



OSSERVAZIONI N.1_2_3_5 e 11

- n.1 - prot.n.206105 del 29/09/2016 da Guglielmo Bolognini (osservazione)
- n.2 - prot.n.207908 del 03/10/2016 da Guglielmo Bolognini (osservazione e raccolta firme)
- n.3 - prot.n.207898 del 03/10/2016 da Guglielmo Bolognini (raccolta firme)
- n.5 - prot.n.218735 del 17/10/2016 da Guglielmo Bolognini (osservazione e raccolta firme)
- n.11 - prot.n.227778 del 27/10/2016 da Guglielmo Bolognini (raccolta firme)

Estratto delle Osservazioni

- A.** Se realizzata l'opera divide Viserba monte da Viserba alta, rendendo difficile l'accesso al mare dei residenti creando ulteriormente cittadini di serie a e serie b.
- B.** L'opera non è mai stata presentata alla cittadinanza ma è un progetto esclusivo dell'associazione turistica e degli albergatori.
- C.** Rende impraticabile la viabilità di Viserba monte perchè tutte le piccole strade finiscono per immettersi in questa nuova strada di gronda aumentando i rischi di incidente.
- D.** Dequalifica la zona turistica stessa che è quella sotto la ferrovia dove sono in vigore orari diversi per i cantieri, esiste una zona del silenzio, ci sono alberghi vincolati a non diventare residence.
- E.** Aumenta lo smog acustico e da polveri sottili perchè dagli attuali 336 mezzi/ora arriveremo a 700 (la via Emilia ne porta poco più) e sono dati del 2008.
- F.** Rischio idrogeologico con subsidenza, rischi danni alle case adiacenti, rischio di inquinamento delle falde con acqua di mare per la realizzazione del sottopasso.
- G.** La strada di gronda dovrà avere una carreggiata ciclabile per il traffico residente data la pericolosità della stessa e questo annullerebbe i parcheggi spingendo chi cerca la sosta ad inoltrarsi nelle strade strette di Viserba mare aumentando ulteriormente il caos a ridosso del lungomare e ai residenti.
- H.** La costruzione dei parcheggi nell'area Viserba 2000 rende impossibile un collegamento con il lungomare penalizzando di fatto quegli esercizi che vogliono l'area pedonale (negozi).
- I.** L'area parcheggi è mantenuta in funzione del vecchio PRG dove la strada di raccordo con Torre Pedrera era più in alto ma siccome si vuole realizzare l'asse Mazzini-Domeniconi, rende difatto inutilizzabile l'area stessa per come concepita.
- L.** Realizzazione di espropri a carico di alcune proprietà adiacenti alla nuova strada.
- M.** Sarebbe utile invece un concetto di borgo per i residenti con tutta un'area ZTL comprensiva del Lungomare e del centro di Viserba.
- N.** Non esiste un piano della viabilità per gli autobus e per il traffico.
- O.** Incompatibilità viabilistica: non è ammissibile un traffico viabilistico a 50 km/h, visto il tessuto residenziale esistente, con tipologie a villette e piccoli fabbricati, dotati di ingressi carrabili e pedonali autonomi. Tale realtà abitativa non può sostenere un traffico a più di 30 km/h.
- P.** Eliminazione delle alberature stradali: ai sensi dell'art.52 del DPR n.753/1980 non possono essere realizzati i parcheggi a ridosso della ferrovia, peggiora l'impatto acustico e paesaggistico della zona, peggiora microclima locale.



Q. Conflitto col Regolamento del Verde del Comune di Rimini: non viene rispettato l'art.36 "Norme per la progettazione del verde per parcheggi pubblici" del Regolamento del Verde del Comune di Rimini che prevede un'ombreggiatura pari almeno al 30% dell'area complessiva occupata dal parcheggio.

R. Forte deterioramento della Qualità dell'aria: la nuova viabilità verrebbe ad essere "in trincea", tra il muro di sostegno della massicciata della ferrovia e le case lato mare frontistanti.....Questa sezione fisica non favorisce la dispersione in aria dei fumi di scarico veicolare peggiorando ulteriormente i requisiti ambientali attuali.

S. Aumento eccessivo di inquinamento acustico: la nuova viabilità esporrebbe la popolazione residente nelle prime file di fabbricati in prossimità della strada, ad uno stress acustico elevatissimo, in quanto l'incremento del traffico associato alla struttura di sostegno della massicciata ferroviaria in cemento armato o prodotti similari in latero cemento o prefabbricati, per lunghi tratti anche superiori a tre metri di altezza, produrrebbe un incremento esponenziale di rumore. La parete lineare del muro di sostegno non farebbe altro che riflettere le onde sonore impattanti, anch'esse in direzione mare moltiplicando così il livello di inquinamento.

CONTRODEDUZIONE osservazione A

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso carrabile e pedonale che migliora l'attuale sistema di permeabilità mare-monte nella zona di Viserba.

Si rileva infatti che attualmente la permeabilità mare-monte del tracciato ferroviario è garantita da sottopassi carrabili di altezza limitata (sottopasso via Curiel alto 1,80 m) senza percorsi pedonali e ciclabili dedicati.

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario prevede rispetto all'attualità di incrementare gli attraversamenti pedonali e di mettere in sicurezza quelli già presenti con idonei sistemi di segnalazione, illuminazione e di riduzione della velocità.

In definitiva il progetto presentato riduce l'attuale frattura tra Viserba mare e Viserba alta, introducendo nuovi collegamenti e aumentando la sicurezza dell'attraversamento del tracciato ferroviario.

Si propone di rigettare l'osservazione A.

CONTRODEDUZIONE osservazione B

L'idea di progetto nasce dal lavoro partecipato del Piano Strategico rappresentato dalla comunità economica, sociale, culturale e ambientale del territorio di Rimini; piano e relativi progetti, fra cui quello del Parco del Mare, approvati all'unanimità dai Consigli comunale e provinciale nel 2011. Il progetto del Parco del mare è stato poi inserito nel Masterplan Strategico del Comune di Rimini e recepito dal PSC di Rimini approvato. Il progetto candidato dal Comune di Rimini sul bando periferie, con la modifica della viabilità e la riqualificazione del lungomare, oggetto della presente osservazione, è quindi la diretta attuazione di una percorso amministrativo già da tempo avviato.

Inoltre il progetto è stato pubblicato sul BURERT n.261 del 24/08/2016 e su un quotidiano locale, nella fattispecie Il Resto del Carlino, nell'ambito della presente procedura di Procedimento Unico ai sensi della L.R.20/2000 e s.m.i. proprio per la presentazione di contributi e osservazioni.

Si propone di rigettare l'osservazione B.

CONTRODEDUZIONE osservazione C

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario, introducendo 2 sensi di marcia, fornisce maggiori possibilità per la circolazione viaria perché attualmente le strade che da mare terminano contro il rilevato ferroviario non permettono la svolta a destra.

Per quanto riguarda il tema dell'aumento del rischio incidenti si ritiene che con la realizzazione dei nuovi marciapiedi lato fabbricati aumenterà la visibilità in corrispondenza delle intersezioni tra l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le strade trasversali direzione mare-monte, rispetto all'attuale





situazione in cui queste strade si immettono a ridosso delle recinzioni, migliorando quindi la percezione del pericolo relativa ai veicoli in transito.

