

Istruttoria tecnica

Osservazioni al PRIT 2025



Sommario

PREMESSA.....	4
ESAME OSSERVAZIONI.....	13
1 On. Vinci Gianluca.....	13
2 Capogruppo Consiliare" La Pigna" - Comune di Ravenna.....	14
3 Capogruppo Consiliare" La Pigna" - Comune di Ravenna.....	14
4 Capogruppo Consiliare Misto - Comune di Ravenna.....	15
5 Comune di Cento e Comune di Pieve di Cento.....	15
6 Associazione Diritti Civili Lista per Ravenna.....	16
7 Comune di Ravenna Gruppo Consigliare "Ravenna in Comune".....	16
8 Provincia di Piacenza.....	17
9 Federmetano.....	21
10 Lega Ambiente Piacenza.....	22
11 Comune di Monticelli di Ongina.....	24
12 Comune Villanova sull'Arda.....	25
13 Confindustria Piacenza.....	25
14 Provincia di Modena.....	26
15 Comune Forlimpopoli.....	26
16 ASSOCIAZIONE AMO BOLOGNA ONLUS.....	26
17 AUSL REGGIO EMILIA.....	30
18 Confagricoltura ER.....	31
19 Federazione dei Verdi Emilia-Romagna.....	34
20 Comuni Roccabianca, San Secondo e Sissa Trecasali.....	47
21 Comune di Campogalliano.....	47
22 Provincia di Modena per AMO e Sindaci.....	48
23 Provincia di Ravenna.....	49
24 COMUNE DI CESENA.....	52
25 WWF EMILIA ROMAGNA.....	53
26 Provincia di Rimini.....	56
27 UNIONE COMUNI APPENNINO BOLOGNESE.....	58
28 AUSL PIACENZA.....	60
29 Comune di Sassuolo, Fiorano Modenese, Formigine, Maranello.....	62
30 Città Metropolitana di Bologna.....	62
31 Comune di Forlì.....	70
32 ENTE GESTIONE PARCHI E BIODIVERSITA' - Parchi Emilia Centrale.....	71

33	Comune di Reggio Emilia	72
34	ASSOCIAZIONE AMICI DEL CASINO DI SALA BAGANZA.....	73
35	Comune di San Leo	74
36	Provincia di Reggio Emilia.....	75
37	CISAL EMILIA-ROMAGNA.....	77
38	CISAL TRASPORTI - FAISA CISAL EMILIA ROMAGNA.....	77
39	COMUNE DI FORLIMPOPOLI.....	78
40	Comune di Piacenza.....	79
41	COMUNE DI CASTELVETRO PIACENTINO.....	80
42	LIPU SEDE NAZIONALE PARMA.....	80
43	LEGAMBIENTE EMILIA ROMAGNA ONLUS	83
44	ASSOCIAZIONE LEGAMBIENTE CIRCOLO DI PIACENZA - Bis	92
45	COMITATO NO BRETELLA- SI MOBILITA' SOSTENIBILE - MODENA.....	92
46	REGIONE LOMBARDIA	94
47	REGIONE TOSCANA.....	95
48	FAND - FEDERAZIONE TRA LE ASSOCIAZIONI NAZIONALI DELLE PERSONE CON DISABILITA'	96
49	Parco del Delta del PO	96
50	MIBACT	97
51	Provincia Forlì-Cesena	97
52	Federazione Verdi Emilia Romagna.....	98
53	Comune di Scandiano	100
	AUTO - OSSERVAZIONE.....	100

PREMESSA

Con Delibera di Assemblea Legislativa N° n. 214 del 10/07/2019 la Regione Emilia-Romagna ha proceduto alla "Adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025" (Delibera di Giunta regionale n. 2045 del 3 dicembre 2018)".

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 5 bis della L.R. n. 30/98 e s.m.i e dalla L.R. 24/17, in data 18/07/2019 è stato pubblicato su BURERT Bollettino ufficiale regionale n. 232, l' "**Avviso di avvenuta adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025**"; ai fini **dell'acquisizione di osservazioni e proposte** da parte di enti e organismi pubblici, associazioni ambientali, economiche e sociali e quelle costituite per la tutela di interessi diffusi presenti nei territori interessati.

Tali osservazioni erano da presentarsi entro 60 giorni decorrenti dalla pubblicazione del suddetto Avviso sul BURERT, e quindi entro il 16/09/2019.

La pubblicazione del suddetto Avviso è avvenuta anche ai fini di fase di consultazione del Piano e della relativa VALSAT, come previsto dalla normativa regionale vigente e ai sensi degli articoli 18 e 19 della L.R. n. 24/2017.

Per ogni Osservazione pervenuta è stato eseguito preliminarmente un esame formale verificando il rispetto del termine e delle modalità di presentazione come indicati nell'Avviso di deposito pubblicato.

Entro il suindicato termine sono pervenute 34 Osservazioni, mentre altre 19 Osservazioni sono giunte in data successiva. Considerata la volontà di consentire la massima partecipazione e collaborazione, si è deciso di ricevere anche di quest'ultime. Non sono giunte nuove osservazioni oltre la data del 01/10/2019. Tutte le Osservazioni sono state protocollate e sono conservate agli atti del Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio, assieme ai materiali relativi all'istruttoria.

Tutte le 53 Osservazioni sono state oggetto di istruttoria tecnica, in collaborazione con i Servizi competenti della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente, verificando l'attinenza alle linee strategiche, agli obiettivi e ai contenuti del PRIT 2025 mediante un dettagliato esame di merito.

Le Osservazioni sono state pubblicate sul sito della Regione Emilia-Romagna, al link:

<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/prit-2025-fase-di-approvazione>

dove sono pubblicati tutti i materiali relativi all'adozione e approvazione del Piano.

Si riporta di seguito l'elenco in ordine di protocollazione delle Osservazioni ricevute, con indicato il proponente principale, il numero e data di protocollo e le principali tematiche affrontate nelle stesse.

Numero (ordine di prot)	SOGGETTO	Data arrivo	N° Protocollo	Temi principali Osservazione	Note
1	On. Vinci Gianluca	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0628364 03/08/2019	STRADALE	
2	Capogruppo Consiliare "La Pigna" - Comune di Ravenna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0642486 09/08/2019	STRADALE	
				FERROVIARIO	
3	Capogruppo Consiliare "La Pigna" - Comune di Ravenna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0657758 27/08/2019	STRADALE	Nuova osservazione e integrazione a n. 2
4	Capogruppo Consiliare Misto - Comune di Ravenna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/662428 29/08/2019	STRADALE	
5	Comune di Cento e Comune di Pieve di cento	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0675350 05/09/2019	STRADALE	
6	Associazione Diritti Civili Lista per Ravenna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0683886 10/09/2019	STRADALE	
7	Comune di Ravenna - Gruppo Consigliare "Ravenna in Comune"	Entro il 16/09/2019	PG/2019/689806 11/09/2019	PORTUALE	
8	Provincia di Piacenza	Entro il 16/09/2019	PG/2019/694421 12/09/2019	STRADALE	
9	Federmetano	Entro il 16/09/2019	PG/2019/695064 12/09/2019	AMBIENTALE	
10	Legambiente Circolo di Piacenza	Entro il 16/09/2019	PG/2019/700863 13/09/2019	IDROVIARIO	
				MOBILITA' CICLABILE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				LOGISTICO-MERCI	

				FERROVIARIO	
				STRADALE	
11	Comune di Monticelli di Ongina	Entro il 16/09/2019	PG/2019/700875 13/09/2019	LOGISTICO-MERCI	
12	Comune di Villanova sull'Arda	Entro il 16/09/2019	PG/2019/700902 13/09/2019	MOBILITA' CICLABILE	
13	Confindustria Piacenza	Entro il 16/09/2019	PG/2019/701757 13/09/2019	STRADALE	
14	Provincia di Modena	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0702224 13/09/2019	FERROVIARIO	
15	Comune di Forlimpopoli	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0703856 16/09/2019	AEROPORTUALE	OSSERVAZIONE SOSTITUITA DALLA N.39
				STRADALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				AMBIENTALE	
16	ASSOCIAZIONE AMO BOLOGNA ONLUS	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0703905 16/09/2019	GENERALE OBIETTIVI	
				STRADALE	
				FERROVIARIO	
				AEROPORTUALE	
				AMBIENTALE	
17	AUSL REGGIO EMILIA	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0703926 16/09/2019	MOBILITA' SOSTENIBILE	
				GENERALE	
18	Confagricoltura ER	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0704023 16/09/2019	AMBIENTALE	
19	Federazione dei Verdi Emilia-Romagna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0704829 16/09/2019	GENERALE	
				AMBIENTALE	
				STRADALE	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	

				LOGISTICO-MERCI	
				AEROPORTUALE	
				FERROVIARIO	
20	Comuni di Roccabianca, San Secondo e Sissa Trecasali	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0705175 16/09/2019	STRADALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				PIANIFICAZIONE INTEGRATA MOBILITA'	
21	Comune di Campogalliano	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0705180 16/09/2019	LOGISTICO-MERCI	
22	Provincia Modena per AMO e Sindaci	Entro il 16/09/2019	PC/2019/0705222 16/09/2019	FERROVIARIO	
23	Provincia di Ravenna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0705243 16/09/2019	STRADALE	
				PORTUALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				FERROVIARIO	
24	Comune di Cesena	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706166 16/09/2019	STRADALE	
				FERROVIARIO	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
25	WWF Emilia-Romagna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706175 16/09/2019	GENERALE	
				STRADALE	
				GENERALE MONITORAGGIO	
				AMBIENTALE	
				AEROPORTUALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				FERROVIARIO	

26	Provincia di Rimini	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706189 17/09/2019	STRADALE	
27	Unione Comuni Appennino Bolognese	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706263 17/09/2019	FERROVIARIO	
				GENERALE OBIETTIVI	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				STRADALE	
28	AUSL Piacenza	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706275 17/09/2019	AMBIENTALE	
				FERROVIARIO	
				STRADALE	
				MOBILITA' CICLABILE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				LOGISTICO-MERCI	
				GENERALE MONITORAGGIO	
29	Comuni di Sassuolo, Fiorano Modenese, Formigine, Maranello	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706295 17/09/2019	LOGISTICO-MERCI	
				STRADALE	
30	Città Metropolitana di Bologna	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706320 17/09/2019	GENERALE OBIETTIVI	
				MOBILITA' CICLABILE	
				GENERALE MONITORAGGIO	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				AEROPORTUALE	
				PIANIFICAZIONE INTEGRATA MOBILITA'	

				STRADALE	
				FERROVIARIO	
				LOGISTICO-MERCI	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
31	Comune di Forlì	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706337 17/09/2019	MOBILITA' CICLABILE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				LOGISTICO-MERCI	
				FERROVIARIO	
				STRADALE	
				AEROPORTUALE	
32	ENTE GESTIONE PARCHI E BIODIVERSITA' - Parchi Emilia Centrale	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706350 17/09/2019	AMBIENTALE	
33	Comune di Reggio Emilia	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706489 17/09/2019	AMBIENTALE	
				STRADALE	
				FERROVIARIO	
				PIANIFICAZIONE INTEGRATA MOBILITA'	
				GENERALE OBETTIVI	
34	Amici del Casino dei Boschi di Sala Baganza	17/09/2019	PG/2019/0706499	MOBILITA' CICLABILE	
35	Comune di San Leo	17/09/2019	PG/2019/0706503	STRADALE	
36	Provincia di Reggio Emilia	Entro il 16/09/2019	PG/2019/0706530 17/09/2019	LOGISTICA	
				FERROVIARIO	
				STRADALE	

37	CISAL Emilia-Romagna	17/09/2019	PG/2019/0707433 17/09/2019	LOGISTICA	Inviata dal consigliere Bargi Stefano
38	CISAL TRASPORTI - FAISA CISAL Emilia- Romagna	17/09/2019	PG/2019/0708624 18/09/2019	FERROVIARIO	
				GENERALE OBIETTIVI	
39	Comune di Forlimpopoli	17/09/2019	PG/2019/0708636 18/09/2019	MOBILITA' CICLABILE	Sostituisce la precedente Osservazione 15
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				LOGISTICA	
				STRADALE	
				FERROVIARIO	
				AEROPORTUALE	
40	Comune di Piacenza	17/09/2019	PG/2019/0708644 18/09/2019	FERROVIARIO	
				STRADALE	
41	Comune di Castelvetro Piacentino	18/09/2019	PG/2019/0708651 18/09/2019	STRADALE	
42	LIPU Sede Nazionale Parma	18/09/2019	PG/2019/0711324 18/09/2019	AMBIENTALE	
43	Legambiente Emilia Romagna Onlus	18/09/2019	PG/2019/0711332 19/09/2019	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				PIANIFICAZIONE INTEGRATA MOBILITA'	
				AEROPORTUALE	
				FERROVIARIO	
				STRADALE	

				LOGISTICA	
				GENERALE OBIETTIVI	
				AMBIENTALE	
44	Legambiente Circolo di Piacenza	18/09/2019	PG/2019/0711338 19/09/2019	IDROVIARIO	Reinvio dell'osserva- zione n.10
				MOBILITA CICLABILE	
				LOGISTICO-MERCI	
				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				FERROVIARIO	
				STRADALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
45	Comitato NO Bretella- SI Mobilità Sostenibile - Modena e associazioni e comitati collegati	18/09/2019	PG/2019/0711358 19/09/2019	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				FERROVIARIO	
				LOGISTICO-MERCI	
				AMBIENTALE	
				MOBILITA' SOSTENIBILE	
				GENERALE OBIETTIVI	
				PIANIFICAZIONE INTEGRATA MOBILITA'	
				STRADALE	
46	Regione Lombardia	18/09/2019	PG/2019/0711403 19/09/2019	MOBILITA' CICLABILE	
				FERROVIARIO	

				TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
				STRADALE	
47	Regione Toscana	20/09/2019	PG/2019/0715909 23/09/2019	MOBILITA' CICLABILE	
48	FAND - Federazione tra le associazioni nazionali delle persone con disabilità	23/09/2019	PG/2019/0718067 23/09/2019	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
49	Parco del Delta del Po	26/09/2019	PG/2019/0724075 26/09/2019	AMBIENTALE	
50	MIBACT - Ministero per i Beni, le attività culturali e Turismo	27/09/2019	PG/2019/727367 27/09/2019	GENERALE	
				AMBIENTALE	
51	Provincia di Forlì- Cesena	17/09/2019	PG/2019/707796 17/09/2019	FERROVIARIO	
				AEROPORTUALE	
				LOGISTICO-MERCI	
				STRADALE	
				MOBILITA' CICLABILE	
52	Federazione dei Verdi Emilia-Romagna	01/10/2019	PG/2019/735477 01/10/2019	FERROVIARIO	Integrazione alla osservazione n. 19
				STRADALE	
53	Comune di Scandiano (RE)	01/10/2019	PG/2019/738308 02/10/2019	MOBILITA' CICLABILE	
				FERROVIARIO	

Nell'ambito dell'istruttoria tecnica è stata quindi proposta una **conclusione**, con riferimento alle seguenti opzioni:

- . osservazione accolta con modifica degli elaborati;
- . osservazione accolta senza modifica degli elaborati;
- . osservazione accolta parzialmente con modifica degli elaborati;
- . osservazione accolta parzialmente senza modifica degli elaborati;
- . osservazione non accolta;

Di seguito si riporta **per ogni Osservazione**:

- un breve sunto, rimandando per il testo completo all'Osservazione presentata;
- *in corsivo la descrizione dell'istruttoria dei punti contenuti in Osservazione*;
- Alla fine di ogni Osservazione, la **conclusione** individuata e la relativa sintesi della motivazione.

ESAME OSSERVAZIONI

1 On. Vinci Gianluca

"Osservazione/Segnalazione spostamento Tangenziale di Bagno a Nord dell'abitato"

L'osservazione tratta della Variante alla SS9 Emilia dell'abitato di Rubiera e della località Bagno frazione del Comune di Reggio Emilia. Viene richiesto che il PRIT2025 accolga la possibilità di rivedere la posizione del tracciato, che storicamente è stato studiato a sud dell'abitato di Rubiera, valutandone una ubicazione a Nord dell'autostrada A1.

La richiesta è restrittiva rispetto alle attuali previsioni PRIT 2025. Nella Relazione Tecnica, al paragrafo 3.3.2 "Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale", a pagina 58 si cita la tangenziale di Rubiera come uno degli interventi previsti per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana lungo l'asse della SS9 Emilia: "tangenziale di Rubiera (opera connessa alla bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo);"

Non si definisce l'ubicazione geografica dell'infrastruttura, da precisare in sede di pianificazione locale, e che in particolare è legata al progetto della Bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo.

Si evidenzia che la proposta di tracciato alternativo, a nord dell'autostrada A1, proposto nella osservazione prevede un itinerario composto da: un primo tratto in complanare alla A1 e TAV BO-MI tra la SP113 e la SP85 (previsione presente nel PRIT2025 pagina 60) e un tracciato (non ben precisato) sembra di nuova realizzazione che dalla SP85 raggiunga la SS9 Emilia (Tangenziale di Modena) passando per il casello autostradale A22 di Campogalliano. Tale itinerario è troppo lontano dal centro abitato di Rubiera e non può configurarsi con "tangenziale nord".

Tuttavia tale proposta di itinerario è in parte coerente con quanto definito nella relazione del PRIT 2025 per (come visibile nella Carta B) trattandosi di tratte già ricomprese nella Rete di Base Principale: primo tratto in complanare A1, poi con tratte: SP85 fino ad intersezione SP13, SP13 fino ad innesto SP413, ed infine SP413 fino allo svincolo con la SS9 Emilia.

Tale itinerario, coerente con gli strumenti di pianificazione comunale e provinciale vigenti (PSC Comune di Rubiera, PSC Comune di Reggio Emilia, PTCP di Modena, PTCP Reggio Emilia), pur non potendosi configurare come nuovo itinerario diretto tra Modena e Reggio Emilia in alternativa all'autostrada A1, consente parte delle relazioni indicate nell'osservazione stessa.

Conclusione: l'Osservazione 1 è accolta senza modifica degli elaborati, in quanto le indicazioni proposte sono già presenti nel PRIT 2025 in termini più corretti e più generali, in grado di meglio consentire l'individuazione di soluzioni specifiche a livello locale, nel rispetto degli obiettivi posti.

2 Capogruppo Consiliare" La Pigna" - Comune di Ravenna

3 Capogruppo Consiliare" La Pigna" - Comune di Ravenna

L' Osservazione 2 propone di realizzare una variante tra i centri abitati di Ravenna e di Forlì in virtù delle criticità attuali della SS67 Ravegnana.

L'Osservazione 3 integra la precedente allegando una planimetria con tracciato della variante e propone in prosecuzione di tale variante un ulteriore nuovo tracciato stradale tra la E45 (svincolo della Standiana) e la SS16 Adriatica in prossimità dello slaccio della Variante di Savio alla SS16.

Vengono quindi trattate assieme.

Il tracciato proposto per la variante alla SS 67 Ravegnana si compone di un primo tratto esistente di E45 tra la tangenziale di Ravenna e lo svincolo della Standiana, e di un secondo tratto, prevalentemente di nuova realizzazione, sino allo svincolo autostradale A14 di Forlì. Tale tracciato si configura, più che come variante, come un nuovo itinerario piuttosto distante dal tracciato originale, che non verrebbe comunque eliminato e neppure declassato.

La necessità di un migliore collegamento tra i centri abitati di Ravenna e di Forlì è stata ampiamente discussa in sede di adozione del PRIT 2025 e la Relazione Tecnica è stata integrata al paragrafo 3.3.2 "Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale" con il seguente intervento: "S.S 67 Tosco Romagnola: Nel tratto fra Ravenna e Forlì (Ravegnana) interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti.

Il Piano demanda quindi alla pianificazione locale l'individuazione della migliore soluzione, sulla base dei requisiti generalmente previsti per la Rete di Base principale.

Il prolungamento proposto in osservazione 3 di tale variante prevede una variante alla strada provinciale SP101, che collega lo svincolo della E45 della Standiana e la SS16 in corrispondenza della rotatoria di ingresso del parco di divertimento di Mirabilandia.

Il PRIT 2025 non prevede interventi per la SP101 non essendo compresa nella Rete di Base Principale. Infatti tale strada, come indicato nell'osservazione, è soggetta principalmente ad un elevato traffico locale diretto al parco di Mirabilandia.

In generale, per le stradi della Rete di Base Locale, il PRIT 2025 prevede già la possibilità di interventi per il miglioramento della qualità di deflusso e per il miglioramento della connessione con la Rete di Base Principale. Non si ritiene quindi necessario l'accoglimento dell'osservazione.

Conclusione: le Osservazione 2 e 3 non sono accolte, pur condividendo alcuni elementi da esse sollevate, questi sono già presenti nel PRIT 2025 in forma più generale, e non ritiene utile la soluzione specifica proposta e non corredata da adeguati studi di mobilità, prevedendo invece "interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti".

4 Capogruppo Consiliare Misto - Comune di Ravenna

L'osservazione richiede un nuovo tracciato stradale di collegamento (bretella) tra la E45 (svincolo della Standiana) e la SS16 adriatica in prossimità dello slaccio della Variante di Savio alla SS16, in alternativa al previsto tracciato della variante di Fosso Ghiaia alla SS16, o comunque il potenziamento del tratto di SP101 tra lo svincolo E45 e la SS16.

Il nuovo tracciato, che non può configurarsi in alternativa alla prevista variante di Fosso Ghiaia, coincide con quanto proposto nell'Osservazione 3 chiedendo in alternativa alla stessa variante, nel caso non fosse accolta, di procedere al potenziamento della SP 101.

Come indicato nella precedente Osservazione 3, il PRIT 2025 non prevede interventi per la SP101 non essendo compresa nella Rete di Base Principale, in quanto prevalentemente soggetta a traffici diretti localmente. In generale, per le strade della Rete di Base Locale, il PRIT 2025 prevede già la possibilità di interventi per il miglioramento della qualità di deflusso e per il miglioramento della connessione con la Rete di Base Principale. Non si ritiene quindi necessario l'accoglimento dell'osservazione.

Conclusione: l' Osservazione 4 è accolta senza modifica degli elaborati, in quanto le indicazioni proposte sono già presenti nel PRIT 2025 in termini più generali, consentendo interventi di adeguamento della viabilità esistente.

5 Comune di Cento e Comune di Pieve di Cento

L'osservazione richiede la previsione esplicita in Relazione Tecnica di un nuovo tracciato stradale, in variante all'esistente, tra la SP 255 e la SP 11, comprensivo di nuovo ponte sul fiume Reno. L'osservazione evidenzia sul percorso attuale la presenza in ora di punta del mattino di locali rallentamenti di traffico con previsti peggioramenti della congestione a seguito della realizzazione della Cispadana e l'attuale stato di manutenzione non ottimale del ponte sul Reno. Il nuovo tracciato, completamente esterno agli abitati di Cento e Pieve di Cento, consentirebbe l'allontanamento del traffico di attraversamento e il miglioramento delle condizioni locali di mobilità, anche con già previsti interventi a favore della ciclopeditività.

Il punto è condivisibile nelle finalità, già presenti nel PRIT 2025 che ha già riconosciuto l'importanza territoriale delle relazioni e del nodo, inserendo nella Rete di Base Principale l'itinerario Cento – Altedo (SP 11 BO, SP 20 BO), assente nel Prit98. Come riconosciuto dalla stessa Osservazione, la proposta può essere coerente con i principi definiti dal PRIT 2025 sulla Rete di Base Principale, che consente la realizzazione di nuovi tratti in variante nel caso non si riesca diversamente a garantire lo svolgimento delle funzioni proprie per tale rete. Per queste varianti è però prevista la redazione di uno studio della mobilità che ne dimostri l'efficacia e l'attenzione a tutte le esigenze di mobilità.

Non può essere però accolta la specifica soluzione presentata dall'osservazione, in quanto non conforme al PMP della provincia di Bologna e non giustificata dallo studio di mobilità citato, che comunque non potrebbe però essere oggetto di istruttoria nell'iter approvazione del PRIT.

Inoltre il PRIT 2025 già sottolinea la priorità agli interventi di manutenzione programmata e la messa in sicurezza della dotazione infrastrutturale esistente.

Conclusione: l' Osservazione 5 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto condivisibile nei contenuti che però risultano già ricompresi in forma più generale negli attuali elaborati di Piano che definiscono gli elementi e i requisiti che dovrà soddisfare la proposta progettuale specifica.

6 Associazione Diritti Civili Lista per Ravenna

L' osservazione propone di rafforzare la necessità che gli interventi già previsti in relazione del PRIT2025 sulla SS16 siano considerati "tutti di massima priorità".

Il capitolo 3.2.3 della Relazione Tecnica attualmente pone tutti gli interventi previsti sulla SS16 sullo stesso piano, lasciando l'individuazione delle priorità alla programmazione degli interventi in accordo con le opportunità che si presenteranno e gli accordi con le realtà territoriali. L'osservazione proponendo tutti gli interventi ugualmente urgenti di fatto non modifica nulla nella cronologia di programmazione degli stessi, e non produce effetti.

Conclusione: l' Osservazione 6 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto presenta contenuti i cui effetti sono già ricompresi nelle azioni di piano.

7 Comune di Ravenna Gruppo Consigliare "Ravenna in Comune"

L'osservazione è relativa al capitolo 9.1 della Relazione Tecnica "Il ruolo e le prospettive di sviluppo del porto di Ravenna", e sottolinea la "non compatibilità" tra alcune previsioni del PRIT 2025 e le previsioni e/o i progetti attualmente in corso previsti dal Piano Regolatore Portuale. Ciò in particolare relativamente alla: elettrificazione delle banchine, non prevista dall'Autorità di Sistema Portuale; profondità dei fondali, previsione di punti di approvvigionamento di GNL, potenziamento delle banchine Porto Corsini, non presente o difformi da quanto previsto nell'attuale progetto approvato dal CIPE. L'Osservazione segnala inoltre che alcune previsioni sull'approfondimento dei fondali, la realizzazione del Terminal Container e il potenziamento delle banchine, oltre alla realizzazione di piattaforme logistiche, non sono supportate da analisi che ne giustifichino la realizzazione.

Il PRIT 2025 relativamente al Porto di Ravenna non prevede una revisione degli obiettivi generali definiti dal Prit 98, ma conferma principalmente le politiche in corso e portate avanti in accordo con l'Autorità Portuale (ora Autorità di Sistema Portuale) e i Piani del porto, anche in considerazione dell'elevato stato di avanzamento della progettazione o realizzazione degli interventi previsti. Il PRIT 2025 riconosce inoltre che tali politiche per essere efficaci necessitano di un sistema coordinato di azioni da parte di tutti i soggetti interessati (pubblici e privati), come definite al capitolo 9.1.3.

Ciò premesso si evidenzia che: le opere relative al Terminal Container e nuove banchine in Penisola Trattaroli non sono nuove previsioni e sono parte del progetto di Hub Portuale; l'individuazione di aree per realizzazione di piattaforme logistiche è compito della pianificazione e accordi territoriali che, in funzione della loro scala, ne definiranno obiettivi specifici; le previsioni di elettrificazione delle banchine, di punti di

approvvigionamento di GNL e di maggiori profondità dei fondali sono legate a visioni di maggior respiro del PRIT 2025, di cui i progetti in corso sono da considerarsi prima fase in corso di realizzazione; l'attracco crociere e le relative previsioni non fanno parte, né dovevano farlo, del progetto approvato dal CIPE.

Relativamente alla tabella a pag 172 "passeggeri terminal portuale" i dati inseriti sono quanto disponibile alla data di chiusura della Relazione Tecnica (luglio 2018), e sono quindi relativi al 2017. Si ritiene comunque utile, in alternativa alla eliminazione del testo a commento, una migliore descrizione come di seguito riportato.

Si ritiene quindi parzialmente accoglibile solo la parte descritta al punto 2 dell'Osservazione, non accogliendo le altre parti.

Conclusione: l' Osservazione 7 è parzialmente accolta con modifica degli elaborati, per quanto riguarda la sostituzione del seguente testo della Relazione Tecnica a pag 172: ~~"Come si può notare dopo la crisi protratta fino al 2015, dal 2016 vi sono stati segnali di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero, anche se non si sono ancora raggiunti livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di cui il Porto dispone"~~

Con il nuovo testo *"Il traffico passeggeri è legato, oltre che alle condizioni infrastrutturali del porto, soprattutto all'andamento del mercato turistico e all'offerta di crociere effettuata dagli operatori. Ad oggi non si sono ancora raggiunti livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale, nel caso di banchine pienamente operative, di cui il porto dispone."*

La restante parte dell'Osservazione è condivisibile nelle finalità relativamente alla necessità di un sistema coordinato di azioni con impegni di tutti i soggetti coinvolti, già indicato dal Piano e non necessita quindi di modifiche. Non è invece condivisibile la subordinazione delle previsioni del PRIT a scelte contingenti di altri soggetti.

8 Provincia di Piacenza

Con lettera del Presidente della Provincia vengono dapprima descritti i temi di seguito richiamati.

"La prevista realizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero lungo l'asse della tangenziale sud di Piacenza, rende ancora più strategico il completamento e il potenziamento dell'attuale tangenziale, che non può essere considerato alternativo alle soluzioni che verranno individuate per la dismissione del tratto di A21 fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza Sud.

Inoltre, tenuto conto di quanto comunicato con la nota inviata in data 21.02.2019, prot. 4822, e delle considerazioni formulate dai Sindaci del territorio della "Bassa Piacentina" in data 24.04.2019, prot. n. 1740 del Comune di Villanova, prendendo atto che alcune richieste sono già state recepite nel PRIT adottato, si ribadisce la richiesta di previsione di un tratto di collegamento diretto tra l'attuale Casello Autostradale e la SP10 "Padana Inferiore" mediante la realizzazione di una nuova viabilità appartenente alla categoria del "Sistema non autostradale", nonché la modifica delle manovre possibili in corrispondenza dell'innesto tra la bretella A1-A21 e la A21.

Si ritiene, infine, segnalare come prioritaria la tangenziale di Castel San Giovanni, il potenziamento della SP 10 a est del capoluogo (per migliorare e potenziare i collegamenti

con il polo della logistica del comune di Monticelli d'Ongina) e il collegamento con la SP10 e il nuovo ponte sul Po dopo Castelvetro P.no come previsto dal PTCP vigente”.

Vengono quindi proposte una serie di modifiche alla Relazione Tecnica, e in particolare: Proposta di modifica del punto “Nodo di Piacenza” a pag. 49, con richiesta di prevedere in via prioritaria “il raddoppio di tutti i tratti attualmente a 1 corsia dell’asse tangenziale sud, il miglioramento dell’innesto con la SS9 e della connessione con il casello Piacenza Ovest”.

Il testo del PRIT 2025 già prevede il miglioramento dell’innesto con la SS9 e della connessione con il casello Piacenza Ovest (che individua come opera prioritaria). Prevede anche il potenziamento del sistema tangenziale che dovrà essere valutato attraverso studio trasportistico al fine di individuare le soluzioni più consone. Non può essere accolta la richiesta di definire in sede di Piano Regionale la tipologia di intervento prevista, non supportata da nessuno studio o analisi specifica. Si ritiene comunque utile chiarire il testo del PRIT 2025 anche al fine di evidenziare quanto richiesto, modificando il testo come riportato in conclusione.

Richiesta di risoluzione delle tematiche del nodo con una soluzione che prevede “la dismissione del tratto di A21 fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza Sud attraverso tre possibili ipotesi:

- La previsione di una “mediana” a sud-ovest di Piacenza, dal nuovo casello di Rottofreno sulla A21 fino alla SS9 nei pressi di Pontenure, collegandosi alle attuali previsioni di raccordo delle tangenziali/varianti sulla via Emilia individuate dal PTCP di Piacenza (Cadeo e Roveleto). In seconda ipotesi potrà essere valutato il collegamento della “mediana” fino a Fiorenzuola, in corrispondenza con la SP462R e la SS9 via Emilia, per facilitare il proseguimento delle relazioni anche con l’asse cispadano. Quest’ultima soluzione è da considerarsi sostitutiva delle varianti sulla via Emilia prima richiamate individuate dal PTCP di Piacenza;

- L’ipotesi di collegamento tra il nuovo casello di Rottofreno ed il casello “Basso Lodigiano” a Guardamiglio.

Tali richieste non sono tecnicamente condivisibili né coerenti. Come richiamato dalla stessa Provincia di Piacenza, gli allegati modellistici al PRIT 2025 evidenziano chiaramente che l’ipotesi di “mediana” toglie flussi alla tangenziale di Piacenza, rendendo inutile il potenziamento di quest’ultima. Le due proposte sono quindi alternative. Inoltre la proposta di “mediana” non è prevista dal PTCP di Piacenza, che prevede invece il potenziamento di altra viabilità. Il PRIT 2025 prevede quindi la valutazione della “mediana” solo in alternativa al potenziamento della tangenziale e previo studio trasportistico che valuti le modalità di risoluzione delle criticità complessive.

L’ipotesi di collegamento tra il casello di Rottofreno e il casello Basso Lodigiano (in territorio della regione Lombardia) prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Fiume Po e costituisce significativa modifica agli elaborati del PRIT 2025. Tale previsione dagli elevati impatti ambientali, è in contrasto con i principi generali del PRIT 2025, già approvati con il Documento Preliminare, che non prevedono la realizzazione di nuovi corridoi infrastrutturali rispetto a quelli definiti nel Prit 98. Tale previsione è inoltre in contrasto con il vigente PTCP della Provincia di Piacenza e con il Programma dei Trasporti e della Mobilità della Regione Lombardia. Inoltre, come richiamato dalla stessa Provincia di Piacenza, su tale asse gli spostamenti sono di tipo Ovest-Sud (Torino-Bologna), per cui un collegamento Ovest-Nord tra la A22 e al A1 allungherebbe gli attuali percorsi verso sud (e viceversa verso ovest) e porterebbe ulteriore traffico sul ponte sul Po dell’a A1, con già elevati livelli di saturazione.

Proposte di modifica del punto “Cispadana” a pag. 54.

“Al fine di migliorare il sistema infrastrutturale e le interconnessioni tra la rete ordinaria e quella Autostradale e, quindi, favorire lo spostamento dei flussi di traffico dalla viabilità ordinaria a quella autostradale si ritiene di fondamentale importanza rivedere le manovre possibili in corrispondenza dell’innesto tra la bretella A1-A21 e la A21.

Al fine di garantire un’alternativa al tratto di collegamento attualmente urbano tra il casello A21 di Castelvetro P.no e Cremona, si richiede la previsione di un tratto di collegamento diretto tra l’attuale Casello Autostradale e la SP10 “Padana Inferiore” mediante la realizzazione di una nuova viabilità appartenente alla categoria del “Sistema non autostradale”, tale da ripercorrere in parte il tracciato in previsione nel progetto “Terzo ponte”, con l’obiettivo di spostare dal tratto urbano del centro abitato il traffico di attraversamento proveniente dal casello autostradale, rendendo più fluido il transito sia attraverso Cremona sia verso Monticelli d’Ongina.

- Collegamento con la SP10 e il nuovo ponte sul Po dopo Castelvetro P.no”

Si condividono le finalità del punto, già previste a pag 47 e pag. 54 della Relazione Tecnica, a seguito di accoglimento in sede di adozione delle analoghe osservazioni dei Comuni di Castelvetro Piacentino, Monticelli d’Ongina, San Pietro in Cerro e Villanova sull’Arda.

Proposte di modifica del punto “Cispadana” a pag. 60 e 61. “Inserire, nella Rete di Base principale di competenza provinciale, dei seguenti interventi contenuti nel PTCP:

- Potenziamento SP 10R a est del capoluogo;

-Tangenziale di Castel San Giovanni (attualmente inserita a pag. 61 negli interventi finalizzati al miglioramento dell’accessibilità urbana)”.

La prima integrazione è condivisibile, ma non è necessaria, in quanto intervento già conforme alle previsioni del PRIT 2025.

La seconda integrazione non è condivisibile, in quanto la già prevista tangenziale di Castel Giovanni, viene collocata dal PRIT 2025 tra interventi finalizzati anche al miglioramento dell’accessibilità urbana, tema che deve essere quindi affrontato nella progettazione della stessa, e non demandato ad altri interventi.

“Inserimento, nello scenario delle ciclovie regionali, di un percorso “della Val d’Arda” al fine di creare una connessione tra l’itinerario VenTo, le Terre Verdiane, il Parco dello Stirone (ciclovie dei Parchi) e il borgo di Castell’Arquato.

Si condivide il punto nelle sue finalità, senza necessità di integrazioni, in quanto la Rete Regionale già prevede nel proprio scenario tale percorso di carattere provinciale.

Inserimento, nella mappatura regionale dell’aeroportualità minore, dell’area di San Damiano.

Tale richiesta non è accoglibile, in quanto relativa ad una tavola di “Quadro Conoscitivo” la cui procedura di approvazione è terminata a seguito di conclusione della Conferenza di Pianificazione”, in data 14/03/2017. Si tratta comunque di un’area militare e in quanto tale non censita dal PRIT.

“Si segnala, infine, che nella Carta A – Inquadramento Strategico non viene rappresentato graficamente il potenziamento previsto sull’Autostrada A1 e il tratto piacentino dell’itinerario “VenTo”.

In tavola "A" è stata migliorata la grafia di stampa del potenziamento dell'Autostrada A1. Per l'itinerario "VenTo" è stato riportato quanto previsto dalla Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche.

Conclusione: l' Osservazione 8 è parzialmente accolta con modifica degli elaborati, relativamente al miglioramento di alcune previsioni relative alle priorità sul nodo di Piacenza. In particolare, il punto a pag. 49 della Relazione Tecnica viene così modificato:

"Il PRIT 2025 individua come **prioritario il completamento della tangenziale ovest-sud-est** di Piacenza e l'apertura sulla A21 del casello di Rottofreno e la sua connessione al sistema tangenziale, oltre al miglioramento della connessione tra il casello Piacenza Ovest e l'asse tangenziale.

A seguito della verifica dei flussi principali insistenti sul nodo (vedi allegato "Approfondimento modellistico Rete Stradale"), che evidenzia come le componenti di scambio-atteveramento siano soprattutto orientate da Nord verso Sud (Milano-Bologna) e da Ovest verso Sud (Torino-Bologna), e viceversa, occorre valutare mediante uno specifico studio **di fattibilità, comprensivo degli aspetti trasportistici, ambientali e paesaggistici,** ~~trasportistico~~ l'intervento più consono a risolvere le restanti criticità.

