

INFRASTRUTTURE VIARIE ROMAGNA COLLEGAMENTO DELL'AREA RIMINESE CON IL VERSANTE TIRRENICO E ROMA

Inquadramento storico e funzione della ex s.s. 258:

Rimini viene fondata dai Romani nel 268 a.c. e diviene la prima colonia nella pianura Padana, l'avamposto per la conquista delle terre galliche.

Nel centro città, all'incrocio del Cardo e del Decumano confluirono in un senso la via **Flaminia** e la via **Emilia** (che poi si dirama nella via **Romea**) e nel senso perpendicolare la via **Ariminensis** che pur di minore importanza era la **via più breve per giungere a Roma** attraversando la Valmarecchia per tutta la sua lunghezza (*conosciuta come via del sale*).

L'importanza di quest'itinerario e il suo sviluppo-uso nei secoli sono sottolineati dalla presenza lungo il suo tracciato, di **tanti borghi fortificati, torri, castelli, Pievi**, spesso sorti su siti romani. Basti citare San Marino, Verucchio e San Leo conosciuti in tutto il mondo...

Per secoli poi, via dei pellegrini che si recavano a Roma per le indulgenze.

In tempi più recenti, con lo sviluppo della capitale del turismo, è diventata il naturale "imbuto" che da Sansepolcro (*E Borg*) convogliava dal versante tirrenico i villeggianti, con colonna continua di auto da, e verso la riviera (*...un stacheva fila...*). Perde importanza a seguito della costruzione della **E 45** che **ne rileva la funzione di collegamento fra Roma e il Nord, tagliando però fuori l'area riminese**. Il turista umbro e toscano è così naturalmente avviato ai lidi cesenati e ravennati (*più Milano Marittima che Riccione... e sarebbe interessante ricercare negli annuari la quota di presenze perse da queste regioni*).

Il completamento della E 45, nel 1996 ha coinciso con il declassamento a provinciale (spezzettata in tre regioni) della S.S. 258. Se dal punto di vista ambientale-paesaggistico è un bene che la valle non sia stata lesa da una superstrada, la condizione della viabilità divenuta via via sempre più critica non può sfuggire a nessuno.

Il recente passaggio alla regione Emilia Romagna dei sette comuni dell'Alta Valmarecchia, insieme all'avvio della fase di trasformazione in autostrada della E 45, crea le **condizioni per ricostruire quel collegamento scorrevole ed efficace fra l'area riminese e il versante del Tirreno** rimanendo all'interno della sola regione E.Romagna in alternativa al sempre valido ma economicamente più impegnativo tracciato da rinnovare verso Sansepolcro.

La situazione attuale ed evoluzioni in corso:

Nell'era delle autostrade informatiche con conseguente aumento vertiginoso della velocità delle comunicazioni, dei contatti e degli scambi, la necessità di spostamenti rapidi dell'uomo e delle merci è diventata un'esigenza imprescindibile pena il progressivo isolamento, l'asfissia del territorio. I sintomi già si evidenziano.

Isolamento che comincia a pesare anche **sulla Repubblica di San Marino** che dal punto di vista della viabilità non può in prospettiva contare solo sulla Consolare per Rimini (ormai quasi una strada urbana e difficilmente migliorabile) e che guarda con grande interesse collegamenti extraurbani lungo la Valmarecchia sia verso il casello A14 di Rimini Nord (*con il completamento della Strada di Gronda*) che verso Roma con il collegamento alla E 45 via Sansepolcro o via Sarsina-Romagnano. La grande attenzione è confermata anche nei **trattati di cooperazione** con lo stato italiano in corso fra i rispettivi dicasteri.

