



Classifica 06-07 Fascicolo 2017/15

Faenza, 14 marzo 2017

Gent.mo
Presidente della Conferenza di Pianificazione del PRIT 2025
Ing. Paolo Ferrecchi
Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente
Regione Emilia-Romagna
Viale Aldo Moro 30
40127 Bologna

invio tramite posta elettronica certificata:
segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it
urbapae@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: PRIT 2025 - Conferenza di Pianificazione - Contributo dell'Unione della Romagna Faentina

Facendo seguito ai lavori e ai confronti effettuati in occasione dei lavori della Conferenza di Pianificazione per il PRIT 2025, si esprime condivisione generale riguardo al documento nel suo complesso e si formulano di seguito alcuni contributi di interesse per il Comune di Faenza e per il territorio dell'Unione dei Comuni della Romagna Faentina.

1. Nell'ambito dei paragrafi dedicati al **Trasporto Pubblico Locale** [Par. 5.3], si ritiene opportuno che venga formulato un indirizzo per la reintroduzione della consuetudine di definire **accordi di programma tra la Regione e gli enti locali** per l'attribuzione delle risorse regionali ad incentivo dei servizi minimi e degli investimenti nel TPL, affinché i Comuni e i bacini di affidamento possano programmare i propri interventi con maggiore certezza e consapevolezza delle risorse regionali disponibili, soprattutto nella fase di definizione dei nuovi affidamenti di servizio.
2. Nell'ambito del paragrafo 5.2, relativo alle **infrastrutture ferroviarie**, si esprime apprezzamento per l'indicazione del potenziamento del nodo di Faenza e per l'elettrificazione della linea Granarolo-Lugo-Lavezzola.



In coerenza con tale indicazione si richiede di portare al livello di priorità maggiore l'intervento per la realizzazione della bretella ferroviaria di Faenza, ritenuta cruciale per la razionalizzazione del traffico ferroviario, in particolare quello dedicato alle merci proveniente dalla direttrice sud in direzione Ravenna, anche nella prospettiva del futuro trasferimento dello scalo merci di Faenza, lungo la linea Faenza - Ravenna [Tabella. 3 - Proposta opere infrastrutturali prioritarie].

3. Sempre nelle sezioni dedicate alle **infrastrutture ferroviarie** e della **logistica merci** [Par. 4.3, 5) e Par. 5.4], si richiede di evidenziare la necessità di trasferire l'attuale scalo merci di Faenza, ora attivo presso la stazione della città, nell'area appositamente individuata dagli strumenti urbanistici vigenti nella zona industriale nord di Faenza, strategicamente collocata nei pressi del casello dell'A14 e lungo la linea Faenza - Ravenna.

Per agevolare tale trasferimento, assolutamente strategico nell'ambito della piattaforma logistica integrata di livello regionale, si ritiene necessario che le opere di connessione del futuro scalo merci di Faenza con la linea ferroviaria vengano individuate tra quelle sicuramente cofinanziate da risorse pubbliche e trovino collocazione tra le opere infrastrutturali prioritarie.

Inoltre, sempre in ambito di miglioramento della logistica merci ferroviaria, al fine di fluidificare il transito dei convogli merci, si propone di incentivare ulteriormente l'eliminazione dei passaggi a livello.

Ovviamente, tali interventi comportano effetti positivi anche per il miglioramento della sicurezza e della viabilità stradale.

Per quanto riguarda il territorio dell'Unione della Romagna Faentina, in questo filone d'intervento, si segnalano di particolare interesse le opere per la realizzazione di un sottopasso nel territorio del Comune di Solarolo, con connesse opere stradali strumentali.

4. Per quanto riguarda gli interventi riguardanti la **promozione della mobilità sostenibile** e dell'integrazione, pur condividendo l'approccio complessivo del documento, si richiede che vengano esplicitate alcune tipologie di iniziative o opere che, replicabili o specifiche nei diversi contesti territoriali, possano trovare canali prioritari di cofinanziamento a livello regionale o da parte degli enti competenti per le infrastrutture interessate.

In particolare, tra gli interventi per **qualificare i percorsi ciclabili per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola** si richiede di privilegiare quelli finalizzati a completare tratti di rete già delineata, ma non continua, soprattutto a causa di interruzioni dei percorsi dovuti all'orografia o alla presenza di infrastrutture che devono essere correlate o superate dalla rete ciclo-pedonale [integrazione/specificazione obiettivi Par. 4.3].