La soluzione da individuare, eventualmente da realizzarsi anche attraverso fasi funzionali, dovrà valutare le seguenti ipotesi:

- il ~~completamento e~~ potenziamento **(anche prevedendo due corsie per senso di marcia)** dell'asse tangenziale ovest-sud-est e il miglioramento dell'innesto con la SS9;

~~eventuale dismissione del tratto di A21 fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza sud o il suo affiancamento con un nuovo tratto di tangenziale;~~

- in alternativa al potenziamento dell'asse tangenziale, la previsione di una "mediana" a sud-ovest di Piacenza, dal nuovo casello di Rottofreno sulla A21 fino alla SS9 nei pressi di Pontenure, collegandosi alle attuali previsioni di raccordo delle tangenziali/varianti sulla via Emilia individuate dal PTCP di Piacenza (Cadeo e Roveleto). In seconda ipotesi potrà essere valutato il collegamento della "mediana" fino a Fiorenzuola, in corrispondenza con la SP462R e la SS9 via Emilia, per facilitare il proseguimento delle relazioni anche con l'asse cispadano. Questa soluzione è da considerarsi sostitutiva alle varianti sulla via Emilia prima richiamate individuate dal PTCP di Piacenza.

Lo studio potrà inoltre valutare eventuali soluzioni in variante alla A21, con contestuale dismissione del tratto esistente fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza sud.

La soluzione individuata, motivata nelle scelte anche in rapporto alle diverse ipotesi possibili, dovrà valutare e garantire anche il miglioramento dell'accessibilità e funzionalità del sistema urbano, comprensivo del sistema trasporto pubblico locale (es. linee riservate, accessi regolamentati, ecc.), e dovrà essere accompagnata da un **complessivo progetto di riqualificazione ambientale** delle aree interessate dall'intervento".

La restante parte è non accoglibile, in quanto non conformi alla pianificazione vigente del PTCP di Piacenza, agli indirizzi generali del PRIT 2025 e al PRMT della Regione Lombardia, oltre che con aspetti non coerenti dal punto di vista trasportistico.

9 Federmetano

L'Osservazione illustra una serie di considerazioni e prerogative, quali la valenza ambientale del gas naturale soprattutto in termini di minori emissioni di CO2. Descrive le caratteristiche del GNC e il forte sviluppo GNL. Infine vengono fatte alcune considerazioni sullo sviluppo del bio-metano e sulle trasformazioni tecnologiche after market. In virtù di quanto esposto ritengono che debba essere dato al gas naturale un ancora più ampio spazio nei documenti del PRIT 2025. Nello specifico:

Punto 1. Negli obiettivi PRIT2025 propongono di aumentare al 25% la percentuale di immatricolazione di mezzi pesanti a gas naturale

Tale obiettivo è ripreso dal PER al 2030. Il PRIT fissa uno step intermedio al 2025 pari al 15%.

Punto 2. Nelle azioni per la mobilità sostenibile che riguardano misure di regolamentazione della circolazione, sosta, ecc. chiedono di adottare un approccio "technology-neutral", con misure premianti improntate alla parità di trattamento verso le diverse soluzioni a basso impatto ambientale.

Si concorda parzialmente con le finalità del punto, relativamente all'approccio "technology-neutral" occorre comunque tenere conto delle diversità nella loro diffusione e delle specifiche differenze rispetto alle diverse tipologie di impatto ambientale e alla necessità di graduale superamento dei combustibili di origine fossile.

Sulla base dei principi generali espressi l'Osservazione poi propone una serie di modifiche puntuali al testo dei documenti del PRIT 2025, in parte accolte, come riepilogato di seguito.

Conclusione: l' Osservazione 9 è quindi parzialmente accolta con modifica della Relazione Tecnica nei punti:

Si integra al Par. 6.4 Il rinnovo del parco autobus del TPL (pagina 106)

*- a sperimentare nuovi sistemi propulsivi (elettrico, ibrido, idrogeno, **biogas-biometano**);*

Si integra al Par. 6.4 Il rinnovo del parco autobus del TPL (pagina 107)

*Parallelamente il PRIT 2025 promuove ~~la sperimentazione~~ **l'adozione** di tecnologie innovative (in particolare biometano, metano liquido e alimentazione elettrica) al fine di fissare i migliori standard tecnologici con l'obiettivo di indirizzare ad una loro diffusione sul territorio.*

Si modifica il Par. 7.4.6 Misure per la mobilità elettrica, i carburanti alternativi e il parco circolante (pagina 127)

*- promozione di tecnologie di alimentazioni alternative come definiti dalla normativa europea e nazionale **quali il D. Lgs 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi"** (**, più sostenibili come i veicoli ibridi, elettrici e a idrogeno;***

Si modifica Par. 7.4.6 Misure per la mobilità elettrica, i carburanti alternativi e il parco circolante (pagina 129)

Il PRIT 2025 in accordo con il PAIR conferma le politiche per la **promozione del rinnovo e riqualificazione del parco circolante**, con rottamazione dei veicoli più inquinanti e la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa. ~~quali ad esempio metano e GPL, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, ossia i sistemi che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica~~

Si aggiunge al Par. 8.4.2.6 La distribuzione urbana delle merci (pagina 167)

- la Regione dovrà attivare azioni per favorire l'accesso alle aree urbane solo ai veicoli "più puliti". In particolare saranno attivate specifiche azioni per il miglioramento del parco veicolare, con l'obiettivo di radiazione o di sostituzione (con veicoli elettrici, ibridi elettrici, a gas naturale e in parte altri carburanti alternativi), di circa il 50% del parco veicolare commerciale diesel, compreso entro le 7,5 tonnellate e di categoria inferiore o uguale all'euro 1, previsto ancora circolante al 2025;

Integrare al Par. 12.5.1 – Sistemi ambientali, energia e cambiamenti climatici – Aspetti energetici dei trasporti – Azioni e obiettivi del PRIT (pagina 215 Tabella 15)

Riduzione della crescita del tasso motorizzazione (auto) regionale	-10%
auto elettriche, % di immatricolazione	20%
auto ibride benzina, % di immatricolazione	15%
autobus elettrici, % di immatricolazione	35%
autoveicoli commerciali leggeri elettrici, % di immatricolazione	25%
autoveicoli commerciali pesanti elettrici, % di immatricolazione	10%
auto combustibili alternativi (metano), % di immatricolazione	20%
autobus metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali leggeri metano GNL (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali pesanti metano GNL (CNG, LNG) % di immatricolazione	15%
Sostituzione veicoli commerciali leggeri < euro 1 (su previsione circolanti al 2025)	50%

10 Lega Ambiente Piacenza

L'Osservazione inizia con una premessa che rileva: l'assenza di un reale percorso partecipato; la gravità del livello di inquinamento del territorio e la necessità di affrontare in maniera radicale tale tema riducendo considerevolmente le emissioni da combustibili fossili; la necessità di iniziative coraggiose atte a implementare politiche di sviluppo urbanistico volte allo "zero consumo di suolo". A tale premessa seguono i seguenti punti specifici.

Punto 1 Obiettivi infrastrutturali previsti sulla Rete Stradale:

"IV corsia A1 fra Modena (interconnessione con A22) e il confine regionale (Piacenza)".

Si chiede di rivalutare in modo complessivo l'impostazione degli interventi previsti nel documento adottato, perché il potenziamento stradale attira e induce nuovo traffico.

“Introduzione dei seguenti nuovi caselli”: lungo la A21 a Rottofreno, che viene definito positivo; lungo la A21 dir a S. Pietro in Cerro, considerato negativamente in quanto impatta drammaticamente sulla vivibilità locale. Si propone in alternativa una tangenziale di Caorso e il contemporaneo utilizzo del ponte sul Po' di San Nazzaro, che consentirebbe il “salto della città di Piacenza” per il traffico sulla SS9 (via Emilia).

I punti non si ritengono accoglibili. Il potenziamento della A1 fa parte di interventi già previsti e in parte attuati, rispondenti a dinamiche già in parte in atto e valutati complessivamente utili. L'apertura di nuovi caselli, tra cui lungo la A21, aumenta l'accessibilità locale senza richiedere nuove infrastrutture, ed è stata oggetto di simulazioni di traffico risultate complessivamente positive.

“Eventuale dismissione del tratto di A21 fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza sud o il suo affiancamento con un nuovo tratto di tangenziale”;

L'Osservazione ritiene che tale intervento che andrebbe quantomeno concordato con la Regione Lombardia che non hanno attualmente pianificato alcun passaggio sul proprio territorio di raccordi autostradali alternativi. Senza considerare l'assoluta necessità di valutare correttamente l'impatto sul consumo di suolo agricolo del trasferimento della tangenziale di Piacenza in area lombarda.

Si condivide il punto. Il PRIT 2025 infatti non è previsto nessuna nuova infrastruttura autostradale di collegamento con la Regione Lombardia.

L'Osservazione contesta inoltre la necessità di una nuova “Mediana” in assenza di adeguati flussi di traffico e prevedendo il vigente PTCP della provincia di Piacenza interventi di potenziamento di altra viabilità pedecollinare.

Si condivide il punto. Il PRIT 2025 prevede la valutazione di tale opera solo a seguito di altri interventi prioritari, in alternativa al potenziamento della attuale tangenziale ovest-sud-est di Piacenza, e previo uno studio che ne dimostri l'utilità.

Punto 2 , “Riguardo la porzione della Rete di Base di competenza statale”;

Punto 3, “Assi di valico appenninico”

Punto 4, “Riguardo alla Rete di competenza provinciale”

L'Osservazione chiede che gli interventi previsti siano valutati con maggiore attenzione alla riduzione del consumo di suolo e alla qualità della progettazione.

Si condividono i punti. Il PRIT 2025 già prevede come principio generale la riduzione di consumo di suolo e altri criteri da rispettare per la sostenibilità e la verifica dell'efficacia degli interventi sulla rete di base principale.

Punto sul “Trasporto ferroviario”

L'Osservazione propone l'adozione del progetto già presentato in occasione del Piano Strategico per Piacenza (2006) denominato: “SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO PIACENTINO”. Tale progetto non viene allegato e non è possibile valutarlo. Chiede inoltre il miglioramento delle condizioni dei contratti di servizio, nella manutenzione dei mezzi, maggiore frequenza e cadenza delle corse, accoglienza delle stazioni, accessibilità dei parcheggi, tariffazioni integrate, multimodalità, ecc.

Si rileva in generale l'inadeguatezza degli obiettivi generali fissati, +50% passeggeri, + 30% trasporto merci, senza però indicare target alternativi e le modalità per raggiungerli.

Il punto è in parte condivisibile. Il PRIT 2025 si pone importanti obiettivi di miglioramento del servizio anche sulla frequenza delle relazioni che riguardano

complessivamente il territorio regionale, ponendo il trasporto ferroviario al centro delle proprie strategie di trasporto pubblico. In merito agli obiettivi generali, fanno parte del complesso di azioni che si ritengono raggiungibili nell'ambito della validità del piano (2025).

Punto sul "Trasporto pubblico locale e l'intermodalità"

L'Osservazione sottolinea la necessità di un salto di qualità importante per render effettivamente attrattivo il trasporto pubblico. Scelte che prevedono infrastrutturazioni pesanti, da valutare in base alla capacità di riduzione della congestione da traffico e dell'inquinamento atmosferico. Non solo quindi mediante il criterio dell'equilibrio economico-finanziario ma anche sulla base dell'analisi costi-benefici complessivi.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 promuove in via prioritaria la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico. Tra i criteri di realizzazione delle opere infrastrutturali prevede la redazione di studi di mobilità che verifichino l'efficacia degli interventi e l'analisi costi benefici degli stessi.

Relativamente al "Sistema Della Mobilità Ciclistica", l'Osservazione valuta l'impegno positivo se fosse effettivamente realizzato.

Sul "Sistema Idroviario" l'Osservazione ritiene per il Po, in relazione al numero limitato di giorni in cui è consentita la navigabilità, non sostenibile economicamente la navigazione di tipo commerciale. Inoltre la costruzione di porti commerciali e di infrastrutture adatte all'intermodalità produrrebbe un'alterazione non solo paesaggistica ma anche delle condizioni di naturalità del fiume e della sua biodiversità. Ritiene invece lo sviluppo "sostenibile" della navigabilità turistica.

Il punto non è condivisibile. Il PRIT 2025 promuove per la navigazione la soluzione a "corrente libera", oggetto di specifici studi. Inoltre non interviene solo sull'aspetto infrastrutturale, ma evidenzia come l'obiettivo scarsità dei traffici sia legata anche ad una mancata connessione con il mercato del trasporto e la struttura delle attività economiche territoriali, di cui il Piano propone la promozione.

Conclusione: l' Osservazione 10 è parzialmente accolta senza modifiche agli elaborati, nella parte parzialmente condivisibile nei contenuti che però risultano già ricompresi in forma più generale negli attuali elaborati di Piano.

11 Comune di Monticelli di Ongina

L'Osservazione sottolinea l'importanza territoriale di alcune aree valorizzate anche dal PTCP della Provincia di Piacenza come Poli Funzionali (n° 2 produttivo, n° 5 porto fluviale). Il Comune di Monticelli d'Ongina e il Comune di Caorso, unitamente ai Comuni di Cortemaggiore, San Pietro in Cerro e Castelvetro Piacentino, hanno aderito al progetto del terminal ferroviario e del porto fluviale localizzati dal PSC del Comune di Monticelli d'Ongina. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha autorizzato la presentazione al bando comunitario "CEF connecting europe facility 2014-2020 transport " per il finanziamento del progetto definitivo del terminal ferroviario e del porto fluviale.

L'Osservazione chiede una maggior valorizzazione del PRIT 2025 relativamente a tale nuova infrastruttura intermodale che ritiene strategica e di importanza internazionale.

Il PRIT 2025 ha definito la "Piattaforma logistica regionale", relativa ai nodi e assi strategici, promuovendone il funzionamento coordinato. L'infrastruttura richiamata

*dall'osservazione, in gran parte ancora da progettare e valutare, non presenta attualmente caratteristiche tali da poter essere definita strategica. Tuttavia, come richiamato dalla stessa Osservazione, il PRIT 2025 già valorizza le aree in oggetto. Infatti promuove studi per la definizione del Porto commerciale di Piacenza, da definirsi come localizzazione e dimensionamento, individuando una soluzione che, oltre ad essere coerente con l'effettivo livello di navigabilità disponibile sul Po e con la necessità di coordinarsi con il vicino porto commerciale di Cremona, dovrà valutare la qualità e fattibilità del collegamento con il sistema infrastrutturale e logistico dell'hinterland, **favorendo le dotazioni logistiche esistenti, che potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (come ad es. in località Monticelli di Ongina).**"*

Conclusione: l' Osservazione 11 è parzialmente accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non potendo lo stesso definire soluzioni progettuali più specifiche.

12 Comune Villanova sull'Arda

L'osservazione in riferimento alla Carta E, Ciclovie Regionali chiede l'integrazione nei pressi del Parco di Isola Giarola e del Lancone il posizionamento dell'attracco fluviale Comunale al Parco stesso e segnala inoltre che non è stato indicato che l'area del Medio PO ha recentemente ottenuto il riconoscimento internazionale MAB-UNESCO, al pari di altri territori presenti in Regione.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Si segnala che la cartografia riporta solo siti UNESCO e non MAB. L'area è comunque ampiamente valorizzata dalla Rete delle Ciclovie

Conclusione: l' Osservazione 12 è parzialmente accolta con modifica all'elaborato Carta E, con inserimento dell'attracco fluviale.

13 Confindustria Piacenza

L'Osservazione afferma che la prevista realizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero lungo l'asse della tangenziale sud di Piacenza, rende ancora più strategico il completamento e il potenziamento dell'attuale tangenziale, che non può essere considerato alternativo alla previsione di una "mediana" sud-ovest di Piacenza che, inoltre, non può essere considerata sostituiva, se non parzialmente, alle varianti alla via Emilia individuate dal PTCP di Piacenza.

Gli studi del nodo di Piacenza allegati al PRIT 2025 indicano chiaramente che le due infrastrutture sono in alternativa, avendo andatura parallela "sud-ovest". Il PRIT 2025 privilegia come soluzione il potenziamento dell'attuale tangenziale est-sud-ovest, già esistente e da completare nella parte verso il previsto nuovo casello di Rottofreno, prevedendo la possibilità di una soluzione alternativa da verificare relativamente all'efficacia trasportistica. La previsione di una nuova "mediana" è in contrasto con il vigente PTCP della Provincia di Piacenza, che prevede un diverso assetto infrastrutturale su cui si basano le previsti varianti alla via Emilia. La modifica di tale assetto, con l'introduzione della "mediana" dovrà prevedere anche la revisione di tali varianti.

Conclusione: l' Osservazione 13 è non accolta. La previsione di una nuova "mediana" è in contrasto con il vigente PTCP di Piacenza, e gli studi allegati al PRIT 2025 evidenziano chiaramente il suo carattere alternativo al potenziamento della attuale tangenziale.

14 Provincia di Modena

L'Osservazione chiede di confermare le previsioni del vigente PTCP2009 di Modena rappresentate in forma ideogrammatica un corridoio di fattibilità e nodi di interscambio modale, riferiti al tracciato per l'eventuale realizzazione della linea Formigine-Vignola, già previsto per le nuove linee ferroviarie inserite nel PRIT98.

Il PRIT 2025 non conferma tale previsione del Prit98, in assenza di livelli di domanda tali da poter giustificare un intervento altamente oneroso, puntando invece al potenziamento dei servizi e miglioramento tecnologico delle linee esistenti.

Considerata la coerenza del vigente PTCP 2009 con il recepimento delle previsioni del Prit98, e la conseguente valutazione in sede di pianificazione locale sulla previsione di tale nuova linea ferroviaria, si valuta positivo il confermato interesse per tale intervento. Si ritiene quindi possibile subordinare nel nuovo PRIT 2025 tale previsione alla redazione di preliminari studi di mobilità completi di analisi costi benefici che giustificano la sostenibilità tecnico economico finanziario dell'intervento.

Conclusione: l' Osservazione 14 è accolta con modifica degli elaborati. In considerazione della vigente coerenza del PTCP2009 con le previsioni del Prit 98 relativamente alla nuova linea Formigine-Vignola, benché tale previsione non sia stata esplicitamente riconfermata dal PRIT 2025, si ritiene di accogliere la richiesta con modifica della Relazione Tecnica del PRIT 2025.

In considerazione di analoga richiesta da parte di AMO, si veda il testo coordinato in Osservazione 22,

15 Comune Forlimpopoli

Protocollo PG/2019/0703856, sostituita da Osservazione n° 39 del Comune di Forlimpopoli PG/2019/0708636 del 17/09/2019.

Si rimanda all'istruttoria dell'Osservazione 39

16 ASSOCIAZIONE AMO BOLOGNA ONLUS

L'Osservazione è articolata in diversi punti.

Punto 1 Relazione Tecnica, cap. 1.4, pag. 21.

Si rileva che fra gli obiettivi dichiarati del PRIT 2025, si legge: "assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio; incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;

Questi obiettivi sono in contrasto con opere stradali quali il potenziamento in sede del tratto urbano della A14, detto anche Passante di Bologna o Passante di Mezzo. In particolare, rispetto al primo obiettivo, il parere finale della Regione Emilia-Romagna sull'opera in questione accerta che l'opera produrrà un aumento delle emissioni di CO2 pari al 7,31%

rispetto alla situazione attuale. Inoltre il progetto concentrerà lungo il tratto oltre 7 milioni di veicoli in più rispetto alla situazione attuale, peggiorando notevolmente la vivibilità per chi risiede in prossimità dell'infrastruttura.

Il PRIT 2025 definisce obiettivi che puntano alla sostenibilità complessiva del sistema della mobilità, come descritti nel primo capitolo. Tali obiettivi possono in effetti essere talvolta confliggenti, e il Piano individua strategie per definire soluzioni equilibrate e realizzabili. È nell'ambito di tale quadro che vanno valutate le opere e le azioni previste dal Piano stesso, e non rispetto a singoli aspetti scelti di volta in volta in maniera discrezionale.

Punto 2. Relazione Tecnica, cap. 3.2.1, pag. 45.

Per la costruzione di nuove strade che fanno parte della Grande Rete, il PRIT 2025 prevede la realizzazione di fasce di rispetto più ampie di quelle previste dal D.lgs. 285/92 e relativo regolamento di attuazione, onde consentire il futuro potenziamento delle sedi stradali e/o la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture.

È evidente la consapevolezza che un traffico veicolare intenso in prossimità di centri abitati costituisce un problema per la popolazione residente. Non si capisce pertanto perché simili previsioni vengano circoscritte a nuove strade, mentre dovrebbero essere estese anche a strade esistenti, prevedendo azioni coerenti.

Laddove il traffico è già oggi fonte di elevato inquinamento atmosferico e acustico si deve intraprendere una delle seguenti azioni:

- Allontanare il traffico in transito dai centri abitati, spostandolo in zone meno popolate;
- Delocalizzare la popolazione in aree meno esposte all'inquinamento.

Il punto ricorda inoltre che tra gli obiettivi del PAIR 2020 è prevista la riduzione della popolazione esposta a più di 35 superamenti dei livelli di PM10 dal 64% all'1%. Inutile dire che la mancata previsione delle azioni sopra descritte impedisce e impedirà in futuro di rispettare questi ambiziosi programmi, ponendo peraltro il PRIT 2025 in una condizione di palese incoerenza con un piano sovraordinato come è appunto il PAIR 2020.

Il PRIT 2025 relativamente alle fasce di rispetto conferma la previsione già contenuta nel PRIT98 e relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture, non potendosi evidentemente applicare all'esistente urbanizzato. Le azioni del PRIT fanno prevedere una diminuzione delle emissioni del PM10 di circa il 30% per lo scenario di piano al 2025. Come descritto al capitolo 1.2.4, il PRIT 2025 ha coordinato le proprie azioni con quelle previste dal PAIR 2020. Il rispetto complessivo degli obiettivi del PAIR fa parte delle azioni e del monitoraggio del PAIR stesso.

Punto 3. Relazione Tecnica, cap. pag. 127 e altrove

Fa riferimento alla necessità di prevedere "limitazioni della circolazione dei mezzi più inquinanti", prevedendo che il PRIT 2025 richieda alle autorità competenti le azioni necessarie per estendere la limitazione della circolazione di veicoli inquinanti all'intera rete stradale.

Il PRIT 2025 non interviene sui contenuti specifici degli accordi o delle ordinanze di limitazione della circolazione. Come descritto in più punti promuove invece un sistema integrato, sostenibile ed efficiente di mobilità attraverso interventi volti alla valorizzazione, alla regolamentazione e al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, delle reti della mobilità pedonale e ciclabile e dei nodi e servizi per l'intermodalità, con particolare attenzione all'ambito urbano, oltre che al rinnovo del parco veicolare.

Punto 4. Relazione Tecnica, cap. 8.4.2.1, pag. 164

Se da un lato è apprezzabile l'intenzione di attivare progetti di monitoraggio sui percorsi interessati dal trasporto di merci pericolose, manca la previsione di azioni specifiche di tutela e difesa delle popolazioni residenti lungo quei percorsi, specialmente nei tratti urbani dove abitazioni e attività commerciali sono a ridosso delle infrastrutture. Gli incidenti di agosto 2018 e agosto 2019 a Borgo Panigale, sul raccordo autostradale per Casalecchio dimostrano che questo è un tema cruciale

Il PRIT 2025 assume tra i propri obiettivi principali la sicurezza degli utenti, e promuove una serie di azioni al riguardo, tra cui l'individuazione di criticità particolari. Azioni specifiche relative a singole infrastrutture andranno definite in sede di progettazione o programmazione da parte degli enti proprietari. La movimentazione delle merci pericolose è regolamentata da specifica normativa.

Punto 5. Relazione Tecnica, cap. 11.2, pag. 190-192

In relazione all'Aeroporto Marconi di Bologna, manca la previsione di "azioni per rafforzare l'integrazione con la rete ferroviaria", prevista invece per esempio per l'Aeroporto Fellini di Rimini. Si ribadisce la necessità di collegare direttamente l'Aeroporto Marconi alla vicina linea ferroviaria, sia per l'integrazione con il trasporto pubblico, sia per la realizzazione di intermodalità per la prevista zona cargo. Non si può considerare parte rilevante del trasporto pubblico locale il People Mover, sia per la ridotta capacità, sia per il costo troppo elevato.

In termini generali, al fine di garantire la massima integrazione dei sistemi di trasporto, il PRIT 2025 ritiene fondamentale garantire un adeguato sistema dell'accessibilità ai nodi aeroportuali, favorendo in particolare il trasporto pubblico e l'intermodalità, con scelte pianificatorie e tecnologiche adeguate ai volumi di traffico previsti, anche al fine di ottimizzare le risorse pubbliche necessarie alla realizzazione e gestione dei sistemi.

Coerentemente, gli strumenti di pianificazione provinciali e comunali devono garantire, e per quanto possibile migliorare, l'accessibilità lato terra dei nodi aeroportuali, anche in funzione dei possibili potenziamenti, rispetto ai quali devono prevedere e preservare un'adeguata area di espansione del sedime, e anzitutto evitare previsioni e realizzazioni insediative che possano compromettere l'eventuale futuro ampliamento del nodo ovvero ostacolarne le attività.

Punto 6. Relazione Tecnica, cap. 12.6, pag. 216-219

In tema di adattamento ai cambiamenti climatici, il Piano si concentra sulle azioni volte a proteggere le infrastrutture dagli effetti di eventi estremi. Mancano invece azioni volte a ridurre l'impatto delle medesime reti sui cambiamenti climatici. In particolare le autostrade, favorendo di per sé il trasporto su gomma alimentato da combustibili fossili, incrementano le emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti. Sono inoltre isole di calore e favoriscono un accumulo eccessivo di acque piovane. Vanno previste azioni ancora più incisive di shift modale per il trasporto merci e, dove possibile, anche l'interramento delle grandi arterie, sia per proteggerle dagli eventi climatici estremi, sia per ridurre il loro contributo alle alterazioni climatiche.

Il PRIT 2025 promuove azioni per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della mobilità sostenibile, con attenzione anche agli aspetti relativi al cambiamento climatico, evidenziati al cap 12. Sono individuate al riguardo una serie di azioni, tra cui anche la diffusione dei veicoli alimentati da carburanti alternativi (elettrici, ibridi, metano, GPL). Ciò potrà avvenire in primo luogo attraverso i seguenti strumenti:

- *promozione di specifiche iniziative all'interno dei PUMS, in particolare quelle che mirano ad uno sviluppo della mobilità ciclopedonale e, se motorizzata, a favore dei veicoli elettrici, ibridi e a metano, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.*

- *Promozione di adeguate azioni per raggiungere i livelli richiesti di produzione di energia da fonti rinnovabili.*
- *Sostegno agli interventi di infrastrutturazione necessari per lo sviluppo degli spostamenti più sostenibili (ad es. elettrificazione rete ferroviaria e rete TPL urbana, interventi per l'interscambio modale, per la mobilità ciclopedonale);*
- *Sostegno agli interventi di infrastrutturazione necessari per lo sviluppo di sistemi più sostenibili o energeticamente efficienti (es. infrastruttura per le ricariche di veicoli elettrici, sviluppo delle smart grids per consentire un flusso energetico a doppio senso rete - veicolo, al fine di ridurre i picchi di richiesta di energia elettrica., ecc.).*
- *Promozione del rinnovo del parco veicolare, pubblico e privato, anche attraverso agevolazioni per le auto a carburanti alternativi, in particolare ibride ed elettriche, e la promozione di mezzi a metano o bio-metano*

Punto 8. Rapporto Ambientale di VAS, pag. 11 e segg.

A proposito della rete di monitoraggio della qualità dell'aria mediante centraline fisse e mobili gestite da ARPAE, risulta chiaramente dalla cartografia riportata per i diversi inquinanti che i tracciati delle autostrade e delle strade maggiormente trafficate sono soggetti a maggiori concentrazioni di inquinamento e relativi superamenti. Sarebbe pertanto opportuno prevedere nel piano un potenziamento del monitoraggio lungo questi assi, in particolare in coincidenza con centri abitati.

Il monitoraggio della qualità dell'aria, e la sua articolazione, è una funzione molto specifica che va oltre le competenze del PRIT 2025.

Punto 9. Rapporto Ambientale di VAS, pag. 38 e segg.

A proposito di benessere e salute umana, manca la previsione di indagini epidemiologiche in grado di asserire e monitorare la nota correlazione fra traffico veicolare e gravi patologie che vanno dalle malattie cardiovascolari a quelle respiratorie, neurologiche e ai tumori. È necessario monitorare costantemente lo stato di salute in relazione all'intensità del traffico e dell'inquinamento, per intervenire efficacemente con misure di riduzione del rischio.

La previsione e lo svolgimento di indagini epidemiologiche sanitarie non è competenza del PRIT.

Punto 10. Rapporto Ambientale di VAS, cap. 3.2.2 pag. 107 e segg.

Il Rapporto evidenzia che "Permangono alcune questioni da verificare più nel dettaglio in sede attuativa-progettuale relativamente agli obiettivi del Prit 2025 di completamento della Grande Rete stradale e di potenziamento delle reti locali, soprattutto rispetto alle necessità di ridurre l'inquinamento atmosferico e sia la popolazione esposta a superamenti dei valori limite". È singolare che un Piano rimandi alle fasi di progettazione delle singole opere per la valutazione delle criticità ambientali. Dovrebbe essere appunto il Piano a farsi carico preventivamente della coerenza di tutte le opere previste con gli obiettivi del Piano stesso, e a questo dovrebbe essere dedicata appunto la Valutazione Ambientale Strategica. Questa debolezza intrinseca è peraltro dichiarata poche righe avanti, dove si afferma:

"La brevità dell'orizzonte di Piano fanno del Prit 2025 lo snodo di passaggio dalle politiche tradizionali dei trasporti, prevalentemente orientate a rispondere alla domanda con soluzioni infrastrutturali, ad una nuova stagione, nella quale le risposte alla domanda di mobilità si fanno più complesse, più attente alla tutela della salute e dell'ambiente".

Fra frasi simili si susseguono nelle pagine successive per altre criticità ambientali (109, 120, 125) e costituiscono nel loro insieme una dichiarazione esplicita di rinuncia a intervenire immediatamente su situazioni critiche che compromettono già ora la salute pubblica e l'ambiente.

Emblematico a questo proposito è il caso del potenziamento in sede del tratto urbano bolognese della A14 (il cosiddetto “Passante di Mezzo”), che per ammissione della stessa Regione Emilia-Romagna aumenterà le emissioni di CO2 nell’area urbana, senza peraltro risolvere il problema della congestione del traffico. E non basta certo invocare misure di mitigazione o compensazione (pag. 108) per uscire dalla contraddizione in termini di un Piano che invoca la riduzione delle emissioni ma si dichiara impotente a realizzarla.

Non si tratta soltanto di mancanza di coraggio nell’affrontare le criticità ambientali, che pure è evidente, ma di una grave incoerenza interna del Piano stesso, che lo rende di fatto inutile e inapplicabile, se non addirittura giuridicamente nullo.

Il punto solleva questioni di coerenza nella valutazione strategica del piano non condivisibili. Il PRIT 2025 è un piano strategico che definisce indirizzi ed azioni in termini prestazionali e di obiettivi da raggiungere, lasciando alla progettazione e programmazione locale la definizione di aspetti puntuali e specifici, la cui valutazione sarà quindi possibile in altra sede. La valutazione sulle azioni del piano è di carattere complessivo e tenendo conto di questi aspetti rimanda in alcuni casi a verifiche specifiche e mirate.

Punto 11. Rapporto Ambientale di VAS, pag 142 e segg.

Il PRIT 2025 si pone esplicitamente il compito di completare le opere stradali del PRIT 98 ora vigente, salvo poi avvisare che, relativamente al consumo di energia e al clima:

“Alcuni effetti residui potrebbero essere potenzialmente negativi, come quelli volti a ridurre i costi unitari della mobilità privata ed a incrementare l’offerta di reti infrastrutturali e nodi intermodali (non ferroviari). In particolare la riduzione dei costi della mobilità privata rischia di rallentare il trasferimento verso quella pubblica, ambientalmente più efficiente”.

Un lungo giro di parole per enunciare un principio noto da decenni e incredibilmente semplice: la costruzione o il potenziamento dell’offerta di strade è un incentivo alla mobilità privata e un disincentivo all’uso del trasporto pubblico. Analoghi effetti negativi vengono poi rilevati relativamente alla salute delle persone o al paesaggio (pag. 143).

Ancora una volta si rileva una contraddizione forte fra obiettivi dichiarati e azioni previste dal Piano.

Come già richiamato in precedenza, il PRIT 2025 definisce obiettivi che puntano alla sostenibilità complessiva del sistema della mobilità, come descritti nel primo capitolo. Tali obiettivi possono in effetti essere talvolta divergenti, e il Piano individua strategie per definire soluzioni equilibrate e realizzabili. È nell’ambito di tale quadro che vanno valutate le opere e le azioni previste dal Piano stesso, e non rispetto a singoli aspetti scelti di volta in volta in maniera discrezionale.

Conclusione: l’ Osservazione 16 non è accolta, in quanto le tematiche sollevate riguardano aspetti puntuali scollegati dalle strategie di insieme, o non relativi alla competenza del Piano stesso. Il PRIT 2025 definisce obiettivi che puntano alla sostenibilità complessiva del sistema della mobilità. Tali obiettivi possono in effetti essere talvolta divergenti tra loro, e il Piano individua strategie per definire soluzioni equilibrate e realizzabili. È nell’ambito di tale quadro che vanno valutate le opere e le azioni previste dal Piano stesso, e non rispetto a singoli aspetti scelti di volta in volta in maniera discrezionale.

17 AUSL REGGIO EMILIA

L’Osservazione riconosce la positiva collaborazione nella redazione del Piano e chiede ulteriori integrazioni relativamente a: Il Piano sociale e sanitario regionale 2017-2019

(PSSR) e il Piano d'Azione per la Comunità Regionale, rispetto ai quali definire elementi di coerenza del PRIT; l'integrazione dei requisiti minimi per i PUM previsti al cap 2.2.2 con la previsione di soluzioni coordinate con le AUSL all'interno delle aree ospedaliere per integrare il TPL con i percorsi di accesso e distribuzione degli utenti; integrare il capitolo 2.4 nella sezione "Predisposizione di Linee Guida e Atti di Indirizzo" prevedendo tra gli studi ed indagini conoscitive, la ricognizione, da compiere in collaborazione con le Aziende Sanitarie, sulle condizioni di accessibilità modale, il livello di integrazione con il TPL e la regolamentazione della sosta e della viabilità nelle aree urbane adiacenti alle strutture sanitarie. Tale ricognizione deve essere considerata preordinata alla emanazione delle Linee guida sui criteri di localizzazione e verifica dell'accessibilità alle strutture sanitarie già prevista nella versione adottata del Piano

L'osservazione è condivisibile nelle finalità generali, che il PRIT 2025 fa già proprie. Infatti il PRIT 2025 pur non richiamando tutti i piani settoriali regionali che al proprio interno hanno riferimenti alle tematiche della mobilità, riconosce la necessità di promuovere l'integrazione tra i piani, al fine di meglio governare i diversi aspetti relativi alla mobilità delle persone. La previsione di "Linee guida sui criteri di localizzazione e verifica dell'accessibilità alle strutture sanitarie", come in generale l'emanazione di linee guida già sottintende la ricognizione dell'esistente e la redazione di quadri conoscitivi specifici.

Conclusione: l' Osservazione 17 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, e non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche.

18 Confagricoltura ER

L'Osservazione descrive in premessa l'importanza delle tematiche connesse all'agricoltura con richiamo a quanto descritto nella Relazione Tecnica. Affronta poi alcuni punti specifici, come segue:

Punto 1. Dalla lettura del PRIT 2025 emerge che le esigenze del comparto fondiario e agricolo vengono considerate come contrastanti con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della Regione. A pag. 15 del Prit2025 si legge: "I benefici derivanti dal miglioramento di accessibilità territoriale non devono quindi essere vanificati dal peggioramento delle caratteristiche organizzative e insediative del territorio, **sottoposto a pressioni da parte di fattori di rendita fondiaria contrastanti con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della regione**". Tale ultima affermazione viene contestata perché si ritiene che la rendita fondiaria non sia contrastante con tali esigenze in quanto è ciò che crea le condizioni per la competitività economica e la coesione sociale necessaria per garantire sviluppo sostenibile: sviluppo agricolo, sviluppo economico, sviluppo sociale, sviluppo ambientale. Si chiede quindi di togliere tale frase.

Il punto solleva temi non trattati dalla Relazione Tecnica, che con "rendita fondiaria" fa riferimento ai fenomeni di crescita incontrollata di insediamenti immobiliari (sprawl) con conseguenti effetti di dispersione insediativa e perdita di patrimonio ambientale e agricolo. Si concorda con il ruolo indicato dall'Osservazione sull'importanza del settore agricolo.

Punto 2. Segnala che dalla lettura degli elaborati del PRIT 2025 si evince una grande attenzione ai temi e alle compensazioni ambientali. Tuttavia a ciò non corrisponde quella un'adeguata proposta anche nell'ambito della compensazione dei gravi danni economici provocati alle aziende agricole interessate direttamente dal passaggio delle infrastrutture

viarie. Richiede quindi che il PRIT 2025 si faccia carico anche di tali aspetti modificando quanto previsto al capitolo 12.1.3 pag 202 sostituendo la frase

“Il PRIT 2025 assume il principio della necessità della compensazione ecologica degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e sulla loro funzionalità in via prioritaria le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e territoriale e non meramente patrimoniale”

con la seguente formulazione:

“Il PRIT 2025 assume il principio della necessità della compensazione ecologica e produttiva degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e sistemi produttivi agricoli esistenti e sulla loro funzionalità. Le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e territoriale, patrimoniale e produttivo, al fine di garantire una gestione sostenibile e duratura dei processi di ricucitura e adattamento del territorio interessato, una adeguata sostenibilità economica degli interventi proposti, una manutenzione economicamente sostenibile delle aree di rispetto. Il tutto anche attraverso lo studio di soluzioni riconducibili e finanziabili nel rispetto delle prescrizioni greening della PAC europea o in piani innovativi di gestione suscettibili di contributi a PSR regionale. “

Il capitolo fa riferimento agli aspetti di tutela ambientale su cui si applicano i principi della compensazione e mitigazione. Tutti gli aspetti relativi a interferenze della realizzazione di nuove opere con le attività economiche territoriali fanno riferimento a procedure di compensazione ai diritti di proprietà tutelati nell'ambito di diversi istituti normati a livello nazionale (es. esproprio, servitù,...)

