



Alla Provincia di Rimini

Oggetto: Osservazioni al PTAV della Provincia di Rimini per chiedere lo stralcio della previsione della Variante alla SS 16 fra Rimini e Bellaria.

Formuliamo le seguenti osservazioni anche a nome delle altre associazioni ambientaliste che con noi hanno, a suo tempo, firmato richieste di reconsiderazione del progetto di variante della SS16.

Visti gli elaborati del PTAV che confermano le precedenti previsioni del PTCP senza tenere conto delle profonde modifiche intervenute nel settore dei trasporti e delle azioni richieste dall'Agenda 2030 dell'ONU e dai Piani dell'unione Europea per combattere le emissioni di CO2 e favorire la transizione ecologico-energetica.

Visto il progetto della variante alla SS 16 elaborato da ormai 15 anni, oggetto di parere di VIA nel 2013, poi reiterato nel 2018 e 2023 e non ammesso al finanziamento, stimato in oltre 500 mln di euro, nell'ultimo Programma triennale fra ANAS e MIT come in tutti i precedenti Programmi triennali;

Considerata l'evoluzione della mobilità che a causa dell'invecchiamento della popolazione, della riduzione delle nascite e della diffusa applicazione dell'Information Technology al modo di produrre e di consumare, ha visto scendere negli ultimi 20 anni gli spostamenti giornalieri di oltre il 20% e la lunghezza di ognuno di questi a 2 km e fra 2 e 10 km rispettivamente nel 30 e nel 45% dei casi;(vedi Rapporto ISFORT n.20 /2023);

Considerato altresì che analoghe riduzioni degli spostamenti sono state riscontrate anche a livello della Regione Emilia-Romagna ed in ambito locale (vedi monitoraggio mobilità regionale al 2019 e studio trasportistico ANAS del febbraio 2023 per la richiesta della terza VIA proprio per questa variante;

Valutato che la tendenziale diminuzione degli spostamenti ed il loro limitarsi prevalentemente all'ambito urbano(il 75/80% di questi è inferiore ai 10 km) richiede una sostanziale modifica della programmazione dei trasporti che passi dalla estensione delle grandi reti stradali di livello regionale e nazionale al governo della domanda di trasporto locale e alla riorganizzazione dei sistemi di mobilità urbana perché è lì che insistono le vere criticità trasportistiche ed ambientali. Insomma Il PTAV dovrebbe investire più sui PUMS(che purtroppo mancano in tutti i Comuni della Provincia (tranne Misano A.) e meno sulle strade extraurbane. Infatti oggi a differenza di 20 o 15 anni fa in ambito locale troviamo le quote maggiori di traffico nonché la maggiore concentrazione di polveri sottili e di inquinanti climalteranti.

FIAB Rimini "Pedalando e Camminando" APS c.f. 91103080403

Sede Legale Via Covignano, 238 (Casa delle Associazioni) - 47923 Rimini (RN)

www.pedalandoecamminando.it

E-mail: info@pedalandoecamminando.it PEC fiabrimini@pec.it

Iscrizioni e Amministrazione:

E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa

E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

Ciclogite

E-mail: ciclogite@pedalandoecamminando.it



Valutato che l'alluvione della Romagna del maggio 2023 avrebbe dovuto far assumere un principio di maggiore precauzione nella previsione di una infrastruttura che andrebbe ad impermeabilizzare almeno 500.000 mq di suolo dopo che appena 10 anni fa altri 170.000 mq sono stati occupati dall'estensione alla terza corsia dell'A14 in un territorio considerato dalla stessa VIA del progetto della variante alla ss 16 ad elevata urbanizzazione e con presenza di criticità nel reticolo scolante;

Tutto ciò visto, considerato e valutato

Si chiede:

- di stralciare la previsione relativa alla variante alla SS 16 nella tratta che a sud, inizia con la circonvallazione del Comune di Rimini (già a 4 corsie e con le intersezioni in corso di adeguamento) ed a nord termina con l'immissione nella variante a 4 corsie già realizzata in comune di Bellaria Igea Marina;
- di prevedere in alternativa l'adeguamento in sede dell'attuale SS 16 allargando fino a 4 corsie la tratta Viserba-Bellaria (ancora a due corsie)

- di realizzare un nuovo casello sull'A14 a servizio della Fiera, previsto anche nel PRIT, per le ulteriori seguenti motivazioni di carattere:

- 1) Trasportistico
- 2) Ambientale
- 3) Economico

1a) la domanda di trasporto ipotizzata in espansione nel progetto di variante si è invece andata contraendo nell'ultimo ventennio come constatata a livello nazionale, il 20 rapporto ISFORT del novembre 2023 (da 126 mln di spostamenti/giorno siamo passati a 98, -20%); a livello regionale i dati del PRIT, a livello locale i dati dello stesso studio trasportistico del febbraio 2023 di ANAS a supporto della seconda reiterazione del parere di VIA del ministero dell'ambiente.

