



01. STRATEGIE E OBIETTIVI

Documento delle Strategie

Allegato 2:

Assetto della rete viaria e
schemi progettuali per il
trasporto pubblico e la
mobilità lenta

Proposta di Piano adottata

Delibera di Consiglio Provinciale n.

documento

01/3

Indice

1. Principali interventi sulla rete viaria
(LIC 4 – scheda 3)
2. Indirizzi per il riassetto della rete del Trasporto pubblico locale
(LIC 4 – scheda 2)
3. Indirizzi per la rete dei percorsi e la fruizione lenta
(LIC4 – scheda 4)
4. Integrazione intermodale dei Poli funzionali della mobilità
(LIC4 – box2)

1. Principali interventi sulla rete viaria

LIC 4 – scheda 3

Gli interventi relativi alla rete viaria principale previsti dal Ptav sono ricondotti:

- alla realizzazione delle varianti della SS16 in complanare all'autostrada A14;
- alla realizzazione della variante alla SS9 ad aggirare l'abitato di Santarcangelo in continuità con la nuova SS16;
- alla riqualificazione ed al potenziamento della SS258 "Marecchiese";
- al potenziamento del collegamento stradale fra l'Alta Valmarecchia e la E45;
- alla messa in sicurezza della SS72;
- al riordino della rete primaria della Valconca (SP18, variante SP58 a San Giovanni in Marignano)

Questo insieme di interventi delinea un quadro in complessiva riduzione rispetto al PTCP previgente, a testimoniare la volontà programmatica di operare innanzi tutto sulla rete stradale esistente, garantendone la funzionalità e la sicurezza. In particolare, rispetto al quadro infrastrutturale del PTCP, in ossequio al principio di riduzione del consumo di suolo e della limitazione degli interventi a quelli effettivamente strategici, sono state eliminate le previsioni di realizzare una nuova strada di "affiancamento" alla SS72 e, per il potenziamento del collegamento fra la E45 e la SS258 in alternativa al collegamento in galleria è stato studiato un percorso di superficie con la ricucitura di tratti stradali esistenti e pendenze idonee al transito di mezzi pesanti.

1.1 Varianti alla SS16 e alla SS9



Fra i singoli progetti di potenziamento della rete infrastrutturale, un ruolo primario è da attribuirsi alla realizzazione da parte dell'ANAS della variante alla SS16, in larga misura in affiancamento all'autostrada A14. Tale intervento rappresenta infatti senz'altro la misura di maggiore impatto sulla configurazione dei flussi di traffico a scala provinciale.

In generale, il PTAV promuove un'esecuzione del progetto originario a mezzo di opportune misure di inserimento ambientale, volte da un lato a mitigare

l'impatto sui vicini centri abitati, dall'altro ad attrezzare il corridoio infrastrutturale, formato insieme all'autostrada A14, con aree di ambientazione finalizzate a migliorarne l'inserimento nell'ambiente naturale ed a ridurre le interferenze ambientali (ad es. attraversamenti di corsi d'acqua primari).

Strettamente connessa alla costruzione della variante alla SS16, la realizzazione della variante alla SS9 a Nord dell'abitato di Santarcangelo, e quindi a Sud dell'abitato di Savignano, costituisce un elemento-chiave per migliorare la fruibilità e vivibilità del primo tratto dell'antica strada consolare romana, ormai ampiamente urbanizzato.

Secondo gli indirizzi del Ptav, la progettazione di questo intervento dovrebbe avvenire tenendo attentamente conto della funzionalità dei nodi e delle connessioni con la rete esistente, in modo tale da massimizzare l'attrattività dei nuovi tracciati.

Particolare attenzione andrà inoltre riservata alla definizione della trasformabilità delle aree intercluse, in modo da evitare che la realizzazione della variante inneschi processi di dispersione insediativa poco controllati.

Per quanto riguarda invece il tracciato storico, il Piano assume nel proprio quadro programmatico le misure di riqualificazione, contenute nel PUMS di Santarcangelo di Romagna.

Riqualificazione del tracciato attuale della SS16

Nel contesto della realizzazione della variante, non secondario appare il tema della contestuale riqualificazione del tracciato storico della SS16, sgravato da buona parte dei carichi veicolari odierni (figura 1.1), e dunque tale da poter essere sottoposto a misure di *road diet*, con riduzione della capacità di deflusso per la mobilità motorizzata privata, protezione della circolazione ciclabile, realizzazione di attrezzature a supporto del trasporto pubblico locale, messa in sicurezza delle principali intersezioni ed attraversamenti pedonali nonché realizzazione di filari alberati e interventi di qualificazione ambientale.

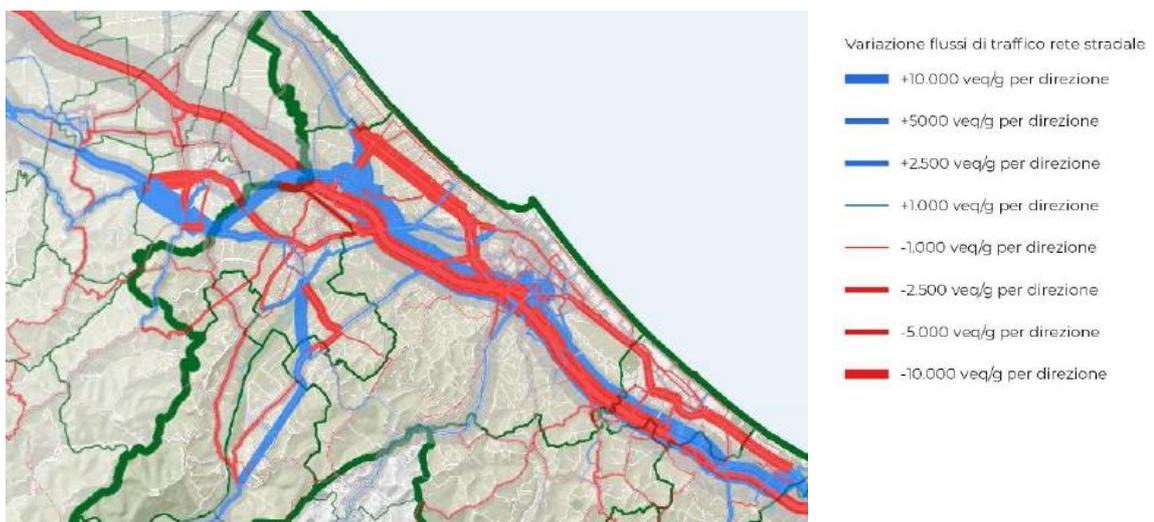
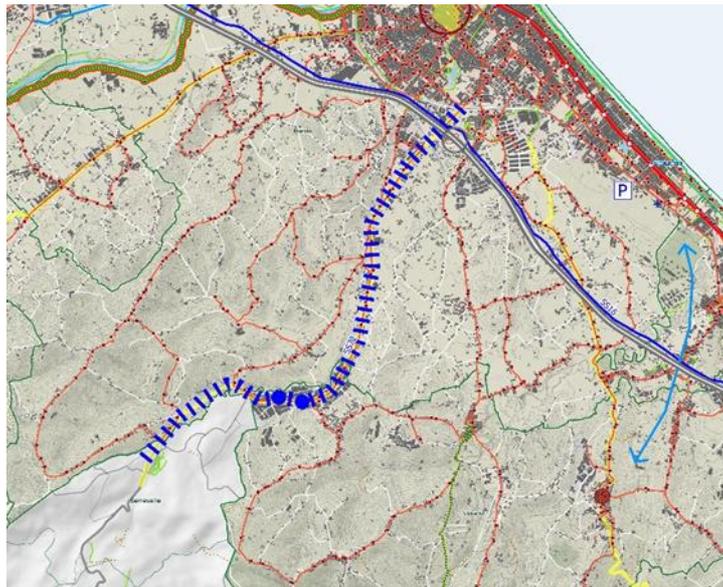


Figura 1.1: Variazione flussi di traffico rispetto allo stato attuale (giorno ferial medio)

1.2 Messa in sicurezza della SS72 per San Marino



L'assetto attuale della SS72 presenta numerose carenze di carattere anche normativo, che tendono a comprimere i livelli di sicurezza della circolazione, specie per gli utenti deboli della strada.