Punto 3. L'osservazione rileva che il PRIT2025 introduce come strumento di compensazione ambientale la predisposizione di "fasce di rispetto" più larghe di quelle richieste per legge: 20 metri in più ai lati della Grande Rete stradale e 10 metri in più ai lati della Rete di Base. Tutto ciò si traduce in un ulteriore danno per le aziende agricole, a cui verranno sottratti ulteriori terreni fertili. Inoltre l'Osservazione rileva come non chiaro a carico di chi sarà la manutenzione, e l'eventuale riallaccio della rete di scolo e irrigazione, chi farà cosa all'interno di queste aree, chi il responsabile e dove verranno prese le risorse economiche per gestire tali aree. Propone quindi una serie di misure a tutela degli agricoltori.

Il punto fa riferimento a problematiche non sollevate dalla previsione del PRIT 2025 che non istituisce nuovi vincoli, ma si limita a confermare una previsione già presente nel Prit98 per le aree di rispetto stradali, ripresa dal Codice della Strada e rimanendo quindi immutato il conseguente regime regolatorio e proprietario vigente, anche relativo agli aspetti economici sollevati.

Relativamente all'elaborato Rapporto Ambientale

Punto 1: L'osservazione ripropone quanto indicato al precedente punto 2, a cui si rimanda.

Punto 2: L'osservazione richiede di prevedere al cap 5.3.2 la compensazione degli impatti negativi in modo non solo strettamente ambientale e propone di modificare il Rapporto Ambientale a pag. nel seguente modo: “È necessario compensare gli impatti negativi determinati dai nuovi corridoi stradali in modo ambientale e tenendo conto della salvaguardia del mondo rurale produttivo, in regime di sostenibilità economica degli interventi proposti e di manutenzione duratura degli stessi, mediante la creazione di neoecosistemi con servizi ecosistemici migliorati (ad es. fasce boscate, aree EFA, prati e zone umide, allargando corridoi fluviali, ecc.) e non rotonde o svincoli

Punto 3 Al capitolo 5.3.3, in merito al criterio 3 di compensazione ambientale, si chiede di modificare quanto previsto dal Rapporto Ambientale “è indispensabile che le opere di compensazione abbiano carattere ambientale e, nel caso di danno economico e produttivo provocato al servizio ecosistemico relativo all'approvvigionamento di alimenti e materie prime (Agricoltura), adeguato carattere economico”.

Sugli aspetti di tutela ambientale si applicano i principi della compensazione e mitigazione ambientali. Per gli aspetti di compensazioni economiche o di altra natura, si fa riferimento a procedure di compensazione ai diritti di proprietà tutelati nell'ambito di diversi istituti normati a livello nazionale o comunitari (es. esproprio, servitù,...)

Punto 4.1 Al punto 5.462 viene approfondito il tema della mitigazione e compensazione attraverso la realizzazione di passaggi faunistici. Non vengono tuttavia chiariti diversi aspetti, tra cui a carico di chi saranno questi interventi e il tipo di risarcimento economico da riconoscere alle imprese e aziende agricole. Ai fini di rendere più completo il paragrafo si propone di prevedere eventualmente l' affidamento delle attività di manutenzione alle imprese e aziende limitrofe remunerandole adeguatamente.

Punto 4.2 Al punto 5.4.2 viene approfondito il tema dei sottopassi per fauna di dimensione piccole/medie e il tema della manutenzione e si enuncia che "è necessaria una manutenzione annuale per la ripulitura e la sistemazione interna. A questo proposito si osserva che una sola manutenzione annuale non è sufficiente. Si propone di modificare la frase nel seguente modo: "è necessaria almeno una manutenzione semestrale". Tale disposizione è da inserirsi anche nei capitoli 5.4.1(sottopassi per fauna di dimensioni piccole" e 5.4.3, " Sottopassi per fauna di dimensioni medie/grandi".

Punto 4.3 Al punto 5.4.5 viene approfondito il tema degli "Eco-culvert" intervento che consiste nell'adattamento, a scopo faunistico, di strutture a sezione rettangolare in calcestruzzo normalmente realizzare a scopo idraulico. Si osserva che manca totalmente qualsiasi tipo di indicazione relativa alla manutenzione. Si propone di indicare la necessità di una manutenzione trimestrale.

Punto 4.4 Al punto 5.5 viene approfondito il tema della mitigazione e compensazione attraverso la realizzazione di interventi in ambito fluviale . Tuttavia non è esplicitato a carico di chi sia tale operazione e successiva manutenzione. Si chiede quindi di riformulare l'enunciato indicando tale informazione.

Punto 4.5 Al punto 5.6.2 , in merito alla gestione della vegetazione erbacea lungo i torrenti e i canali e al periodo di intervento manutentivo, si enuncia la tassativa esclusione del periodo marzo-giugno. Tuttavia non è da escludersi in regime di emergenza idraulica la necessità di un intervento anche in quel periodo. Si propone la seguente modifica: "Gli interventi e soprattutto i tagli di vegetazione in alveo devono essere effettuati preferibilmente nel periodo tardo-autunnale ed invernale, escludendo – salvo in caso di emergenza idraulica - tassativamente il periodo marzo-giugno in cui è massimo il danno all'avifauna nidificante".

Punto 4.6 Al punto 5.7.2 viene affrontato il tema della gestione delle colture e spazature dei campi, sottolineando nel totale rispetto di quanto espresso, che un ambiente agricolo omogeneo è presupposto di valore nell'ambito di quel servizio ecosistemico nazionale che è la produzione e l'approvvigionamento di alimenti materie prime per il sostentamento dell'alimentazione umana e animale.

Punto 4.7 Al punto 5.7.3 si approfondisce l'argomento riguardo i metodi di lavorazione conservativi dei terreni e viene enunciato che "i lavori di preparazione del terreno trasformano l'ambiente eliminando gran parte delle risorse alimentari e di rifugio in esso presenti". A tale proposito si osserva che tale affermazione è corretta solo nel momento in cui è riferibile in caso di nuove lavorazioni di terreni non ancora convertiti a produzione

agricola. Si propone quindi la seguente modifica: "Nell'ambito di aree e terreni non ancora convertiti a produzione agricola, i lavori di preparazione del terreno trasformano l'ambiente eliminando gran parte delle risorse alimentari e di rifugio in esso presenti".

Il PRIT 2025 fornisce una serie di indicazioni generali ai fini del "Monitoraggio e controllo ambientale del Piano" in particolare relative alle modalità di realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione. E' in questo senso che vanno interpretate le indicazioni, che non costituiscono invece obblighi, indicazioni o anche solo rilievi in merito alla conduzione o svolgimento di attività agricole. Alcuni aspetti sono in linea generale condivisibili, come l'inciso di poter effettuare manutenzioni agli i tagli di vegetazione in alveo in caso di emergenza idraulica, anche da marzo giugno, ma ciò va oltre le finalità del Piano, che non pretende di regolare tali aspetti

La progettazione e realizzazione delle opere è comprensiva anche di un elaborato di "Manutenzione" in cui saranno specificate tutte le necessità e modalità, i cui oneri saranno a carico dei proprietari dei manufatti o degli impianti naturali. A questo riguardo il PRIT 2025 non definisce nessuna nuova norma o obbligo, rimandando alla legislazione vigente.

Conclusioni: l' Osservazione 18 non è accolta, in quanto in gran parte relativa ad aspetti non pertinenti. Pur condividendo in linea generale le problematiche sollevate, il PRIT 2025 non introduce nuove tipologie di vincoli né interviene negli aspetti di quantificazione dei danni economici relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture, regolati da altre specifiche normative sui diritti di proprietà e che saranno valutati in maniera specifica in fase di realizzazione dell'opera con i proprietari o gli aventi diritto delle aree interessate. Analogamente Il PRIT 2025 fornisce una serie di indicazioni generali relative alle modalità di realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione che non vanno interpretate invece come obblighi, indicazioni o anche solo rilievi in merito alla conduzione o svolgimento di attività agricole, su cui il Piano non interviene.

19 Federazione dei Verdi Emilia-Romagna

L'Osservazione a seguito di una parte introduttiva si articola in diversi punti.

Nell'ambito delle Osservazioni generali sull'impianto gli strumenti e la coerenza fra gli obiettivi, si rileva che è indispensabile l'approvazione di norme tecniche d'attuazione del PRIT 2025 che definiscano in modo cogente il sistema di governance, di monitoraggio, la cabina di regia, la sua attività, le risorse necessarie, altrimenti gran parte delle misure di piano resteranno sulla carta.

In analogia al Prit98 che non aveva uno specifico elaborato normativo, anche il PRIT 2025 conferma questa impostazione, rimandando ai capitoli dedicati per gli specifici argomenti. Ciò facilita anche la comprensione degli indirizzi e delle azioni individuate, in quanto collocate in un contesto meglio definito e non sintetico come richiederebbe un elaborato normativo.

Per quanto riguarda le tariffe del TPL riteniamo che la Regione dovrebbe avere un ruolo di coordinamento delle politiche tariffarie del TPL non lasciandole "materia autonoma" delle Agenzie per la mobilità (fatte salve e compatibilmente, ovviamente, il rispetto della normativa nazionale).

La Regione esercita funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento del sistema di trasporto pubblico. Il conseguente quadro di governance del settore delineato sulla base della legislazione regionale, in virtù del principio di

separazione tra funzioni di amministrazione, programmazione e progettazione e funzioni di gestione del servizio, ha articolato il sistema del TPL su più livelli, uno dei quali è rappresentato dalle Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale.

L'Osservazione prosegue con una serie di punti specifici.

Punto 1. sull'esposizione al PM10 (Rapporto VAS e Relazione tecnica, cap.12 pag. 210). La VAS e la Relazione tecnica citano l'obiettivo del PAIR di ridurre la popolazione esposta al rischio di superamento dei valori limite di PM10 dal 64% del 2010 all'1% nel 2020. Questo obiettivo in pratica può dirsi disatteso: il PRIT 2025, considerati i numerosi potenziamenti della rete stradale ed i blandi obiettivi di riequilibrio modale, non potrà consentire il suo raggiungimento entro il 2025 né tantomeno entro il 2020 termine per il PAIR.

Chiediamo pertanto che la simulazione delle emissioni inclusa nel Rapporto di VAS sia integrata con una proiezione modellistica che indichi la percentuale di popolazione esposta ai rischi di superamento dei valori limite di PM10 al 2020 ed al 2025, considerando invariate le fonti di inquinamento non rientranti nell'ambito di competenze del PRIT.

Il PRIT 2025 nella definizione delle proprie strategie si è integrato con quanto previsto dal PAIR 2020, definendo obiettivi di settore specifici, senza sostituirsi al PAIR. Le valutazioni espresse al cap.12, oltre a descrivere quanto previsto dalle politiche regionali, tra cui il PAIR, promuovono come criterio strategico generale la definizione di complessi di risposte basate sul "governo della domanda", atte a meglio calibrare le risposte locali non irrigidite in schemi prefissati, a volte difficili da attuare. Coerentemente le azioni del PRIT fanno prevedere una diminuzione delle emissioni del PM10 di circa il 30% per lo scenario di piano al 2025. Vanno oltre le competenze del PRIT analisi specifiche sulla popolazione esposta, o la verifica della coerenza del PAIR con i suoi propri obiettivi.

Punto 2 Sull'attendibilità delle simulazioni. Chiede che la simulazione dello scenario programmatico al 2025 con i relativi interventi venga eseguita nuovamente utilizzando le matrici della domanda tendenziale al posto della domanda programmatica;

La matrice dello scenario programmatico stima le azioni del PRIT2025, mantenere quella della domanda dello scenario tendenziale non sarebbe coerente. Nell'allegato A sono riportati tutti e tre gli scenari dove sono state effettuate valutazioni sugli effetti di alcune delle principali scelte del PRIT2025, sia in termini di potenziamenti infrastrutturali, sia relativamente ad azioni non infrastrutturali per il miglioramento della sostenibilità del sistema e le relative matrici.

I seguenti punti sono stati raggruppati per l'attinenza degli argomenti.

Punto 3. Nel Rapporto di VAS non sono chiari i criteri per la definizione delle matrici di domanda dello scenario programmatico al 2025 utilizzate per la simulazione delle emissioni. L'espressione "elaborate in funzione degli obiettivi di share modale ottenibili dalle politiche e azioni del piano" (utilizzata a pag.248) lascia supporre che il conseguimento degli obiettivi del Piano possa essere stato dato per scontato in fase di compilazione delle matrici. Chiediamo che il RA di VAS chiarisca questo aspetto.

Punto 5 sulla mobilità indotta e programmatica (Relazione tecnica cap.1 pagg. 15-18)

Chiediamo che la Regione Emilia-Romagna si doti di adeguati strumenti per l'analisi della mobilità indotta dalle infrastrutture previste dal PRIT 2025, a cominciare da una revisione del Modello di trasporto regionale. Chiediamo inoltre che gli effetti trasportistici e l'impatto ambientale delle opere previste vengano ricalcolati considerando la componente di mobilità indotta. Per una maggiore trasparenza del Piano e di una corretta valutazione delle opere,

chiediamo che la Relazione tecnica approfondisca in un apposito paragrafo la domanda programmatica al 2025 e le sue implicazioni nella simulazione dei flussi di traffico.

Punto 24 sul miglioramento del modello di simulazione (Relazione Tecnica cap.3 e allegato). Chiediamo che il PRIT 2025 preveda il miglioramento del “modello regionale multimodale della mobilità”, contemplando una zonizzazione più fine nei centri urbani principali, una rappresentazione più completa del trasporto pubblico locale e l’inclusione di un maggior numero di strade provinciali e locali.

Punto 43 sulle matrici della domanda di trasporto (Allegato Relazione Tecnica e Rapporto VAS). Chiede che l’Allegato alla Relazione Tecnica spieghi in maniera più chiara in quali termini le matrici della domanda programmatica 2025 differiscono dalle matrici della domanda tendenziale e di chiarire se nella fase di compilazione delle matrici di domanda programmatica 2025 sia stato applicato a priori il riequilibrio modale previsto come obiettivo al 2025.

Il modello in uso in Regione Emilia-Romagna è descritto in allegato A della Relazione Tecnica, dove sono spiegati tutti e tre gli scenari e le relative matrici. Ha funzioni di supporto alla pianificazione a scala regionale (PRIT, PAIR e PER per gli aspetti relativi alla mobilità), evidenziando le caratteristiche principali del sistema della mobilità nei diversi scenari considerati.

Per il calcolo delle emissioni da traffico vengono utilizzati i flussi calcolati dal modello, predisposti in coerenza con lo scenario esaminato e le relative misure previste dallo stesso. La matrice dello scenario programmatico stima in maniera verosimile le azioni del PRIT2025. Al contrario mantenere quella dello scenario tendenziale non sarebbe né corretto né coerente.

Sugli scenari, e le relative matrici, sono state effettuate valutazioni circa gli effetti delle principali scelte del PRIT2025, sia in termini di potenziamenti infrastrutturali, sia relativamente ad azioni non infrastrutturali per il miglioramento della sostenibilità del sistema. Non sono relativi alla verifica dell’efficacia delle singole misure, in quanto molte delle quali sono previste in termini generali e la loro effettiva specificazione è demandata alla fase programmatoria e di progetto.

Punto 4 sull’incremento dei servizi minimi TPL (Relazione tecnica cap. 1 pag.14). Il PRIT 2025 prevede un incremento generalizzato del 10% dei servizi minimi per il trasporto pubblico, ma non fornisce indicazioni cogenti sulle linee o le direttrici oggetto di potenziamento; il PRIT98, al contrario, aveva individuato un sistema di linee automobilistiche da potenziare ad integrazione della rete ferroviaria.

Chiediamo che anche il PRIT 2025 indichi le linee di trasporto pubblico da potenziare in via prioritaria, e nel contempo preveda un incremento del 30% almeno dei servizi minimi (anziché del 10%), uniformando l’entità dei potenziamenti del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

Il Prit2025 assume l’obiettivo di un aumento del 10% dei passeggeri trasportati dai servizi di TPL gomma, legandolo al potenziamento e alla riqualificazione dei servizi, anche nella prospettiva di un incremento dei servizi minimi al 2025 del 10%, ed un efficientamento degli stessi. Il mutato quadro normativo e gestionale del TPL non consente al PRIT lo svolgimento di una specifica funzione programmatoria su singole linee.

Punto 6 sull’obiettivo di decongestione della rete stradale (Relazione tecnica cap.1 pag.22). L’obiettivo di riduzione del 50% dei tratti in congestione della rete stradale regionale non

implica, nella sua formulazione, né una riduzione del volume di traffico complessivo né una riduzione delle emissioni inquinanti in un'ottica di maggiore sostenibilità ambientale. Chiediamo pertanto che il PRIT 2025 sostituisca questo obiettivo con la riduzione del 50%, o di altra percentuale ritenuta congrua, dei veicoli-km. Chiediamo inoltre che la coerenza con gli obiettivi del PRIT 2025 venga riesaminata per ciascuna opera sulla base di questo nuovo criterio.

*Fra gli obiettivi del PRIT 2025 c'è incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate. Il PRIT 2025 ritiene importante ridefinire o emanare Direttive Regionali o Linee Guida al fine di individuare e indirizzare azioni per il miglioramento del sistema di pianificazione della mobilità e che concorrano anche al contrasto della dispersione insediativa e del consumo di suolo, causa dell'aumento degli spostamenti e della loro lunghezza, come descritto nel Quadro Conoscitivo del Piano. In particolare si individua la necessità di definire i requisiti degli studi di traffico preliminari alla progettazione delle singole infrastrutture anche in termini di individuazione delle esigenze di mobilità (con attenzione a tutti gli utenti) e l'individuazione di "standard" o criteri (parcheggio, pedonalità, modalità di accesso a ztl, ...) quali strumenti idonei per la riduzione dell'uso dell'auto privata, e quindi della congestione da traffico e del numero di spostamenti, e il recupero di aree per la qualità e mobilità urbana. Il Piano quindi non definisce obiettivi di riduzione degli spostamenti complessivi espressi in veicoli*km, difficilmente affrontabili nell'ambito di un piano settoriale, ma promuove politiche di diversione modale per migliorare la sostenibilità del sistema e anche ridurre la congestione stradale.*

Punto 7 sull'obiettivo di riduzione del tasso di motorizzazione (Relazione tecnica cap.1 pag.22). La riduzione della crescita del tasso di motorizzazione regionale è un obiettivo troppo blando nella sua formulazione, considerando che il tasso di motorizzazione dell'Emilia-Romagna è ben al di sopra della media europea. Esso inoltre, prevedendo implicitamente che la crescita della motorizzazione continui, risulta in contraddizione con gli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria previsti dal PAIR e non risponde ad alcuna logica di sostenibilità. Per questi motivi chiediamo di sostituire questo obiettivo con la riduzione del 10% rispetto al 2013 del tasso di motorizzazione (auto) regionale in termini assoluti. Chiediamo inoltre che la coerenza con gli obiettivi del PRIT 2025 venga riesaminata per ciascuna opera sulla base di questo nuovo criterio anche in considerazione degli effetti di mobilità indotta.

Come riconosciuto dall'osservazione il tasso di motorizzazione regionale è al di sopra della media europea e legate a complesse dinamiche socio-economiche e comportamentali, difficilmente affrontabili solo all'interno di un piano di settore. L'obiettivo proposto è coerente con le politiche di promozione della sharing mobility e di diversione modale. Non risulta credibile una riduzione del tasso di motorizzazione del 10%, rispetto al 2013, che implicherebbe solo demolizioni senza sostituzioni e blocco delle vendite di nuove auto.

Punto 8 sulla rete stradale e lo sprawl urbano (Relazione Tecnica cap.2 pag.24). In coerenza sia con la difficoltà di limitazione dello sprawl urbano sia con gli effetti per cui "la costruzione di nuove infrastrutture spinge a una ulteriore dilatazione insediativa", chiediamo che il PRIT 2025 subordini il potenziamento della rete stradale ed autostradale alla redazione di piani urbanistici generali (che devono prevedere un consumo di suolo zero), sia da parte dei Comuni attraversati dalle nuove infrastrutture, sia da parte dei Comuni raggiungibili entro 30 minuti di viaggio dagli innesti.

Il PRIT 2025 assume come direttiva generale che:

- *gli strumenti di pianificazione, generali e settoriali, degli enti locali, recepiscono le strategie e gli indirizzi del PRIT 2025, e garantiscono la coerenza degli obiettivi individuati.*
- *la pianificazione di ogni livello deve definire un assetto territoriale, integrando il sistema insediativo con quello delle reti di mobilità, verso un modello modale.*

Per sostenere questo i piani territoriali e urbanistici dovranno contenere uno studio della mobilità, quale elaborato della ValSat che valuti la coerenza del piano con gli obiettivi definiti dal PRIT2025. Tale studio dovrà inoltre valutare la sostenibilità del sistema di mobilità in termini di:

- *costi esterni, puntando alla loro minimizzazione;*
- *risorse pubbliche necessarie per i livelli di servizio previsti e per la realizzazione e il mantenimento delle infrastrutture previste.*

Punto 9 sulla gerarchia delle reti di trasporto (Relazione tecnica cap.3 pag.37)

Si rileva come alla minuziosa descrizione della rete stradale regionale nella sua gerarchia non corrisponda una classificazione delle linee di trasporto pubblico altrettanto precisa. Chiediamo che il PRIT 2025 identifichi una Grande Rete e una Rete di Base esistente e di previsione anche per le linee del trasporto pubblico su ferro e su gomma al fine di meglio indirizzare l'incremento dei servizi minimi previsto.

Il principio della gerarchizzazione assume valore anche sulla organizzazione dei servizi. Il servizio di trasporto pubblico è caratterizzato da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino che costituiscono le linee di forza della mobilità, e una sub-rete di autolinee su gomma, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale e contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità con mezzo pubblico.

Snodi fondamentali in questo sistema sono le stazioni ferroviarie, che diventano punto di integrazione del sistema tra TPL e il trasporto privato.

Punto 9 bis fasce di rispetto per piste ciclabili (Relazione Tecnica cap.3 pag.45)

Si chiede che le piste ciclabili e ciclo-pedonali parallele ai tronchi stradali di nuova realizzazione non siano contemplate solamente nella definizione delle fasce di rispetto, ma siano effettivamente progettate e realizzate come elementi integranti dei nuovi tratti stradali. Pertanto si chiede che anche i costi delle nuove infrastrutture stradali debbano sempre essere calcolati tenendo conto della realizzazione delle piste ciclabili.

Il PRIT 2025 incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità. In quanto tale dovrà far parte degli studi di mobilità richiesti dal PRIT 2025 per la definizione degli interventi sulla rete stradale, considerandola elemento caratterizzante degli interventi sul sistema infrastrutturale della mobilità. Il PRIT 2025 prevede inoltre la redazione di "Linee guida per la riqualificazione della Rete di Base" che definiranno più precisamente i contenuti di tali studi. Le caratteristiche tecniche minime del sistema ciclabile fanno riferimento alla normativa vigente e alle "Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale" approvate dalla Regione Emilia-Romagna.

I punti dal 10 al 13 prevedono la sostituzione di interventi sulla rete stradale con interventi di potenziamento del sistema TPL. In particolare:

Punto 10 sulle alternative alla quarta corsia Autostrada A1 da stralciare dal PRIT 2025 e sostituita dall'estensione fino a Parma del cadenzamento a 30 minuti del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, dal prolungamento di tutti i treni Regionali Veloci Pesaro-Piacenza fino a Milano, nonché dalla realizzazione di nuove stazioni sulla linea ad alta velocità Milano-

Bologna in corrispondenza di Parma, Piacenza e Modena, o in alternativa dall'utilizzo delle interconnessioni già presenti per offrire servizi veloci verso queste tre città, con frequenze adeguate alla dimensione delle aree urbane.

10 bis. sulla Complanare Nord A14, prevedendo al suo posto un'adeguata linea di trasporto pubblico suburbano lungo la SP31, integrata con il Servizio Ferroviario Metropolitano e la nuova rete filoviaria di Bologna.

11 sulla bretella autostradale con il Porto di Cremona valutando in alternativa interventi di adeguamento delle ferrovie Piacenza-Cremona e Fidenza-Cremona.

12 sulle alternative all'Autostrada TIBRE prevedendo al suo posto interventi di potenziamento sul TIBRE ferroviario via Piadena, eventuali raddoppi selettivi sulle linee Parma-Piadena e Parma-Suzzara, nonché l'attivazione di treni Regionali cadenzati sulla tratta La Spezia-Parma-Suzzara-Mantova-Verona,

13 sull'autostrada Campogalliano-Sassuolo inserendo tra le opere compensative raddoppi selettivi della ferrovia Modena-Sassuolo, tali da consentire un incremento della frequenza dei treni e la prosecuzione di alcuni di essi verso Carpi e verso Mantova e Verona. Chiediamo inoltre che venga prevista una linea di trasporto pubblico sulla tratta Carpi-Rubiera-Sassuolo per favorire l'interscambio con la ferrovia Milano-Bologna.

Il PRIT 2025 definisce una strategia complessiva per la co-mobilità del sistema che è comprensiva sia di interventi sulla rete stradale che su quella ferroviaria, con finalità e obiettivi descritti in Relazione Tecnica. Relativamente alle richieste sul potenziamento del servizio ferroviario, queste sono già comprese nel PRIT 2025 che prevede: “incrementare l'efficacia dei servizi per dare coperture adeguate, soprattutto nelle principali fasce orarie, a tutto il territorio gravitante sulla rete ferroviaria, con “cadenzamenti” regolari ai 30 o ai 60 minuti, a seconda delle relazioni e aree interessate, con potenziamenti fino a 15 minuti sulle tratte e fasce orarie maggiormente trafficate in particolare nell'area urbana bolognese”. A regime tale potenziamento già prevede il cadenzamento a 30' nella relazione Modena-Parma e 60' sulle restanti relazioni principali. I servizi vanno valutati anche in funzione dell'utenza prevista o potenziale. Il servizio dell'Alta Velocità non rientra nel Sistema Ferroviario Regionale e le sue caratteristiche comunque non consentono la moltiplicazione delle fermate. La tavola C2 riporta lo schema di servizio previsto a regime, con indicazioni delle frequenze e relazione previste. La tavola C1 indica il complesso di interventi per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico. I miglioramenti sulle relazioni Piacenza-Cremona e Fidenza-Cremona sono già stati effettuati e hanno adeguate capacità di servizio. Sono già previsti servizi ferroviari passanti Sassuolo-Modena-Carpi. Rubiera non si trova su tali linee.

Punto 14 sull'itinerario E45/E55 La strada extraurbana principale prevista tra le province di Ravenna e Ferrara quale potenziamento del corridoio E45/E55 è un'opera fortemente impattante poiché, a fronte di un modesto traffico previsto, attraversa uno dei pochi territori scarsamente antropizzati della regione, con un consumo di suolo non giustificabile.

Chiediamo che il PRIT 2025 stralci questa variante dalle opere in previsione e consideri, in alternativa alle ipotesi “autostradale” e “non autostradale” di un nuovo itinerario per la E55, anche la riqualificazione mirata della SS309.

Punto 22 sulla SS309 Romea che chiede l'integrazione delle scarse due righe che la Relazione tecnica dedica alla SS 309 Romea nel paragrafo 3.3.2 con ulteriori ipotesi di interventi di riqualificazione in sede che possano far riconsiderare il tracciato attuale come alternativa alla realizzazione della variante prevista per la E55 tra Alfonsine e Ariano Polesine.

Il PRIT 2025 da atto della nuova proposta alternativa al previsto asse autostradale del Prit98, valutata in priorità 2 e che meglio si relaziona al territorio attraversato.

Prevede inoltre interventi di riqualificazione della SS309, inserita in Rete di base principale, con messa in sicurezza delle intersezioni e dell'utenza debole a cui dedicare spazi separati.

Punto 15 sul nodo autostradale di Bologna (Relazione Tecnica cap.3 pag. 49). Il PRIT 2025 riconosce la rilevanza del nodo tangenziale autostradale di Bologna anche per il traffico di breve e medio raggio nonché la necessità di una soluzione organica in accordo con i diversi soggetti interessati. A questo proposito si rileva che il nuovo PUMS del Comune di Bologna non propone interventi di potenziamento del trasporto pubblico su percorsi tangenziali ed esterni al centro storico tali da poter alleggerire la pressione del traffico sul nodo.

Chiediamo che il PRIT 2025 subordini la pianificazione degli interventi infrastrutturali alla progettazione e messa in esercizio di adeguate linee di trasporto pubblico periferiche nella città di Bologna, utilizzando la rete stradale urbana, e di linee dirette tra i comuni della città metropolitana utilizzando la tangenziale esistente.

Il PRIT 2025 definisce alcuni requisiti che devono essere rispettati per la risoluzione delle tematiche connesse al nodo di Bologna in grado di migliorarne l'accessibilità complessiva. Specifiche soluzioni di carattere più locale sono di competenza dei relativi strumenti di pianificazione e programmazione a cui rivolgere eventuali osservazioni.

Punto 16 sui nuovi caselli autostradali (Relazione Tecnica cap.3 pag. 50). Chiediamo che l'opportunità di realizzare o meno i nuovi caselli autostradali venga valutata non tanto sulla base dell'incremento dell'accessibilità alla rete autostradale, che produce inevitabilmente un traffico automobilistico indotto, quanto sulla base di un saldo negativo sufficientemente grande tra i veicoli-km generati o indotti da ciascun nuovo casello e i veicoli-km che ciascun casello farebbe risparmiare grazie all'accorciamento dei percorsi. Tale saldo sarebbe da calcolarsi per ciascun intervento sul complesso della Grande Rete e della Rete di Base.

Chiediamo inoltre che i caselli che producono un aumento complessivo dei veicoli-km o una loro diminuzione non significativa siano stralciati dal PUMS 2025.

*Il punto non è chiaro. Il PRIT 2025 non valuta la realizzazione di nuovi caselli sulla base di verifiche di aumento dell'accessibilità autostradale, ma secondo quanto riportato a pag 50 della Relazione Tecnica: "L'effettiva fattibilità, in una logica di valutazione costi - benefici, della realizzazione di tali nuovi punti di permeabilità della rete autostradale, o ricollocazione caselli esistenti, deve in generale essere verificata caso per caso sulla base di studi che ne valutino, oltre agli impatti ambientali, gli effetti trasportistici complessivi, oltre a quelli generati sulla **viabilità di adduzione**". In allegato tecnico è stata quindi approfondita la funzione dei caselli rispetto alla rete stradale ad essi afferente. Si è notato come l'apertura dei caselli induca, come comportamento generalizzato, un drenaggio di flussi di traffico dalla viabilità ordinaria, che quindi migliora le proprie prestazioni, verso la rete autostradale. I caselli esaminati fanno riferimento a quanto richiamato dal Prit98. E' stata comunque accolta la parte dell'Osservazione 30 Città Metropolitana di Bologna, che ha richiesto l'eliminazione dell'esplicita previsione di 3 caselli, a seguito di modifiche sulla restante rete richiamate dal PUMS in adozione.*

Punto 17 stralciare gli interventi in variante sull'intero asse Pedemontano, limitandosi agli interventi di riqualificazione in sede strettamente necessari e dando priorità all'istituzione di linee di trasporto pubblico ad orario cadenzato almeno ogni ora sulle tratte Fidenza-Medesano-San Polo d'Enza, San Polo d'Enza-Sassuolo e Sassuolo-Maranello-Castelfranco Emilia.

Il PRIT 2025 definisce una strategia complessiva per la co-mobilità del sistema che è comprensiva sia di interventi sulla rete stradale che su quella ferroviaria e del TPL, con finalità e obiettivi descritti in Relazione Tecnica. L'asse pedemontano fa parte della Grande rete su cui si prevedono interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità territoriale che non si pongono in contrapposizione con generale potenziamento del TPL previsto dal PRIT come obiettivo generale. La programmazione di specifici servizi non è competenza del PRIT.

Punti 18, 19 chiedono lo stralcio dell'asse Cispadano dal PRIT 2025. In particolare:

18 - stralciare il progetto di autostrada Cispadana individuando una soluzione alternativa basata sulla riqualificazione della viabilità esistente e la realizzazione di brevi tratti di nuova costruzione ove strettamente necessario come strada extraurbana di tipo C.

19 - stralciare gli interventi previsti lungo il tracciato della Cispadana nelle province di Parma e Piacenza.

L'asse della Cispadana, con le diverse caratteristiche dei suoi tratti, fa parte della grande Rete a cui il PRIT 2025 affida il ruolo di garantire adeguati livelli di accessibilità territoriale per gli spostamenti medio-lunghi. La soluzione alternativa proposta non svolge tale funzione.

Punto 20. sull'alternativa del trasporto pubblico Chiede che i criteri di ammissione per gli interventi sulla Grande Rete non autostradale e sulla Rete di Base Principale includano come prerequisito la presenza di un adeguato servizio di trasporto pubblico locale (con frequenza di 15 o 30 minuti).

Punto 21 sugli interventi per la Via Emilia (Relazione Tecnica cap.3 pag.58), con richiesta di stralciare dal PRIT 2025 l'intero elenco delle 14 opere "prioritarie" per la SS9, ad eccezione della riqualificazione del ponte sul Taro, e di prevedere in alternativa il potenziamento del trasporto pubblico su gomma e su ferro sia lungo le linee esistenti lungo la via Emilia, sia mediante nuove linee di adduzione "a pettine" alla linea ferroviaria Piacenza-Bologna-Rimini.

Il PRIT 2025 definisce una strategia complessiva per la co-mobilità del sistema che è comprensiva sia di interventi sulla rete stradale che su quella ferroviaria e del TPL, con finalità e obiettivi descritti in Relazione Tecnica. Tali sistemi non sono in contrapposizione. Il servizio di trasporto pubblico è caratterizzato da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino che costituiscono le linee di forza della mobilità, e una sub-rete di autolinee su gomma, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale e contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità con mezzo pubblico.

Punto 23 sulla rete stradale di competenza provinciale (Relazione Tecnica cap.3 pag.61). Le opere previste comporterebbero un aggravio dei costi di manutenzione a carico degli Enti provinciali, un notevole consumo di suolo e un verosimile incremento del traffico automobilistico. Chiede lo stralcio dal PRIT 2025 di 15 delle 16 opere considerate "prioritarie", mantenendo esclusivamente la ricostruzione del ponte sul Po tra Colorno e Casalmaggiore, e riesaminando l'intero progetto dell'autostrada Cispadana.

Chiediamo inoltre che le risorse rese così disponibili vengano riutilizzate per interventi di manutenzione straordinaria nonché per la riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali e ciclabili sulle reti provinciali esistenti.

Il PRIT 2025 riconosce l'importanza della manutenzione e messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, di cui riconosce il ruolo nell'ambito del sistema integrato della mobilità, che non può essere contrapposto al TPL. Non ha inoltre competenze sulla programmazione finanziaria degli interventi degli Enti Locali.

Punto 25 sulla messa in sicurezza fermate trasporto pubblico (Relazione Tecnica cap.4 pag.75). La Relazione tecnica riconosce l'importanza di realizzare l'uniformità a livello regionale "del sistema autobus-pensilina e del relativo percorso d'accesso". Considerata la rilevanza e l'urgenza del problema, chiediamo che il PUMS 2025 individui standard costruttivi per le fermate del trasporto pubblico e dei relativi accessi pedonali. Chiediamo inoltre di inserire la messa in sicurezza dell'80% delle fermate (sulla base degli standard individuati) tra gli obiettivi con target al 2025 calcolando la spesa necessaria.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Si ritiene utile un impegno più chiaro nella valutazione di standard di accessibilità complessiva che potranno essere definiti da linee guida regionali. L'obiettivo da raggiungere dovrà essere definito a seguito di preliminare monitoraggio. Si Integra il testo della Relazione Tecnica come di seguito indicato

Punto 26 sull'integrazione tariffaria (Relazione Tecnica cap.5 pag.84). Chiede che il PUMS 2025 preveda l'istituzione in tempi brevi di titoli di viaggio giornalieri, mensili e annuali che consentano l'utilizzo indistinto di tutti i mezzi del trasporto pubblico regionale nell'ambito del sistema tariffario Mi Muovo.

Il funzionamento a regime del sistema regionale tariffario integrato è basato sui seguenti elementi: possibilità dell'uso del titolo di viaggio indipendentemente dal tipo di vettore o gestore attuando di fatto l'interoperabilità del sistema e delle smart card; rinnovamento del sistema di vendita, con conseguente graduale dematerializzazione dei titoli di viaggio cartacei.

Una Ulteriore azione è l'iniziativa "Mi muovo anche in città", con l'impegno di Enti locali, Agenzie e Società di gestione con lo scopo di poter offrire senza costi aggiuntivi agli abbonati del servizio ferroviario regionale anche l'accesso ai servizi urbani della città di provenienza e/o di destinazione.

Punto 27 sullo schema per i servizi ferroviari (Relazione Tecnica cap.5 pag.88 e carta C2). Chiediamo che la carta C2 relativa allo Schema di riferimento del Servizio Ferroviario regionale sia integrata da un quadro sinottico da inserire nella Relazione Tecnica che indichi con precisione i percorsi dei servizi ferroviari previsti, il loro cadenzamento negli orari di punta, di morbida, serali e festivi, la classificazione dei treni e la tipologia di materiale rotabile da impiegare, l'orizzonte temporale per la realizzazione dell'offerta prevista nonché la numerazione delle linee per una loro migliore identificazione.

La carta C2 è relativa allo "Schema di riferimento del Servizio Ferroviario regionale" previsto a regime e che riporta gli aspetti principali e prestazionali obiettivo del PRIT 2025 che non ha funzioni programmatiche e gestionali dei singoli servizi di cui non può descrivere i dettagli.

