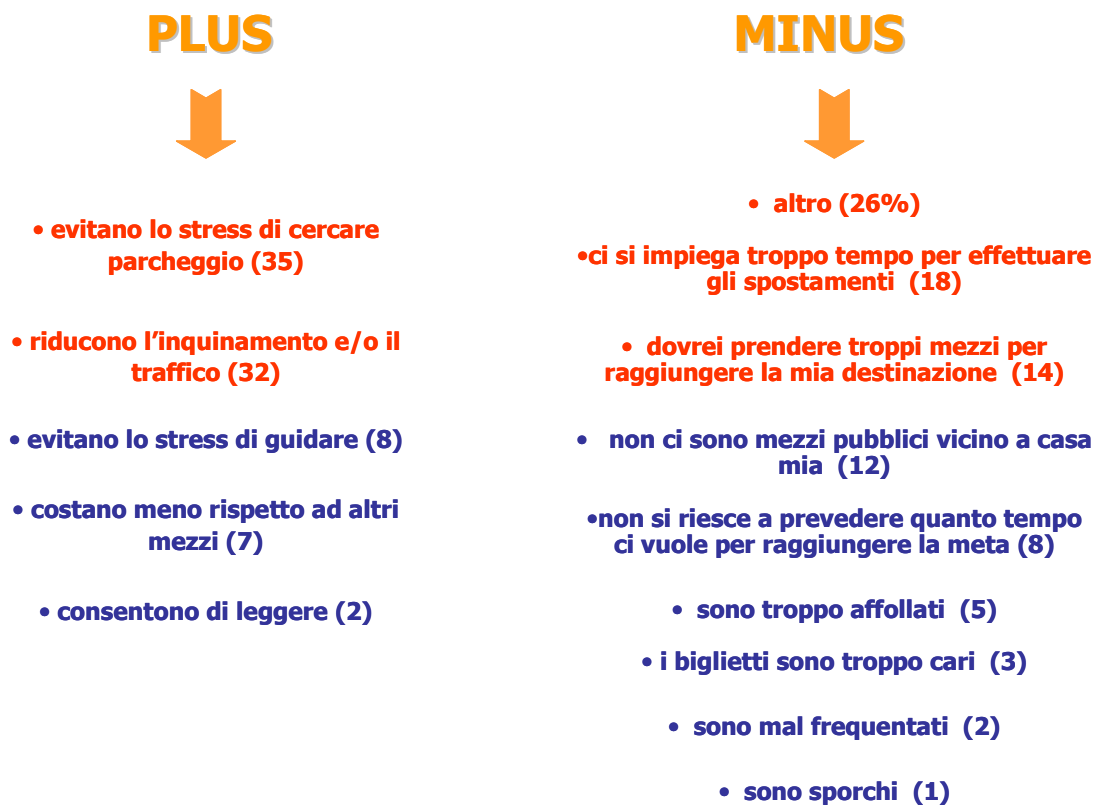
SR -Grafico 3 – Indagine Ispo: quali mezzi utilizza per spostarsi in città? Valori percentuali su tutta la popolazione (base 1.500 casi) possibili più risposte prime tre in ordine di importanza

	IN GENERE	PER ANDARE AL LAVORO	PER ANDARE A SCUOLA	PER IL TEMPO LIBERO
• Auto	55	75	58	43
• Bicicletta (monopattino)	20	10	7	26
• Vado a piedi	10	6	14	14
• Mezzi pubblici	8	3	8	7
• Non accompagno i bambini a scuola		-	8	-
• Motorino/scooter da 50 cc fino a 150 cc	5	6	4	7
• Moto > 150 cc	1	2	1	2
• Bicicletta elettrica	1	-	-	
Base (casi)	1500	725	460	1498

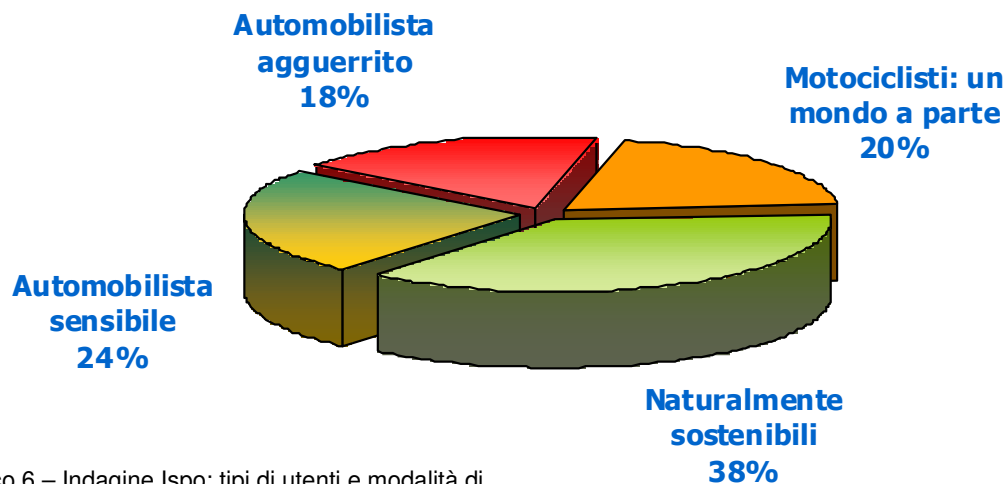
SR -Tabella 4 – Indagine Ispo: Quale mezzo usa per muoversi per ciascuna situazione indicata?



SR -Grafico 4 – Indagine Ispo: con che frequenza usa i mezzi di trasporto pubblico?



SR -Grafico 5 – Indagine Ispo: Plus e minus del trasporto pubblico



SR -Grafico 6 – Indagine Ispo: tipi di utenti e modalità di trasporto

NATURALMENTE SOSTENIBILI (38%):

“l’inutilità dell’ auto in città”

Sono soprattutto donne, dai 45anni in su, pensionate/i e casalinghe ma anche dirigenti e imprenditori. Con sede di lavoro fissa nella Provincia di Rimini. Discreti utilizzatori dei mezzi pubblici, prediligono spostarsi in bicicletta o a piedi e non amano per niente girare in auto. In generale apprezzano tutte le misure e i comportamenti favorevoli alla mobilità sostenibile. e si dicono disponibili a rinunciare del tutto all’auto per il bene di Rimini. Vorrebbero che la PA intervenisse per rendere la mobilità pubblica piu’ flessibile (taxi bus, car-sharing, ecc...)

AUTOMOBILISTA SENSIBILE (24%):

“Amo guidare ma con attenzione all’ambiente”

Risiedono prevalentemente fuori Rimini. “Autofili” convinti, si dichiarano però disponibili a contenere la loro passione per l’auto a favore di una mobilità più rispettosa dell’ambiente: si a zone a traffico limitato e a piu’ piste ciclabili. Coerentemente con il loro profilo “sensibile” sono interessati ad interventi della PA sia per incentivare l’acquisto di mezzi elettrici, sia per rendere sicura la mobilità pedonale.

MOTOCICLISTI: UN MONDO A PARTE (20%):

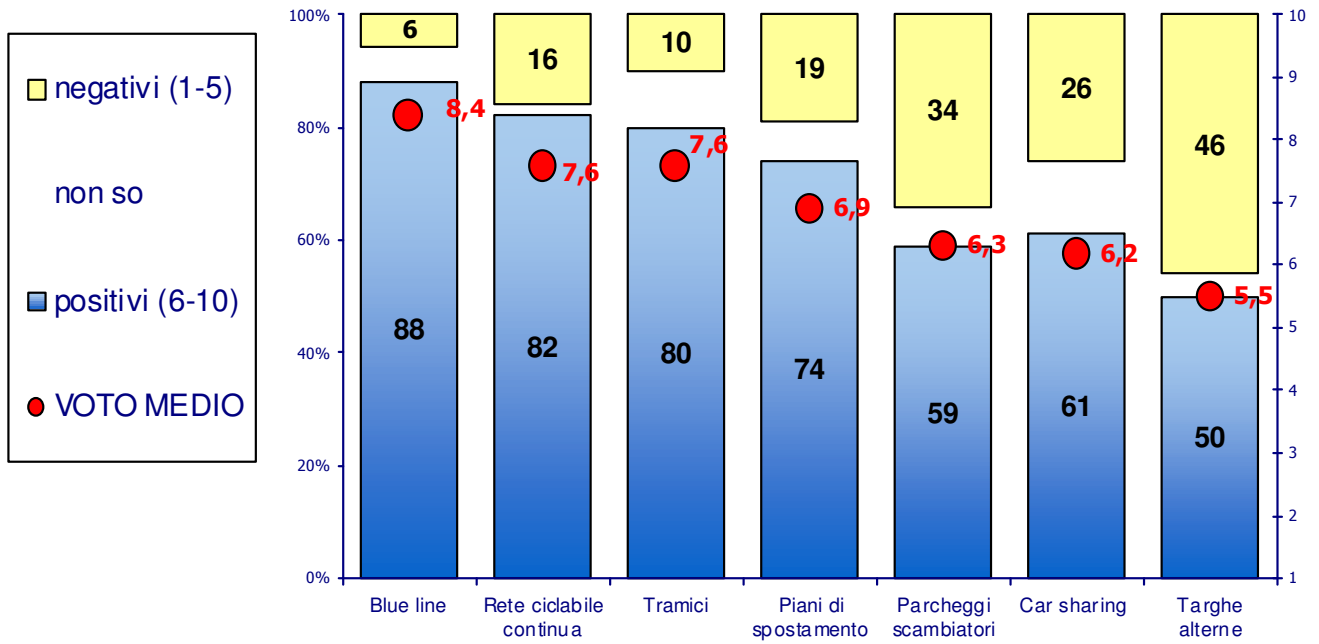
“Liberi di muoversi”

Soprattutto 18-34enni. Di istruzione medio o medio-alta. Prediligono spostarsi in moto/scooter (ma hanno anche l’auto). Liberi di muoversi sulle loro due ruote sono sostanzialmente piu’ indifferenti che contrari ad aumentare gli interventi per la mobilità sostenibile. Vedono con favore un intervento della PA sugli incentivi per la rottamazione di auto non catalizzate e motorini a due tempi.

AUTOMOBILISTA AGGUERRITO (18%):

“In difesa dell’auto”

Sono persone che amano andare in giro in automobile e non vi rinuncerebbero mai, nemmeno per il bene di Rimini. Non vedono con molto favore i provvedimenti pro mobilità sostenibile in particolare quelli favorevoli ai ciclisti. Secondo loro la Pa dovrebbe intervenire soprattutto per la riqualificazione di strade e piazze.



SR -Grafico 7 – Indagine Ispo: come giudica le iniziative di mobilità sostenibile attuate dalla provincia?

5. Criticità di sistema e risposte della pianificazione provinciale per le grandi reti e la mobilità plurimodale

Con riferimento alla organizzazione di base della mobilità provinciale il primo Ptcp persegue i seguenti obiettivi:

- maggiore apertura del sistema provinciale alle relazioni regionali ed europee
- più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche per il riordino e sostegno del sistema insediativo e per l'integrazione delle funzioni centrali e produttive provinciali;
- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione delle diverse modalità di trasporto;
- recupero di competitività del trasporto pubblico, attraverso l'innovazione tecnica – organizzativa del settore e la realizzazione di una efficace rete su sede propria;
- riduzione e mitigazione degli impatti delle infrastrutture sull'ambiente e sulla qualità insediativa.

La consistenza e la distribuzione dei flussi sul territorio conferma lo stato delle problematiche e le grandi scelte strategiche operate dal primo Ptcp e giunte oggi ad un avanzato stato di realizzazione. I punti cardini per il riordino della mobilità vertono sul potenziamento della A14 con ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale, sulla realizzazione della variante alla SS 16 in affiancamento al tracciato autostradale e sul primo tratto del Trasporto rapido costiero fra Rimini e Riccione. Queste grandi opere divengono punto di riferimento per la riorganizzazione sia della viabilità locale sia del trasporto pubblico su gomma.

Lo schema di riorganizzazione dei flussi già promosso dal piano, è tuttora valido (schema 10). Esso si basa innanzitutto: sulla centralità dell'aeroporto e sulla sua accessibilità stradale (in collegamento con il casello di Rimini Sud) e ferroviaria (con il potenziamento della stazione di Miramare); sulla riorganizzazione della rete stradale incentrata sulla specializzazione dei flussi attraverso la relazione esclusiva della autostrada con la nuova statale 16 che diventa sia collettore di distribuzione urbana (fino a giungere a stanze di traffico limitato nella zona a mare) sia raccordo a monte con le direttrici di vallata; sul potenziamento del trasporto metropolitano e ferroviario e sul cabotaggio marittimo.

nazionali ed internazionali e sull'intensificazione delle tratte point to point potenziando l'attuale offerta di collegamenti nazionali giornalieri e collegamenti internazionali settimanali. Le principali caratteristiche tecniche dello scalo riminese non prevedono limitazioni alle operazioni di volo esistenti e potenziali. Nella prospettiva di crescita vanno infatti considerate le peculiarità dell'impianto che copre complessivamente una superficie di 370 ettari ed è dotato di una pista principale che si sviluppa eccezionalmente su 3.200 metri utilizzabili in lunghezza e di una seconda pista ausiliaria (taxiway) che misura 2.600 metri. L'aerostazione è allo stato attuale in grado di assorbire notevoli incrementi di traffico pari a 2,5 milioni di passeggeri/anno e magazzini per stoccaggio merci pari a 4.000 mq. In particolare per il traffico merci, l'acquisizione degli spazi attualmente in uso alle autorità militari consentirebbe di svolgere senza particolari difficoltà le principali funzioni logistiche e movimentazione dei carichi che caratterizzano uno scalo aeroportuale cargo di medio – grandi dimensioni.

Un'ipotesi progettuale per l'incremento dell'attività aeroportuale, e per non far sì che l'aeroporto resti una enorme risorsa sottoutilizzata, è stato elaborato partendo dalle previsioni del Ptcp. L'idea di fondo del progetto è quella di accelerare l'inserimento dell'aeroporto nelle reti internazionali e nelle politiche globali da una parte e dall'altra di individuare l'aeroporto come motore della riorganizzazione dello spazio e del funzionamento del contesto locale, ridefinendo o portando a compimento le gerarchie funzionali delle infrastrutture su ferro e gomma che l'aeroporto reclama per garantire le necessarie intermodalità. Attraverso una progettazione integrata che punta sulla riconfigurazione degli spazi disponibili nell'area di accesso al complesso si punta ad ottenere un triplice risultato:

1. costruire una forte intermodalità aeroporto/ferrovia/autostrada
2. introdurre nuove destinazioni d'uso per dare vita ad una "antenna" di riferimento baricentrica per i servizi rari e specializzati
3. lavorare sul sistema degli spazi aperti per attribuire identità al luogo ed inserirlo nel paesaggio urbano e della costa.

Per quanto attiene al primo obiettivo si ipotizza una grande piazza coperta che includa sotto il suo tetto la nuova sala di ingresso all'aeroporto, la stazione di arrivo della monorotaia dalla ferrovia nazionale e del Trc, l'uscita del sistema dei parcheggi servizi dal nuovo disegno di strade interrato che liberano in tal modo il piano di campagna per il traffico lento e pedonale.

La complessità funzionale (secondo obiettivo) è affidata alla nuova spina di edifici realizzata lungo la direttrice strutturante l'area di accesso a mare dell'aeroporto e direttamente collegata con la zona alberghiera esistente, mentre l'attenzione riservata al disegno degli spazi aperti (terzo obiettivo) è strettamente legata agli obiettivi di riqualificazione dell'area del Marano (ivi compreso il polo del wellness) attraverso la quale si può ipotizzare un collegamento verde direttamente al mare.



SR - Schema 11 – Prima ipotesi progettuale di potenziamento e integrazione territoriale dell'aeroporto Federico Fellini

Fonte: servizio mobilità della provincia di Rimini

5.2 L'assetto della viabilità principale

L'assetto della viabilità principale verte sul potenziamento del forte canale infrastrutturale longitudinale rappresentato dalla autostrada e dalla nuova statale 16 in continuità con la variante alla statale 9 e, coerentemente con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti, sul rafforzamento delle tre principali direttrici trasversali: la strada Marecchiese, la SS 72 per San Marino e la provinciale 17 fondovalle del Conca.

La tavola SR1 "Grandi infrastrutture per la mobilità stato di attuazione" restituisce lo stato di attuazione delle previsioni relative al sistema relazionale assunte dal primo Ptcp. Da essa si evince come l'assetto infrastrutturale portante della mobilità provinciale a lungo termine sia ormai definito lasciando spazio ad un maggiore dettaglio progettuale in merito alla rete provinciale e a temi fondamentali della sicurezza degli attraversamenti e dei nodi e della qualità dello spazio pubblico dedicato alla mobilità.

Per la descrizione di dettaglio dello stato di attuazione per singolo progetto si rinvia alle schede sintetiche riportate nell'Allegato 1.

Oltre ai grandi progetti particolare attenzione è stata posta in questi anni di attuazione del piano nella sistematizzazione della mobilità di vallata in relazione anche alla collocazione dei principali attrattori di mobilità dislocati sul territorio (schema 12) e alla messa in sicurezza degli itinerari provinciali dell'entroterra.

