n. 8 AGOSTO 2011

CITTA' IN MOVIMENTO newsletter

Comune di Riccione

IL TRC

tutto quello che vorresti sapere sull'opera che farà fare a Riccione un salto nel presente

- **Un moderno sistema di trasporto pubblico**

Il metrò di costa (o Trc, Trasporto rapido costiero) è un sistema di trasporto collettivo che correrà tra Rimini e Riccione lungo una corsia riservata (larga dai 3,5 ai 7 metri), integrata nel contesto circostante grazie strutture di arredo urbano.

- **Da Rimini a Riccione in 23' minuti**

Grazie alla corsia riservata, dalla stazione di Rimini a quella di Riccione ci si impiegherà 23 minuti, con una frequenza di passaggio tra un mezzo e l'altro di 7/8 minuti.

- **15 stazioni e 2 capolinea per servire residenti e turisti**

Sono 15 le stazioni e 2 i capolinea del Trasporto Rapido Costiero lungo i 9,6 chilometri che separano la stazione di Rimini da quella di Riccione.

- **1500 passeggeri, comodamente seduti e rilassati**

I mezzi del Trc saranno in grado di 'mettere a sedere' 1500 passeggeri all'ora. La modernità dei mezzi (comode poltrone, climatizzazione) renderà il viaggio confortevole e riposante.

- **In un'ora 700 auto in meno sulla strada di casa**

Il metrò permetterà un notevole alleggerimento del traffico automobilistico tra Rimini e Riccione. Si calcola che, a pieno regime, l'uso dell'auto verrà ridotto di circa 15 mila macchine al giorno.

- **L'inquinamento da gas di scarico ridotto dell'11%**

L'inquinamento atmosferico da polveri sottili sarà ridotto dell'11% rispetto al totale attualmente emesso lungo la costa. Si tratta di circa 50 tonnellate in meno di polveri sottili (Pm10).

- **Silenzioso, agevole e profondamente europeo**

Tutti i mezzi del Trc sono elettrici, su gomma, non inquinanti e assolutamente silenziosi. Molte grandi città d'Europa hanno adottato questa sistema. Tra le altre Eindhoven, Istanbul, Douai, Haifa, Amsterdam, Colonia.

- **Nessuna barriera e di nessun tipo**

Il Trc non ha barriere alte o basse ma una sede sicura e protetta da banchine il cui allineamento alla porta di entrata permette estrema facilità di salita sul mezzo ai diversamente abili.

- **Si riqualifica e si rende più sicura la mobilità lungo la costa**

Lungo il percorso verranno realizzati 9 sottovia, 2 ponti e un ponticello, 3 sottopassi pedonali e 4 carrabili alla linea ferroviaria. Per 9 sottopassi esistenti sono previsti prolungamenti o ristrutturazioni.

Un serio e responsabile salto nel presente

Ogni cittadino italiano passa, mediamente, **2 mesi** all'anno imbottigliato nel traffico. Ci sono quasi 800 automobili ogni **1000 persone**, con un conseguente impatto devastante sulla salute, sul degrado dei territori, sulla possibilità di stare sul mercato delle imprese e delle comunità locali. Migliorare la vita delle città significa innanzitutto modificare la cultura del muoversi, oggi dominata dall'auto privata. La soluzione praticata nelle città europee più all'avanguardia è il potenziare, il rendere più efficiente, il ripensare il sistema di trasporto pubblico, aggredendo progressivamente lo strapotere della macchina.

Il Trasporto rapido costiero (Trc) o metrò di costa è la risposta strategica a questa esigenza di maggiore vivibilità che esprime in maniera pressante il territorio della costa riminese. Là dove oggi si impiegano **45 minuti** per percorrere il tratto dalla stazione ferroviaria di Rimini a quella di Riccione- tempo che lievita nei giorni estivi 'da bollino nero' a un'ora e 45 minuti-, un mezzo elettrico, non inquinante, comodo, climatizzato, all'avanguardia anche nell'aspetto impiegherà **23 minuti**. Quindici stazioni e due capolinea per servire ogni **7/8 minuti** la fascia di territorio più ricca di funzioni e luoghi di incontro d'Italia (1500 alberghi, 2 Palacongressi, 2 stazioni ferroviarie, 2 ospedali, un Aeroporto, la Marina di Rimini, i centri sportivi di Riccione, le scuole medie superiori, le colonie marine, oltre 500 tra pubblici esercizi e ristoranti, il porto di Riccione etc.): un mezzo in grado di trasportare 'in prima classe' **1500 persone all'ora**, già adottato ad Eindhoven come ad Amsterdam, ad Haifa come a Istabul che ci riallineerà alle città europee all'avanguardia in termini di mobilità legata al rispetto dell'ambiente.