La nuova realizzazione dei marciapiedi nel tratto da via Bologna a via Grazia Verenin permetterà ai residenti una fruizione pedonale in sicurezza su tutto l'asse viario da Viserba a Torre Pedrera, mentre attualmente i pedoni per un lungo tratto devono condividere la carreggiata con i veicoli.

Si propone di rigettare l'osservazione C.

CONTRODEDUZIONE osservazioni D

Il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

L'attività dei cantieri edili, stradali ed assimilabili, può essere svolta di norma tutti i giorni feriali con divieto la domenica e nei giorni festivi. Gli orari sono determinati dal vigente "Regolamento per la tutela dell'inquinamento acustico" che prevede anche delle zone diversificate e una distinzione tra periodo invernale (1° ottobre - 31 maggio) e periodo estivo (1° giugno - 30 settembre).

Il progetto ricade in area turistica che comprende la zona situata tra la ferrovia ed il mare con orario invernale: 8-13 / 13.30-19.30 e orario estivo: 9-13 / 16-20. In fase di attivazione dei lavori sarà cura della Direzione lavori adoperarsi per il rispetto delle norme e degli orari definiti da tale Regolamento.

Si riscontra inoltre quanto espresso al successivo punto R.

Si propone di rigettare l'osservazione D.

CONTRODEDUZIONE osservazione E ed S

Ai sensi della normativa vigente in materia verrà svolta la Valutazione di Impatto Acustico, di cui alla Legge 447/1995 e al DPR 142/2004, nell'ambito dei successivi livelli di progettazione, al fine di valutare gli eventuali impatti acustici derivanti dal potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le opportune opere di mitigazione acustica se ritenute necessarie, come anche richiesto da ARPAE nel parere positivo espresso sulla variante urbanistica del 15/12/2016.

Da studi di settore inerenti il rumore derivante da traffico veicolare (Bibliografia: Prof. Ing. Canestrari – Dip. ISAC – sezione Strade - Univ. Politecnica delle Marche) si è visto che, a parità di condizioni, raddoppiare il flusso di traffico significa aumentare il livello equivalente di circa 3 dB(A).

Di seguito sono riportati i dati delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008 e nel Febbraio 2014 in cui sono stati rilevati i seguenti valori di flussi di traffico (riportati anche nella planimetria allegata):

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta VL: veicoli leggeri VP: veicoli pesanti
Viale San Salvador, tra intersezione con via Tolemaide e il confine comunale (doppio senso)	Febbraio 2008	323 VL/h e 9 VP/h
Viale San Salvador in loc. Viserba (doppio senso)	Febbraio 2014	557 VL/h e 13 VP/h
Via Tolemaide	Febbraio 2008	486 VL/h e 9 VP/h
Via Grazia Verenin	Febbraio 2008	316 VL/h e 9 VP/h



Comune di Rimini	Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana Settore Infrastrutture e Grande Viabilità	Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini direzione5@pec.comune.rimini.it www.comune.rimini.it c.f.-p.iva 00304260409
-------------------------	---	--

Viale Petropoli	Febbraio 2014	26 VL/h e 26 VP/h
-----------------	---------------	-------------------

Di seguito si riportano i valori del flusso di traffico rilevato sulla S.S.9 via Emilia, il primo dato è stato rilevato nell'ambito delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008, mentre il secondo è stato reperito dalle campagne svolte dalla Regione Emilia-Romagna nel Febbraio 2014 (www.serviziisr.regione.emilia-romagna.it):

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta
S.S. 9 Via Emilia, a monte dell'intersezione con l'Adriatica	Febbraio 2008	1.595 VL/h e 29 VP/h
S.S. 9 Via Emilia, tra Rimini e Santa Giustina (postazione n.188)	Febbraio 2014	1.030 VL/h e 40 VP/h

L'Amministrazione comunale sta svolgendo, nell'ambito dei lavori di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la modellazione del traffico veicolare sull'intera rete stradale del territorio comunale. Da un primo esame della simulazione svolta per verificare le ripercussioni sui flussi di traffico derivanti dall'attuazione dell'intero progetto è emerso, ipotizzando la totale chiusura del Lungomare al traffico veicolare, che un terzo dei veicoli utilizzerà l'asse viario ampliato mentre il restante due terzi andrà a riversarsi sulla S.S.16. Altro elemento interessante evidenziato dalla modellazione, tramite la composizione dei flussi, è che la maggior parte dei veicoli transitanti costituiscono un flusso di tipo residenziale in uscita dal quartiere posto a mare della ferrovia e non quindi da traffico di attraversamento.

Si propone di rigettare le osservazioni E ed S.

CONTRODEDUZIONE osservazione F

Già in questa fase progettuale l'Amministrazione comunale avendo conoscenza della criticità dei litotipi interessati dall'intervento del sottopasso ha ritenuto di eseguire un'indagine geologica di dettaglio sia in relazione alle caratteristiche meccaniche dei terreni, alla permeabilità degli stessi e all'amplificazione sismica di sito. I risultati di questa indagine hanno portato a concludere che l'intervento è realizzabile e che non sussistono rischi di danno per le case adiacenti e di inquinamento delle falde.

Si propone di rigettare l'osservazione F.

CONTRODEDUZIONE osservazione G

La strada in progetto è classificata ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria E – Strade urbane di quartiere, pertanto con l'allargamento dell'asse viario non è obbligatorio realizzare piste ciclopeditoni su strade esistenti e come già riportato al precedente punto C attualmente l'asse viario è sprovvisto di percorsi dedicati sia ciclabili per tutta la sua lunghezza che pedonali per alcuni tratti. Si ribadisce quindi che il progetto garantirà un percorso pedonale dedicato su tutto l'asse viario, senza annullare i parcheggi esistenti e che sul Lungomare verrà realizzato un percorso ciclabile dedicato per una lunghezza di 6 km che finalmente collegherà l'area di Rimini Nord alla rete di Bicipolitana in fase di completamento da parte dell'Amministrazione.

Si propone di rigettare l'osservazione G.





Comune di Rimini

Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande Viabilità

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

CONTRODEDUZIONE osservazione H

L'osservazione non è pertinente al progetto oggetto di procedura, in quanto l'area denomina "Viserba 2000" posta tra via Baroni e via Sacramora non è in esso ricompresa.

Si propone di rigettare l'osservazione H.

CONTRODEDUZIONE osservazione I

La nuova area a parcheggio di Torre Pedrera risulterà collegata al nuovo asse viario attraverso Via Apollonia.

Si propone di rigettare l'osservazione I.

CONTRODEDUZIONE osservazione L

Il progetto prevede di espropriare solo n.3 proprietà private (aree in verde tavola Pfte_Ppe_02_T01_ASSE VIARIO), limitatamente alla zona del cavalcavia di via Grazia Verenin, non attualmente già destinate a sede carrabile e l'area in esproprio riguarda pertinenze delle abitazioni, quali giardini o aree cortilizie, e in nessun caso i fabbricati esistenti.

Si precisa che le aree evidenziate in giallo nella tavola Pfte_Ppe_02_T01_ASSE VIARIO sono aree già utilizzate a sede carrabile.

Si propone di rigettare l'osservazione L.