Punto 28 sul potenziamento dei treni Parma-Bologna (Relazione Tecnica cap.5 pag.88). Sulla tratta ferroviaria Parma-Modena con prosecuzione per Bologna non sono previsti potenziamenti del servizio ferroviario passeggeri da qui al 2025. Considerando che per il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese è già previsto un treno verso Modena ogni 30' e che il raddoppio della frequenza fino a Parma richiederebbe l'immissione in linea di un solo convoglio in più, chiede che il PRIT 2025 preveda il prolungamento fino a Parma di tutti

i treni suburbani (o classificati Regionali) tra Bologna e Modena prevedendo fermate intermedie a Rubiera, Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza.

Si chiede inoltre di simulare nuovamente i vari scenari di congestione stradale e autostradale al 2025 per l'A1 e la SS9 sulla base di questo potenziamento e di includere i risultati nella Relazione tecnica.

Punto 29 su ulteriori potenziamenti del servizio ferroviario. Con riferimento alla carta C2 relativa al Servizio Ferroviario Regionale, chiediamo che nello Schema di riferimento sia prevista l'intensificazione della frequenza a 60 minuti sulle tratte Piacenza-Castel San Giovanni, Parma-Colorno, Ravenna-Faenza e Rimini-Pesaro per i treni con fermata in tutte le stazioni.

Chiediamo inoltre che il PRIT preveda la progressiva estensione del cadenzamento a 60 minuti all'intera rete regionale con un arco di servizio comprendente anche i giorni festivi e le ore serali (indicativamente dalle 6 alle 24) quantificando i contributi necessari per il finanziamento del servizio.

Si rimanda a quanto risposto ai punti 10-13

Punto 30 sulla mappatura del trasporto pubblico. Sarebbe importante che la Regione Emilia-Romagna si dotasse di una mappatura dell'accessibilità dei servizi di trasporto su ferro e su gomma. Il PRIT 2025 dovrebbe inoltre definire gli standard minimi di capillarità e di frequenza per le aree urbane, suburbane ed extraurbane.

Il punto è condivisibile. La previsione del PRIT 2025 di migliorare il livello di efficientamento, accessibilità, di integrazione modale del TPL e delle stazioni/fermate del servizio ferroviario, presuppone una puntuale verifica dei livelli di servizio che sono stati posti in capo alle Agenzie per il Trasporto Pubblico. Si ritiene utile un impegno più chiaro nella valutazione di standard di accessibilità complessiva che potranno essere definiti da linee guida regionali.

Punto 31 sulla governance del TPL (Relazione tecnica, cap.6 pag. 104) chiede di allegare alla Relazione tecnica del Piano uno studio tecnico ed economico che possa suffragare l'opportunità di aggregare i gestori del trasporto pubblico e le Agenzie della mobilità in ambiti sovra-provinciali. Chiediamo che il Piano consideri prioritaria la continuità dei processi di pianificazione ed erogazione del servizio di trasporto pubblico, anche in funzione degli obiettivi previsti dal PAIR e dallo stesso PRIT, puntando ad aumentare l'efficienza del servizio all'interno di ciascuno dei bacini ad oggi esistenti.

Il complesso tema della governance del TPL è descritto nel Quadro Conoscitivo come integrato al cap. 6.3 della Relazione Tecnica del PRIT 2025 al fine di ricostruirne un quadro unitario. Questi processi sono stati regolati da una serie di interventi legislativi, accordi e indirizzi programmatori iniziati a partire dal 2008 e continuati fino ad oggi. Il Piano non ha competenze specifiche sugli stessi e limitandosi a assumere le scelte effettuate.

Punto 32 sul rinnovo del parco autobus (Relazione tecnica, cap.6 pag. 105). Coerentemente con l'osservazione sull'incremento dei servizi minimi per il TPL su gomma, che proponiamo di portare dal 10% al 30%, mantenendo inoltre l'obiettivo previsto di una riduzione del 20% dell'età media del parco circolante.

Il Prit2025 assume l'obiettivo di un aumento del 10% dei passeggeri trasportati dai servizi di TPL gomma, legandolo al potenziamento e alla riqualificazione dei servizi, anche nella prospettiva di un incremento dei servizi minimi al 2025 del 10%, utile a rispondere a particolari esigenze ad effetto incrementale della domanda, e che appare coerente e ragionevole malgrado le incertezze legate alle risorse che lo Stato metterà a disposizione delle Regioni.

Punto 33 sull'utilizzo delle reti filoviarie (Relazione tecnica, cap. 6 pag. 106). Chiede che il PRIT 2025 preveda la produzione del 95% delle percorrenze annuali sulle linee filoviarie di Parma, Modena, Bologna e Rimini con filobus in modalità elettrica prevedendo un sovvenzionamento specifico per i filobus-km effettivamente realizzati.

Il PRIT 2025 promuove azioni tese, tra l'altro, a:

- *a incentivare i gestori al rinnovo tecnologico dei mezzi per elevare le classi ambientali;*
- *a salvaguardare e promuovere il pieno utilizzo delle reti filoviarie esistenti, riguardo alle quali occorre completare gli interventi in corso e programmare ampliamenti tali da conseguire economie di scala nel servizio e rilevanti benefici ambientali in termini emissivi.*

Il rinnovo della flotta autofiloviaria è concepito come azione integrata che coinvolge più programmi di intervento e più fondi (comunitari, nazionali e regionali) che prevedono risorse per l'acquisto di 600 nuovi mezzi entro il 2020

Punto 34 sulle linee guida per l'integrazione modale (Relazione tecnica, cap.6 pag.110). La prevista costituzione di "uno specifico tavolo regionale (...)" per la definizione di linee guida della carta della mobilità" appare vaga nella sua formulazione e dilatata nel tempo.

Chiede che le linee guida per l'integrazione modale ferro-gomma siano elaborate subito e diventino parte integrante del PRIT 2025 (come allegato alla Relazione tecnica), lasciando al tavolo regionale il compito di metterle in pratica il prima possibile.

Il punto è condivisibile ma appare più coerente la previsione dell'attivazione dello specifico tavolo regionale" subito dopo l'approvazione del Piano.

Punto 35 sul car pooling (Relazione tecnica, cap.7 pag. 113). Chiede che tra le azioni per lo sviluppo tecnologico dei sistemi di trasporto venga inserita una piattaforma regionale per favorire il car pooling.

Il punto è condivisibile. Si integra la Relazione Tecnica come riportato in conclusione.

Punto 36 sulle fonti rinnovabili per i trasporti (Relazione tecnica, cap.7 pag.128). Chiede che il PRIT 2025 non si limiti a favorire genericamente forme di mobilità elettrica, ma preveda un piano organico di interventi su larga scala per la transizione verso l'uso di energie pulite provenienti da fonti rinnovabili.

Il proposto piano su larga scala di transizione (produzione e distribuzione) energetica non rientra tra le competenze del PRIT 2025, piano relativo ai trasporti, che invece promuove l'uso di carburanti alternativi (elettrici, ibridi, metano, GPL), e l'infrastrutturazione che per la diffusione dei veicoli (pubblici e privati) elettrici, anche sostenendo progetti pilota e sperimentazioni. Promuove inoltre azioni per raggiungere i livelli richiesti di produzione di energia da fonti rinnovabili con riferimento all'infrastrutturazione di spazi pubblici e privati connessi con la mobilità (parcheggi, poli, ecc.)

Punto 37 sulla promozione della mobilità attiva (Relazione tecnica, cap.7 pag. 134). sarebbe opportuno inserire nel PRIT 2025 criteri di valutazione per impedire il finanziamento da parte della Regione di forme improprie di mobilità sostenibile le quali, per le loro caratteristiche, possono danneggiare la mobilità pedonale e ciclabile di tipo "sano". Ne sono esempi i servizi

di car sharing o di auto elettriche con accesso a ZTL e corsie preferenziali, i noleggi di monopattini elettrici, i servizi di bus navetta verso parcheggi posti a distanza pedonale dai centri storici, la sottrazione di spazi pubblici di pregio per realizzare stazioni di noleggio di auto o bici non adeguatamente coordinate tra loro.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 assume come strategia generale che le politiche di incentivazione dei mezzi a basso impatto, o di altri mezzi innovativi, non dovranno indurre nuovi spostamenti, con il conseguente peggioramento delle condizioni di circolazione, ma dovranno essere principalmente tese alla sostituzione del mezzo con cui tali spostamenti vengono effettuati. Particolare attenzione quindi andrà posta ai vari livelli di programmazione e pianificazione della mobilità, individuando quando e come favorire l'uso di veicoli "a basso impatto", piuttosto che altre modalità più sostenibili.

Punto 38 sulle interferenze tra TRC e treni merci (Relazione tecnica, cap.8 pag. 154). Si chiede di riesaminare il progetto del Trasporto Rapido Costiero ferroviario a nord di Rimini per mantenere la possibilità di un instradamento delle merci anche sulla linea Rimini-Ravenna. L'ipotesi di un impiego esclusivo della nuova bretella di Faenza aumenterebbe la saturazione della linea ferroviaria adriatica in una tratta ricca di centri popolosi.

Punto 39 sul TRC Rimini-Ravenna (Relazione tecnica, cap.8 pag. 154). chiede venga considerata nel PRIT 2025 l'ipotesi di un potenziamento del trasporto pubblico su gomma basato sulla riorganizzazione dei servizi locali di Rimini, Cesenatico, Cervia e Ravenna nelle due linee di forza Rimini-Cesenatico e Cesenatico-Ravenna. Esse offrirebbero inoltre una maggiore capillarità e frequenza nonché maggiori possibilità di integrazione con il TRC.

Si condivide il punto nelle finalità. Il PRIT 2025 richiama la necessità di una riprogrammazione potenziata dell'offerta anche sulla Ferrara-Ravenna-Rimini. La bretella di Faenza permette di alleggerire il traffico merci sulla Rimini-Ravenna, consentendo così di aumentare la capacità ai fini del servizio passeggeri. La capacità della linea adriatica consente comunque la coesistenza del servizio passeggeri e del servizio merci, da effettuarsi in fasce orarie distinte e tendenzialmente esterne all'ora di punta. Il TRC fa parte del sistema TPL con cui dovrà integrarsi per il miglioramento dell'offerta anche verificando in fase di programmazione il potenziamento di alcune linee di servizio su gomma.

Punto 40 sul trasporto merci di corto raggio (Relazione tecnica, cap.8 pag. 159). La razionalizzazione del trasporto merci di corto raggio, basata quasi esclusivamente sul trasporto stradale, viene definita dalla Relazione tecnica come "molto problematica". D'altra parte, se è vero che il 77% degli spostamenti è abituale e la merce trasportata è la stessa nell'84% dei casi, appare evidente come la sistematicità del trasporto merci di corto raggio sia un buon punto di partenza per la sua razionalizzazione.

Chiediamo pertanto che il PRIT 2025 includa tra gli obiettivi con target anche una congrua riduzione dei veicoli-km per il trasporto merci di corto raggio.

*Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 individua alcune linee di intervento principali che intendono approfondire la conoscenza complessiva dei fenomeni, dei diversi aspetti che caratterizzano il trasporto merci e la struttura logistica-produttiva ad esse collegata, con la finalità di consentire la definizione di azioni specifiche di coordinamento in accordo con gli operatori del settore e individuare le modalità più efficaci a favore di modalità di trasporto più sostenibili e più efficienti, anche in considerazione delle esperienze non sempre positive che si sono sperimentate nel corso degli anni. L'indicatore proposto dei veicoli*km non è facilmente quantificabile in ambito urbano anche in considerazione della varietà dei mezzi utilizzabili.*

Nell'ambito del quadro regionale, saranno gli strumenti locali di pianificazione a definire di volta in volta le azioni locali specifiche e le modalità di verifica delle stesse.

Punto 41 sull'accessibilità degli aeroporti (Relazione tecnica, cap.11). Il PRIT 2025 appare carente nella trattazione del tema dell'accessibilità degli aeroporti regionali. Gli aeroporti sono per loro natura grandi generatori di traffico automobilistico. Come alternativa si rendono necessari collegamenti diretti con i centri urbani dei rispettivi bacini di influenza che non comportino rotture di carico per i passeggeri. Per queste ragioni, si chiede che il PRIT 2025 preveda una rete di trasporto pubblico dedicata che colleghi direttamente l'aeroporto di Bologna con tutte le città sopra i 50 mila abitanti, lasciando al People Mover il compito comunque gravoso di collegare l'aeroporto con il centro di Bologna e con i treni.

Chiediamo inoltre che il PRIT 2025 comprenda un'analisi comparata delle isocrone del trasporto pubblico e di quello privato verso i quattro aeroporti regionali al fine di individuare ulteriori interventi in favore della mobilità pubblica.

Il Quadro Conoscitivo del PRIT 2025 contiene un'ampia analisi del sistema aeroportuale e della relativa accessibilità. Il PRIT 2025 ritiene fondamentale garantire un adeguato sistema dell'accessibilità ai nodi aeroportuali, favorendo in particolare il trasporto pubblico e l'intermodalità, con scelte pianificatorie e tecnologiche adeguate ai volumi di traffico previsti, anche al fine di ottimizzare le risorse pubbliche necessarie alla realizzazione e gestione dei sistemi. Servizi di trasporto pubblico possono avere solo carattere locale e caratterizzati da adeguata domanda.

Punto 42 sulla ripartizione degli investimenti. La tabella 30 a pag. 238 della Relazione tecnica mostra come al sistema del TPL e della mobilità sostenibile sia dedicato poco più di un terzo degli investimenti complessivi mentre oltre la metà del budget è riservata al sistema stradale. Si chiede di correggere il piano di investimenti in modo che almeno il 50% della somma complessiva prevista sia dedicato ai sistemi di mobilità sostenibile (in particolare ferrovie e trasporto pubblico).

Le valutazioni non hanno ruolo programmatico o di stanziamento e ripartizione di fondi, ma hanno lo scopo di individuare un costo complessivo di riferimento dell'azione del Piano e il relativo impegno (non solo finanziario) necessario, verificandone la sostenibilità in via preliminare. Sono inoltre riferite all'insieme di risorse necessarie, che fanno capo al complesso degli attori del sistema della mobilità regionale.

Conclusione: l'Osservazione 19 è parzialmente accolta con modifiche alla Relazione Tecnica così come segue:

Al cap 6.1 a pag 101 aggiungendo la frase:

“L'efficacia delle misure è legata anche alla capacità di **pianificare e attuare in maniera integrata** quanto previsto dagli strumenti locali, in particolare in termini di **regole di accesso alle zone urbane** e di **politiche per la promozione dell'intermodalità** in maniera coerente e continuata. **A questo riguardo il PRIT 2025 promuove la verifica dell'accessibilità dei servizi di trasporto pubblico**”.

E al penultimo paragrafo aggiungendo la frase:

“Da questo punto di vista, il PRIT 2025 ritiene importante **favorire le politiche d'integrazione** tra tutti gli attori istituzionali - Regione, Enti locali, Agenzie e Gestori del trasporto pubblico locale – al fine di fornire mezzi e servizi per soddisfare la **domanda nelle sue diverse modalità**. In particolare, si ritiene importante realizzare un **uniforme sistema regionale** di accesso agli autobus, in particolare del **sistema autobus - pensilina e del relativo percorso di accesso**. **A questo riguardo**

il PRIT 2025 promuove la definizione di standard da rispettare per l'accessibilità delle fermate e la verifica della situazione attuale.”

Integrare pag 110, ultimo paragrafo

“Nel rispetto delle diverse responsabilità, il PRIT 2025 prevede la costituzione di uno specifico tavolo regionale, che veda il coinvolgimento dei Gestori, delle Agenzie e dei competenti organi territoriali, **da avviarsi immediatamente dopo l'approvazione del presente Piano**, per definire le **linee guida della carta dell'intermodalità.**”

integra la Relazione Tecnica a pag 124 termine del punto 7.4.2:

“Il PRIT2025 promuove la redazione di un Piano d'Azione regionale per il coordinamento e la valorizzazione di tali attività e la promozione di adeguate politiche di mobility management, da effettuarsi entro due anni dalla propria approvazione, **e prevedendo inoltre l'implementazione di una piattaforma regionale per favorire il car pooling.**”

Altre parti, condivisibili nelle finalità, sono accolte senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti delle stesse si ritengono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

Non sono accoglibili altre parti dell'Osservazione, come specificato in istruttoria.

20 Comuni Roccabianca, San Secondo e Sissa Trecasali

L'osservazione richiede una migliore definizione di alcuni interventi in Carta “A”, e il miglioramento della leggibilità in Carta E e F.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Si rileva che considerato il ruolo di inquadramento generale della carta A precisazioni puntuali non hanno rilievo.

Conclusioni: l' Osservazione 20 è accolta con modifiche agli elaborati Carta E e F, per il miglioramento della leggibilità degli stessi.

21 Comune di Campogalliano

L'osservazione richiede una migliore visibilità negli elaborati del PRIT 2025 del Polo della Logistica sito nel comune di Campogalliano, così come indicato nel PTCP della provincia di Modena.

Il PRIT 2025 evidenzia il sistema principale della logistica regionale, non censendo tutte le aree genericamente dedicate alla logistica site sui territori. Il loro ruolo è comunque riconosciuto in via generale in funzione del loro collegamento della rete principale.

Conclusioni: l' Osservazione 21 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, e non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche.

22 Provincia di Modena per AMO e Sindaci

L'Osservazione riporta temi sollevati da AMO, Agenzia per la Mobilità e Il Trasporto Pubblico Locale di Modena e dall'Assemblea dei Sindaci della Provincia di Modena, ed è quindi articolata in diversi punti.

Punto 1, 2 e 3 Viene richiesto per dare maggiore connessione tra i sistemi integrati della rete regionale il ripristino, in coerenza con il PTCP 2009 e il PRIT98, i due corridoi dedicati Formigine - Maranello e Maranello – Vignola al fine di connettere le linee Bologna-Vignola e Sassuolo-Modena (Carpi) e la previsione di un corridoio su ferro Carpi-Mirandola, al fine di connettere le linee Bologna-Mirandola (Verona) e Carpi-Modena (Sassuolo); si chiede infine che il sistema trovi connessione nel nuovo hub intermodale di Modena previsto dal PUMS del Comune di Modena.

Il punto è condivisibile nei contenuti. Come indicato per l'analoga Osservazione 14, il PRIT 2025 non conferma tale previsione del Prit98, in assenza di livelli di domanda tali da poter giustificare un intervento altamente oneroso, puntando invece al potenziamento dei servizi e al miglioramento tecnologico delle linee esistenti.

Considerate tuttavia le previsioni del vigente PTCP 2009, si valuta positivo il confermato interesse per tali interventi. Si ritiene quindi possibile subordinare nel nuovo PRIT 2025 tali previsioni alla redazione di preliminari studi di mobilità completi di analisi costi benefici che giustifichino la sostenibilità tecnico economico finanziario degli interventi. Saranno tali studi a valutare le modalità di connessione di tali nuove linee. Si modifica l'elaborato Relazione Tecnica come di seguito indicato.

Punto 4. Prevedere la realizzazione di un collegamento diretto e veloce, in particolare per il Distretto Ceramico con il nodo TAV di Reggio Emilia; per la linea Modena - Sassuolo prevedere, d'intesa con gli Enti Locali, la stesura di un piano-programma di risoluzione delle interferenze con le reti stradali, finalizzato alla velocizzazione e al potenziamento della linea; individuare nuove stazioni secondo le richieste degli EE.LL. quali ad esempio: Modena Fiera, Modena Est, Gaggio, Fossoli, Soliera, ed eventuali nuove ulteriori stazioni da prevedersi sui corridoi sopra indicati;

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 punta al potenziamento della del servizio e della mobilità ferroviaria, prevedendo una serie di azioni e di interventi, comprensiva di un quadro generale dei servizi. La programmazione specifica degli stessi, però non è di competenza del Piano. Per le stazioni il PRIT 2025 prevede già la possibilità di nuove realizzazioni subordinandole alla verifica della domanda territoriale.

Punto 5 e 6 . Prestare attenzione a quanto previsto dai PUMS vigenti, incluso il Piano costruito dai quattro comuni del Distretto Ceramico – Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo; estendere anche alla “città effettiva” del Distretto Ceramico la tariffazione “Mi muovo anche in città”

I punti sono condivisibili nelle finalità. Il PRIT 2025 promuove la redazione dei PUMS e il loro coordinamento all'interno dei Sistemi Integrati della Mobilità e l'integrazione tariffaria del Trasporto Pubblico comprensivo anche dei servizi aggiuntivi quali quelli di sharing mobility.

Conclusione: l' Osservazione 22 è accolta con modifica degli elaborati.

In accordo con quanto richiesto dall'Osservazione 14, in considerazione della vigente coerenza del PTCP2009 con le previsioni del Prit 98 relativamente alla nuova linea

Formigine-Vignola, benché tale previsione non sia stata esplicitamente riconfermata dal PRIT 2025, e del confermato interesse per la previsione del PTCP2009 relativamente alla nuova linea Carpi – Mirandola, si ritiene di accogliere la specifica richiesta con la seguente modifica:

inserire dopo l'ultimo paragrafo alla pag 94 della Relazione Tecnica del PRIT 2025 il paragrafo:

“Ulteriori potenziamenti della rete regionale potranno in generale essere valutati a seguito di studi di domanda e del riconoscimento della loro sostenibilità da parte della Regione Emilia-Romagna. Nello specifico la previsione dei tratti di collegamento Formigine-Vignola e Carpi – Mirandola, è subordinata alla redazione di preliminari studi di mobilità, completi di analisi costi benefici, che ne evidenzino la fattibilità e sostenibilità tecnico economico finanziaria”.

Si modifica inoltre la Carta C1 e relativa legenda inserendo tematismo “nuovi collegamenti da valutare”.

Parte dei restanti contenuti dell'Osservazione sono già presenti nel Piano in forma generale, e non risulta necessaria la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche

23 Provincia di Ravenna

L'Osservazione è articolata in diversi punti avanzati da alcuni comuni della Provincia.

Comune di Ravenna

Punto 1: Evidenzia la priorità degli interventi finalizzati alla messa in sicurezza delle località attraversate dalla SS 16 Adriatica mediante idonee varianti dei centri abitati e rileva altresì la necessità di sviluppare con maggior livello di dettaglio il tema del corridoio E45/E55. Inoltre, rileva una incongruenza grafica delle relative carte tecniche.

Il punto è condivisibile nella parte relativa agli interventi sulla SS16 che, come definito dai principi generali del PRIT 2025, hanno la funzione di migliorare il livello di sicurezza e l'accessibilità per tutti gli utenti.

Per il corridoio E45/E55, come specificato in Relazione Tecnica, il PRIT 2025 assume le previsioni già formulate dalla Regione Emilia-Romagna in sede di dialogo Stato Regioni.

Il punto non specifica il tipo di incongruenza grafica presente.

Punto 1 bis: Condivide le priorità definite dal PRIT2025, ma rappresenta la necessità di prevedere anche interventi di potenziamento ed adeguamento della SP n.118 Dismano, in Rete di base locale, specificatamente volti a garantire un collegamento alternativo fra le città di Ravenna e Cesena capace di intercettare la mobilità di medio raggio.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Per un errore la SP 118 pur facendo parte della Rete di Base Principale non è stata inserita nel relativo elenco, e si provvede all'aggiornamento. Su tale rete il PRIT 2025 prevede in generale la possibilità di interventi di miglioramento e potenziamento, ma non può svolgere funzioni in alternativa alla Grande Rete.

Punto 2 e 3 : richiama le previsioni del Piano in merito al Sistema tangenziale di Ravenna (SS16, SS67, SS 309 dir) e alla SS 67 Tosco Romagnola chiedendo di procedere all'attuazione urgente degli stessi.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 individua una serie di interventi e ne promuove la realizzazione. Non ha però funzioni programmatiche, specialmente rispetto alle competenze di altri Enti.

Punto 4: ritiene indispensabile il raddoppio dei binari su tutta la tratta Castel Bolognese – Russi, anche in relazione all'incremento atteso ed auspicabile dei traffici da e per l'hub portuale di Ravenna.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 auspica tale intervento, legandone la verifica al previsto aumento dei traffici per il porto di Ravenna che, come riconosce l'osservazione, non è tuttavia certo e legato all'implementazione di altre azioni.

Punto 5: propone una modifica in carta E al tracciato della ciclovia Adriatica, per tener conto dell'attuale stato di progettazione.

Si accoglie il punto. La carta E evidenzia dei "corridoi" di riferimento, lasciando alla progettazione e scelte locali la migliore definizione del percorso. Per meglio chiarire il tema viene inoltre proposta una integrazione al capitolo 7.3, come specificato di seguito in "Autosservazione".

Punto 6: Sulla direttrice ciclabile Ravenna-Firenze, in ragione del carattere turistico e culturale del collegamento, ritiene strategico: l'inserimento del percorso nell'ambito delle ciclovie nazionali; il potenziamento della linea ferroviaria Ravenna - Faenza - Firenze in accordo fra Emilia-Romagna e Toscana; l'adeguamento funzionale della S.P. n.302R Brisighellese.

Il punto è condivisibile. L'attenzione alla mobilità turistica è già prevista in via complessiva dal PRIT 2025, che prevede un apposito paragrafo, lasciando le specificazioni puntuali alla pianificazione locale. Gli interventi indicati sono già conformi al PRIT 2025 e la direttrice è già compresa nelle richieste di ciclovie nazionali.

Comune di Cervia

Punto 1. Chiede l'inserimento negli interventi sulla SS 16 Adriatica, tratto Cesenatico – Tangenziale di Ravenna (pag. 52 della relazione tecnica) della "messa in sicurezza dell'ingresso a Milano Marittima".

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 già prevede una serie di interventi di miglioramento sull'asse SS16. Si prevede l'integrazione con il punto richiesto

Unione dei Comuni della Bassa Romagna

Punto 1: preso atto che gli elaborati del PRIT 2025 hanno già tenuto conto di quanto espresso in sede di contributo, sottolinea ulteriori necessità:

priorità e coordinamento degli interventi ritiene sulla SS16 Adriatica con realizzazione di assi stradali a una corsia per senso di marcia; connessione della SS16 con la SP 610 Selice, nella carta B del PRIT adottato, tale collegamento sembra essere rappresentato come già esistente, per cui occorre modificare la carta;

Raccordo stradale con il centro abitato di Voltana, con ipotesi di estensione della SP 39.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 definisce il quadro di insieme delle esigenze da rispettare, tra cui la messa in sicurezza e l'accessibilità del territorio, ma non può svolgere funzioni programmatiche o di progettazione puntuale, di competenza degli enti competenti e delle fasi progettuali

Punto 2: Per quanto riguarda il nuovo svincolo in località Borgo Stecchi a Bagnacavallo della A14dir, di cui si parla nella relazione tecnica a pag. 46 si segnala che non è stato rappresentato come punto di interconnessione nella carta B "Sistema stradale".

Si precisa che la carta B non intende fornire previsioni sulla localizzazione di nuove intersezioni tra la Grande Rete non autostradale e la rete di Base. Ai sensi delle indicazioni contenute in Relazione Tecnica, tali nuove localizzazioni sono comunque sempre possibili.

Punto 3 e 4 potenziamento tecnologico della linea Russi -Castel Bolognese, auspicando il raddoppio integrale dell'intera linea, mantenendo le fermate esistenti; richiesta di elettrificazione della linea Lavezzola-Faenza. Segnala che la linea Massa Lombarda-Budrio non è rappresentata nel PRIT 2025 adottato.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Si sottolinea che si tratta di previsioni già presenti nel PRIT 2025. La linea Massa Lombarda-Budrio non è rappresentata nel PRIT 2025 in quanto non più esistente. E' stata inoltre oggetto di studio che hanno mostrato la non sostenibilità tecnico economica di un suo eventuale ripristino, rispetto ad altre soluzioni di potenziamento di trasporto pubblico.

Punto 5 e 6. Richiesta di priorità al ridisegno dell'offerta della linea Ravenna-Ferrara per integrarla maggiormente con il sistema regionale e rafforzare le relazioni con le altre linee; integrazione con il TPL su gomma, anche con un unico titolo di viaggio estendendo/attuando il sistema tariffario MI MUOVO anche al TPL extraurbano.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 punta al rafforzamento complessivo del servizio e alla sua integrazione funzionale e tariffaria con il sistema del TPL gomma. Non rientra tra le competenze del PRIT la programmazione del servizio.

Punto 7 e 8 Condivide gli impegni del PRIT sulla mobilità ciclabile e sulla mobilità elettrica e chiede la programmazione degli interventi e la destinazione di fondi specifici

Il punto è condivisibile nelle finalità. Ma non rientra tra le competenze del PRIT la programmazione anche finanziaria del servizio o delle attività.

Unione della Romagna Faentina

Punto 1: nel PRIT2025 adottato, in relazione alla s.p. 306R Casolana, rete di base principale, non viene indicata la variante di Borgo Rivola, infrastruttura di completamento degli interventi previsti sulla s.p. n.306R finanziati in attuazione al PRIT 98.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 conferma le previsioni del Prit98 senza necessità di descrizioni di dettaglio.

Conclusione: l' Osservazione 23 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, relativamente alla previsione di interventi sulla SS 16. Si integra la Relazione Tecnica a pag 52 al punto:

- Tratto Cesenatico-Tangenziale di Ravenna, si prevede una variante in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia (RA) con previsione di sezione trasversale tipo C1-C2, e la messa in sicurezza dell'ingresso a Milano Marittima

Si corregge inoltre l'elenco a pag 40 della Relazione Tecnica relativo alla Rete di Base Principale che per un errore non conteneva la SP 118 nel seguente modo:

- Ex S.S. 71 (ora S.P.118, S.P. 138 e S.P. 137) da Ravenna a confine regione Toscana

Carta E “Ciclovie Regionali”, si corregge il tracciato della Ciclovia Adriatica.

Relativamente agli altri punti dell’Osservazione condivisibili nelle finalità, non sono necessarie modifiche agli elaborati in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, e non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche.

24 COMUNE DI CESENA

L’Osservazione è articolata in diversi punti.

Punto 1: chiede la previsione di un superiore livello di priorità alla variante alla SS9 tra Forlì e Cesena e alla variante di Calabrina sulla SP 7; il potenziamento della SP 118 Dismano, in Rete di base locale, per garantire un collegamento alternativo fra le città di Ravenna e Cesena capace di intercettare la mobilità di medio raggio.

Il punto è in parte condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 individua interventi finalizzati al miglioramento dell’accessibilità e della sicurezza della rete. Non ha però funzioni programmatiche, di competenza dei diversi Enti territoriali o proprietari dell’infrastruttura. Per un errore: la SP 118 non è stata inserita nell’elenco delle strade della Rete di Base Principale, e si provvede all’aggiornamento (vedi Osservazione 23 - Provincia di Ravenna). Tale rete non può comunque svolgere funzioni in alternativa alla Grande Rete. Il PRIT 2025 prevede la possibilità di interventi di adeguamento funzionale della rete di Base Principale.

Punto 2 Potenziamento della rete ferroviaria, in particolare AV per Cesena e dei servizi, in particolare notturni.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 ha tra i propri obiettivi principali il generale miglioramento e potenziamento del sistema di trasporto ferroviario, integrato con il trasporto pubblico. Prevede inoltre interventi di velocizzazione sulla rete ferroviaria Bologna-Rimini, già in parte in corso.

Punto 3 e 4 . L’osservazione accoglie positivamente l’impegno per la mobilità ciclabile, sollecitando alla realizzazione degli interventi previsti. Si chiede di prevedere i fondi per il servizio di Bike Sharing all’interno dei contributi per i Servizi Minimi del TPL stanziati dalla regione.

Il punto è condivisibile nelle finalità, ma il PRIT 2025 non ha funzioni di programmazione finanziaria.

Punto 5 Miglioramento del sistema viario in corrispondenza del Nuovo Ospedale.

Il punto non è condivisibile. Il PRIT 2025 non si occupa della localizzazione di nuovi poli o strutture ospedaliere. Al contrario, prevede che la localizzazione degli stessi avvenga tenendo conto delle condizioni di accessibilità con riferimento a tutte le tipologie di utenti.

Conclusione: l’ Osservazione 24 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, e non necessitano la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche.

25 WWF EMILIA ROMAGNA

L'Osservazione ripropone diversi punti esposti in Osservazione 19 della Federazione dei Verdi Emilia-Romagna, a cui si rimanda per le risposte specifiche. In particolare:

Punto 1. Richiesta aumento servizi minimi

Vedi risposta punto 4 Osservazione 19

Punto 2 e 3 . Effetti mobilità indotta e descrizione domanda programmatica

Vedi risposta punto 5 Osservazione 19

Punti 4 e 5. Riduzione congestione e tasso di motorizzazione

Vedi risposta punto 6 e 7 Osservazione 19

Punto 6. Rete stradale e sprawl urbano

Vedi risposta punto 8 Osservazione 19

Punto 7 Gerarchia reti trasporto

Vedi risposta punto 9 Osservazione 19

Punto 8 Fasce di rispetto piste ciclabili

Vedi risposta punto 9 Osservazione 19

Punto 9 Alternative 4° corsia A1

Vedi risposta punto 10 Osservazione 19

Punto 10 Complanare nord A14

Vedi risposta punto 10 Osservazione 19

Punto 11 Bretella Porto di Cremona

Vedi risposta punto 11 Osservazione 19

Punto 12 Alternative autostrada Tibre

Vedi risposta punto 12 Osservazione 19

Punto 13 Autostrada Campogalliano Sassuolo

Il punto è più articolato del corrispondente punto 13 Osservazione 19 (integrato dall'Osservazione 52) , ma ne riprende sostanzialmente i contenuti, per cui si rimanda alla relativa risposta

Punto 14 ITINERARIO E45/E55

Vedi risposta punto 14 Osservazione 19

Punto 15 Nodo Autostradale Bologna

Vedi risposta punto 15 Osservazione 19

Punto 16 Nuovi Caselli Autostradali

Vedi risposta punto 16 Osservazione 19

Punto 17 Pedemontana

Vedi risposta punto 17 Osservazione 19

- Punto 18 e 19 Autostrada Cispadana e Cispadana Occidentale
Vedi risposta punto 18 e 19 Osservazione 19
- Punto 20 Alternative al trasporto pubblico
Vedi risposta punto 20 Osservazione 19
- Punto 21 Interventi sulla via Emilia
Vedi risposta punto 21 Osservazione 19
- Punto 22 SS 309 Romea
Vedi risposta punto 22 Osservazione 19
- Punto 23 Rete stradale di competenza provinciale
Vedi risposta punto 23 Osservazione 19
- Punto 24 Miglioramento del modello di simulazione
Vedi risposta punto 24 Osservazione 19
- Punto 25 Sicurezza fermate TPL
Vedi risposta punto 25 Osservazione 19
- Punto 26 Integrazione tariffaria
Vedi risposta punto 26 Osservazione 19
- Punto 27 Schema servizi ferroviari
Vedi risposta punto 27 Osservazione 19
- Punto 28 Potenziamento treni Parma-Bologna
Vedi risposta punto 28 Osservazione 19
- Punto 29 Ulteriori potenziamenti servizio ferroviario
Vedi risposta punto 29 Osservazione 19
- Punto 30 Mappatura TPL
Vedi risposta punto 30 Osservazione 19
- Punto 31 Governance TPL
Vedi risposta punto 31 Osservazione 19
- Punto 32 Rinnovo parco autobus
Vedi risposta punto 32 Osservazione 19
- Punto 33 Utilizzo delle reti ferroviarie
Vedi risposta punto 33 Osservazione 19
- Punto 34 Linee guida Integrazione modale
Vedi risposta punto 34 Osservazione 19
- Punto 35 Car Pooling
Vedi risposta punto 35 Osservazione 19
- Punto 36 Fonti rinnovabili per i trasporti

Vedi risposta punto 36 Osservazione 19

Punto 37 Promozione della Mobilità Attiva
Vedi risposta punto 37 Osservazione 19

Punto 38 Interferenze tra TRC e treni merci
Vedi risposta punto 38 Osservazione 19

Punto 39 TRC Rimini-Ravenna
Vedi risposta punto 39 Osservazione 19

Punto 40 Trasporto merci corto raggio
Vedi risposta punto 40 Osservazione 19

Punto 41 Accessibilità aeroporti
Vedi risposta punto 41 Osservazione 19

Punto 42 Esposizione al PM 10
Vedi risposta punto B.1 Osservazione 19

Punto 43 Cruscotto di Monitoraggio
Si chiede che “Cruscotto di monitoraggio” sia reso di dominio pubblico e consultabile sul portale internet della Regione Emilia-Romagna con dati periodicamente aggiornati per consentire di seguire gli effetti dell’attuazione del Piano.

Si condivide il punto. Già attualmente la Regione Emilia-Romagna pubblica un rapporto di monitoraggio sulla mobilità, liberamente scaricabile dal sito della Regione.

Punto 44 Ripartizione degli investimenti
Vedi risposta punto 42 Osservazione 19

Punto 45, 46 e 47 Matrici della domanda di trasporto, Attendibilità della simulazione, Stima delle emissioni inquinanti e climalteranti
Vedi risposta punti 43, 2 e 3 Osservazione 19

Punto 48 Emissioni di CO2 (Rapporto Ambientale)
La simulazione mostra un aumento di CO2 nello scenario programmatico rispetto a quello base. Si chiede di inserire la riduzione della CO2 tra gli obiettivi del Piano nel rispetto degli Accordi internazionali (obiettivi al 2050) e degli impegni sottoscritti dalla Regione Emilia-Romagna (obiettivi al 2020 e 2030).

Il PRIT 2025 già prevede obiettivi di riduzione della CO2 al 2025 in coerenza con il PER della Regione Emilia-Romagna. Non può definire obiettivi al di fuori dello scenario di Piano.

Punto 49 Mancata valutazione di Incidenza su siti Rete Natura 2000.
Si sottolinea l’assenza di alcuni siti nell’elenco indicato nell’elaborato Valutazione di Incidenza, di cui si chiede l’integrazione (allegato all’Osservazione).

Il PRIT 2025 non localizza o progetta le opere infrastrutturali. Lo studio di incidenza allegato al Piano non può quindi valutarlo con il dettaglio previsto per progetti riferiti ad un preciso territorio. Perciò si rimandano valutazioni più previste ai successivi livelli di localizzazione o progettuali, di cui si terrà conto degli habitat e dei siti natura 2000 effettivamente presenti.