Per la rete stradale provinciale si individuano in sintesi tre ambiti:

- il sistema Rimini – Riccione (schema 13). Costituisce il vero e proprio cuore urbano, ormai senza soluzione di continuità, della provincia e luogo di localizzazione delle funzioni di eccellenza vendibili nell'ambito di reti extralocali. Qui trovano localizzazione l'aeroporto, la stazione ferroviaria di rango regionale, il porto commerciale (secondo solo al porto di Ravenna) e la darsena turistica principale, il polo fieristico, il sistema direzionale (con previsti due centri congressuali), i due principali parchi per le attività economiche e logistiche (Rimini nord e Raibano), le principali previsioni di commercio alla persona (con apertura dell'ipermercato nell'area urbana di Rimini) alcuni servizi territoriali di settore (ad esempio l'inceneritore).
- Rimini Nord e la Vallata del Marecchia. Insistono su questa porzione di territorio flussi di traffico consistenti legati alla presenza del casello autostradale e al sistema delle statali 9 e 16. Oltre alla stretta relazione con il polo di Rimini nord attraverso l'aerea produttiva di Santarcangelo, l'ambito è caratterizzato da fenomeni consistenti di sviluppo urbano lineare, anche di tipo produttivo e commerciale, lungo la statale 9 e la ex statale 258 marecchiese. Lo schema n. 14 evidenzia come, a sistema, la viabilità programmata permetta di deviarne gli attuali flussi di attraversamento che interessano il centro di Santarcangelo su un anello esterno direttamente connesso con il sistema delle varianti alle statali e al sistema delle strade provinciali (Sp 258, Sp 14 e Sp 13).
- la Vallata del Conca. Connessa verso mare al sistema urbano fortemente integrato di Cattolica e San Giovanni in M., ospita una importante area produttiva esistente strettamente interrelata con quella collocata a Tavullia nel pesarese e una delle principali aree in previsione in località Sant'Andrea in Casale. Lo schema n. 15 evidenzia come la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Conca, nella continuità con la realizzata variante alla Sp 17, permetta di completare la viabilità di vallata sposando completamente il traffico di attraversamento all'esterno dei centri di San Giovanni in M. e Morciano di R..

Schema SR 13 - Attrattori di traffico veicolare e flussi medi giornalieri bidirezionali sulla rete viaria della provincia di Rimini

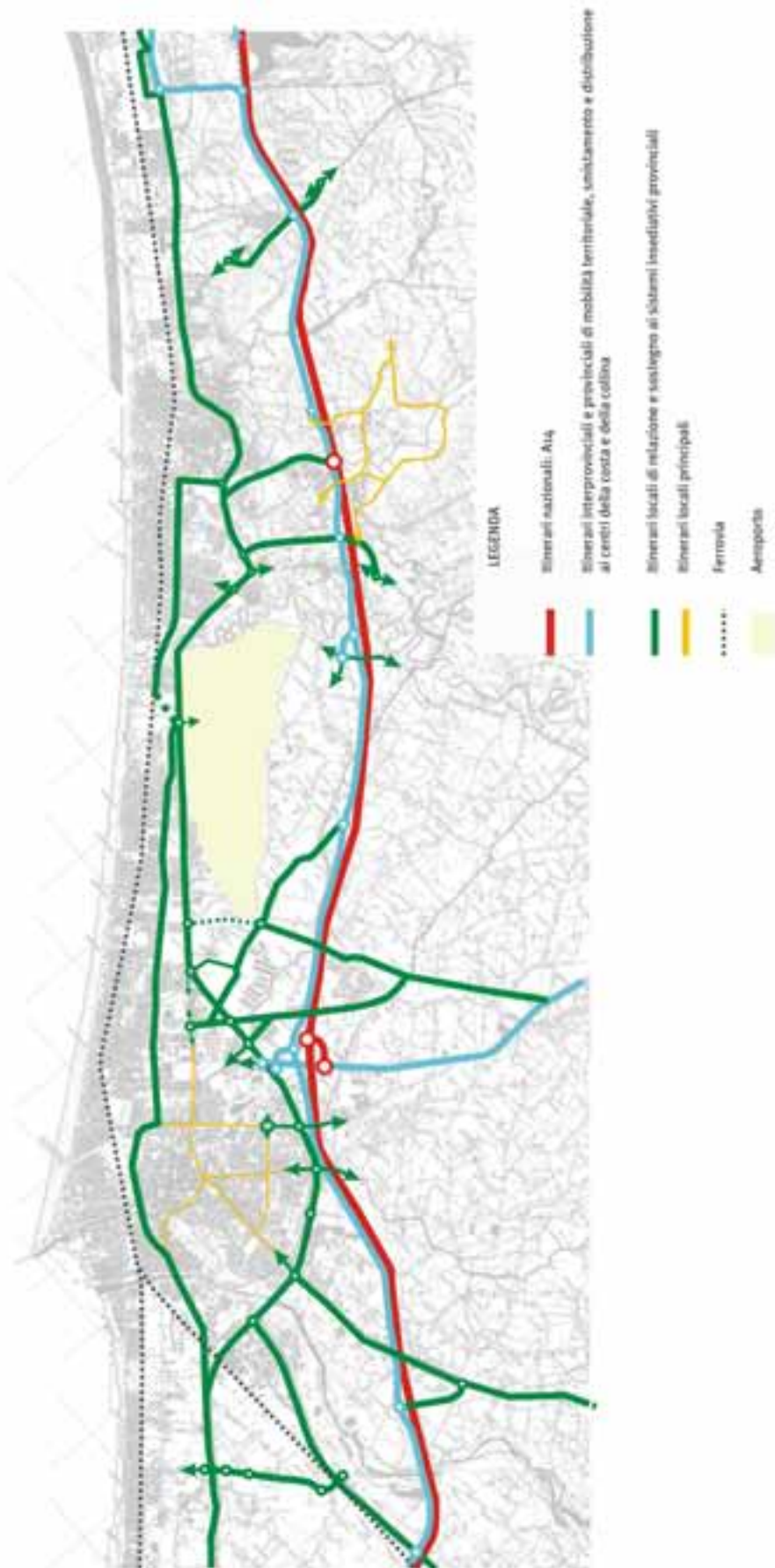
Fonte: Servizio Mobilità
Ufficio di Coordinamento



LEGENDA

- Attrattori di traffico: presenza scuola
 - + 1.000/1.000 presenze scolastiche
 - 100/200 - 1.000/1.000 presenze scolastiche
 - 100/200 - 500/500 presenze scolastiche
 - 50/100 - 100/100 presenze scolastiche
 - < 50/100 presenze scolastiche
 - Attrattori di traffico: ospedale
 - Zone ciclabili
 - Zone per attività turistico-culturali e balneari
 - Zone turistico-culturali
 - Zone turistico-culturali (B&B, B&C, Tourist)
 - Zone di interesse per verde
 - Aree abitate
 - Aree (urbane/semiurbane/urbane e periurbane)
-
- Attrattori A2: flussi medi giornalieri bidirezionali
 - 70.000 - 80.000 veicol/giorno
 - 50.000 veicol/giorno
 - 40.000 - 50.000 veicol/giorno
 - +
 - Comuni turistici A 14
 - Stato attuale: flussi medi giornalieri bidirezionali
 - 20.000 - 30.000 veicol/giorno
 - 30.000 - 35.000 veicol/giorno
 - Stato potenziale: flussi medi giornalieri bidirezionali
 - 40.000 - 45.000 veicol/giorno
 - 45.000 - 50.000 veicol/giorno
 - 50.000 - 55.000 veicol/giorno
 - 55.000 - 60.000 veicol/giorno
 - + 1.000 veicol/giorno
 - Stato: comunale
-
- Stato: provinciale
 - Attrattori di traffico: presenza hotel di lusso
 - 50/200 - 100/100 presenze scolastiche
 - 10/200 - 50/200 presenze scolastiche
 - 5/200 - 10/200 presenze scolastiche
 - 1/200 - 5/200 presenze scolastiche

Schema SR 13 : il sistema urbano Rimini - Riccione





Schemi SR 14 e 15 - Particolari della viabilità di vallata per la Val Marecchia e la Val Conca con evidenziati i tracciati viabilistici per il by - pass dei centri intermedi (Santarcangelo, Morciano e San Giovanni)

5.3 Trasporto ferroviario e tpl

Uno degli obiettivi fondamentali del piano previgente, così come integrato dalle politiche sulla mobilità sviluppate dalla Provincia nell'ultimo lustro, è quello di concretizzare sistemi di trasporto integrati al territorio efficaci e alternativi all'autotrasporto tradizionale sia merci sia passeggeri. Su quest'ultimo versante il potenziamento del trasporto di tipo metropolitano plurimodale verte essenzialmente su attività sia di infrastrutturazione del territorio sia di riorganizzazione urbanistica (in merito alla localizzazione delle principali funzioni) e trasportistica. In particolare in merito al trasporto su ferro e mobilità collettiva il piano promuove le seguenti azioni:

- *ricadenzamento e intensificazione del servizio ferroviario*
E' previsto un aumento dei servizi a lunga percorrenza (intercity ed eurostar) sulla stazione di Rimini-~~nel~~ e l'intensificazione (a 30') del servizio locale con l'introduzione di treni a nuova trazione (~~minuetto~~)³ sulla tratta Rimini – Ravenna. Il sistema delle fermate locali si integra con-la **il potenziamento della** stazione di Miamare e lungo la tratta Rimini – Ravenna con le nuove fermate di Rivabella e Viserbella la cui fattibilità e convenienza realizzativi dovranno essere preventivamente verificate con la Regione Emilia – Romagna **anche alla luce degli esiti e degli indirizzi che emergeranno dallo studio commissionato dalla Regione Emilia Romagna rivolto all'aggiornamento del quadro programmatico dei servizi minimi ferroviari di interesse regionale per la definizione dell'orario ferroviario attuativo e dai suoi specifici approfondimenti.**⁴ Al fine di mitigare gli effetti sull'attraversamento urbano della ferrovia, la Provincia in attuazione dell'intesa fra Regione Emilia Romagna e Rete Ferroviaria Italiana, ha curato la progettazione delle barriere antirumore per i primi 5 siti pilota che sono stati inseriti nella prima tranche di lavori previsti nel poliennale delle ferrovie dello stato.
- *realizzazione della prima tratta del trasporto rapido costiero*
Costituisce il canale preferenziale per la maggiore coesione del sistema urbano Rimini – Riccione, per il riordino del Tpl e per la limitazione del traffico veicolare privato nell'area costiera. È necessario promuovere le fermate del trc quali occasioni di riqualificazione e di ricucitura urbana sull'esempio delle più avanzate esperienze europee (storica orami quella di Strasburgo). Per quanto riguarda il completamento a lungo e medio termine è prevista la continuazione lungo costa verso Cattolica e verso l'entroterra in collegamento alla stazione ferroviaria di Rimini Fiera. Eventuali ulteriori penetrazioni di vallata potranno

³ Cfr. Ris. RER n. 3

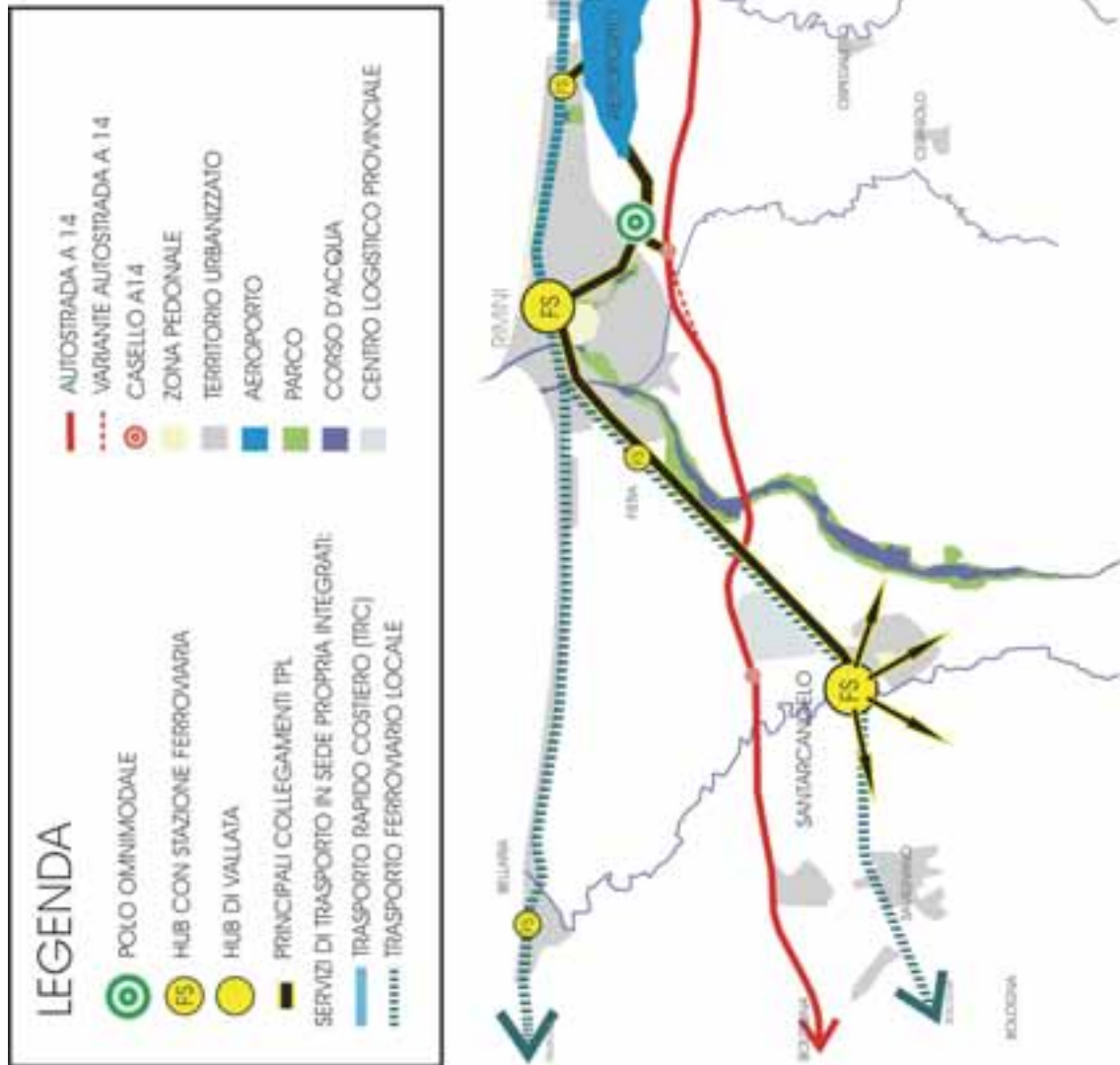
⁴ Cfr. Ris. RER n. 2

essere valutate, sia intermini di tracciato, sia intermini di tecnologie applicabili, come ulteriori implementazioni del servizio.

- *riorganizzazione e flessibilizzazione del trasporto pubblico locale*
Affrontare la riorganizzazione territoriale provinciale in termini di area metropolitana significa attribuire al trasporto pubblico un ruolo potenziato rispetto ai livelli attuali non solo in termini di offerta, ma anche in termini di percezione e propensione all'uso da parte della popolazione residente e temporanea. Attualmente solo il 7% della popolazione locale utilizza i mezzi pubblici a fronte di una media metropolitana italiana che, pur bassa, si attesta su valori prossimi al 30% e di picchi di utilizzo delle metropoli europee dove il mercato dei servizi pubblici oscilla tra il 56 % (Stoccolma e Londra) e il 47% (Barcellona) degli spostamenti. Il riordino del servizio pubblico del trasporto, che certo non può prescindere dalla revisione organizzativa e finanziaria dei gestori, può essere affrontata dal punto di vista territoriale sia nella verifica dell'efficacia di percorsi e frequenze, sia nell'innovazione della offerta con servizi a chiamata, sia nell'integrazione con altre forme di trasporto e non da ultimo incentivando l'uso del trasporto pubblico e scoraggiando la mobilità motorizzata individuale con tutte le categorie di intervento proprie del mobility management così come si sono venute ad affermare nell'ultimo decennio in Europa. Lo schema SR 16 sintetizza le principali direzioni di aggregazione dell'offerta di mobilità pubblica organizzata sui principali sistemi urbani, sulla connessione ai poli di mobilità e ai poli funzionali territoriali e sulla diversificazione dell'offerta nelle aree a utenza debole.
- *diffusione dei sistemi di trasporto collettivo (car sharing e car pooling)* I nuovi sistemi di mobilità collettiva, già da tempo diffusi in Europa, riportano il tema della imprenditorialità privata e della "adesione volontaria", cioè della sensibilizzazione del singolo cittadino, a pieno titolo nella difficile opera di affermazione di modelli di mobilità alternativi all'auto privata utilizzata individualmente. In Italia il car sharing è promosso e finanziato dal Ministero dell'Ambiente (attraverso Iniziativa Car Sharing - ICS) che lo ha equiparato a servizio di pubblica utilità. L'adesione della Provincia a ICS e l'approvazione e finanziamento del progetto presentato al Ministero hanno permesso l'attivazione del servizio, già dal 2002, nei cinque comuni costieri che aderiscono al coordinamento provinciale.
- *organizzazione di nodi di scambio modale (punti mobilità)*
La realizzazione di poli integrati e plurimodali per la mobilità va perseguita sia a livello territoriale (in riferimento ai grandi parcheggi scambiatori, ai caselli autostradali, alle stazioni ferroviarie e all'aeroporto) sia a livello urbano. Città europee (Brema fra tutte) dotate di tutti i sistemi di trasporto organizzano punti mobilità dove confluiscono tutte le modalità di trasporto (trasporto pubblico, car sharing, piste ciclabili, taxi) e che fungono da veri e propri centri di servizio per

la mobilità cittadina. La massima intergazione funzionale fra i modi e la facilitazione d'accesso al sistema integrato rappresentano senza dubbio un punto di forza irrinunciabile anche nel potenziamento della fruibilità turistica del territorio.

