



Reggio Emilia, 13 marzo 2017

Al Presidente della Conferenza di  
Pianificazione PRIT2025  
Assessore Raffaele Donnini  
Viale Aldo Moro, 30  
40127 Bologna  
[a mezzo mail  
segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it)

Oggetto: Contributo del Comune di Reggio Emilia alla Conferenza di Pianificazione, nell'ambito del procedimento di approvazione del **PRIT2025** della Regione Emilia-Romagna.

A seguito della lettura ed analisi dei documenti presentati in sede di Conferenza di Pianificazione del PRIT2025, il Comune di Reggio Emilia fornisce il seguente contributo, articolato per temi di interesse.

Per quanto riguarda gli aspetti generali generali si condivide l'analisi critica della situazione attuale e del ruolo svolto dal Prit98 nel governo della mobilità negli anni precedenti.

Si condividono inoltre tutti gli obiettivi del PRIT 2025, raccomandando una particolare attenzione al governo della mobilità urbana, attraverso l'individuazione di obiettivi e strategie comuni finalizzate a precisi obiettivi di rimodulazione della ripartizione modale a favore del mezzo pubblico e della ciclabilità.

Il Comune di Reggio Emilia sta procedendo alla redazione del PUMS 2017, in aggiornamento del PUM2008, in questo contesto recepirà gli obiettivi e le strategie condivisi del PRIT, e potrà mettere a disposizione, nel corso dell'anno, ulteriori contributi tecnici.

Il DP prevede la conferma dei corridoi infrastrutturali individuati, con il potenziamento delle funzioni, ove necessario, della Grande Rete e la previsione di ulteriori caselli autostradali .

Nello specifico è previsto il potenziamento a quattro corsie del tratto dell'Autostrada A1 Modena-Nord – Lodi, compreso il ponte sul Po, e la realizzazione di ulteriori caselli autostradali finalizzati a decongestionare l'asse della via Emilia.

Si condivide l'impostazione che il potenziamento dell'asse autostradale mediante la realizzazione della 4° corsia e l'aumento dei caselli/svincoli possa contribuire significativamente alla soluzione delle problematiche legate all'Asse della SS9 Emilia. In relazione agli obiettivi di diversione modale verso modalità sostenibili infatti, è necessario contenere la realizzazione di nuovi assi stradali, provvedendo a valorizzare il patrimonio esistente. In sede di elaborazione del PRIT sarà necessario approfondire, in particolare a livello locale, l'impatto dello scenario ipotizzato.

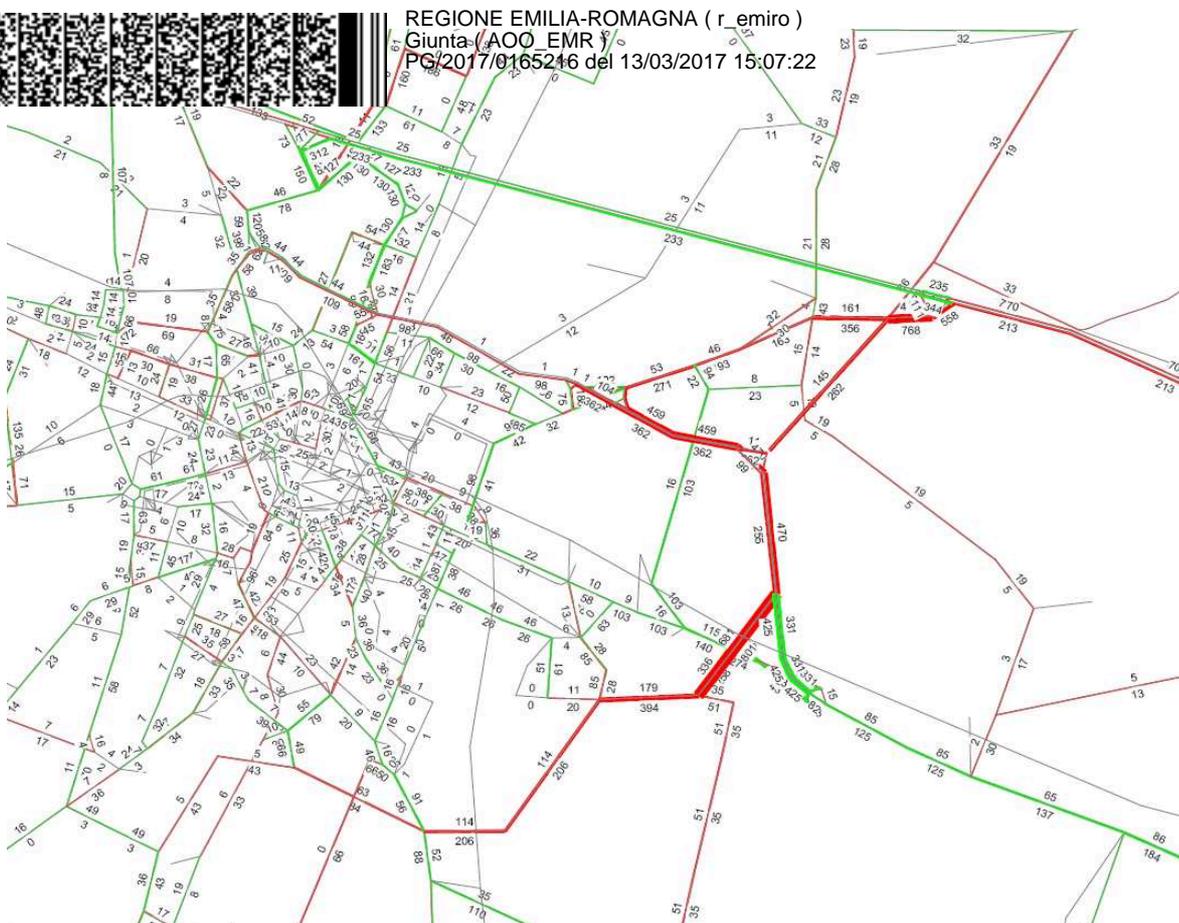
Per il territorio reggiano è prevista in tempi brevi la realizzazione del tratto di tangenziale Nord, già progettato e finanziato, tra San Prospero Strinati e Corte Tegge. Questa opera consentirà di risolvere numerose criticità presenti nell'assetto attuale, dando continuità al sistema della tangenziale nord già esistente, che oggi da due corsie per senso di marcia nel versante orientale, diventa nel quadrante occidentale, ad una corsia a senso di marcia, determinando un collo di bottiglia che incide pesantemente sul funzionamento dell'intero comparto occidentale della città.