Punto 50 Valutazione di incidenza su siti Rete Natura 2000 e realizzazione opere

Si chiede che sia prevista la possibilità di non realizzare le opere che possono avere un grave impatto negativo sui siti Rete Natura 2000. Diversamente, coerentemente con il comma 9 dell'art. 5 del DPR 357/97, siano valutate tutte le alternative possibili in termini di tracciato e altri interventi, come potenziamento TPL, o che siano dimostrati gli imperanti motivi di interesse pubblico prevalenti rispetto alle esigenze di tutela ambientale.

Il PRIT 2025 non modifica disposizioni vigenti su tali aspetti, ma ne rafforza i contenuti prevedendo nella redazione di piani, programmi e progetti relativi alle infrastrutture per il trasporto e la logistica e dei servizi accessori, l'attivazione di un processo progettuale integrato che si faccia carico dell'identità dei luoghi e della loro funzionalità eco sistemica e che ne favorisca l'efficienza ecologica, ambientale, paesaggistica e socio-economica. Assume poi chiaramente i principi di mitigazione e compensazione, dove non sia possibile evitare le interferenze. In questo senso, il PRIT 2025 prevede l'emanazione delle linee guida per la riqualificazione della rete di base (vedi par. 3.3.1) e di quelle per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture (vedi par. 12.2.1).

Punto 51. Compensazioni

Il Piano prevede quanto già richiesto dalla normativa vigente. Sarebbe più utile esaminare le cause che comportano la non applicazione delle suddette norme. Come evitare che questo accada?

Il punto è condivisibile, e il piano prevede esplicitamente che le compensazioni siano di "natura ambientale", ossia non possono essere considerate tali altre strade, anche se di servizio locale. Non rientra nelle finalità del Piano l'analisi del rispetto delle normative ambientali.

Conclusione: l'Osservazione 25 è parzialmente accolta in analogia con quanto indicato per l'Osservazione 19.

Altre parti, condivisibili nelle finalità, sono accolte senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti delle stesse si ritengono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

Non sono accoglibili altre parti dell'Osservazione, come specificato in istruttoria.

26 Provincia di Rimini

L'Osservazione in premessa ritiene che l'individuazione della strada Santagatese in Rete di Base Principale come connessione fra la E45 e la Strada Marecchiese non risulti assolutamente sufficiente a garantire un collegamento sicuro e rapido fra i due assi viari. Ritiene pertanto che debba essere inserita la previsione di un nuovo collegamento fra Novafeltria e Romagnano come indicato nella tavola A del Ptcp. Inoltre per l'area sud della Provincia segnala che l'itinerario della SP17/18 deve attestarsi, in prossimità di Morciano di Romagna, sulla variante di recente realizzazione, con integrazione del collegamento per Tavullia, come individuato nella Tav. A del Ptcp, al fine di favorire le connessioni con il territorio marchigiano. Segnala anche che il tratto finale della variante alla SS 16, al confine sud, deve raccordarsi con la statale esistente e non con il lungomare.

Il PRIT 2025 ha inserito in Rete di Base Principale il collegamento tra la E45 e la Marecchiese, non presente nel Prit 98 proprio al fine di migliorare l'accessibilità territoriale. Su tale strada valgono le previsioni generali del Piano, che consentono

interventi di miglioramento della sicurezza e della funzionalità, oltre che a varianti locali in funzione di specifiche esigenze, da valutare con studi di mobilità. Non sono invece possibili nuovi assi alternativi o varianti generalizzate, nel caso specifico non giustificate da livelli di traffico. La scala della carta B del Piano non consente la visualizzazione di elementi locali, come rotatorie o attestamenti puntuali. La rete è comunque integrata su elementi coerenti, quali altre strade della rete di base o grande rete, e non su strade comunali quali il lungomare.

L'Osservazione prevede poi i seguenti punti specifici.

Punto a) si chiede che, in considerazione dell'importanza della Val Marecchia, sia inserita la previsione di interventi sulla P 258 per fluidificare e migliorare la circolazione, anche prevedendo varianti parziali alla strada esistente, e ipotizzando nuovi tracciati aggiuntivi che garantiscano risultati simili a quelli oggi previsti, mettendo in relazione i flussi della SP258 con la E45.

Il punto è in parte condivisibile nelle finalità. Il generale miglioramento dell'accessibilità in funzione anche delle caratteristiche territoriali è già consentito dall'inserimento della SP 258 nella Rete di Base Principale del PRIT 2025, che prevede la possibilità di interventi di adeguamento e miglioramento dell'asse stradale, in funzione delle esigenze del complesso di utenti presenti. Non è invece prevista la possibilità di nuove infrastrutture stradali in aggiunta alle attuali.

Punto b) chiede di inserire nel PRIT 2025 la variante generale alla SP58 da San Giovanni Marignano fino al confine provinciale.

Il punto è in parte condivisibile. La SP 58 fa ora parte della Rete di Base locale sulla quale il PRIT 2025 prevede principalmente interventi di messa in sicurezza e risoluzione di punti critici. In considerazione di quanto esposto in premessa dall'Osservazione sul ruolo di tale strada di connessione con il territorio marchigiano, viene riconosciuto il suo inserimento in rete di Base Principale nel suo tracciato attuale (senza la variante richiesta). A seguito di tale nuova classificazione sono comunque possibili varianti locali subordinate alla redazione di studi di mobilità (e non solo di traffico) che ne giustificano le esigenze e le soluzioni progettuali specifiche.

Conclusione: l' Osservazione 26 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati.

Si riconosce il ruolo della SP 58 per il collegamento con il territorio marchigiano e se ne prevede l'inserimento in rete di Base Principale. Si modifica di conseguenza la carta B e la Relazione Tecnica come segue. A pag. 40, dopo il punto della SP 52 da Bagno a Scandiano, si inserisce:

“S.P. 58 RN da San Giovanni in Marignano al confine regionale”

Parte dei restanti contenuti dell'Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti. Non sono invece accolte le richieste di nuovi assi in aggiunta agli attuali.

27 UNIONE COMUNI APPENNINO BOLOGNESE

L'Osservazione, condividendo gli obiettivi del PRIT 2025 chiede:

punto 1 di rendere coerenti le previsioni con quelle del PUMS della Città Metropolitana di Bologna, in corso di approvazione.

Il PRIT 2025 prevede la coerenza complessiva degli strumenti di pianificazione in termini di previsioni, azioni, e monitoraggio, promuovendo anche strumenti a supporto di tale esigenza. La fase di redazione del Piano ha tenuto conto per quanto possibile delle analisi e delle scelte già in corso, nel rispetto degli obiettivi di coerenza complessiva e di validità generale del Piano Regionale.

Punto 2. LINEA FERROVIARIA PORRETTANA Il PRIT 2025 prevede di valutare il raddoppio dei binari soltanto tra Casalecchio e Sasso Marconi, ma l'alto utilizzo di tale relazione dovrebbe prevedere : 1) riduzione dei tempi di percorrenza su tutta la linea; 2) raddoppio dei binari sull'intera linea fino a Porretta Terme; 3) di implementare corse notturne nell'ottica di aumentare la sicurezza negli spostamenti;

LINEA FERROVIARIA DIRETTISSIMA BOLOGNA C.LE – PRATO C.LE Per potenziare la connessione dei territori della Valle del Setta, si ritiene importante recepire le previsioni del PUMS di Bologna con: • l'inserimento di linee passanti, che consentano la connessione veloce della linea Porretta – Bologna – Prato; • l'aumento delle frequenze dei treni nelle ore di punta e la previsione di inserimento di ulteriori corse dirette tra le stazioni di San Benedetto Val di Sambro - Castiglione dei Pepoli e Bologna (sia in andata che in ritorno); • la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova stazione dei treni in comune di Castiglione dei Pepoli.

A riguardo, si chiede inoltre che il piano contenga indicazioni ben precise riguardo alla futura interruzione della linea, per i lavori di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale della stessa.

Si condividono le finalità del punto. Il PRIT ha già l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza così come evidenziato a pagina 88 nel paragrafo 5.2.3 "Le Infrastrutture e i nodi" della relazione tecnica dove si scrive: "L'offerta di trasporto regionale, così come descritta e prevista nei punti precedenti, potrà essere attuata a condizione che tutta l'infrastruttura ferroviaria incrementi la propria capacità necessaria anche per garantire le maggiori velocità occorrenti alla riduzione dei tempi di percorrenza delle varie relazioni.

In particolare sulla richiesta di previsione di raddoppio su tutta la linea fino a Porretta Terme si evidenzia come il Piano già prevede lo studio di possibili potenziamenti su tutta la rete, a seguito di studi che ne supportino la fattibilità. Si può tuttavia prevedere una integrazione nel punto specifico relativo alla linea "Porrettana".

Sulla opportunità di inserire corse notturne in Relazione Tecnica a pagina 86 si definiscono i criteri di programmazione dell'offerta, che prevedono la valutazione della consistenza della domanda attuale e potenziale.

Relativamente alla linea "direttissima" è già prevista dal Piano una frequenza semi oraria nella relazione San Benedetto Val di Sambro – Bologna. La previsione dello schema operativo del servizio non rientra tra le competenze del Piano, così come non rientra la programmazione dei lavori sull'infrastruttura.

Per le nuove stazioni il PRIT 2025 ne prevede la possibilità di apertura a seguito di una indagine della domanda generabile sia in termini attuali che potenziali

Punto 3. Relativamente al potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma si rende necessario integrare il trasporto pubblico su gomma: • incrementando i collegamenti

pubblici tra i Comuni limitrofi (che praticamente si azzerano nei giorni festivi) e con la Città di Bologna, assenti tra le frazioni interne dei singoli territori; • potenziando l'intermodalità sino ad arrivare ad avere una corriera / navetta in coincidenza con ogni corsa ferroviaria.

Si condivide il punto e le considerazioni espresse trovano già riscontro nel paragrafo 6.6 "L'integrazione Ferro-Gomma" della relazione tecnica dove si sottolinea il ruolo fondamentale del TPL su gomma come adduttore al sistema ferroviario su tutto il territorio regionale. Nel capitolo " 6.1 Obiettivi per la mobilità urbana e il trasporto locale" si cita:" Per raggiungere tali risultati si dovrà ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia del settore anche attraverso il miglioramento di una serie di indicatori di gestione quali: gli indici di interscambio con valorizzazione delle stazioni, misurato come numero di interscambi gomma-gomma e ferro-gomma;"

Punto 4. prevedere il potenziamento delle stazioni ferroviarie di fondovalle dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con adeguati spazi per la sosta di auto private.

Si condivide la necessità di potenziamento delle "stazioni" e al paragrafo "6.6 L'integrazione modale ferro-gomma", viene già individuato come "obiettivo quello di attrezzare tutte le stazioni quali poli di interscambio modale e tariffario, dotate di sistemi di collegamento attivo e passivo all'infomobilità regionale. Oltre a idonei parcheggi scambiatori che prevedano stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, vi dovranno essere localizzate postazioni sicure di ricovero di bici private, di bike sharing e, ove giustificato dai volumi di traffico, anche car sharing; apposita segnaletica dovrà indirizzare agli itinerari ciclo-pedonali, compresi quelli turistici e per il tempo libero. Riguardo alla sicurezza, oltre alla posa di percorsi per non vedenti e ipovedenti, occorre agire anche verso politiche che ne aumentino la percezione, in particolare a favore delle donne e di categorie "deboli", tramite ad esempio efficaci sistemi di video sorveglianza."

Punto 5. Relativamente alla integrazione tariffaria, è necessario quanto prima addivenire al completamento del processo anche in ambito extraurbano in tutti i comuni dell'Unione e per ogni sistema di trasporto.

Si condivide il punto, e al paragrafo 6.5 L'integrazione modale e tariffaria: il sistema "Mi Muovo" declina obiettivi e previsioni per un pieno risultato come passo decisivo verso una piena attuazione delle politiche di Intermodalità e che coinvolgano anche altre forme di mobilità oltre a quelle ferro - gomma

Punto 6. Potenziamento dei collegamenti tra i Comuni dell'Unione e la Città di Bologna rispettivamente a sud della stessa (valle del Savena) e lungo la valle del Reno, allo scopo di rendere più veloci e sicuri.

A tale proposito si sottolinea come ci siano previsioni e progetti in corso per il potenziamento di entrambi i corridoi nord sud che interessano i territori dell'unione dei Comuni. In generale sugli assi di valico appenninico di competenza statale (S.S. 45, 62, 63, 12, 64, 67), oltre a interventi finalizzati alla messa in sicurezza da attuarsi attraverso l'adeguamento della piattaforma stradale, le rettifiche di tracciato, la sistemazione funzionale delle intersezioni e la risoluzione di "punti neri" e il ripristino a seguito di movimenti franosi, si prevedono alcuni interventi di riqualificazione, anche con varianti fuori sede, da attuarsi per lotti funzionali

In particolare per quanto riguarda la valle del Savena, si riconosce alla SP65 il ruolo di Rete di Base Principale, che tra l'altro fu oggetto di variante al PRIT98 attraverso il Piano della Mobilità Provinciale nel 2009. In questo corridoio è previsto il completamento della variante di Rastignano come evidenziato a pagina 60 della

Relazione Tecnica nel paragrafo che interessa gli interventi sulla Rete di Base Principale di competenza principale.

Sul versante della valle del Reno si evidenzia che anche in questo caso la SS64 Porrettana è anch'essa facente parte della Rete di Base Principale. A pagina 60 della Relazione Tecnica nel paragrafo che descrive gli interventi previsti sugli "assi di valico appenninico" è indicato: "S.S. 64 Porrettana - Nodo di Casalecchio di Reno: realizzazione della variante alla statale, che consente la ricucitura dell'arteria con la Nuova Porrettana, già in esercizio fino a Borgonuovo (fraz. Sasso Marconi)".

Conclusione: l' Osservazione 27 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati.

per quanto riguarda la previsione di interventi relativi alla Porrettana.

Si integra la Relazione Tecnica al punto 5.2.3 a pag 90 come segue:

- *va valutata la fattibilità tecnico economica del raddoppio, sulla linea "Porrettana", della tratta Casalecchio-Sasso Marconi, o di altri interventi locali sulla linea, al fine di velocizzare e stabilizzare l'orario dei servizi, in particolare quelli che si attestano sulle relazioni più lunghe che si originano a Porretta;*

Si modifica la carta C1" Sistema Infrastrutturale Ferroviario" con estensione del buffer relativo.

Gli altri punti sono relativi a aspetti condivisibili nelle finalità ma già compresi in termini più generali all'interno del PRIT 2025, che ne definisce anche i requisiti essenziali che devono soddisfare.

28 AUSL PIACENZA

L'osservazione è articolata su alcuni punti.

Punto 1, sul Rapporto ambientale VAS, con richiesta di valutare gli effetti sulle "diseguaglianze sociali"

Si condivide il punto delle finalità, e il Piano prevede che in tutte le analisi di mobilità si tenga conto di adeguati "pattern" che tengano conto delle diverse esigenze dei cittadini, in funzione delle loro esigenze che delle modalità di spostamento. Tuttavia la misurazione delle diseguaglianze sociali va oltre le finalità del Piano

Punto 2. propone un collegamento ferroviario da Piacenza e da Parma alla linea di alta velocità, tramite le interconnessioni esistenti sulla linea storica al fine di aumentare l'accessibilità della stazione Mediopadana.

Per snellire la viabilità lungo le «SS 11-Padana Inferiore» e «SS09-Via Emilia» si suggerisce anche l'istituzione di un servizio di Metropolitana Leggera lungo le linee storiche (Voghera - Stradella) - Castel San Giovanni – Piacenza, Piacenza - Fiorenzuola – (Fidenza – Parma) e Piacenza – Cremona, cadenzato con frequenza massima di un'ora in coincidenza ai transiti sulle linee direttrici principali.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 prevede in generale il potenziamento del servizio ferroviario con l'obiettivo di aumentarne i passeggeri del 50%. Soluzioni specifiche sono di competenza della fase di programmazione dei servizi, tenendo conto del differenziato complesso di esigenze a cui i servizi devono soddisfare .

Punto 3 chiede di porre maggiore attenzione alla buona mobilità rivolta ai dipendenti e all'utenza dei servizi ospedalieri e delle Asl, soprattutto nell'ultimo miglio".

Per quanto riguarda i percorsi ciclabili, si ritiene importante considerare che questi siano continuativi; e in sicurezza, con posteggi sicuri e che si possa usufruire di spazi adibiti a spogliatoio per i dipendenti che raggiungono il luogo di lavoro con la bicicletta.

Si auspica inoltre la realizzazione di ciclovie al servizio di itinerari culturali e turistici (es.: utilizzo argine dei principali corsi d'acqua, recupero sedimi dismessi, strade secondarie con riduzione della velocità massima consentita a 50 Km/h) e creazione di strutture di servizio per promozione dell'attività fisica.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 prevede la promozione delle azioni di mobility management, rivolto in particolare ad aziende, scuole e poli sanitari. Prevede inoltre la redazione di un Piano d'Azione Regionale per il coordinamento di tali azioni. Al fine di valorizzare e incentivare tali politiche si ritiene utile modificare gli elaborati prevedendo tale redazione entro due anni dall'approvazione del PRIT 2025. Le politiche per la promozione delle ciclovie e della mobilità ciclabile sono già uno degli obiettivi fondamentali del PRIT 2025, che punta al miglioramento dello share modale in ambito urbano.

Punto 4 si ribadisce l'importanza di favorire la dismissione delle piccole aree produttive e la concentrazione di quest'ultime già in fase autorizzativa e di promuovere interventi di mitigazione/compensazione delle emissioni; che si prevedano i collegamenti ferroviari (scali ferroviari) tra i poli logistici e le zone industriali di dimensioni medio-grandi e le stazioni ferroviarie esistenti non solo a Piacenza, ma anche a Castel San Giovanni, Sarmato, Pontenure, Fiorenzuola, Alseno, Caorso e Monticelli per ridurre il più possibile il trasporto su gomma delle merci. Inoltre, al fine di una gestione organizzata del trasporto di merci pericolose, si pensa sia utile una regolamentazione più di dettaglio per quanto attiene agli orari e alle vie di accesso di tali mezzi di trasporto (sia su gomma che su rotaia), impedendo il traffico nelle cosiddette ore "di punta", con un vincolo alla viabilità meno frequentata.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 promuove la realizzazione di una piattaforma logistica integrata capace di razionalizzare e migliorare l'efficienza del trasporto merci con maggior trasferimento su rotaia. La previsione di centri logistici minori è di competenza dei piani territoriali locali, che dovranno indicare le modalità di raccordo con il sistema regionale.

Punto 5 apprezza l'idea di monitorare in modo trasversale un piano "processo", e chiede di creare reti di monitoraggio/progetti di sorveglianza locali con l'integrazione dei dati, introducendo tra gli indicatori considerati nel cruscotto anche gli indicatori di salute.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 promuove il monitoraggio del Piano essenziale per il raggiungimento dei propri obiettivi e promuove la definizione di una "cabina di regia" in grado di coordinare e promuovere i monitoraggi locali e verificare l'eventuale aggiunta di ulteriori indicatori.

Conclusione: l'Osservazione 28 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, per quanto riguarda la valorizzazione delle politiche di mobility management. Si integra la Relazione Tecnica al punto 7.4.2 a 125 come segue:

"Il PRIT 2025 promuove la redazione di un Piano d'Azione regionale per il coordinamento e la valorizzazione di tali attività e la promozione di adeguate politiche di mobility management, da effettuarsi entro due anni dalla propria approvazione,....."

Parte dei restanti contenuti dell'Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di attuazione del PRIT 2025 in o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

29 Comune di Sassuolo, Fiorano Modenese, Formigine, Maranello

L'Osservazione richiede l'eliminazione dalle previsioni del PRIT 2025 del Polo Logistico Merci MOB.

Il punto non è chiaro. Il PRIT 2025 non formula previsioni relative a un polo logistico così denominato.

Richiede inoltre interventi sulle intersezioni tra la Pedemontana e la viabilità locale nel tratto Villalunga Sassuolo Fiorano

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 su tale tratto già prevede interventi di miglioramento dell'accessibilità con risoluzione delle problematiche relative alle intersezioni Grande Rete e Rete di Base Principale.

Conclusione: l'Osservazione 29 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto le previsioni richieste sono già contenute nel PRIT 2025, mentre la richiesta di eliminazione della previsione relativa al MOB non è presente nel PRIT 2025.

30 Città Metropolitana di Bologna

L'Osservazione è strutturata su diversi elementi.

Dapprima evidenzia che Il PRIT 2025 non definisce un quadro normativo dettagliato, ma lascia alle Amministrazioni a cui gli Indirizzi sono diretti la scelta degli strumenti più idonei per realizzare i contenuti del Piano. A tal proposito chiede:

- di correggere la procedura di approvazione del PUMS e PUT con iter indicato nel DM 04/08/2017 e nelle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei PUT
- di indicare che per la città metropolitana di Bologna, il piano di riferimento è il PUMS, già normato a livello nazionale.

Per i Piani di Bacino, si conferma che l'ambito ottimale rimane il territorio metropolitano e si chiede che venga riconosciuta la Città metropolitana di Bologna come nodo strategico della "rete regionale".

Il PRIT 2025 descrive l'ampio quadro degli strumenti vigenti di pianificazione della mobilità senza introdurre nuove disposizioni normative o procedurali, ma cercando di fornire una visione d'insieme al fine del loro coordinamento. Il Piano lascia agli Enti Locali la scelta delle modalità migliori per raggiungere gli obiettivi definiti del PRIT 2025. In Piano non definisce gerarchie tra i "territori", ma per sistemi infrastrutturali.

L'osservazione sottolinea che il PRIT 2025 individua dei "sistemi integrati di mobilità" che rivelano le interconnessioni presenti sul territorio e le relazioni tra i diversi ambiti, come base di partenza della definizione delle strategie locali. A tal proposito l'Osservazione chiede che:

- per raffinare la definizione delle relazioni extraurbane, la banca dati del modello regionale venga implementata con i dati utilizzati del PUMS della Città metropolitana;
- all'interno del "sistema di mobilità integrato" della Città metropolitana, rientrino integralmente i territori lungo la ferrovia Porrettana, lungo la Direttissima (almeno fino a

Castiglione de' Pepoli) e lungo la Portomaggiore fino a Molinella e modificare quanto evidenziato in Carta F.

I Sistemi integrati della Mobilità proposti dal PRIT 2025 sono stati individuati con criteri omogenei su tutta la regione e hanno la finalità di individuare unità minime su cui gli strumenti locali di pianificazione della mobilità devono agire in maniera unica o coordinata. Come precisa il PRIT 2025, le provincie e la Città Metropolitana possono ridefinire e ampliare tali sistemi sulla base di specifiche analisi. Non è quindi necessario modificare la carta F.

L'Osservazione chiede di modificare la Carta A Inquadramento Strategico per correggere il tracciato delle ciclovia del Sole con quanto condiviso con la Regione Emilia-Romagna e le altre regioni interessate.

Si accoglie il punto, precisando la restituzione grafica del tracciato in oggetto. La tavola non ha però funzioni localizzative o progettuali, ma solo di evidenziare il ruolo e la tipologia delle infrastrutture strategiche.

L'Osservazione sulla Grande Rete stradale, in coerenza con gli aggiornamenti fatti da PUMS adottato nel 2018, chiede di togliere dalla Relazione Tecnica e dalla carta B "sistema stradale" i caselli di: Castel Maggiore (A13), Bentivoglio (A13), S. Benedetto V.S. (A1).

I caselli di San Benedetto Val di Sambro e Bentivoglio sono stati inseriti nel Prit98 nel 2009 a seguito di richiesta di variante da parte della Provincia di Bologna in sede di approvazione del PMP. Analisi di accessibilità effettuate dal PRIT 2025 sul sistema regionale di previsione avevano confermato un possibile ruolo positivo dei caselli di Castel Maggiore e Bentivoglio. Si prende atto della modifica di orientamento espressa dal PUMS in fase di adozione e si procede all'eliminazione della loro esplicita previsione. L'Osservazione viene quindi accolta, eliminando la previsione esplicita dei nuovi caselli

L'Osservazione, per quanto riguarda la "Rete di base", ritiene sia necessario limitare le nuove realizzazioni, in relazione agli obiettivi di incentivazione della mobilità sostenibile e della riduzione del consumo di suolo. Allo scopo chiede di valutare l'attuazione del collegamento Cispadana – Cento tenendo conto che potrebbe creare un corridoio parallelo ed in competizione con la A13, diventando un by-pass di collegamento A13 - A1

Il punto non è condivisibile. Il collegamento citato, rientrando nelle opere concordate di adduzione della Cispadana, di cui il PRIT 2025 prende atto, è in gran parte un potenziamento in sede di viabilità esistente, le cui caratteristiche funzionali non consentono la funzione di bypass alla A13-A1, come verificato dalle simulazioni del modello regionale.

Richiesta di definizione di priorità di intervento e relativi finanziamenti.

Il PRIT 2025 non ha compiti programmatori o di finanziamento delle singole opere.

FERROVIE

L'Osservazione condivide gli obiettivi generali del PRIT 2025 sul rafforzamento del sistema ferroviario. Chiede una serie di integrazioni:

Individuazione di un criterio di ripartizione equo dei ricavi tariffari.

Per quanto non rientri tra le competenze del PRIT la definizione di aspetti specificatamente gestionali e finanziari si porta all'attenzione che insieme ai ricavi tariffari (40% del costo di produzione) va considerato il tema della sovvenzione pubblica al TPL (60%). La Regione sta da sola sostenendo i costi dell'integrazione tariffaria in area urbana bolognese avendo surrogato gli enti locali dal Settembre 2018 per le relazioni ferroviarie in area metropolitana su rete FER (Bologna-Portomaggiore

e Bologna-Vignola). Con il recente provvedimento tariffario bolognese di estensione dell'integrazione tariffaria, per queste direttrici andrà rivisto il riparto delle sovvenzioni.

In Relazione Tecnica viene descritto un modello di esercizio del SFM che non corrisponde all'Accordo Quadro del 2014. Per il SFM, il PRIT sostiene (pag. 84 della Relazione tecnica) il proseguo dell'attuazione degli impegni sul SFM bolognese che la Regione ha assunto con l'Accordo del 19-6-2007, e si riporta la previsione di offerta dell'assetto potenziato del SFM pari a 8,7 mil. di treni*km, che viene prevista per il 2025. Questo obiettivo, totalmente condiviso, viene contraddetto in altre parti della Relazione, con riguardo al modello di esercizio del SFM, non corrispondente nell'Accordo Quadro RER-RFI del 14-12-2014 all'Accordo del 2007, e risulta non realistico il suo raggiungimento in 5 anni.

Il punto non è chiaro. Qualora si faccia riferimento alla mancata evidenziazione dell'auspicato allacciamento di servizio tra Vignola e Budrio/Portomaggiore si è ritenuto intempestivo presentare un modello di esercizio diverso da quello attuale per i seguenti motivi:

- *Sono due linee che in assenza degli interventi di potenziamento prefigurati nel PRIT hanno ancora caratteristiche di ferrovia rurale, se si esclude il tratto Bologna-Casalecchio G, dove infatti insiste un'offerta di 3/4 treni ora per parte della giornata.*
- *Anticipare l'allacciamento dei servizi prima della conclusione dell'interramento del tratto urbano della Bologna-Portomaggiore e della costruzione dei raddoppi che permetteranno gli incroci in linea e non più nelle stazioni comporterebbe disagi all'utenza che non si ritengono opportuni.*

Qualora si faccia riferimento alla mancata evidenziazione dell'allacciamento di servizio tra Porretta e San Benedetto Val di Sambro/Prato si è ritenuto di non presentare un modello di esercizio radicalmente diverso da quello attuale per i seguenti motivi:

- *La linea Pianoro-Prato sarà interessata per almeno 3 anni a partire dal 2020 dai noti lavori per la sagomatura PC/80 delle gallerie.*
- *Permane la necessità di approfondire con dati e simulazioni realistici la creazione di una relazione di estremità tra Porretta e San Benedetto Val di Sambro/Prato stante il mantenimento della porrettana a binario unico per la maggior parte dello sviluppo Sasso Marconi-Porretta.*
- *Si ritiene invece opportuno dare avvio ad attestamenti sperimentali a Pianoro di corse provenienti da Porretta/Marzabotto, dando così risposta alla domanda di mobilità più intensa che è nell'are urbana di Bologna e nella prima cerchia di comuni.*

Inoltre si fa riferimento al fatto che il SFM presenti dei conflitti con il servizio veloce più esteso, e che quindi deve convivere con gli spazi occupati dal SFR, AV e IC disattendendo il fatto che il SFM si possa realizzare secondo le caratteristiche previste nell'Accordo del 2007.

Qualsiasi auspicato e condiviso ulteriore potenziamento nella direzione del cadenzamento regolare richiede un incremento della capacità dell'infrastruttura. A questo si tende, con il supporto fattivo della CM. Non è realistico proporre la drastica limitazione del traffico ferroviario di lunga percorrenza e di quello merci per regolarizzare da subito il SFM. Siamo in presenza di un quadro regolatorio nazionale e comunitario che privilegia l'apertura al mercato e a quanti più operatori possibile, con regolamenti attuativi di RFI (PIR, Piano commerciale pluriennale) da cui non si può prescindere.

A pag. 85 viene riportato che, dal 2010, l'offerta del SFM nei giorni lavorativi ha già raggiunto in buona parte l'obiettivo di 2 treni l'ora sulle linee e che l'estensione ad altri giorni ed altre fasce orarie dipenderà dalle risorse che saranno disponibili. Occorre rilevare che l'offerta di 2 treni/h si verifica solo sulla Porrettana e sulla Bologna-Poggio Rusco mentre le altre linee presentano dei vuoti di offerta più o meno estesi; anche sul cadenzamento (60' – 30' – 15' nel Nodo di Bologna) previsto dal PRIT si è lontani da un cadenzamento regolare a 30', con le situazioni più critiche presenti sulla Bologna-Imola e sulla Bologna- Ferrara.

Almeno 2 treni all'ora dell'offerta regionale servono anche San Pietro In Casale e Ferrara sulla Bologna-Padova; Budrio sulla Bologna-Portomaggiore; le fermate fino a Casalecchio Garibaldi provenendo da Bologna, con punte di 4 treni all'ora; Imola; Castelfranco Emilia e Modena (fuori CM ma ricompresi in SFM); le stazioni fino a San Benedetto VS sulla linea per Prato per gran parte della giornata.

Il PRIT 2025 prevede un mantenimento e potenziamento dei servizi in particolare sulla Piacenza – Rimini/Ravenna, Bologna – Venezia, Bologna – Poggio Rusco e Bologna – Prato; è necessario che la programmazione dei servizi si avvicini in maniera sostanziale a quella prevista dal PUMS o perlomeno non precluda la sua evoluzione in quel senso.

In particolare, poiché è previsto un ridisegno dell'offerta sulla linea Bologna – Ravenna, si chiede che, in assenza di un modello di esercizio ordinato, cadenzato e metropolitano, si lavori in questo senso, garantendo sulla linea il servizio 30' (e 15' su alcune stazioni nell'ora di punta) come previsto dal PUMS.

Nel piano si afferma che l'offerta di trasporto regionale prevista si potrà attuare a condizione che “tutta l'infrastruttura incrementi la propria capacità”, ponendo una seria ipoteca sulla possibilità di conseguire gli obiettivi che il PRIT 2025 definisce. Si hanno seri dubbi che questi interventi possano essere attuati nei prossimi 5 anni, anche perché mancano previsioni di copertura finanziaria.

Il PRIT 2025 non ha specifiche funzioni programmatiche, ma individua uno schema generale di riferimento dei servizi, come riportato anche in Carta C2, coerente con il sistema di potenziamento e adeguamento infrastrutturale indicato in Relazione Tecnica e Carta C1. Ulteriori potenziamenti od evoluzioni, in accordo con le previsioni, non sono esclusi dal Piano.

Si chiede inoltre:

- che la linea Porrettana, fino a Porretta Terme, venga individuata come linea su cui attuare interventi di raddoppio selettivo, senza limitarsi ad una sola valutazione di fattibilità;

Il punto è condivisibile. Le valutazioni previste sono prodromiche alla realizzazione degli interventi.

- che venga inserita nel PRIT la valutazione di tutti gli interventi previsti del PUMS della Città metropolitana per quanto riguarda le infrastrutture ed i servizi del SFM;

Il PRIT non ha la funzione di valutare gli interventi del PUMS se non ai fini della loro conformità.

- un modello di esercizio completamente rivisto e riordinato, sia per il servizio ferroviario regionale (SFR) che per quello metropolitano (SFM), in cui ogni tipologia di offerta sia ben identificata e gerarchizzata, perfettamente cadenzata ed omogenea nel servizio alle stazioni, con servizi passanti e frequenza delle corse a 30'- 60' e 15' nel Passante Urbano di Bologna e nelle stazioni principali delle diverse linee, secondo lo schema di servizio previsto dal PUMS.

Il PRIT 2025 prevede un proprio modello o schema di esercizio come descritto negli elaborati, con molte delle caratteristiche richieste. Non ha funzioni programmatiche specifiche sui servizi.

Valutazione della riapertura della stazione di Villanova;
Inserimento degli studi di fattibilità tecnico-economica delle stazioni di Interporto e Castiglione.

L'apertura o riapertura delle stazioni è prevista dal PRIT 2025 a seguito di verifica della domanda attuale e potenziale.

Per Villanova la soppressione è stata dovuta a inadeguatezza in termini di sicurezza di accesso nonché dalla frequentazione minima.

Per Interporto e Castiglione non sono chiare le motivazioni per la richiesta di studi di fattibilità:

- *Quanto a Interporto si rileva che la sequenza di fermate passeggeri sulla linea Bologna-Ferrara è ravvicinata: Corticella al Km. 7; Castelmaggiore al Km 10; Funo-Centergross al km 12; S.Giorgio di Piano al Km 18. Uno studio per migliorare l'accessibilità delle persone agli impianti di Interporto deve prioritariamente considerare l'adduzione con mezzi su gomma, data anche l'ampiezza dell'area da servire rispetto alla quale un unico punto di accesso quale una fermata ferroviaria aggiuntiva non potrebbe risolvere efficacemente.*
- *Le caratteristiche geo morfologiche del territorio, nonché la sua esposizione al rischio idrogeologico, unitamente alla collocazione della Grande Galleria dell'Appennino, inducono a non procedere verso lo studio proposto di una fermata aggiuntiva a Castiglione dei Pepoli. Tra la galleria ferroviaria, in cui si ipotizza una fermata sotterranea, e l'abitato di Castiglione dei Pepoli c'è uno strato spesso circa 300 metri di roccia.*

Le previsioni di crescita della domanda di trasporto ipotizzata dal PRIT ed il conseguente aumento dei servizi, rendono necessario programmare materiale rotabile che affianchi quello esistente, facendo in modo che "l'impiego flessibile del materiale rotabile" non significhi un utilizzo regolare di bus sostitutivi in alcune fasce orarie.

Nell'integrazione treno/bici con il recente sviluppo delle dorsali cicloturistiche (occorre trattare il tema del potenziamento del trasporto bici per le comitive, mettendo a disposizione materiale adeguato, predisponendo tariffe eque e servizi/infrastrutture nelle stazioni di interscambio. A ciò si affianca anche il tema del riutilizzo delle aree e dei locali inutilizzati di stazione.

Si condivide il punto, tuttavia il PRIT 2025 non entra nel merito dei cicli di ammortamento o del materiale rotabile, né nello specifico utilizzo dei locali delle stazioni. Il PRIT 2025 valorizza in generale le stazioni come elementi centrali dell'intermodalità e ne promuove l'accessibilità. Nessuna previsione di uso sistematico di bus sostitutivi dell'offerta ferroviaria è delineata nei documenti PRIT.

Carta C1

si chiede che vengano segnalati i raddoppi selettivi dell'intera linea Porrettana fino a Porretta Terme.

Si accoglie il punto specificando la previsione di verifica di potenziamenti della capacità lungo tutto l'asse, in coerenza con analogo modifica in Relazione Tecnica.

Carta C2

In conformità con quanto previsto dal PUMS della Città metropolitana, si chiedono le seguenti modifiche:

- nella tavola sono riportati dei passanti diversi rispetto allo schema SFM dell'Assetto Base dell'Accordo del 2007. Si chiede di riportare le relazioni passanti del PUMS per il SFM:

- o linea S1: Porretta – Bologna – S. Benedetto

- o linea S2: Vignola – Portomaggiore

- o linea S4: Ferrara - Imola

manca la previsione della nuova fermata di Toscanella, prevista nel PUMS adottato e già presente nel PTCP

- fermata di Borgo Panigale Scala: insista solo sulla linea Milano – Bologna e non anche sulla linea per Verona;

- prevedere per la stazione di Castel S. Pietro T. l'interscambio tra servizi RV ed R, al fine di ottenere un servizio a 15' come previsto dal PUMS.

Si condivide in parte il punto. La Tavola C2 individua uno schema di servizio potenzialmente realizzabile nel periodo di validità del Piano. Gli schemi passanti e gli interscambi sono indicativi e non hanno la funzione di preordinare o precludere miglioramenti nei servizi o nelle tipologie di servizio. Si modifica per maggior chiarezza il testo a pag. 84, come sotto riportato. Si condivide la richiesta di integrare la fermata di Toscanella. La stazione Borgo Panigale Scala è coerente con lo schema della DGR 1317/2013. Si segnala inoltre che la materia è inserita in un quadro regolatorio nazionale e comunitario che promuove l'apertura al mercato e a quanti più operatori possibile, con regolamenti attuativi di RFI (PIR, Piano commerciale pluriennale) di cui occorre tenere conto.

TPL e Intermodalità

L'Osservazione concorda con l'impostazione del PRIT 2025 per il TPL e con la previsione di un aumento del 10% dei servizi minimi al 2025. Richiede i riferimenti alle fonti di finanziamento da mettere a disposizione.

Si condivide la finalità del punto. Il PRIT 2025 definisce gli obiettivi da raggiungere nell'arco di validità del Piano, ma non ha competenze sull'individuazione delle modalità organizzative e finanziarie per la fase di programmazione.