Schema SR 1.6 - Principale assetto del trasporto pubblico locale
 fonte: servizio mobilità



Modifiche al grafico – Cfr. Ris. RER n. 1

5.4 Cabotaggio marittimo

Come già accennato, il cabotaggio marittimo è la principale scommessa del trasporto europeo e su di esso si sviluppano vari canali di finanziamento fra i quali il programma Interreg. La provincia di Rimini, insieme alla Provincia di Ravenna e al Comune di Cesenatico, è partner Italiano del progetto Inrose dedicato all'integrazione via mare dei paesi in attesa di entrare nell'Unione Europea, fra i quali la Croazia. Il progetto prevede la realizzazione di collegamenti "di linea" con Pola e Parenzo.

La ristrutturazione del trasporto marittimo mette in evidenza la necessità di interventi di adeguamento e razionalizzazione ai vari livelli, incentrati su una maggiore capacità di pianificazione del sistema dei trasporti e di utilizzo dei vettori. In particolare nell'ambito della navigazione di breve raggio emerge la necessità di migliorare l'integrazione delle aree marittime nel contesto delle reti multimodali, con l'esigenza di ottimizzare le relazioni anche attraverso la competitività fra gli operatori. I porti, inoltre, dovranno essere ripensati come nodi essenziali delle reti di trasporto intermodale. L'efficienza delle operazioni portuali in senso stretto, costituirà requisito sempre più essenziale per migliorare la competitività e la flessibilità dei servizi.

Negli ultimi anni la Provincia di Rimini ha promosso alcune sperimentazioni per il collegamento dapprima con Venezia e, da ultimo nella trascorsa estate, con Pola. Il tema del trasporto marittimo è parte integrante anche dell'accordo fra le tre province di Rimini, Ravenna e Forlì – Cesena dove oltre al cabotaggio marittimo si afferma il ruolo centrale del porto di Ravenna nell'organizzazione del trasporto marittimo regionale.

Particolare attenzione dovrà essere posta nella messa a sistema delle darsene turistiche (Rimini, Riccione, Porto verde di Misano Adriatico, Cattolica e Bellaria) per lo sviluppo della nautica da diporto.⁵

⁵ Cfr. Oss, Comune di Cattolica prot. n. 58628 – prot spec. N. 215 – sub. B) ; Cfr. Oss. Comune di Misano A. prot. n. 56840 – prot. spec. N. 209 sub. h) 3.

6. Strategie per il trasporto merci

Il primo Ptcp individua, in affiancamento ai parchi di attività economiche di rango provinciale, tre centri logistici principali di medie dimensioni con funzioni differenziate. Si tratta di luoghi attrezzati per la riaggregazione dell'offerta dei servizi commerciali e per i trasporti delle merci connesse alle esigenze logistiche dei cicli produttivi, turistici e industriali del consumo urbano con accesso diretto alla rete nazionale e provinciale. La prima area, di priorità e di maggiore complessità funzionale, localizzata nell'area di Rimini Nord, la seconda a completamento limitato con funzioni integrative del centro grossisti di Rimini sud, la terza, presso la zona industriale di Cattolica e San Giovanni in M. , con previsioni di un centro servizi di attrezzature per la grande distribuzione e un'area di sosta attrezzata e deposito merci.

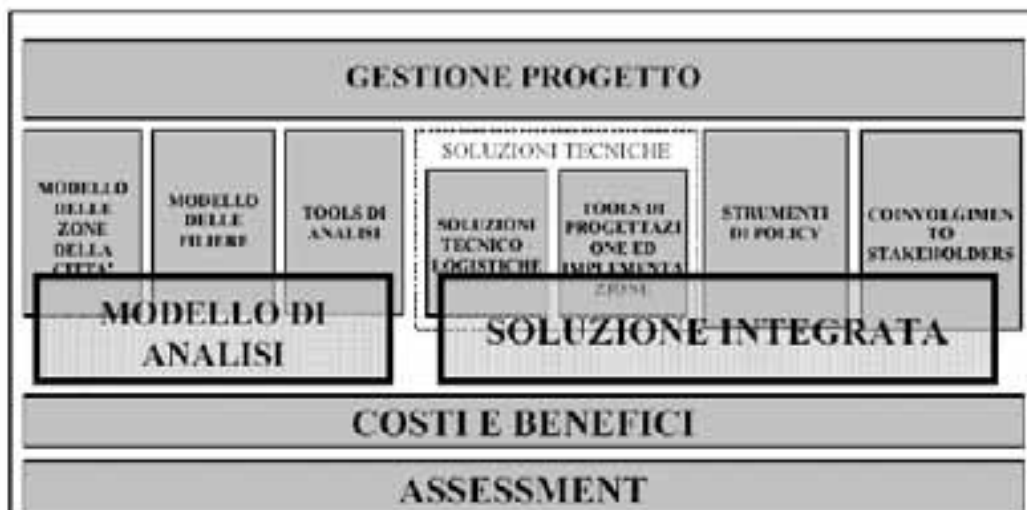
A fronte della forte interrelazione interna del sistema produttivo locale in un'ottica di distretto turistico integrato ormai maturo, la programmazione logistica non può necessariamente prescindere dai temi propri delle City logistics e dalla dedica ospitale del territorio. La filiera ricettiva rappresenta infatti uno dei principali generatori di traffico commerciale della provincia e in particolare dell'area centrale urbana e costiera del capoluogo.

Con l'adesione della provincia al progetto City Ports, ha preso avvio la progettazione del centro logistico di Rimini nord la cui realizzazione è prevista nell'ambito delle misure strutturali dell'accordo sulla qualità dell'aria sottoscritto da Regione Emilia Romagna, Provincia di Rimini e Comune di Rimini. Lo studio per la localizzazione e definizione funzionale del centro logistico dedicato alla filiera HoReCa (Hotel, Restaurant, Catering) , si basa su:

- analisi della filiera logistica ricettiva riminese, con ricostruzione dei flussi fisici associati alle attività alberghiere, para-alberghiere e di ristorazione;
- sviluppo di una proposta di razionalizzazione dello schema logistico a supporto di tali attività, da attuarsi anche attraverso la realizzazione di un centro di distribuzione urbano a supporto della movimentazione dei relativi carichi.

L'area di riferimento, in relazione al polo di Rimini nord, corrisponde alla zona centrale della città di Rimini, costituita dal centro storico, dalla parte centrale della marina, da Borgo San Giuliano e da San Giuliano a Mare, che nel loro insieme costituiscono la prima circoscrizione comunale.

La metodologia adottata per lo sviluppo dello studio, concordata con la Regione Emilia Romagna che lo ha cofinanziato, è quella stabilita nell'ambito del progetto City Ports che promuove uno schema interpretativo generale basato sull'integrazione fra il modello della filiera e quello delle zone della città (schema 17)



SR - Schema 17 – Schema della metodologia

Fonte: studio di fattibilità per il centro logistico provinciale - Polinomia

Lo studio è stato condotto dalla Società Polinomia nel corso del 2004 e ha permesso di valutare alcune alternative di localizzazione e dimensionamento delle aree urbane per la logistica fino a definire il profilo economico e funzionale del Centro di Distribuzione Urbana (CDU) previsto nella zona di Rimini Nord. In particolare il rapporto finale è strutturato su tre elementi fondamentali:

- lo sviluppo di schemi logistici alternativi nelle zone centrali della città (centro storico e marina centro);
- la valutazione di tali schemi in base agli indicatori prestazionali selezionati sulle risultanze delle fase analitica, e la selezione della soluzione più soddisfacente;
- la localizzazione, il dimensionamento e la definizione del profilo funzionale del Centro di distribuzione urbana (CDU).

Al fine di fornire tutti gli elementi necessari alla fase propositiva dello studio sono state effettuate alcune tipologie di indagine (conteggi di veicoli commerciali, intervista campionaria ai vettori di trasporto, interviste campionarie a gestori di alberghi e ristoranti, conteggio dei visitatori del centro Agro Alimentare) che restituiscono le condizioni medie della stagione estiva per la filiera in esame. Le informazioni raccolte hanno consentito di affinare considerevolmente la conoscenza sia della domanda di movimentazione merci proveniente dal settore ricettivo, sia delle modalità di risposta sul versante dell'offerta di trasporti e di servizi logistici.

La sovrapposizione dei differenti strati di domanda (alberghi 1-2 stelle, alberghi 3 stelle, alberghi 4-5 stelle, ristoranti) consente di ricomporre il modello della filiera logistica ricettiva.

Come si osserva nello schema riepilogativo (schema 18), sulla base delle indagini effettuate la domanda di movimentazione merci espressa dalla filiera, all'interno dell'area di studio, è quantificabile in circa 350 t/giorno, ovvero 10.000 t/mese e

forse 40-50 t/anno. Si tratta di un valore piuttosto elevato, come risulta evidente dal rapporto con il numero di posti-letto o delle presenti turistiche, secondi il quale ciascun turista presente nell'area di studio determina la movimentazione di 15-20 kg di merce al giorno. Sebbene questo dato, per le modalità della sua acquisizione, risulti affetto da elementi di incertezza non indifferenti, è chiaro che una movimentazione pro-capite di tale entità non può essere spiegata soltanto attraverso i consumi diretti dei clienti degli alberghi, ma richiede il riferimento ad elementi di altro genere, quali in particolare:

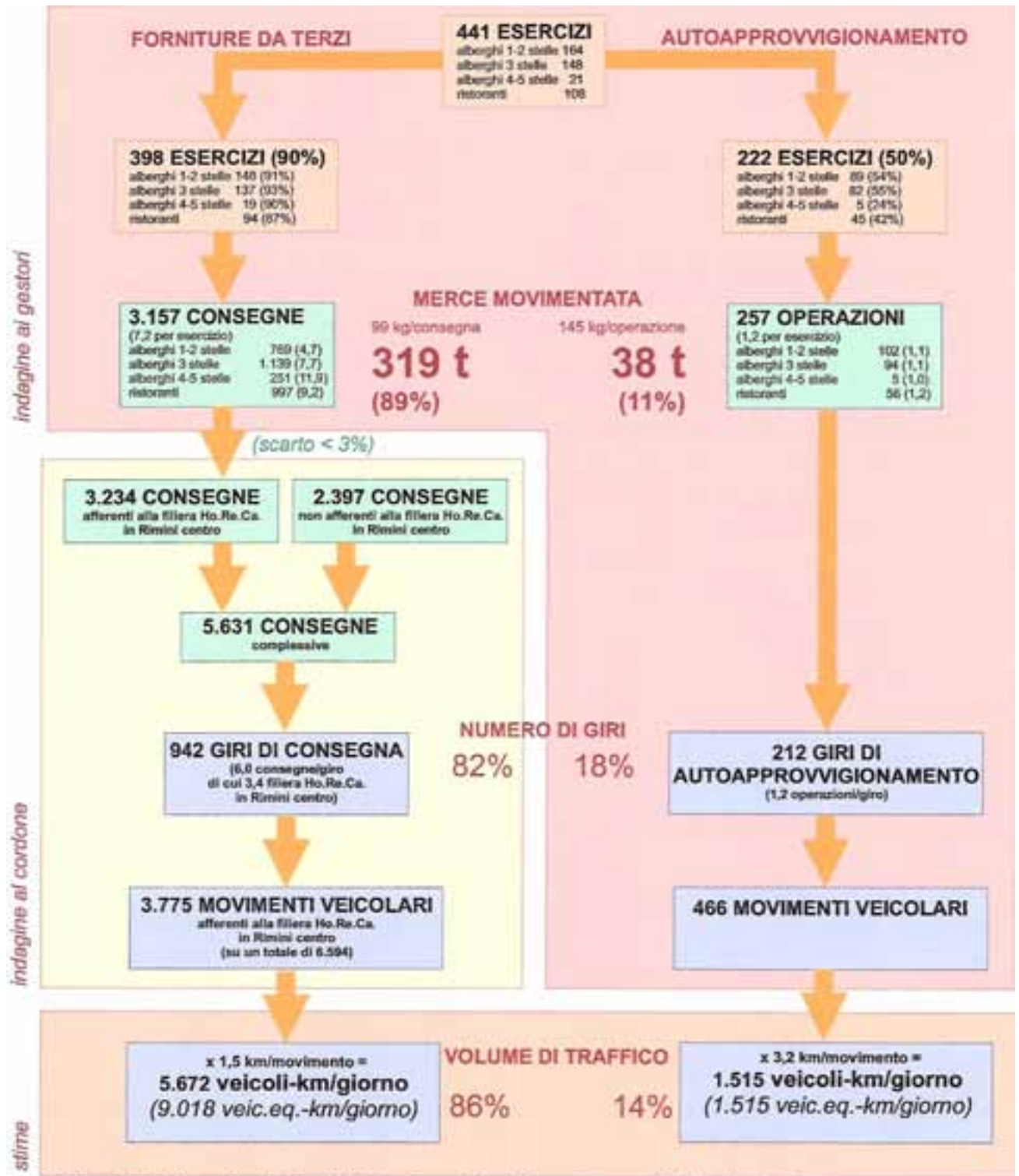
- la presenza di importanti componenti di tara (ad es. dovuta al doppio confezionamento di numerosi prodotti);
- l'estensione della filiera a componenti di domanda esterne al sistema alberghiero in senso stretto (in particolare, presenze senza pernottamento, ed anche residenti che effettuano parte dei pasti all'interno della filiera ricettiva).

La massima parte della movimentazione (95%) avviene ad opera di fornitori terzi: operatori logistici in senso proprio, ma anche imprese di produzione e/o distribuzione alimentare, nonché imprese di servizi specializzate a supporto della filiera (tipicamente le lavanderie).

Secondo l'indagine presso i gestori, i 398 esercizi ricettivi che si affidano in tutto od in parte a fornitori terzi ricevono una media di 7,2 consegne al giorno, per un totale, all'interno dell'area di studio, di 3.157 consegne afferenti alla filiera. Questo totale risulta sostanzialmente coerente con l'analogo valore fornito dall'indagine al cordone: 3.234 approvvigionamenti ad alberghi e ristoranti nell'area di studio, su un totale di 5.631 consegne complessivamente effettuate dai 942 veicoli commerciali afferenti alla filiera, intercettati all'uscita del centro cittadino.

Questi veicoli effettuano quasi esclusivamente giri operativi ad anello, con una media di 6,0 consegne (di cui 3,4 afferenti alla filiera ricettiva entro l'area di studio) e, dunque, di 7 movimenti veicolari per giro. Ipotizzando una distanza media percorsa iniziale e finale (ritorno alla piattaforma logistica) di 3,5 km, ed una lunghezza delle tappe intermedie di 700 m, si ottiene un totale di 9.876 veicoli-km/giorno, di cui 5.672 afferenti alla filiera Ho.Re.Ca. entro l'area di studio. Se rapportato alla composizione del parco veicoli impiegato, questo valore conduce ad un totale di circa 9.018 veicoli equivalenti-km/giorno, che rappresenta la stima del volume di traffico complessivamente generato, in area urbana, dalle forniture di terzi.

Per contro, va osservato che la metà degli esercizi ricettivi presenti nell'area di studio si affida, in tutto o più frequentemente in parte, anche a modalità di autoapprovvigionamento in conto proprio. Nel complesso, in un giorno estivo medio, si registrano 257 operazioni di questo tipo, che però, data anche la maggiore dimensione dei lotti di merce trattati (circa 150 kg/operazione contro meno di 100 kg/consegna), coprono circa l'11% della domanda complessiva, espressa in peso.



SR -Schema 18 – Modello della filiera logistica Ho.Re.Ca. a Rimini centro – tabella di riepilogo
 Fonte: studio di fattibilità per il centro logistico provinciale - Polinomia

Contrariamente a quanto si verifica per le forniture di terzi, le operazioni di autoapprovvigionamento si sviluppano, di norma, mediante spostamenti diretti di andata e ritorno dal luogo di acquisto della merce. Ne consegue che le 257 operazioni richiedono ben 212 giri veicolari, con una media di sole 1,2 operazioni/giro.

Come si può osservare nello schema, una conseguenza importante della diversa organizzazione dei due fondamentali segmenti di offerta logistica è che le operazioni di autoapprovvigionamento, pur soddisfacendo soltanto il 5% della domanda totale, rappresentano quasi 1/5 dei giri veicolari effettuati.

Questo risultato deve essere tuttavia in parte mitigato tenendo conto di due ulteriori circostanze, quali in particolare:

- la minore lunghezza media dei giri di autoapprovvigionamento, rispetto a quelli di fornitura da parte di terzi;
- la minore dimensione media degli autoveicoli utilizzati.

Assumendo distanze medie percorse per tappa analoghe a quelle utilizzate per i fornitori in conto terzi, si ottengono 466 movimenti veicolari e circa 1.515 veicoli equivalenti-km/giorno, con una ripartizione finale dei volumi di traffico (in ambito urbano) pari all'86% per i fornitori terzi ed al 14% per l'autoapprovvigionamento.

