



PROVINCIA DI RIMINI:

ALL'ASS.RE MOBILITA' Rossini Alberto
ALL'ASS.RE AMBIENTE Romani Cesarino
AL MANAGER MOBILITA' Arlotti Giancarlo

COMUNE DI RIMINI:

AL SINDACO Ravaioli Alberto
ALL'ASS.RE AL TERRITORIO-URBANISTICA-TURISMO Melucci Maurizio
ALL'ASS.RE AI LL.PP. Maggioli Lanfranco
ALL'ASS.RE ALLA MOBILITA' Baschetti Sandro
ALL'ASS.RE ALL'AMBIENTE Mantuano Ariano
ALL'ASS.RE ALLA SCUOLA E ISTRUZIONE Albini Arrigo
ALL'ASS.RE ALLE POL.E SICUR.SOCIALE-POLIZIA M. Vitali Stefano
ALL'ASS.RE ALLO SPORT Turci Donatella
AI PRESIDENTI E LORO COMMISSIONI COMPETENTI
DEI QUARTIERI 1 - 2 -3- 4 - 5 – 6
UFFICIO AGENDA 21 LOCALE Fabbri Paolo

AGENZIA TRAM:

AL RESP.LE RETE SERVIZI Renzi Roberto

LEGA AMBIENTE RIMINI

WWF RIMINI

ORGANI DI STAMPA

**OGGETTO: PROPOSTA DI NUOVO PIANO DI MOBILITA' LENTA DEL
COMUNE DI RIMINI**

**PROGETTO E PROMOZIONE DI FORME DI MOBILITA' LENTA IN
AMBITO AGENDA 21, GRUPPO MOBILITA' SOSTENIBILE**

CON IL CONTRIBUTO DEL "SUPERCOMITATO" RIMINI

PRINCIPI E CONSIDERAZIONI

Nel merito di una maggior razionalizzazione della mobilità generale , dello sviluppo sostenibile e dei processi di agenda 21 locale, città dei disabili, degli studenti, dei bambini, degli anziani, dei pedoni, dei ciclisti, della cultura e del turismo si mette in evidenza quanto segue:

l'utilizzo dei percorsi ciclopedonali, oltre a ridurre l'inquinamento dell'aria, per il minor traffico veicolare, consente di migliorare la mobilità generale della città e di diminuire l'incidentalità; i continui sforamenti dei livelli di particelle tossiche in sospensione costringono a blocchi del traffico veicolare ne consegue una forte limitazione delle attività produttive e della libertà personale;

lo sviluppo della mobilità lenta può produrre un considerevole risparmio energetico e una riduzione delle malattie dovute all'inquinamento;

ne risulta un potenziamento e miglioramento dei **percorsi scuola-lavoro**, per **attività sportive-tempo libero** e la creazione di nuovi **itinerari turistico-culturali**.

Su queste basi si mette in rilievo che:

il documento della Commissione Europea "DGXI"
(Ambiente, città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire)

e la delibera del C.C. n.114 del 07-09-2000 del Comune di Rimini

indicano:

-la creazione della figura del Coordinatore delle ciclabili , con la funzione di mettere in sinergia gli uffici qualità urbana, pianif. infrastrutture, gestione aeree pubbliche, patrimonio, pubblica istruzione, cultura, turismo, servizi sociali etc.;

-i criteri di priorità di attuazione:

...."i percorsi verso le scuole meritano un'attenzione particolare...."

-pari dignità:

"...le strade sono spazi a più usi da condividere equamente tra tutti gli utenti...."

"...occorre permettere la circolazione dei ciclisti ovunque nelle strade secondarie come sugli assi principali...."

-direttive di attuazione:

in caso di nuove strade o di rifacimenti - ampliamenti di quelle esistenti di prevedere e realizzare ciclopedonali;

le direttive della legge n. 366 del 19.10.1998 (norme per la valorizzazione e sviluppo della mobilità ciclistica)

indicano:

-le priorità:

collegamenti con luoghi di lavoro, edifici scolastici, aree verdi, aree destinate ai servizi, strutture sociosanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

-localizzazioni varie tra le quali in particolare :

gli argini dei fiumi e dei torrenti, l'area di sedime delle ferrovie dismesse, possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione delle piste ciclabili.