Gli studi di traffico effettuati negli ultimi anni confermano l'importanza della realizzazione di un nuovo casello autostradale in località Prato-Gavassa.

La realizzazione di un casello autostradale nella parte orientale della città infatti, comporta una serie di benefici non indifferente. Si tratta di una proposta già ventilata, senza seguito progettuale, in occasione del processo di programmazione del sistema Alta Velocità, che trova già un'infrastrutturazione di base nella variante ex. SS 468, con relativi cavalcavia dell'A1 e della linea AV.

L'importanza della connessione con l'autostrada è maggiormente evidente considerando le previsioni insediative dei comuni di Reggio Emilia, Correggio e San Martino in Rio nell'area.

L'immagine posta sotto rappresenta l'effetto sulla rete stradale in termini di distribuzione dei flussi di traffico.



Fonte: Comune di Reggio Emilia, Piano Urbano della Mobilità

La necessità del nuovo casello autostradale va inquadrata nell'economia dell'intero sistema viabilistico dell'area vasta reggiana, considerando anche il ruolo sempre più importante nelle relazioni in ambito regionale che l'infrastruttura autostradale sta assumendo, e che sarà accentuato dalla realizzazione della 4° corsia.

Per quanto riguarda la bretella Campogalliano-Sassuolo e le opere accessorie, si chiede di verificare l'impatto sul territorio di Reggio Emilia del tratto denominato "Variante di Rubiera" e di identificare le condizioni di sostenibilità nell'innesto di quest'ultima sulla via Emilia.

### Il ruolo del PRIT nella mobilità urbana

La mobilità urbana costituisce una componente significativa del sistema dei trasporti anche nell'ambito regionale, per cui si condivide l'impostazione che pone i PUMS al centro della programmazione e gestione della mobilità urbana.

L'orientamento alla sostenibilità e l'approccio multimodale dei PUMS consentono infatti di delineare strategie complesse in grado di innescare sinergie tra le diverse azioni, massimizzandone l'efficacia, operando un riassetto anche radicale nella programmazione e gestione della mobilità. In quest'ottica si pone ad esempio la necessità di definire, nel caso di Reggio Emilia, il ruolo delle ferrovie locali, e di verificare la fattibilità di eventuali cambiamenti di tecnologia.

ativi di governo della mobilità in ambito cittadino, al fine di garantire la

massima efficacia degli investimenti: ciò potrà avvenire, ad esempio, condizionando l'erogazione di risorse alle città al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità se corredati dalle opportune valutazioni. Particolare importanza riveste il supporto e la promozione della crescita delle competenze tecniche all'interno delle amministrazioni locali.

Cordiali saluti.

Il Sindaco  
Luca Vecchi

L'Assessore Delegato  
Mirko Tutino