CONTRODEDUZIONE osservazione M

Si potrà valutare la realizzazione di un'area ZTL per limitare gli accessi in determinate aree oppure di istituire zone 30 per ridurre la velocità dei mezzi e migliorare ulteriormente la sicurezza degli utenti.

Queste scelte dovranno essere però inserite in un quadro complessivo della mobilità che riguarda tutto il territorio comunale e che è attualmente in corso di studio nell'ambito della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS -.

Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione M.

CONTRODEDUZIONE osservazione N

Precisando che la competenza sul Piano del Trasporto Pubblico Locale – TPL - è di competenza di Agenzia Mobilità Romagna (ex Agenzia Mobilità), si precisa che in sede di Conferenza di Servizi è emerso che il TPL transiterà sull'asse viario potenziato da Via Tolemaide fino a via Polazzi, mentre da via Polazzi a via XXV Marzo dovrà essere mantenuto sul lungomare su corsia preferenziale.

Si propone di rigettare l'osservazione N.

CONTRODEDUZIONE osservazione O

La viabilità esistente è classificata ai sensi del "Codice della Strada" quale strada di categoria E – Strade urbane di quartiere – e quindi verrà mantenuto il limite di velocità a 50Km/h.

Nella consapevolezza che l'apposizione di idonea segnaletica per la riduzione della velocità non sia garanzia da parte degli utenti del rispetto dei limiti di velocità, il percorso dell'asse viario subirà alcune piccole variazioni dell'asse stradale in modo da richiedere la riduzione della velocità al fine di incrementarne la sicurezza. Si veda ad esempio negli elaborati progettuali il tratto di Viale Mazzini posto tra Via Perticari e Via Brunazzi.

RIMINI



Comune di Rimini

Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande Viabilità

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Si riscontra inoltre quanto già espresso ai precedenti punti C, G e M.

Si propone di rigettare l'osservazione O.

CONTRODEDUZIONE osservazione P

In alcuni tratti del potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario (ad es. su Viale Mazzini) si è valutata la possibilità tecnica di mantenere alcune delle alberature andando a ridurre il numero di posti auto esistenti. Da verifica effettuata sul posto lungo l'asse viario previsto in ampliamento risultano, nel tratto posto tra Viale Panzacchi e Viale Piacenza, n.64 alberature pubbliche esistenti, che in molti casi si collocano sul rilevato ferroviario.

Dagli approfondimenti tecnici svolti è emerso quanto segue:

1. verranno eliminate le sole alberature esistenti sul rilevato ferroviario, in quanto l'ampliamento dell'asse viario avverrà lato ferrovia al fine di minimizzare l'incidenza sui fabbricati esistenti e le loro corti esterne;
2. pertanto le alberature esistenti che non si collocano sul rilevato ferroviario verranno mantenute;
3. nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Polazzi si sono studiate due possibili soluzioni:
 - a. viene realizzata una fascia verde di salvaguardia dell'abitato (di larghezza pari a 2,5 metri), eliminando circa 37-40 posti auto;
 - b. vengono mantenuti i posti auto esistenti e ad oggi collocati ai piedi del rilevato ferroviario, prevedendo la piantumazione delle alberature abbattute inframezzandole ai parcheggi;
4. mentre nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Verenin verranno mantenuti i posti auto esistenti alternati da alberature.

Per una migliore comprensione delle soluzioni esposte si vedano gli elaborati aggiornati Pfte-Ps-02_T04 e T06.

Inoltre l'intervento nel suo complesso prevedendo la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione tra l'altro di nuove aree verdi e percorsi ciclo-pedonali consentirà in parte la compensazione degli abbattimenti che non potranno essere ripristinati nell'ambito dell'ampliamento del tracciato dell'asse viario parallelo alla ferrovia.

In merito allo smorzamento acustico che possono fornire le fronde arboree si tiene a precisare che tale effetto può essere ottenuto con fasce di vegetazione costituite da piante sempreverdi ad alta densità di fogliame e rapida crescita, al fine di creare una fitta barriera verde continua ed efficace tutto l'anno. Le attuali alberature presenti non posseggono tali caratteristiche. Si riscontra inoltre quanto già espresso ai precedenti punti D e E.

Si precisa che ai sensi del DPR 753/80 per la realizzazione di manufatti di qualsiasi genere all'interno della fascia di rispetto ferroviaria può essere richiesta autorizzazione in deroga (art.60) e in ogni caso lungo l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario non è prevista la realizzazione di nuovi posti auto ma solamente la risistemazione/ricollocazione di quelli esistenti.

Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione P.

CONTRODEDUZIONE osservazione Q

Verrà verificato nei successivi livelli di progettazione il rispetto dell'art.36 del "Regolamento comunale del Verde Pubblico e Privato", tramite la collocazione di alberature, arbusti o verde pensile.

Si riscontra inoltre quanto già espresso al precedente punto P.

Si propone di accogliere l'osservazione Q.

RIMINI



Comune di Rimini

Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande Viabilità

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

CONTRODEDUZIONE osservazione R

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario consiste nell'allargamento del sedime stradale esistente utilizzando parte del rilevato ferroviario di cui non si va a modificare l'attuale altezza e pertanto tale viabilità rimane fuoriterza e non si configura quale tracciato "in trincea".

Si propone di rigettare l'osservazione R.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle

RIMINI

**OSSERVAZIONE N.4**

prot.n.217598 del 13/10/2016 da Stefano Morolli

Estratto dell'Osservazione

1. State creando un'arteria di traffico intenso con mezzi pesanti in un contesto residenziale già provato dalla presenza della linea ferroviaria, dimenticando, anzi aggravando i rischi alla salute pubblica dei residenti esposti ad un aumento delle polveri sottili e relativo inquinamento acustico.
2. Ignorate la realtà delle strade che si vanno ad immettere in questa arteria, a Viserba abbiamo vicoli di larghezza talmente esigua che richiedono spesso due manovre per l'immissione o emissione delle autovetture, portando quindi ad un rischioso aumento dell'incidenza delle collisioni sul traffico locale.
3. Eliminate gli alberi rendendo squallido e degradato il contesto urbano, con relativa amplificazione di smog, rumore e vibrazioni alle abitazioni, ai residenti e a quanti usufruiscono della zona.
4. Il lungomare non viene pedonalizzato completamente ma rimane accessibile ai mezzi pubblici, ai mezzi di servizio, ai trasporti privati che accedono agli alberghi, non garantendo questa "isola di benessere" che tanto si pubblicizza.
5. Non avete informato adeguatamente la cittadinanza su quanto volete realizzare per valutare proposte e osservazioni in una pubblica assemblea, dimostrando che non vi interessa il parere di chi vive tutto l'anno in queste zone.
6. La realizzazione di un sottopasso, visti i risultati di quelli esistenti lungo lo stesso asse e nella stessa zona (via Sacramora, via Genghini), dovrebbe far riflettere sui rischi collegati alle piogge, alle conseguenze di instabilità tra le case circostanti, alla profondità di questa opera in particolare rispetto a quelle citate e alle interferenze con le falde presenti.

