

## Mobilità

### Obiettivi generali

Gli obiettivi generali nell'ambito di uno scenario di sostenibilità per la mobilità urbana consistono in:

**riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti atmosferiche**

**miglioramento della qualità dell'aria**

**riduzione dell'esposizione all'inquinamento acustico**

**aumento delle condizioni di sanità e sicurezza della popolazione**

Dal dopoguerra ad oggi il traffico è stato visto, dalla cultura dominante, come un inevitabile corollario dello sviluppo e della produzione di ricchezza.

Secondo questo punto di vista la soluzione ai problemi del traffico non può che consistere nel fare spazio alle necessità della circolazione e del parcheggio.

Ciascuno di noi passa in media un'ora al giorno del proprio tempo libero sui mezzi di trasporto o negli ingorghi, spende un'ora di lavoro per coprire il costo del mezzo e perde un'ora di sonno per gli effetti negativi provocati dai mezzi di trasporto come, per esempio, il rumore.

In queste tre ore è il riassunto dell'importanza, negativa e positiva, del trasporto.

Il trasporto è necessario tanto per le aziende, quanto per i singoli gli individui, e in generale per la nostra economia, ma comporta anche numerosi effetti indesiderati: inquinamento atmosferico, ingorghi, incidenti e consumo di risorse limitate.

### I riferimenti europei

La Commissione Europea nel Libro Verde sugli impatti dei trasporti sull'ambiente della Comunità (1992), propone una strategia per la mobilità sostenibile che prevede di:

- attuare una pianificazione territoriale integrata al fine di ridurre la domanda di mobilità e consentire lo sviluppo di modelli alternativi al trasporto stradale;

- rendere più competitivi sistemi di trasporto ecologici, quali le ferrovie;
- sviluppare i trasporti urbani con precedenza per i trasporti pubblici offrendo diversi modi di trasporto all'interno di un percorso;
- promuovere un uso più razionale e più ecologico dell'autovettura privata, e modificare le abitudini del guidatore, compresi i limiti di velocità.

L'attuazione di questi principi coinvolge tutti i livelli di una Pubblica Amministrazione fino al singolo proprietario di automobile, con una vera condivisione delle responsabilità.

### La normativa italiana

I riferimenti normativi principali sono: redazione di Piani Urbani del Traffico (PUT) per tutti i comuni con una popolazione superiore ai trentamila abitanti, nonché tutti i comuni, individuati dalle Regioni, con specifici problemi di traffico. Il Piano del Traffico, subordinato al PRG vigente, deve contenere gli interventi programmati, e perseguire obiettivi di qualità ambientale.

### Gli indicatori

Gli indicatori elaborati sono:

#### Indicatori di pressione

- Tasso di motorizzazione privata: auto ogni 100 abitanti, anno 1994;
- Incidenti stradali: n° anno, mortali e lesioni, anni 1995-1998.

#### Indicatori di risposta

- Trasporto pubblico
- Strade amiche del pedone e della bicicletta: aree pedonali ed estensione delle piste ciclabili;
- parcheggi;
- adozione del PUT e suoi obiettivi per la riduzione dell'emissione di inquinanti atmosferici.

### Lettura degli indicatori

Prima di passare alla lettura dei singoli indicatori è opportuno riportare un quadro della mobilità all'interno della Provincia di Rimini. I dati sono tratti dal recente "Rapporto sullo Stato del Territorio"<sup>1</sup>, redatto per l'estensione del nuovo PTCP.

Per quanto concerne le caratteristiche della mobilità dei passeggeri nella prov. di Rimini la domanda giornaliera, nel periodo invernale, ammonta a circa

<sup>1</sup> In particolare si fa riferimento al testo dell'ing. Luigi Napoli sulla Mobilità.

160.000 spostamenti giornalieri<sup>2</sup>. Di questi l'82%, pari a 132.000 circa, sono effettuati con auto, il 10% su ferrovia (15.500) e solo l'8% è relativo a autolinee extraurbane, per le quali esiste una domanda prevalente per gli spostamenti all'interno della provincia (80%). I due principali poli di gravitazione del bacino sono rappresentati da Rimini e Riccione. Il solo comune di Rimini esplica il 40% delle potenzialità generative/attrattive della provincia.