E' chiaro che il metrò di costa cambierà il modo di praticare la mobilità. E' una vera e propria rivoluzione nel sistema di trasporto riminese perché intorno ad esso gireranno i collegamenti interni e gli snodi (parcheggi, transit point, bike sharing, navette, nuove stazioni) dalla linea di costa da Cattolica alla Fiera di Rimini ai centri storici e al territorio urbano. Il primo passo è la costruzione della tratta tra Rimini e Riccione; quindi seguirà quello dalla stazione di Rimini alla Nuova Fiera e infine quello tra la stazione di Riccione e quella di Cattolica. E' anche la risposta alle Ferrovie Italiane che stanno di fatto azzerando i treni a percorrenza locale, provocando un disagio vero a territori ad alto flusso turistico come quello riminese.

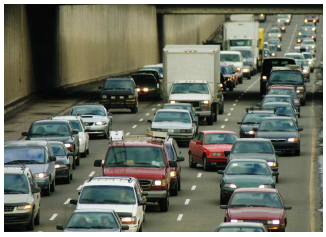
Il metrò di costa permetterà di ridurre l'inquinamento da gas di scarico delle automobili dell'**11%** rispetto ai valori attuali. Una cifra enorme che supera di gran lunga ogni misura, ogni blocco del traffico, adottato per migliorare la qualità dell'aria. In un anno ben **50 tonnellate in meno di polveri fini** (Pm10) circoleranno nel nostro sistema respiratorio.

Meno inquinamento, meno smog, meno rumore dei mezzi, meno auto i strada, meno tempo in attesa ai semafori e negli ingorghi. Il metrò di costa è un più capace di spazzare via i tanti meno che adesso frenano la qualità di vita di riminesi e turisti. Per questo realizzarlo non è un salto nel futuro ma semmai un salto consapevole e responsabile in un presente, già reale e efficiente nelle città europee più vicine ai bisogni dei cittadini.

Lavori al via per il metrò di costa

Comincia nel mese di agosto 2011 la fase preparatoria all'avvio del cantiere vero e proprio del metrò di costa, il mezzo moderno, elettrico, non inquinante, circolante su corsia protetta, capace di trasportare 1500 persone all'ora, dalla stazione ferroviaria di Rimini a quella di Riccione. Seguiranno le tratte 'stazione di Rimini/ Fiera di Rimini' e 'stazione di Riccione/Cattolica' per un unico collegamento che, nel **raggio di 25 chilometri** darà risposte decisive e moderne alle esigenze di un trasporto meno caotico e inquinante per residenti e turisti . Si tratta senza dubbio della soluzione di trasporto pubblico più innovativa e più necessaria mai realizzata sul territorio riminese. Alla dittatura dell'auto privata, causa prima della congestione del traffico, dell'inquinamento atmosferico e in generale del grado di vivibilità , si contrappone un modernissimo e pulito sistema di trasporto collettivo che vedrà il metrò di costa integrato nelle **15 stazioni e nei 2 capolinea** alle linee di autobus, ai parcheggi per auto e bici, agli snodi da e per i luoghi più frequentati e utilizzati delle città lungo la costa.

Siamo destinati a passare tutto il tempo negli ingorghi dell'Adriatica?