In tale contesto si propone di considerare con priorità anche la realizzazione o il completamento di percorsi ciclabili di collegamento delle città lungo l'asse della via Emilia.



Per quanto riguarda Faenza, riguardo a queste tipologie di opere si segnala e si chiede di considerare all'interno del PRIT [integrazione con specificazioni del Par. 5.1]:

- realizzazione del collegamento del sottopasso della stazione ferroviaria di Faenza (con realizzazione di un nuovo fronte stazione a nord) per connettere a livello ciclo-pedonale i percorsi del centro storico con l'area industriale e altri poli di attrazione nella zona nord di Faenza, creando anche opere per il miglioramento dell'intermodalità (parcheggi scambiatori, fermate autobus, parcheggi per biciclette pubbliche e private, attraversamenti qualificati e sicuri), le principali aree interessate dall'intervento sono quelle di Piazza Battisti, Via Scalo Merci, Via Filanda Nuova;
- promuovere la realizzazione e il completamento dei percorsi ciclabili per collegare Faenza e Castel Bolognese, parallelamente alla via Emilia.
[integrazione con specificazioni del Par. 5.1]

5. Fermo restando che l'Unione della Romagna Faentina condivide l'opportunità di porre maggiore attenzione e promozione verso sistemi di mobilità sostenibile, a livello di **infrastrutturazione stradale**, si ritiene di proporre una maggiore attenzione alla **qualificazione all'interconnessione della rete di livello regionale e provinciale**.

La qualificazione di tale rete, oltre a migliorare l'infrastruttura dal punto di vista della sicurezza stradale, permette di risolvere molti problemi di congestionamento, evitando però di intervenire in modo eccessivo sull'utilizzo del territorio.

Quindi, si richiede di privilegiare interventi razionali di connessione delle strade provinciali con gli assi viari statali e quelli principali di livello urbano.

L'obiettivo di tali interventi, affiancati, dove possibile, dalla realizzazione di parcheggi scambiatori, è quello di ridurre i livelli di traffico e i transiti in area urbana dei flussi in entrata verso le città.

Per quanto riguarda Faenza, riguardo a queste tipologie di opere si segnala e si chiede di considerare all'interno del PRIT la realizzazione di assi stradali di connessione tra le strade provinciali 302, 7, 8 e 29, nella zona industriale nord (dalla via Ravegnana alla via Lughese).

6. Sempre nell'ambito della infrastrutturazione stradale, si vuole evidenziare **l'importanza della SP306 Casolana - Riocese**, unica parte del territorio non servita da infrastrutture ferroviarie.

Questo tratto di strada è stato oggetto di un importante cantiere nel 2009 e prossimamente sarà avviato un nuovo stralcio per superare tratti pericolosi, completamente finanziato dalla Regione Emilia-Romagna.

Si segnala la strategicità e l'importanza di terminare gli interventi con la **variante di Borgo Rivola** per il completamento delle opere di messa in sicurezza della SP 306 Casolana - Riocese. [integrazione con specificazioni del Par. 5.1]



7. Sempre nell'ambito di quanto indicato al Par. 5.1 del documento sottoposto alla Conferenza di Pianificazione del PRIT 2025, con particolare riferimento agli interventi necessari per **adeguare e migliorare il tracciato della S.S. 9 (via Emilia)**, si segnala la necessità di promuovere la realizzazione della variante di Castel Bolognese, già in fase di progettazione.
8. Infine, sempre in relazione alla **qualificazione del sistema stradale di livello regionale e provinciale**, si richiede che il PRIT promuova in particolare gli interventi di miglioramento dei livelli manutentivi e di qualificazione dei percorsi esistenti con ampliamenti di carreggiata, laddove fattibile, e con la messa in sicurezza dei punti maggiormente critici, come gli attraversamenti, le fermate delle linee del trasporto pubblico extraurbano e le zone a rischio idrogeologico e franoso [integrare/specificare obiettivi Par. 4.3].

Confidando nel positivo accoglimento di quanto sopra proposto e del conseguente adeguamento del PRIT 2025 nella sua stesura definitiva, si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e confronti e si porgono distinti saluti.

Il Presidente
UNIONE della ROMAGNA FAENTINA
Dott. Giovanni Malpezzi

documento firmato digitalmente