Riassumendo le considerazioni svolte nella costruzione del quadro analitico diagnostico della filiera, si può affermare che l'indagine ha evidenziato uno schema logistico caratterizzato dagli elementi cruciali che seguono:

- rilevante frammentazione della domanda di trasporto, conseguente sia alla stratificazione dei codici richiesti, sia alla ridotta disponibilità di aree di stoccaggio;
- significativa incidenza dell'autoapprovvigionamento, specie negli alberghi di categoria medio-bassa;
- prevalenza di forniture in conto terzi, la cui efficacia è però vincolata dalle problematiche relative alla frammentazione della domanda di trasporto ed alla presenza di posizioni dominanti su alcuni mercati della distribuzione alimentare;
- scarsa rilevanza delle esternalità generate dalle attività logistiche.

In termini forse un po' brutali, questo quadro sembra rimandare, essenzialmente, ad una domanda logistica abbastanza inefficiente, servita da un'offerta tendenzialmente più efficace, fatti salvi gli aspetti influenzati dalle criticità della domanda stessa.

Il processo di integrazione aziendale, tuttora in corso all'interno del distretto riminese, non sembra infatti aver determinato una razionalizzazione logistica delle attività operative, che appaiono tuttora legate ad una struttura modulare composta di numerosissime unità di piccola dimensione, integrate verticalmente, e generatrici di una domanda logistica fortemente frammentata, con consegne di piccoli lotti a frequenza elevata.

L'ottimizzazione della gestione logistica della filiera si attua con interventi di regolazione, interventi gestionali, tecnologici e non da ultimo infrastrutturali.

Nella fase propositiva lo studio analizza sia le alternative di localizzazione di transit point centrali, sia la realizzazione del CDU esterno. In particolare tale soluzione, che discende dalle previsioni del Ptcp, consiste nella realizzazione di un'unica piattaforma logistica a supporto dello schema implementato nelle zone centrali, collocata in un'area esterna, identificata presso lo svincolo autostradale di Rimini Nord.

L'esatta localizzazione del sito, definito in due possibili varianti, è indicata nello schema 17 L'ipotesi I prevede la collocazione del CDU in un'area contigua al Centro Agro Alimentare. Tale struttura, per la sua localizzazione, si presta alla graduale estensione dello schema logistico ad ulteriori porzioni della Riviera (come ad esempio Marina Lido) e richiede l'uso di mezzi a trazione termica o, quanto meno, ibridi.

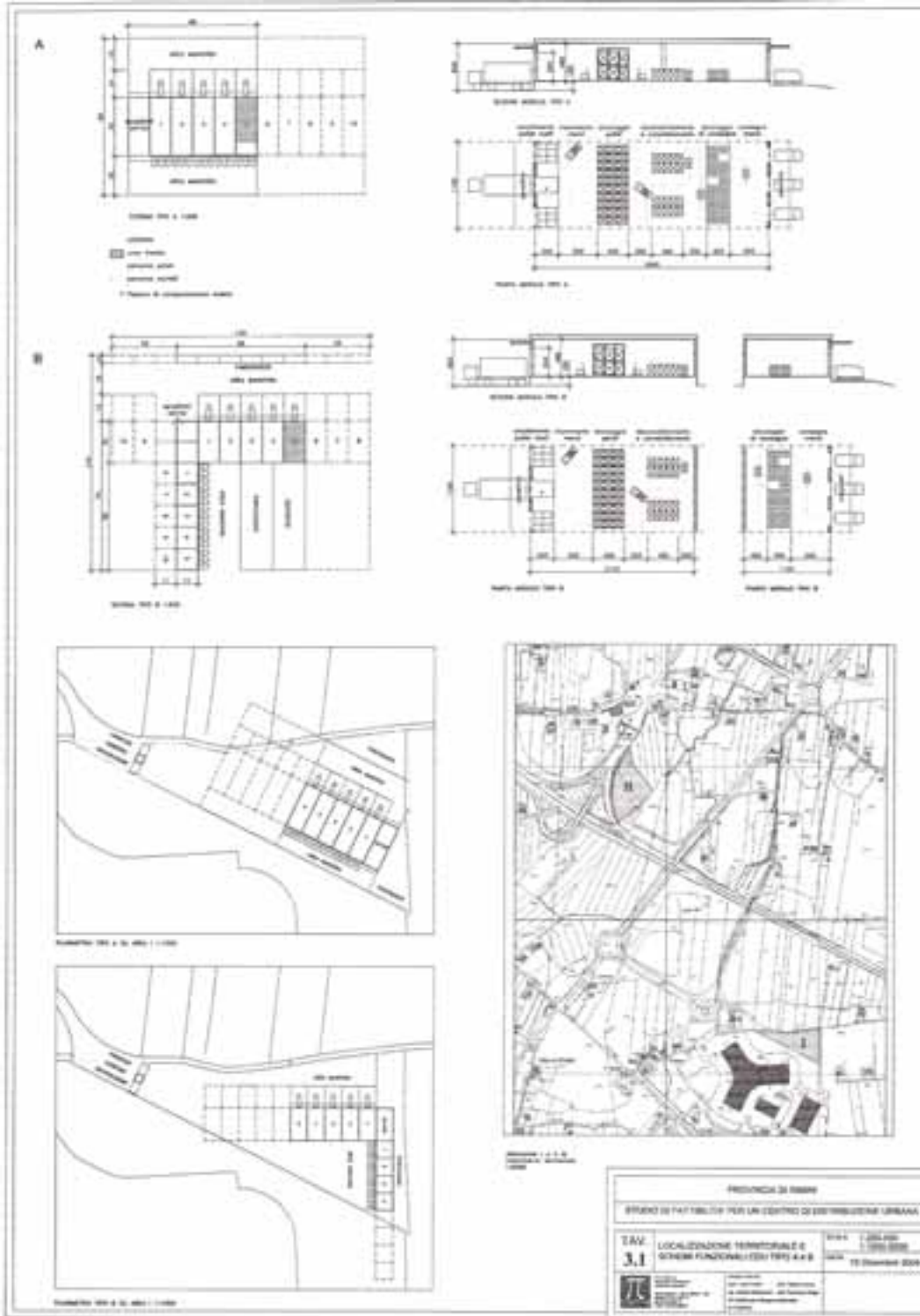
Entrambe le aree sono facilmente raggiungibili dal casello autostradale di Rimini Nord.

La collocazione I, presso il Centro AgroAlimentare, comporta delle sinergie con tale centro per quanto riguarda le infrastrutture di accesso e i servizi interni (uffici, amministrazione, ecc.). Tale ipotesi è risultata preferibile anche per l'ottimizzazione gestionale e dei costi. Lo schema propone anche un'ipotesi dimensionale del fabbricato cautelativamente pari a 5 moduli (cioè 5 ribalte di ricevimento merci) con la possibilità (espressa in tratteggio) di ulteriore espansione del fabbricato stesso.

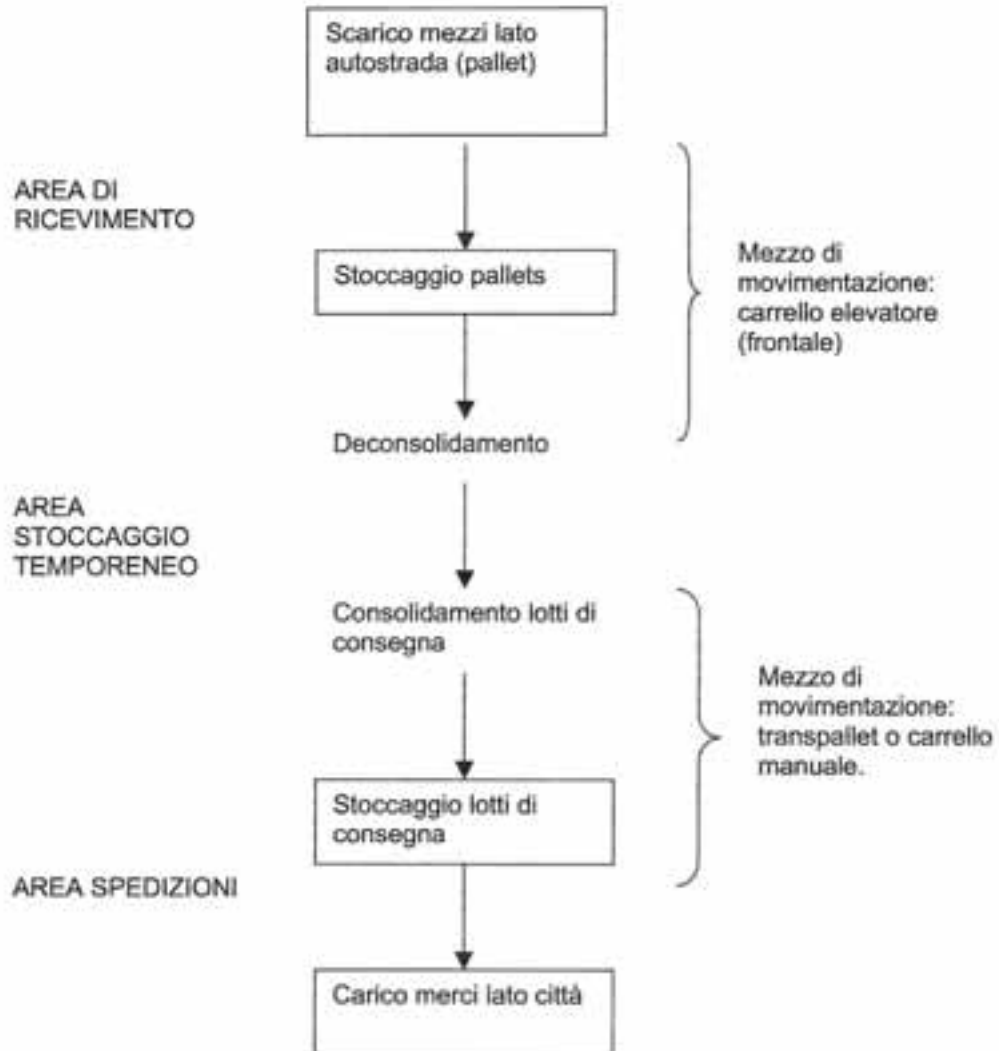
Sulla base dello schema funzionale del Cud (schema 20), che prevede aree distinte per il ricevimento, lo stoccaggio (temporaneo), il piking e la successiva spedizione della merce, sono state elaborate due ipotesi di lay-out interno delle superfici operative anche esse riportate allo schema 19.

Completa lo studio di fattibilità del CDU la valutazione dei costi di impianto e di gestione per i quali si rinvia, come per altri approfondimenti relativi a tutte e tre le sezioni dello studio, agli elaborati originali.

Il finanziamento della realizzazione del CDU, nell'ipotesi di collocazione I, è inserito nell'accordo di programma per la qualità dell'aria sottoscritto fra Regione, Provincia e Comune di Rimini.



SR -Schema 19 – Localizzazione territoriale e schema funzionale del CDU
 Fonte: studio di fattibilità per il centro logistico provinciale - Polinomia



SR -Schema 20 – Schema funzionale del CDU

Fonte: studio di fattibilità per il centro logistico provinciale - Polinomia

7. Mobilità lenta

La provincia di Rimini ha approvato con atto n. 442 del 2000 un primo piano della mobilità ciclabile provinciale essenzialmente finalizzato a:

- realizzare una rete ciclabile provinciale continua ed omogenea che a livello extraurbano abbia valenza turistico – culturale e a livello urbano connetta i principali attrattori di pubblico e i luoghi ad alta socialità;
- attuare una politica per tutelare ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano;
- salvaguardare la sicurezza dei ciclisti cercando di ridurre il numero e la gravità degli incidenti.

La mappa allegata al piano individua i principali percorsi a livello provinciale proponendo uno schema di rete costituita da itinerari continui e collegati fra loro in modo da rappresentare una maglia principale che percorre tutto il territorio provinciale. L'asse portante è individuato nel lungomare che collega Bellaria a Cattolica raccordando in un unico itinerario adeguatamente segnalato gli interventi parziali già realizzati dai comuni fra loro anche molto disomogenei. Gli altri percorsi principali sono quelli trasversali di vallata sia di tipo turistico (i percorsi sugli argini di Uso, Marecchia, Marano, Melo e Conca) sia di collegamento per spostamenti casa – lavoro e casa- scuola sulle principali direttrici (sp 258, 14,17 e 31). Il piano distingue i percorsi fra sterrati e su strada e fra quelli esistenti, in progettazione (già avviata) e in proposta (in particolare per i tratti di raccordo intercomunali). Oltre alla cartografia il piano definisce requisiti minimi progettuali e fornisce un abaco di riferimento per gli interventi anche a carattere comunale. Negli anni di attuazione il piano è servito come strumento di riferimento per orientare la progettazione e la priorità degli interventi finanziati dalla provincia fra i quali si evidenziano il progetto del percorso sul fiume Uso (rientrante nel programma d'area della costa), il percorso sulla Marecchiese, la pista sulla Sp 17 e quelle sulle Sp31 e Sp 41.

Attualmente si è aperta una fase di aggiornamento con uno studio finalizzato alla verifica dei percorsi in termini sia di fruibilità sia di criticità evidenziando le priorità di intervento per la messa in sicurezza e la riconoscibilità dei percorsi.

Lo studio parte dall'affermazione del 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. 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. A tal fine lo studio comprende una schedatura dettagliata di molti percorsi interpretati alla luce di una

precisa classificazioni di criticità e opportunità per i ciclisti (tabella 4 e schema 21) Prima ancora di scendere nel dettaglio progettuale, tre sono le idee guida principali: definizione di una infrastruttura forte; l'applicazione della moderazione del traffico in forma estesa nella striscia di territorio fra la ferrovia e il mare; il parco ciclistico (schema 22). In vista di una nuova fase di aggiornamento del piano della mobilità ciclistica, per il quale il Ptcp fornisce i principali criteri qualitativi, si assume il primo schema di rete elaborato dal Servizio Mobilità della Provincia di Rimini (schema 23).

In fatto di sicurezza	
A - Ambito urbano	B - Ambito extraurbano
<p>A.1 - Criticità su pista ciclabile esistente</p> <p><u>A1.1 - Sulla tratta: Promiscuità - conflittualità con i pedoni – problematica frequente</u> Soluzione: allargare la pista o fare Moderazione del Traffico sulla strada attigua e dare sicurezza ciclabile in sede</p> <p><u>A1.2 - Sulla tratta: discontinuità di tracciato</u> Soluzione: dare continuità al tracciato anche con nuova soluzione funzionale</p> <p><u>A1.3 - Sulla tratta: scarsa riconoscibilità della pista</u> Soluzione: evidenziare ove necessario la segnaletica longitudinale</p> <p><u>A1.4 – alle intersezioni: segnaletica carente</u> Soluzione: migliorare la percezione e la segnaletica soprattutto orizzontale ad alta visibilità</p>	<p>B.1 - Criticità su pista ciclabile esistente</p> <p><u>B1.1 - Sulla tratta: Promiscuità - conflittualità con i pedoni – problematica non significativa</u></p> <p><u>B1.2 - Sulla tratta: discontinuità di tracciato</u> Soluzione: dare continuità al tracciato anche se in sezione ridotta o con nuova soluzione funzionale</p> <p><u>B1.3 - Sulla tratta: scarsa riconoscibilità della pista</u> Soluzione: evidenziare ove necessario la segnaletica longitudinale</p> <p><u>B1.4 – alle intersezioni: segnaletica carente</u> Soluzione: migliorare la percezione e la segnaletica soprattutto orizzontale ad alta visibilità</p>
<p>A.2 - Criticità in assenza di pista ciclabile</p> <p><u>A2.1 - Sulla tratta: pericolosità per alta velocità</u> Soluzione1: realizzare pista ciclabile; Soluzione2: fare Moderazione del Traffico sulla strada e dare sicurezza ciclabile in sede Soluzione3: proporre percorsi alternativi</p>	<p>B.2 - Criticità in assenza di pista ciclabile</p> <p><u>B2.1 - Sulla tratta: pericolosità per alta velocità</u> Soluzione1: realizzare pista ciclabile; Soluzione2: fare Moderazione del Traffico sulla strada e dare sicurezza ciclabile in sede Soluzione3: proporre percorsi alternativi</p>
C - In fatto di utilizzabilità delle singole piste ciclabili	
<p>C1 – criticità come accessibilità <i>Per accessibilità si intende individuare l'imbocco della pista – problematica frequente sia in urbano che in extraurbano</i> Soluzione: realizzare una segnaletica di indirizzamento agli imbocchi</p>	<p>C2 – criticità come destinazione <i>Per destinazione si intende conoscere lunghezza e destinazione della pista – problematica frequente sia in urbano che in extraurbano</i> Soluzione: realizzare una segnaletica di direzione che fornisca destinazioni e distanze</p>
D - In fatto di utilizzabilità di una rete di percorsi ciclabili su viabilità ordinaria – Parco Ciclistico	
Soluzione: realizzare una segnaletica di direzione che indirizzando per strade secondarie a minor pericolosità fornisca destinazioni e distanze da centri attrattori, paesi, luoghi turistici o servizi per il ciclista come info bici, bicigril o bikehotel.	
E - In fatto di utilizzabilità dei percorsi d'argine, la manutenzione periodica ed efficace che si garantisce attraverso un ente che ne assume la responsabilità	
Soluzione: garantire la manutenzione del tracciato che talvolta si configura come un sentiero ciclabile e come tale è soggetto alla crescita stagionale della vegetazione a alla presenza di fango in alcune situazioni dell'anno.	