CONTRODEDUZIONE osservazione 1

Ai sensi della normativa vigente in materia verrà svolta la Valutazione di Impatto Acustico, di cui alla Legge 447/1995 e al DPR 142/2004, nell'ambito dei successivi livelli di progettazione, al fine di valutare gli eventuali impatti acustici derivanti dal potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le opportune opere di mitigazione acustica se ritenute necessarie, come anche richiesto da ARPAE nel parere positivo espresso sulla variante urbanistica del 15/12/2016.

Da studi di settore inerenti il rumore derivante da traffico veicolare (Bibliografia: Prof. Ing. Canestrari – Dip. ISAC – sezione Strade - Univ. Politecnica delle Marche) si è visto che, a parità di condizioni, raddoppiare il flusso di traffico significa aumentare il livello equivalente di circa 3 dB(A).

Di seguito sono riportati i dati delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008 e nel Febbraio 2014 in cui sono stati rilevati i seguenti valori di flussi di traffico (riportati anche nella planimetria allegata):

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta VL: veicoli leggeri VP: veicoli pesanti
Viale San Salvador, tra intersezione con via Tolémaide e il confine comunale (doppio senso)	Febbraio 2008	323 VL/h e 9 VP/h
Viale San Salvador in loc. Viserba (doppio senso)	Febbraio 2014	557 VL/h e 13 VP/h

**Comune di Rimini**Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande ViabilitàVia Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Via Tolemaide	Febbraio 2008	486 VL/h e 9 VP/h
Via Grazia Verenin	Febbraio 2008	316 VL/h e 9 VP/h
Viale Petropoli	Febbraio 2014	26 VL/h e 26 VP/h

Di seguito si riportano i valori del flusso di traffico rilevato sulla S.S.9 via Emilia, il primo dato è stato rilevato nell'ambito delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008, mentre il secondo è stato reperito dalle campagne svolte dalle Regione Emilia-Romagna nel Febbraio 2014 (www.servizissir.regione.emilia-romagna.it):

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta
S.S. 9 Via Emilia, a monte dell'intersezione con l'Adriatica	Febbraio 2008	1.595 VL/h e 29 VP/h
S.S. 9 Via Emilia, tra Rimini e Santa Giustina (postazione n.188)	Febbraio 2014	1.030 VL/h e 40 VP/h

L'Amministrazione comunale sta svolgendo, nell'ambito della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS -, la modellazione del traffico veicolare sull'intera rete stradale del territorio comunale. Da un primo esame della simulazione svolta per verificare le ripercussioni sui flussi di traffico derivanti dall'attuazione dell'intero progetto è emerso, ipotizzando la totale chiusura del Lungomare al traffico veicolare, che un terzo dei veicoli utilizzerà l'asse viario ampliato mentre il restante due terzi andrà a riversarsi sulla S.S.16. Altro elemento interessante evidenziato dalla modellazione, tramite la composizione dei flussi, è che la maggior parte dei veicoli transitanti costituiscono un flusso di tipo residenziale in uscita dal quartiere posto a mare della ferrovia e non quindi da traffico di attraversamento. Inoltre si potrà valutare la realizzazione di un'area ZTL per limitare gli accessi in determinate aree oppure di istituire zone 30 per ridurre la velocità dei mezzi e migliorare ulteriormente la sicurezza degli utenti. Queste scelte dovranno essere però inserite in un quadro complessivo della mobilità che riguarda tutto il territorio comunale e che è attualmente in corso di studio nell'ambito della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS -.

Si propone di rigettare l'osservazione 1.

CONTRODEDUZIONE osservazione 2

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario, introducendo 2 sensi di marcia, fornisce maggiori possibilità per la circolazione viaria perché attualmente le strade che da mare terminano contro il rilevato ferroviario non permettono la svolta a destra.

Per quanto riguarda il tema dell'aumento del rischio incidenti si ritiene che con la realizzazione dei nuovi marciapiedi lato fabbricati aumenterà la visibilità in corrispondenza delle intersezioni tra l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le strade trasversali direzione mare-monte, rispetto all'attuale situazione in cui queste strade si immettono a ridosso delle recinzioni, migliorando quindi la percezione del pericolo relativa ai veicoli in transito.

La nuova realizzazione dei marciapiedi nel tratto da via Bologna a via Grazia Verenin permetterà ai residenti una fruizione pedonale in sicurezza su tutto l'asse viario da Viserba a Torre Pedrera, mentre attualmente i pedoni per un lungo tratto devono condividere la carreggiata con i veicoli.

Si propone di rigettare l'osservazione 2.



CONTRODEDUZIONE osservazione 3

In alcuni tratti del potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario (ad es. su Viale Mazzini) si è valutata la possibilità tecnica di mantenere alcune delle alberature andando a ridurre il numero di posti auto esistenti. Da verifica effettuata sul posto lungo l'asse viario previsto in ampliamento risultano, nel tratto posto tra Viale Panzacchi e Viale Piacenza, n.64 alberature pubbliche esistenti, che in molti casi si collocano sul rilevato ferroviario.

Dagli approfondimenti tecnici svolti è emerso quanto segue:

1. verranno eliminate le sole alberature esistenti sul rilevato ferroviario, in quanto l'ampliamento dell'asse viario avverrà lato ferrovia al fine di minimizzare l'incidenza sui fabbricati esistenti e le loro corti esterne;
2. pertanto le alberature esistenti che non si collocano sul rilevato ferroviario verranno mantenute;
3. nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Polazzi si sono studiate due possibili soluzioni:
 - a. viene realizzata una fascia verde di salvaguardia dell'abitato (di larghezza pari a 2,5 metri), eliminando circa 37-40 posti auto;
 - b. vengono mantenuti i posti auto esistenti e ad oggi collocati ai piedi del rilevato ferroviario, prevedendo la piantumazione delle alberature abbattute inframezzandole ai parcheggi;
4. mentre nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Verenin verranno mantenuti i posti auto esistenti alternati da alberature.

Per una migliore comprensione delle soluzioni esposte si vedano gli elaborati aggiornati Pfte-Ps-02_T04 e T06.

Inoltre l'intervento nel suo complesso prevedendo la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione tra l'altro di nuove aree verdi e percorsi ciclo-pedonali consentirà in parte la compensazione degli abbattimenti che non potranno essere ripristinati nell'ambito dell'ampliamento del tracciato dell'asse viario parallelo alla ferrovia.

In merito allo smorzamento acustico che possono fornire le fronde arboree si tiene a precisare che tale effetto può essere ottenuto con fasce di vegetazione costituite da piante sempreverdi ad alta densità di fogliame e rapida crescita, al fine di creare una fitta barriera verde continua ed efficace tutto l'anno. Le attuali alberature presenti non posseggono tali caratteristiche.

Si sottolinea inoltre che il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione 3.

CONTRODEDUZIONE osservazione 4

Il progetto prevede, al posto dell'attuale strada in doppio senso di marcia, la creazione di un'ampia passeggiata lungomare continua di 6.3 km, con inserimento di percorsi pedonali - oggi sono assenti anche i marciapiedi -, inserimento di una pista ciclabile, creazione di piccoli spazi pubblici di accesso e raccordo con la spiaggia, arredi e nuova illuminazione.

Naturalmente dovrà essere mantenuta una corsia carrabile per l'accesso dei mezzi di soccorso e di pubblica sicurezza, che potrà essere utilizzata con modalità da definire (ad es. fasce orari prestabilite) dai mezzi commerciali necessari alla vitalità delle attività esistenti ed anche future che si affacciano sul Lungomare.

