

Interrogazione n. 27

presentata in data 1 dicembre 2020

a iniziativa delle Consigliere Ruggeri, Lupini

Ipotesi di collegamento stradale Fano-Pesaro

a risposta orale

Premesso che:

- la Strada Statale 16 Adriatica collega le maggiori città della costa adriatica e la sua estensione, che supera i 1000 km, interessa sei regioni (Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia);
- in moltissimi tratti, questa strada attraversa e “taglia” i centri abitati, con problemi di sicurezza per la popolazione e di lentezza del traffico veicolare. La tratta ricadente nella regione Marche ha un'estensione totale di quasi 170 km (più precisamente, dal km 223,410 al Km 391,800);
- da anni si parla in vari contesti della opportunità di “arretrare” la SS16 o comunque costruire una viabilità alternativa alla stessa, non solo nelle Marche ma anche in altre Regioni. In particolare, nel nord delle Marche questo tema è stato affrontato con frequenza negli ultimi anni e sono stati avviati alcuni interventi in questo senso, utilizzando principalmente le compensazioni che la Società Autostrade ha dovuto eseguire per la realizzazione della terza corsia dell'A14 (in particolare molto ben riuscito è il tratto nel Comune di Senigallia in affiancamento all'A14);

Considerato che

nei comuni costieri della Provincia di Pesaro-Urbino questa tematica è fortemente sentita sia perché sono ricorrenti gli sforamenti delle concentrazioni di inquinanti sia perché è alto – soprattutto in alcune località – il numero degli incidenti che avvengono sui tratti urbani della SS16

Preso atto che:

- con delibera n. 98 del 22 dicembre 2017, il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha approvato un Addendum al “Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020” che è ripartito in sei Assi di Intervento, tra cui l'asse tematico A, per il conseguimento dell'obiettivo specifico OS2 “Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari alla rete TEN-T”, per cui sono previste tre Linee d'Azione;
- nella linea di azione “Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale”, tra gli interventi finanziati viene incluso il seguente: “Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche Nord (20,00 ML€)”
- la Regione Marche, al fine di assicurare il sollecito utilizzo delle risorse disponibili, ha approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 287 del 18/03/2019 lo schema di convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche per la realizzazione di alcuni degli interventi ricompresi nella citata Delibera CIPE 98/2017 per un importo complessivo di 53 milioni di euro, tra cui: “Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche Nord” per 20 milioni di euro;
- con delibera n. 106 del 11/6/2020, la Giunta del Comune di Fano ha preso atto del documento “Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica” riguardante la “Nuova strada di collegamento della città di Fano con il nuovo ospedale di Pesaro”, sviluppato dal Settore “Lavori Pubblici” del Comune di Fano insieme a una professionista esterna, con lo scopo di “effettuare una valutazione degli itinerari potenzialmente realizzabili, con la disponibilità

di risorse sopra indicata”, ossia con i 20 milioni di euro previsti. Lo “Studio” presenta quattro alternative progettuali denominate: “Gimarra”, “Roncosambaccio”, “Affiancamento A14” e “Via della Necropoli” che sono comparate considerando il tracciato da un punto centrale di Fano al sito di Muraglia;

- con DGR 1177 del 03/08/2020, la Regione Marche ha provveduto ad individuare il Comune di Fano quale soggetto sub-attuatore dell’intervento “Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche Nord” nonché ad approvare lo schema di convenzione da sottoscrivere con il medesimo al fine di assicurare il sollecito utilizzo delle risorse disponibili, concordare le modalità di realizzazione, gestione e rendicontazione dell’opera in questione;
- la DGR 1177 del 03/08/2020 stabiliva che la Convenzione può regolare esclusivamente un solo intervento da individuare e comunicare alla Regione Marche entro il 13 agosto 2020, ricompreso tra quelli di seguito indicati, in quanto già recepiti e trasmessi dal Comune di Fano con Delibera di Giunta Comunale n. 106/2020:
 - a) variante “GIMARRA”
 - b) variante “RONCOSAMBACCIO”
 - c) variante “AFFIANCAMENTO A14”
 - d) variante “VIA DELLA NECROPOLI”
- il Comune di Fano, a seguito della suddetta accelerazione, ha scelto un tracciato attraverso la Delibera di Giunta Comunale n. 184 del 5/8/2020 e la Delibera di Consiglio Comunale n. 162 del 11/8/2020; in particolare, è stata individuata la variante “Gimarra” affermando che “risulta la migliore nella ponderazione comparativa di interessi pubblici” tra le alternative considerate nello Studio;
- la scelta della variante “Gimarra” risulterebbe controproducente in quanto introdurrebbe ulteriori criticità in termini di sicurezza della popolazione, in particolare nei quartieri Trave, Arzilla e Carmine, dove la strada spezzerebbe abitati esistenti con rischi notevoli;

Rilevato che

È stata messa a disposizione della città di Fano dagli inizi del 2019 una proposta per l’utilizzo dei 20 milioni di euro che va a vantaggio di tutta la città (e dei comuni limitrofi) e non solo di una parte di essa;

Considerato infine che

Esistono comitati molto attivi di cittadini che da mesi chiedono la risoluzione delle problematiche di traffico legate a Fano alla SS16 e si oppongono alla realizzazione del tracciato “Gimarra”; è stata avviata anche una raccolta firme molto partecipata;

INTERROGA

il Presidente e la Giunta per sapere:

- 1) in generale, quale sia la posizione della Giunta Regionale in merito;
- 2) in particolare, se intendano confermare o modificare la convenzione sottoscritta con il Comune di Fano in relazione al tracciato prescelto;
- 3) se ritengano realistico che 20 milioni di euro siano sufficienti per la realizzazione della variante “Gimarra” a seguito delle prescrizioni che potranno scaturire dalla necessità di mitigare gli impatti ambientali e paesaggistici dell’opera.