SR -Tabella 4 - Classificazioni delle criticità e opportunità per i ciclista
Elaborazione Marco Passigato

Scheda sistema 5e – I percorsi tra Misano e Riccione

Tipologia di tracciato: esame dei tratti di piste ciclabili esistenti

Descrizione con **in rosso le criticità individuate** e **in blu le risorse presenti**

Tra Riccione e Misano la ciclopedonale segue in parte la strada principale e in parte il bordo spiaggia sul retro degli stabilimenti balneari.

Tra Misano e Riccione	
 <p><i>A sud di Riccione il percorso ciclabile è ottimo e correttamente separato dal marciapiede...</i></p>	 <p><i>... il percorso costeggia la spiaggia e risulta insufficiente nella stagione turistica. Bisognerebbe sdoppiarne le funzioni ciclabili creando all'interno dell'abitato o bordo strada principale un tracciato ciclabile di lunga percorrenza</i></p>
 <p><i>.... supera l'hotel Alexander ... valgono le considerazioni precedenti</i></p>	 <p><i>.. e poi si porta sul largo marciapiede stradale, ove la ripartizione pedone ciclista deve essere migliorata</i></p>
 <p><i>Verso Riccione, il ponte nuovo, lato mare ... presenta una sede distinta tra bici e pedone</i></p>	 <p><i>.... Per poi tornare in promiscuo sul lungo mare Valgono le considerazioni precedenti</i></p>

Criticità individuate:

A1 - in presenza di pista ciclabile: A1.1 - Sulla tratta: Promiscuità - conflittualità con i pedoni

Soluzione: allargare la pista o fare Moderazione del Traffico sulla strada attigua e dare sicurezza ciclabile in sede

A1.3 - scarsa riconoscibilità della pista





Soluzione: evidenziare ove necessario la segnaletica longitudinale

A1.4 – alle intersezioni: *segnaletica carente*

Soluzione: migliorare la percezione e la segnaletica soprattutto orizzontale ad alta visibilità e rialzare le intersezioni

C2 – criticità come destinazione Soluzione: realizzare una segnaletica di direzione che fornisca destinazioni e distanze

Soluzioni tipologiche previste per le criticità dell'itinerario 5e

<p>A1.1 - Sulla tratta: Promiscuità - conflittualità con i pedoni</p>  <p>fare Moderazione del Traffico sulla strada attigua e dare sicurezza ciclabile in sede</p>	<p>A1.3 - scarsa riconoscibilità della pista</p>  <p>Esempi di segnaletica longitudinale di delimitazione della pista ciclabile bidirezionale differenziata dalla parte pedonale</p>
<p>A1.4 – alle intersezioni: segnaletica carente</p>  <p>Esempio di ottimo attraversamento ciclopedonale urbano rialzato</p>	<p>C2 – criticità come destinazione</p>  <p>Esempio di segnaletica di direzione che fornisce destinazioni e distanze</p>

SR- Schema 21 - Esempio di scheda di percorso ciclabile esistente con evidenziate le criticità e le opportunità per i ciclisti

Elaborazione Marco Passigato

Idee guida per la mobilità ciclistica

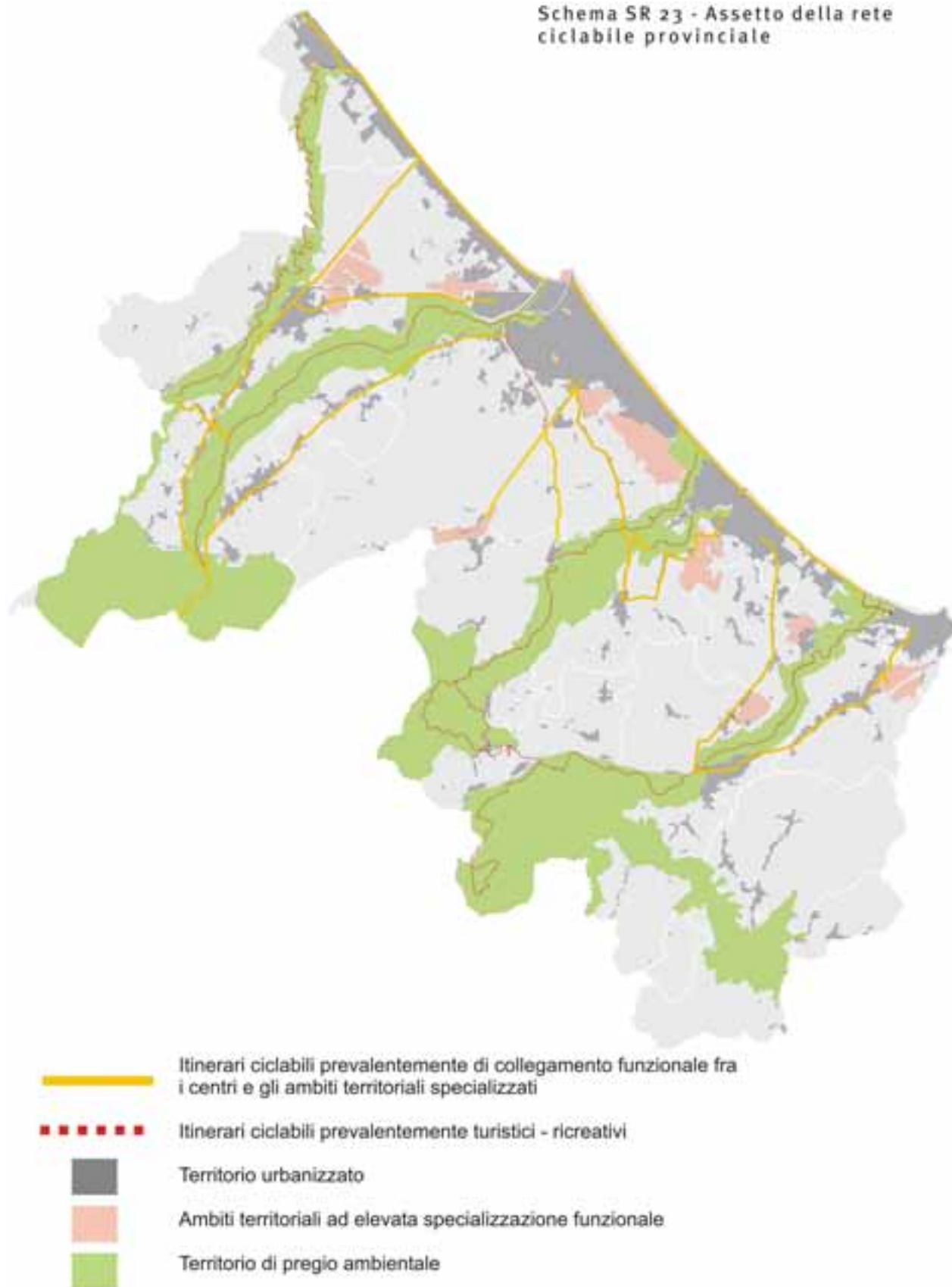


Una infrastruttura forte: il tracciato urbano che collega Bellaria a Cattolica (linea blu) si raccorda con i tracciati sterrati e pavimentati del Marecchia e del Conca (linee verdi e rosse)

Moderazione del Traffico in forma estesa nella striscia di territorio tra la Ferrovia e il mare (tratteggio viola) ambito denso e caotico, ove , soprattutto nel periodo turistico, risulta difficoltoso camminare sia per i marciapiedi stretti e alberati e sia per la presenza di attività commerciali che invadono il marciapiede

Il parco ciclistico (tratteggio arancio) inteso come territorio particolarmente vocato all'uso della bicicletta nel tempo libero sia come mountain bike che bici da corsa, oltre a forme differenti e spesso familiari di cicloturismo colto e raffinato che gradisce conoscere il territorio con ritmo lento, in un clima tranquillo e con sicurezza stradale

Schema SR 23 - Assetto della rete ciclabile provinciale



8. Moderazione del traffico e indicazioni per il coordinamento degli interventi sulla viabilità

E' notizia recente, dal rapporto Aspas – “quattroruote” , che la provincia di Rimini primeggia fra le province Italiane con più incidenti con una media di 10,08 sinistri ogni 1.000 abitanti.

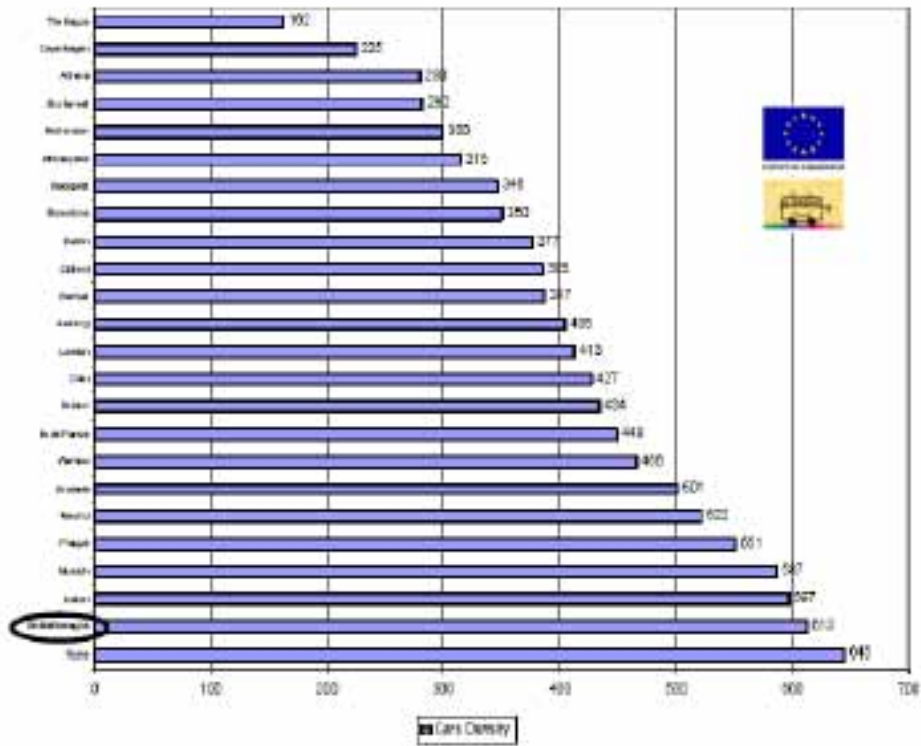
Dal rilevamento provinciale si evidenzia anche una crescita degli incidenti che nell'ultimo quinquennio si colloca ben al di sopra dei 2.500 incidenti all'anno (grafico 8). La cosa non sorprende se si considera che nell'ultimo decennio il parco veicolare circolante si è incrementato di oltre il 15%. In Italia la densità di auto per regione (l'Emilia Romagna) o addirittura per città (Roma) è superiore a medie estere nazionali (grafico 9). Il livello di inquinamento da Pm10, quindi collegato per la massima parte al traffico veicolare, nella Regione Emilia Romagna e a Rimini supera abbondantemente il livello massimo di concentrazioni stabilito dalla comunità europea per ben più di 35 giorni all'anno (grafico 10).

Ciò a dimostrazione che gli interventi di moderazione del traffico, che pure hanno contribuito a diminuire la gravità degli incidenti (diminuiscono infatti i morti), devono comunque essere associati a programmi e azioni volti a diminuire drasticamente il numero delle auto private in circolazione (mobility management) e ciò al fine sia di migliorare la sicurezza degli spostamenti sia di ridurre le concentrazioni di inquinamento atmosferico.

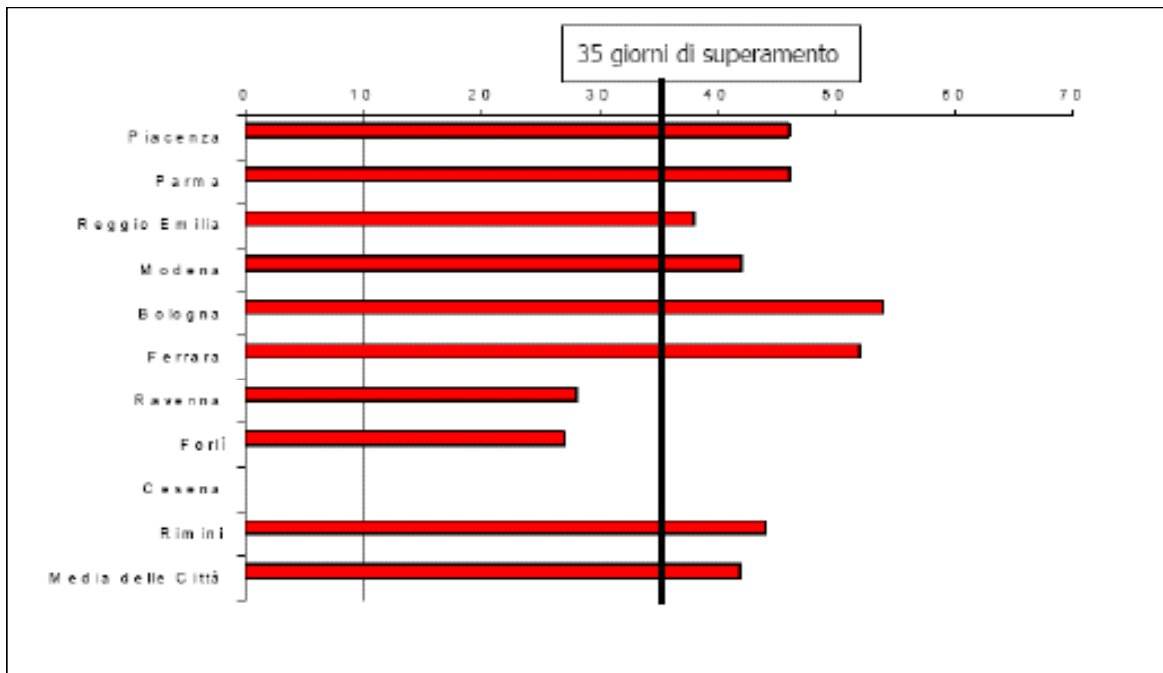
Moderazione del traffico e mobility management sono stati due campi di azione che hanno affiancato la programmazione generali delle grandi opere fin dalla prima versione piano territoriale.

tav 1				INDICATORI		
anno	Incidenti	Morti	Feriti	R. M.	R. F.	I.G.
1991	2.155	51	2.981	23,7	1383,3	16,8
1992	2.149	58	3.092	27	1438,8	18,4
1993	1.739	54	2.413	31,1	1387,6	21,9
1994	1.591	35	2.155	22	1354,5	16
1995	2.036	42	2.836	20,6	1392,9	14,6
1996	2.301	53	3.192	23	1387,2	16,3
1997	2.188	39	2.012	17,8	919,6	19
1998	1.592	30	2.174	18,8	1365,6	13,6
1999	2.483	46	3.422	18,5	1378,2	13,3
2000	2.690	60	3.743	22,3	1391,4	15,8
2001	2.973	49	3.971	16,5	1335,7	12,2
2002	2.749	44	3.807	16	1384,9	11,4
2003	2.891	46	3.845	15,9	1330	11,8
tot. periodo	29.537	607	39.643			

SR -Grafico 8 – Saldo incidenti nella provincia di Rimini – serie storica
Fonte: servizio Statistica provinciale



SR -Grafico 9 – Densità di autovetture – n auto /1.000 abitanti (2004)



SR -Grafico 10 – Giorni di superamento della media giornaliera del PM10 nelle città capoluogo dell'Emilia Romagna

A fronte della completezza del quadro programmatico per le grandi opere, l'aggiornamento del quadro conoscitivo, è occasione di valutazione più dettagliata del ruolo della strada in funzione degli assetti insediativi territoriali e delle conflittualità fra insediamenti e circolazione veicolare in termini di disegno urbano, sicurezza e congestione.

Nella tavola morfologica (ST2) si è operato un primo riconoscimento della rete stradale provinciale in funzione delle relazioni con i contesti spaziali attraversati.

Le categorie utilizzate derivano in parte da un abaco di buone pratiche elaborato dalla Provincia di Bergamo (Il progetto di strade nel territorio. Guida all'azione locale) e permettono di distinguere le strade in:

- **strade di attraversamento** e relazione permeabile con il contesto caratterizzate da forti relazioni e integrazioni con gli ambiti essenzialmente urbani attraversati
- **strade di collegamento** e adduzione a reti minori con funzione prevalente di collegamento tra i nuclei urbani attraverso le relazioni e gli innesti a reti stradali locali
- **by – pass** funzionali al superamento esterno dei nuclei abitati in modo da separare il traffico interno da quello di attraversamento, garantendo la fluidità delle percorrenze extraurbane su tragitti sovralocali e scaricando i flussi nei centri insediati
- **strade di scorrimento** con relazioni discretizzate al contesto con funzioni di collegamento sovralocale e scarse intersezioni con la rete locale (anche l'autostrada ricade in questa categoria).

Le categorie interpretative assunte rispondono alla necessità di descrivere le strade e i contesti al fine di individuare risposte progettuali adeguate e di sviluppare una metodologia di intervento idonea a risolvere i problemi di interferenza fra insediamenti e rete viaria anche a scala locale.