Si propone di rigettare l'osservazione 4.



**CONTRODEDUZIONE osservazione 5**

L'idea di progetto nasce dal lavoro partecipato del Piano Strategico rappresentato dalla comunità economica, sociale, culturale e ambientale del territorio di Rimini; piano e relativi progetti, fra cui quello del Parco del Mare, approvati all'unanimità dai Consigli comunale e provinciale nel 2011. Il progetto del Parco del mare è stato poi inserito nel Masterplan Strategico del Comune di Rimini e recepito dal PSC di Rimini approvato. Il progetto candidato dal Comune di Rimini sul bando periferie, con la modifica della viabilità e la riqualificazione del lungomare, oggetto della presente osservazione, è quindi la diretta attuazione di un percorso amministrativo già da tempo avviato.

Inoltre il progetto è stato pubblicato sul BURERT n.261 del 24/08/2016 e su un quotidiano locale, nella fattispecie Il Resto del Carlino, nell'ambito della presente procedura di Procedimento Unico ai sensi della L.R.20/2000 e s.m.i. proprio per la presentazione di contributi e osservazioni.

Si propone di rigettare l'osservazione 5.

CONTRODEDUZIONE osservazione 6

Già in questa fase progettuale l'Amministrazione comunale avendo conoscenza della criticità dei litotipi interessati dall'intervento del sottopasso ha ritenuto di eseguire un'indagine geologica di dettaglio sia in relazione alle caratteristiche meccaniche dei terreni, alla permeabilità degli stessi e all'amplificazione sismica di sito. I risultati di questa indagine hanno portato a concludere che l'intervento è realizzabile e che non sussistono rischi di danno per le case adiacenti e di inquinamento delle falde.

Si propone di rigettare l'osservazione 6.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle



OSSERVAZIONE N.6

prot.n.219589 del 18/10/2016 da Roberta Monti

Estratto dell'Osservazione

1 Sulla via (n.d.r. posta lungo la ferrovia), inoltre, "sbucano" viuzze così strette che richiedono più manovre alle macchine per accedere. Il traffico sarebbe "ingorgato" nelle varie immissioni e creerebbe un continuo incanalamento dalle vie laterali.

2. Detto ciò, tale strada, non ha sicuramente le caratteristiche di una via di grande scorrimento di traffico, come dovrebbe diventare in seguito alla cosiddetta riqualificazione.

3. La portata di traffico di via Mazzini è paragonabile a quella del lungomare e le due portate, messe insieme (tutto il traffico, pedonalizzando il lungomare, verrà a gravare su via Mazzini), sono equivalenti a quelle della via Emilia (i dati di traffico sono del Comune di Rimini),....

4. Creare una strada di "gronda" una "spina portante" significherebbe spezzare il paese in due, tale strada si trova a soli 100 metri dal mare, nella cosiddetta "zona turistica" dove per esempio, i cantieri devono rispettare orari diversi da quelli posti a monte della ferrovia, dove gli alberghi non possono essere riconvertiti in appartamenti, dove vige una situazione di salvaguardia tipica della zona turistica/residenziale.

5. A fianco della strada a doppia carreggiata sarebbe opportuno creare una pista ciclabile, per tutelare tutte le persone che la percorrono quotidianamente, tra cui molti ragazzi, diretti al centro studi, ma ciò non è possibile perché si devono creare i parcheggi (noi residenti li abbiamo già nel nostro cortile) per gli alberghi e i negozi.

6. Di fronte alla mia residenza sarà costruito un muro di contenimento alto quasi 4 metri, eliminando tutti gli alberi (saranno messi dei cespugli, i cosiddetti "pisciatoi" dei cani), la mancanza di vegetazione determinerà un forte cambiamento del microclima temperato percepito dai residenti di zona, aumenterà l'impatto acustico del treno, l'impatto paesaggistico della zona, in quanto si verrà a creare una sorta di circonvallazione a ridosso delle case, non ci sarà più un viale alberato.

7. La nuova viabilità verrebbe, di fatto, ad essere in "trincea", tra il muro di sostegno della massicciata della ferrovia e le case lato mare poste di fronte, lungo un asse viabilistico parallelo alla costa, non favorendo più la dispersione in aria dei fumi di scarico veicolari e causando una fonte di riflessione per il rumore stradale sulle abitazioni.

CONTRODEDUZIONE osservazione 1

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario, introducendo 2 sensi di marcia, fornisce maggiori possibilità per la circolazione viaria perché attualmente le strade che da mare terminano contro il rilevato ferroviario non permettono la svolta a destra.

Per quanto riguarda il tema dell'aumento del rischio incidenti si ritiene che con la realizzazione dei nuovi marciapiedi lato fabbricati aumenterà la visibilità in corrispondenza delle intersezioni tra l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le strade trasversali direzione mare-monte, rispetto all'attuale situazione in cui queste strade si immettono a ridosso delle recinzioni, migliorando quindi la percezione del pericolo relativa ai veicoli in transito.

La nuova realizzazione dei marciapiedi nel tratto da via Bologna a via Grazia Verenin permetterà ai residenti una fruizione pedonale in sicurezza su tutto l'asse viario da Viserba a Torre Pedrera, mentre attualmente i pedoni per un lungo tratto devono condividere la carreggiata con i veicoli.

Si propone di rigettare l'osservazione 1.

**CONTRODEDUZIONE osservazione 2**

La viabilità esistente è classificata ai sensi del "Codice della Strada" quale strada di categoria E – Strade urbane di quartiere – e quindi verrà mantenuto il limite di velocità a 50Km/h.

Nella consapevolezza che l'apposizione di idonea segnaletica per la riduzione della velocità non sia garanzia da parte degli utenti del rispetto dei limiti di velocità, il percorso dell'asse viario subirà alcune piccole variazioni dell'asse stradale in modo da richiedere la riduzione della velocità al fine di incrementarne la sicurezza. Si veda ad esempio negli elaborati progettuali il tratto di Viale Mazzini posto tra Via Perticari e Via Brunazzi.

Si propone di rigettare l'osservazione 2

CONTRODEDUZIONE osservazione 3

Ai sensi della normativa vigente in materia verrà svolta la Valutazione di Impatto Acustico, di cui alla Legge 447/1995 e al DPR 142/2004, nell'ambito dei successivi livelli di progettazione, al fine di valutare gli eventuali impatti acustici derivanti dal potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le opportune opere di mitigazione acustica se ritenute necessarie, come anche richiesto da ARPAE nel parere positivo espresso sulla variante urbanistica del 15/12/2016.

Da studi di settore inerenti il rumore derivante da traffico veicolare (Bibliografia: Prof. Ing. Canestrari – Dip. ISAC – sezione Strade - Univ. Politecnica delle Marche) si è visto che, a parità di condizioni, raddoppiare il flusso di traffico significa aumentare il livello equivalente di circa 3 dB(A).