Il Ptav persegue pertanto in via prioritaria la messa in sicurezza dell'intera direttrice, mediante un ripensamento sia della sua sezione-tipo, sia delle modalità di gestione delle intersezioni, semaforizzate e non. Particolare attenzione andrà posta nell'adeguamento per la realizzazione della linea di forza del Tpl promossa dal Ptav.

1.3 Rete stradale della Valconca

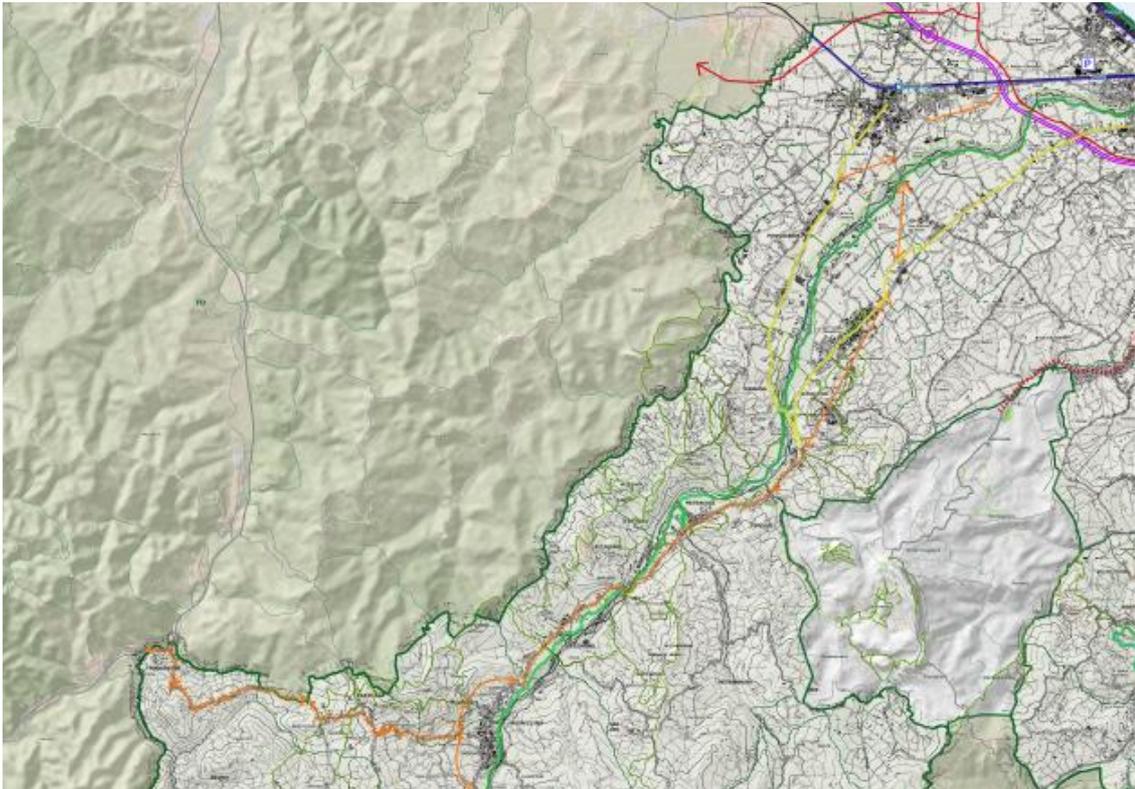
il PTAV promuove anche la riorganizzazione della rete primaria di accesso alla Valconca, ottenuta combinando misure quali:

- la realizzazione della variante alla SP58 in corrispondenza dell'abitato di San Giovanni in Marignano;
- la riqualificazione del tracciato storico della SP17, in particolare presso lo svincolo autostradale di Cattolica;

la corretta ambientazione delle tratte di nuova realizzazione (SP17var e SP2); un complessivo riordino del sistema degli accessi all'abitato di Morciano, definito tenendo adeguatamente conto delle necessità operative del trasporto pubblico (linee primarie provenienti da Rimini-Coriano e Cattolica-San Giovanni).

1.4 Connessioni Valmarecchia: SS258-E45

Qualificazione della SS258



Il Ptav assume fra i suoi obiettivi il graduale adeguamento della direttrice stradale della Valmarecchia, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza della circolazione e di ridurre i tempi di viaggio lungo la SS258 tra Novafeltria e Rimini. Gli interventi di miglioramento infrastrutturale si accompagnano alle **azioni di gestione della domanda di mobilità** promosse dal piano e volte a ridurre il traffico veicolare privato contenendo le necessità di spostamento quotidiane e sostenendo la diversione verso modalità di spostamento collettive e sostenibili.

A tale proposito, il piano promuove un processo di graduale riqualificazione e potenziamento dell'asse stradale, secondo i principi espressi dal PRIT per la rete di base, orientati anche a garantire una corretta coesistenza fra tutti gli utenti della strada (traffico motorizzato, trasporto pubblico, mobilità ciclopedonale).

I **punti critici** da attenzionare nello sviluppo della progettazione riguardano principalmente:

- l'intersezione con la SP49 a S.Ermete/S.Martino dei Mulini (con by-pass dell'incrocio - vedi Carta delle strategie);
- la riqualificazione in asse della tratta Novafeltria- Secchiano-Pietracuta-Ponte Verucchio;
- la realizzazione della circonvallazione di Novafeltria, collocata in sinistra orografica del Marecchia e progettata secondo criteri atti a massimizzarne l'attrattività rispetto al traffico di attraversamento, nonché la sicurezza del deflusso veicolare **garantendo un efficace connessione alla E45;**

- la località di Villa Verucchio (con eventuale circonvallazione e/o specializzazione dei flussi di attraversamento e di attestazione) in considerazione dell'attrattività del centro abitato e delle necessità di protezione degli utenti deboli della strada e riduzione della incidentalità.

Gli interventi di riqualificazione sono oggetto di uno studio di dettaglio attualmente in corso che fornirà soluzioni progettuali coerenti con le disposizioni generali del PRIT e con la tutela degli aspetti ambientali e paesaggistici. Lo studio di fattibilità è posto in capo ad Anas per il recente trasferimento della strada alla competenza statale.

Gli interventi si proiettano nel loro insieme su un orizzonte di lungo termine (oltre il 2035), e si configurano in termini incrementali, da valutarsi sulla base dei risultati intermedi di volta in volta ottenuti. A tale proposito il Ptav propone la definizione di un piano di monitoraggio da sviluppare coerentemente con la realizzazione degli interventi potendosi avvalere del modello dei flussi di traffico predisposto per il quadro conoscitivo.