Si tratta di generalizzare i risultati ottenuti attraverso alcune esperienze già sviluppate dalla Provincia nell'ambito sia di progetti specifici (primi fra tutti la riqualificazione della strada Marecchiese, e lo studio per il completamento del by-pass di Santarcangelo, o strada di gronda) sia del Piano provinciale della viabilità e della sicurezza stradale che contiene oltre all'abaco delle tipologie di intervento anche una serie di progetti dedicati in particolare ai nodi e alle traverse.

La carta prende in considerazione tutta la rete di viabilità provinciale e può essere utile strumento di coordinamento sia per gli investimenti provinciali, sia per il miglioramento delle connessioni con la viabilità locale attraverso l'implementazione a scala comunale.

I principi di progetto fondamentali che si intende promuovere nello sviluppo dei progetti di strada sono:

- mixità dei vari tipi di traffico in presenza di bassi flussi veicolari attraverso l'adozione di misure non solamente puntuali volte a rendere le diverse funzioni il più possibile reciprocamente compatibili

- separazione dei tipi di traffico con misure di moderazione della velocità attraverso interventi puntuali di progettazione e di sistemazione volti a regolare in modo programmato la velocità dei veicoli e di migliorare la attraversabilità della carreggiata. Tali misure hanno lo scopo, sotto mantenimento della capacità di traffico veicolare, di garantire la sicurezza per il traffico non motorizzato ed il comfort per gli altri utenti dello spazio stradale. Perché queste non vengano recepite dai conducenti come semplici misure dissuasive devono essere in accordo con la sistemazione generale della strada
- separazione dei tipi di traffico senza misure di moderazione della velocità con carreggiate separate per il traffico veicolare con eventuale uso misto degli spazi laterali

Il principio generale della moderazione del traffico indica che *le prestazioni offerte dalle infrastrutture di trasporto debbono essere commisurate alle caratteristiche del contesto territoriale attraversato*. In questo senso, i modi d'uso di una strada urbana, interna ad una zona residenziale, debbono essere necessariamente molto diversi da quelli di una grande strada di collegamento extraurbano.

Ciò evidenzia che il complesso problema del rapporto fra centri abitati e traffico extraurbano non può presentare soluzioni tecnicamente univoche. Tale considerazione vale, in particolare, per i contesti urbani e metropolitani a media e bassa densità, caratterizzati da una continua successione di centri abitati, comparti produttivi od altri poli generatori di traffico pesante, e territori aperti.

Il trattamento progettuale degli assi stradali portanti – derivino essi da realizzazioni *ex novo* o da riqualificazioni di strade esistenti – dovrebbe ispirarsi a criteri innovativi, volti ad una più efficace integrazione fra programmazione di settore e pianificazione urbanistica, con il doppio scopo di *difendere le strade dall'urbanizzazione*, e di *difendere le zone urbanizzate dal traffico di attraversamento*. Parte integrante della progettazione è, quindi, la valutazione del rapporto con il margine costruito e con l'inserimento ambientale della strada.

Sulla base di queste considerazioni sono state realizzate alcune esperienze emblematiche che trattano sia il tema del by-pass e dell'attraversamento dei centri, sia il tema dei nodi e delle intersezioni che maggiormente interessano le strade di collegamento e di raccordo con il contesto territoriale aperto.

In particolare il Piano provinciale della viabilità e della sicurezza stradale ha individuato i principali siti incidentogeni sulla rete provinciale, dove sono stati effettuati rilievi di flussi di traffico e delle velocità istantanee, e ha sviluppato i progetti per i nodi e gli attraversamenti maggiormente problematici per un totale di 14 nodi e 2 traverse.

Per i nodi il piano fissa i seguenti obiettivi:

- miglioramento della sicurezza del transito veicolare;

- miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali dove si registra del transito pedonale
 - miglioramento della fluidità soprattutto nei nodi semaforizzati
 - diminuzione della velocità di transito sulle strade con diritto di precedenza
- e per le traverse vale il perseguimento de:
- la moderazione della velocità all'interno degli abitati in modo da creare un ambiente di vita sicuro
 - il miglioramento della fluidità
 - il miglioramento della sicurezza delle intersezioni
 - la protezione rafforzata della mobilità pedonale e ciclabile, in modo da ridurre il traffico locale motorizzato e difendere gli utenti deboli
 - la protezione degli ingressi dei servizi principali (scuole, chiese, giardini, municipio,...)
 - il miglioramento dell'immagine urbana delle località attraversate, elemento fondamentale dell'identità collettiva.

Gli esempi seguenti testimoniano la metodologia di indagine e le proposte progettuali adottate nel piano che ha fornito, oltre ad un pacchetto progettuale specifico, anche alcuni elementi di coordinamento dell'azione locale definendo criteri di progetto e schemi tipo destinati alla pianificazione comunale. Sette schede tecniche completano il piano trattando di rotonde, marciapiedi, strade di quartiere e residenziali, percorsi pedonali e ciclabili extraurbani, incroci rialzati e porte di ingresso, e partendo dai criteri generali della moderazione del traffico:

- velocità bassa ma costante (diminuzione delle velocità istantanee)
- fluidificazione del traffico (rotonde compatte, minirotonde, zone di accumulo e incroci rialzati)
- giusta larghezza delle strade (diminuzione delle sezioni).

**N1 - Incrocio tra le S.P. 35 e 50
Comune di Misano Adriatico**

Rilevo di dati sui volumi di traffico nelle ore di punta
(Elaborazione su matrice origine - destinazione)



h 7.30 - 8.30

	A	B	C	D	Q ⁺	Q ⁻
A	-	59	86	40	185	334
B	53	-	99	377	529	1044
C	69	123	-	37	229	426
D	27	333	12	-	372	826
Q ⁻	149	515	197	454	1315	

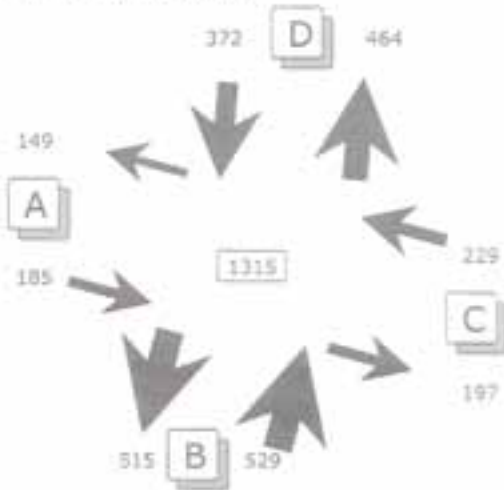
	A	B	C	D	Q ⁺	Q ⁻
A	-	65	66	44	175	322
B	36	-	93	423	552	1007
C	61	104	-	28	193	376
D	50	286	24	-	360	855
Q ⁻	147	455	183	495	1280	

Q⁻AB = 589
Q⁻BC = 686
Q⁻CD = 696
Q⁻DA = 561

Incrocio fra

- A: SP50 dir: Misano Monte
- B: SP35 dir: Morciano
- C: SP50 dir: Misano Mare
- D: SP35 dir: Riccione

Data del rilievo: 23/10/2000



h 8.30 - 9.30

Ingr.	Q ⁺	Q ⁻	C	R ⁻	↑
A	468	451	1124	939	3 ⁺
B	138	227	1311	782	3 ⁺
C	470	462	1115	886	3 ⁺
D	245	311	1241	869	3 ⁺

Ingr.	Q ⁺	Q ⁻	C	R ⁻	↑
A	414	402	1165	990	3 ⁺
B	134	212	1323	771	3 ⁺
C	303	489	1092	899	3 ⁺
D	201	280	1267	907	3 ⁺

Q⁻AB = 653
Q⁻BC = 667
Q⁻CD = 699
Q⁻DA = 617

SR schema 24 – Esempio di metodologia di indagine nei nodi

I PROGETTI

Siti e obiettivi degli interventi

**N1 - Incrocio tra le S.P. 35 e 50
Comune di Misano Adriatico**

All'incrocio tra le due S.P. viene realizzata una rotonda di 26 m di diametro, con isola centrale circondata da un anello semicircareggiabile, in modo da facilitare le svolte dei mezzi pesanti.

Questa soluzione rende necessaria l'acquisizione di un terreno privato a nord della rotonda.

L'isola centrale (diametro m. 8) è trattata ad aiuola; l'anello semicircareggiabile (larghezza m. 2) è realizzato in zibetti di pietra.

Vengono altresì realizzati degli isolotti spartitraffico leggermente bombati ai vari rami di accesso. All'angolo sud-est viene circoscritta una zona in modo da scoraggiare il transito dei mezzi leggeri e facilitare invece la svolta di quelli pesanti.

Va prevista la predisposizione di illuminazione aggiuntiva con proiettori dei passaggi pedonali in modo da aumentare la visibilità e la sicurezza di notte.

Le caratteristiche della rotonda

Le caratteristiche della rotonda sono le seguenti:

- diametro esterno m 26,00
- anello carreggiabile m 9,00
- anello semicarcareggiabile m 2,00
- diametro isola centrale m 4,00

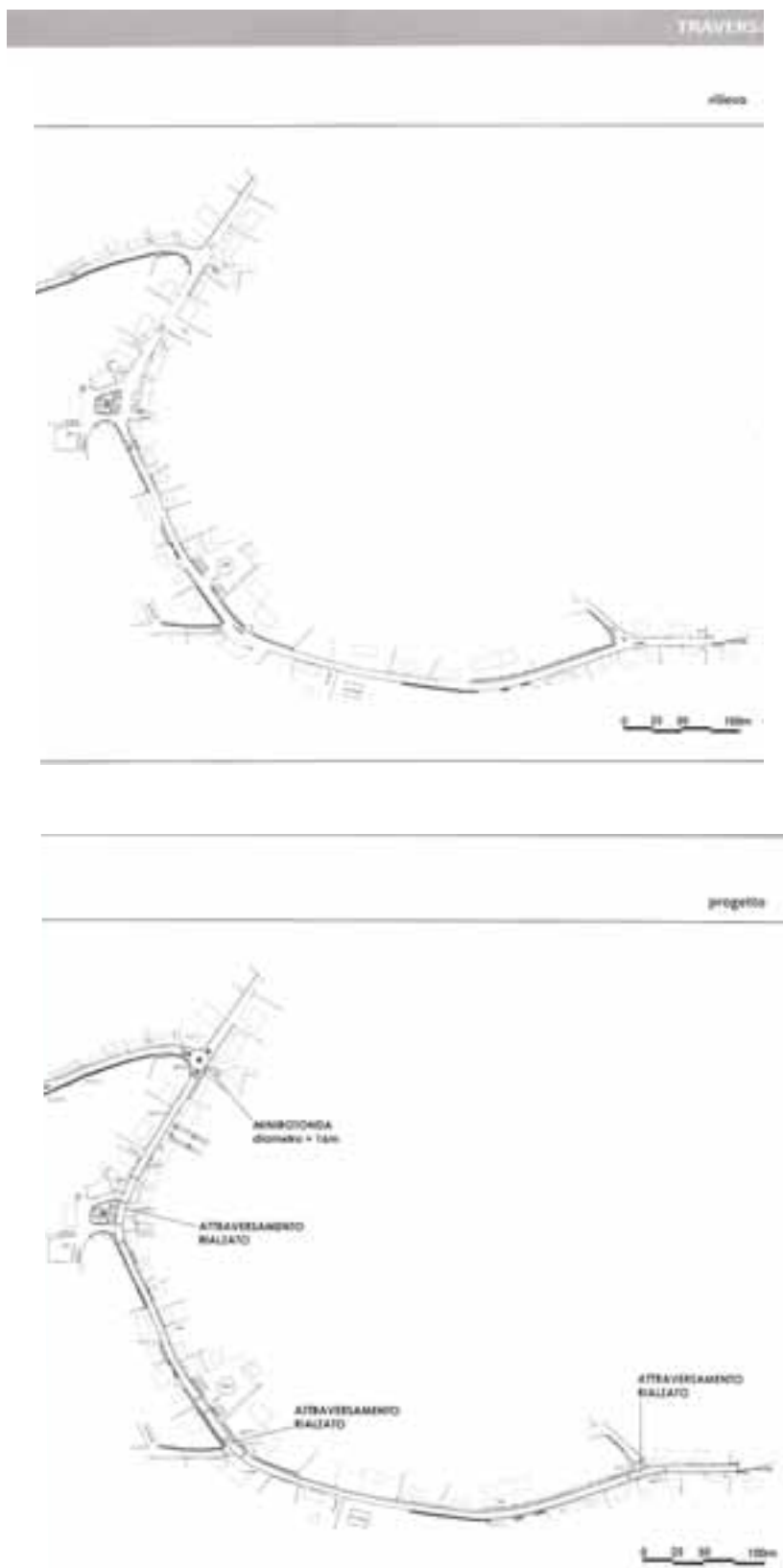
rilievo



progetto



SR schema 25 – Esempio di interventi progettuali nei nodi



SR schema 26 – Esempio di interventi progettuali nelle traverse

9. Mobilità sostenibile e politiche in atto di mobility management

Con atto del settembre 2001 la Provincia di Rimini ha istituito la struttura di coordinamento di Mobility Management sulla base di quanto previsto dal decreto Ronchi del 1998. La struttura ha in particolare il compito di perseguire il miglioramento delle condizioni di traffico, del trasporto e della qualità urbana e ambientale, nonché quello di operare per la sensibilizzazione diffusa verso una mobilità sostenibile in aree urbane e turistiche. Ad essa, con apposita convenzione, hanno aderito i cinque Comuni della costa (Bellaria, Rimini, Riccione, Misano A. e Cattolica).

Con la sottoscrizione dei comuni la struttura ha avviato la sua attività promuovendo il car sharing ed elaborando il programma “Mobility Management in area turistica” che è stato approvato e finanziato dal Ministero dell’Ambiente.

Il servizio di car sharing ha preso avvio attraverso: l’adesione della Provincia di Rimini, anche per conto dei Comuni facenti parte del coordinamento d’area, al circuito nazionale di Iniziativa Car Sharing; la predisposizione di un progetto preliminare approvato e finanziato dal Ministero dell’Ambiente per mezzo di ICS; l’affidamento del servizio ad un soggetto gestore individuato con pubblico bando di gara.

Il car sharing ha preso avvio nel 2002 con i Comuni di Riccione e Cattolica per poi estendersi a Rimini, Misano e Bellaria ed è stato il primo servizio in Italia a partire secondo gli standard ministeriali e a prevedere l’adesione, in qualità di cliente collettivo “atipico”, delle strutture alberghiere, aprendo la strada alle iniziative ora in corso nelle altre città dove è attivo il servizio. Nella specificità dell’esperienza riminese, che tuttora resta fra le poche esperienze italiane a livello provinciale, il car sharing può contribuire alla diminuzione della congestione del traffico e dell’inquinamento dell’aria offrendo un’alternativa valida, già consolidata in Europa da esperienze ormai più che ventennali, all’auto privata per le famiglie in sostituzione delle seconde auto, per i neopatentati, per enti e aziende in qualità di parco auto aziendale, per i liberi professionisti, per tutti i city user e per i turisti tradizionali che possono raggiungere la riviera in treno e in aereo e poi disporre dell’auto per gli spostamenti locali.

Il progetto di mobility manager per un’area turistica si è svolto su un programma biennale sviluppato su vari temi. I principali riguardano:

- i piani di spostamenti casa – lavoro (metodologia e realizzazione di tre piani pilota: Provincia di Rimini, Comune di Rimini, Gross)
- i piani di spostamento casa – scuola (metodologia e piano pilota per la scuola superiore G. Cesare - Valgimigli)
- l’armonizzazione e il coordinamento dei tempi di vita e di lavoro della città

- la city logistics
- promozione e formazione in tema di mobilità sostenibile

Molti di questi temi sono connessi ad altre attività sviluppate dalla struttura di coordinamento che ha permesso alla Provincia e al Comune di Rimini di partecipare attivamente alla definizione delle misure strutturali contenute nell'accordo della qualità dell'aria sottoscritto fra Regione, Provincia e Comune con particolare riferimento alla mobilità ciclistica e alla city logistics con l'attuazione del Centro di distribuzione urbana sulla base del progetto già precedentemente descritto.

In questi primi anni di attività la struttura del Mobility manager provinciale ha teso a sviluppare non solo le metodologie, ma anche alcuni progetti pilota al fine di mettere a punto alcuni pacchetti di misure consolidate da porre a disposizione per gli altri enti, aziende o scuole, che in futuro aderiranno al coordinamento provinciale sviluppando i loro piani degli spostamenti.

L'attività della struttura per i prossimi anni è infatti volta alla promozione e alla diffusione degli strumenti definiti nella prima fase nonché a sviluppare ulteriormente i temi che hanno fatto parte della primo programma attuativo approvato dal Ministero (a questo scopo è in corso di definizione il rifinanziamento del progetto da parte del Ministero dell'Ambiente).

10. Strategie da consolidare e problemi aperti

Il piano territoriale di coordinamento provinciale affronta il rapporto indissolubile fra insediamenti (cioè costruzione del territorio) e mobilità (cioè uso del territorio) ponendo due priorità principali:

- l'organizzazione del territorio, nel rapporto fra strutture e infrastrutture, in grado di recuperare funzionalità, accessibilità e centralità alle aree urbane e alle aree funzionali (dai poli produttivi alla fascia costiera);
- l'organizzazione del trasporto in grado di limitare l'uso individuale dell'auto provata a favore di forme di trasporto collettive tradizionali e innovative.