Di seguito sono riportati i dati delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008 e nel Febbraio 2014 in cui sono stati rilevati i seguenti valori di flussi di traffico (riportati anche nella planimetria allegata):

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta VL: veicoli leggeri VP: veicoli pesanti
Viale San Salvador, tra intersezione con via Tolemaide e il confine comunale (doppio senso)	Febbraio 2008	323 VL/h e 9 VP/h
Viale San Salvador in loc. Viserba (doppio senso)	Febbraio 2014	557 VL/h e 13 VP/h
Via Tolemaide	Febbraio 2008	486 VL/h e 9 VP/h
Via Grazia Verenin	Febbraio 2008	316 VL/h e 9 VP/h
Viale Petropoli	Febbraio 2014	26 VL/h e 26 VP/h

Di seguito si riportano i valori del flusso di traffico rilevato sulla S.S.9 via Emilia, il primo dato è stato rilevato nell'ambito delle campagne di monitoraggio effettuate dal Comune di Rimini nel Febbraio 2008, mentre il secondo è stato reperito dalle campagne svolte dalle Regione Emilia-Romagna nel Febbraio 2014 (www.serviziisr.regione.emilia-romagna.it):



**Comune di Rimini**Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande ViabilitàVia Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Strada	Periodo rilievo	Valori ora di punta
S.S. 9 Via Emilia, a monte dell'intersezione con l'Adriatica	Febbraio 2008	1.595 VL/h e 29 VP/h
S.S. 9 Via Emilia, tra Rimini e Santa Giustina (postazione n.188)	Febbraio 2014	1.030 VL/h e 40 VP/h

L'Amministrazione comunale sta svolgendo, nell'ambito dei lavori di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la modellazione del traffico veicolare sull'intera rete stradale del territorio comunale.

Da un primo esame della simulazione svolta per verificare le ripercussioni sui flussi di traffico derivanti dall'attuazione dell'intero progetto è emerso, ipotizzando la totale chiusura del Lungomare al traffico veicolare, che un terzo dei veicoli utilizzerà l'asse viario ampliato mentre il restante due terzi andrà a riversarsi sulla S.S.16. Altro elemento interessante evidenziato dalla modellazione, tramite la composizione dei flussi, è che la maggior parte dei veicoli transitanti costituiscono un flusso di tipo residenziale in uscita dal quartiere posto a mare della ferrovia e non quindi da traffico di attraversamento.

Si propone di rigettare l'osservazione 3.

CONTRODEDUZIONE osservazione 4

Il progetto è classificato ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria E – Strade urbane di quartiere, pertanto con l'allargamento dell'asse viario non è obbligatorio realizzare piste ciclopeditoni su strade esistenti e attualmente l'asse viario è sprovvisto di percorsi dedicati sia ciclabili per tutta la sua lunghezza che pedonali per alcuni tratti. Si ribadisce quindi che il progetto garantirà un percorso pedonale dedicato su tutto l'asse viario, senza annullare i parcheggi esistenti e che sul Lungomare verrà realizzato un percorso ciclabile dedicato per una lunghezza di 6 km che finalmente collegherà l'area di Rimini Nord alla rete di Bicipolitana in fase di completamento da parte dell'Amministrazione.

Si propone di rigettare l'osservazione 4.

CONTRODEDUZIONE osservazioni 5 e 6

In alcuni tratti del potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario (ad es. su Viale Mazzini) si è valutata la possibilità tecnica di mantenere alcune delle alberature andando a ridurre il numero di posti auto esistenti. Da verifica effettuata sul posto lungo l'asse viario previsto in ampliamento risultano, nel tratto posto tra Viale Panzacchi e Viale Piacenza, n.64 alberature pubbliche esistenti, che in molti casi si collocano sul rilevato ferroviario.

Dagli approfondimenti tecnici svolti è emerso quanto segue:

1. verranno eliminate le sole alberature esistenti sul rilevato ferroviario, in quanto l'ampliamento dell'asse viario avverrà lato ferrovia al fine di minimizzare l'incidenza sui fabbricati esistenti e le loro corti esterne;
2. pertanto le alberature esistenti che non si collocano sul rilevato ferroviario verranno mantenute;
3. nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Polazzi si sono studiate due possibili soluzioni:
 - a. viene realizzata una fascia verde di salvaguardia dell'abitato (di larghezza pari a 2,5 metri), eliminando circa 37-40 posti auto;
 - b. vengono mantenuti i posti auto esistenti e ad oggi collocati ai piedi del rilevato ferroviario, prevedendo la piantumazione delle alberature abbattute inframezzandole ai parcheggi;
4. mentre nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Verenin verranno mantenuti i posti auto esistenti alternati da alberature.

RIMINI



Per una migliore comprensione delle soluzioni esposte si vedano gli elaborati aggiornati Pfte-Ps-02_T04 e T06.

Inoltre l'intervento nel suo complesso prevedendo la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione tra l'altro di nuove aree verdi e percorsi ciclo-pedonali consentirà in parte la compensazione degli abbattimenti che non potranno essere ripristinati nell'ambito dell'ampliamento del tracciato dell'asse viario parallelo alla ferrovia.

In merito allo smorzamento acustico che possono fornire le fronde arboree si tiene a precisare che tale effetto può essere ottenuto con fasce di vegetazione costituite da piante sempreverdi ad alta densità di fogliame e rapida crescita, al fine di creare una fitta barriera verde continua ed efficace tutto l'anno. Le attuali alberature presenti non posseggono tali caratteristiche.

Si sottolinea inoltre che il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

Si propone di accogliere parzialmente le osservazioni 5 e 6.

CONTRODEDUZIONE osservazione 7

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario consiste nell'allargamento del sedime stradale esistente utilizzando parte del rilevato ferroviario di cui non si va a modificare l'attuale altezza e pertanto tale viabilità rimane fuoriterza e non si configura quale tracciato "in trincea".

Si propone di rigettare l'osservazione 7.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle





OSSERVAZIONE N.7

prot.n.222344 del 20/10/2016 da Laura Semprini

Estratto dell'Osservazione

1. Il progetto cerca di creare una nuova arteria di viabilità con traffico di gronda in pieno centro residenziale ed a una distanza di pochi metri dal lungomare per il quale è prevista la pedonalizzazione.
2. Tale progetto, esageratamente invasivo, pericoloso per lo scorrimento dei mezzi e che andrà a rendere impraticabili le vie Domeniconi - Serpieri - Caprara e Mazzini dal punto di vista pedonale e ciclabile mettendo in grave pericolo la sicurezza dei cittadini.
3. Realizzare una strada di gronda in pieno centro residenziale, comporta dei grossi rischi dal punto di vista della sicurezza della viabilità dato anche l'elevato numero di passi carrabili lungo quest'asse che renderebbe pericolosissimo e difficoltoso le manovre di entrata e di uscita dagli stessi da parte dei residenti.
4. Si ignora che tale area l'abbattimento di tutti gli alberi e della vegetazione presente in tale area, dove sono collocate anche ville storiche ed alberi appunto con oltre 50 anni di vita (oltre 120 alberi sani e che portano ossigeno, ombra e abbellimento delle zone stesse) causerebbe un innalzamento in maniera spropositata dell'inquinamento acustico e delle polveri da smog, rendendo invivibile l'area stessa da parte dei residenti e dei turisti, anche a causa dell'innalzamento del microclima, aggravato dall'erezione di un muro a sostegno della ferrovia.
5. Il paesaggio risulterebbe spoglio, degradato e squallido e non certamente arricchito.
6. La cittadinanza non è mai stata informata né tantomeno coinvolta in fase di studio del progetto, trovandosi ora con un progetto adottato che non corrisponde assolutamente a quanto sperato per Viserba e Viserbella, bensì ad uno scempio.