-le opere:

realizzazioni di piste, ponti sottopassi e altre infrastrutture ciclopedonali;

costruzione di parcheggi attrezzati (parcheggi scambiatori ad uso pubblico-privato), e di centri noleggio biciclette ubicati nei principali centri strategici;
messa in opera di segnaletica dedicata;
predisposizione di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e trasporto pubblico;
attività culturali ed educative per promuovere la conversione da trasporto motorizzato in ciclistico;
redazione di **cartografia** e posa in opera di **cartellonistica** segnaletica degli itinerari ciclopedonali;
realizzazione di itinerari cicloturistici con informazione relativa;
promuovere l'intermodalità bicicletta-treno e dislocazione di parcheggi nelle stazioni ferroviarie;
integrazione fra trasporto pubblico e l'uso della bicicletta con predisposizioni di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.

LOCALIZZAZIONI SU ASSI CARRABILI

Si indicano gli assi stradali ad **uso principalmente lavorativo e scolastico**, ma anche **di interesse turistico-culturale e sportivo** ritenuti fondamentali per la mobilità lenta di tutta la città per i quali si auspica un urgente adeguamento ciclopedonale ad iniziare da tali direttrici cittadine.

S.S. 16 (in occasione della risoluzione dei "buchi neri" deve essere previsto un percorso protetto, art. 10 legge 366/98-manutenzione straordinaria della sede stradale)

LUNGOMARI NORD-SUD CON CENTRO CITTA'.

V.LE S. SALVADOR-VIA G. VERENIN-ITALIA IN MINIATURA

VIA MARCONI-STAZ.FF.SS.VISERBA

TORRE PEDRERA-VISERBA M.(ITALIA IN MINIATURA) VIA POPILIA-VIA DEI CIPRESSI(CIMITERO)-VIA XXIII SETTEMBRE-VIA MATTEOTTI/VIA TIBERIO-CENTRO CITTA'

VIA TURCHETTA-SOTTOPASSO SS.16-VIA SOZZI

VIA BELTRAMINI-VIA S.MARTINO IN RIPAROTTA(N.FIERA OVEST)-VIA EMILIA

VIA EMILIA(S.GIUSTINA-N.FIERA)-VIA XXIII SETTEMBRE-VIA MATTEOTTI/VIA TIBERIO-CENTRO CITTA'

VIA TOSCANELLI-VIA XXV MARZO-VIA SOZZI-VIA GALLA PLACIDIA(N. FIERA EST).

VIA COLETTI-VIA SACRAMORA-VIA XXIII SETTEMBRE

VIA COLETTI-VIA PERSEO

VIA C. ZAVAGLI-VIA ORTIGARA.

VIA TOSCANELLI-VIA ORTIGARA-L.GO BOSCOVICH (PONTI SUI FIUMI).

DARSENA-PARCO BRIOLINI-VIA SFORZA-VIA BORGATTI-VIA TRAI-VIA S.GIULIANO-
PARCO MARECCHIA-VIA D. CAMPANA

VIA MADONNA DELLA SCALA-VIA SINISTRA DEL PORTO

P.LE BOSCOVICH-VIA DESTRA DEL PORTO-VIA SAVONAROLA-VIA MATTEOTTI

P.LE BOSCOVICH-VIALI DELLE REGINE

CORSO P. GIOVANNI XXIII-V.LE PRICIPE AMEDEO-P.LE FELLINI

VIA MARECCHIESE-V.LE VALTURIO-P.ZZA MALATESTA

VIA TOSCA (PADULLI)-VIA A. MORO-VIA DI MEZZO-VIA LAVATOIO

VIA COVIGNANO-CENTRO CITTA'

S.S. S.MARINO DA EX PASTIFICIO GHIGI-SOTTOPASSO ALTEZZA DI HERA-VIA
POMPOSA-SOTTOPASSO S.S.16-PARCO AUSA-CENTRO CITTA'

VIA GAZZELLA-VIA GROTTA ROSSA-S.S. S.MARINO-VIA POMPOSA...

VIA DELLA FIERA-V.LE TRIPOLI-P.ZZA MARVELLI

VIA EUTERPE-VIA PANZINI-VIA J.PLANCO-VIA C. DI MARZABOTTO

VIA DELLA REPUBBLICA-V.LE C.A. DALLA CHIESA-VIA FADA-OSPEDALE

VIA MONTESCUDO-CENTRO CITTA'

VIA CORIANO-CENTRO CITTA'

PARCO RENZI(AUSA)-LUNGOMARE TINTORI.

VIA ROMA (MIRAMARE-CENTRO CITTA')

VIA FLAMINIA (OSPEDALE-CENTRO CITTA')

VECCHIA SEDE FERROVIARIA RIMINI-R.S.M.