L'asse viario di collegamento fra la Valmarecchia e la E 45, è stato inserito per la prima volta nell'allegato delle Infrastrutture del Documento di Programmazione Economica **D.P.E.F.** del governo per il 2008. Nel frattempo si è sbloccato il contenzioso che aveva rallentato il Project Financing per la **trasformazione in autostrada della E 45** con conseguente progettazione avanzata e nulla osta richiesto a tutti gli Enti interessati da Venezia ad Orte. Iter ancora lungo ma avviato (*nel nulla osta preliminare al passaggio sulla porzione di territorio in comune di S.Agata, la regione Marche chiese di "prevedere un efficace collegamento con la Valmarecchia"*).

L'Amministrazione riminese a più riprese ha espresso l'interesse per "un'apertura ad ovest.... per convogliare il nord e il sud ovest, **una bella scorciatoia per raggiungere Rimini.**"

Altro elemento trainante e di grande interesse può essere il **polo tecnologico**, importante sito di studio e sviluppo di nuove tecnologie che, con finanziamenti europei, potrebbe nascere a cavallo dello stato **RSM e la Valmarecchia** per il quale una decorosa viabilità diventa indispensabile.

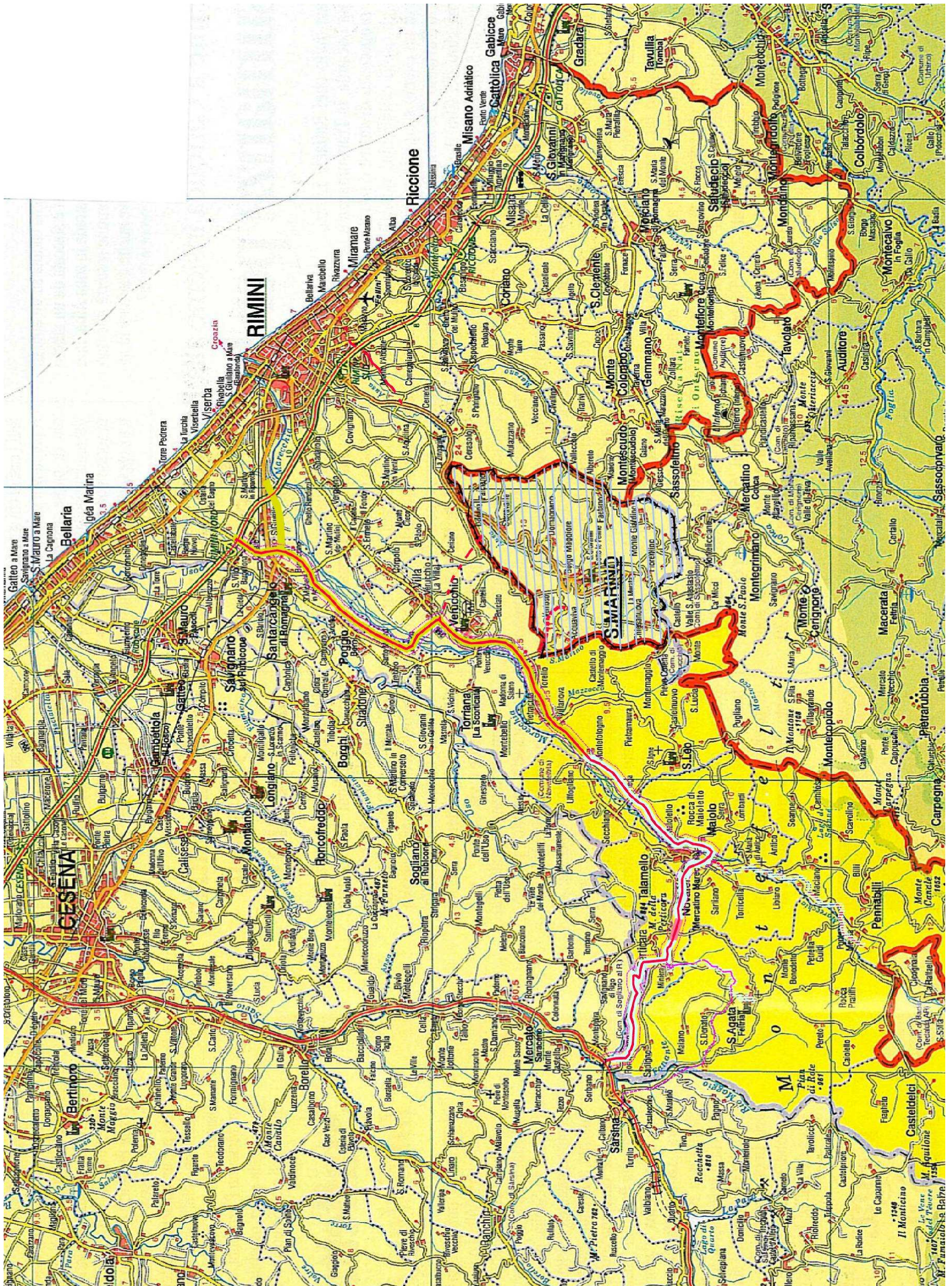
Descrizione del tracciato esistente:

Lungo il tracciato della ex 258, da Sansepolcro verso Rimini, una volta lasciate alle spalle le montagne appenniniche e la Toscana, incontriamo nel fondovalle prima l'area industriale di Ponte Messa (*nel comune di Pennabilli, confluenza della parte più alta della valle*) poi Novafeltria, centro dei servizi e del commercio sulla quale convergono strade (*da Sant'Agata e Maiolo oltre alla 258*) e gravitano un po' tutte le attività della valle (il nome storico, Mercatino Marecchia la dice lunga sulla sua funzione). L'attuale tracciato della strada attraversa tutto il capoluogo, poi un tratto edificato del comune di Talamello infine l'abitato di Secchiano cresciuto lungo la strada stessa, fino al ponte romano in pietra di Ponte S.M. Maddalena che ci riporta in sponda dx del fiume per il tratto più scorrevole fino al bivio per RSM (*lambendo Pietracuta, porta per San Leo*) e poi Ponte Verucchio. In pratica dalla località Cà del Vento di Novafeltria fino a Ponte Maddalena (Km. 10) la strada è prettamente urbana con innumerevoli incroci, innesti e passi carrai, attraversamenti e semafori. Tutta l'alta valle gravita inoltre sull'unico ponte in pietra di P.Maddalena; in caso di manutenzioni o di problemi l'intera valle può dirsi isolata. Il tratto da ponte Maddalena a Ponte Verucchio, pur migliorabile, può invece dirsi ottimale.

Elementi sensibili i ponti, soprattutto quelli costruiti in un unico lotto su questo asse negli anni '60: risalendo il percorso, troviamo il primo sul vecchio confine regionale che ha subito una forzata interruzione con costruzione di variante provvisoria ed interventi urgenti per la sua riparazione proprio nel 2009 (in sinergia fra le provincie di Rimini e Pesaro); un secondo in località Pietracuta (San Leo) è stato dallo stesso periodo limitato a carichi inferiori a Ton. 20; Andrebbe monitorato il ponte sul Rio Rosso a Novafeltria, mentre è stato chiuso e By-passato (in teoria in attesa di intervento) quello sul Prena in territorio di Maiolo; attualmente in manutenzione un ponticello minore in territorio di Pennabilli. Altri più a monte non sembrano a rischio.

Per il tracciato della "258" nella **bassa valle**, da **Verucchio a Rimini** poco c'è da dire se non che è diventata un **tracciato completamente urbano** ed altamente congestionato. Pertanto, per una viabilità di scorrimento in questo tratto, lo sguardo non può essere che rivolto alla "**Strada di Gronda**", la quale, una volta completata, andrà a collegare Verucchio con il casello A 14 di Rimini Nord. Il percorso è in buona parte realizzato, un lotto già finanziato e l'ultimo tratto (circa 5 km.) da progettare.