CONTRODEDUZIONE osservazione 1

La viabilità esistente è classificata ai sensi del "Codice della Strada" quale strada di categoria E – Strade urbane di quartiere – e quindi verrà mantenuto il limite di velocità a 50Km/h.

Nella consapevolezza che l'apposizione di idonea segnaletica per la riduzione della velocità non sia garanzia da parte degli utenti del rispetto dei limiti di velocità, il percorso dell'asse viario subirà alcune piccole variazioni dell'asse stradale in modo da richiedere la riduzione della velocità al fine di incrementarne la sicurezza. Si veda ad esempio negli elaborati progettuali il tratto di Viale Mazzini posto tra Via Peticari e Via Brunazzi.

Il progetto è classificato ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria E – Strade urbane di quartiere, pertanto con l'allargamento dell'asse viario non è obbligatorio realizzare piste ciclopedonali su strade esistenti e attualmente l'asse viario è sprovvisto di percorsi dedicati sia ciclabili per tutta la sua lunghezza che pedonali per alcuni tratti. Si ribadisce quindi che il progetto garantirà un percorso pedonale dedicato su tutto l'asse viario, senza annullare i parcheggi esistenti e che sul Lungomare verrà realizzato un percorso ciclabile dedicato per una lunghezza di 6 km che finalmente collegherà l'area di Rimini Nord alla rete di Bicipolitana in fase di completamento da parte dell'Amministrazione.

Inoltre si rende noto che l'Amministrazione comunale sta svolgendo, nell'ambito della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS -, la modellazione del traffico veicolare sull'intera rete stradale del territorio comunale.

Da un primo esame della simulazione svolta per verificare le ripercussioni sui flussi di traffico derivanti dall'attuazione dell'intero progetto è emerso, ipotizzando la totale chiusura del Lungomare

RIMINI



al traffico veicolare, che un terzo dei veicoli utilizzerà l'asse viario ampliato mentre il restante due terzi andrà a riversarsi sulla S.S.16. Altro elemento interessante evidenziato dalla modellazione, tramite la composizione dei flussi, è che la maggior parte dei veicoli transitanti è costituito da quello di tipo residenziale e non quindi da traffico di attraversamento.

Inoltre si potrà valutare la realizzazione di un'area ZTL per limitare gli accessi in determinate aree oppure di istituire zone 30 per ridurre la velocità dei mezzi e migliorare ulteriormente la sicurezza degli utenti.

Queste scelte dovranno essere però inserite in un quadro complessivo della mobilità che riguarda tutto il territorio comunale e che è attualmente in corso di studio nell'ambito della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS -.

Si propone di rigettare l'osservazione 1.

CONTRODEDUZIONE osservazioni 2 e 3

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario, introducendo 2 sensi di marcia, fornisce maggiori possibilità per la circolazione viaria perché attualmente le strade che da mare terminano contro il rilevato ferroviario non permettono la svolta a destra.

Per quanto riguarda il tema dell'aumento del rischio incidenti si ritiene che con la realizzazione dei nuovi marciapiedi lato fabbricati aumenterà la visibilità in corrispondenza delle intersezioni tra l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le strade trasversali direzione mare-monte, rispetto all'attuale situazione in cui queste strade si immettono a ridosso delle recinzioni, migliorando quindi la percezione del pericolo relativa ai veicoli in transito.

La nuova realizzazione dei marciapiedi nel tratto da via Bologna a via Grazia Verenin permetterà ai residenti una fruizione pedonale in sicurezza su tutto l'asse viario da Viserba a Torre Pedrera, mentre attualmente i pedoni per un lungo tratto devono condividere la carreggiata con i veicoli.

Si propone di rigettare le osservazioni 2 e 3.

CONTRODEDUZIONE osservazione 4

In alcuni tratti del potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario (ad es. su Viale Mazzini) si è valutata la possibilità tecnica di mantenere alcune delle alberature andando a ridurre il numero di posti auto esistenti. Da verifica effettuata sul posto lungo l'asse viario previsto in ampliamento risultano, nel tratto posto tra Viale Panzacchi e Viale Piacenza, n.64 alberature pubbliche esistenti, che in molti casi si collocano sul rilevato ferroviario.

Dagli approfondimenti tecnici svolti è emerso quanto segue:

1. verranno eliminate le sole alberature esistenti sul rilevato ferroviario, in quanto l'ampliamento dell'asse viario avverrà lato ferrovia al fine di minimizzare l'incidenza sui fabbricati esistenti e le loro corti esterne;
2. pertanto le alberature esistenti che non si collocano sul rilevato ferroviario verranno mantenute;
3. nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Polazzi si sono studiate due possibili soluzioni:
 - a. viene realizzata una fascia verde di salvaguardia dell'abitato (di larghezza pari a 2,5 metri), eliminato circa 37-40 posti auto;
 - b. vengono mantenuti i posti auto esistenti e ad oggi collocati ai piedi del rilevato ferroviario, prevedendo la piantumazione delle alberature abbattute inframezzandole ai parcheggi;
4. mentre nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Verenin verranno mantenuti i posti auto esistenti alternati da alberature.

Per una migliore comprensione delle soluzioni esposte si vedano gli elaborati aggiornati Pfte-Ps-02_T04 e T06.



Comune di Rimini

Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande Viabilità

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Inoltre l'intervento nel suo complesso prevedendo la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione tra l'altro di nuove aree verdi e percorsi ciclo-pedonali consentirà in parte la compensazione degli abbattimenti che non potranno essere ripristinati nell'ambito dell'ampliamento del tracciato dell'asse viario parallelo alla ferrovia.

In merito allo smorzamento acustico che possono fornire le fronde arboree si tiene a precisare che tale effetto può essere ottenuto con fasce di vegetazione costituite da piante sempreverdi ad alta densità di fogliame e rapida crescita, al fine di creare una fitta barriera verde continua ed efficace tutto l'anno. Le attuali alberature presenti non posseggono tali caratteristiche.

Si sottolinea inoltre che il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione 4.

CONTRODEDUZIONE osservazione 5

Il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

Si propone di rigettare l'osservazione 5.

CONTRODEDUZIONE osservazione 6

L'idea di progetto nasce dal lavoro partecipato del Piano Strategico rappresentato dalla comunità economica, sociale, culturale e ambientale del territorio di Rimini; piano e relativi progetti, fra cui quello del Parco del Mare, approvati all'unanimità dai Consigli comunale e provinciale nel 2011. Il progetto del Parco del mare è stato poi inserito nel Masterplan Strategico del Comune di Rimini e recepito dal PSC di Rimini approvato. Il progetto candidato dal Comune di Rimini sul bando periferie, con la modifica della viabilità e la riqualificazione del lungomare, oggetto della presente osservazione, è quindi la diretta attuazione di una percorso amministrativo già da tempo avviato.

Inoltre il progetto è stato pubblicato sul BURERT n.261 del 24/08/2016 e su un quotidiano locale, nella fattispecie Il Resto del Carlino, nell'ambito della presente procedura di Procedimento Unico ai sensi della L.R.20/2000 e s.m.i. proprio per la presentazione di contributi e osservazioni.

