

PRIT2025

Contributo del Consiglio Regionale di Italia Nostra alla conferenza di pianificazione.

Italia Nostra ha esaminato con vivo interesse il documento preliminare approvato dalla giunta, dedicando particolare attenzione alla previsione di nuove infrastrutture di forte impatto sul territorio e sui suoi valori paesaggistici e culturali.

Considera altamente **positivo l'abbandono** del progetto del **passante autostradale a nord di Bologna**, che dall'origine ha ritenuto devastante per i territori attraversati, come opera in sé e come fattore propulsivo di ulteriori processi insediativi.

Positivo ritiene anche **l'accantonamento del progetto della Nuova Romea da Cesena a Mestre** con caratteristiche autostradali, e il riconoscimento della priorità degli interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della statale Romea, quale parte del corridoio europeo E55/E45.

Se più mature considerazioni e valutazioni hanno portato all'accantonamento di opere a suo tempo presentate come di assoluta indiscutibile necessità, per altri interventi di grandissima rilevanza, quali le autostrade **Cispadana e Parma Verona (TIBRE)** e il prolungamento **dell'autostrada del Brennero fino a Sassuolo**, né il documento preliminare né il quadro conoscitivo appaiono portare alcuna motivazione che ne confermi la necessità. Le previsioni di queste infrastrutture sembra siano **meramente traslate nel PRIT 2025 dal PRIT 1998, e addirittura dal PRIT 1986, senza ulteriori verifiche** o aggiornamenti di sorta.

Rilevando la mancanza di solide valutazioni che argomentino come imprescindibili gli ulteriori sacrifici di suolo e gli ineluttabili impatti sul paesaggio e sul patrimonio di interesse culturale che ne sarebbero comportati, Italia Nostra esprime la propria forte contrarietà alla non motivata conferma di queste infrastrutture.

Italia Nostra condivide invece pienamente i principi che il documento preliminare enuncia sulle relazioni fra le politiche dei trasporti e della mobilità e le politiche del territorio, particolarmente laddove si afferma che *Il rilancio di una stagione di pianificazione e programmazione dei trasporti, congiuntamente a quella territoriale e urbanistica, passa quindi anche attraverso la definizione di regole per il controllo degli insediamenti (residenziali, produttivi, terziari) e a una verifica dei livelli di mobilità indotta, prevedendo quindi sia negli strumenti di pianificazione provinciali che comunali criteri di localizzazione che valorizzino soprattutto gli assi forti della mobilità pubblica*. A questo proposito non può non rilevarsi tuttavia come qui sussista una **contraddizione stridente con la proposta di nuova legge regionale urbanistica** presentata recentemente dal medesimo assessore, che se approvata sottrarrebbe ai poteri pubblici la capacità di disciplinare con efficacia cogente la natura, l'entità e i requisiti delle trasformazioni urbanistiche intensive, e la stessa localizzazione dei nuovi insediamenti.

Italia Nostra esprime infine il suo pieno consenso e appoggio all'attenzione che il documento preliminare richiede alla realizzazione di infrastrutture della mobilità nei confronti del paesaggio urbano e naturale, che considera anzi quali fondamentali occasioni per la sua riqualificazione. A questo scopo considera vivamente auspicabile la formazione di linee guida, quali le ammirevoli **Linee guida per il territorio rurale - Criteri per l'inserimento paesaggistico degli interventi di trasformazione ordinaria** edito dalla Regione nel 2010.