Nuovi Tracciati Proposti e obiettivi:

Una volta condivise l'esigenza e le analisi, la sfida è ricercare il tracciato migliore che, con una sostenibilità ambientale ed economica, risponda efficacemente alle esigenze delle parti interessate. Solo con una condivisione di obiettivo è ipotizzabile una prospettiva di realizzazione. *(L'esperienza dovrebbe avere insegnato che nessuno penserà mai di realizzare tratti di strade per congiungere Novafeltria o Pontemessa o Sant'Agata/altri o varianti a Novafeltria-Secchiano e via dicendo, se prese singolarmente).*

Il percorso che dal casello **A 14 Rimini Nord**, utilizzando la Strada di Gronda (collegata a Rimini con la variante *S.Giustina*) esistente/in realizzazione ed il suo completamento fino alla nuova rotatoria "le Torri" a **Villa Verucchio** (5 km.), consente di utilizzare l'attuale tracciato 258 fino a raggiungere il **bivio di RSM** (collegamenti interni al territorio sanmarinese già progettati...) e, sempre sull'attuale tracciato fino a **Ponte S.M. Maddalena** da dove un nuovo percorso in sponda dx. (8 km.) consente di bypassare Secchiano e **Novafeltria** che viene aggirata a monte e collegata alla provinciale Santagatese e verso sud di nuovo al tracciato 258 in località **Cà del Vento**(1+1 km.) (in questa direzione il tracciato andrà rivisto ed adeguato per un efficace collegamento al centro industriale di **Ponte Messa** e all'alta valle). **Verso la E 45**, sull'esistente tracciato della Prov.le **Santagatese** fino a "Cà Gianessi" un chilometro di **galleria** (in terreno argilloso) permette di svalicare a 550 mt di altitudine per giungere all'abitato di **Miniera** e da qui, con un nuovo tracciato di fondovalle (7 km.) lo svincolo della E 45 di **Romagnano-Sarsina**, (Sant'Agata andrebbe collegata efficacemente a Miniera e alla nuova arteria). In alternativa, da Miniera il tracciato principale potrebbe proseguire per **Sant'Agata via Ugrigno-San Donato** (7/8 km.) per ricongiungersi con l'attuale percorso di collegamento a **Sarsina**, da adeguare.

Complessivamente un asse di collegamento scorrevole da complessive 2/3 corsie, con nuovo tracciato di 5 km nella bassa valle e circa 17 km. nell'alta valle con adeguamenti in tratti esistenti, per un corridoio che dia una risposta alla Provincia riminese che intercetta un flusso di turismo, a RSM che si collega a Roma e alla A 14, alla gestione della nuova E 45 che ottempererebbe alle prescrizioni intercettando altra utenza, alla valle che è meglio servita sia per le attività che per il turismo, senza depauperare il paesaggio.

Le importanti risorse comunque necessarie andrebbero trovate con il coinvolgimento di **tutti gli enti interessati** e della **regione/stato** per la natura sovra provinciale dell'opera che potrebbe di nuovo essere **elevata al rango di statale**.

Fonte integrativa potrebbe essere **l'uso del deposito sovralluvionale** del fiume Marecchia (deposito seguito alla costruzione di briglie, con la conseguente rinaturalizzazione dello stesso e relativo risparmio sulle difese spondali).

La nuova strada non qualifica solo le località lambite o servite da collegamenti, (che anzi ne scontano anche i lati meno positivi) ma porta **diretti benefici** sia alle località della **bassa valle** attualmente attraversati dalla ex s.s. 258 che viene alleggerita migliorando la qualità della vita dei residenti, sia alla **alta valle** che risulta ben servita (come togliere tappi lungo il percorso, il corridoio viario diventa diretto collegamento), senza subire carico di traffico di percorrenza.

Oggi per ogni attività industriale, artigianale, commerciale, del turismo, o anche solo per la gita fuoriporta, l'agriturismo, serve una comoda raggiungibilità fino alla prossimità delle destinazioni.