VIA LAGOMAGGIO-LUNGOMARE

VIA CHIABRERA-LUNGOMARE

VIA RIMEMBRANZE-LUNGOMARE

**UN PROGETTO DI RETE CICLOPEDONALE CITTADINA AL DI FUORI
DEGLI ASSI CARRABILI**

(UTILITA' -SALUBRITA' -SICUREZZA)

In ottemperanza alla legge n. 366 del 19/10/1998 comma 8-2 si propone di utilizzare per la realizzazione di un raccordo ciclabile strategico, a costo quasi zero, in collegamento con **centro studi nord**:

LA SUPERFICIE TAMPONATA DEL FOSSO CONSORZIALE TURCHETTA, DA VIA POPILIA AL MARE.

Similmente collegare gli altri torrenti / fossi di scolo presenti,

FOSSO DI SCOLO TRA VIA SACRAMORA E VIA LUCINICO;

FOSSO SORTIE TRA ORSOLETO E IL MOLO DI VISERBA.

che insieme al **ripristino dei numerosi sottopassi in disuso** della linea FF.SS. Rimini-Ravenna (uno ogni 300m) potrebbero confluire a **spina di pesce** in un proficuo e **sicuro asse ciclopedonale** in gran parte, lontano dalle strade, correndo a monte e parallelo alla stessa linea FF.SS. e congiungendo:

LA CICLOPEDONALE DEL FIUME MARECCHIA,

LA PROGETTATA CICLOPEDONALE DEVIATORE AUSA (ANELLO VERDE CON VIA MONTESCUDO-VIA DELLA LONTRA-VIA COVIGNANO-S.GIULIANO),

LA PROGETTATA CICLOPEDONALE DI VIA XXIII SETTEMBRE,

le altre ciclopedonali cittadine presenti ed in corso di realizzazione,

con il **centro studi nord** creando una mobilità lenta in sicurezza di importanza fondamentale per la città.

In particolare, tale soluzione potrebbe **collegare il centro studi nord** al progettato percorso C6-C10: (piano della rete degli itinerari ciclabili del comune di Rimini 1999) via Turchetta, via Teodorico, via Galla Placidia, via Popilia (ca. 3000 persone), **collegare tutta la zona mare di Rivabella e Viserba** (ca.10000 persone) e **collegare il resto del centro cittadino e gli altri quartieri.**

TECNICHE COSTRUTTIVE

Tutti i tracciati fondamentali suddetti, tutti quelli ritenuti più pericolosi e quelli ex novo si intendono **protetti adeguatamente ad esclusivo uso ciclopedonale**, in quanto segnalare tali percorsi solo con strisce colorate a terra e non impedendo il passaggio in tali sedi a ciclomotori ed automezzi, (come succede attualmente in alcuni tracciati presenti via Emilia, via XX Settembre, via Acquario, via Colombo), non ne permette di fatto la fruibilità oltre ad essere una fonte di forte pericolo.

Necessita modificare tale tipo di **pseudo-ciclopedonale** (tipo 6 del piano ciclabili del Comune di Rimini) e non progettarne di nuove.

Si chiede di far prevalere i criteri di priorità di attuazione da noi espressi, ribaditi dai quartieri 1-4-5-6 nei loro verbali (es. vedere verbale prot.n.187830h del 10.10.2002 del Quartiere 5) e cioè di favorire i percorsi di lavoro, studio, necessità contingenti, interesse generale, culto etc., con **particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche per la mobilità dei disabili;**

(come del resto viene ribadito dallo stesso allegato della Comunità Europea di cui sopra).

Dove non è materialmente possibile realizzare una o due piste ciclopedonabili per strada, e con tutti i crismi, si faccia di tutto per realizzarne una, pur senza i connotati di cui sopra, ma ugualmente preziosa per la fruibilità nel rispetto del codice della strada, dei parcheggi auto e delle proprietà private.

Si dia **continuità** agli assi ciclopedonali perché l'utente possa trarre utilità visibile e tangibile.

Rivedere il tracciato di attraversamento delle ciclopedonali o similari sulle strade.

In particolare in alcuni casi l'attraversamento ha un tracciato lineare e funzionale in prossimità dell'incrocio, in altre (anche in quelle di nuova realizzazione), il tracciato costringe il ciclista o pedone a deviare considerevolmente la sua marcia dalla sede dell'incrocio e dalla sua direzione trovando molto spesso ostacoli di ogni genere (auto parcheggiate, bidoni etc.).

Tale modo di procedere, non uniforme nella nostra realtà cittadina, costringe in particolare il ciclista a brusche curve e movimenti tali che non agevolano di certo la marcia e la rendono pericolosa in particolare per l'anziano e il bambino.