Ogni sondaggio o ricerca di mercato mette in evidenza come nella provincia di Rimini il problema n. 1 sia la mobilità. Le stesse indagini demoscopiche vedono a larga maggioranza i cittadini

proporre come soluzione il potenziamento del trasporto pubblico, con frequenze cadenzate e tempi certo di arrivo/partenza. Sono circa **25 mila le auto private** che tutti i giorni si muovono tra Rimini e Riccione: dieci chilometri scarsi coperti in 45 minuti in inverno e in un'ora e mezzo/ un'ora e 45 minuti in estate. E' un paradosso: allorché l'anno prossimo sarà istituito il treno ad alta velocità, si farà prima ad andare da Milano a Rimini (entro le due ore) che da Rimini a Riccione! Tempo sottratto alla famiglia, al lavoro, allo studio, al divertimento e interamente 'regalato' allo stress. Il metrò di costa, a pieno regime, trasporterà 1500 persone all'ora (tra le quali centinaia di studenti), togliendo potenzialmente dalle strada riminesi migliaia di automobili, con un immediato beneficio sul decongestionamento della viabilità. In ogni parte d'Europa dove questo sistema è stato adottato- **Eindhoven, Douai, Amsterdam, Haifa, Colonia** tra le altre- o comunque dove è in uso un sistema analogo di trasporto pubblico, la filosofia alla base ha dato risultati concreti e verificabili sull'innalzamento della qualità di vita dei territori: una linea di trasporto pubblico orizzontale, moderno e fissa intorno alla quale si realizza un sistema intermodale di mobilità con parcheggi scambiatori, car e bike sharing, navette che trasportano passeggeri in un raggio di 1,5 chilometri, percorsi ciclopedonali, stazioni attrezzate per essere punti ricchi di servizi e riqualificanti la fascia urbana. Cambia radicalmente il modo di muoversi, migliorando l'esistenza delle persone. Dobbiamo abituarci a passare ore del nostro tempo negli ingorghi o possiamo pensare di fare quello che stanno già facendo città europee attente prima di tutto alla qualità di vita dei loro cittadini?

50 tonnellate di smog in meno nei nostri polmoni

L'aria delle città è sempre più irrespirabile. Questo porta gli enti pubblici, anche pressati dalla rigorosa normativa dell'Unione Europea che prevede sanzioni pecuniarie per i paesi che superano i limiti d'inquinamento atmosferico fissati dalla legge, a mettere in atto soluzioni solo parzialmente valide e comunque impopolari. A gran voce si richiedono interventi strutturali per migliorare l'aria che si respira: il metrò di costa è uno di questi interventi. Grazie a questo sistema innovativo e pulito (elettrico, su gomma) di trasporto pubblico, migliaia di cittadini residenti tra Rimini e Riccione (in seguito tra Rimini e Cattolica) e altrettanti turisti potranno lasciare l'auto a casa o in albergo, con conseguente beneficio sulla produzione di PM10 (le famose polveri fini che danneggiano il sistema respiratorio). Con il metrò di costa funzionante, si prevede un abbattimento dello smog pari all'**11%**del dato attuale. In soldoni significano **50 tonnellate** all'anno in meno di polveri fini che si depositeranno nei polmoni di bambini, anziani, giovani, adulti. Meno malattie respiratorie e una qualità dell'aria superiore.

Saluti da Eindhoven

Nella città olandese di Eindhoven si chiama 'Phileas' ed è in funzione da 6 anni. Ogni giorno trasporta migliaia di passeggeri- studenti, anziani, turisti, professionisti- dal centro all'aeroporto. Senza un minuto di ritardo, sia in inverno che d'estate.

Facilità di accesso e di biglietto

Un unico biglietto - **dal costo omogeneo alle tariffe del trasporto pubblico locale vigenti** - permetterà di viaggiare indifferentemente su metrò di costa e bus di linea, permettendo il facile scambio.

INFOPOINT A RICCIONE

Da lunedì 8 agosto 2011 è aperto presso il Comune di Riccione l'Info Point TRC, ovvero un punto informativo a disposizione della cittadinanza per fornire tutte le informazioni riguardanti il progetto del metrò di costa e i suoi sviluppi in relazione al nuovo Piano del Traffico di Riccione. I giorni e gli orari di apertura sono i seguenti: dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 12.30. A dare le spiegazioni tecniche sul progetto del Trc il geometra Saul Saponi. 'TRC operazione trasparenza- Tutto quello che c'è da dire, tutto quello che c'è da sapere sull'opera che fa fare a Riccione un salto nel futuro' è la head line di questa iniziativa informativa.