Aggregazione delle grandi funzioni in aree attrezzate prossime o integrate ai centri urbani, razionalizzazione delle infrastrutture al fine di specializzare i flussi di attraversamento e distribuzione, organizzazione del trasporto merci e passeggeri, sono temi obiettivo ancora oggi validi sui quali si incardina la struttura portante della mobilità provinciale.

Il disegno, ancora attuale, del primo piano territoriale provinciale definisce gli elementi fondamentali del sistema della mobilità provinciale:

- l'aeroporto
- la ferrovia
- il trasporto rapido di costa
- il cabotaggio
- il canale infrastrutturale viabilistico portante (autostrada e variate alla ss 16)
- il sistema della viabilità provinciale

Ad esso si appende il sistema organizzato delle aree attrezzate per le funzioni di alta specializzazione:

- le cittadelle delle funzioni moderne (città della fiera, centro congressi, università, centro servizi aeroportuali)
- i parchi per le attività economiche e produttive
- le aree per la logistica e la razionalizzazione del trasporto merci.

Polarità, queste, che in larga parte sono attivate da strumenti amministrativi e dalla convergenza degli strumenti di pianificazione provinciale e locale, ma che certo possono affermare il loro vantaggio per il territorio in termini di efficienza e di sostenibilità solo se si darà attuazione coerente e costante alla parallela politica di esaurimento delle previsioni disperse e frammentante.

Gran parte del disegno infrastrutturale, che affonda le sue radici in tempi lontani (basti pensare alla vicenda ventennale della statale 16), si è perfezionato grazie alla pianificazione provinciale che lo ha portato a sistema e permesso di raggiungere oggi un stato avanzato di progettazione e di condivisione ai diversi livelli di competenza e di progettazione.

Fanno ormai parte di un panorama certo le grandi scelte per le relazioni sovralocali, in un'ottica di consolidamento del corridoio adriatico, e per l'ottimizzazione delle relazioni di distribuzione e connessione locale:

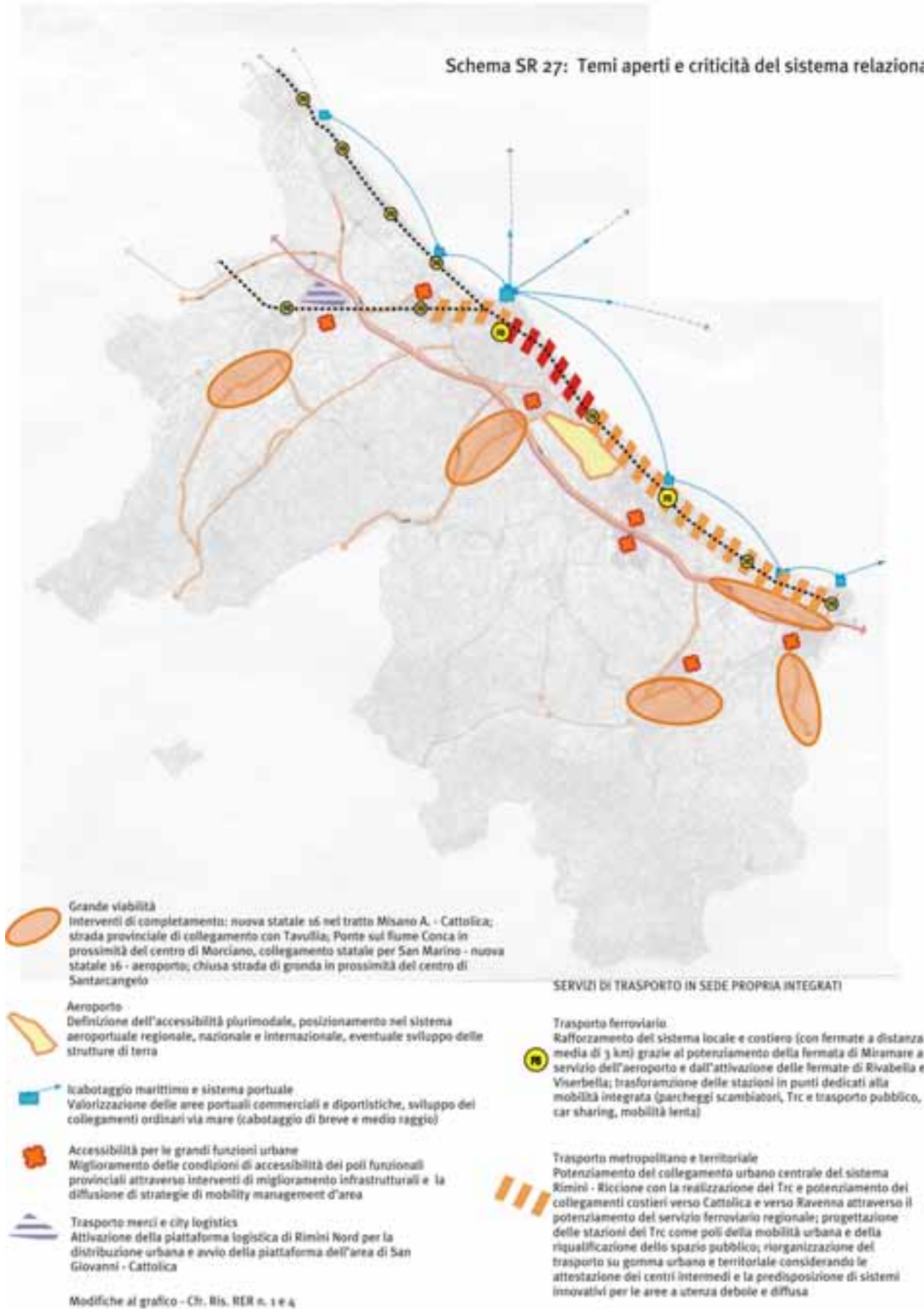
- la terza corsia per la A14
- la variante alla statale 16 nel tracciato che maggiormente minimizza il consumo di suolo con anche l'innesto sulla variante alla statale 9
- la sistemazione dei nodi sull'attuale itinerario della statale 16
- la riqualificazione degli itinerari di vallata
- il trasporto rapido di costa dalla fiera alla stazione di Riccione e poi fino a Cattolica

Alcuni temi (sintetizzati nello schema 24) sono ancora aperti alla discussione:

- la collocazione dell'aeroporto nel panorama regionale e nazionale e internazionale
- l'attivazione del cabotaggio marittimo nel presupposto che la Regione e lo Stato sostengano a livello normativo ed economico le modalità di accesso di merci e passeggeri
- l'estensione del Trc e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale
- il completamento di alcuni tratti della viabilità principale (16, vallata del marecchia - gronda, vallata del conca ponte sp17 e variante alla sp 58 per Tavullia)
- l'attivazione del centro logistico con il finanziamento previsto dall'accordo sulla qualità dell'aria fra Regione, Provincia, e Comune di Rimini

Non si tratta solo di interventi infrastrutturali, ma anche organizzativi volti a diffondere sul territorio le pratiche di mobility management sperimentate in questi anni dalla provincia e ormai universalmente riconosciute, in Europa, fra le principali pratiche di governo della domanda di mobilità. E' il caso del mobility management per i poli produttivi proposto anche dalla regione Emilia Romagna come elemento fondamentale della connotazione di "aree ecologicamente attrezzate" quali sono appunto le grandi aree di rilevanza sovralocale.

Schema SR 27: Temi aperti e criticità del sistema relazionale





Provincia di Rimini

Piano Territoriale
di Coordinamento
Provinciale

pTcP

2007

Allegato 1



Il presente allegato, riferito al paragrafo 5 del Sistema relazionale, contiene le schede descrittive dello stato di attuazione delle principali previsioni relative all'assetto della viabilità provinciale restituito dalla tavola Sr1.

A cura di Alberto Guiducci

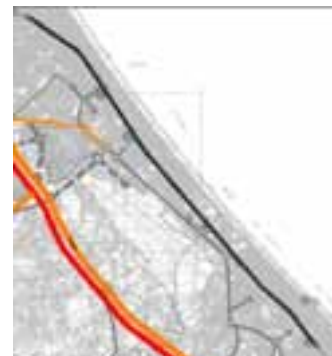
Titolo Trasporto Rapido Costiero

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

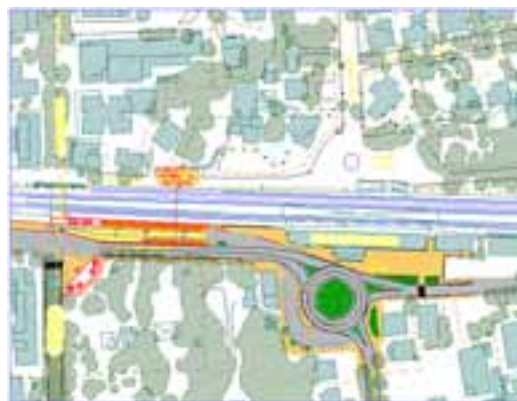
L'area costiera delle Provincia costituisce da tempo una conurbazione con connotazione metropolitana.

Il servizio pubblico di Trasporto Rapido Costiero posizionato nel nucleo del complesso provinciale di strutture vocate all'ospitalità ed all'intrattenimento si pone come rilevante strumento di integrazione del sistema provinciale della mobilità ed elemento risolutore delle criticità per quanto riguarda gli standards infrastrutturali e di attrezzatura, che tendono a penalizzare significativamente i livelli attuali di servizio offerti all'utenza.

Il progetto TRC, già in fase di attuazione per la tratta Rimini-Riccione, prevede il collegamento delle due stazioni ferroviarie, con mezzo in sede propria, con traccia posizionata a monte della sede della ferrovia e sviluppata attraverso 16 stazioni intermedie oltre ai due capolinea. La lunghezza progettata raggiunge i 9,5 km ca. e costituisce un sistema di trasporto urbano di media capacità di standard paragonabile a quello delle moderne metropolitane.



Elementi progettuali



Stato di attuazione

Il Progetto è stato approvato dal CIPE nel febbraio 2005 e successivamente finanziato per la quota di competenza statale. Il comitato provinciale dovrà stabilire le successive modalità di attuazione (gare, procedure di espropriazione, etc).

Il progetto approvato prevede il cosiddetto primo stralcio corrispondente alla tratta Rimini Riccione, mentre è già stata approntata la progettazione preliminare della tratta da Rimini FS - Nuova Fiera di Rimini, che è già stata inoltrata nel dicembre 2004 al Ministero delle Infrastrutture per il suo iter di approvazione.

I costi di realizzazione del progetto sono a carico per il 50 % del Ministero delle Infrastrutture e per il restante 50 % di Regione Emilia Romagna, Comuni di Rimini e Riccione, Tram Agenzia per un importo totale stimato delle opere di 93 milioni di Euro ca.

Titolo Tracciato Ferroviario “Arezzo-Rimini”

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

Il territorio della Provincia di Rimini è servito da un asse ferroviario di importanza nazionale (BO-TA) e dal tratto meridionale del servizio regionale Ferrara-Ravenna-Rimini.

La necessità di integrazione del sistema ferroviario finalizzata alla decongestione delle tratte attualmente utilizzate (con conseguente recupero di competitività rispetto al trasporto su gomma), passa attraverso il potenziamento plurimodale dell’offerta di trasporto di merci e persone.

L’opportunità della realizzazione di un collegamento con la tratta Roma-Firenze è stata in effetti riconosciuta dal Piano Nazionale dei Trasporti approvato nell’agosto del 2001 attraverso “...uno specifico approfondimento relativo agli interventi di adeguamento e completamento per dare continuità al corridoio Roma-Orte-Sansepolcro-Rimini-Ravenna-Venezia” (corridoio ferroviario orientale).

Il territorio della Provincia di Rimini è interessato da questo itinerario in ingresso dalla Val Tiberina, attraverso l’alta Valmarecchia e la Repubblica di San Marino.

Elementi progettuali



Stato di attuazione :

Il progetto consiste attualmente di uno studio di fattibilità realizzato per la parte umbra e toscana. La regione Emilia Romagna nel PRIT ha riconosciuto perseguibili le “ipotesi di potenziamento avanzata nell’ambito dello studio del Corridoio adriatico, che potrebbero prefigurare la realizzazione di un nuovo itinerario ferroviario sulla direttrice E45-E55”

Titolo Terza corsia A14

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

L'autostrada A14 è caratterizzata in larga misura da quote di mobilità aventi recapito all'interno della fascia litoranea; il tratto compreso tra Rimini Nord e Cattolica presenta situazioni di sovrassaturazione prevalentemente nel periodo estivo e durante i tradizionali week-end; la limitata capacità di servizio dei caselli autostradali è fonte di frequenti e intensi fenomeni di accodamento veicolare in entrata e uscita dall'autostrada che penalizzano notevolmente l'uso della stessa infrastruttura da parte dei flussi in penetrazione-uscita dall'area costiera e tendono a diffondere sull'intera rete viaria situazioni di congestione.

Il progetto per la terza corsia risponde a queste necessità



Elementi progettuali



Stato di attuazione :

Il progetto per la terza corsia dell' A14 nel territorio provinciale, rientra il più ampio scenario dell'ampliamento dell'autostrada nel tratto Rimini Nord – Pedaso, giunto ad oggi al progetto definitivo.

Il territorio provinciale è attraversato da circa 29 km di sviluppo lineare delle opere che interessano il territorio di 6 Comuni.

L'ampliamento sarà realizzato in modo simmetrico con aggiunta di una corsia per lato.

È prevista un nuovo tratto in galleria artificiale di 440 metri per Covignano con percorso in variante per entrambi i sensi di marcia (la vecchia sede autostradale diventa disponibile per un tratto del percorso di variante della SS16)

Per l'adeguamento della galleria esistente di Scacciano è prevista una galleria artificiale da utilizzare temporaneamente durante i lavori sull'esistente. Tale galleria risulterà a termine lavori disponibile per la variante alla SS16.

Sono previsti inoltre 21 km di interventi antirumore a protezione dei tratti in corrispondenza dei centri abitati e delle abitazioni sparse posti in prossimità delle opere di ampliamento.

Titolo variante SS9 "Emilia"

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

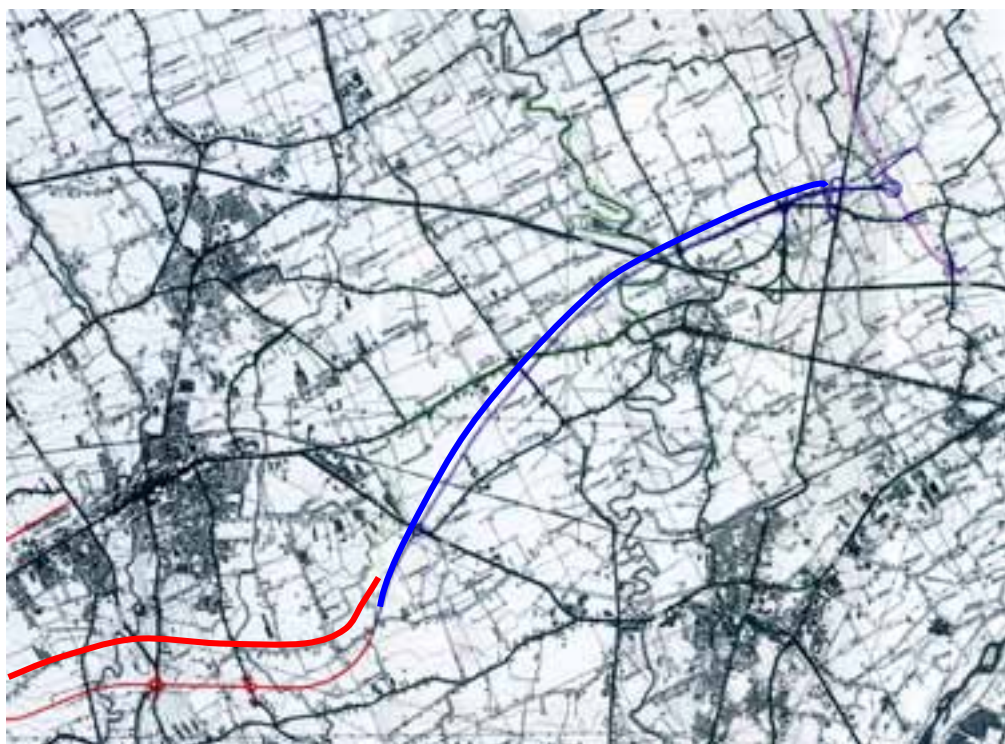
Nell'ultimo decennio la parte di territorio compresa tra i Comuni di Santarcangelo e Rimini è stata oggetto di profonde trasformazioni per la realizzazione di importanti poli di varia natura quali la nuova Fiera, il Centro Agro Alimentare ed il completamento di vari sistemi insediativi. Queste trasformazioni hanno determinato l'"inurbazione" del tratto terminale della SS 9 via Emilia.

Tenuto conto delle previsioni del PTCP del 2001 e degli strumenti urbanistici dei Comuni attraversati (Rimini e Santarcangelo), oltre che delle proposte progettuali relative al tracciato in variante del tratto che attraversa la Provincia di Forlì-Cesena sono state attivate le procedure per le



Previsioni sono state attivate le procedure per la previsioni di intervento su questa importante arteria. L'obiettivo è quello dell'integrazione degli interventi nel contesto più ampio della progettazione della grande viabilità provinciale con particolare riferimento alla razionalizzazione delle relazioni tra le varie componenti della viabilità nella parte Nord della Provincia.