Potenziamento delle connessioni Alta Valmarecchia – E45

Il potenziamento delle connessioni viarie fra l'Alta Val Marecchia e la superstrada E45 risponde all'obiettivo di garantire anche alle aree interne condizioni di accessibilità (verso l'Italia centrale e verso nord) tali da supportarne lo sviluppo economico e sociale. Data la disponibilità di risorse, sia economiche che ambientali, la strategia adottata dal piano consiste nella riqualificazione di alcuni tratti stradali esistenti, inframmezzata da tratte in variante, di nuova realizzazione, in modo tale da garantire pendenze massime dell'ordine del 6%. Tale soluzione ripercorre in parte quella già inserita del PTCP previgente, con alcune modifiche, volte anche a consentirne la realizzazione per lotti funzionali, integrati con le strategie di potenziamento delle connessioni stradali lungo la Valle del Marecchia.

Procedendo da Ovest verso Est, è possibile suddividere il tracciato proposto in tre tratte funzionali.

La prima tratta, ascendente dalla valle del Savio sino a Perticara, si sviluppa recuperando il tracciato dell'antica camionale utilizzata a supporto delle attività minerarie ormai dismesse, sino a raccordarsi con via Francesco Crispi. In considerazione delle rilevanti difficoltà orografiche esistenti intorno all'abitato di Romagnano, si propone che il tracciato si diparta dalla SS71 leggermente più a N, cioè in corrispondenza dell'abitato di Montepetra Bassa, e che pertanto il raccordo con la superstrada avvenga mediante lo svincolo di Sarsina Nord anziché quello di Sarsina Centro.

La seconda tratta, corrispondente al superamento della linea spartiacque Savio/Marecchia, oggi caratterizzata da pendenze nettamente eccedenti il limite indicato, è stata studiata secondo due diverse soluzioni:

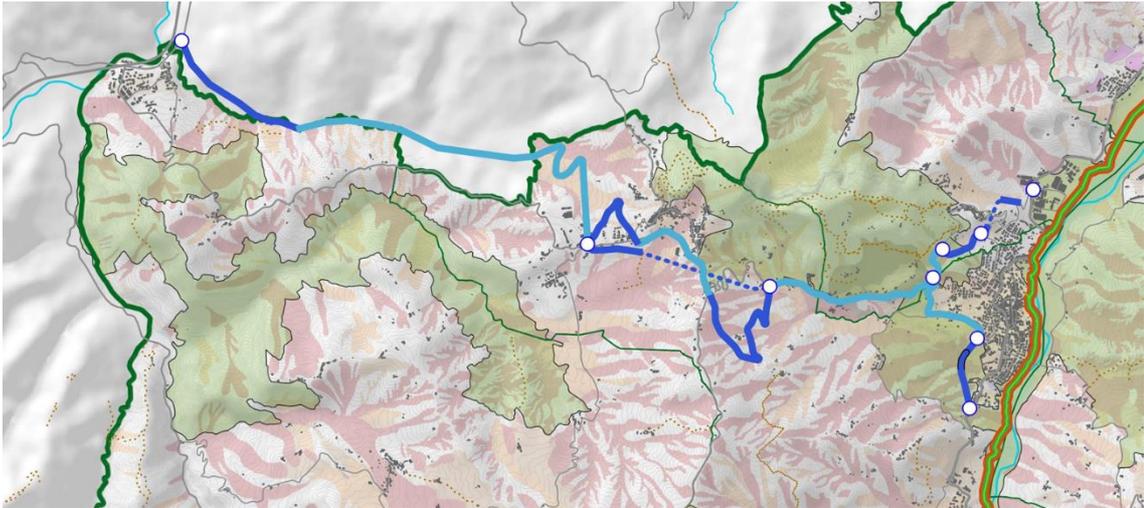
A. realizzazione di una galleria di valico, della lunghezza orientativa di circa 1,5 km (per la precisazione di tale soluzione si assume come riferimento anche lo studio di fattibilità per gli aspetti trasportistici e paesaggistici allegato al previgente PTCP) ;

B. riutilizzo della circonvallazione di Perticara, raggiunta mediante due tratte in variante, volte ad evitare le tratte eccessivamente acclivi della via Sarsinate corrispondenti alla tratta terminale di via Francesco Crispi ed alla prima tratta del tracciato discendente verso Novafeltria.

La terza ed ultima tratta, discendente verso la Val Marecchia, viene ottenuta riqualificando il tracciato della via Sarsinate all'incirca dall'altezza dell'abitato di Corte del Sasso sino all'intersezione con la SP di Talamello, a sua volta

riutilizzata per un breve tratto, completato da una variante di tracciato che, sottopassando lo stesso abitato di Talamello con una galleria di lunghezza inferiore a 500 m, si raccorda infine con la SS258 all'altezza dell'abitato di Campiano.

L'ultima parte di questo tracciato integra quello della variante di Novafeltria alla stessa SS258, completato, in direzione S, dal riutilizzo di una tratta di via Manzoni e dalla realizzazione di una breve bretella in variante che, oltrepassando la zona dell'Ospedale, si raccorda con la stessa strada statale in direzione di Pennabilli.



1.5 indirizzi per i nodi complessi

Il Ptav attribuisce particolare importanza alla trattazione dei **nodi infrastrutturali complessi**, che si configurano non solo e non tanto come elementi infrastrutturali caratterizzati da importanti elementi di potenzialità o criticità, quanto come “luoghi” problematici in cui ricercare un migliore coordinamento tra le connotazioni locali, derivanti dalla stratificazione degli usi collettivi, e le dinamiche globali, veicolate dal sistema di trasporto.

In questo senso, tali nodi acquistano rilievo proprio in quanto esercitano **il ruolo di “cerniera” fra diversi sistemi territoriali**, contribuendo sia alla funzionalità, sia alla sostenibilità delle reti di trasporto.

Le analisi sviluppate a supporto del piano hanno condotto ad identificare due situazioni particolari, corrispondenti alla **porta “Nord”** ed alla **porta “Sud”** della fascia costiera urbanizzata, deputate a supportare l'interscambio fra le reti di lunga percorrenza (in particolare l'autostrada A14) ed i sistemi di mobilità locale.

In particolare:

- la porta “Nord” è finalizzata a mettere a sistema il casello di Rimini Nord con la variante alla SS16 e con gli attestamenti più settentrionali del Trasporto Rapido Costiero;
- la porta “Sud” è invece orientata ad integrare lo svincolo di Rimini Sud con la SS16 e con un futuro prolungamento dello stesso Trasporto Rapido Costiero oltre la stazione di Cattolica.

Le misure inerenti i nodi complessi sono orientate in generale a valorizzare le vocazioni territoriali attraverso il miglior inserimento delle infrastrutture

previste nel contesto ambientale e territoriale locale, massimizzandone la funzionalità in termini di interscambio modale.

Essendo caratterizzate dalle sovrapposizioni di più sistemi, sviluppati secondo logiche e sistemi di competenze differenti, le porte sono sistemi il cui sviluppo implica un elevato livello di cooperazione istituzionale, da ottenersi mediante la condivisione di obiettivi comuni e la messa a punto di strategie integrate. Ciò implica la preventiva definizione di accordi di programma volti ad identificare le criticità e le potenzialità, a mettere a fuoco i concreti obiettivi d'intervento, a delineare strategie d'azione coerenti, ed a ripartire i costi ed i benefici delle misure tra i diversi soggetti partecipanti.

Da questo punto di vista, il Ptav promuove innanzi tutto la formazione di tavoli di approfondimento interistituzionali, finalizzati al confronto sulle questioni **aperte** nei due ambiti indicati.