Scendendo più nel dettaglio per quanto riguarda la domanda complessiva, l'86% degli spostamenti coinvolge i centri della fascia costiera, in particolare poi Cattolica risente della componente di scambio con la vicina regione Marche, dove, rispetto alla prov. di Forlì, prevale una consistente aliquota di spostamenti su autoveettura.

Fra le maggiori problematiche individuate, oltre alla situazione critica della S.S. 16, divenuta ormai, nel tratto Rimini-Riccione-Misano, un asse viario dalle caratteristiche urbane, vi è anche il trasporto pubblico, la cui offerta sulla direttrice costiera, che presenta connotati tipicamente urbani e lungo la quale confluisce la maggiore domanda, risulta carente, sia in termini di infrastrutture che di prestazione dell'offerta.

#### Tasso di motorizzazione privata

Il trasporto stradale è responsabile più di ogni altra modalità dell'inquinamento atmosferico e acustico. La misura di ciò è la dimensione del parco di autoveicoli. Nel 1992 nel nostro Paese il parco auto aveva superato 32 milioni di unità; di queste 29,4 milioni erano rappresentate da autovetture.

Nel 1991 stando ai dati dell'OCSE, in Italia si avevano 49 auto per 100 abitanti, un dato inferiore solo a quello degli Stati Uniti, e la densità del traffico stradale era doppia rispetto alla media OCSE, inferiore solo a quella del Regno Unito.

I dati più aggiornati sono quelli del 1994, anno per il quale si dispongono dati raffrontabili sia provinciali che nazionali. Ancora non è dato sapere se i contributi per la rottamazione hanno determinato un semplice ricambio, o al contrario hanno fatto crescere il parco auto. Il parco auto circolanti di Cattolica nel 1994, ammontava a 8.752 unità. A fronte di una

popolazione di 15.440 residenti, il tasso di motorizzazione risulta di 56,7.

Il tasso provinciale non si discosta di molto, 57,63 auto ogni cento abitanti.

Nel rapporto Ecosistema Urbano 1998 di Legambiente Cattolica si situerebbe intorno al 37° posto, Rimini è al 42° e Bologna, con un tasso parti a 60,32, al 56°.

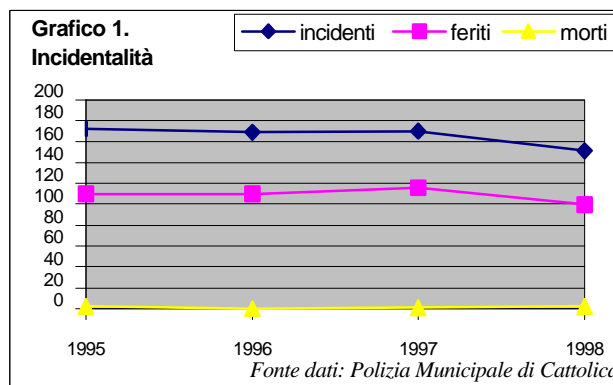
#### Incidenti stradali

La registrazione sistematica dei sinistri stradali, da parte della Polizia Municipale e dei Carabinieri, è stata avviata dal 1995.

Dai dati disponibili, il 1998 ha mostrato una tendenza alla diminuzione dei sinistri, in parte dovuta all'attivazione di alcune delle misure di sicurezza previste dal nuovo PUT.

In generale la mortalità è molto bassa, per non dire quasi inesistente, come nel corso del 1996. Gli incidenti con lesioni rappresentano invece la quasi totalità, in quanto caratterizzati nel corso dei tre anni presi in esame, da un fattore due rispetto a quelli che presentano solo danni ai veicoli o cose.

	1995	1996	1997	1998
incidenti	172	169	170	151
feriti	110	110	116	100
morti	2	0	1	2



#### Trasporto pubblico

Dai dati riportati nel *Rapporto sullo stato del territorio* della provincia di Rimini, redatto per il PTCIP, per quanto riguarda la domanda su bus, Rimini e Riccione costituiscono i due poli principali di gravitazione del bacino provinciale rappresentando poco più del 40% delle potenzialità generative-attrattive della provincia.

Per Cattolica è evidente dalla tabella come il flusso principale di utenti del trasporto pubblico sia rivolto principalmente verso il territorio marchigiano.

