

D1 _ Buona sera a tutti.

Mi chiamo Walter Moretti, aderisco alla Lega Nord Romagna di Rimini e sono uno dei fondatori del Comitato Rimini Città Unita che dal 1997 è contrario al TRC.

Questa sera sono qui per parlarvi del TRC - il Trasporto Rapido Costiero.

Presenterò il progetto in base ai documenti che ci ha consegnato l' Agenzia Mobilità, illustrando anche aspetti non sempre descritti, quasi volutamente evitati.

Vediamo subito Cos'è

D2 _ Il TRC è un nuovo sistema di trasporto pubblico su un percorso "riservato e protetto", una nuova strada percorsa da un filobus snodato.

La prima tratta di progetto, circa 10 Km, prevede il collegamento della stazione FS di Rimini con quella di Riccione, e svolgerà un servizio "a stantuffo", identico a quello svolto dal Filobus linea 11 e dal treno.

Il suo tracciato, adiacente lato monte della ferrovia, sarà a 4,5 metri dal binario.

Tale distanza è stata imposta dalle FS nella Conferenza dei Servizi a Roma nel 2006, ma vediamo subito che gli elaborati di progetto riportano altre distanze.

D3 _ Da questo documento si vede la distanza fra treno e TRC nella tratta critica, da Via Pascoli a Via Galvani (Rivazzurra). Non è di 4,5 metri, come imposto nella C.S. di Roma nel 2006. Nella tratta critica è di m. 3,20.

Qui vedete anche che la barriera fonoassorbente è alta almeno 5,80 metri! Sembra una galleria. Il muro di Berlino era alto 3 metri e 60.

D4 _ Dicevo, un nuovo filobus su una strada asfaltata di circa 10 Km, dove 6 km saranno a "**senso unico alternato**", **distante meno di un metro dalle abitazioni.**

E la sicurezza? Il TRC percorre, giustamente, una "sede riservata protetta". Immaginate che, durante la normale attività, con mezzi che passano nelle due direzioni ogni 7,5 minuti, accada un incidente o un malore di un passeggero nella tratta critica (a senso unico alternato). Come faranno a giungere tempestivamente i soccorsi? Avete visto che nella tratta critica è come se il TRC percorresse una galleria, formata dalle barriere fonoassorbenti.

Dall'esame dei documenti di progetto non risulta che il TRC sia sempre affiancato da un marciapiede, per facilitare la discesa di persone "diversamente abili" in caso di emergenza. Sembra che le banchine siano previste esclusivamente alle fermate.

Per questo filobus, l'importo deliberato dal CIPE è poco superiore ai 92 mln di €

D5 _ Il TRC passerà al posto dell'albero che vedete. In diversi punti, da Viale Pascoli fino Via Galvani, il tracciato correrà a meno di 1 metro dalle abitazioni.

D6 _ La distanza dal TRC ci fa ricordare questo. Nella realtà, i 4 amici (Regione, Provincia, Comune e Tram) daranno gli schiaffi ai Riminesi e Riccionesi.

D7 _ In diversi documenti si parla di TRC come “trasporto di massa”.
Il mezzo prescelto ha una capienza di 135 persone. La cadenza sarà ogni 7,5 minuti.
Siamo sicuri che il TRC potrà svolgere un servizio di “Trasporto di Massa”?

D8 _ Vediamo un esempio.
Nei piani futuri il TRC dovrebbe collegare anche la Nuova Fiera.
In Fiera ci sono disponibili 11.000 posti auto.

D9 _ Immaginiamo che al termine di una giornata fieristica circa 6.000 persone escano quasi contemporaneamente e prendano il TRC per andare fino agli alberghi di Rimini e Riccione.

Con i mezzi che trasportano 135 persone ogni 7,5 minuti, se escono alle ore 18,30, a che ora partono gli ultimi? Alle ore 24,00!

Alla Fiera è già operativa una stazione ferroviaria.

In occasione di manifestazioni come il Meeting o Rinnovamento nello Spirito già si fermano 16 treni speciali al giorno.

Le fermate fino a Riccione ci sono già. Con poca spesa si potrebbero migliorare.

Con il progetto attuale, partendo con il TRC dalla Fiera, i viaggiatori dovranno scendere alla Stazione di Rimini, uscire dalla Stazione per poi salire sul TRC della linea Rimini - Riccione.

Utilizzando il treno potrebbero arrivare a Riccione senza dover scendere.

Inoltre, il Filobus linea 11 collega già Rimini a Riccione.

Risparmiamo questi nostri soldi per opere più utili!

Elaborati del Progetto definitivo.

D10 _ Vediamo ora alcuni particolari del tracciato e qualche punto critico.

D11 _ Dopo la fermata Parco AUSA, prima di Via Tripoli, il TRC attraverserà i binari che provengono dalle O.G.R. Per eliminare questa situazione di “pericolo”, rilevata anche nella Conferenza dei Servizi di Roma dal 16.01.2006 al 15.03.2006, pare sia allo studio un “passaggio a livello” automatico.