Porta nord



Il nodo infrastrutturale complesso, formato in prospettiva dal casello di Rimini Nord dell'autostrada A14, dalla variante alla SS16 e dalla viabilità locale concorrente, nonché dal vicino attestamento del Trasporto Rapido Costiero, è destinato a svolgere una fondamentale funzione di "porta" per i flussi automobilistici provenienti dal Nord Italia.

Come già evidenziato in fase analitica, le caratteristiche geometriche e funzionali della variante alla SS16 la rendono molto attrattiva rispetto a tali flussi, tanto da poter dirottare su questo nodo correnti veicolari attualmente transitanti dal casello di Rimini Sud, e da indurre potenziali fenomeni di congestione sulla viabilità di accesso all'area urbana.

Da questo punto di vista, il PTAV promuove l'integrazione con la rete del trasporto pubblico locale, mirando in primo luogo alla predisposizione, presso la Fiera, di un nodo di interscambio capace di intercettare una quota parte dei flussi automobilistici in accesso all'area urbana. Dirottandoli sul Trasporto Rapido Costiero prolungato verso Santarcangelo.

Nel contempo, il dirottamento dei flussi sulla variante alla SS16 ha come effetto atteso una riduzione dei carichi veicolari sul tracciato attuale della SS16, già in variante, fra Rimini e Bellaria: ciò prelude alla possibilità di utilizzare una coppia di corsie del sedime stradale come sede della corrispondente diramazione del Trasporto Rapido Costiero.

Il perseguimento di queste soluzioni, considerate nel loro insieme, richiede un certo grado di coordinamento interistituzionale, con il coinvolgimento dell'ANAS, della Regione Emilia-Romagna, della Provincia e dei Comuni di Rimini, Santarcangelo di Romagna e Bellaria-Igea Marina, anche in relazione all'identificazione delle necessarie misure di riqualificazione della viabilità ordinaria esistente (ad es. via Tolemaide).

Porta sud



Lo snodo stradale corrispondente al casello autostradale di Cattolica-San Giovanni-Gabicce Mare svolge oggi il doppio ruolo di supporto agli scambi tra la direttrice adriatica, l'entroterra (SP18) e la Città della Costa. Nello stesso tempo, il progetto di prolungamento del Trasporto Rapido Costiero verso Sud, sino alla stazione ferroviaria di Cattolica, corre il rischio di determinare un attestamento preferenziale per i flussi automobilistici in penetrazione urbana, determinando un inasprimento sostanziale delle condizioni di congestione nella zona centrale di Cattolica.

Prendendo ad esempio i ragionamenti già illustrati per la porta "Nord", il PTAV preconizza lo sviluppo di una porta "Sud", a cui attribuire il ruolo di "cerniera" per la mobilità pubblica e privata in accesso urbano.

Da questo punto di vista, l'ulteriore prolungamento del sistema di Trasporto Rapido Costiero in direzione SE, sino al parcheggio di Gabicce Mare, in prossimità dello svincolo della SS16, ovvero in direzione SW, sino al parcheggio "Marina", in prossimità dello svincolo della A14, consentirebbe la formazione di un nodo di interscambio ai cui affidare la funzione di intercettare i flussi motorizzati privati diretti verso la Città della Costa.

Come già evidenziato per la porta "Nord", anche in questo caso lo sviluppo dello schema richiede un forte grado di coordinamento fra diversi Enti, che oltre all'ANAS includono le Regioni Emilia-Romagna e Marche, le Province di Rimini e Pesaro-Urbino, così come i Comuni di Cattolica, San Giovanni in Marignano e Gabicce Mare.

2. Indirizzi per il riassetto della rete del trasporto pubblico

LIC 4 – scheda 2

Corsie di salto coda

Il Ptav prevede che la presenza di una linea primaria del TPL extraurbano venga assunta come fattore di orientamento per la riqualificazione della sede viaria nel suo complesso. In tal senso, le singole direttrici viarie su cui insiste la rete primaria dovranno essere opportunamente attrezzate in modo tale da consentire, laddove necessario, una velocizzazione del servizio, in particolare mediante corsie di salto coda in corrispondenza delle intersezioni più trafficate, nonché di opportune corsie riservate nei tratti di adduzione alle zone urbane più dense.