Mobilità Sostenibile

L'Osservazione richiede alcune modifiche alla Carta E "Ciclovie Regionali" per meglio raccordarsi con l'avanzamento della progettazione di alcuni tratti anche a seguito di incontri con i territori. Nello specifico:

correggere tracciato e legenda Ciclovie del Sole (SNCT): nazionale

Si accoglie il punto, con modifica del tracciato definendolo come "Proposta RER per Rete Nazionale Ciclovie Art. 5 L.2/2018"

Aggiornare i tracciati ER19, ER19d, ER21, ER21D, ER22, ER25, ER8, ER8d, ER12;

Il punto non è chiaro, sembrando i tracciati indicati sul PUMS in adozione di Bologna non differire significativamente da quelli previsti dalla cartografia regionale che sono comunque da intendersi come corridoi e non tracciati localizzati.

Aggiungere Ciclovie della Lana con apposita sigla, sulla base della Tav. 1B del PUMS

Si accoglie il punto, in accordo con quanto rilevato nell'osservazione della Regione Toscana, con inserimento del tracciato come ciclovie regionale ER 16 "Ciclovie della Lana".

Togliere tratto di rete ciclabile provinciale da Bologna a ER21.

Si accoglie il punto e si elimina la ciclovie provinciale indicata.

Aggiornare ed aggiungere i tracciati Ciclovía Savena – Idice e Ciclovía Antiche Paludi bolognesi nella rete ciclabile provinciale

Si accoglie il punto evidenziando che la ciclovía Savena è già presente e aggiungendo un tracciato indicativo della Ciclovía Antiche Paludi. Tali piste però hanno solo significato di coordinamento del disegno regionale complessivo e non costituiscono corridoi vincolanti per le Province o la Città Metropolitana.

L'osservazione propone inoltre tra le modalità di sviluppo della mobilità sostenibile la promozione di servizi di bike sharing di tipo "free-floating".

Si accoglie il punto evidenziando che tale modalità è già indicata al paragrafo 7.4.1. Viene comune aggiunto un punto specifico al paragrafo 7.3 relativo al sistema ciclabile.

LOGISTICA

il PUMS ha espresso una serie di principi ed indirizzi per la razionalizzazione e concentrazione degli insediamenti logistico-produttivi in ambiti con diretta accessibilità da rete autostradale e/o ferroviaria, fornendo le prime linee guida specifiche per la disciplina di dette funzioni nella pianificazione di livello sovracomunale e comunale. Si chiede che tali indirizzi vengano assunti anche dalla pianificazione regionale, al fine di rendere ancor meglio integrata e sinergica la Piattaforma logistica regionale.

Si condividono le finalità del punto. Le indicazioni del PRIT 2025 comprendano già, in linea generale, gli indirizzi indicati nel PUMS. Senza scendere nel dettaglio degli specifici ambiti produttivi ma solo i nodi intermodali.

Sistema aeroportuale.

L'Osservazione chiede che la Regione confermi l'impegno per un sistema regionale mantenendo la sua partecipazione all'interno delle compagini societarie di SAB Bologna, SEAF Forlì e AERADRIA di Rimini. Evidenzia inoltre come tale sistema non abbia le caratteristiche della sostenibilità economica della gestione delle infrastrutture. In un contesto di risorse scarse risulta quindi prioritario concentrare le azioni su obiettivi di sviluppo comuni.

Si condivide il punto nelle sue finalità. Il PRIT 2025 prevede la realizzazione di un Sistema Integrato Aeroportuale, nel rispetto delle specifiche autonomie, con il coordinamento delle politiche di sviluppo. Non sono di competenza del Piano decisioni di carattere amministrativo o di assetto gestionale.

Monitoraggio

L'Osservazione, relativamente al Monitoraggio del PRIT 2025, ne riconosce la validità, chiedendo che la Regione si faccia portavoce dell'esigenza dei comuni di risorse certe per il monitoraggio dei rispettivi PUMS, anche al fine di poter integrare banca dati regionale.

Si condivide il punto nelle sue finalità. Il PRIT 2025 promuove il monitoraggio del Piano essenziale per il raggiungimento dei propri obiettivi e promuove la definizione di una "cabina di regia" in grado di coordinare e promuovere i monitoraggi locali.

Risorse

L'Osservazione tratta infine di altri temi, quali le risorse, l'assetto istituzionale, il ruolo della Pianificazione, eccetera, fornendo considerazioni di carattere generale, ma senza richieste specifiche.

Se ne condivide le finalità tese alla migliore realizzazione degli obiettivi condivisi di Piano.

Conclusione: l' Osservazione 30 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, così come segue:

Carta A,

inserita migliore definizione del tracciato della Ciclovia del Sole, ricordando tuttavia che tale tavola non ha funzioni localizzative o progettuali, ma solo di evidenziare il ruolo e la tipologia delle infrastrutture strategiche.

Relazione Tecnica

Si prende atto della mutata richiesta in relazione ai caselli autostradali e procede alla seguente modifica a pag 50:

“A seguito delle previsioni del Prit98 e delle valutazioni sul complessivo sistema della mobilità (vedi allegato “Approfondimento modellistico Rete Stradale”) che ne giustificano l’apertura, il PRIT 2025 prevede l’introduzione dei seguenti nuovi caselli:

- *lungo la A21 a Rottofreno;*
- *lungo la A21 dir a S. Pietro in Cerro;*
- *lungo la A15, in corrispondenza dell’interconnessione con la Pedemontana, a Medesano;*
- *lungo la A1, fra il casello di Reggio Emilia e quello di Modena Nord, in località Ponte Gavassa;*
- ~~*lungo la A13, in comune di Castel Maggiore e a Bentivoglio;*~~
- ~~*lungo la A1 a S. Benedetto Val di Sambro;*~~
- *Lungo la A14, nell’area di Rimini”.*

Si modifica il testo a Pag 84 inserendo le parole “o a nuove” per chiarezza espositiva

“Tra le otto linee regionali che convergono sul Nodo, la Bologna-Portomaggiore e la (BO)-Casalecchio-Vignola si attestano (al pari delle altre sei della rete nazionale) direttamente – e con percorsi rafforzati - sulla stazione centrale di Bologna e sono state elettrificate, con la possibilità di dare pieno riscontro alle previste **o a nuove** relazioni “passanti”.

Si modifica il testo a pag 91, integrando la previsione sulla Porrettana con la frase “o di altri interventi locali sulla linea “ per il miglioramento complessivo della capacità.

- va valutata la fattibilità tecnico economica del raddoppio, sulla linea “**Porrettana**”, della tratta Casalecchio-Sasso Marconi, **o di altri interventi locali sulla linea**, al fine di velocizzare e stabilizzare l’orario dei servizi, in particolare quelli che si attestano sulle relazioni più lunghe che si originano a Porretta;

Inserito tra i punti a pag 122, paragrafo 7.3 il testo

- **l’adozione di servizi di bike sharing anche di tipo “free floating” o flusso libero.**

Carta B “Sistema Stradale”

Eliminati l’indicazione esplicita dei caselli oggetto di osservazione.

Carta C1 “Sistema Infrastrutturale ferroviario”

Integrata con previsione di verifica di potenziamenti della capacità lungo tutto l’asse della linea ferroviario “Porrettana”, in coerenza con analoga modifica in Relazione Tecnica.

Inserita stazione di Toscanella

Carta C2 “Schema di riferimento del Servizio Ferroviario Regionale”

Inserita stazione di Toscanella come fermata del Servizio Regionale;

Carta E “Ciclovie Regionali”

Corretto il tracciato e legenda Ciclovie del Sole (SNCT) nazionale; inserito il tracciato ciclovie regionale ER 16 “Ciclovie della Lana”.

Tolto tratto di rete ciclabile provinciale da Bologna a ER21.

Aggiunto tracciato indicativo della rete provinciale Ciclovie Antiche Paludi

Sulle altre tematiche si condividono le finalità delle richieste ma non si ritengono necessarie modifiche in quanto i contenuti dell’Osservazione sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi invece in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

Non sono invece accolte le richieste di prevedere nuove disposizioni normative o procedurali relativamente alla pianificazione locale di settore.

31 Comune di Forlì

L’Osservazione è relativa ad una serie di punti così articolati:

Punto 1 – Aeroporto di Forlì: se ne sottolinea l’importanza per lo sviluppo del territorio locale con richiesta di inserimento tra quelli strategici.

Il punto non è chiaro. Il PRIT 2025 già prevede l’aeroporto di Forlì come facente parte del sistema aeroportuale regionale, assieme a Bologna, Parma, Rimini, riconoscendone quindi l’importanza. La strategicità a livello nazionale non è definita dal PRIT ma dal Piano Nazionale che ne specifica le condizioni.

Punto 2 – Infrastrutture viarie prioritarie: si sottolinea l’importanza strategica per il territorio il collegamento con il Porto di Ravenna; il potenziamento, attraverso un adeguamento in sede o un nuovo tracciato del tratto di SS 67 che collega Forlì a Ravenna; ulteriori interventi correttivi della SP 2 “Cervese” o di varianti fuori sede, messa in sicurezza dei centri abitati o in alternativa valutare un nuovo tracciato con caratteristiche adeguate; Inserimento tra le opere strategiche della variante SS9 Emilia tra Forlì e Cesena; realizzazione del IV° lotto della Tangenziale EST e la Tangenziale Ovest di Forlì.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 già prevede gli interventi in oggetto trattandosi di assi in rete di Base Principale. Il Piano specifica la tipologia di interventi ammessi, comprensivi anche di eventuali varianti ai centri abitati finalizzate al miglioramento dell’accessibilità e alla messa in sicurezza degli utenti. In particolare il PRIT 2025: il lotto 4 è già stato realizzato, mentre prevede prioritario la realizzazione della tangenziale EST III° lotto e la tangenziale Ovest. Riguardo alla SS67 prevede già interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della sede stradale attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di apposito progetto di fattibilità tecnico-economica. Relativamente alla SP2 Cervese, questa arteria rientra tra la Rete di Base Principale per la quale prevede gli interventi richiamati. Riguardo la variante alla Via Emilia SS9 il PRIT la inserisce già tra gli interventi prioritari, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli.

Punto 3 – Infrastrutture per la logistica ferroviaria: si richiede il riconoscimento della strategicità dello scalo di Villa Selva.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 già prevede lo scalo di Villa Selva nella “Piattaforma Logistica Integrata” regionale e prevede interventi per la completa

funzionalità dello scalo che, anche attraverso la previsione della bretella ferroviaria di Faenza, potrà connettere la linea adriatica con il Porto di Ravenna senza inversione di marcia presso la stazione di Faenza

Punto 4 – Ciclovie della Romagna: si sottolinea l'importanza ai fini turistici di tali infrastrutture e si richiede di elevare a rilievo nazionale le ciclovie lungo la via Emilia e quella relativa ad un percorso tra Santa Sofia Galeata e Ravenna

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 già riconosce il sistema delle ciclovie come parte integrante del sistema della mobilità regionale, promuovendone la realizzazione in maniera coordinata. La rilevanza nazionale viene definito dal Piano Nazionale delle ciclovie turistiche a cui il PRIT 2025 si è conformato con le relative proposte.

Punto 5 – Chiede la previsione di contributi per il bike sharing all'interno dei fondi per i servizi minimi del TPL

Il PRIT 2025 non ha competenze in merito a programmazione finanziaria del TPL

Conclusione: l' Osservazione 31 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

32 ENTE GESTIONE PARCHI E BIODIVERSITA' - Parchi Emilia Centrale

Rispetto allo Studio di Incidenza l'Osservazione evidenzia la presenza di due versioni del documento, tra loro diverse, sottolineando che si deve esaminare la rete ecologica identificata nella Tav 10 del Programma regionale AA.PP. " Previsioni per le Aree collegamento Ecologico di rango regionale". Manca inoltre il PNSP del medio e basso corso del fiume Secchia. Nel file 1 la tabella 6.2. - Tabella di sintesi delle potenziali interferenze sul territorio non riporta, nemmeno in sintesi, le possibili incidenze concrete che l'attuazione del Piano avrà sui Siti della Rete Natura 2000. Si chiede quindi di integrare. Al capitolo 8 del file 2 "Abaco delle mitigazioni e compensazioni" riteniamo che riguardo i SRN 2000 sia necessario fare riferimento alla definizione di mitigazione, compensazione e incidenza che fanno riferimento alla legislazione comunitaria. Tra gli interventi di mitigazione chiediamo possano essere presi in considerazione anche le barriere antirumore a tutela della fauna e dei fruitori delle aree protette. Proponiamo inoltre che lo studio preveda anche la realizzazione di "sovrappassi faunistici" e tra gli interventi di compensazione crediamo debba essere inclusa la possibilità di ricostruire gli habitat perduti.

Non è chiaro a cosa si riferisce file "1" e file "2", in pubblicazione dei documenti e in deposito è presente un solo documento sullo "Studio di incidenza". Il SIC IT4030007 "Fontanili di Corte Valle Re" viene citato nello studio di incidenza tra i "probabilmente interferiti" (n. 12 a pag. 51), ne viene definita la "prevalente incidenza" (tabella a pag. 55). Il PNSP non ricade in una tipologia di area sottoposta a valutazione di incidenza I conflitti tra rete ecologica sovra provinciale e provinciale e rete delle infrastrutture sono inquadrati per ogni provincia nella tabella alle pagg. 67-70 del Rapporto ambientale. Le incidenze concrete si ritiene possano essere affrontate solo a livello progettuale. In questa fase si è ritenuto, in base alle informazioni disponibili, di indicare le possibili incidenze che l'attuazione del Piano può avere sui Siti della Rete

Natura 2000 riassunte nella tabella già citata a pagg. 54-57. I macro habitat potenzialmente perduti sono inseriti tra gli interventi previsti nell'Abaco in modo generico (da dettagliare a livello progettuale in ogni singolo caso): realizzazione di piccoli bacini, di canali di scolo, di nuovi impianti di vegetazione, di fasce tampone, di siepi e siepi alberate. I sovrappassi faunistici sono tra le opere di compensazione previste nell'Abaco ed associate alle interferenze con la fauna terrestre. In effetti l'abaco non descrive le barriere antirumore, ma sono interventi comunemente ammissibili, e già previste da altre normative.

Relativamente alla VAS. Nel paragrafo 3.3.5 Coerenza del Prit 2025 con le politiche e gli obiettivi sui sistemi insediativi ed in particolare nella tabella di pag 126 si chiede di inserire tra gli "Obiettivi esterni su sistemi insediativi, tutela del paesaggio e della biodiversità" anche il rafforzamento della Rete ecologica regionale come definita nel Programma Triennale delle Aree protette (LR n. 6/2005). Nel Paragrafo 4.1.5 deve essere inserito il Sito Fontanili di corte Valle Re. Per la Tabella p. 148 "Potenziali interferenze sul territorio e sugli elementi della Rete Natura 2000" si richiamano integralmente le osservazioni riguardanti lo Studio di incidenza. Nel Paragrafo 5.1 si chiede di inserire indicatori di maggiore dettaglio. Per i Paragrafi 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 si richiamano integralmente le osservazioni riguardanti lo Studio di incidenza.

Si rimanda al punto precedente. L'obiettivo esterno di rafforzamento della rete ecologica regionale è condivisibile, e si ritiene che sia in termini generali già compreso nell'approccio individuato dalla Relazione Ambientale.

Conclusione: l' Osservazione 32 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

33 Comune di Reggio Emilia

L'osservazione a seguito di un'ampia premessa relativa agli interventi previsti o valutati nella redazione del PUM, per una effettiva valorizzazione del sistema delle linee ferroviarie regionali locali ritiene come assoluta priorità la realizzazione della bretella ferroviaria Dinazzano e Marzaglia (MO), al fine di eliminare completamente il traffico merci dalle linee locali e potenziare il servizio passeggeri,

Richiede inoltre che, fermo restando gli interventi e gli investimenti sulle linee ferroviarie previsti dal PRIT (ad esempio l'elettrificazione delle linee):

1. si preveda lo sviluppo di studi e di progetti di adeguamento/modifica delle linee ferroviarie locali e dei servizi, anche considerando eventuali cambi di tecnologie (tram, tram-treno), per servire efficacemente un bacino di utenza alla scala vasta e di connettere la stazione Mediopadana ed il potenziale Nodo Intermodale alla scala regionale e sovraregionale;
2. la gestione delle reti ferroviarie locali sia in capo ad unico soggetto, in via preliminare FER;
3. si preveda lo sviluppo di progetti di riduzione dell'impatto delle ferrovie in ambito urbano, quali duplicazione delle fermate, barriere antirumore, modifiche degli orari delle tracce dei treni merci, ecc.
4. la stazione Mediopadana sia riconosciuta quale NODO INTERMODALE di rilevanza sovraregionale. A tale proposito la Regione dovrà anche effettuare i necessari passi affinché

il corridoio infrastrutturale MI-BO ritorni a far parte del corridoio Europeo TEN-T “Scandinavo-Mediterraneo”.

5. si preveda lo spostamento del deposito ferroviario di via Talami in attestamento alla linea RE-Guastalla sempre a Reggio Emilia al San Lazzaro;

6. la Regione si impegni a promuovere un cambio normativo che permetta la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa con la tecnologia del tram-treno.

I punti si condividono nelle finalità. Nello specifico il PRIT 2025 prevede il potenziamento dell'infrastruttura e dei servizi ferroviari, in parte già comprensivi delle richieste effettuate dall'osservazione. La stazione Mediopadana fa già parte dei nodi strategici regionali e il PRIT 2025 già prevede la realizzazione della bretella Dinazzano Marzaglia. Si integra comunque la relazione con una specifica previsione. Non rientra nelle competenze del Piano l'individuazione del soggetto gestore della rete regionale, né la localizzazione di un deposito ferroviario.

L'osservazione conferma inoltre la necessità del nuovo casello autostradale ad est di Reggio Emilia in località Prato-Gavassa, accentuato dalla realizzazione della 4° corsia.

Il punto è condivisibile e già recepito del PRIT 2025

Conclusione: l' Osservazione 33 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, con riferimento alla previsione di studi per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e delle tecnologie utilizzabili si inserisce in relazione Tecnica, pag 94, ultimo punto del paragrafo 5.2.3 a seguito della modifica da Osservazione 22, la seguente frase:

“Lo sviluppo di studi potrà essere relativo anche a proposte di adeguamento/modifica delle linee ferroviarie e dei servizi, anche considerando eventuali cambi di tecnologie, per ampliare l'utenza servibile e migliorare l'accessibilità del sistema e l'integrazione dei nodi, locali o di livello regionale, quale, ad esempio, quello della stazione Mediopadana di Reggio Emilia”.

Si concorda sui contenuti degli altri punti che non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto i contenuti degli stessi sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

34 ASSOCIAZIONE AMICI DEL CASINO DI SALA BAGANZA

L'Osservazione sottolinea l'importanza di alcune ciclovie e delle loro relazioni generali, segnalando la presenza di errori e correzioni da effettuare come segue:

Punto A, nella CARTA “E” (“Ciclovie Regionali”) del PRIT 2025 la mappatura del percorso della Ciclovie “Tirrenica” CR9 Ti-Bre Dolce 16 BI” risulta incompleta, e in certe parti errato o pressoché illeggibile o privato altresì della visibilità della sua propria topografia e toponomastica di riferimento, quindi deprivato dei suoi caratteri geografici e territoriali distintivi.

Punto B.1. Nella parte Sud dell'itinerario della Ciclovie “Tirrenica” regionale CR9 / nazionale Ti-Bre Dolce 16 BI, che in Provincia di Parma da Marzolaro a Berceto calca la strada promiscua a basso traffico SP 15 della Val Baganza, il toponimo Berceto risulta illeggibile e ciò rende quanto mai difficoltosa la lettura del percorso medesimo.

Punto B.2. Così come pressoché illeggibili sono anche il toponimo e il relativo simbolo di valico del Passo della Cisa, attraverso cui transita la storica napoleonica Strada della Cisa SS62, che, da Berceto a Pontremoli, è sede viaria promiscua a basso traffico sia della Ciclovia Nazionale Ti-Bre Dolce 16 BI, che della Francigena in Bicicletta EV (rete europea EuroVelo) n.° 5 . (N.B.: la Francigena EV5 non coincide con il Cammino Francigeno). Da Berceto poi al Passo della Cisa la Ciclovia ER9 /16BI, nella CARTA “E”, risulta letteralmente assente, persa depistata in un intricato incomprensibile groviglio di ipotetici sentieri di crinale.

Inoltre, a differenza di tutte le altre ciclovie di valenza interregionale e/o nazionale oltrepassano il confine regionale, la Ciclovia ER9 / 16 BI, chiamata (giustamente) TIRRENICA non possiede il conseguente simbolo con freccia direzionata, che, nella Legenda della CARTA “E”, corrisponderebbe alla dicitura “ Schema rete regioni extra RER”.

Punto C. Nella parte Nord, al Ponte sul Po dell’Asolana SS 343 Colorno/Casalmaggiore, la Ciclovia ER9 /16 BI deve oltrepassare il confine per puntare, da Casalmaggiore, su Ponteterra-Sabbioneta per dirigersi a Mantova ecc., e dunque la mappatura completa del suo itinerario deve in quel punto portare il simbolo con freccia direzionata “ Schema reti regioni extra RER ”

I punti sono condivisibili e si correggono gli errori o le imprecisioni indicate, segnalando che la Carta E ha la funzione di definire un quadro pianificatorio coordinato e integrato, definendo dei corridoi all’interno dei quali devono essere realizzate ciclovie con determinate caratteristiche progettuali e di riconoscibilità. Non ha specifiche funzioni localizzative o progettuali e non ha il ruolo di mappa da consultare per usi turistici. Si correggono gli errori indicati

Conclusione: l’ Osservazione 34 è accolta con modifiche della Carta E “Ciclovie Regionali”, migliorando la definizione della carta e migliorandone la rappresentazione anche con le prosecuzioni esternamente alla regione, tenendo conto che la Carta E ha la funzione di definire un quadro pianificatorio coordinato e integrato, definendo dei corridoi di riferimento e non ha specifiche funzioni localizzative o progettuali oltre a non essere una mappa da consultare per usi turistici.

35 Comune di San Leo

L’Osservazione riprende quasi testualmente i punti sollevati nell’osservazione della Provincia di Rimini. In particolare l’Osservazione in premessa ritiene che l’individuazione della strada Santagatese in Rete di Base Principale come connessione fra la E45 e la Strada Marecchiese non risulti assolutamente sufficiente a garantire un collegamento sicuro e rapido fra i due assi viari. Ritiene pertanto che debba essere inserita la previsione di un nuovo collegamento fra Novafeltria e Romagnano come indicato nella tavola A del Ptcp. Inoltre per l’area sud della Provincia segnala che l’itinerario della SP17/18 deve attestarsi, in prossimità di Morciano di Romagna, sulla variante di recente realizzazione, con integrazione del collegamento per Tavullia, come individuato nella Tav. A del PTCP, al fine di favorire le connessioni con il territorio marchigiano. Segnala anche che Il tratto finale della variante alla SS 16, al confine sud, deve raccordarsi con la statale esistente e non con il lungomare.

Il PRIT 2025 ha inserito in Rete di Base Principale il collegamento tra la E45 e la Marecchiese, non presente nel Prit 98, proprio al fine di migliorare l'accessibilità territoriale. Su tale strada valgono le previsioni generali del Piano, che consentono interventi di miglioramento della sicurezza e della funzionalità, oltre che a varianti locali in funzione di specifiche esigenze, da valutare con studi di mobilità. Non sono invece possibili nuovi assi alternativi o varianti generalizzate, nel caso specifico non giustificate da livelli di traffico. La scala della carta B del Piano non consente la visualizzazione di elementi locali, come rotatorie o attestamenti puntuali. La rete è comunque integrata su elementi coerenti, quali altre strade della rete di base o grande rete, e non su strade comunali quali il lungomare.

L'Osservazione prevede poi i seguenti punti specifici.

Punto a) si chiede che, in considerazione dell'importanza della Val Marecchia e per collegarsi al sistema autostradale, sia prevista la realizzazione di una nuova strada in aggiunta alla SP 258 con parziale riutilizzo di tratti esistenti, ove possibile.

Il punto è in parte condivisibile nelle finalità. Il generale miglioramento dell'accessibilità in funzione anche delle caratteristiche territoriali è già consentito dall'inserimento della SP 258 nella Rete di Base Principale del PRIT 2025, che prevede la possibilità di interventi di adeguamento e miglioramento dell'asse stradale, in funzione delle esigenze del complesso di utenti presenti. Non è invece prevista la possibilità di nuove infrastrutture stradali in aggiunta alle attuali.

Punto b) chiede di inserire nel PRIT una bretella alla SP58 da San Giovanni Marignano fino al confine provinciale.

Il punto è in parte condivisibile. La SP 58 fa ora parte della Rete di Base locale sulla quale il PRIT 2025 prevede principalmente interventi di messa in sicurezza e risoluzione di punti critici. In considerazione del ruolo di tale strada, viene riconosciuto il suo inserimento in rete di Base Principale nel suo tracciato attuale. A seguito di tale nuova classificazione sono comunque possibili varianti locali subordinate alla redazione di studi di mobilità (e non solo di traffico) che ne giustificano le esigenze e le soluzioni progettuali specifiche.

Conclusione: l' Osservazione 35 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, relativamente alle previsioni sulla SP58, come indicato per l'analoga Osservazione 26 della Provincia di Rimini.

Parte dei restanti contenuti dell'Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti. Non sono invece accolte le richieste di nuovi assi in aggiunta agli attuali.

36 Provincia di Reggio Emilia

L'Osservazione è relativa a diversi punti.

Punto 1. La rete stradale

Si richiede di ricomprendere nella rete di base l'asse del "Sottosistema della viabilità radiale esistente" S.P. 28 da Reggio Emilia sino alla intersezione con la S.P. 12 a Montecchio

Emilia. Ciò in quanto tale viabilità rappresenta un sistema integrato tra insediamenti, servizi e mobilità, come ben espresso negli obiettivi del PRIT 2025

In considerazione degli elevati livelli di utilizzo di tale arteria, inserita all'interno del sistema integrato della mobilità di Reggio Emilia, si ritiene accoglibile tale osservazione prevedendo l'inserimento all'interno della Rete di Base Principale il tratto di SP 28 RE compreso tra Reggio Emilia e l'intersezione a Montecchio con la SP67 (che ha funzioni di tangenziale nord-sud).

Chiede per le ex strade statali (passate alle Province) di proseguire gli interventi di adeguamento, ammodernamento, e soprattutto, di messa in sicurezza e manutenzione, al fine di mantenere adeguati livelli di servizio e sicurezza, potendo rientrare nella programmazione finanziaria anche regionale.

Si condivide il punto nelle finalità, già comprese in Relazione a pag 55 Cap 3.3.1

Sottolinea nell'ambito degli interventi previsti di sottolineare l'importanza e la priorità della attuazione della previsione infrastrutturale relativa al raccordo tra l'area modenese e quella reggiana (variante di Rubiera e ponte sul Secchia).

La variante di Rubiera e conseguente ponte sul Secchia è confermata nel paragrafo della Relazione Tecnica a pagina 47 che descrive la bretella Campogalliano - Sassuolo e le opere di adduzione ad essa collegata, ed è inoltre richiamata nel paragrafo "SS9 Emilia" a pagina 58.

L'osservazione sottolinea che l'asse viario della Strada Statale 63, a sud del capoluogo, rappresenta per il territorio provinciale di Reggio Emilia un'infrastruttura strategica, di valenza interregionale, che attraverso il Valico del Cerreto mette in relazioni con i territori toscani. Su tale arteria sono stati eseguiti diversi lavori e ne sono in previsione altri per la sua riqualificazione. L'Osservazione pone quindi il tema del corretto posizionamento della S.S. 63 nel contesto della Grande Rete di previsione al 2025.

Si conferma il riconoscimento dell'importanza strategica nella rete di Base Principale della SS63, così come degli altri assi di valico appenninico descritti a pag 59 della Relazione Tecnica.

Punto 2. Trasporto ferroviario e l'intermodalità

condivide gli interventi riguardanti il territorio di Reggio Emilia e nello specifico del collegamento Dinazzano-Marzaglia, ritiene necessario ed urgente definire una soluzione condivisa con gli enti locali convocando un tavolo operativo.

Per il trasporto passeggeri evidenzia che il PTCP approvato propone di attivare sulla linea MI-BO, in integrazione con il Servizio Ferroviario Regionale, un Servizio Ferroviario Metropolitano sulla direttrice PR-RE-MO-BO ed i centri urbani da questa serviti.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 definisce importanti obiettivi di potenziamento del sistema e del servizio ferroviario. Specifiche soluzioni potranno essere valutate in sede di programmazione dei servizi.

Punto 3 Logistica e trasporto merci

Condivide le strategie e gli obiettivi regionali e rileva nella Carta D del PRIT 2025 l'indicazione di Rubiera quale scalo ferroviario principale, che risulta dismesso. In merito al polo logistico di Guastalla si chiede di specificarne la funzione, ovvero se esso sia considerato come stato di fatto o con potenzialità di sviluppo.

Il punto non è chiaro. Lo scalo di Rubiera è funzionante, anche se per un errore di rappresentazione cartografica è indicato in carta D come "scalo principale" e non "altri scali". Si provvede alla correzione. Per il polo di Guastalla non sono previsti interventi

specifici, ma vale quanto in generale previsto dal PRIT per il potenziamento e l'integrazione del sistema logistico.

Punto 4. La Fermata Mediopadana

Il livello di servizio raggiunto dal nodo della Mediopadana, che copre un evidente bacino di area vasta anche sovregionale, si ritiene debba richiedere una maggiore e puntuale attenzione da parte del PRIT 2025.

Il punto non è chiaro. Il PRIT 2025 già inserisce la stazione Mediopadana tra le infrastrutture strategiche della regione Emilia-Romagna.

Punto 5 Nuovo casello autostradale

Si chiede l'attivazione di un percorso per la sua realizzazione prioritaria del nuovo casello autostradale (in località Gavassa).

Non rientra nelle competenze del PRIT 2025 l'organizzazione di aspetti procedurali.

Conclusione: l'Osservazione 36 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati, relativamente all'inserimento della SP28RE nella Rete di Base Principale, riconoscendone il ruolo all'interno del sistema integrato della mobilità di Reggio Emilia. La relazione Tecnica a pag. 40 viene così integrata al primo punto, con analoga modifica in Carta B:

- *S.P. 28 RE compreso tra Reggio Emilia e l'intersezione a Montecchio con la SP67 RE;*

Si modifica inoltre la Carta D "Sistema Logistico" correggendo l'indicazione dello scalo di Rubiera con "**Altri scali ferroviari**"

I restanti contenuti dell'Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

37 CISAL EMILIA-ROMAGNA

Il testo contiene un verbale non pertinente.

38 CISAL TRASPORTI - FAISA CISAL EMILIA ROMAGNA

L'Osservazione contesta le prospettate operazioni societarie straordinarie e l'ipotesi di subentro di RFI nella gestione della rete ferroviaria regionale di FER. In particolare sottolinea che le operazioni di cessione di una realtà industriale strategica quale FER, così come paventate dal PRIT 2025 soffrono di: 1) scarsa definizione degli obiettivi da raggiungere che si limitano a vaghe e annunciate logiche di risparmio di spesa che trascendono da una puntuale ricognizione dei compiti da affidare al gestore subentrante e non si curano della qualità del servizio da erogare; 2) assenza di valutazione degli scenari futuribili e dei risvolti che potrebbero generare le azioni intraprese; 3) assenza totale di una stima dei costi derivanti dall'impatto economico in termini di risorse dirette ed indirette che comporterebbe la gestione del subentrante RFI.

Il PRIT 2025 non entra nel merito degli aspetti gestionali dell'infrastruttura. Al capitolo 5.1 si limita a fare un aggiornamento del Quadro Conoscitivo e a prendere atto di

Accordi e scelte regionali effettuate nell'ambito del periodo di redazione del Piano, di cui si prende atto.

Conclusione: l' Osservazione 38 non è accolta in quanto relativa ad aspetti non di competenza del Piano quali gli aspetti gestionali o gli assetti societari dell'infrastruttura.

39 COMUNE DI FORLIMPOPOLI

In sostituzione del precedente PG/2019/0708636 del 17/09/2019 (Osservazione 15)

L'osservazione sostituisce l'osservazione 15, ed è relativa ad una serie di punti così articolati:

Punto 1 – Aeroporto di Forlì: se ne sottolinea l'importanza per lo sviluppo del territorio locale con richiesta di inserimento tra quelli strategici.

Il punto non è chiaro. Il PRIT 2025 già prevede l'aeroporto di Forlì come facente parte del sistema aeroportuale regionale, assieme a Bologna, Parma, Rimini, riconoscendone quindi l'importanza. La strategicità a livello nazionale non è definita dal PRIT ma dal Piano Nazionale che ne specifica le condizioni.

Punto 2 – Infrastrutture viarie prioritarie: si sottolinea l'importanza strategica per il territorio il collegamento con il Porto di Ravenna; il potenziamento, attraverso un adeguamento in sede o un nuovo tracciato del tratto di SS 67 che collega Forlì a Ravenna; Inserimento tra le opere strategiche della variante SS9 Emilia tra Forlì e Cesena; realizzazione del IV° lotto della Tangenziale EST e la Tangenziale Ovest di Forlì.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 già prevede gli interventi in oggetto trattandosi di assi in rete di Base Principale. Il Piano specifica la tipologia di interventi ammessi, comprensivi anche di eventuali varianti ai centri abitati finalizzate al miglioramento dell'accessibilità e alla messa in sicurezza degli utenti. In particolare il PRIT 2025: il lotto 4 è già stato realizzato, mentre prevede prioritario la realizzazione della tangenziale EST III° lotto e la tangenziale Ovest. Riguardo alla SS67 prevede già interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della sede stradale attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di apposito progetto di fattibilità tecnico-economica. Riguardo la variante alla Via Emilia SS9 il PRIT la inserisce già tra gli interventi prioritari, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli.

Punto 3 – Infrastrutture per la logistica ferroviaria: si richiede il riconoscimento della strategicità dello scalo di Villa Selva.

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 già prevede lo scalo di Villa Selva nella "Piattaforma Logistica Integrata" regionale e prevede interventi per la completa funzionalità dello scalo che, anche attraverso la previsione della bretella ferroviaria di Faenza, potrà connettere la linea adriatica con il Porto di Ravenna senza inversione di marcia presso la stazione di Faenza.

Punto 4 – Ciclovie della Romagna: si sottolinea l'importanza ai fini turistici di tali infrastrutture e si richiede di elevare a rilievo nazionale le ciclovie lungo la via Emilia e quella relativa ad un percorso tra Santa Sofia Galeata e Ravenna

Il punto è condivisibile. Il PRIT 2025 già riconosce il sistema delle ciclovie come parte integrante del sistema della mobilità regionale, promuovendone la realizzazione in

maniera coordinata. La rilevanza nazionale viene definita dal Piano Nazionale delle ciclovie turistiche a cui il PRIT 2025 si è conformato con le relative proposte.

Punto 5 – Chiede la previsione di contributi per il bike sharing all'interno dei fondi per i servizi minimi del TPL

Il PRIT 2025 non ha competenze in merito a programmazione finanziaria del TPL

Conclusione: l' Osservazione (15) 39 è accolta senza modifiche agli elaborati, in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

40 Comune di Piacenza

L'Osservazione richiede:

Il potenziamento del sistema tangenziale sud con raddoppio dei tratti a unica corsia per senso di marcia e la realizzazione di un nuovo sovrappasso su una esistente rotatoria con la SS45.

La previsione è già normata dal PRIT 2025 che prevede una serie di azioni per migliorare la funzionalità del nodo di Piacenza e l'accessibilità urbana. Specifiche soluzioni vanno definite a seguito del richiesto studio della mobilità e in sede progettuale.

Nuovo collegamento (denominato variante) tra la SP 10 e la SP 587, ad est della frazione di Fossadello, per la deviazione dei traffici che attraversano l'abitato.

Tale collegamento non è previsto dal vigente PTCP della Provincia di Piacenza. La SP 10 e la SP 587 rientrano nella Rete di Base Principale, su cui il PRIT 2025 già prevede la possibilità di interventi per il miglioramento dell'accessibilità, la messa in sicurezza con anche varianti locali da valutare attraverso specifici studi di mobilità che ne giustificano la necessità e ne verificano l'efficacia rispetto a tutte le categorie di utenti.

Potenziamento del servizio ferroviario sulle linee Piacenza – Alessandria, Bologna - Piacenza – Milano e Piacenza – Cremona.

Tra gli obiettivi principali del PRIT 2025 è già previsto il potenziamento del sistema ferroviario comprensivo di interventi sia sull'infrastruttura che sul servizio, puntando ad un aumento generalizzato dei passeggeri trasportati.

Variante alla SS9 con nuovo ponte sul Po con nuovo asse tra il casello di Piacenza sud e il casello Basso Lodigiano, in parallelo al percorso autostradale della A1.

Il PRIT 2025 per il miglioramento delle connessioni interregionali prevede il potenziamento della autostrada A1 con realizzazione della 4° corsia comprensiva del tratto sul Po. In sinergia di tale intervento potranno essere valutate soluzioni di potenziamento complessive.

Conclusione: l' Osservazione 40 è parzialmente accolta con modifiche degli elaborati.

Al fine del miglioramento del collegamento lungo la SS9, nella Relazione Tecnica a pag 59, dopo la frase:

“Ulteriori varianti alla via Emilia in corrispondenza di centri abitati potranno essere valutate alla luce di studi che ne evidenzino l’efficacia, la coerenza con gli obiettivi definiti e la fattibilità tecnico – economica. Tra questi interventi potrà essere valutato un collegamento tra il casello della A1 Modena Sud e la tangenziale di Castelfranco Emilia”

si integra con

“ e un nuovo tratto tra il casello di Piacenza sud e il casello Basso Lodigiano, in complanare alla A1 e in sinergia con il potenziamento della stessa”.

Parte dei restanti contenuti dell’Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto i contenuti della stessa sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi generali previsti dal PRIT 2025.

41 COMUNE DI CASTELVETRO PIACENTINO

L’Osservazione, ai fini di migliorare le interconnessioni tra la rete ordinaria e quella Autostradale favorendo lo spostamento dei flussi di traffico dalla viabilità ordinaria a quella autostradale chiede di rivedere le manovre possibili in corrispondenza dell’innesto tra la bretella A1-A21 e la A21.

Il punto è condivisibile nei contenuti, e la previsione è già indicata a pag 54 della Relazione Tecnica.