Telefono 0541 608209
infotrc@comune.riccione.rn.it
www.amrimini.it/metro-di-costa.html
www.comune.riccione.rn.it

7 domande sul Trasporto Rapido Costiero

1 Che cos'è il metrò di costa o Trc?

E' una metropolitana leggera di superficie costituita da veicoli a ruote gommate, a trazione elettrica, che corre su una corsia stradale riservata, sul lato monte della linea della ferrovia. Quindici le fermate e due i capolinea nella prima tratta, da Rimini a Riccione, lunga 9,6 chilometri. Seguiranno le tratte stazione di Rimini/Fiera di Rimini e stazione di Riccione/Cattolica per un totale di **25 chilometri**. I mezzi sono dotati di sistemi autonomi di guida che le conducono in tutta sicurezza lungo la loro sede non accessibile alle auto. L'accesso ai veicoli del metrò è estremamente facile grazie all'allineamento delle banchina alla porta di entrata. L'opera porterà una vera rivoluzione nel sistema di trasporto costiero e cambierà radicalmente tutto il sistema di mobilità urbana grazie ai collegamenti che i mezzi pubblici saranno in grado di integrare al percorso del metrò.

2 Una volta realizzato, la circolazione stradale sarà stravolta o in parte interrotta rispetto ad adesso?

L'occupazione dello spazio lato monte della ferrovia è ridotta al minimo. La prova è che non vengono abbattuti edifici lungo la corsia preferenziale protetta del TRC. Inoltre con gli ultimi aggiustamenti del progetto, c'è un ulteriore diminuzione dell'occupazione dello spazio. Lungo i quasi 10 km di percorso tra Rimini e Riccione non viene interrotta nessuna strada, né soppresso alcune senso di marcia. Al contrario vengono realizzati nuovi attraversamenti e nuovi sottopassi, migliorando la mobilità e rendendola anche esteticamente più gradevole.

3 Quanto costa? Chi lo finanzia

Il progetto definitivo per la realizzazione dell'opera prevede una spesa di 92 milioni di euro, dei quali 42,8 milioni finanziati dal Ministero alle Infrastrutture e dal Ministero delle Finanze; le restanti risorse provengono da Regione, Comuni di Rimini e Riccione e Agenzia Mobilità. Il finanziamento statale è il più consistente mai erogato nella storia da Roma al territorio riminese.

4 Il progetto è vecchio? Chi lo ha autorizzato?

Il progetto definitivo del metrò di costa è stato approvato dal Ministero alle Infrastrutture nel 2006. Successivamente sono state apportate alcune migliorie, richieste in particolare dal Comune di Riccione nel 2009. I fondi statali CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) sono stati deliberati nel dicembre 2010 sulla base di un esame tecnico e dell'esame dell'Ufficio Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture. Il mezzo scelto è tra i più moderni in circolazione. E' stato acquistato da città francesi, olandesi e recentemente da città della Germania. E' prodotto anche in versione ad Idrogeno oltre che elettrico e diesel (si può avere anche in versione bimodale). Insomma il metrò di costa riminese è all'avanguardia della migliore tecnologia europea.

5 Serve davvero? Non sarebbe stato il caso di concentrarsi su altre priorità?

La mobilità è il problema n. 1 del territorio riminese. Senza una revisione complessiva e radicale revisione del Trasporto pubblico locale continueremmo ad avere una viabilità intasata, un traffico congestionato, un inquinamento altissimo, con sanzioni da pagare all'Unione Europea per gli sforamenti per il PM10 (polveri fini) e CO2. I problemi della mobilità non si risolvono solo costruendo nuove strade ma sposando la cultura del trasporto pubblico. Dobbiamo guardare all'Europa dove ogni grande ma anche le piccole e medie città hanno filovie, metrovie e metropolitane. Tra Rimini e Riccione viaggiano oltre 13.000 passeggeri in un giorno estivo medio. Offrendo un servizio più qualificato possono decisamente crescere, come dimostrano le proiezioni studiate dall'Università La Sapienza di Roma. Più persone sul metrò, meno auto private a congestionare statale e vie interne.

6 Ma non abbiamo già la ferrovia? E' vero che c'è un muro di 8 metri a separare il metrò dal resto?

Nessun muro di cemento alto 8 metri. Una semplice divisione, in linea con un esteticamente gradevole arredo urbano, tra la corsia preferenziale protetta e la strada normale di altezza limitata (un metro e 20 centimetri). La ferrovia non può essere usata per un cadenzamento ai 7 o ai 9 minuti per e da Riccione. La ferrovia non potrà mai garantire 15 fermate più le due stazioni da capolinea. La ferrovia svolge e sempre più svolgerà in passato un altro tipo di servizio: collega punti distanti in poco tempo e si va affermando l'Alta Velocità. Le funzioni dei cosiddetti "accelerati" è terminata e le fermate locali ormai sono un ricordo del passato, come insegna il caso di Misano e ora anche Cattolica.