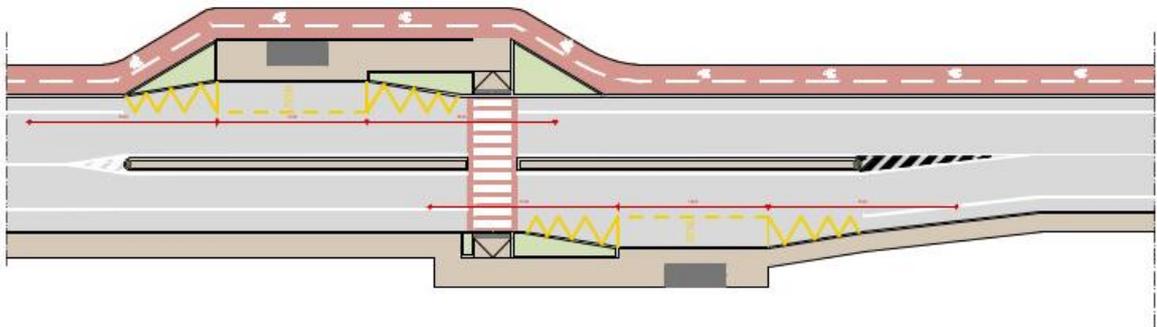


Figura 2.1: Schema tipologico di golfo di fermata

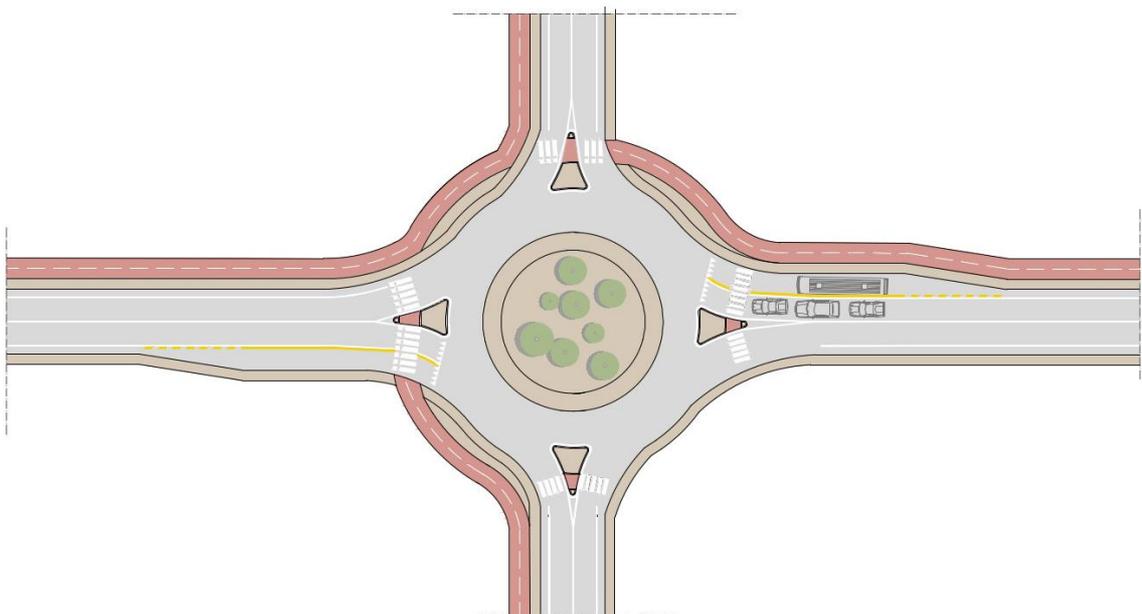


Figura 2.2: Schema tipologico di corsia salto coda

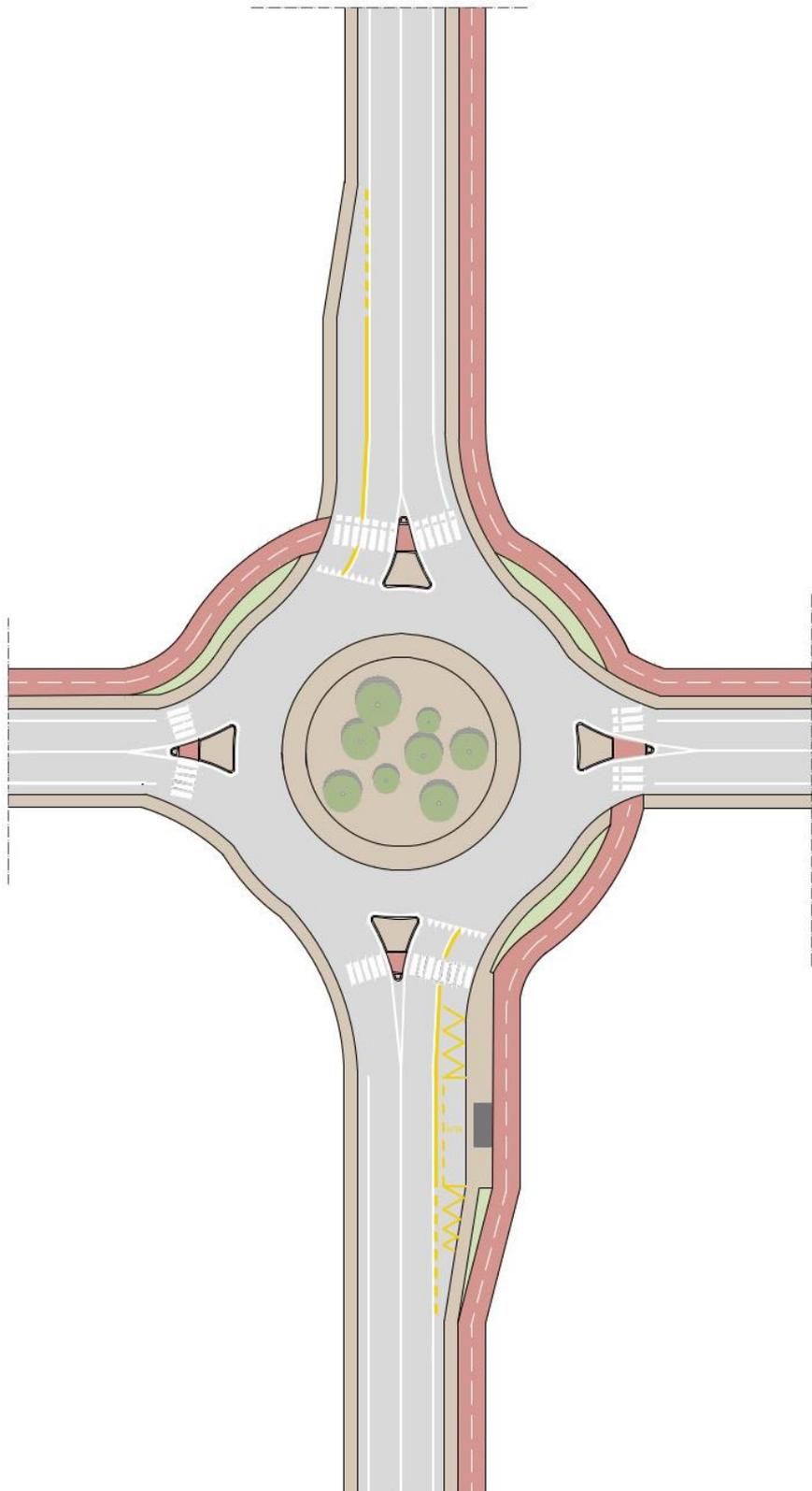


Figura 2.3: Schema tipologico di corsia salto coda integrata con golfo di fermata

3. Indirizzi per la rete dei percorsi per la fruizione lenta LIC 4 – scheda 4

Interventi per la protezione dei ciclisti sulle strade

A titolo esemplificativo si riportano alcune tavole illustrative di interventi che si ritiene possano costituire una linea guida per lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili.