L’Osservazione, al fine di garantire un’alternativa al collegamento urbano tra il casello A21 di Castelvetro P.no e Cremona, chiede la previsione di un tratto di collegamento nel “Sistema non autostradale” tra l’attuale Casello e la SP10 “Padana Inferiore”, tale da ripercorrere in parte il previsto tracciato del progetto “Terzo ponte”.

Il punto è condivisibile nelle finalità, ma non appare chiaro nella richiesta specifica. Tale previsione è già presente alla pag 47 della Relazione Tecnica” al punto “Bretella autostradale Castelvetro Piacentino Porto di Cremona”.

Conclusione: l’ Osservazione 41 è accolta con modifiche della Relazione Tecnica.

Pur essendo già previste le richieste contenute nell’osservazione, per motivi di migliore chiarezza si integra la Relazione Tecnica al paragrafo 3.2.3 “Autostrade A1, A14, A13, A21, A22” con la seguente previsione:

“È prevista la riorganizzazione dell’interconnessione A21/A21dir con un sistema di svincolamento che consenta le manovre in tutte le direzioni”

42 LIPU SEDE NAZIONALE PARMA

Osservazioni allo Studio di Incidenza.

Rileviamo che lo Studio di Incidenza ambientale disattende a quanto previsto dall’art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 con riguardo al corretto e contestuale espletamento della procedura di Valutazione di Incidenza su Piani e Programmi (secondo quanto disposto dall’art. 10, c. 3 del D.lgs. n. 152/2006) e, più in generale, con riguardo all’integrità e la coerenza della rete Natura 2000. I contenuti dello Studio non sono coerenti neppure con lo schema n. 1

“CONTENUTI DELLO STUDIO D'INCIDENZA” dell'Allegato B della Deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30-07-2007 , che costituisce “il modello di riferimento a livello regionale per l'elaborazione dello studio d'incidenza e tiene conto di quanto previsto nell'allegato G del DPR n. 357/97”. Lo Studio di Incidenza effettuato unitamente alla procedura di VAS deve valutare la rispondenza degli obiettivi di un piano rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati, al fine di indirizzare, in questa fase e in via preventiva, le scelte di piano verso l'interferenza minore o nulla nei confronti degli habitat e delle specie di interesse comunitario. Quindi, sebbene ulteriori approfondimenti nella valutazione degli impatti sui siti Natura 2000 si renderanno necessari nell'ambito della VIA, e contestuale Vinca, dei progetti, ugualmente lo Studio di Incidenza integrato nel procedimento di VAS deve elaborare proposte e tracciare indirizzi finalizzati ad evitare o minimizzare le criticità evidenziate. Pertanto lo Studio di incidenza del PRIT 2025 avrebbe dovuto analizzare, con una metodologia di approfondimento coerente con la scala dimensionale del piano, le implicazioni sugli obiettivi di conservazione dei siti della rete Natura 2000. Al contrario, lo Studio di incidenza si autodefinisce come mera descrizione dello stato ante-operam, demandando completamente la verifica della compatibilità delle scelte di piano alle successive fasi pianificatorie e di progettazione. Pertanto, riteniamo che lo Studio di incidenza non ottemperi a quanto disposto dalla normativa di riferimento. Di seguito è riportato un elenco delle lacune più gravi riscontrabili nello Studio di Incidenza.

1. Lo Studio non fa riferimento agli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000. Nello Studio del PRIT 2025, specie e habitat di interesse comunitario e obiettivi di conservazione vengono ignorati, mentre sono esaminate tipologie ambientali generali, le unità di paesaggio dei PTCP e vengono effettuate valutazioni che nulla hanno a che fare con le finalità della Valutazione di incidenza.

2. Lo Studio non considera le specie e gli habitat di interesse comunitario e omette di riportare che in diversi dei siti della Rete Natura 2000 che saranno impattati dagli interventi sono presenti habitat e specie prioritari secondo la Direttiva Habitat. Lo Studio non valuta se e in quanti dei siti interessati dal PRIT 2025 vi sono habitat o specie in cattivo stato di conservazione a livello regionale o nazionale e neppure valuta se e in quanti siti potenzialmente interferiti vi sono specie o habitat per i quali la regione Emilia-Romagna ha una grande responsabilità nell'assicurare uno stato di conservazione favorevole a livello nazionale o biogeografico. Seguono esempi e si rimanda a elenco più completo in allegato 1 all'Osservazione. Chiediamo pertanto che siano individuati in questa prima fase pianificatoria i siti Natura 2000 per i quali sia già necessario verificare adeguate soluzioni alternative (tra le quali deve essere considerata l'“ipotesi zero”). Inoltre, dovranno essere valutate tutte le alternative possibili: non solo le alternative di tracciato, ma anche le alternative che comportino un potenziamento di diverse modalità di trasporto come TPL – e che questa valutazione entri a far parte del PRIT.

3. Mancata valutazione degli effetti cumulativi. Nello Studio di incidenza del PRIT 2025 sono ignorati gli effetti cumulativi sui siti Natura 2000 dei diversi interventi previsti dal PRIT 2025 e di altri piani e progetti. Chiediamo pertanto che siano individuati in questa prima fase pianificatoria i siti Natura 2000 all'interno dei quali si verificherebbe un cumulo di impatti negativi.

4. Misure di mitigazione inadeguate. Nello Studio sono proposte le misure di mitigazione riportate nel Rapporto ambientale. Queste misure sono troppo generiche e sono ben lontane dal fare riferimento agli obiettivi e alla coerenza della rete Natura 2000, alla 'mitigation hierarchy' e dai principi di precauzione e di prevenzione. Di contro, nel Rapporto ambientale si suggeriscono interventi di gestione della rete Natura 2000 che sono molto discutibili (es. catadiottri antiselvaggina), che esulano dalle competenze del PRIT e del relativo Studio di incidenza (es. la gestione delle colture e della spazatura dei campi) e, soprattutto,

dovrebbero essere essi stessi oggetto di un'appropriata Valutazione di incidenza (ad es. si danno indicazioni sulla gestione della vegetazione erbacea lungo i torrenti e i canali e sulla gestione di specie vegetali invasive).

5. Misure di compensazione richiamate in modo inappropriato. Nello Studio di incidenza le misure di compensazione sono equivocate con quelle compensative previste nell'ambito della procedura di VIA. Diverse sentenze della Corte di giustizia europea, sia le Guide interpretative della Commissione europea, che quelle del Ministero dell'Ambiente⁶ sottolineano che nell'ambito della procedura di Vinca le misure di compensazione possono essere prese in considerazione, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, solo se consentite nell'ambito di una specifica procedura di carattere eccezionale: nel caso di incidenza negativa, che perdura nonostante le misure di mitigazione definite nella Valutazione di Incidenza, può essere avviata la procedura di cui all'art. 6 (4) della Direttiva Habitat – che individua le misure di compensazione – solo dopo aver esaminato e valutato tutte le possibili soluzioni alternative (compresa l'opzione "zero"), e solo qualora si sia in presenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico opportunamente motivati e documentati. Ciò premesso e considerato che per gli interventi previsti dal PRIT 2025 non sussistono le condizioni per poter definire le misure di compensazione, ne consegue che nello Studio le misure di compensazione sono state equivocate con quelle compensative previste nell'ambito della procedura di VIA, che hanno invece un significato molto più ampio. Chiediamo pertanto che, a seguito nell'ambito della revisione dello Studio, a seguito di un'opportuna valutazione degli impatti, siano individuate adeguate misure di mitigazione, valutando anche la possibilità di indirizzare le proposte degli interventi e delle opere del PRIT 2025 verso soluzioni a minor incidenza ambientale.

6. Alcuni siti della rete Natura 2000 interessati dalle opere del PRIT non vengono considerati nella valutazione. Nello Studio di Incidenza non sono stati considerati siti Natura 2000 che molto probabilmente saranno interessati dalle opere previste dal PRIT. Chiediamo che lo Studio di incidenza comprenda anche questi siti e chiediamo che sia motivata la ragione per cui nella Tabella di Sintesi delle potenziali interferenze sul territorio e sugli elementi della Rete Natura 2000 non sono considerati 11 siti che lo stesso Studio elenca tra quelli potenzialmente interferiti dal PRIT (pag. 58 dello Studio).

7. Lo Studio manca di conclusioni, in cui si esplicita se l'incidenza del Piano sulla Rete Natura 2000 è positiva, negativa ma non significativa o negativa significativa.

8. Caso di dettaglio: valutazione degli impatti del potenziamento del porto di Ravenna e degli aeroporti. Il Rapporto Ambientale non individua conflitti tra gli obiettivi del PRIT riguardanti il porto di Ravenna e gli aeroporti, e le politiche di tutela ambientale o gli obiettivi di sostenibilità. Un potenziamento del porto e degli aeroporti potrà avere effetti negativi almeno sulla qualità dell'aria, ma in generale su buona parte degli aspetti ambientali, chiediamo che venga rifatta una valutazione degli effetti ambientali di questi obiettivi, giustificando le conclusioni. A seguito di questa valutazione, chiediamo di giustificare adeguatamente il mantenimento di questi obiettivi dal piano, o di stralciarli se non coerenti con le politiche di sostenibilità ambientale.

9. Nel Monitoraggio, tra gli indicatori proposti manca la verifica dello stato di conservazione di specie e habitat in ante operam, corso opera e post operam, indicatore necessario al fine di poter valutare l'effettiva incidenza di un piano o di un progetto nei confronti della Rete Natura 2000. A pagina 5 dello Studio di Incidenza si legge "La Direttiva "Habitat" è stata recepita in Italia dal DPR 357/97, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003 (recepito dalla Regione Lombardia con D.G.R. 7/14106 dell'8/8/2003); è opportuno citare la normativa della Emilia-Romagna. Nello Studio non vengono mai citati, neppure genericamente, specie e habitat di interesse comunitario.

CONCLUSIONI. Sulla base di quanto sopra esposto, si ritiene che lo Studio di incidenza del PRIT 2025 disattenda a quanto disposto dall'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e s.m.i., che

richiama l'art. 6, comma 3, della Direttiva 92/43/CEE. Pertanto, riteniamo che lo Studio di incidenza non sia accettabile nella presente forma e ne chiediamo una revisione sostanziale.

Come dichiarato in premessa nello Studio di Incidenza, il PRIT 2025 è un Piano strategico che non localizza specificatamente le opere infrastrutturali, ma ne definisce per la parte previsionale, i corridoi strategici, le funzioni, i requisiti e le caratteristiche principali (es. numero di corsie per le strade). Lo Studio, riporta quindi una descrizione sintetica degli interventi previsti, ne delinea schematicamente lo scenario che prefigura e, seguendo i criteri previsti dalla normativa di riferimento, descrive lo stato ante-operam, ovvero una caratterizzazione dello stato del territorio regionale della qualità ecologica e delle connessioni ecosistemiche, finalizzata alla verifica della compatibilità delle scelte di piano.

Tale descrizione, che è inevitabilmente generica, è finalizzata alla evidenziazione di possibili interferenze con le aree naturali, come riportato di seguito nello Studio stesso, in cui sono evidenziate solo le aree potenzialmente interessate. Lo Studio rimanda poi ad una successiva fase analitica a diverso livello di pianificazione, in cui ci si dovrà riferire agli interventi suscettibili di effetti "misurabili" sulle componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate.

A questo riguardo le indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale riportano una serie di criteri e indirizzi da rispettare per la compatibilità degli interventi in termini di mitigazione e compensazione. Tali aspetti saranno valutati anche con specifici indicatori da individuare in fase di progettazione funzione della singola opera e delle sue eventuali possibili interferenze.

Conclusione: l' Osservazione 42 non è accolta per i motivi esplicitati sopra.

43 LEGAMBIENTE EMILIA ROMAGNA ONLUS

L'Osservazione è strutturata su diversi punti, come di seguito descritti:

Punto 1

In via generale ritiene che il PRIT si configuri come Piano delle infrastrutture stradali, più che una proposta per un cambio funzionale agli obiettivi ambientali. Il Piano si pone (ed è detto esplicitamente) in continuità con Prit98. come appare in modo oggettivo valutando le risorse disponibili per strade nel confronto con quelle per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile. In questi anni invece le politiche internazionali sul clima e sull'inquinamento sono cambiate radicalmente, tanto da richiedere un approccio totalmente diverso alla pianificazione. Non si tratta solo di trasformare le auto da combustione interna ad elettrico, ma soprattutto ridurre la dipendenza del sistema dall'auto, mantenendo livelli analoghi di interconnessione. Rispetto al collegamento dell'export regionale, il Piano non prende in considerazione situazioni strategiche come le politiche sui trafori alpini, che stanno andando verso lo spostamento delle merci su ferro.

Lo stesso Rapporto Ambientale del Piano evidenzia in più punti come gli obiettivi infrastrutturali siano in conflitto con gli obiettivi di sostenibilità ambientale enunciati nel Piano. Le simulazioni sulle emissioni di CO2 mostrano un aumento programmato del 2% invece di una diminuzione. Tale risultato è comunque stimato con la previsione di una riconversione del parco veicolare verso l'elettrico, non strettamente dipendente dalle scelte della Regione. Dunque il Piano rischia di vedere impatti certi (quelli generati dalle infrastrutture stradali) a fronte di vantaggi ambientali (nessuno nel caso della CO2) dipendenti da dinamiche esterne al Piano e da risorse economiche sfavorevoli.

Il Rapporto Ambientale tratta allo stesso modo tutti gli obiettivi del piano, senza valutare le risorse previste. In questo modo sottostima gli impatti negativi degli obiettivi infrastrutturali (per cui sono previste più risorse) e sovrastima gli impatti positivi degli obiettivi di mobilità sostenibile, per i quali sono previste risorse irrisorie. Chiediamo che venga rifatta una valutazione tenendo conto delle

risorse previste per ciascun obiettivo.

Infine anche sul lato delle infrastrutture stradali previste non è esplicitata in modo chiaro il calcolo della domanda di mobilità su gomma al 2025, né quali contromisure siano possibili per ridurre ulteriormente tale domanda.

1.1 Chiediamo dunque che la Valutazione del Piano espliciti in modo analitico la valutazione delle criticità sopra esposte e giunga a parere negativo, oppure che il Piano sia riformulato ed integrato per eliminarle.

Il Capitolo 1 della Relazione Tecnica del PRIT 2025 affronta apertamente il contesto generale in cui agisce il Piano, le funzioni e il ruolo che si propone, ed esplicitamente dichiara di confermare lo scenario infrastrutturale disegnato dal PRIT98, ove necessario ricalibrandolo e/o adeguandolo alle attuali priorità. Aggiunge inoltre obiettivi di sostenibilità e governo della domanda, riconoscendo la necessità di chiusura di un ciclo di pianificazioni più orientate a garantire l'accessibilità del territorio in termini di infrastrutture e grandi scenari, collocandosi invece in una prospettiva di corto-medio periodo che tenga conto della grande mutabilità del contesto, e definendo gli elementi base per un nuovo ciclo di pianificazioni aperto alle nuove sfide. Il Piano è quindi sviluppato conformemente a queste premesse e non in contraddizione con le stesse.

Le criticità individuate, trasparentemente evidenziate dal Piano, vengono richiamate anche per indicare su quali aspetti il Piano deve concentrarsi per non creare squilibri tra i vari obiettivi che si è posto. Le simulazioni modellistiche, chiarite negli aspetti principali sia nel primo capitolo che in allegato alla Relazione Tecnica, offrono una stima generale di quanto simulabile in termini di flussi e ripartizioni modali. La valutazione quantitativa fatta per le emissioni atmosferiche evidenzia, nello scenario Programmatico al 2025, un rilevante miglioramento per tutti gli inquinanti, anche se ancora permane la criticità delle emissioni complessive di CO₂ al 2025; la modellazione fatta sull'effetto delle azioni del PRIT 2025 porta a stimare un carico emissivo (oltre 11000 kt) superiore al target assunto dal PRIT 2025 (7500 kt, equivalente ad una riduzione del 30% rispetto al 2014).

Le simulazioni però sono riferite solo a quanto effettivamente modellabile direttamente o almeno in maniera parametrica, escludendo dal calcolo tutte quelle azioni da specificarsi o a livello più locale o a seguito di precisazioni da effettuarsi in sede di effettiva implementazione. Al riguardo, in "Allegato Modellistico" alla Relazione Tecnica, sono state valutate alcune azioni non infrastrutturali per la sostenibilità del sistema, che hanno messo in mostra l'efficacia delle stesse rispetto alla riduzione di emissione di CO₂, da aggiungersi a quanto determinato nel Rapporto Ambientale. Analogamente altre azioni locali possono portare ulteriori importanti contributi qualora fossero messe in atto in maniera coordinata e sistematica. Questo mette in luce l'ampio spazio di riduzione delle emissioni climalteranti che è possibile ancora diminuire, facendo leva su politiche non infrastrutturali e di governo della domanda che devono integrare le politiche infrastrutturali e di cui il Piano stesso evidenzia la necessità.

In questo quadro, la capacità di regia e di monitoraggio delle azioni di riduzione delle emissioni serra sono un fattore determinante e pongono condizioni di governance nazionale e locale per l'efficace attuazione del Piano. Su tale punto specifico occorre evidenziare che, oltre alle misure di diretta responsabilità regionale, per ridurre del 30% le emissioni serra sarà necessaria anche l'attuazione delle azioni nazionali definite dalla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNACC) e del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC). Il Capitolo 12 evidenzia chiaramente il contesto in cui tali politiche e azioni possono essere svolte, non essendo temi risolvibili da piani settoriali isolati.

Analogamente per le risorse individuate dal Piano. Da un punto di vista generale costituiscono valutazioni che non hanno ruolo programmatico o di stanziamento e ripartizione di fondi, ma hanno lo scopo di individuare un costo complessivo di riferimento

dell'azione del Piano e il relativo impegno (non solo finanziario) necessario. La loro valutazione fa riferimento a quanto almeno stimabile in prima approssimazione, se non diversamente definito, lasciando in parte scoperto quanto necessario per azioni di tipo "aperte", tipicamente quelle per il governo della mobilità, da definire puntualmente in sede locale o concertata o comunque nel momento della effettiva implementazione.

Il Rapporto Ambientale e lo Studio di Incidenza ricordano che le infrastrutture potranno impattare negativamente su numerosi siti della Rete Natura 2000 (vedere anche i punti 2, 3 e 4). Inoltre, lo Studio di Incidenza omette di elencare alcuni siti che verranno impattati, e omette di segnalare che in diversi di questi siti sono presenti habitat e specie prioritari secondo la Direttiva Habitat

1.2 Chiediamo una nuova valutazione di Incidenza adeguatamente corretta

Il PRIT 2025 è un Piano strategico che non localizza specificatamente le opere infrastrutturali, ma ne definisce per la parte previsionale, i corridoi strategici, le funzioni, i requisiti e le caratteristiche principali (es. numero di corsie per le strade). Lo Studio di Incidenza, riporta quindi una descrizione sintetica degli interventi previsti, ne delinea schematicamente lo scenario che prefigura e, seguendo i criteri previsti dalla normativa di riferimento, descrive lo stato ante-operam, ovvero una caratterizzazione dello stato del territorio regionale della qualità ecologica e delle connessioni ecosistemiche, finalizzata alla verifica della compatibilità delle scelte di piano. Tale descrizione, che è inevitabilmente generica, è finalizzata alla evidenziazione di possibili interferenze con le aree naturali, come riportato di seguito nello Studio stesso, in cui sono evidenziate solo le aree potenzialmente interessate. Lo Studio rimanda poi ad una successiva fase analitica a diverso livello di pianificazione, in cui ci si dovrà riferire agli interventi suscettibili di effetti "misurabili" sulle componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate.

A questo riguardo le indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale riportano una serie di criteri e indirizzi da rispettare per la compatibilità degli interventi in termini di mitigazione e compensazione. Tali aspetti saranno valutati anche con specifici indicatori da individuare in fase di progettazione funzione della singola opera e delle sue eventuali possibili interferenze.

2 RISORSE FINANZIARIE ED OBIETTIVI DI PIANO

Effettuando un'analisi dei costi sulle infrastrutture previste e le risorse economiche disponibili, queste ultime sono estremamente spostate a favore delle infrastrutture stradali e dunque della mobilità su gomma, rispetto ad investimenti sul TPL o alla mobilità dolce.

2.1 Si chiede di correggere il piano di investimenti alterando i rapporti a favore dei sistemi di mobilità sostenibile. Questo alla luce anche delle risorse effettivamente disponibili e non solo su quelle ipotetiche.

Si rimanda al punto 1.1

2.2 Si ritiene opportuna anche un'analisi su come si sono distribuiti gli investimenti sul territorio dell'ultimo decennio per avere una prospettiva completa delle trasformazioni determinatesi nel periodo di vacanza del Piano. Si segnala che per le infrastrutture esistenti mancano risorse adeguate per la manutenzione, come è dimostrato dalle recenti criticità dei ponti sul Po. Ma il problema si riscontra in modo generalizzato sul reticolo minore soprattutto appenninico.

Il Prit98 è un piano vigente, avendo un periodo temporale di riferimento, ma non una scadenza. Informazioni sugli investimenti effettuati si possono trovare sul Quadro Conoscitivo del Piano o sui rapporti di Monitoraggio che la Regione Emilia-Romagna pubblica annualmente. La manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente è uno degli obiettivi principali del PRIT 2025, puntando anche su interventi di tipo programmato e aggiornamento tecnologico. Il Piano però non ha funzioni di stanziamento risorse.

2.3 i drammatici cambiamenti climatici stanno mostrando un'inadeguatezza delle infrastrutture. Si chiede di effettuare una valutazione del fabbisogno di risorse per l'adeguamento delle infrastrutture esistenti rispetto al rischio climatico.

Il punto è condivisibile. In accordo con la SNAC, il PRIT 2025 sottolinea che le risposte ai cambiamenti climatici devono essere date privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere, e effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità. Il PRIT 2025 ritiene quindi importante promuovere una analisi delle vulnerabilità del sistema dei trasporti, con riferimento ai tre aspetti di sensibilità (infrastrutture, servizi, domanda) Tale tipo di attività necessita di metodologie armonizzate definite a livello nazionale, sia rispetto alla tipologia di fenomeni che possono essere attesi (modello climatico) , sia rispetto alle modalità di diagnosi delle vulnerabilità territoriali e infrastrutturali, sia infine alla definizione di nuovi standard tecnici (nazionali) a cui fare riferimento.

3 EFFETTI DELLE POLITICHE SULL'ARCO ALPINO RISPETTO AL TRASPORTO DELLE MERCI.

Buona parte degli Stati confinanti sull'arco Alpino stanno investendo nel trasporto merci su treno e disincentivano quello su gomma. Tale dinamica incide anche sull'accesso delle merci prodotte in Emilia-Romagna ai mercati centro e nord europei.

3.1 Si chiede una apposita valutazione di questa tendenza, rispetto agli scenari di competitività del trasporto merci regionale

Il complesso degli aspetti legati alla logistica e al trasporto merci è stato descritto nel Quadro Conoscitivo. Il PRIT 2025 definisce una piattaforma logistica strategica per il raccordo con i grandi flussi nazionali e internazionali e pone tra i propri obiettivi l'aumento del 30% del trasporto merci ferroviario, oltre ad uno share minimo del 13%. Promuove azioni per l'attivazione di nuovi servi ferroviari con almeno l'origine o la destinazione nel territorio regionale.

4. RIDUZIONE TASSO MOTORIZZAZIONE

Ridurre il tasso di motorizzazione è un obiettivo ambientale di primaria importanza per la molteplicità degli aspetti che comporta. Il Piano tende a mettere in secondo piano tale obiettivo e di fatto non prevede una contrazione del tasso di motorizzazione.

4.1 Si chiede che il Piano fissi un obiettivo evidente di riduzione del tasso di motorizzazione.

4.2 Si chiede inoltre di fissare come obiettivo al 2030 una ripartizione modale per gli spostamenti individuali con mezzi motorizzati nei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, oltre a quelli appartenenti all'agglomerato di Bologna, almeno non superiore al 38%. Tale obiettivo deve essere accompagnato dalla definizione di step intermedi, verificati con un adeguato sistema di monitoraggio sull'andamento delle misure di Piano.

4.3 Chiediamo che il Piano determini le priorità infrastrutturali e di spesa in stretta conseguenza agli obiettivi di cui sopra; Si segnala a tal riguardo che i capoluoghi di provincia si stanno dotando di PUMS che in alcuni casi fissano obiettivi più ambiziosi delle previsioni regionali.

Al capitolo 2 della Relazione Tecnica, il PRIT 2025 definisce alcuni importanti obiettivi per la pianificazione comunale, PUMS E PUT, con share modali con massimi del 50% o 60% per la mobilità privata (auto) a seconda della tipologia di comune. Tali obiettivi sono stati valutati raggiungibili nell'orizzonte di Piano. Inoltre il Piano prevede che tali obiettivi non siano di tipo isolato, ma riguardino i "sistemi integrati di mobilità", ossia ambiti territoriali vasti in cui è già possibile, senza particolari interventi infrastrutturali, muoversi verso cambiamenti modali. I comuni sono liberi di fissare obiettivi più restrittivi.

Sul tasso di motorizzazione, legato al possesso di auto, si tratta di aspetti sociali difficilmente governabili da un piano di settore, che si pone comunque un obiettivo di contenimento della crescita. Il piano punta invece sulla modifica dei comportamenti di mobilità più che sul

possesso di mezzi.

5 MANCATA O PARZIALE VALUTAZIONE DI INCIDENZA SU SITI DELLA RETE NATURA 2000

Non sono stati considerati nella valutazione di incidenza siti che molto probabilmente saranno interessati dalle opere previste dal PRIT, di cui l'Osservazione riporta un dettagliato elenco. Lo Studio di Incidenza omette di riportare che, in diversi dei siti della Rete Natura 2000 che saranno impattati dagli interventi previsti dal piano, sono presenti habitat e specie prioritari secondo la Direttiva Habitat.

5.1 Chiediamo una nuova valutazione di incidenza che comprenda anche questi siti

5.2 Chiediamo che siano stralciate dal piano tutte le opere che possano avere un grave impatto negativo sui siti comprendenti habitat e specie prioritari; per le opere restanti, chiediamo che nel piano sia espressamente previsto che le opere siano realizzate evitando qualsiasi impatto negativo sui siti della Rete Natura 2000 che comprendano habitat o specie prioritari. Qualora si ritenesse inevitabile il rischio di impatto su queste aree per motivi imperativi di interesse pubblico, chiediamo che, coerentemente con il comma 10 dell'art. 5 del DPR 357/97, venga richiesto il parere della Commissione Europea e ad esso sia subordinata l'approvazione del piano.

Come riportato al punto 1.2, che qui si richiama, le valutazioni ai successivi livelli di localizzazione o progettuali, terranno conto degli habitat e dei siti natura 2000 effettivamente presenti. Il PRIT 2025 senza modificare disposizioni vigenti su tali aspetti, ne conferma i contenuti anche prevedendo nella redazione di piani, programmi e progetti relativi alle infrastrutture per il trasporto e la logistica e dei servizi accessori, l'attivazione di un processo progettuale integrato che si faccia carico dell'identità dei luoghi e della loro funzionalità eco sistemica e che ne favorisca l'efficienza ecologica, ambientale, paesaggistica e socio-economica. Assume poi chiaramente i principi di mitigazione e compensazione, dove non sia possibile evitare le interferenze. In questo senso, il PRIT 2025 prevede l'emanazione delle linee guida per la riqualificazione della rete di base (vedi par. 3.3.1) e di quelle per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture (vedi par. 12.2.1). .

6 INSERIMENTO POLITICA FORTE DI EXTRAPEDAGGIO E TASSAZIONE AMBIENTALE

Uno dei problemi dell'attuale proposta di Piano è l'inadeguatezza di risorse infrastrutturali per il trasporto pubblico previsto anche dal Piano si scontra con un problema di reperimento delle risorse. Dunque l'introduzione di un extracosto sulle tratte autostradali di attraversamento e l'applicazione di meccanismi di tassazione ambientale - vincolato alla costituzione di un fondo per il trasporto pubblico e per la riduzione dell'auto - avrebbe due effetti positivi: garantire risorse per il potenziamento infrastrutturale e per la gestione corrente del TPL; introdurre un disincentivo economico all'uso dell'auto (soprattutto alle categorie più inquinanti). Tale tipologia di azione risulta di fatto presente anche nel PRIT, dove si parla di road pricing, ma ne viene fatto solo un accenno senza indicare azioni conseguenti.

6.1 Si chiede di prevedere un reale sistema di tassazione ambientale ed in particolare di introdurre un extrapedaggio autostradale per il traffico di attraversamento della regione, da destinare alla costituzione di un fondo specificamente vincolato al potenziamento del trasporto pubblico e la riduzione dell'uso dell'auto.

Il punto è condivisibile. Il Piano richiama tali azioni al punto 7.4.5 dove sostiene e promuove la tariffazione della circolazione anche su rete ordinaria, in coordinamento con le politiche di gestione autostradale, valutandone gli effetti locali e generali sul sistema dei trasporti e favorendo l'utilizzo delle risorse generate per la mitigazione degli effetti negativi ambientali, la promozione di modalità alternative più sostenibili. Tali azioni devono integrarsi a quanto previsto per le limitazioni della circolazione dei mezzi più inquinanti.

Trattandosi comunque di aspetti di elevata complessità e scarsa applicazione effettiva si ritiene di promuovere in via prioritaria l'attivazione di uno studio che valuti "un sistema regionale di tariffazione e pedaggi (anche rimodulati o finalizzati a obiettivi specifici)".

7 VALUTAZIONE SULLE SINGOLE INFRASTRUTTURE PARTICOLARMENTE IMPATTANTI

Rispetto alle opere che si ritiene vadano riviste per gli eccessivi impatti a fronte di benefici non evidenti si effettuano le seguenti richieste:

7.1 Si chiede di stralciare la Bretella Campogalliano –Sassuolo. Con riferimento a tale tratto, nel 2005 (dopo l'approvazione del PRIT 98) è stato realizzato un nuovo asse stradale a due corsie per senso di marcia parallelo al tracciato della autostrada di progetto. Al contrario, non è stato realizzato il collegamento ferroviario tra gli scali merci di Dinazzano e Cittanova-Marzaglia. Inoltre l'opera impatterà pesantemente sull'asta fluviale del Secchia e su zone importantissime per la biodiversità.

7.1.1 Una delle opere accessorie della Bretella Campogalliano-Sassuolo è la cosiddetta Variante della via Emilia/tangenziale di Rubiera che dovrebbe correre a sud del centro abitato impattando pesantemente terreni agricoli. Come alternativa a minore impatto ambientale si propone di realizzare la tangenziale sul lato nord della linea dell'Alta Velocità e dell'Autostrada A1, sfruttando il sedime della strada di servizio realizzata durante la costruzione della linea ferroviaria. È un tracciato, pianificato dal PTCP 2010 di Reggio Emilia e dai PSC 2014 di Rubiera e Campogalliano, che tra la tangenziale di Reggio Emilia e Rubiera è in parte anche già realizzato.

La Bretella Campogalliano Sassuolo è un intervento di cui è stata affidata la concessione di gestione e costruzione, di cui il PRIT 2025 prende atto e che inserisce nella rete infrastrutturale. Il PRIT 2025 promuove la risoluzione delle tematiche di accessibilità urbana di Rubiera, secondo le prescrizioni generali indicate nel Piano, ossia con rispetto a tutte le componenti di mobilità e non solo auto, ma in genere non definisce le specifiche soluzioni, da definirsi a livello progettuale. La proposta variante nord tangenziale di Rubiera per quanto non possa essere definita come "tangenziale", vista la distanza dall'abitato e non utile ai fini dell'accessibilità, è in ogni caso una soluzione compatibile con l'assetto della Rete di Base Principale individuata dal Piano, che ne ripercorre il tracciato indicato, anche se con finalità più di servizio al territorio attraversato che di collegamento Modena-Reggio.

7.2 Si chiede di stralciare l'opzione autostradale della Cispadana. Il progetto di Autostrada risulta eccessivamente impattante e non risponde alle esigenze trasportistiche del territorio, perché la distanza dei caselli di fatto non agevola la mobilità locale.

Di tale opera esiste una concessione regionale per la realizzazione con caratteristiche autostradali, in cui sono previsti anche interventi di collegamento per migliorare l'accesso e risolvere alcuni punti di criticità della viabilità esistente.

7.3 Si chiede di stralciare l'autostrada TI-BRE, secondo lotto, anche dalla priorità 2, evitando un ulteriore consumo di territorio e impatti sull'asta del Po.

Su tale opera il PRIT 2025 ritiene debba essere perseguita la messa in rete del 1° lotto con la Cispadana attraverso la realizzazione del tratto mancante fra Terre Verdiane e la SP72 Parma – Mezzani. Il tratto complessivo deve essere valutato nel suo insieme per una sua eventuale rivisitazione, non trattandosi di aspetti valutabili nell'orizzonte del Piano.

7.4 Trasformazione in autostrada della attuale superstrada Ferrara – Lidi di Comacchio. La trasformazione in autostrada, con pedaggio, e con riduzione del numero di interconnessioni con la viabilità locale, ci vede contrari, perché peggiorerebbe i costi e gli accessi alla popolazione residente.

Questa richiesta non sembra coerente con la precedente relativa alla introduzione di un sistema di tariffazione o road pricing. Il PRIT 2025 comunque evidenzia la presenza di criticità sull'infrastruttura con necessità di interventi certi di manutenzione ordinaria e straordinaria e con almeno un intervento di minima per la messa in sicurezza con realizzazione di una banchina transitabile e eventuale corsia di emergenza.

7.5 Proposta alternativa e45/e55 – Ravenna Ferrara (fino alla strada "Gran linea"). L'alternativa proposta dalla Regione ER, se pur in priorità 2, e con un ridimensionamento della tipologia infrastrutturale, non è da considerarsi come auspicabile. Le alternative devono passare per scelte

strategiche che evitino (vietino) il traffico pesante a lunga percorrenza sulla ss.309 romea, e che potenzino e migliorino altri tracciati già esistenti e altre tipologie di trasporto.

Il PRIT 2025 descrive l'insieme di decisioni ad oggi intraprese su tale arteria e assume tali previsioni, di cui ha comunque valutato la coerenza con la funzionalità del sistema complessivo (vedi allegato modellistico)

7.6 Si chiede di stralciare la previsione “mediana” a sud-ovest di Piacenza, dal nuovo casello di Rottofreno sulla A21 fino alla SS9 nei pressi di Pontenure. Ad oggi il PTCP prevede già la realizzazione dell’ammodernamento dei collegamenti stradali esistenti. La nuova strada produrrebbe inutilmente un forte spreco di suolo agricolo.

Sul nodo di Piacenza il PRIT 2025 prevede alcune opere prioritarie quali il completamento e potenziamento del sistema tangenziale esistente, oltre a quanto previsto sul sistema pedemontano. La previsione di mediana, richiesta dalla Provincia di Piacenza, viene valutata alternativa a tali interventi e comunque da valutarsi attraverso specifici studi preliminari, risultando in effetti poco coerente con le azioni fino ad oggi intraprese e in contrasto con PTCP vigente. Analogamente è in contrasto e non giustificata la richiesta di nuovo ponte sul Po per collegamento Rottofreno e il casello Basso Lodigiano.

7.7 Occorre eliminare l'aumento di corsie autostradali sulla A1 tra Modena e Piacenza (4^a corsia, A22 e A13 3^a corsia). Si tratta di un intervento non necessario.

Il punto non è chiaro. Le verifiche effettuate dal PRIT 2025 sullo scenario di domanda 2025 e la previsione del ruolo che devono svolgere le infrastrutture autostradali (vedi allegato “Approfondimento modellistico Rete Stradale”), evidenziano un basso livello di servizio, spesso prossimo alla saturazione, in ampi tratti della rete, che giustificano tali interventi.

7.8 Aeroporti

Il Rapporto Ambientale non individua conflitti tra gli obiettivi del PRIT riguardanti gli aeroporti, e gli obiettivi di sostenibilità del piano. Chiediamo che venga rifatta una valutazione degli effetti ambientali di questi obiettivi, e di stralciarli se non coerenti con le politiche di sostenibilità ambientale. Si richiamano le osservazioni negative formulate nell’attuale fase di VIA, da parte di diversi enti (Comune, ARPAE, AUSL) rispetto al progetto di potenziamento dell’Aeroporto di Parma. E’ particolarmente importante in questo senso il caso di Bologna, soggetto nell’ultimo decennio ad un consistente aumento del traffico. Si evidenzia come il potenziamento del numero dei voli dell’aeroporto Marconi di Bologna stia sempre più creando problematiche dovuti alla frequenza dei disturbi rumorosi, comunque entro i limiti di legge, soprattutto con la parte più abitata.

Il Rapporto Ambientale del PRIT 2025 è relativo a quanto previsto dagli obiettivi del Piano stesso che in particolare relativamente al sistema aeroportuale prevedono la promozione di un sistema coordinato che valorizzi l’offerta e le opportunità per il territorio e porti a un miglioramento delle performance dei singoli aeroporti, nel rispetto delle singole autonomie. Specifiche azioni saranno da valutarsi in riferimento ai singoli autonomi piani di ogni scalo.

8 ESIGENZE DI INTERVENTI

Rispetto alle opere necessarie che il Piano dovrebbe indicare con chiarezza si segnalano:

il potenziamento dell’asse ferroviaria La Spezia- Parma-Verona, togliendo il collo di bottiglia del valico appenninico e connettendo i porti tirrenici al Brennero.

8.1 Si chiede di prevedere strumenti utili al superamento dei problemi esistenti compreso la richiesta di un tavolo interregionale e lo stanziamento di adeguate risorse regionali.

Serve potenziare e non dismettere l’ossatura portante del trasporto extraurbano regionale, quella su ferro. In particolare occorre investire sulla linea Sassuolo-Modena (estendendola fino a Maranello), sulla Piacenza-Cremona, sulla Parma-Fornovo, facendole diventare parte di un sistema di trasporto veloce urbano. Risulta necessario il ripristino della tratta ferroviaria Budrio-Massa Lombarda, per un collegamento diretto Bologna-Ravenna. Serve una priorità di potenziamento della linea Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco (è una linea strategica per valorizzare a pieno il Porto di Ravenna ma

soprattutto per avere il collegamento con l'Europa centrale attraverso il "Corridoio" del Brennero).