In seguito le O.G.R. saranno chiuse o spostate altrove.

D12 _ Dopo la fermata Lagomaggio è previsto uno dei punti in cui il bus del TRC deve fermarsi ed attendere il passaggio di quello proveniente in senso opposto.

Il parco in fondo Via Aleardi, sarà ridotto per il prolungamento del sottopasso.

Osservando i tracciati di progetto forniti da A.M. si rileva, escludendo le fermate Pascoli e Chiabrera, la mancanza di parcheggi “scambiatori”, richiesti anche dal CIPE (Delibera 93/2006), indispensabili per un trasporto pubblico fruibile.

Non c'è fisicamente lo spazio per realizzarli.

Il mezzo utilizzato sarà lungo 18,48 metri, nel rispetto del “Codice della Strada”, come il filobus doppio della linea 11.

La sua capienza varia dai 135 ai 138 passeggeri, secondo il tipo scelto.

Breve storia e particolarità del progetto.

D13 _ Dal primo progetto definitivo, allegato alla delibera n. 10 del 17.5.1996, si rileva:

1. il primo progetto nel giugno 1992, proposto per il finanziamento ex lege 211/1992;
2. Accordo di Programma e avvio del progetto definitivo tratta Rimini – Riccione del Dicembre 1994;
3. Progetto definitivo nel maggio 1996;
4. Costo allora stimato: 123 miliardi di lire (63,4 Mln di €uro).

Questo prevedeva 26 fermate, compresi i capolinea, 5 gallerie artificiali per evitare la linea ferroviaria, i binari delle Officine Grandi Riparazioni, ecc..

D14 _ In questo documento si dice che il Filobus è una duplicazione del TRC “tale da comportarne la totale dismissione” e che saranno eliminati alcuni tratti della linea 9 e della linea 124.

D15 e D16 _ Nella conferenza dei servizi del 10 settembre 1998 l’Ing. Salvatori/FS chiede una “specifica convenzione” per l’indennità di affitto per la parte di terreno FS sul quale passerà il TRC, per i costi diretti ed indiretti aggiornati che saranno sostenuti da FS quale conseguenza dei lavori TRC e per i maggiori costi di manutenzione. Così pagheremo, per sempre, l’affitto alle FS ed anche i costi per la più difficile manutenzione fatta dalle F.S.

Inoltre, l’Ing. Napoli assicura che a carico del TRC saranno realizzate le barriere fonoassorbenti sul lato “a monte” della ferrovia, nella tratta critica adiacente alle abitazioni.

Così le FS, essendo fuori legge secondo l’attuale normativa antirumore, dovranno realizzare a loro spese solo le barriere fonoassorbenti sul lato mare della ferrovia.

D17 e D18 _ Nell’Accordo di Programma del 18.12.1998 si stabiliscono “l’Affidamento e la Durata del Servizio”, la “Proprietà delle Opere e del Materiale Rotabile”, la “Soppressione della filovia Rimini-Riccione e la “Devoluzione del Patrimonio” dopo i 30 anni di proprietà AM.

D19_ D20_ e D21_ Nel 2006 il progetto è modificato in base alle prescrizioni della delibera CIPE n. 86/2004 e dalla delibera CIPE n. 93/2006.

Il tracciato sarà unicamente sul lato monte della ferrovia.

Le fermate si riducono a 17, comprese le due stazioni capolinea.

Sono eliminate le gallerie inizialmente previste.

Inoltre, se in futuro ci sarà il collegamento con l'aeroporto, questo sarà a carico dell'ente che gestisce l'aeroporto.

Non ci sarà nessun altro collegamento esterno al tracciato.

Infine, i costi del TRC non dovranno superare i 92.053.217,95 €uro.

Costi ampiamente sottostimati.

D22_ Nel 2005 sono stati verificati alcuni prezzi del documento "**Elenco Prezzi Unitari**", confrontandoli con i prezzi forniti dalla Camera di Commercio di Rimini. E' risultato che:

Asfalto (binder) previsti euro 6,30mq., prezzo C.C. euro 11/mq; (diff. 4,7 € in meno), che se riferiti ai 6,30 €porta al 75% in meno.

Fe B 44 K, previsti euro 0,78/kg, prezzo C.C. euro 1,22; (diff. 0,44 €in meno)

D23_ Questo è il documento ufficiale dal quale sono estratti i dati citati.

La nostra preoccupazione è che il costo finale dell'infrastruttura sia fortemente sotto stimato, tanto che potrebbe anche raddoppiare.

Chi Paga?

D24 _ Domanda facile. Tutti i cittadini di Rimini e Riccione, anche quelli che non lo utilizzeranno mai. Non solo.

D25 _ Come previsto nel "Regolamento Speciale Agenzia Tram Rimini del 25 ottobre 2002", un quarto del disavanzo totale è ripianato dalla Provincia. Questo significa che anche tutti i Comuni della Provincia lo pagheranno in parte, ogni anno.