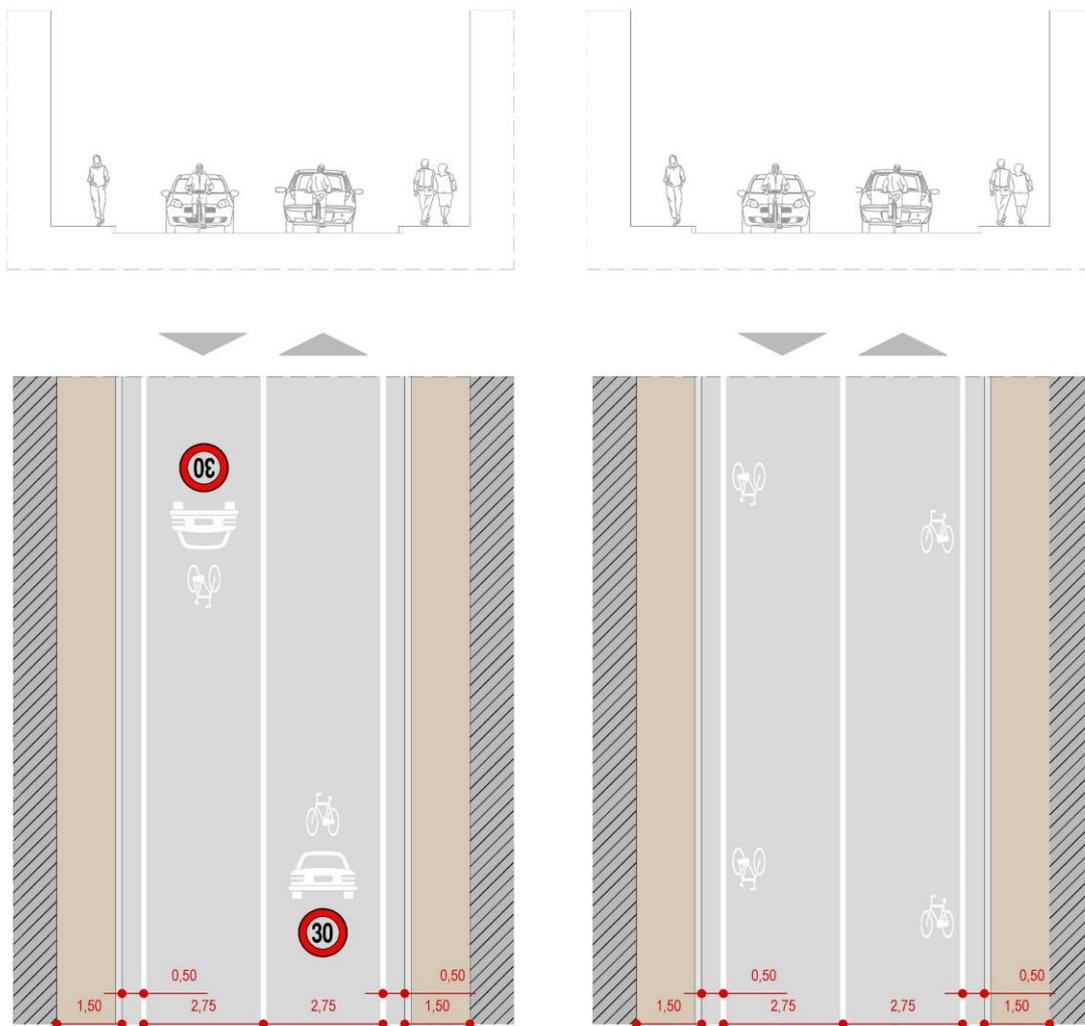


Figura 3.2: Schemi tipici di strade promiscue

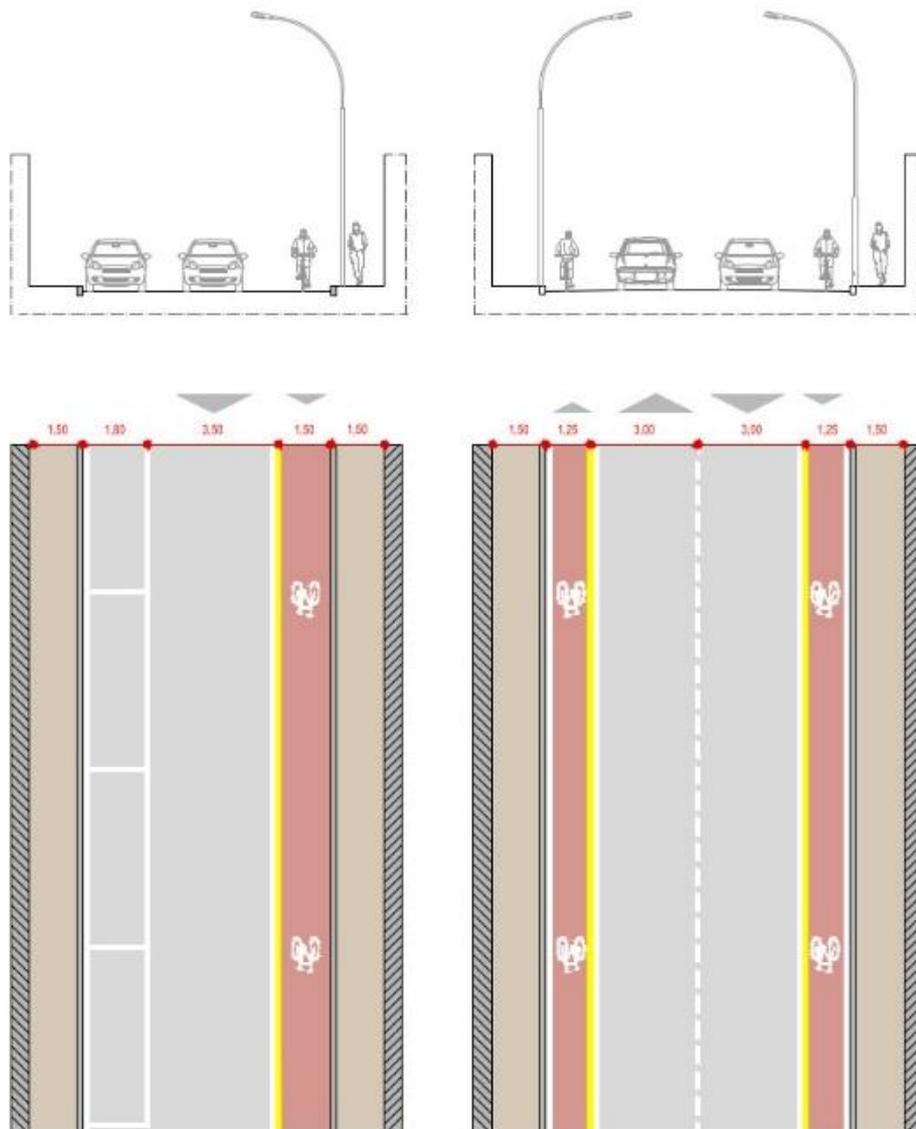


Figura 3.3: Schemi tipologici di strade con corsie ciclabili