Si propone di rigettare l'osservazione 6.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle

RIMINI

**OSSERVAZIONE N.8**

prot.n.222337 del 20/10/2016 da Felicitas Hagmann

Estratto dell'Osservazione

Con l'incongruo titolo "PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE..." Viserbella avrà una strada di gronda a doppio senso di marcia di fianco alla ferrovia lato mare, dove noi abitiamo. Il prodotto di questa pubblicità ingannevole sarà l'impoverimento del valore della qualità ambientale e della nostra abitazione per il pericoloso aumento dell'inquinamento acustico e di polveri sottili.

CONTRODEDUZIONE osservazione

Il potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario, introducendo 2 sensi di marcia, fornisce maggiori possibilità per la circolazione viaria perché attualmente le strade che da mare terminano contro il rilevato ferroviario non permettono la svolta a destra.

Per quanto riguarda il tema dell'aumento del rischio incidenti si ritiene che con la realizzazione dei nuovi marciapiedi lato fabbricati aumenterà la visibilità in corrispondenza delle intersezioni tra l'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario e le strade trasversali direzione mare-monte, rispetto all'attuale situazione in cui queste strade si immettono a ridosso delle recinzioni, migliorando quindi la percezione del pericolo relativa ai veicoli in transito.

La nuova realizzazione dei marciapiedi nel tratto da via Bologna a via Grazia Verenin permetterà ai residenti una fruizione pedonale in sicurezza su tutto l'asse viario da Viserba a Torre Pedrera, mentre attualmente i pedoni per un lungo tratto devono condividere la carreggiata con i veicoli.

Il progetto è classificato ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria E – Strade urbane di quartiere, pertanto con l'allargamento dell'asse viario non è obbligatorio realizzare piste ciclopedonali su strade esistenti e attualmente l'asse viario è sprovvisto di percorsi dedicati sia ciclabili per tutta la sua lunghezza che pedonali per alcuni tratti. Si ribadisce quindi che il progetto garantirà un percorso pedonale dedicato su tutto l'asse viario, senza annullare i parcheggi esistenti e che sul Lungomare verrà realizzato un percorso ciclabile dedicato per una lunghezza di 6 km che finalmente collegherà l'area di Rimini Nord alla rete di Bicipolitana in fase di completamento da parte dell'Amministrazione.

In alcuni tratti del potenziamento dell'asse viario a ridosso del tracciato ferroviario (ad es. su Viale Mazzini) si è valutata la possibilità tecnica di mantenere alcune delle alberature andando a ridurre il numero di posti auto esistenti. Da verifica effettuata sul posto lungo l'asse viario previsto in ampliamento risultano, nel tratto posto tra Viale Panzacchi e Viale Piacenza, n.64 alberature pubbliche esistenti, che in molti casi si collocano sul rilevato ferroviario.

Dagli approfondimenti tecnici svolti è emerso quanto segue:

1. verranno eliminate le sole alberature esistenti sul rilevato ferroviario, in quanto l'ampliamento dell'asse viario avverrà lato ferrovia al fine di minimizzare l'incidenza sui fabbricati esistenti e le loro corti esterne;
2. pertanto le alberature esistenti che non si collocano sul rilevato ferroviario verranno mantenute;
3. nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Polazzi si sono studiate due possibili soluzioni:
 - a. viene realizzata una fascia verde di salvaguardia dell'abitato (di larghezza pari a 2,5 metri), eliminando circa 37-40 posti auto;
 - b. vengono mantenuti i posti auto esistenti e ad oggi collocati ai piedi del rilevato ferroviario, prevedendo la piantumazione delle alberature abbattute inframezzandole ai parcheggi;
4. mentre nel tratto di Viale Mazzini posto tra via Roma e via Verenin verranno mantenuti i posti auto esistenti alternati da alberature.

Per una migliore comprensione delle soluzioni esposte si vedano gli elaborati aggiornati Pfte-Ps-02_T04 e T06.



Inoltre l'intervento nel suo complesso prevedendo la conversione dell'attuale lungomare in una grande "piazza lineare" attraverso la realizzazione tra l'altro di nuove aree verdi e percorsi ciclo-pedonali consentirà in parte la compensazione degli abbattimenti che non potranno essere ripristinati nell'ambito dell'ampliamento del tracciato dell'asse viario parallelo alla ferrovia.

In merito allo smorzamento acustico che possono fornire le fronde arboree si tiene a precisare che tale effetto può essere ottenuto con fasce di vegetazione costituite da piante sempreverdi ad alta densità di fogliame e rapida crescita, al fine di creare una fitta barriera verde continua ed efficace tutto l'anno. Le attuali alberature presenti non posseggono tali caratteristiche.

Si sottolinea inoltre che il progetto tende a riqualificare la zona a ridosso della ferrovia dal momento che verranno realizzate aree verdi con essenze autoctone, verde verticale a mitigazione dell'impatto paesaggistico ed acustico del muro di contenimento e pavimentazioni permeabili delle aree a parcheggio, in luogo dell'attuale scarpata del rilevato ferroviario che non presenta nessun elemento di valorizzazione dell'ambito urbano turistico di cui si è fatto menzione e dei parcheggi su pavimentazione in conglomerato bituminoso impermeabile.

Si rende noto infine che l'Amministrazione comunale sta svolgendo, nell'ambito dei lavori di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS –, la modellazione del traffico veicolare sull'intera rete stradale del territorio comunale.

Da un primo esame della simulazione svolta per verificare le ripercussioni sui flussi di traffico derivanti dall'attuazione dell'intero progetto è emerso, ipotizzando la totale chiusura del Lungomare al traffico veicolare, che un terzo dei veicoli utilizzerà l'asse viario ampliato mentre il restante due terzi andrà a riversarsi sulla S.S.16. Altro elemento interessante evidenziato dalla modellazione, tramite la composizione dei flussi, è che la maggior parte dei veicoli transiti è costituito da quello di tipo residenziale e non quindi da traffico di attraversamento.

Si propone di rigettare l'osservazione.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle





Comune di Rimini

Direzione Lavori Pubblici e Qualità Urbana
Settore Infrastrutture e Grande Viabilità

Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini
direzione5@pec.comune.rimini.it
www.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

OSSERVAZIONI N.9 E 10

prot.n. 226930 e 226939 del 26/10/2016 da Gilberto Arnaldo Bianchi, Stella Ramponi, Clara Ramponi, Davide Bianchi

Estratto dell'Osservazione

I proprietari si oppongono all'esproprio relativo alla proprietà individuata al civico n.19 di Via Polazzi.

CONTRODEDUZIONE osservazione

Il progetto di opera pubblica si configura quale opera di utilità pubblica e soggetta ai fini della sua realizzazione a procedura di esproprio e pertanto in tale sede potranno essere presentate proprie memorie e riserve da parte dei proprietari privati delle aree soggette ad esproprio.

In ogni caso la proprietà indicata non risulta essere fra quelle oggetto di esproprio; si rimanda agli elenchi delle ditte Pfte-Ppe-02_R01 e R02.

Si propone di rigettare le osservazioni n.9 e 10.

Settore Infrastrutture e Grande Viabilità
Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle

RIMINI