

MOZIONE “UNO STUDIO OGGETTIVO PER VALUTARE LA REALIZZAZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE NORD”

Il Consiglio Comunale di Faenza
riunito in data 2 febbraio 2022

PREMESSO CHE:

- È evidente un progressivo aggravarsi delle condizioni di traffico stradale lungo le direttrici di attraversamento del centro urbano, in particolare se si considerano i veicoli provenienti da Est (via Emilia, Borgo) ovvero da Sud (Valle del Lamone e zone a monte della città), diretti verso la zona industriale, il casello autostradale o in direzione Ravenna, verso Nord.
Il corso del fiume, il tracciato della ferrovia e la attuale conformazione della rete urbana impongono al traffico di attraversamento un tragitto obbligato (via F.lli Rosselli/viale Cerami-che ovvero via Tolosano/viale IV Novembre) che lambisce il centro urbano e viene compresso nell'imbuto del cavalca-ferrovia. Questa situazione contribuisce a incrementare i disagi, peggiorando la qualità della vita dei residenti e incidendo negativamente sul potenziale attrattivo del centro urbano.
- Le rilevazioni riportate nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (per l'anno 2016) evidenziano come sul cavalca-ferrovia, snodo strategico che collega il centro città con la SP Naviglio, il casello autostradale e l'area industriale, transitano oltre 16 mila veicoli al giorno per senso di marcia, con punte che superano i 19 mila veicoli.
- Il Piano Strutturale Comunale Associato di Faenza e dei comuni della Romagna Faentina (2009) ha da tempo individuato un'ipotesi di tracciato per la cosiddetta “circonvallazione Nord,” una viabilità urbana di livello comunale in grado di spostare all'esterno del centro urbano il traffico veicolare di attraversamento.
- L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna ha approvato (23/12/2021) il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, principale strumento con cui la Regione stabilisce indirizzi per le politiche regionali sulla mobilità e fissa interventi e azioni prioritarie da perseguire. Il progetto della circonvallazione nord e i relativi interventi di miglioramento dell'accessibilità urbana della città sono stati inseriti con emendamento n.25 e approvati dall'Assemblea legislativa tra quelli individuati dal Piano (PRIT 2025) sulla SS9. La proposta di tangenziale nord di Faenza è dunque inserita in un piano regionale di sviluppo ed investimento sul territorio.
- Il Piano Strategico 2030 della Romagna Faentina indica tra i propri indirizzi l'obiettivo di «incentivare l'insediamento di nuove imprese, migliorando le infrastrutture - in particolare la viabilità [...]» e quello di «potenziare la rete dei collegamenti per rendere più stretta l'integrazione fra il sistema produttivo del territorio e i grandi sistemi della logistica e dei trasporti» (Obiettivo Strategico B.2, punti B2.1 e B2).

CONSIDERATO CHE:

- La possibilità di realizzare una viabilità perimetrale a nord, per rendere più fluido il deflusso del traffico dentro la città di Faenza, è un tema di dibattito su cui si discute da molti anni, in considerazione dell'entità dell'investimento necessario e degli impatti che esso potrebbe avere in termini ambientali. D'altra parte questa infrastruttura potrebbe migliorare in modo significativo la qualità della vita e il benessere di chi risiede in città. Potrebbe comportare infatti una diminuzione dei tempi di percorrenza e del traffico con significativo aumento della qualità dell'aria, spostando verso l'esterno flussi di traffico di attraversamento su cui non sarebbe possibile incidere in termini di politiche di mobilità sostenibile.
- Per procedere nel percorso di valutazione e di decisione, manca uno studio preciso che possa valutare in modo oggettivo tutti gli impatti di questa opera, in termini di convenienza ambientale e per il benessere e la vivibilità del centro urbano. È fondamentale infatti procedere con questo tipo di analisi per fugare ogni dubbio e poter disporre delle informazioni necessarie a valutarne l'impatto economico, sociale, ambientale.
- È opportuno che questa infrastruttura possa inserirsi in maniera organica e coerente rispetto ai piani territoriali locali vigenti. In modo particolare si ritiene necessario che essa sia complementare al PUMS e possa contribuire alla realizzazione degli obiettivi che questo piano si è dato: realizzare una complessiva riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale, della mobilità ciclo-pedonale e di quella, in generale, sostenibile 'a corto raggio', migliorando l'accessibilità urbana.

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA A:

- Realizzare uno studio di impatto complessivo (riguardante gli aspetti di traffico, ambientali e di qualità della vita dei residenti) relativo alla realizzazione della circonvallazione nord di Faenza;
- Lo studio deve valutare la viabilità generale di Faenza, al fine di rendere la nuova opera appetibile, per caratteristiche di fruibilità e scorrimento, come nuovo asse prioritario di attraversamento della città.
- In caso di riscontro positivo, avviare celermente le procedure volte alla realizzazione della tangenziale nord, cercando di sfruttare al meglio le risorse che la programmazione nazionale, regionale e di altri livelli di governo mette a disposizione per queste tipologie di infrastrutture;
- In tutte le fasi di progettazione, fare in modo che sia posta sempre il massimo dell'attenzione alle tematiche ambientali relative al consumo di suolo, alla minimizzazione del consumo di territorio rurale e alla regimazione delle acque, avendo cura di limitare il più possibile la costruzione di nuovi tratti stradali e integrando quelli esistenti.

APPROVATA A MAGGIORANZA