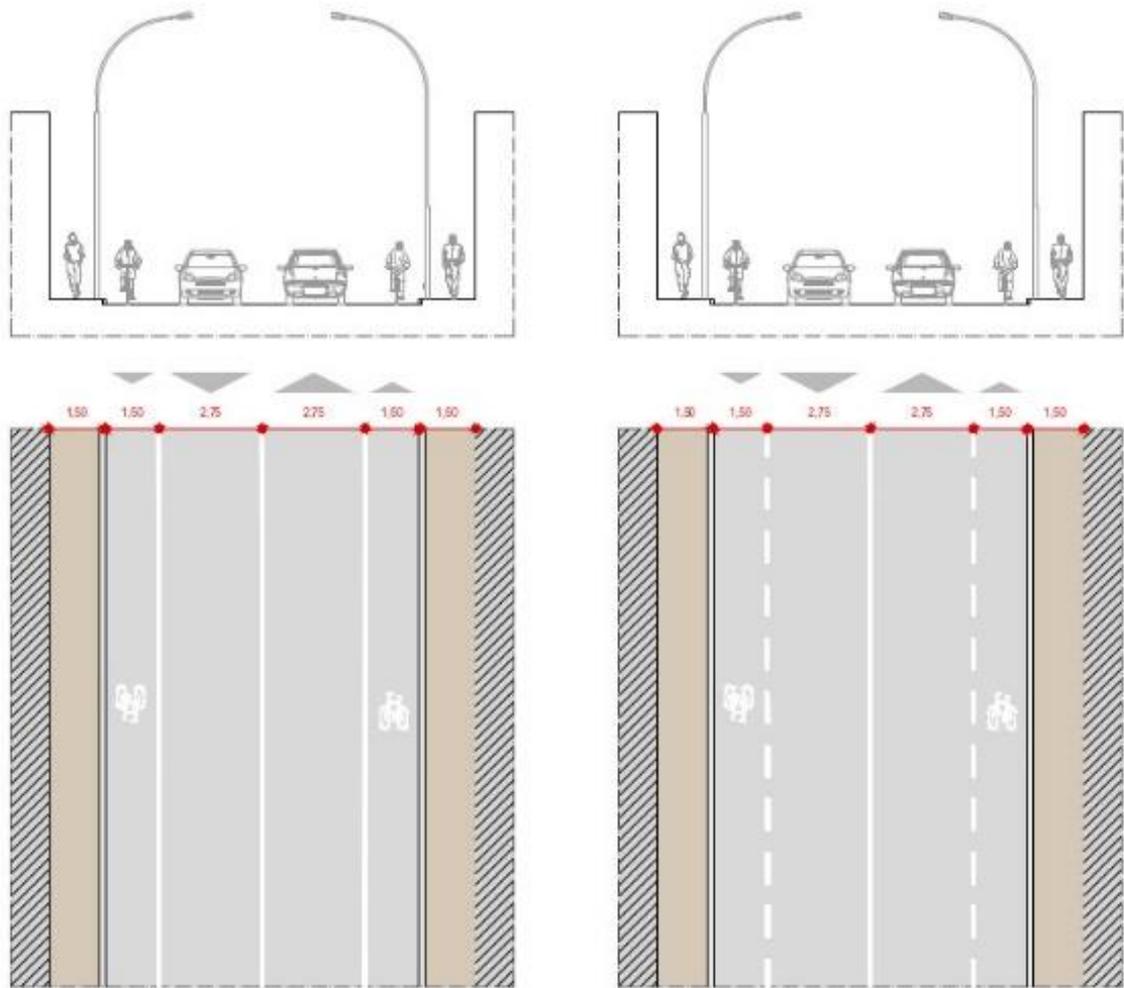


Figura 4.3: Schemi tipologici di strade con corsie ciclabili

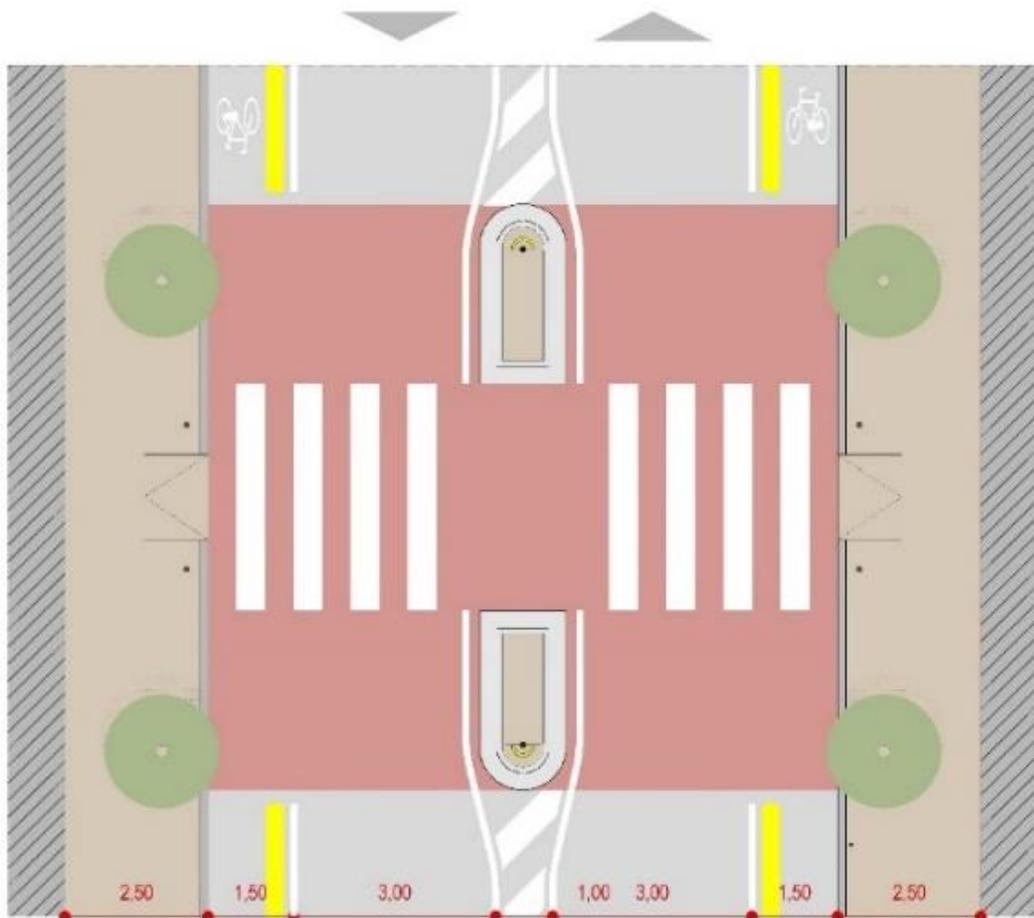
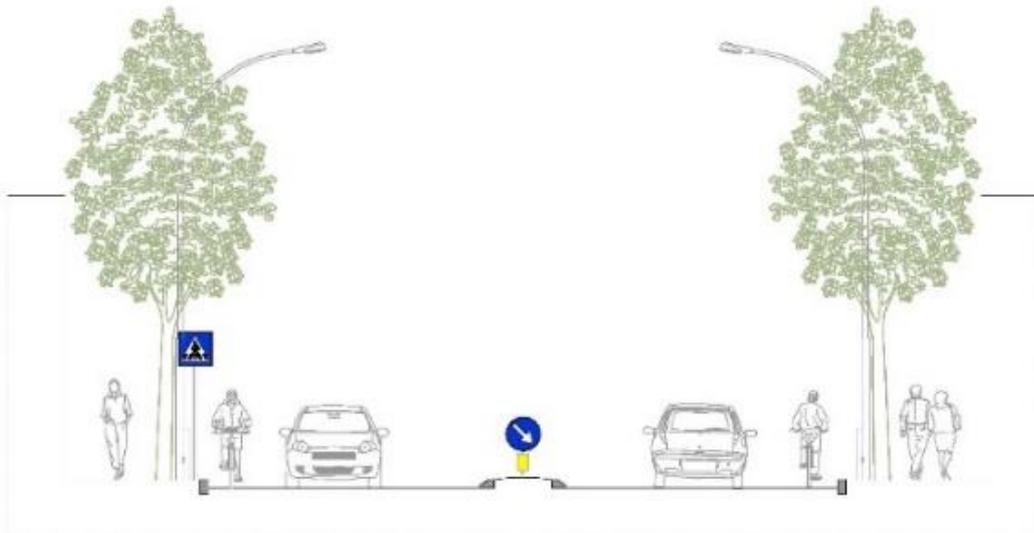