8.2 Si chiede il recepimento di tali indicazioni tra le priorità di azione del Piano.

8.3 Nodo Modenese. La Modena-Sassuolo può costituire con la Bologna-Milano e la Modena-Carpi-Mantova un Sistema Metropolitano modenese. Oltre agli indispensabili investimenti per migliorare e potenziare la linea esistente è anche necessario che il PRIT recepisca e confermi la previsione del PTCP del 2009 che prevedeva una diramazione da Formigine a Maranello, con la possibilità di prolungarla fino a Vignola, dove si attesta una delle linee del Sistema Metropolitano bolognese. La Modena-Sassuolo deve essere inserita nell'elenco delle ferrovie regionali di rilevanza nazionale.

Serve dotare la costa di un trasporto pubblico efficace e veloce tra nord e sud.

8.4 Si chiede che il Piano individui una specifica sezione su tale esigenza, individuandola come priorità di intervento e stanziando risorse per uno studio di fattibilità.

Rispetto ai centri urbani il Piano sembra non produrre una strategia ad hoc.

8.5 In particolare si chiede che il Piano dia indicazioni sulla pianificazione subordinata dei PUMS dando centralità al TPL ed in particolare ai mezzi in sede propria (tram).

8.6 Sul nodo di Bologna si chiede il Piano individui un capitolo apposito, che definisca le strategie principali per l'asse metropolitano. In particolare si chiede che venga ribadita la centralità dell'SFM assieme alle recenti progettualità sul TRAM, in particolare :

- realizzare le linee passanti per consentire una efficace distribuzione urbana;
- regolarizzare il servizio attraverso un orario effettivamente cadenzato almeno a 30' su tutta la rete e di 15' nell'area urbana.

Si rileva che sembra sparire il raddoppio della Bologna –Sasso Marconi tra le priorità, mentre la Porrettana è di fatto la linea dell'SFM con maggiore necessità di potenziamento.

Si segnalano inoltre delle considerazioni rispetto la linea ferroviaria Porrettana, vista la necessità di potenziamento corse, prolungamento corse in orario serale/notturno almeno nel weekend e riduzione del prezzo del biglietto in tutta la cinta della città metropolitana.

8.7 Sempre sul nodo di Bologna si chiede che l'intervento sul Passante di Mezzo sia subordinato ad una valutazione dei reali flussi di traffico con il sistema PUMS a regime e con la presenza di parcheggi scambiatori ai margini della città e dialoganti con le linee dell'SFM e del tram.

Per le tariffe dell'area metropolitana andrebbe superato per i comuni della prima "cintura" il sistema a zone, equiparando il costo degli abbonamenti a quello dell'area urbana bolognese.

8.8 Prevedere uno studio di fattibilità per l'accesso dei treni AV su Parma, utilizzando il collegamento oggi inutilizzato tra la stazione e la linea AV oppure valutando la fattibilità di una stazione "in linea" in zona fiera (in alternativa anche allo sviluppo aeroportuale).

8.9 si chiede che il Piano sviluppi adeguatamente anche una proposta di politiche di tipo gestionale, con indicazione delle strategie e degli strumenti per perseguirli. In particolare si chiede:

8.9.1 La previsione di politiche, strategie e risorse per promuovere l'accesso al treno sulle linee minori. Troppo spesso alcune linee sono state tagliate con la giustificazione dello scarso utilizzo quando niente era stato fatto per favorirne la fruizione. Occorre quindi nel PRIT una regia adeguata.

8.9.2 Il PRIT deve avere effetti sulle politiche urbanistiche locali con un giro di vite urbanistico sulle strutture logistiche ed i magazzini di medio grandi dimensioni: devono poter essere realizzate solo nei poli logistici dove esiste la ferrovia (un caso negativo è il cosiddetto "Polo del Freddo di Fidenza").

8.9.3 Promuovere ed incentivare politiche di trasporto merci franco destinazione.

8.9.4 Prevedere incrementi sensibili delle zone 30 cittadine e politiche per aumentare la velocità commerciale del TPL.

8.9.5 Si chiede che il Piano contempli un capitolo apposito sulla mobilità ciclabile con indicazioni di politiche e strategie su scala locale e non solo previsioni di infrastrutture.

8.9.6 Si chiede che il Piano indichi le politiche per favorire l'utilizzo del biometano nell'autotrazione pesante e strumenti per orientare le gare del TPL verso l'utilizzo di energia rinnovabile.

8.9.7 Si ritiene che il Piano debba prevedere azioni sulle politiche dell'ultimo miglio per le merci e l'e-commerce.

8.9.8 Occorre che vengano date indicazioni ai PUG per la diffusione delle infrastrutture di ricarica elettriche. Obiettivi di distribuzione e potenza, per la compatibilità dei vari sistemi e standard di ricarica. Occorre favorire ed incentivare forme progredite di accesso alla mobilità elettrica (sharing, leasing noleggino etc...) e promuovere l'elettrico nei servizi pubblici. Occorrono regole chiare e unificate per la segnaletica delle piazzole/stalli di ricarica; e controlli sull'uso delle piazzole. Va infine ribadita l'importanza dell'origine "green" dell'energia elettrica per l'alimentazione delle auto.

Tale punto, molto articolato e diversificato nei contenuti è in buona parte condivisibile, e si richiama ad esigenze già contenute nel Piano, almeno in forma di obiettivi o requisiti generali. Nello specifico il PRIT 2025 prevede il potenziamento del servizio ferroviario su tutto il territorio regionale, con cadenzamenti anche a 15' in particolari situazioni legate alla domanda presente o potenziale. Prevede una struttura del servizio atta a rispondere alle diverse esigenze degli utenti, sia in termini di qualità che di finalità. Prevede inoltre una integrazione dei servizi, anche con mezzi innovativi, proprio per massimizzare la flessibilità del sistema di mobilità.

Sono previsti interventi di potenziamento infrastrutturale ferroviario, compresi raddoppi o comunque tali da aumentare le capacità delle linee, come indicati al capitolo 5. Tale capitolo è stato inoltre modificato a seguito di alcune osservazioni (vedi osservazione 22- Provincia di Modena), con la previsione di studi per verificare la fattibilità di nuove linee ferroviarie (Vignola-Maranello e Carpi-Mirandola) e una migliore valutazione degli interventi sulla Porrettana. Sulla Budrio Massa Lombarda studi già svolti evidenziano la non sostenibilità del ripristino di tale collegamento ferroviario, soprattutto se comparato a altre modalità (es rafforzamento TPL gomma) meno impattanti e costose e più efficienti e di rapida attivazione.

Come richiamato in precedenza il PRIT 2025 per i piani comunali o provinciali lascia ampi margini di manovra in funzione delle caratteristiche locali, definendo però dei requisiti e obiettivi di carattere generale, come share modale, ambito di intervento, e finalità dei piani, promuovendo anche la loro redazione. La Cabina di Regia e il Monitoraggio sono strumenti finalizzati non solo alla verifica del sistema della mobilità, ma anche al suo governo coordinato e integrato con i diversi attori, per la realizzazione di quelle azioni di governo della domanda altrimenti difficili da raggiungere singolarmente. Analogamente sulla logistica c'è necessità di interventi integrati, e sono state esaminate le specificità dell'e-commerce e dell'ultimo miglio.

Sul PUG c'è un'importante previsione finalizzata all'integrazione delle politiche di urbanizzazione e riqualificazione dei territori, con gli effetti sul sistema della mobilità. In particolare, i piani territoriali e urbanistici dovranno contenere, quale parte integrante e proporzionata ai propri obiettivi, anche uno studio della mobilità, intesa nelle sue diverse componenti, quale elaborato specifico della ValSat che valuti la coerenza del piano con gli obiettivi definiti dal PRIT2025. Tale studio, quale contenuto minimo essenziale, dovrà inoltre valutare la sostenibilità del sistema di mobilità previsto e/o sottinteso dal piano, tra cui: i costi esterni causati da tali sistemi di mobilità, puntare alla loro minimizzazione e definire misure per la loro almeno parziale internalizzazione; le risorse pubbliche che saranno necessarie per il mantenimento dei livelli di servizio presenti o per il raggiungimento dei target fissati, oltre che per il sistema delle infrastrutture previste e il loro mantenimento.

Si segnala infine che in PRIT 2025 non ha competenze su aspetti gestionali o di programmazione dei singoli servizi, tipologie tariffarie e titoli di viaggio, legate alle competenze di altri soggetti, né entra nel merito di elementi di dettaglio quali la cartellonistica. Prevede comunque l'emanazione di Linee Guida per uniformare, orientare e meglio governare specifici interventi.

Conclusione: l' Osservazione 43 è parzialmente accolta con modifica degli elaborati, relativamente agli aspetti sulla tariffazione come segue:
Si integra La relazione Tecnica al cap. 7.4.5 ultimo punto pag 127

“Il PRIT 2025 sostiene e promuove la tariffazione della circolazione anche su rete ordinaria, in coordinamento con le politiche di gestione autostradale, valutandone gli effetti locali e generali sul sistema dei trasporti e favorendo l'utilizzo delle risorse generate per la mitigazione degli effetti negativi ambientali, la promozione di modalità alternative più sostenibili. Tali azioni devono integrarsi a quanto previsto per le limitazioni della circolazione dei mezzi più inquinanti. **A questo scopo promuove l'attivazione di uno studio che valuti un sistema regionale di tariffazione e pedaggi anche rimodulati o finalizzati a obiettivi specifici.**

Sono accolti inoltre alcuni aspetti, come specificato all'Osservazione 22 “Provincia di Modena per AMO e Sindaci”.

Altre parti, condivisibili nelle finalità, sono accolte senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti delle stesse si ritengono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

Non sono accoglibili altre parti dell'Osservazione, come specificato in istruttoria.

44 ASSOCIAZIONE LEGAMBIENTE CIRCOLO DI PIACENZA - Bis

Tale osservazione PG/2019/0711338 data 18/09/2019 coincide con quanto già inviato in precedenza, prot PG/2019/694421, Osservazione 10, a cui si rimanda per l'istruttoria.

45 COMITATO NO BRETELLA- SI MOBILITA' SOSTENIBILE - MODENA

L'Osservazione, dopo un'ampia premessa descrittiva finalizzata alla richiesta dello stralcio della Bretella Campogalliano-Sassuolo dal PRIT 2025, esamina i diversi paragrafi della Relazione Tecnica del Piano, evidenziando gli aspetti che possono risultare incoerenti con la previsione di tale Infrastruttura, richiamando i contenuti dell'analisi costi benefici redatta nell'ambito dell'iter progettuale della Bretella.

Le osservazioni presentate sono in gran parte relative ad aspetti non oggetto del PRIT 2025, quali ad esempio i finanziamenti europei, i contenuti dell'analisi costi benefici, il riordino del sistema della pianificazione territoriale o altri elementi di carattere generale. I richiami a il potenziamento del trasporto pubblico, il miglioramento del sistema logistico, o l'efficientamento del sistema della mobilità sono condivisibili e già previsti dal Piano.

Sono riportati inoltre i seguenti punti specifici:

In merito alla previsione di “fasce di rispetto” più ampie da rispettare suggeriscono di dettare vincoli più stringenti, e cioè che ogni strada realizzata in sostituzione di una preesistente debba prevedere la realizzazione della separazione fisica degli utenti deboli, pedoni e cicli dall'intero asse stradale a mezzo aiuole e corsie verdi in modo da rendere obbligatorio ovunque l'abbassamento del livello RIP RIL RIM delle strade per gli utenti deboli

Si condividono le finalità del punto. Il Piano prevede la redazione di Linee guida per la riqualificazione della Rete di Base, che individueranno criteri generali di progettazione e miglioramento dell'infrastruttura.

Richiesta di un deciso e primario intervento sull'asse C Pedemontana, finalizzandolo ad una elevazione di grado che permetta e migliori la vivibilità del territorio agli abitanti, e non come viceversa afferma il PRIT in fase conclusiva, che l'asse C svolge ancora la sua funzione e tale deve restare.

Il PRIT 2025 conferma tale asse all'interno della Grande Rete, prevedendone il completamento e il potenziamento funzionale, in equilibrio con le restanti parti della rete regionale, come valutato negli scenari allegati al Piano.

Il d.lgs. 35/2011 in vigore prima per le TEN e successivamente per le altre strade regionali e provinciali, obbliga all'applicazione della VISS a tutti i progetti di strade di ogni categoria. Non risulta che tale normativa faccia riferimento solo ad assi finanziati dalla UE. Si chiede pertanto di correggere il punto in esame e l'immediata applicazione in toto del d.lgs. 35/2011.

Si segnala che il grafico a pag 70 mostra che si parte da 400 e non 580 decessi; si chiede pertanto di correggere il dato errato, che al 2017 dati RER i decessi sono stati 378, fonte ISTAT RER, la riduzione è stata in 8 anni del 5% e non del 50%.

Il decreto è in vigore attualmente solo per la rete TEN; le regioni devono disciplinare l'applicazione alla rete locale entro il dicembre 2020 come indicato nella relazione Prit a pag 74.

Il grafico indicato è corretto, non è chiaro il numero 580 a cosa faccia riferimento, nel 2010 i morti erano 401; le linee del grafico hanno numeri tondi. Il 50% delle vittime raggiunto dall'Emilia-Romagna è quello relativo al decennio precedente 2001/2010, come dichiarato, con i decessi scesi da 813 a 401. L'obiettivo al 2020 è di un ulteriore dimezzamento, come descritto in relazione, evidenziando le difficoltà del suo raggiungimento e le azioni da mettere in atto.

Si apprezza il fatto che il PRIT ponga attenzione al tema dell'e-commerce, e abbia posto una chiara limitazione alla localizzazione di tali strutture, limitandole esclusivamente, come sottoindicato, agli assi A e B. In merito, risulta di difficile comprensione l'autorizzazione in corso a Spilamberto di Modena di un centro E-Commerce che nascerà su strada Comunale (Fex) per immettersi su strada extraurbana secondaria(C).

si chiede alla Regione il rispetto delle indicazioni PRIT (presentazione ed approvazione del piano traffico e dell'impatto che questa tipologia di trasporto merci potrebbe avere nel territorio di Spilamberto).

Il PRIT 2025 non è ancora in vigore e non interviene sulle localizzazioni in corso. Si ricorda inoltre che prevede una loro valutazione tenendo conto della soglia dimensionale e del livello di flussi di traffico connessi

L'osservazione infine propone una serie di interventi da considerare in alternativa alla previsione della Bretella Campogalliano Sassuolo, alcuni dei quali di carattere generale, come "potenziare l'ossatura portante del trasporto ferroviario", altre di carattere più definito, comprendenti diverse arterie della rete regionale e la proposta di nuovi svincoli autostradali (casello di Modena centro).

Non si entra nel merito del complesso di alternative formulate, trattandosi di un insieme non tecnicamente definito di opere, quanto piuttosto di un elenco eterogeneo di azioni, alcune delle quali comunque già previste dal PRIT 2025 e che non possono essere considerate in alternativa alla Bretella.

Conclusione: l' Osservazione 45 non è accolta, in quanto, pur concordando su alcuni contenuti in termini generali, i contenuti della stessa o non sono pertinenti o non sono condivisibili e comunque da considerarsi non funzionali allo stralcio della Bretella Campogalliano-Sassuolo.

46 REGIONE LOMBARDIA - DG INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

L'Osservazione è relativa a diversi aspetti:

Trasporto ferroviario

Al fine di migliorare la qualità dell'offerta del servizio ferroviario tra la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia e realizzare un sistema di trasporto coordinato, l'osservazione propone di inserire:

- la riorganizzazione del sistema Milano–Bologna–(Ancona) e Milano–Piacenza– Mantova attraverso la strutturazione di un cadenzamento semiorario tra Milano e Codogno (o Piacenza) dei due canali diretti rispettivamente a Bologna e Mantova;
- la riattivazione, contestualmente all'attivazione del Servizio ferroviario Metropolitano di Bologna, della relazione Milano–Ancona senza soluzione di continuità per la simmetrizzazione dei servizi emiliani afferenti alla rete lombarda;
- la riattivazione del servizio sulla Piacenza-Cremona finalizzandolo alla ottimizzazione di servizi sovraregionali;
- sia rivalutato il ripristino del servizio ferroviario Cremona-Fidenza eliminando le corse sostitutive bus;
- per la relazione Mantova-Modena sia introdotto l'obiettivo di ricostruire la continuità della linea da Modena fino a Verona almeno attraverso un sistema di appuntamenti strutturati nel nodo di Mantova;
- per le relazioni Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara, considerato che non esistono più collegamenti diretti con Mantova da Ferrara (o da Parma), sia introdotto l'obiettivo di realizzare collegamenti diretti Mantova-Reggio Emilia con accesso alla stazione AV;

Per la Brescia-Parma, infine, si chiede di evidenziare che la linea, pur di competenza di Regione Lombardia, potrà essere valorizzata da una proficua collaborazione tra le Regioni.

Si condividono le finalità delle richieste, già ricomprese in linea generale tra gli obiettivi del PRIT 2025. La definizione delle modalità e delle tipologie dei servizi da realizzarsi sono aspetti non di competenza del Piano, ma relativi alla programmazione dei servizi, e già sono oggetto di attività regionali per la loro migliore definizione. Si prevede comunque l'integrazione della Relazione tecnica come di seguito riportato.

TPL gomma

Si ritiene importante che sia affermato il principio che l'organizzazione delle linee interbacinò che si sviluppano in territorio lombardo debba essere oggetto di programmazione condivisa e/o confronto fra le Agenzie coinvolte.

Il punto è condivisibile nelle finalità, benché sia più legato ad aspetti programmatori dei servizi, integrando il testo con una indicazione di carattere generale come di seguito riportato.

Viabilità

il PRIT prevede tra le opere di potenziamento della rete autostradale esistente, la realizzazione della 'IV corsia dell'autostrada A1 fra Modena (interconnessione con A22) e il

confine regionale (Piacenza)', si chiede di evidenziare maggiormente l'importanza che nell'ambito del suddetto intervento sia ricompreso, in analogia con quanto previsto nel citato PRMT di questa Regione 1), anche l'ampliamento del ponte sul Po, al fine di dare continuità funzionale alla 'A1' con le quattro corsie da Milano a Bologna.

Il punto si condivide e si procede alla integrazione della Relazione Tecnica per evidenziare la continuità del potenziamento autostradale

Mobilità ciclistica

Con riferimento ai contenuti della carta 'E' - Ciclabili regionali, si segnala la necessità di:

- modificare il percorso di riferimento della Ciclovia Turistica Nazionale 'VENTO' coerenziandolo con i contenuti del Progetto oggetto di Conferenza di Servizi preliminare convocata da Regione Lombardia il 4 giugno 2019 e conclusa con Decreto D.S. n. 11664 del 2 agosto 2019;

- modificare il percorso di riferimento della Ciclovia Turistica Nazionale 'SOLE' coerenziandolo con i contenuti del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica trasmesso da Regione Emilia-Romagna al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 7 agosto 2019

Il punto è condivisibile. Il percorso della Ciclovia del Sole è già stato corretto a seguito di osservazione della Città Metropolitana di Bologna. Per la ciclovia Vento, trattandosi di un progetto non ancora definito, si aggiunge una nota in tabella della cartografia E che rimanda al progetto nazionale.

Conclusione: l' Osservazione 46 è accolta con modifica degli elaborati.

Si prevede di integrare il testo della Relazione Tecnica:

inserendo al paragrafo 5.2.2, pag 87 il seguente punto:

“-la riorganizzazione del sistema Milano–Bologna–(Ancona) e Milano–Piacenza– Mantova al fine del potenziamento delle relazioni e il loro miglior coordinamento

-individuazione e messa a sistema dei servizi di potenziamento estivo su più linee regionali, sia strettamente regionali che “interpolo”;

Alla pag. 109, ultimo paragrafo:

“L'azione regionale, riguardo ai servizi intermodali, deve contribuire a migliorare la regolarità e l'affidabilità del sistema, nonché a razionalizzare l'esistente, anche per l'offerta complessiva di servizi, **anche tenendo conto dell'esigenza di organizzazione coerente di linee e servizi di interbacino e con altre regioni**”.

Al punto 3.2.3, pag 46, alla fine del 6° paragrafo nel seguente modo:

*“In particolare, per la A1, si ritiene opportuno che il potenziamento a quattro corsie debba interessare anche il ponte autostradale sul Po al fine di attrarre quanto più possibile quote di traffico oggi gravanti sul ponte sul Po lungo la SS9 che attraversa il centro abitato di Piacenza. **Tale previsione è coerente con il PRMT della Regione Lombardia che prevede “A1 quarta corsia Lodi – Piacenza, compreso ampliamento ponte sul Po”.***

Si modifica coerentemente anche la Carta B “Sistema Stradale”

47 REGIONE TOSCANA

L'Osservazione rileva la coerenza della Rete Regionale della Mobilità Ciclabile descritta nel Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) della Regione Toscana. Rileva quindi l'opportunità di un raccordo con le iniziative intraprese nella Valle

del Bisenzio e sul versante appenninico toscano per la valorizzazione e integrazione dei tracciati e dei percorsi sulla direttrice transappenninica Prato- Bologna

Il punto è condivisibile e coerente con le finalità della Rete delle Ciclovie regionali. Si migliora la rappresentazione grafica per valorizzare quanto proposto inserendo anche il corridoio Prato-Sasso Marconi (BO) come ciclovie regionale

Conclusione: l' Osservazione 47 è accolta con modifica dell'elaborato Carta E, migliorando la rappresentazione di corridoi ciclabili a confine con la regione Toscana e inserendo una nuova ciclovie regionale "della Lana" ER16.

48 FAND - FEDERAZIONE TRA LE ASSOCIAZIONI NAZIONALI DELLE PERSONE CON DISABILITA'

L'Osservazione raccomanda di tenere in evidenza i problemi dei disabili relativamente alla mobilità, chiedendo di prevedere la gratuità di tutti i mezzi pubblici, treni, autobus, pullman, sul territorio regionale proprio per agevolare il trasporto e ridurre l'isolamento tra le persone.

Si condividono le finalità della raccomandazione espressa. Il PRIT2025 tuttavia non disciplina il prezzo dei servizi o la tipologia dei titoli di viaggio, bensì promuove gli interventi per migliorare l'accessibilità territoriale delle persone, con riferimento a tutte le esigenze dei cittadini e cittadine, comprese quelle degli utenti più deboli, e pone particolare attenzione all'accessibilità del TPL (sistema autobus – pensilina) e delle stazioni ferroviarie regionali, oltre che ai servizi effettuati, con completa eliminazione delle barriere architettoniche e degli ostacoli alla mobilità. In coerenza che le politiche sociali della Regione Emilia-Romagna, che ha approvato specifiche delibere, si rileva che le principali aziende di trasporto pubblico prevedono già titoli di viaggio agevolati riservati alle persone con disabilità o ridotta mobilità (PMR).

Conclusione: l' Osservazione 48 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti dell'Osservazione sono già presenti nel PRIT 2025 in termini di obiettivi generali, non essendo di competenza del Piano la precisa definizione del costo dei titoli di viaggio.

49 Parco del Delta del PO

L'osservazione riporta un "Parere di Conformità e Valutazione Di Incidenza" per l'adeguamento dell'asse stradale E45, per il sistema idroviario veneto (tratto Ostellato – Porto Garibaldi) e per la realizzazione di un sistema di ciclovie connesse a percorsi regionali e turistici nazionali ricadenti all'interno del perimetro del Parco, prescrivendo che in fase di progettazione, gli interventi sopracitati (per i tratti ricadenti all'interno del parco) vengano accompagnati da misure di compensazione e/o mitigazione condivisi dall'Ente Parco.

Riporta inoltre parere sfavorevole nell'ambito della procedura di valutazione di incidenza per la realizzazione del nuovo asse a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, da Ravenna ad Ariano Polesine (per il tratto ricadente nel sito ZPS "Valle del Mezzano"); precisando che la valutazione di incidenza non è di competenza dell'Ente di gestione in quanto il sito ZPS "Valle del Mezzano" ricade al di fuori dei confini del Parco.

Si prende atto delle indicazioni, precisando che il parere dovrà essere espresso in sede di localizzazione e progettazione delle opere

Conclusione: l' Osservazione 49 non è accolta, in quanto non relativa ai contenuti del PRIT 2025, ma a successive e eventuali procedure di localizzazione o progettazione delle opere

50 MIBACT - Ministero per i Beni, le Attività Culturali e Turismo

L'Osservazione sottolinea alcuni aspetti di carattere generale:

Che dal punto di vista del Paesaggio la "mitigazione e compensazione" sono secondari rispetto ad un corretto inserimento progettuale delle opere nel territorio, anche tenendo conto delle attuali tecnologie; che le valutazioni devono comprendere analisi di traffico evitando la realizzazione di ampi parcheggi e verificando tra gli effetti ambientali anche le vibrazioni indotte nei centri storici e sul patrimonio ivi diffuso. Sottolinea inoltre che ai fini della tutela archeologica occorre iniziare le prime verifiche già in fase di progettazione preliminare degli interventi.

L'osservazione è condivisibile nelle finalità. È tuttavia relativa a fasi di localizzazione, progettazione e realizzative delle opere, e non comporta modifiche al testo del PRIT 2025

Conclusione: l' Osservazione 50 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti dell'Osservazione non necessitano di modifiche agli elaborati in quanto già presenti nel Piano in forma generale, o riferiti a fasi di progettazione o pianificazione locale.

51 Provincia Forlì-Cesena

L'Osservazione riporta le richieste di alcuni comuni, e in specifico:

Comune di Cesenatico

Chiede la previsione di sviluppi specifici del TRC per una effettiva intermodalità con il TPL e la rete ciclabile.

Al cap. 6.6 "Integrazione Modale Ferro gomma" il PRIT 2025 prevede la conferma dell'intervento relativo al Trasporto Rapido Costiero TRC della costa romagnola, in quanto destinato a fornire risposte a domande di mobilità specifiche e consolidate da tempo, e per il quale potranno anche essere previsti interventi di completamento o ampliamento.

Un potenziamento della SP7 "Cervese" e della exSS304 (SP8 FC) anche a seguito della localizzazione del nuovo ospedale di Cesena.

Le due strade sono già state comprese nella Rete di Base Principale, su cui sono possibili interventi di potenziamento e adeguamento, con previsione di miglioramenti dell'accessibilità anche in corrispondenza dell'abitato di Calabrina.

Comune di Forlimpopoli

Comune di Forlì

Comune di Cesena

L'Osservazione riporta brevemente a quanto già inviato dai Comuni con Osservazione specifica

Si rimanda alle osservazioni specifiche per l'istruttoria relativa.

Comune di Gambettola

Chiede il completamento di alcuni lavori sulla Via Emilia per la messa in sicurezza di alcune intersezioni.

Il PRIT 2025 (paragrafo 3.3.2) promuove e prevede in generale interventi di messa in sicurezza su tutti gli assi della Rete di Base Principale, compresa la via Emilia.

La provincia poi sottolinea la necessità della valorizzazione e del potenziamento della rete infrastrutturale del territorio, indicando possibili soluzioni per il collegamento Forlì – Ravenna e la necessità di un collegamento veloce tra Cesena e Forlimpopoli.

I punti sono già previsti dal PRIT 2025 che definisce un quadro generale infrastrutturale che tiene conto dei diversi livelli di accessibilità. Inoltre già prevede a pag 60 della Relazione Tecnica per la S.S 67 Tosco Romagnola, nel tratto fra Ravenna e Forlì (Ravegnana) interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti; e a pag 59 la variante alla SS9 “via Emilia bis” fra Forlì e Cesena ad una corsia per senso di marcia, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli, da definire a seguito di un progetto di fattibilità tecnico-economica.

Si richiede di elevare da provinciale a nazionale la ciclovia “ Romea germanica” .

Pur condividendo il punto nelle finalità, la previsione di ciclovie nazionali fa riferimento a quanto previsto dal Piano nazionale delle Ciclovie Turistiche.

Conclusioni: l’ Osservazione 51 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti dell’Osservazione sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

52 Federazione Verdi Emilia Romagna

Integrazione PG/2019/0735477 DATA 01/10/2019

Ad integrazione di quanto esposto in osservazione 19, a cui si rimanda per i punti specifici, si chiede la piena attuazione degli Accordi sottoscritti sul SFM, in particolare quello del 19 giugno 2007; Inoltre si reputa necessario che siano realizzate rapidamente le seguenti condizioni basilari:

- servizi ferroviari pienamente cadenzati ai 30', senza differenziazione di offerta tra le stazioni, di orario e giorni, e fino alle ore 24;
- servizi ferroviari passanti, da inserire nel PRIT;
- tutto ciò renderà possibile ridisegnare la rete delle autolinee per un assetto pienamente integrato con SFM, con una rete di adduzione/distribuzione alle stazioni, evitando elementi di parallelismo e sovrapposizione funzionale;
- realizzare una completa integrazione di rete e tariffaria treno-bus.

Per migliorare i servizi attuali è necessario rimuovere alcuni limiti infrastrutturali:

- velocizzare e realizzare da subito gli incroci che mancano nelle linee a semplice binario (in particolare Vignola e Portomaggiore);
- eliminare i passaggi a livello esistenti;
- prevedere anche nel PRIT, il raddoppio totale delle linee a binario unico, iniziando con il raddoppio selettivo di alcuni tratti più importanti lungo le linee:

- per la linea di Porretta raddoppio del primo tratto, fino a Sasso Marconi, e di alcuni tratti lungo la linea;
- per la linea di Vignola primo tratto fino a Zola Predosa e raddoppiare alcuni tratti lungo la linea;
- per la linea di Portomaggiore bisogna cambiare il progetto di interrimento, allargando di mt.3,60 per contenere il binario doppio, e consentire gli sviluppi futuri della linea e dei servizi relativi, e raddoppiare alcuni tratti lungo la linea;
- realizzare subito le nuove fermate di Bologna, previste nel “progetto PIMBO”;
- superare gli attuali limiti di capacità di alcune linee a doppio binario (come le linee per Rimini, per Ferrara e per Verona), con interventi tecnologici e infrastrutturali (es: riduzione delle sezioni di blocco, raccordi, quadruplicamenti selettivi);
- ripristinare i binari dal 12 in poi della Stazione Centrale, sopra la nuova stazione AV/AC interrata, come previsto dagli Accordi;

I punti sono condivisibili nelle finalità. Il PRIT 2025 punta sulla promozione della mobilità sostenibile e in specifico sul servizio ferroviario l'integrazione col sistema TPL gomma e “incrementare l'efficacia del servizio con cadenzamenti regolari a 30 o 60 minuti con potenziamenti fino a 15 minuti in funzione della domanda effettiva e potenziale. Non rientra però nella competenza del Piano la programmazione dei servizi o la definizione delle linee e relative priorità locali.

Il Piano ha dato atto degli Accordi intrapresi la cui realizzazione è definita dagli stessi atti. I contenuti del Piano sono relativi a indirizzi e requisiti prestazionali coerenti con quanto definito dagli Accordi.

I miglioramenti infrastrutturali richiesti sono in genere già previsti dal Piano, anche se la loro effettiva programmazione non rientra tra le competenze dello stesso. Sono state comunque inserite o chiarite alcune previsioni, come specificato nell'Osservazione 30 della Città Metropolitana di Bologna che avanza analoghe richieste, e a cui si rimanda per chiarezza.

Gli interventi sulla Stazione Principale non sono individuabili dal PRIT 2025 che chiede comunque requisiti di carattere generali in merito all'accessibilità e al complessivo servizio che deve essere garantito dalla rete e dalle stazioni.

Il punto specifica quanto in precedenza richiesto al punto 13 dell'Osservazione 19, aggiungendo solo in premessa la richiesta di stralcio dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo (Relazione tecnica cap.3 pag. 47) e confermando la richiesta precedente sulle opere compensative.

Si rimanda a quanto indicato in risposta al punto 13 dell'osservazione 19. L'integrazione specifica solo la richiesta di stralcio, comunque deducibile dal contesto della richiesta che si riferiva a “opere compensative”.

<p>Conclusione: l' Osservazione 52 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti dell'Osservazione sono già presenti nel Piano in forma generale, o accolti in altra osservazione o riferiti a fasi di progettazione o pianificazione locale.</p>

53 Comune di Scandiano

L'Osservazione richiede di inserire in Carta E tra le ciclovia di valenza provinciale la nuova ciclabile comunale "Bosco-Pratissolo" e di valutare l'apertura di una stazione del servizio ferroviario in corrispondenza dell'abitato di "Bosco" frazione di Scandiano.

Il punto è condivisibile nelle finalità. Il PRIT 2025 già prevede la possibilità di apertura di nuove stazioni a seguito di verifiche sulla domanda attuale e potenziale e di alcuni prerequisiti della linea ferroviaria.

La Carta E delle ciclovie regionali include alcune ciclovie di carattere provinciale allo scopo di definire un disegno coordinato regionale, limitandosi a richiamare quanto deciso dalle rispettive province. Per il riconoscimento della pista indicata occorre presentare richiesta alla Provincia di Reggio Emilia.

Conclusione: l' Osservazione 53 è accolta senza modifiche degli elaborati, in quanto i contenuti dell'Osservazione sono già presenti nel Piano in forma generale, non necessitando la definizione di soluzioni o previsioni più specifiche, da individuarsi in sede di progettazione o pianificazione locale, nel rispetto degli indirizzi previsti.

AUTO - OSSERVAZIONE

Al fine di correggere alcuni errori materiali e ambiguità o non chiarezza del testo che possono creare difficoltà di interpretazione negli elaborati del PRIT 2025, alcuni delle quali emerse nell'ambito dell'istruttoria effettuata, si è proceduto alle seguenti modifiche:

Relazione Tecnica PRIT 2025

- 1) Si chiarisce la suddivisione gerarchica della Rete stradale, che comprende Grande Rete, Rete di Base Principale e Locale, modificando il testo come segue:
pagina 37

“La struttura della maglia stradale si conferma **gerarchicamente distinta su due livelli opportunamente** integrati ~~tra loro~~, ed è finalizzata ad assolvere, da un lato, a funzioni di servizio dei percorsi di attraversamento e della mobilità regionale di ampio raggio, (**Grande Rete**) dall'altro, a funzioni di accessibilità più locale al territorio e di servizio dei percorsi di medio-breve raggio (**Rete di Base principale**).

(....)

Le restanti strade provinciali e quelle comunali extra-urbane **di interesse provinciale** come individuate dai piani territoriali di Area Vasta o Metropolitano, vanno a costituire **la Rete di Base Locale**, con in genere caratteristiche funzionali più locali o comunque a servizio di territori meno urbanizzati. ~~Su tale rete il~~ Il PRIT 2025 **ricomprende tale Rete nell'ambito della rete di Interesse Regionale** e, pur non prevedendo specifici interventi, **definisce comunque alcuni principi e indirizzi** per assicurarne l'integrazione ~~e il~~ **coordinamento** nel sistema complessivo della mobilità”.

- 2) Si chiarisce il senso del periodo e si eliminano alcune denominazioni non più corrette.
Pagina 37

“In materia sicurezza stradale (si veda anche capitolo relativo) il nuovo Piano si propone come priorità di sviluppare una approfondita conoscenza delle prestazioni della rete in

termini di caratteristiche geometriche e funzionali dei vari tratti che la compongono e verificandone i livelli di incidentalità **anche in funzione della tipologia di traffico e già individuando alcuni tratti della rete su cui intervenire. Ciò comporta l'aggiornamento e sviluppo degli strumenti informativi esistenti quali il Catasto informatizzato delle strade e l'Osservatorio dell'incidentalità."**

- 3) Si corregge il termine per l'applicazione del decreto alla rete nazionale che è stato prorogato al 1° gennaio 2019 dal Dlgs 35/2011 e poi a seguito del decreto 549 del dicembre del 2018 prorogato al 1° gennaio 2020
Pagina 74

"Alla data attuale, essendo stato prorogato il termine di applicazione alla rete nazionale al 1° gennaio **2019 2020**",

- 4) Per meglio chiarire gli interventi previsti sull'itinerario E45/E55 si modifica la descrizione come segue:
Pagina 48

"Con riferimento al corridoio E45/E55, con Delibera di Giunta n. 1617/2015, la Regione ha individuato in priorità 2 una proposta alternativa, consistente in una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (**dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis**) e la Ferrara mare e di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309".

- 5) Per meglio chiarire la coerenza del sistema regionale della ciclabilità con quanto previsto dalla Legge Regionale 1 si integra il paragrafo 7.3 come segue:
pagina 120

"Ai sensi dell'art. 3 della legge regionale 10/2017, il PRIT individua il "**Sistema regionale della ciclabilità**" (comprensivo della Rete delle Ciclovie Regionali), definendo gli indirizzi, gli obiettivi di sviluppo, le priorità e le azioni necessarie alla realizzazione del Sistema stesso. **Ai sensi dell'art 3 comma 1 della L.R. 10/2017 eventuali varianti a tale Sistema sono approvate con Delibera di Giunta Regionale**".

- 6) Aggiornata la fig 1 di Pag 43 relativa allo "Schema Grande Rete e Rete di base previsione PRIT 2025

Cartografia PRIT 2025

Carta B "Sistema Stradale"

- Corretto un errore in legenda sul Potenziamiento A14 e complanare;
- Migliorata la leggibilità della Rete di Base Principale eliminando alcune sovrapposizioni con la simbologia della Grande Rete;
- Modificato il tematismo del tratto di Pedemontana (Grande Rete in previsione) in adduzione a Bologna, a seguito della realizzazione dello stesso;
- Modificato la rappresentazione di tratti Grande Rete fuori dal confine regionale;

Carta C1 "Sistema Infrastrutturale Ferroviario"

- Modificato il tematismo relativo alla previsione del raddoppio della tratta Fornovo-Osteriazza (Pontremolese) perché già realizzata.

Carta E "Ciclovie Regionali"

- Sono stati eliminati i simboli relativi alle località termali, per coerenza sulla tipologia degli elementi rappresentati.
- Migliorata la leggibilità della legenda;
- Chiarita la rappresentazione della "Proposta Regionale per Rete Nazionale Ciclovie art. 5 L.2/2018
- Inserirle indicazioni sullo schema ciclovie extra-regionale.

Carta F "Sistema di Pianificazione Integrata della Mobilità"

- Modifiche come riprese dalla Carta B e carta C1;