

# LA VIABILITA' IN VALMARECCHIA



L'importanza delle infrastrutture, nel contesto più ampio dello sviluppo di un territorio, è ormai da più parti riconosciuta: esse, infatti, garantendo il diritto dei cittadini e delle merci alla mobilità, influiscono sicuramente sulla competitività dell'area in cui ricadono.

## PERCHE' E' COSI' DIFFICILE MUOVERSI IN VALMARECCHIA?

Ogni abitante dell'Alta Valmarecchia prima o poi si è posto tale domanda, esistono però molteplici risposte ma nessuna di essa è predominante, anzi, probabilmente è la concomitanza di tanti fattori che rende così difficile trovare una sola risposta che indirizzi ad una unica soluzione.

Il fattore principale che rende difficoltoso lo sviluppo della rete viaria in vallata è dovuto innanzitutto all'orografia del territorio. Nel tempo si è consolidando nel tempo una struttura viaria a "pettine" con la concentrazione delle infrastrutture di trasporto più importanti lungo la linea costiera. L'entroterra risulta, inoltre, privo di collegamenti ferroviari, così da escludere gli insediamenti produttivi ed i cittadini localizzati nelle fasce geografiche più interne dall'utilizzo di una modalità di trasporto sicuramente più sostenibile dal punto di vista ambientale rispetto alla strada.

Per far fronte a questa situazione, la pianificazione fonda i propri principi sull'idea di realizzare uno schema viario "a maglia", dove ogni componente strutturante il territorio si relazioni in modo equilibrato e funzionale, tramite uno sviluppo diffuso, superando il concetto di struttura a "pettine". In quest'ottica nasce il progetto dell'asse Pedemontano, un'infrastruttura che collega longitudinalmente le valli marchigiane ropendo quell'isolamento naturale che le caratterizza. È stato oggetto di discussione per circa quindici anni e la difficoltà riscontrata anche solo nell'individuazione del tracciato ha portato la provincia di Pesaro-Urbino ad archiviare tale progetto per valorizzare altri tipi d'interventi. Inoltre le politiche infrastrutturali della Regione Marche hanno incentrato la propria attenzione sempre più alla realizzazione di interconnessioni con la Regione Umbria per giungere al Tirreno. Con la mancata realizzazione della Pedemontana, l'Alta Valmarecchia comunica con le restanti valli attraverso un sistema infrastrutturale piuttosto inefficiente composto da strade tortuose che si sviluppano a ridosso di versanti interessati da frane, deformazioni plastiche ed erosioni. Tutto ciò comporta notevoli difficoltà soprattutto al passaggio dei mezzi pesanti cioè al trasporto merci su gomma; di conseguenza l'unico asse viario di comunicazione principale della valle rimane la ex Ss 258 "Marechiese". Anch'essa è stata oggetto di discussione per anni subendo interventi frazionati dalle diverse amministrazioni di competenza che l'hanno portata alla situazione di criticità attuale. In passato era stato redatto un progetto di ammodernamento dell'intero asse (Accordo di programma siglato il 30 maggio del 1996 tra la provincia di Rimini, di Pesaro-Urbino e di Arezzo - importo complessivo di 633.000.000.000 € -) ma tale intervento, per la difficoltà di realizzazione legata ai caratteri geomorfologici del territorio e ai conseguenti elevati costi, è sempre rimasto vano, nonostante il progetto al tempo avesse ottenuto il consenso e l'avallo di tutte le amministrazioni comunali pesaresi interessate. Un ulteriore fattore che ha incrementato la criticità di tale asse è stata la mancata concertazione tra la provincia di Rimini e Pesaro-Urbino. Le due amministrazioni, infatti, hanno attuato sui propri ambiti politiche territoriali diverse. La provincia di Rimini ha guardato alla Sp 258 come matrice di un reticolo urbano, a cui si è chiesto di rispondere a problematiche che nascono prevalentemente dall'interno del proprio ambito. Per la provincia di Pesaro-Urbino, invece, questo asse viario era l'unico "strumento" per il sostegno dello sviluppo socio-economico dell'Alta valle ed era interpretato come interconnessione veloce con la viabilità principale costiera.