<sup>2</sup> Nel periodo estivo tale domanda aumenta di 2,3 volte, per un totale di circa 309.000 spostamenti giornalieri.

Matrice valori medi annuali in pass./g.

	Rimini	Cattolica	Riccione	Bellar- igea marina	Misano A.	Prov. Forlì	Marche
Rimini	0	39	698	212	143	196	35
Cattolica	39	0	29	0	20	1	97
Riccione	698	29	0	4	139	7	8
Bell. - igea	212	0	4	0	0	174	0
Misano A.	143	20	139	0	0	0	13
totale	1092	88	870	216	302	378	153

Fonte: PTCF prov. Rimini "Rapporto sullo stato del Territorio"

L'efficienza del trasporto pubblico è rappresentata con diversi indicatori: la densità della rete ovvero la rete in esercizio calcolata nella sua estensione lineare (km), la diffusione capillare del servizio calcolata in percentuale rispetto alla lunghezza della rete viaria e la velocità commerciale ovvero la velocità media raggiunta dai mezzi nel percorso tra i due capolinea (espressa in km/orari).

Poiché Cattolica si trova nel territorio di transizione di due diverse regioni, non è stato possibile scorporare il tratto relativo al solo comune e i dati comunicati da una delle due aziende di trasporto che operano, l'ASPES del trasporto pubblico di Pesaro, sono riferiti alla estensione totale della linea (comunale + extra-comunale).

La rete in esercizio del trasporto pubblico risulta nel 1996 di 29 km durante l'inverno e di 36 km in estate (aumento del 24% nel periodo estivo).

La diffusione del servizio in percentuale rispetto alla lunghezza della rete viaria è del 38% in inverno ed aumenta fino al 47% in estate.

La velocità commerciale media della linea 1 (Pesaro- Gabicce Mare - Cattolica - Gradara)

è di 29 km/h contro i 14 km/h della linea 2 (Cattolica - Gabicce Mare/Monte - Vigna Del Mar della stagione estiva).

#### Strade amiche del pedone e della bicicletta

La progettazione e l'inserimento di piste ciclabili all'interno della rete viaria esistente (dove possibile), la riconversione delle strade in percorsi per ciclisti, la creazione di zone a traffico limitato e di isole pedonali rappresentano le fondamentali risposte delle città ai problemi generati dal traffico.

Nel corso del 1997 due interventi, uno di recupero urbano di Piazza del Mercato, e l'altro di realizzazione di parcheggi interrati, Piazza della Repubblica, ha permesso di recuperare alla pedonalizzazione i due spazi delle piazze rispettivamente di 3.000 e 7.000 mq.

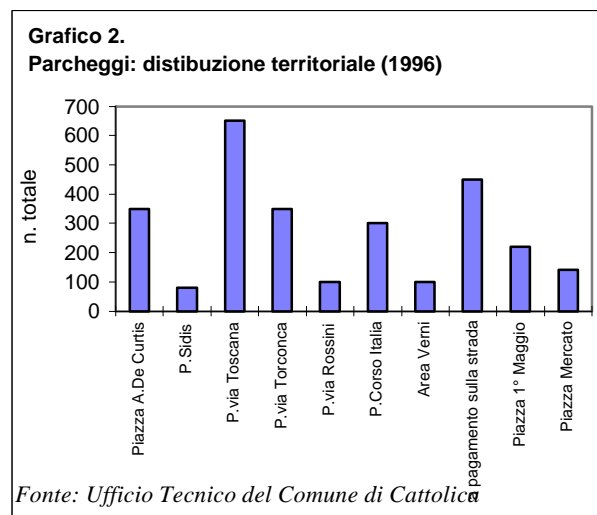
Il PUT prevede un intervento di pedonalizzazione permanente per tutta la stagione estiva della zona centrale, che coinvolge in varia misura le vie Dante, Curiel, Bovio, Pascoli, G. Bruno, Mancini, Ferri, della Resistenza e le piazze 1° Maggio e Roosevelt. Relativamente alle piste ciclabili non si registra alcun incremento della rete ciclabile, ferma a 3 km sui 76 complessivi di rete stradale urbana.

Invariata rispetto al 1996 anche l'estensione della ZTL, che tra estate ed inverno vede comunque un considerevole incremento pari al 1081%.