Nel caso di tracciato a zig-zag di cui sopra, l'opera di fatto diventa inutile perché come risultato il fruitore si muove direttamente sulla sede stradale con il pericolo conseguente.

In taluni casi si è notato che tale inconveniente è originato da una non corretta applicazione del codice della strada in presenza d'incrocio con segnaletica di precedenza.

Ad ogni modo la segnaletica di stop (obbligatorietà di marciapiede rientrante) si potrebbe evitare negli incroci a senso unico o con adeguata visibilità.

In definitiva deve essere maggiormente seguito e snellito il movimento dell'utente della ciclopedonale.

Si curi in particolare il **manto di calpestio** della ciclopedonale in modo che sia senza asperità di sorta, con l'obiettivo di rendere agevole e sicuro il passaggio del ciclopedone.

Si eviti il più possibile la scelta di materiali che per loro natura producono come risultato rilievi o depressioni.

Pensiline TRAM in ostacolo. Si è osservato, anche in installazioni di nuova realizzazione, la decurtazione notevole del varco di passaggio dei ciclo-pedoni nei pressi di alcune fermate TRAM provviste di pensilina, impedendo così la funzionalità del marciapiede o ciclopedonale. Si ritiene opportuno, in questi casi creare un adeguato passaggio sul retro della pensilina.

CONTROLLI

In compendio e aiuto ad una nuova progettazione e realizzazione che si auspica migliorativa si chiede di predisporre adeguati **controlli di polizia municipale** per far rispettare soprattutto i principi della Comunità Europea e del codice della strada in materia di pari dignità di mobilità, garantendo maggiormente la mobilità lenta, effettuando in particolare verifiche continuative sul

transito e divieto di parcheggio dei veicoli a motore nelle ciclopedonali, sulle strisce pedonali, sui marciapiedi e sulle rampe di accesso agli stessi.

MAPPATURA E CARTELLONISTICA

E' impensabile progettare un' efficace rete ciclopedonale senza un' adeguata mappatura e supportata da una appropriata cartellonistica in sito.

Si fa riferimento, in questo, alle mappature ed indicazioni più efficienti realizzate da diversi istituti geografici ad esempio, per conto del C.A.I. e G.E.A. italiani od altri istituti esteri per la sentieristica in genere.

Tale sistema può essere proficuamente utilizzato anche in città, favorendo l'immediata comprensione del territorio e dell'itinerario scelto anche in mancanza della mappatura coadiuvante, facilitando gli spostamenti relativi.

E' ovvio, per una città come Rimini, che tale sistema deve necessariamente essere multilingua.

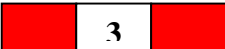
MAPPATURA

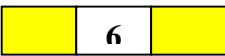
Nella cartografia occorre indicare in generale:

- da un lato, inserire un'unica mappa con tutta la città e le zone periferiche incluse, dall'altro lato tutto il resto del forese (provincia);
- vie con il loro nome;
- parchi;
- monumenti;
- corsi d'acqua;
- servizi pubblici;
- sedi, numero e confini di quartiere;
- linee ferroviarie;
- linee tranviarie numerate(tutte);
- servizi di sicurezza;
- servizi di pronto intervento;
- servizi medici e di pronto soccorso etc.

e più in particolare riguardo le ciclabili:








TIPOLOGIA CICLABILI PER UTILIZZO (LEGENDA)

Scuola-lavoro = 

Sportivo-turistica = 

scuola-lavoro/sportivo-turistica = 

TIPOLOGIA COSTRUTTIVA (LEGENDA)

Nei parchi	=	
in sede propria	=	
su marciapiede	=	
tra marciapiede e carreggiata	=	
su strade a traffico locale o residenziale	=	
su strade a senso unico	=	
su bordo strada in sede riservata	=	

(vedere le tipologie descritte nel piano della rete ciclabile del Comune di Rimini,decr. 30.11.1999 n°557).

CARTELLONISTICA

Ad ogni inizio ciclabile come da fig. n°1 allegata, il cartello indica:

- la presenza della stessa;
- il numero identificativo come da mappatura;
- il nome della ciclabile;
- quali vie cittadine collega;
- il tipo di utilizzo;
- la tipologia costruttiva.

Se in presenza di altre ciclabili successive installare cartellonistica come da fig. n°2 sullo stesso stante ed indicante:

- la prossima presenza della stessa;
- il numero identificativo come da mappatura;
- il nome della ciclabile;
- quali vie cittadine collega;
- il tipo di utilizzo;
- la tipologia costruttiva.