7 La vicenda del metrò di costa è simile a quella tormentata del Civis a Bologna?

A Bologna ci sono stati degli errori che qui non sono stati commessi. Il Phileas è un mezzo affidabile in produzione ed in continuo miglioramento, sottoposto a prove, a collaudi e a certificazioni e che prima di essere messo in esercizio viene sottoposto a tutti test possibili e previsti per legge. E' questa la differenza con Bologna. Insomma la vicenda sia dal punto progettuale che amministrativo è completamente diversa. I lavori sono esattamente definiti. Tutti i ricorsi al Tar sono stati vinti.

Tempi ridotti di percorrenza (23 minuti tra i capolinea Stazione di Rimini e Stazione di Riccione)

Rispetto per l'ambiente (mezzi alimentati ad energia elettrica, un decremento nell'inquinamento da gas di scarico di 50 tonnellate all'anno)

Facilità di utilizzo e accessibilità alle fermate (15 stazioni + 2 capolinea)

Meno traffico per cittadini e turisti lungo le arterie viarie principali (potenzialmente 15 mila auto in meno al giorno sulle strade riminesi)

Riqualificazione urbana delle aree in cui si muove il metrò (nuove strutture di arredo urbano, stazioni multiservizi, ripiantumazione delle alberature abbattute)

Elevato confort di viaggio (tutti seduti, climatizzazione, facilità di salita e discesa per i diversamente abili, biglietto dal costo uguale a quello degli autobus)

Il metrò di costa vengono avviati esattamente in coincidenza dei 150 anni dell'arrivo della ferrovia a Rimini con l'inaugurazione della Bologna Forlì Rimini (4 ottobre 1861) e dei 150 dell'Unità di Italia. Una coincidenza da valorizzare. Anche quella volta ci furono polemiche tra chi voleva la ferrovia lontana dal mare e chi vicina. Papa Pio IX sostenne che Rimini avrebbe avuto uno sviluppo legato al mare, anche e soprattutto alla luce dell'inaugurazione, nel 1843, del primo stabilimento balneare. Sulla base di tale ragionamento la ferrovia si realizzò dove è ancora oggi, vale a dire in zona turistica, a due passi dalla spiaggia.

Dal metrò alla riqualificazione urbana

La realizzazione del TRC cambia sostanzialmente l'assetto della mobilità collettiva nell'area Rimini – Riccione. Schematizzando si può affermare che da una configurazione dei servizi di tipo "tentacolare", si passa ad una struttura "ad albero": Attualmente infatti i servizi di trasporto pubblico si attestano sulla stazione, collegando il centro e tutte le altre principali destinazioni, utilizzando mezzi su gomma (filobus e autobus) che operano sulla viabilità ordinaria in forma promiscua con i mezzi privati. Ciò con le inevitabili conseguenze negative sulla tempistica e qualità del trasporto (ritardi, ingorghi, smog). Con il metrò di costa si realizza invece un tronco principale, su cui operano mezzi ad alta capacità e frequenza, con certezza di orario essendo in sede propria.

Lungo il tronco si innesteranno una pluralità di servizi (autobus urbani), e altre modalità di trasporto (percorsi ciclabili e pedonali, parcheggi di scambio), per servire nel modo più capillare le aree di origine della domanda residenziale e turistica, e le maggiori destinazioni per la popolazione residente (centro storico, centri direzionali, ospedale, scuole e altri servizi di interesse urbano e sovracomunale) e per quella turistica (l'aeroporto, la spiaggia, gli alberghi e i pubblici esercizi, le zone e i poli di attrazione turistica).

La realizzazione della infrastruttura principale del sistema è la prima condizione necessaria per realizzare il nuovo assetto.

