



Qual'è la strategia dei nostri Amministratori: solo annunci, per piccole e grandi opere?

Apprendiamo, da grandi annunci sulla stampa, che Faenza avrà una “tangenziale nord”, che diventa una priorità del PRIT (ossia il Piano Regionale Integrato dei Trasporti), e che questo “*porterà via il traffico dal centro*”, e per ...”*evitare l'effetto imbuto che crea file lunghissime...*” (sul calcavia ndr), tutto questo per merito dell'emendamento della Consigliera Regionale Manuela Rontini, che dichiara: “*Dovrà essere uno degli obiettivi della prossima Amministrazione Comunale*”.

Forse molti non ricordano, che questo è un antico progetto inserito nel PSC (ossia il Piano Strutturale Comunale di Faenza) che non è mai stato avviato per diversi motivi: innanzitutto per i costi (“*un tragitto tra i 5 e i 10 km, per la metà su strade da adeguare, con un minimo di due nuovi ponti, e possibili tratti in galleria...*”); per il consumo di ulteriore suolo agricolo; perché è una scelta di incentivazione ulteriore del traffico, privato e logistico, solo su gomma.

Per alcuni Amministratori, questi sono dettagli, l'importante è annunciare, non importa cosa, ma se si tratta di opere, meglio se grandi, sono molto soddisfatti (infatti il PRIT ne contiene molte) anche se inutili.

Noi saremmo interessati a ragionare sulla mobilità nel nodo di Faenza e in specifico anche del traffico verso e da la zona industriale Naviglio, per il quale vanno trovate soluzioni immediate, ma sosteniamo che l'annuncio della della tangenziale nord non risolverebbe nulla.

Aldilà da ogni altra considerazione su quest'opera, (che è esagerata e inutile, semmai servirebbe qualche piccolo intervento specifico), la Rontini sa dire in quanto tempo sarebbe realizzata?

Noi pensiamo che, nel migliore dei casi, quando eventualmente fosse avviata sul serio, servirebbero tra i 15 e i 20 anni.

Ci teniamo l'effetto imbuto sul calcavia per almeno 15 anni?

Questa domanda può essere girata anche all'Assessore alla mobilità Antonio Bandini, che spiega: “*la proposta - su cui abbiamo lavorato con la Consigliera Rontini - si inserisce in un lavoro organico ... anche ai fini di una complessiva riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclo-pedonale, per il miglioramento della accessibilità urbana, a partire dal Pums...*”.

E continua con una interessante considerazione: “*Vigileremo affinché questa nuova e infrastruttura, tanto necessaria quanto strategica per liberare la città dal traffico e dell'inquinamento, non venga accompagnata da pensieri e possibilità di espansioni edilizie*”.

La presentazione, tra le cosiddette “manifestazioni di interesse” per nuove urbanizzazioni (sulle quali interverremo più puntualmente contro alcune palesemente inammissibili), di un progetto, come quello di “un Autoparco” che occuperebbe una superficie di quasi 15 ha, proprio nel tragitto della ipotizzata tangenziale nord, forse merita una qualche vigilanza in più.

E' bene chiarire che il progetto non c'entra nulla con il famoso “nuovo Scalo merci”, di cui si è persa traccia, si tratterebbe invece di un'area destinata a parcheggio per mezzi pesanti con annessi Hotel, ristorante, minimarket, centro benessere, ecc.

Questo faraonico progetto, non prevederebbe neppure un'area di scambio delle merci, per evitare

che mezzi pesanti entrino in città e possano essere usati invece, vettori più piccoli e meno inquinanti.

Un intervento, invece, che sarebbe urgente, proprio per alleggerire il traffico pesante in città, per il quale andrebbe fatto un approfondimento sulla collocazione più consona.

Peraltro, la stessa logica degli annunci sta interessando anche il progetto di riorganizzazione dell'area della stazione ferroviaria. Un intervento importante, che è già stato annunciato più volte come “una rivoluzione” già in atto, mentre siamo solamente all'affidamento tramite bando dello studio definitivo.

Sul progetto di massima noi avevamo avanzato l'idea che invece di un (o addirittura 2) ponte ciclo-pedonale sui binari, sarebbe stato necessario prevedere da subito l'allungamento del sottopasso con uscita a nord dalla stazione, ci è stato risposto che era troppo complicato per gli ostacoli posti delle Ferrovie. Apprendiamo dalla stampa che invece adesso sarebbero le Ferrovie che giudicano sconveniente e poco utilizzabile la soluzione del ponte.

E' una ulteriore dimostrazione che con gli annunci si fa solo propaganda. Per definire un progetto di città più sostenibile, non basta qualche (piccolo) “percorso partecipativo”, più di immagine che di sostanza.

E' necessario invece coinvolgere sul serio gli interessi diffusi della città e non solo dare qualche segnale compiacente ad alcuni interessi privati.

La prossima presentazione della bozza di PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) non può essere solo un atto burocratico, ma una occasione per aprire un vero confronto con la città, su tutte le questioni aperte, della mobilità, della logistica, dei progetti utili e necessari per il nostro territorio.

Come associazioni, abbiamo da tempo presentato pubblicamente, e inviato all'Amministrazione, un documento di proposte - magari ancora parziali e da completare - ma che indicano interventi di mobilità sostenibile per rendere i luoghi più abitabili, non semplici modifiche alla viabilità, nella logica di usare meno – e meglio – l'auto, costruendo contemporaneamente le opportune alternative.

Continuiamo ad aspettare di avere le occasioni per poterne discutere.

Faenza 12 07 2019