Chi siamo.

D26 _ La sera del 20 dicembre 1996, nell'Aula Magna del Liceo Einstein di Rimini, i cittadini del Quartiere n. 2 hanno visto il TRC per la prima volta.

Nella primavera del 1997 è stato fondato il Comitato "Rimini Città Unita".

Abbiamo organizzato molti incontri e dibattiti, e nel tentativo di conoscere il parere dei riminesi sul TRC avevamo richiesto al Comune di Rimini:

- 1) Consultazione Popolare (art. 41 dello statuto comunale). Il 2 marzo 1998, nella Sala Consiliare del Comune, il Sindaco Giuseppe Chicchi ci ha detto: "La Consultazione Popolare non si può fare perché manca il Regolamento attuativo!" Dopo, il 28 maggio 1998 il Consiglio Comunale di Rimini ha approvato il progetto TRC e il 3 settembre 1998 è stato approvato il Regolamento per la Consultazione Popolare.
- 2) In data 21 ottobre 1998, abbiamo richiesto il Referendum Consultivo. Anche questo negato, perché "Il TRC è sovra-comunale".
- 3) Poi, nella primavera del 1999 il candidato Sindaco Ravaioli aveva annunciato "una pausa di riflessione sul TRC". Così, il 31 luglio 1999, abbiamo ancora richiesto la Consultazione Popolare. La sua risposta di Ravaioli: "La Giunta non ha ritenuto di attivare il Consiglio Comunale".

Ultime azioni legali del Comitato.

D27 _ Dopo che il Tar di Bologna aveva respinto il nostro ultimo ricorso per l'Annullamento del progetto TRC, in data 8 aprile 2008 è stato presentato Ricorso al Consiglio di Stato a Roma, ed in seguito è stata presentata la relativa Istanza di discussione del ricorso presentato.

In data 13 settembre 2011, come riportato anche dalla Voce di Rimini del 14.09.2011, è stata presentata dall'On. Pini una Interrogazione Parlamentare al Ministro Matteoli perché l'opera è ritenuta illegittima, tecnicamente superata e non conforme alle normative sopravvenute. Immediata anche la nuova Istanza di Prelievo, per chiedere al Presidente del Consiglio di Stato di Roma di anticipare la fissazione dell'udienza di discussione del ricorso, sottolineandone l'urgenza e l'importanza.

Ancora niente, fin dall'aprile 2008.

Perché siamo contrari al TRC.

D28 _ Il Comitato Rimini Città Unita non è contrario al TRC **come servizio pubblico**, è contrario alla sua posizione, perché è una scomoda copia del Filobus linea 11.

Il problema della mobilità di Rimini è dato dalle barriere del porto canale e dalla linea ferroviaria che rendono difficili i collegamenti mare-monte o monte-mare. Il TRC invece sarà una nuova barriera che rafforzerà la "divisione" che Rimini soffre da sempre.

Queste difficoltà e l'inquinamento atmosferico causato dal traffico su gomma dovrebbero consigliare all'Amministrazione di adottare un piano della mobilità per favorire il **trasporto pubblico** rispetto al mezzo privato, su tutto il territorio, **per tutti i giorni dell'anno e collegando** i maggiori "centri di aggregazione" di Rimini.

Rimini si sta espandendo oltre la statale Flaminia e i suoi maggiori "punti d'interesse pubblico" sono situati fra la Statale Flaminia e la cosiddetta "nuova Via Roma":

l'aeroporto, il Centro Commerciale "Le Befane", il "Leon Battista Alberti", il Tribunale, la Caserma dei Carabinieri e dei Vigili del Fuoco, l'Ospedale Infermi, il Centro Studi che richiama oltre 6.000 persone (fra studenti, insegnanti e personale), la Caserma Giulio Cesare, lo Stadio Romeo Neri e il nuovo Palazzo dei Congressi.

Il TRC sarà invece collocato adiacente alla linea ferroviaria Rimini-Ancona, lato monte, dalla stazione FS di Rimini a quella di Riccione per svolgere lo stesso servizio del treno e del Filobus linea 11, ma che sarà molto più scomodo e costoso.

D29_ Sarà distante circa un chilometro dai centri che ho elencato, non collegherà Viale Principe Amedeo e Marina Centro, sarà lontano dagli alberghi dei Viali Vespucci, Regina Elena, Regina Margherita.

Questo costringerà a mantenere il Filobus fino a Bellariva. Così il TRC non sarà utilizzato e aumenteranno i costi di gestione per maggiori autisti e mezzi in servizio. Tanto paghiamo noi!

Pagheranno, ma non lo useranno

D30_ Come lo pagheranno gli abitanti delle frazioni di Rimini che vedete e che non lo utilizzeranno mai!

D31_ I lavori dovrebbero partire in Primavera.
Agenzia Mobilità augura Buon Viaggio.

D32_ Grazie a tutti per l'attenzione.