Occorre intervenire sull'intero sistema della mobilità con un ventaglio di opere e di provvedimenti per garantire un pieno utilizzo della grande capacità di trasporto collettivo offerto dal TRC e per integrarlo nell'assetto urbanistico della città. Decisivi saranno quindi i punti di interconnessione, e in particolare:

1. il nodo primario della **stazione di Rimini**, su cui si attestano tutte le forme di mobilità, da affrontare con un progetto unitario, che risolva tutti gli aspetti di complessità dell'area, e privilegiando lo scambio diretto fra le linee del trasporto pubblico;
2. il **capolinea di Riccione**, su cui convergono le linee dirette a Cattolica (fino all'eventuale prolungamento in progetto del TRC), verso l'entroterra (tutta l'area della Valconca) e ai grandi parchi tematici, oltre agli altri servizi urbani di prossimità;
3. la fermata di **via Chiabrera**, la più vicina all'ospedale, al polo scolastico di Colonnella, e ad altri importanti servizi territoriali, come la sede delle aziende multiservizi;
4. la fermata di via **Cavalieri di Vittorio Veneto**, la più vicina all'aeroporto, ottimizzando la vicinanza con la fermata del treno di Miramare, in un'area molto densa e con spazi da riqualificare.

LE STAZIONI

Quindici stazioni, due capolinea e miglioramenti per cambiare alla radice la mobilità
Ecco nel dettaglio le 15 fermate e i due capolinea della prima tratta del metrò di costa, da Rimini a Riccione.

1. **Rimini Stazione**
2. **Parco Ausa**
3. **Via Pascoli**
4. **Via Lagomaggio**
5. **Via Chiabrera**
6. **Via Rimembranze**
7. **Via Siracusa**
8. **Via Leonardo da Vinci**
9. **Via Fiabilandia**
10. **Miramare**
11. **Via Cavalieri di Vittorio Veneto**
12. **Via Angeloni**
13. **Viale La Spezia**
14. **Viale Verdi**
15. **Viale Puccini**
16. **Porto di Riccione**
17. **Riccione Stazione**

LE MIGLIORIE PER RICCIONE

A seguito delle richieste avanzate dall'Amministrazione comunale su territorio riccionese il Comitato di Coordinamento del TRC ha adeguato il progetto originario alle caratteristiche della città per riequilibrare sul territorio riccionese il piano delle opere civili funzionali al progetto.

In particolare:

- **Riduzione per il TRC a una sola via di corsa** in sede protetta nel tratto "La Spezia – Riccione F.S.", per consentire su tutto il territorio riccionese **il mantenimento delle due corsie di marcia in particolare nei viali Aosta, Rimini, Mille e Magnolie.**

- **Fermata Angeloni:** migliorare la viabilità della curva finale del viale Aosta e prevedere un grande parcheggio scambiatore.

- **Fermata La Spezia:** leggero spostamento verso nord della fermata per salvaguardare viale Ventimiglia.

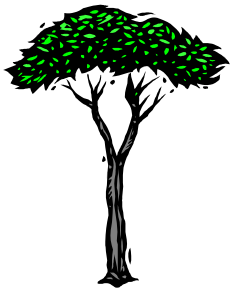
- **Fermata Verdi:** leggero spostamento verso nord per non compromettere il doppio senso di circolazione in un tratto di viale Rimini.

- **Tratto via Savignano:** realizzazione di una pista ciclo pedonale su viale Palestrina a mare della ferrovia fino al lungomare e **realizzazione del nuovo marciapiede su tutto il lato monte del viale Rimini e sistemazione delle fogne bianche nella zona di via Bologna.**

- **Fermata Porto:** **nuovo sottopasso sulla via Bellini e nuova mobilità della zona monte del Porto.**

- **Tratta Ceccarini:** **nuovo sottopasso ciclo pedonale per collegare viale Ceccarini monte – mare** direttamente dai marciapiedi lato monte di viale dei Mille e delle Magnolie.

- Forte attenzione al **piano del verde** intorno all'opera con la piantumazione in loco di nuove alberature sul lato monte del percorso e di siepi, arbusti, rampicanti e alberature a piccolo fusto sul lato mare.



- Impegno di Agenzia Mobilità a **ripristinare**, nelle aree indicate dall'Amministrazione, le **alberature abbattute** con altre piante di 1° grandezza (pini) in misura almeno doppia rispetto all'esistente (360 pini, per una spesa di circa 300.000 €).