

ALLEGATO

TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC)
RIMINI FIERA – CATTOLICA

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE
DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Le prescrizioni, emerse nel corso dell'istruttoria, da recepire in sede di Progetto Definitivo sono per gli:

- **Aspetti tecnici:**
- *provvedere alla rettifica del percorso di attraversamento dell'area (di proprietà RFI) in prossimità della stazione di Rimini dal km 0+355 al km 0+936 ed allo spostamento del tracciato dal km 0+936 al km 1+764 da mare a monte della ferrovia in attraversamento dell'area Grandi Officine ferroviarie;*
- *eliminare la deviazione dalla ferrovia fino all'ingresso dell'aeroporto, dal km 6+591 al km 6+960;*
- *prevedere una corsia in sede protetta (eventualmente ad unica via di corsa) nel tratto attualmente previsto in sede stradale e precisamente dal Km 10+153 al Km 10+800;*
- *il progetto definitivo dovrà essere redatto in conformità alle norme tecniche per le costruzioni in zona sismica;*
- *le opere d'arte relative agli attraversamenti dei corsi d'acqua, dovranno essere progettate nel rispetto del libero deflusso degli eventi di piena (tempo di ritorno 200 anni) presi a riferimento nel Progetto di Piano Stralcio di Bacino Marecchia-Conca e con soluzioni tecniche che garantiscono la continuità delle fasce riparali (artt. 8 e 9 delle Norme di Piano);*
- *il Progetto Definitivo dovrà essere presentato per al competente Servizio Tecnico Bacino Conca Marecchia per l'ottenimento dei relativi pareri, autorizzazioni e concessioni, in merito alle interferenze idrauliche e all'eventuale occupazione di aree demaniali.*
- *il segnalamento dovrà essere concepito in una logica complessiva con il regolamento di esercizio, per gli aspetti legati alla sicurezza;*
- *i veicoli che circolino al di fuori della via guidata, devono rispettare norme del Codice della Strada. In considerazione che tale codice non consente la circolazione di veicoli di lunghezza superiore a 18,75 m, l'impostazione del progetto definitivo dovrà tener conto di tale limitazione;*
- *prevedere tronchini di ricovero nei tratti a binario unico, al fine di non provocare il blocco della circolazione per periodi di tempo considerevoli in caso di fermo in linea;*
- *il progetto definitivo dovrà contenere gli elaborati atti a dimostrare la corretta applicazione delle norme per gli impianti antincendio;*
- *la marcia con motore diesel dovrà essere limitata solo alle reali necessità al fine di ottimizzare le prestazioni di esercizio;*
- *le problematiche connesse alle interferenze con la linea ferroviaria BO – AN dovranno essere verificate con le FS e se il caso procedere ad un aggiornamento dell'Accordo di Procedura "TRAM – Ferrovie dello Stato" del 24.06.1999;*
- **Aspetti di tutela paesaggistica, architettonica ed archeologica:**
- *predisporre adeguate misure di compensazione a fenomeni di compressione spaziale indotti dall'intervento progettato, laddove in particolare si predispongono nuove opere per*

l'attraversamento dei corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 146 punto c) del D.L.vo n. 490/1999 e ci si accosta sensibilmente alle emergenze architettoniche più significative ed in particolare quelle tutelate ai sensi del Titolo I° del D.L.vo n. 490/1999, nonché dalla installazione dei numerosi punti di sosta e di sottopassi, specie in prossimità di aree urbane caratterizzate da impianti d'alberi ormai di forte caratterizzazione urbana ed in generale in prossimità dei centri storici delle città della costa.

Il progetto dovrà comprendere un piano di inserimento paesaggistico da realizzarsi contestualmente alle opere e ciò per la mitigazione visiva del percorso e delle opere in elevato, fondato su una adeguata analisi paesaggistica del luogo che individui i principi di mitigazione e valorizzazione degli elementi naturali utili per la formulazione delle strategie di intervento adatte allo scopo.

Si tratta cioè di adottare criteri di "compensazione paesaggistica" organizzando il verde di nuovo impianto lungo i percorsi viari trasversali e/o confluenti alla linea T.R.C. e le relative direttrici visive, con macchie arbustive ed arboree diffuse a/o a filari da estendere fino alla linea ferroviaria a monte ed alla costa mare.

La "mitigazione di impatto" potrà essere perseguita anche attraverso procedimenti di schermatura visiva, mediante creazione di filtri visivi in corrispondenza dei punti di osservazione preferenziali, che occorrerà individuare con precisione non solo per mitigare l'effetto "barriera" ma anche l'inserimento delle numerose rotatorie e degli snodi, che comunque dovranno essere evitati all'interno delle aree tutelate ai sensi del Titolo II° del D.L.vo n. 490/1999.

Dovranno predisporci attorno all'impianto e lungo le molteplici direzioni visive e di percorso, opportune fasce boscate, di altezza differenziata, di nuovo impianto o potenziando quelle già esistenti, prefigurandone i relativi processi di crescita nel tempo; infine occorrerà individuare interventi di riordino e/o di inerbimento delle aree in rilevato o pianeggianti limitrofe.

Le barriere fonoassorbenti ed i muretti esterni a margine della carreggiata dovranno essere adeguatamente coperti, rispettivamente da vegetazione rampicante e da piante arbustive, per tratti alterni al fine di eliminare l'effetto prospettico di "barriera continua" che tali strutture viarie comportano in elevato ed in piano; per l'abbattimento di alberi sono ribadite le osservazioni delle summenzionate note n. 8674 del 31.05.1997 e n. 10500 del 29.06.1998.

In merito alle opere architettoniche, occorre in sede di valutazione definitiva complessiva dell'intero progetto, concordare con le Soprintendenze competenti le finiture al fine di evitare l'inserimento di elementi cromaticamente disarmonici, specie in considerazione della loro costante iterazione lungo il percorso (portali, muretti, schermature, ecc.).

Per le opere di pavimentazione inoltre occorre evitare l'uso di elementi autobloccanti (betonella) almeno in prossimità ed all'interno dei centri abitati e certo nelle aree tutelate ai sensi del D.L.vo n. 490/1999.

- effettuare sondaggi di controllo in aree specifiche di interesse archeologico, che verranno indicate a parte dalle Soprintendenze competenti e controllo continuo dei lavori di scavo da eseguirsi da parte di personale tecnico specializzato, in grado di intervenire nel caso di rinvenimenti.