Elementi progettuali



Stato di attuazione :

è in fase di elaborazione da parte delle due province un progetto di fattibilità a scala territoriale per raccordare le previsioni dei due PTCP.

In tempi brevi si procederà ad un progetto preliminare a scala più dettagliata.

Titolo variante SS16 "Adriatica"

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La attuale S.S. 16 "Adriatica", realizzata nel tracciato originario all'esterno degli insediamenti urbani, è stata per lunghi tratti inglobata dal sistema insediativo divenendo, in corrispondenza dei maggiori centri abitati, un asse di caratteristiche quasi totalmente urbane, utilizzato da significative quote di traffico locale, con livelli di servizio insufficienti.

Pertanto oltre al potenziamento autostradale con la realizzazione della III corsia è prevista contemporaneamente la realizzazione di una variante alla S.S. 16 Adriatica giustapposta alla sede autostradale, dando vita così ad un potente asse infrastrutturale integrato, utilizzando una stretta fascia di territorio provinciale.

La progettazione è divisa nei tratti RN-Nord Riccione, Riccione Misano, Misano Cattolica.



Elementi progettuali



Stato di attuazione :

E' in fase di definizione il progetto preliminare riguardante il tratto Rn Nord – Misano.

E' altresì in fase di discussione, in incontri con ANAS e i sindaci e i tecnici dei comuni interessati, la scelta del tracciato relativamente al tratto Misano - Cattolica (innesto con la variante alla SS 16 già realizzata).

Titolo adeguamento e messa in sicurezza SS16 attuale

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La attuale S.S. 16 "Adriatica", realizzata nel tracciato originario all'esterno degli insediamenti urbani, è stata ormai inglobata dal sistema insediativo e, soprattutto nel tratto Bellaria-Rimini-Riccione-Misano, è divenuta un asse di caratteristiche quasi totalmente urbane, utilizzato da significative quote di traffico locale, con livelli di servizio insufficienti.

In considerazione degli elevatissimi tassi di incidentalità, sono in corso d'opera o in progetto gli interventi ritenuti utili ad eliminare gli impianti semaforizzati sulle intersezioni con altri assi e a fluidificare i flussi.



Elementi progettuali



Stato di attuazione

Sono stati già realizzati a Rimini gli interventi all'incrocio con la S.P. 258 Marecchiese, con la S.P. 136 Tolemaide, con la Via Macanno, con la Via Varisco ed a Riccione con il Viale Emilia e la Via Veneto .

Sono al progetto definitivo le risoluzioni, a Rimini, degli incroci con Via di Mezzo, Via Covignano, Via della Fiera e con la S.P.41.

Titolo Riqualificazione S.S. 72

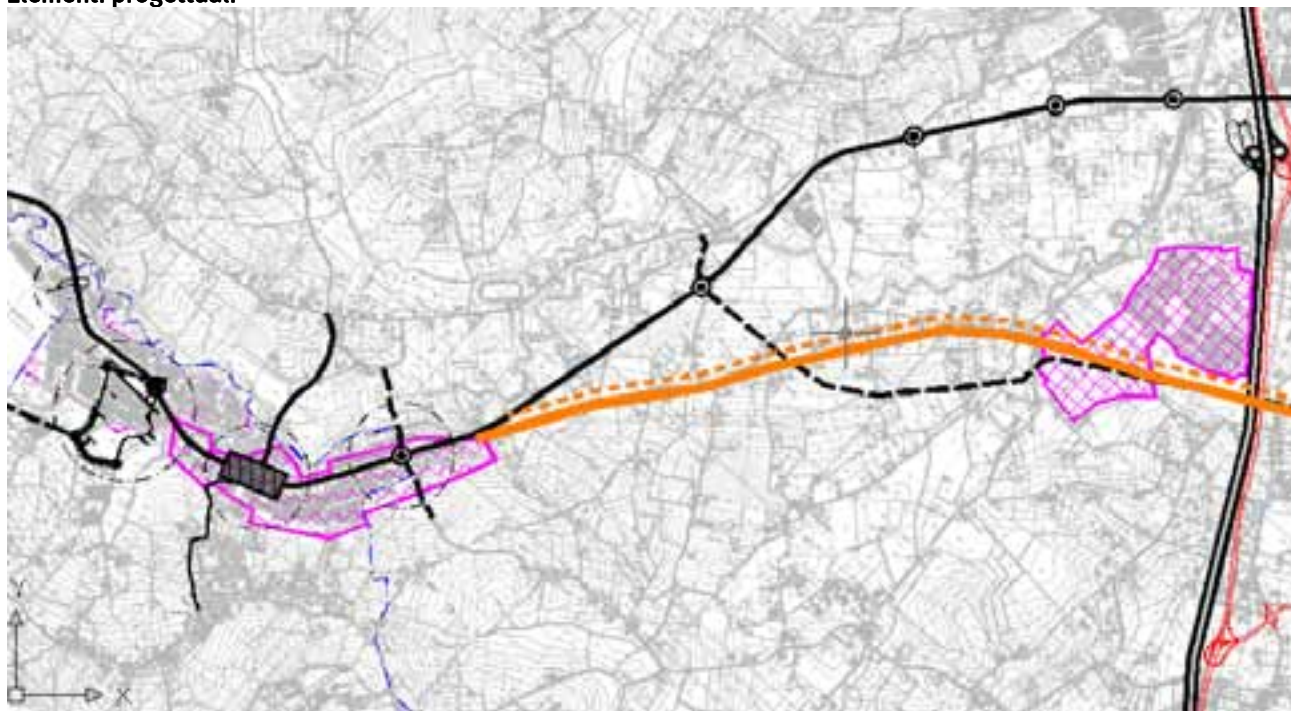
Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La S.S. 72, superstrada Rimini San Marino, si sviluppa per 2,5 Km ca. e costituisce un elemento assai importante del "patrimonio" infrastrutturale del territorio non solo perchè rappresenta l'asse di collegamento con la Repubblica di San Marino, (in particolare per le relazioni tra il territorio della Repubblica, l'A14 e l'Aeroporto F. Fellini) ma anche poichè connette il maggior polo commerciale ad elevata concentrazione di strutture non alimentari della Provincia (Cerasolo Ausa) con la costa. Il progetto prevede interventi di miglioramento in sede



con l'eliminazione degli incroci semaforizzati (rotatorie) e la realizzazione di una bretella di collegamento diretto con la zona dell'aeroporto evitando il nodo A14-SS16a (innesto a valle dell'attraversamento del torrente Ausa).

Elementi progettuali



Stato di attuazione :

è stata elaborata una carta di sintesi degli interventi previsti dalla Provincia e dai Comuni, carta che costituirà la base di discussione in un prossimo incontro fra Repubblica di San Marino, Provincia di Rimini e compartimento ANAS di Bologna.

Titolo Riqualificazione S.P. 258 Marecchiese

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La S.P. 258 Marecchiese, rappresenta l'asse di collegamento del nucleo del territorio provinciale con l'entroterra appenninico e, attraverso la le Province di Pesaro e Arezzo, con la Valle del Tevere, secondo l'antico tracciato della *Via Major* romana. La crescita di rilevanti insediamenti residenziali e industriali lungo la strada ha determinato la necessità di prevedere interventi di adeguamento e messa in sicurezza lungo i 18 Km di competenza della Provincia di Rimini, nell'ambito della razionalizzazione del sistema viario dell'intera vallata (progetto S.P.14).

Il progetto è organizzato in una fase di analisi volta a definire gli usi della piattaforma stradale, gli affacci urbanistici e le caratteristiche geometriche e di flusso.



Il progetto prevede interventi di miglioramento prevalentemente in sede attraverso la realizzazione di brevi tratti in variante, di rotonde e altre opere di moderazione del traffico e l'abbandono delle intersezioni semaforizzate.

Elementi progettuali



Stato di attuazione : il progetto è stato finanziato dalla regione Emilia Romagna, attualmente è stato realizzato il tratto in ingresso a Rimini con la realizzazione della rotonde in corrispondenza del dell'ingresso al centro abitato di Rimini e del cavalcavia della SS 16 in zona Paduli. Nel territorio del Comune di Verucchio sono state realizzate le rotonde all'interno dell'abitato di Villa.

Su tutta la tratta di competenza della Provincia, in corrispondenza degli abitati di Villa Verucchio, Corpolò, Sant'Ermete, Vergiano e Spadarolo sono state completate le opere per il miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali e le piste ciclabili. È da precisare che la pista ciclabile si estenderà per tutta la tratta di 18 km da Rimini a Ponte Verucchio

Gli interventi relativi alla variante di Corpolò e alla sistemazione dell'incrocio con la S.P. 49 (loc. Sant'Ermete- San Martino dei Mulini e Case Gnoli, sono già muniti progetto esecutivo ed a breve verrà attivata la procedura di appalto.

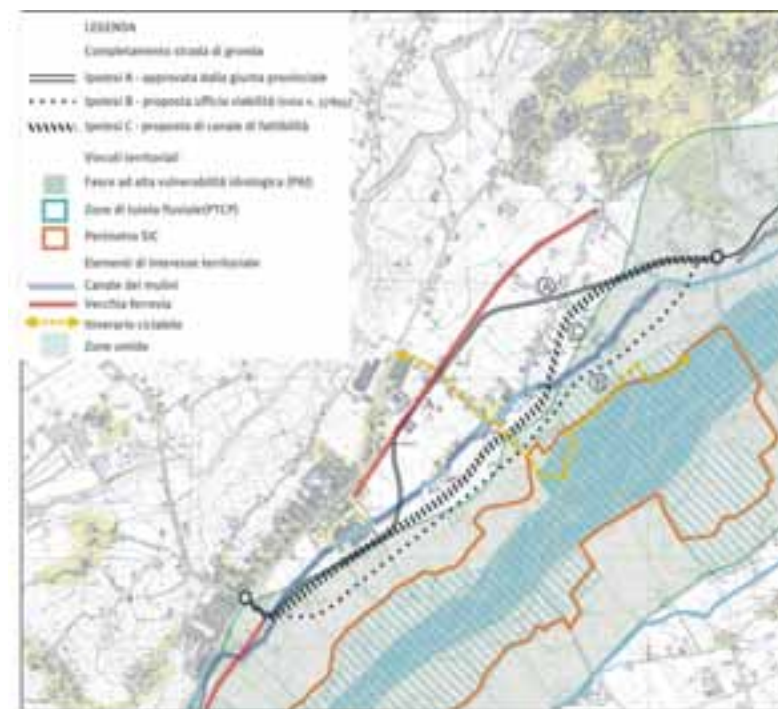
Titolo Strada di collegamento fra la S.P.49 e la S.P.14 S.P. 14 santarcangiolese

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La realizzazione del collegamento stradale tra le Strade Provinciali 14 e 49 risponde ad una specifica previsione, contenuta nel PTCP, è finalizzata a rispondere alle problematiche di attraversamento dell'abitato di Santarcangelo di Romagna, da parte dei flussi veicolari provenienti dalla Valle del Marecchia, ed in parte anche da quella dell'Uso. In tal senso, la nuova arteria si configura come circonvallazione Sud dell'abitato, che garantisce la connessione delle S.P.14 (proveniente da Poggio Berni) e 49 (proveniente da Verucchio) con la via Emilia (S.S.9) e con lo svincolo di Rimini Nord dell'autostrada Adriatica (A14)



Elementi progettuali



	Punti di forza	Punti di debolezza
A	Minima interferenza con l'ambito fluviale e con i vincoli ambientali Elevato contenimento dell'assetto insediativo e limitata interferenza con l'abitato di San Michele	Parziale sovrapposizione con il tracciato della vecchia ferrovia
B	Minima interferenza con l'edificato spazio di San Michele	Elevata interferenza con l'ambito fluviale (Interessamento zone umide e separazione del canale dei mulini dall'ambito fluviale) e con i vincoli ambientali anche di carattere sovraindiano (PaI e Sic) Basso contenimento dell'assetto insediativo
C	Limitata interferenza con l'ambito fluviale (salvaguardia delle zone umide) e con i vincoli ambientali Parziale contenimento dell'assetto insediativo e limitata interferenza con l'edificato spazio di San Michele	Parziale separazione del canale dei mulini dall'ambito fluviale

Stato di attuazione :

Il grafico mostra le caratteristiche, in termini di punti di forza e di debolezza, del nuovo tracciato di completamento della circonvallazione dell'abitato di Santarcangelo a partire dall'ipotesi (A) approvata dalla Giunta provinciale. Attualmente è allo studio la fattibilità del tracciato indicato nello schema con la lettera C

Titolo Collegamento S.P. 58 con strada Provinciale per Tavullia (PU)

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

La variante alla strada Provinciale 58 da San Giovanni Marignano fino al confine provinciale, è prevista nell'accordo di programma per lo sviluppo del Polo produttivo di San Giovanni Marignano – Cattolica, con lo scopo di by-passare il capoluogo di San Giovanni e la frazione di Santa Maria in Pietrafitta per quanto riguarda il traffico pesante diretto anche alle zone produttive.



Elementi progettuali



Stato di attuazione : La realizzazione è prevista a carico della Provincia ed il progetto preliminare è in corso di elaborazione da parte degli uffici provinciali

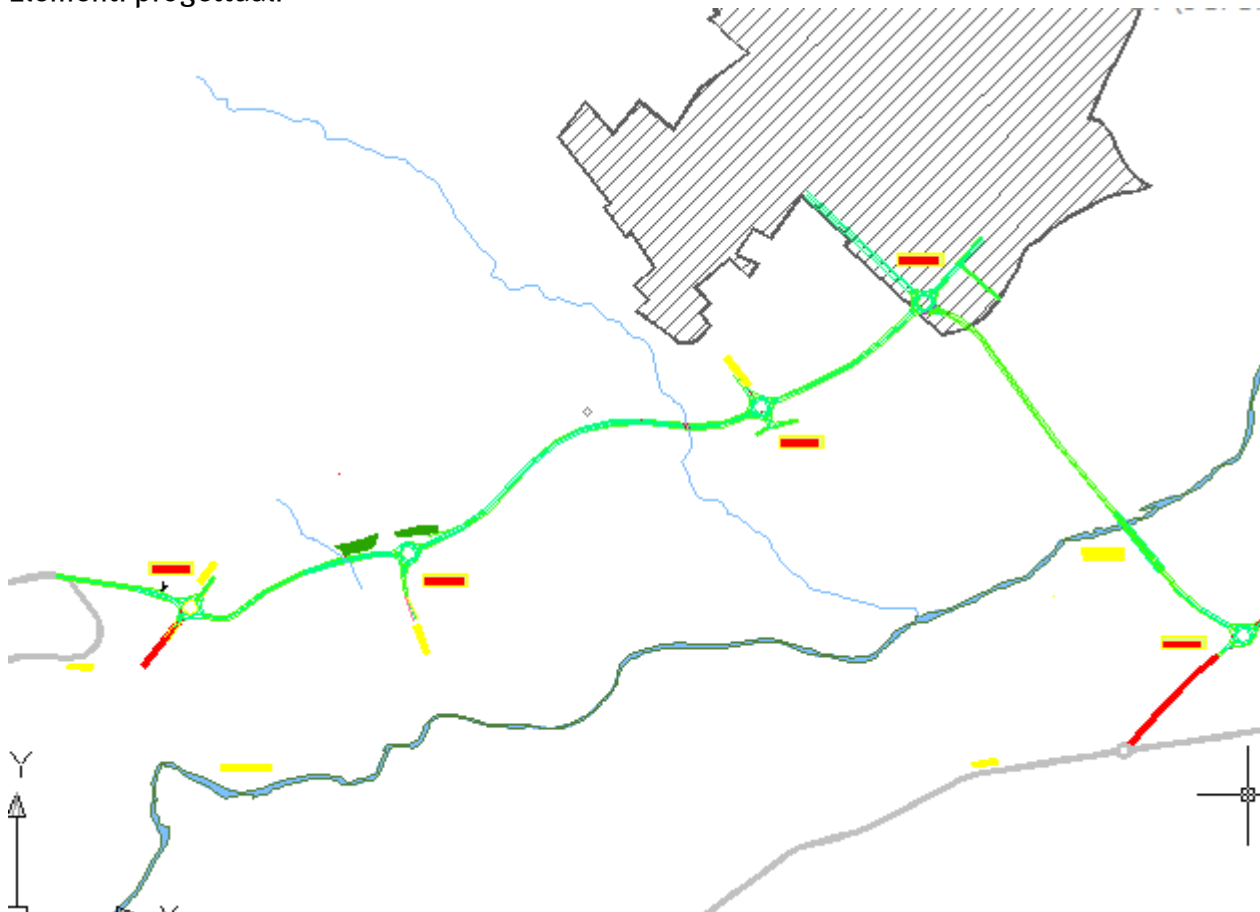
Titolo Collegamento S.P. 35 - S.P. 17 Nuovo Ponte sul fiume Conca

Descrizione di sintesi e inquadramento grafico

Il collegamento tra la S.P. 35 e la S.P. 17 in corrispondenza del polo produttivo della Valconca con la realizzazione di un nuovo Ponte sul fiume Conca costituisce il proseguimento della variante già realizzata della S.P.17



Elementi progettuali



Stato di attuazione :

Il progetto esecutivo del ponte è già stato completato ed approvato e sono incorso le procedure per l'appalto dell'opera