#### Parcheggi

Nel corso dei tre anni presi in esame c'è stato uno sforzo da parte dell'amministrazione di potenziamento dei parcheggi pubblici, in particolare per la costruzione di parcheggi interrati che consentono di privilegiare il più possibile localizzazioni prossime alla zona centrale di Cattolica.

	1996	1997	1998
<b>a raso</b>	2380	2380	2380
<b>sotterranei</b>	360	140	270
<b>posti auto totali</b>	<b>2740</b>	<b>2520</b>	<b>2590</b>



Nel 1996 i posti auto pubblici totali disponibili erano 2740, corrispondenti allo 0.17 posti auto per abitante (vale a dire che per ogni 100 abitanti i parcheggi per le auto sono circa 17). Valore che scende ulteriormente nell'anno successivo, 0,16 posti auto per abitante (16 posti auto ogni 100 abitanti). In

estate la presenza di turisti sicuramente peggiora questo dato.

Nella nuova Variante al PRG di Cattolica è previsto un incremento dello standard destinato a parcheggio, e una sostanziale conferma della politica dei grandi parcheggi di zona, in parte già avviata, orientando verso usi ambientalmente più qualificati i residui spazi liberi all'interno del tessuto urbano.

### **Piano Urbano del Traffico**

Un Piano Urbano del Traffico va elaborato secondo i seguenti obiettivi:

1. miglioramento delle condizioni di circolazione, movimento e sosta;
2. miglioramento della sicurezza stradale e riduzione degli incidenti;
3. riduzione degli inquinamenti atmosferici e acustici;
4. risparmio energetico;
5. coordinamento con i piani dei trasporti vigenti e con gli strumenti urbanistici;
6. rispetto dei valori ambientali.

Il PUT di Cattolica sembra non accennare alle questioni riportate nel punto 3 e 4, se non indirettamente attraverso interventi di fluidificazione del traffico di per sé ritenuti sufficienti. Di altri obiettivi secondari, ma capaci di contribuire alla riduzione delle emissioni quali misure volte al controllo dello stato di salute del parco di veicoli circolante, o di incremento del trasporto pubblico, peraltro ritenuto dall'estensore del Piano, sufficiente non sembrano essere state prese in considerazione, o quantomeno non rientrano tra gli obiettivi dichiarati di questo piano.

Anche per quanto riguarda un potenziamento dell'uso della bicicletta, viene tracciata una ipotesi di rete ciclabile ma poi non vengono fissati obiettivi per i livelli di utilizzo e soprattutto non si trovano voci di spesa e tempi di realizzazione.

### **Sintesi finale**

- Per quanto riguarda il tasso di motorizzazione Cattolica riporta indici analoghi a quelli provinciali.
- Incidenti stradali: si registra una tendenza al contenimento che si ritiene in futuro debba senz'altro migliorare grazie agli interventi di moderazione della velocità e fluidificazione del traffico previsti dal nuovo PUT.

- Per quanto riguarda l'indicatore Strade amiche del pedone, questo al momento risulta stazionario, né il nuovo PUT prevede un aumento della superficie. Tuttavia vale la pena di ricordare che l'attuazione degli interventi per la sicurezza del pedone, previsti dal PUT, consentiranno di rendere più "pedonabili" le strade e quindi indirettamente di migliorare la qualità di questo indicatore.
- Cattolica ha avviato un programma di grandi parcheggi di zona che consentiranno nei prossimi anni di riequilibrare lo standard urbanistico previsto. Sicuramente data la conformazione del tessuto urbanistico di Cattolica e l'estensione complessiva del suo territorio, non sarà mai possibile soddisfare una domanda di parcheggi sempre crescente. È giusto e corretto prevedere un soddisfacimento di uno standard, ma altrettanto corretto e sostenibile modificare nel tempo questa domanda di spazio e superficie che per Cattolica è una risorsa limitata.
- Sicuramente la redistribuzione dei flussi di traffico e il miglioramento ambientale delle strade proposto dal nuovo PUT rientrano in quelle che sono le direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico. Vale la pena di sottolineare come non vengano proposti interventi volti a ridurre complessivamente la domanda di mobilità. Vero è che alcune delle azioni in tal senso dipendono da scelte strategiche da attuarsi a livello provinciale, ma anche in ambito strettamente urbano sarebbe auspicabile in futuro avviare scelte più decisive in tal senso.