

MOBILITA', LA PROPOSTA

Il futuro progettato dagli ingegneri

Niente auto a mare della statale, A14 in trincea e spazio a bici e pedoni

VIA PULLMANE auto, anche dei vacanzieri, dalla zona turistica. Anzi, veto assoluto - tranne che per arrivo e partenza - di circolare a mare della Statale 16. e autostrada, con la terza corsia, «in trincea» a raso incassata nel suolo in modo da ridurre impatto visivo e inquinamento acustico e ambientale. Sono due punti forti della proposta dell'Ordine degli Ingegneri - Centro nazionale di studi urbanistici di Rimini, illustrata dal presidente Marco Manfroni, da Sergio Pesaresi (Commissione urbanistica e architettura) e Rolando Renzi, Censu, Centro nazionale studi urbanistici. Va da sé, tutti e tre ingegneri. «La proposta è volutamente priva di riferimenti normativi e tecnici, per ora vuole essere un contributo alla riflessione e al dibattito», ha esordito Manfroni. La proposta, già formulata dall'Ordine

ne al «Tavolo permanente della mobilità del Comune di Rimini», organismo nato un annetto fa, del quale fanno parte anche gli ingegneri, con una ventina di soggetti diversi, punta «all'individuazione di un modello condiviso di sviluppo sostenibile della città». «Ma il Tavolo mobilità — avverte l'Ordine — funzionerà solo se dialogherà con Piano strategico, Piano strutturale e strumenti urbanistici». «Dal dopoguerra Rimini non ha mai avuto progettualità — dice Pesaresi —. Prima si è costruito, poi si sono collegate le costruzioni con le strade. In più a Rimini, schiacciata tra mare e collina, è attraversata da reti importanti di infrastrutture: ferrovia, autostrada, via Romea. Poi arriverà

la complanare, affiancando l'autostrada e creando un nastro largo ben 50 metri, come un campo di calcio, con 10 corsie! E problemi di inquinamento e impatto ambientale, già oggi serio».

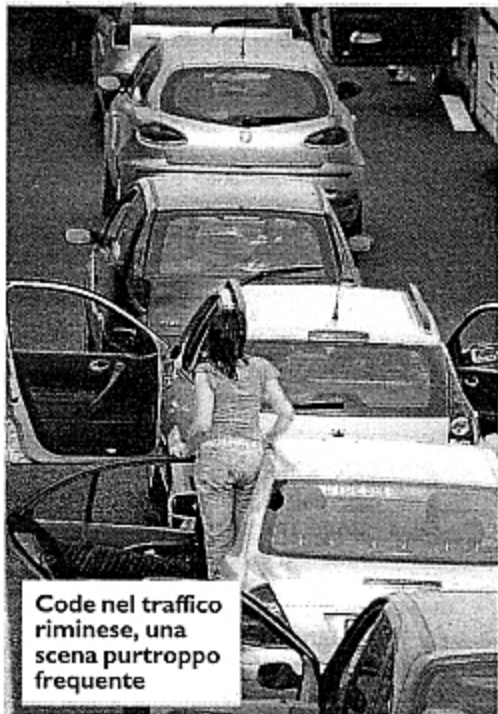
Tanto sensate quanto generiche le proposte degli ingegneri

CRITICA Dal dopoguerra Rimini non ha mai avuto una progettualità

per «uno scenario unico e condiviso»: «rivoluzione gentile del traffico» con diritto di precedenza dei pedoni sulle auto, ai disabili nei confronti dei pedoni, ai pedoni verso i ciclisti, ai ciclisti verso le auto. Considerare «la mobilità delle persone, non delle auto», e con la logica del centro commerciale: «non si entra in negozio con l'auto, ma con un insieme coordinato di servizi». Poi un crescendo rossiniano di iso-

le residenziali («ci si sposta a piedi o in bici, i bimbi giocano per strada»), centro storici di quartiere, ore senz'auto, piedi-bus (gruppi organizzati di bimbi accompagnati da adulti a scuola), lungomare pedonalizzato, al mare con bici o bus, parcheggi attorno ai centro storici attrezzati con carrelli spesa e bici a nolo, parcheggi scambiatori, parcheggi ciclabili con precedenza alle bici sulle auto negli incroci misti, «non come oggi». In più, obbligo di carburanti ecologici, car sharing, piano regolatore degli orari per non intasare le strade ecc. Unico punto non generico - sarà un caso - nella «contrarietà, e solo qui siamo in contrasto col Tavolo mobilità - al collegamento tra via Roma e piazzale Kennedy con una nuova strada, che passerebbe vicino all'asse verde del parco Cervi».

Mario Gradara



Code nel traffico riminese, una scena purtroppo frequente