Il futuro passa anche da queste infrastrutture che possono costituire un **valido apporto per il turismo** e gli scambi **riminesi** (e di **San Marino**) non solo per la stagione estiva ma anche per il **congressuale ed il fieristico** e quindi non solo per la vallata. **Non invasive superstrade ma rinnovata viabilità scorrevole di collegamento** (sullo schema della realizzata Strada di Gronda) **dell'area riminese con il versante tirrenico e Roma per uno sviluppo armonico e sostenibile.**

Scelte tecniche primarie:

Non superstrada quindi, invasiva barriera dai costi proibitivi e avulsa dal territorio che attraversa, ma una strada scorrevole e decorosa, con il minor numero possibile di intersezioni. Il tracciato, ideato con il contributo di altri tecnici, è il naturale proseguimento della Strada Di Gronda con carreggiata di 10-12 mt. che senza connessione di strade al di fuori delle rotatorie, garantisce una buona fluidità del traffico sua a servizio degli abitati che per percorrenze lunghe.

Dai francesi abbiamo ereditato le rotatorie (*che utilizzano da decenni che pur con gli scontati mugugni, sono diventate di uso comune ma come tutte le cose vanno dosate nella giusta quantità*). Perché allora non cogliere l'occasione per collaudare sempre copiando dai francesi ed altri, anche la terza corsia centrale per il sorpasso a tratti alternati (*ad esempio fra una rotatoria e un'altra*)?. La motivazione è quella del contenimento dei costi garantendo la funzionalità e la fluidità della percorrenza. Ovviamente il rispetto stradale garantirebbe la possibilità di futuri ampliamenti che nel tempo risultassero necessari.

Negli anni, in tanti si sono cimentati a cercare soluzioni e tracciati con progetti anche a livello avanzato,, ad ulteriore conferma dell'esigenza sentita. Soluzioni che non sono andate in porto per visioni e valenze localistiche, percorsi non condivisi, o soluzioni troppo impegnative per essere realizzate con deficitario equilibrio fra costi e benefici.

Nella scelta dei tracciati, aiutati dalla conoscenza del territorio, una delle linee guida è stata la ricerca dell'equilibrio fra sostenibilità economica, ambientale in un'area con alta sensibilità geologica e paesistica, un'altra quella di cercare conciliare le esigenze di tutte le parti interessate (*non esiste una soluzione che sia ideale per tutti, ogni scelta non accontenterà qualcuno, di certo c'è solo l'evidenza della necessità comune*).

Fatte queste scelte, facili sono sembrate le soluzioni più strettamente tecniche che oltre alle ovvie sezioni stradali in rilevato o in trincea, impalcati o gallerie, prevedono:

- Un nuovo ponte sul Marecchia all'altezza di Verucchio al fine di evitare l'attraversamento dell'abitato di Ponte Verucchio, a collegare la Strada di Gronda con la Marecchiese in un tratto ottimale;
- Solette verdi per dare continuità al paesaggio e lasciare efficaci attraversamenti agli animali selvatici e ai mezzi agricoli (*per i tratti in rilevato, ampi sottopassi*);
- Attraversamento a raso dell'abitato di Ponte S.Maria Maddalena in alternativa ad onerosa galleria;
- Un breve tratto di galleria aperta in corrispondenza di Novafeltria con pista ciclopedonale affiancata;
- Una rotatoria dedicata come vetrina/totem ad ogni comune nelle quali far confluire le strade laterali;
- Un nuovo ponte sul Marecchia a monte di Novafeltria per raccordare il collegamento alla E45;
- Un chilometro di galleria in terreno argilloso per svalicare a quota 550 mt di altitudine;
- Utilizzo ove possibile di tracciati esistenti o già utilizzati.

L'auspicio è quello di aver dato elementi sufficienti, spunti di riflessione e motivazioni importanti a tutti coloro che vorranno condividere e cercheranno di promuovere questa infrastruttura così importante per tutto il territorio e di aver suggerito scelte che possano unire le forze nell'interesse comune.

Buon lavoro e grazie per l'attenzione