## COME SI PUO' INTERVENIRE PER CONTRASTARE IL PROBLEMA?

Con l'aggregazione dell'Alta Valmarecchia, la provincia di Rimini ha rimesso in discussione la realizzazione del 3° stralcio della strada di gronda. La progettazione della strada di gronda nasce dall'esigenza di creare un collegamento veloce tra i comuni dell'entroterra della Valmarecchia e la costa. Questo perché attualmente sia la Marechiese che la Santarcangeloese difficilmente sono in grado di supportare l'aumento del traffico registrato negli ultimi anni, comportando una maggior insicurezza e una crescita del tasso di incidentalità. Le due arterie, inoltre, attraversano aree altamente urbanizzate generando ricadute negative sull'inquinamento atmosferico ed acustico.

### Sp 258 - Marechiese - Traffico medio giornaliero

|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| Leggero       | 15.843 | 17.303 |
| Medio/Pesante | 1.460  |        |

### Sp 14 - Santarcangeloese - Traffico medio giornaliero

|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| Leggero       | 10.927 | 12.606 |
| Medio/Pesante | 1.679  |        |

Strada di fondo valle progettata negli anni '70 e realizzata solo nel primo tratto (come descritto nella planimetria). Si presenta più corta e certamente più adatta al collegamento delle due valli.

Sp 146  
La strada attuale (di origine) è realizzata su terreni calcareo-chivi con criticità e pendenze eccessive; curve di raggio ridottissimo; carreggiata limitata non adatta al transito di mezzi pesanti; sono evidenti i continui dissesti causati da movimenti franosi e le conseguenti opere di consolidamento.

3° stralcio - strada di Gronda  
il terzo stralcio giungerebbe fino a Ponte Verucchia, ma è ancora in fase di individuazione di un tracciato.

Galleria 1 km

### Circovallazione per Santa Giustina

Questa circovallazione è il prolungamento del 1° tratto della strada di Gronda ed è in fase di progettazione definitiva. Questo raccordo presenta le caratteristiche di lotto funzionale, cioè un'opera che, pur essendo parte di un intervento più vasto, possiede una propria autonomia tecnica-funzionale ed economica ed è perciò capace di generare benefici anche in assenza / attesa della realizzazione delle altre componenti dell'intervento più vasto.

### 1° stralcio - strada di Gronda

Il primo stralcio, unico tratto realizzato, ha consentito di alleggerire il traffico nel centro del Comune di Santarcangelo, con notevole beneficio per gli abitanti e le attività economiche.

### 2° stralcio - strada di Gronda

Il secondo stralcio che arriva fino a Poggio Berni è ancora in fase di progettazione preliminare, anzi, l'individuazione del tracciato riscontra diverse problematiche derivanti dall'orografia del territorio, dalla pericolosità geomorfologica unitamente alla presenza di una diffusa urbanizzazione che tendono a restringere il corridoio percorribile.

Variante sponde destra  
tratto da Ponte S.Maria Maddalena a Novafeltria  
località Rio Rosso

### Legenda:

|                               |                                    |                      |
|-------------------------------|------------------------------------|----------------------|
| Autostrada A14                | Linea ferroviaria                  | Galleria di progetto |
| Strada Statale Ss16           | Strade previste nel PTCP di Rimini | Trattati esistenti   |
| Strade Provinciali principali | Nuove strade di progetto           | Trattati interni RSM |
| Strade Provinciali secondarie | Varianti e raccordi                |                      |



COMUNE DI NOVAFELTRIA

Il Sindaco: Vincenzo Sebastiani

Il Vicesindaco e Assessore all'urbanistica: geom. Claudio Bartoletti

Tecnici:

Arch. Agostino Gianessi  
Geom. Corrado Flenghi

Ing. Daniele Santini  
Geom. Milena Tirincanti