Nota: la simbologia a colori della cartellonistica è la stessa della mappatura.

CONCLUSIONI

Con questo nostro contributo si vuole dimostrare nuovamente l'interesse a favore dell'incremento della mobilità lenta e dello sviluppo sostenibile, dando sostegno all'amministratore interessato ed illuminato. Sostegno che è necessariamente dipendente dai riscontri osservati.

Purtroppo, a volte, i risultati osservati sul campo, sono talvolta deludenti e denotano mancanza di concertazione.

Infatti in molte occasioni il nostro impegno non è stato riconosciuto così che molte opere realizzate ed in corso di realizzazione hanno ignorato i nostri suggerimenti e obiezioni.

Si tenga presente che molti di noi fanno parte di commissioni di Quartiere ed hanno una conoscenza approfondita del territorio.

Nonostante le nostre frequenti richieste, sia in ambito di commissione di quartiere che di comitato, non è stato possibile interagire adeguatamente in fase di progettazione ed esecuzione dell'opera, nè colloquiare e lavorare costruttivamente con i tecnici.

Si ritiene utile quindi che l'Amministrazione ed i Tecnici operino cercando la fattiva collaborazione dei gruppi di rappresentanza delle nostre associazioni, sia in fase di progettazione che in fase di realizzazione e controllo dell'opera.

In questa ottica riteniamo inoltre che risulti fondamentale la figura del **Coordinatore delle ciclabili** sopra richiamata che oltre ad **essere possibilmente ciclista** e a svolgere le funzioni descritte dalla del. C.C. n°114 del 07.09.2000, deve garantire come descritto dalla stessa (al punto 1 comma h), **la trasparenza e la partecipazione dei cittadini, dei Quartieri e delle associazioni** utilizzando le forme più idonee alla comunicazione e conoscenza dei progetti in elaborazione.

In merito alle **priorità realizzative** di tali progetti sarà proficuo e costruttivo che l'Amministrazione Comunale ed i Quartieri consultino le nostre associazioni.

Si richiede ai sensi della legge 241/90 e successive di relazionare ai sottoscritti indicando i provvedimenti presi.

Rimini 10-10-2005

(Rev.30/09/2006)

ASSOCIAZIONE "Pedalando e camminando..." Rimini

Aderente FIAB-ECF

Aderente Volontarimini

Presidente Abbondanza Marco

Sede legale:

Via Popilia, 50

47900 Viserba di Rimini

T.+Fax 0541-742617

Cell. 3335936662

E-MAIL: nunkisgr@alice.it


CARTELLONISTICA=MAPPATURA 



FIG.1
INDICAZIONE INIZIO CICLOPEDONALE

CARTELLONISTICA = CARTOGRAFIA

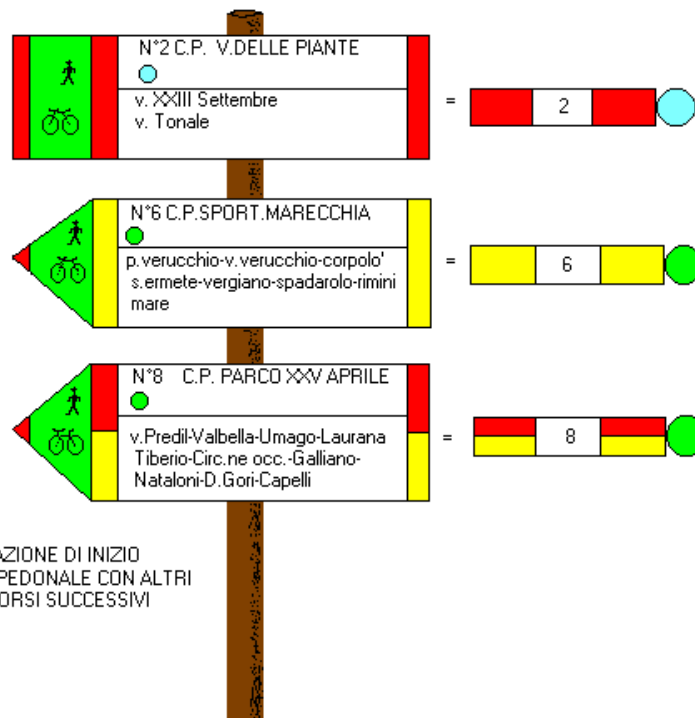


FIG.2 INDICAZIONE DI INIZIO
CICLOPEDONALE CON ALTRI
PERCORSI SUCCESSIVI