Figura 3.4: Schema tipologico di attraversamento pedonale con isola centrale

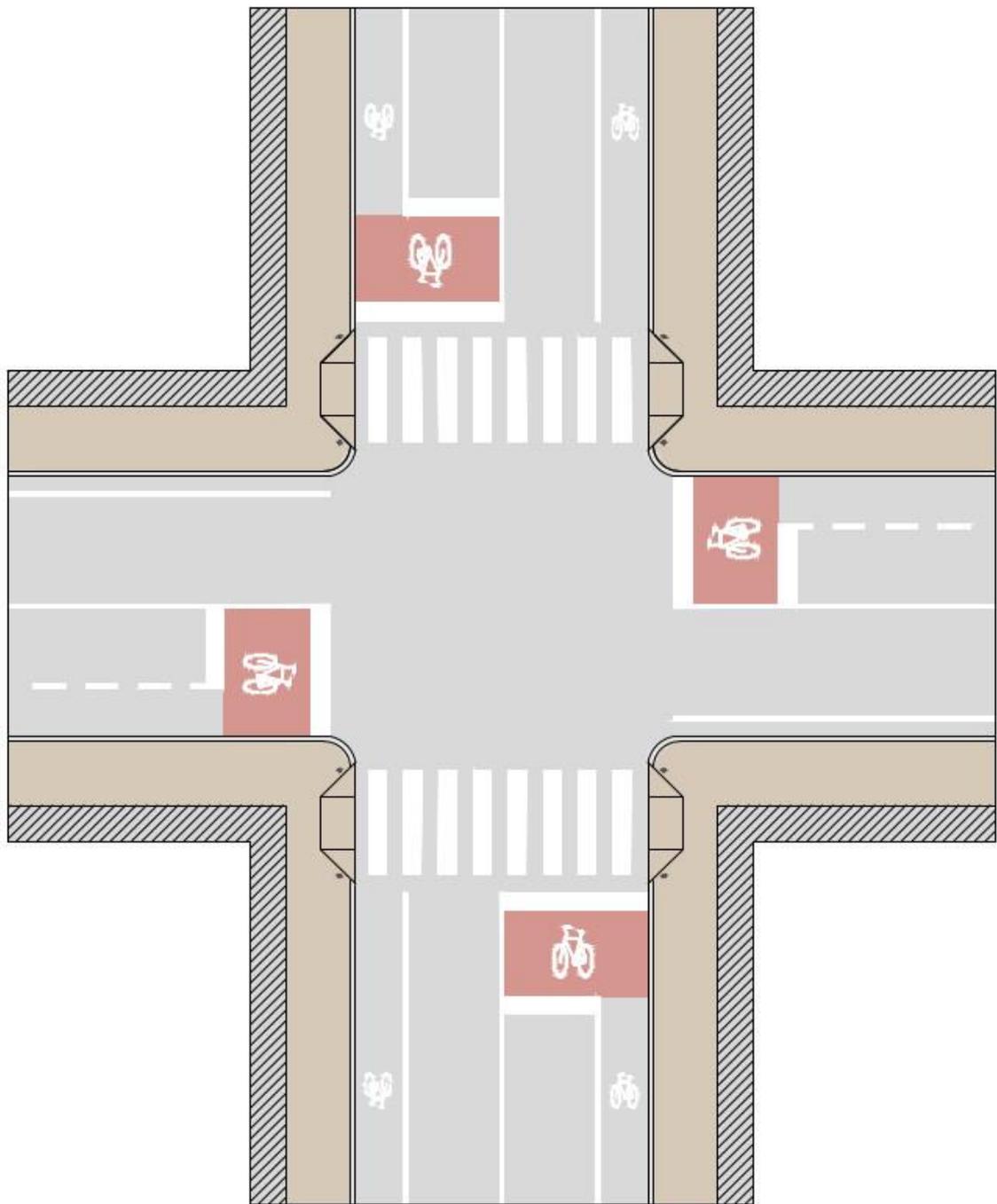
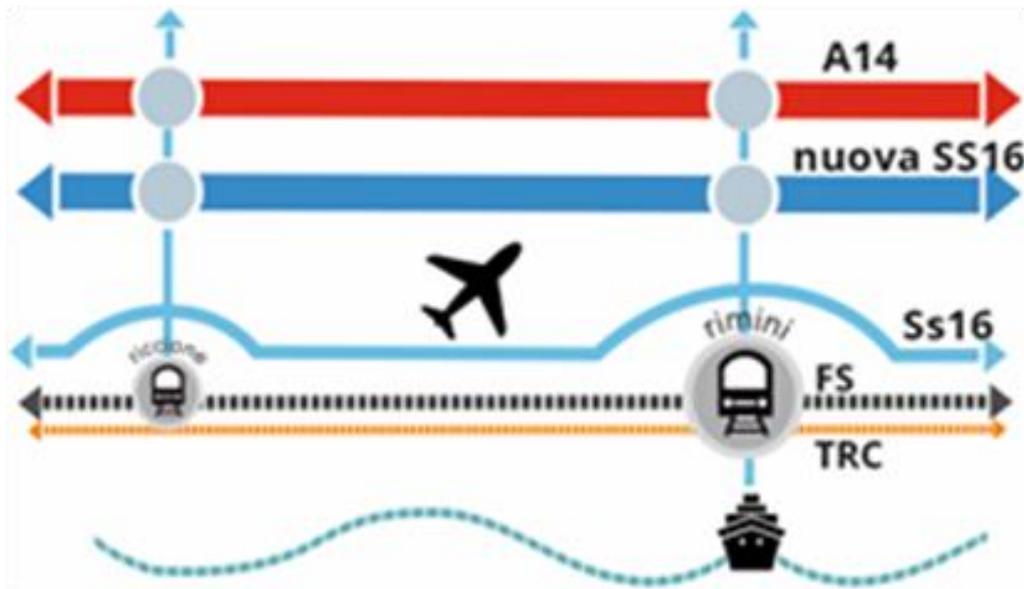


Figura 3.5: Schema tipologico di corsie ciclabili in prossimità di intersezione semaforizzata

4. Integrazione intermodale dei poli funzionali della mobilità (LIC4 box 2)



Il sistema integrato dei Poli funzionali della mobilità

Come già previsto dal Piano, è possibile identificare sul territorio delle polarità strettamente connesse al sistema della mobilità. Elementi portanti di questo sistema sono: il sistema ferroviario e i nodi di stazione, il trasporto in sede propria del Metromare, le linee di forza del Tpl su gomma, i parcheggi scambiatori per la mobilità privata (es. caselli autostradali) e i poli funzionali della mobilità (Aeroporto, Porto di Rimini e Stazione Ferroviaria di Rimini). Il sistema fortemente integrato deve garantire lo scambio e l'accessibilità intermodale non solo aria-ferro-Tpl ma anche con riferimento alle modalità attive (a piedi e in bicicletta), in ragione della forte prossimità con le aree urbane e la fitta rete di servizi di rango provinciale intercettati, e alle modalità condivise (sistemi di sharing mobility). Non di meno deve essere perseguita la qualificazione ambientale degli insediamenti e la connessione con le reti verdi territoriali (è il caso del varco a mare del Marano per l'Aeroporto) e urbane (con le rete dei parchi urbani per la stazione di Rimini e la infrastruttura verde di costa del Parco del Mare per l'area portuale).

In particolare, i Poli funzionali per la mobilità possono rappresentare dei veri e propri "Punti mobilità", sul modello sviluppato da molte città europee (si pensi alla città di Brema) e non da ultimo dalla città di Bologna nell'ambito del Pums che viene richiamato a riferimento¹-

¹ <https://pumsbologna.it/centrodimobilita>

I poli funzionali integrati della mobilità rappresentano quindi:

- centralità per il sistema della mobilità e dell'intermodalità; deve pertanto essere valorizzata la accessibilità con tutti i mezzi e garantite tutte le attrezzature utili per essere intermodali e multimodali. In particolare, devono essere previsti spazi di sosta per tutte le tipologie di mezzi (bici-stazioni, parcheggi auto, stalli pullman, fermate attrezzate del Tpl,...) coerentemente integrati alla trasformazione in atto nel mondo dei trasporti, pertanto forniti di luoghi di ricarica e di condivisione (car sharing, bike sharing, ...). Le dotazioni minime devono riguardare: parcheggio auto, parcheggio bici, stalli bus, fermate TPL -
- centralità per lo sviluppo di servizi alla persona per la mobilità e connessi alla dedica intermodale (officina, ciclofficina, noleggio bici, noleggio auto, ...); servizi per l'attesa compresi quelli informativi e turistici di sosta e di supporto al viaggio; servizi complementari e accessori quali spazi per il co-working, musei, attività commerciali, attrattività turistiche, ...). Le dotazioni minime devono riguardare: noleggio/riparazione mezzi di mobilità dolce, infopoint/bigliettazione ristorazione. Le dotazioni di interesse riguardano: aree coworking, spazi di servizi condivisi e di quartiere, spazi espositivi e culturali, luoghi di incontro.
- Centralità per la qualificazione urbana, le dotazioni verdi (con spazi piantumati e ombreggiati), spazi all'aperto fruibili e polifunzionali e le connessioni con le infrastrutture verdi urbane e gli elementi della rete ecologica territoriale. Tali luoghi dovrebbero garantire una qualità ambientale tale da favorire l'attesa e l'utilizzo dei servizi, garantendo adeguati spazi verdi, ombreggiati e di fruizione all'aperto. Le dotazioni minime devono riguardare: la percentuale di area a verde (nell'obiettivo del 30% di copertura arborea), la connessione a rete degli elementi ambientali, l'utilizzo estensivo di misure basate sulla natura (Nbs) e di sistemi di drenaggio e gestione delle acque sostenibile (SuDS).

- **TERRE DI CULTURA,**
- **ACCOGLIENZA, CITTÀ,**
- **RESILIENZA.**