



## SCHEDA PROGETTO STRATEGICO

### Tavolo tematico di riferimento

#### TAVOLO 4- INFRASTRUTTURE

Leader Tavolo:

Davide Ceccato

Leader di Progetto:

Andrea Gaetano

### Titolo completo

Infrastrutture per la viabilità civile e commerciale

Acronimo (a cura dei tecnici, ): **INFRAVIA**

### Descrizione generale:

La competitività del territorio è direttamente condizionata dalla dotazione delle infrastrutture (strada e ferrovia) quale elemento strategico per l'attrazione di attività economiche, nonché per la valorizzazione turistica del suo patrimonio storico e culturale. La particolare posizione geografica di Faenza, una delle chiavi dello sviluppo economico sociale del comprensorio, risente tuttavia, ad oggi, dell'**assenza di una connessione viaria adeguata** capace di creare una rete con gli altri territori quali l'area forlivese, il porto di Ravenna, il collegamento con Imola e l'area metropolitana di Bologna.

L'assenza di una maglia viaria connessa e strutturale trova soluzione nel PSC attraverso la previsione di una serie di interventi di rilevante impegno progettuale che implica importanti investimenti economici. In questa fase delicata per lo sviluppo dell'economia e nell'ottica di una ottimizzazione delle risorse, al fine di favorire il rilancio delle attività produttive ed attrarne di nuove, sono state individuati due progetti prioritari:

- **A) La Circonvallazione in direzione Castel Bolognese**
- **B) La Circonvallazione con Forlì – autostrada e passante ferroviario**

**A** - La circonvallazione in direzione Castel Bolognese è una **infrastruttura strategica sovra comunale**, un asse viario già programmato e condiviso da tutti i Comuni; questo tratto di viabilità che si prolunga fino alla Provinciale Lughese, rappresenta una priorità strutturale. Il progetto svolge anche una funzione essenziale, non solo per il traffico commerciale, ma anche per il decongestionamento del traffico urbano nell'area del centro di Castel Bolognese attualmente attraversato dalla Via Emilia secondo il tracciato storico.

**B** - l'obiettivo della Circonvallazione con Forlì e il passante ferroviario –è **quello migliorare il collegamento diretto della via Emilia con il Naviglio, contribuendo** all'ottimizzazione della viabilità ordinaria ma anche, creando un collegamento con lo Scalo merci. Il progetto, infatti è da considerare in rapporto sinergico con lo Scalo Merci, con il quale si conferma e si valorizza la posizione geografica strategica di Faenza nella logistica regionale (Rif. Progetto Scalo Merci-Tavolo 4).

L'output è quindi la realizzazione di una rete infrastrutturale e viaria che valorizzi la posizione strategica del comprensorio in rapporto sinergico con il Centro merci e gli altri poli logistici (Lugo e il porto di Ravenna), migliorando la viabilità commerciale e urbana.

E'importante creare una forte sensibilizzazione sulla valenza strategica del progetto sia sotto il profilo economico (maggiore attrattività per nuove imprese) che urbanistico (miglioramento della viabilità e della accessibilità ai centri storici), creando attorno alla realizzazione – anche progettuale – delle nuove circonvallazioni la massima condivisione possibile.

**Descrizione delle fasi/azioni (nel caso di progetti già avviati si intendono le azioni che devono essere compiute per portare a compimento il progetto)**

**PRIMA AZIONE- CIRCONVALLAZIONE IN DIREZIONE CASTEL BOLOGNESE**

**Obiettivo:** miglioramento della viabilità ordinaria, commerciale e urbana ma anche collegamento con lo Scalo Merci, ipotizzando anche una continuazione verso Forlì

**Modalità:** La circonvallazione in direzione Castel Bolognese è un asse viario già programmato e condiviso da tutti i comuni; nasce dal Casello Autostradale di Faenza e prosegue lungo la Via San Silvestro (da adeguare) e arriva seguendo un asse della centuriazione fino alla Provinciale Lughese con una rotonda. Quindi prosegue sempre parallelamente alla ferrovia, fino ad oltrepassare, con un ponte, il torrente Senio, per unirsi con il tratto da Castel Bolognese. Questo tratta di viabilità, fino alla provinciale lughese rappresenta una priorità strutturale (in relazione ai nuovi ambiti posti nelle adiacenze) per accogliere il passante Sud/Nord proveniente da Brisighella.

**SECONDA AZIONE- CIRCONVALLAZIONE CON FORLÌ E IL PASSANTE FERROVIARIO**

**Obiettivo:** migliorare il collegamento diretto della via Emilia con il Naviglio, intercettando anche il traffico del quartiere Borgo; si concretizza in questo modo una alternativa al ponte di via F.lli Rosselli e al Cavalcavia, uniche soluzioni per chi, dal quartiere Borgo, deve raggiungere il quartiere Centro Nord.

