

Il futuro di Rimini legato ad idee anni '90, la lunga storia del Trc



di **SIMONA CENCI**

Il Trc è destinato a procedere nonostante le opposizioni di tanti e un costo che ha già superato i 100 milioni di euro. La domanda a oggi, probabilmente, non è molto pertinente visto che rinunciare ora al progetto significa perdere, a quanto pare, milioni di euro già spesi. È comunque necessario interrogare e interrogarsi. Recentemente è stato respinto il ricorso presentato da parte del Comune di Riccione al Consiglio di Stato. Ma cominciamo dal principio. Il Metrò di Costa (tecnicamente T.R.C. – Trasporto Rapido Costiero), si legge sul sito di AM Rimini, è stato pensato come un sistema di trasporto che utilizzerà mezzi a trazione elettrica e su gomma, che correrà lungo una corsia riservata larga da un

minimo di 3,50 metri ad un massimo di 7 metri e contenuta sul lato monte della linea ferroviaria da strutture leggere e di altezza limitata, inferiore ai mezzi. Una piattaforma dedicata, dunque, delimitata lateralmente non da "muri", ma da strutture di arredo urbano. E' previsto che lungo tutto il tracciato verranno montate strutture fonoassorbenti sul lato che si affaccia verso i binari ferroviari, così da ridurre il rumore provocato dal passaggio dei treni e quindi l'inquinamento acustico.

A conferma dell'aumento di permeabilità della circolazione tra monte e mare, lungo il percorso del Metro di Costa fra Rimini e Riccione saranno realizzati 9 sottovia per lo scavalco delle vie trasversali alla via di corsa, 2 ponti ed un ponticello, 3 sottopassi pedonali e 4 carrabili alla linea ferroviaria, mentre per 9 sottopassi già esistenti è previsto un intervento di prolungamento o ristrutturazione. I treni saranno su ruote gommate e avranno dispositivi autonomi di guida.

Il progetto è stato realizzato negli anni 2000 con l'obiettivo di unire Rimini e Riccione con una linea metropolitana su cui veicolare parte del traffico che normalmente si distribuisce lungo la filovia, parallela al mare, e la Statale 16. Il "progetto preliminare del Trasporto Rapido Costiero" è stato approvato dal CIPE con delibera n. 86 del 20 dicembre 2004 e il progetto definitivo, che ne ha recepito le prescrizioni, è stato poi consegnato al Ministero delle Infrastrutture. Per la realizzazione dell'opera e l'acquisto dei mezzi si sono previsti circa 93 milioni di euro, di cui 56 provenienti dal finanziamento statale stanziato con delibera CIPE n. 70 del 27/05/2005 per la linea di collegamento tra Rimini - Stazione e Riccione - Stazione. Nel 2006 sono cominciati gli espropri e i relativi riscorsi.

Ai progetti iniziali si sono aggiunti quelli relativi ai collegamenti tra la Stazione di Rimini e la Fiera e quello tra Riccione e Cattolica. Il Comune di Riccione, il cui nuovo sindaco Renata Tosi si è sempre dimostrato contrario al Trc, ha perso il ricorso al Tar Emilia Romagna che ha respinto, con

sentenza n. 767/2014, la richiesta di varianti, decisione confermata dalla recente sentenza del Consiglio di Stato. Nelle motivazioni della sentenza, il Consiglio di Stato ha giudicato inammissibili tutti i motivi del ricorso avanzati dalla nuova giunta riccionese.

Tra le opposizioni anche lo schieramento pentastellato che accusa: troppa vicinanza della tratta alle abitazioni, mancato collegamento con l'aeroporto, sostenimento dei costi per le manutenzioni a carico della collettività. C'è allora da chiedersi se un'opera ideata quasi vent'anni fa sia rispondente alle necessità attuali del territorio, visto che comunque non prevede sulla sua tratta né il PalaCongressi né l'aeroporto, e che le priorità al momento sembrano essere diverse. Di per sé, come si fa a dire che il Metrò di Costa non sia una bella cosa? Lo è sicuramente. Ma non abbiamo la bacchetta magica e per realizzarlo servono soldi, e non pochi. Il punto allora è un altro: vale la pena destinare a questa opera e non ad altro cento milioni di euro, se non di più? Per la salvezza del nostro turismo non era meglio puntare su altre idee, come ad esempio, una rete di piste ciclabili estesa che davvero inducesse i cittadini e i turisti a muoversi diversamente?

Bisogna poi non scordare che, una volta realizzata, la metropolitana di costa comporterà spese di mantenimento e manutenzione. Si prevede che i costi di gestione verranno compensati dagli incassi derivanti dai titoli di viaggio e parzialmente dai contributi regionali che annualmente vengono erogati per i servizi di trasporto pubblico locale.

Rimane il fatto che stiamo costruendo la Rimini del futuro sulla base di idee che erano nuove negli anni novanta.