1b) Le fluttuazioni della domanda nel prossimo decennio (per altro stimata ad andamento stazionario o in decrescita) e della componente stagionale (che sempre i dati ANAS nella tratta riminese contengono in non più del 10%) possono essere assorbite dall'offerta di trasporto che nel territorio riminese è nel frattempo notevolmente incrementata:

- con la realizzazione della III corsia della A14 passata ad una capacità di 7800/veicoli/h rispetto ai precedenti 4800(+50%);

- con l'adeguamento delle intersezioni della circonvallazione di Rimini già a 4 corsie;

FIAB Rimini "Pedalando e Camminando" APS c.f. 91103080403

Sede Legale Via Covignano, 238 (Casa delle Associazioni) - 47923 Rimini (RN)

www.pedalandoecamminando.it

Iscrizioni e Amministrazione:

Ufficio Stampa

Ciclogite

E-mail: info@pedalandoecamminando.it PEC fiabrimini@pec.it

E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

E-mail: ciclogite@pedalandoecamminando.it



-con il completamento dell'asse intermedio fra Rimini e Riccione a 4 corsie(3200/veicoli/h);

-con l'entrata in esercizio del primo BRT (Bus Rapid Trasport) della Regione fra le stazioni FS di Rimini e Riccione ed il cui prolungamento fino alla Fiera è già stato appaltato;

-con l'elevamento all'Alta Velocità di rete(200/km/h) sulla linea ferroviaria adriatica già in avanzata fase di realizzazione e destinata a ridurre il traffico automobilistico come già riscontrato sulla direttrice Napoli-Milano;

2) L'elevata presenza di polveri sottili, le emissioni di CO₂ e di altri gas climalteranti richiedono una riduzione significativa del trasporto individuale automobilistico responsabile di oltre il 30% di tali criticità. La nuova infrastruttura andrebbe invece ad incrementare ulteriormente gli attuali livelli di inquinamento. Infatti gli stessi dati ANAS del rapporto trasportistico del febbraio 2023 a corredo della richiesta di reiterazione del terzo parere di VIA affermano che questa avrebbe un TGM di 37000 veicoli al 2030(dato fortemente sovrastimato perché rapportato direttamente e solo all'incremento del PIL senza tener conto di altri parametri che invece lo disallineano da quello e lo porteranno seguendo il trend dell'ultimo decennio a non più di 28/30.000 veicoli/g).Secondo lo stesso studio trasportistico la variante andrebbe a sottrarre il 20% di veicoli alla ss16 attuale (max 6000 veicoli/g) ed il 25% dall'A14(15000 veicoli/g)e quindi incrementando il traffico di ulteriori 9000 veicoli/g con la previsione di TGM di 30.000 veicoli/g e di 16.000 veicoli secondo le previsioni di ANAS. Insomma più che una variante alla SS 16 sembra essere una variante all'A14 ed un canale moltiplicativo di traffico automobilistico e di conseguente carico di CO₂ e polveri sottili. Quindi non si avrà l'allontanamento dell'inquinamento dall'area urbana come affermato in diversi luoghi ma un notevolissimo incremento di questo su una più ampia porzione di territorio.

3)L'impegno finanziario per la realizzazione dell'infrastruttura prevista è forse troppo elevato per il magro bilancio dello Stato se in tutti questi anni (ed anche nel recente programma triennale ANAS 2023-2025) nonostante tre successive conferme della VIA non sono state trovate risorse nemmeno per una prima tratta funzionale;

L'adeguamento in sede avrebbe un costo economico ed ambientale incomparabile con il costo dell'intera opera; il casello sull'A14 all'altezza della Fiera potrebbe essere realizzato con 30 mln di euro (il 6% del costo della variante) e se gestito con adeguati sistemi informatici potrebbe assorbire i veicoli dei visitatori giornalieri direttamente dai parcheggi senza interferenze con la rete stradale urbana. Questa è la criticità prioritaria per l'area urbana di Rimini, da risolvere in tempi politici e non aspettando improbabili piani triennali ANAS che traggurano i decenni.

FIAB Rimini "Pedalando e Camminando" APS c.f. 91103080403

Sede Legale Via Covignano, 238 (Casa delle Associazioni) - 47923 Rimini (RN)

www.pedalandoecamminando.it

E-mail: info@pedalandoecamminando.it PEC fiabrimini@pec.it

Iscrizioni e Amministrazione:

E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa

E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

Ciclogite

E-mail: ciclogite@pedalandoecamminando.it



L'adeguamento in sede eviterebbe di sovrapporre 12 corsie stradali sul Villaggio 1° maggio ed eviterebbe di impermeabilizzare completamente quel tratto di territorio di lunghezza inferiore ad un km compreso fra il casello Rimini sud e via Euterpe dove si sommerebbero 16 corsie stradali, uno svincolo, due grandi rotonde e varie bretelle per connettere il tutto. Si tenga anche conto che quest'area contiene il nodo idraulico dell'Ausa, il luogo dove il fiume cessa di essere tale e diviene canale.

Infine l'adeguamento in sede non comprometterebbe l'uso dei terreni agricoli della zona nord, dove i frazionamenti aziendali e gli incrementi di carichi inquinanti penalizzerebbero pesantemente gli agricoltori sia per la produzione quantitativa che qualitativa.

Rimini 4 maggio 2024

Il Presidente

Dott. Valerio Benelli

FIAB Rimini "Pedalando e Camminando" APS c.f. 91103080403

Sede Legale Via Covignano, 238 (Casa delle Associazioni) - 47923 Rimini (RN)

www.pedalandoecamminando.it

E-mail: info@pedalandoecamminando.it PEC fiabrimini@pec.it

Iscrizioni e Amministrazione:

E-mail: segreteria@pedalandoecamminando.it

Ufficio Stampa

E-mail: stampa@pedalandoecamminando.it

Ciclogite

E-mail: ciclogite@pedalandoecamminando.it