**Modalità:** secondo il PSC si ritiene che una bretella viaria, aderente al centro urbano, assolva, oltre alle esigenze di collegamento diretto della Via Emilia con il Naviglio, anche a quella di raccogliere il flusso di traffico del quartiere Borgo, con un sottopasso sul proseguimento di Via Cesarolo; si concretizza in questo modo una alternativa al ponte di via F.lli Rosselli e al Cavalcavia, uniche soluzioni per chi, dal quartiere Borgo, deve raggiungere il quartiere Centro Nord. La nuova bretella ha inizio con una rotonda all'incrocio con Via Reda con la Via Emilia e un'altra alla base del cavalcavia; con una viabilità parallela alla ferrovia supera il Fiume Lamone ( in allineamento al passante ferroviario) fino a giungere alla Via Formellino con una rotonda sulla Ravennana. Questa soluzione permette di eliminare i due passaggi a livello, realizzando un sottopasso ferroviario, che consente a questa circonvallazione, di arrivare alla rotonda esistente di San Rocco e quindi nelle direzioni verso l'autostrada o verso la bretella per Caste Bolognese.

Il passante ferroviario diretto, fra il collegamento Forlì-Ravenna, essenziale per lo sviluppo dello scalo merci, dovrà essere oggetto di un progetto di dettaglio che dovrà affrontare e risolvere le criticità legate all'interscambio dei binari e la realizzazione del ponte sul fiume Lamone

**Status attuale del progetto:**

Totalmente nuovo



In fase di start up



In fase di implementazione e gestione



Note e specifiche sullo stato di attuazione indicato

E' necessario individuare la copertura finanziaria affinché il progetto possa realizzarsi, secondo un programma definito, completandosi anche in arco temporale più ampio di una legislatura; a tal scopo in fase di progettazione può essere funzionale prevedere l'esecuzione del progetto a lotti.

Pertanto si dovrà completare in tempi brevi la progettazione esecutiva per rendere cantierabili i progetti.

**Enti promotori**

**Enti locali – Comuni del Comprensorio interessati (Faenza, Castel Bolognese)**

**Provincia di Ravenna**

**Regione Emilia Romagna**

**Tavolo delle Associazioni Imprenditoriali**

**Altri partner**

**RFI-Rete ferroviaria italiana**

**Persona responsabile**

**COMUNE DI FAENZA – referente lavori pubblici urbanistica.**

**Chiarificazione del ruolo e della tipologia di contributo di ciascun ente/soggetto privato/associazione, specificando:**

La realizzazione dei due progetti comporta importanti investimenti a carico delle Amministrazioni locali che potranno avvalersi dei contributi di cofinanziamento di Regione e Provincia. La valorizzazione economico-commerciale delle aree adiacenti al tracciato delle nuove circonvallazioni dovrebbe rendere appetibile l'investimento per nuove attività produttive con ritorni economici per gli enti finanziatori, pertanto:

**Comuni di Faenza, Castel Bolognese**

**Provincia di Ravenna**

**Regione Emilia Romagna**

*contributo operativo (messa a disposizione di competenze professionali)*

la presenza di importanti **società specializzate nel settore** rende i due progetti strategici anche sotto il profilo di rilancio dell'economia non solo indirettamente (partecipazione all'appalto);

*contributo di tipo informativo e comunicativo (azione di sensibilizzazione)*

**Identificazione dei soggetti da coinvolgere, a livello comprensoriale, provinciale, regionale, nazionale, europeo**

In entrambe i progetti è necessario coinvolgere

Enti locali – comuni del comprensorio interessati (faenza, castel bolognese) provincia, regione associazioni di categoria, RFI

**Aspetti economico-finanziari**

**1. Status dei finanziamenti attuali** (*specificare se già attivi/identificati/esistenti*):

Al momento si tratta di individuare la copertura nell'ambito delle disponibilità delle Amministrazioni locali e del Documento Unico di Programmazione della Regione

**2. Valore di massima del Progetto in Euro:**

1. Circonvallazione Castel Bolognese: 38 mln di Euro (5 km circa)
2. Circonvallazione verso Forlì: ipotesi 12 mln di Euro (ipotesi con due rotatorie, un ponte e 2 sottopassaggi)

**Tempi previsti:**

una volta selezionati i progetti nell'ordine di esecuzione è necessario prevedere il seguente timing:

**inizio:**

la realizzazione progettuale delle circonvallazioni deve coincidere con l'approvazione del PSC e non oltre impegnando le future coalizioni di maggioranza delle amministrazioni a sviluppare e a sostenere in tutte le fasi i progetti nella loro realizzazione

**fine:**

almeno uno dei progetti deve concludersi entro l'arco temporale di dieci anni, prevedendo comunque step intermedi che garantiscano da subito l'utilizzazione – anche se parziale – delle opere.

**durata:** la realizzazione dei due progetti dovrebbe completarsi nell'arco del temporale del PSC.