



**Alla c.a. Assessore ai trasporti, reti infrastrutture
materiali e immateriali, programmazione
territoriale e agenda digitale - Regione Emilia
Romagna**

Raffaele Donini

**Presidente Conferenza di Pianificazione PRIT
2025**

**Oggetto: Contributo alla Conferenza di pianificazione del Piano Regionale
Integrato dei Trasporti PRIT 2025**

In attuazione dell'art. 5-bis della L.R.30/1998, con Decreto n° 218 del 11/11/2016 il presidente della Regione ha convocato la Conferenza di Pianificazione per l'esame congiunto del Documento Preliminare, del Quadro Conoscitivo e del Rapporto Ambientale del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025, le cui sedute si sono tenute in data 13 dicembre 2016 e 16 febbraio 2017.

Il Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile, Patrimonio ed Edilizia e il Servizio di Pianificazione Territoriale avendo partecipato ai lavori della suddetta Conferenza di Pianificazione, per mezzo dei propri dirigenti o funzionari, ritengono di presentare il seguente contributo.

L'analisi del Documento Preliminare del PRIT 2025, consente di poter affermare una piena condivisione degli obiettivi e delle strategie proposti, rinvenibili in particolare nel capitolo quarto "Il PRIT 2025: le strategie di fondo e gli obiettivi".

Nel quadro generale di una rivisitazione dell'assetto infrastrutturale definito dal PRIT98 occorre tuttavia evidenziare, come già fatto in precedenza con la Del. di G.P. n. 327/2010, da un lato alcune incongruenze con gli scenari definiti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con Del. C.P. n. 124 del 17/06/2010, e condivisi con la stessa Regione Emilia-Romagna durante



l'iter di approvazione del piano, nonché, dall'altro, pare opportuno avanzare anche alcune proposte migliorative dei contenuti del Documento Preliminare.

La rete stradale

Per quanto concerne l'assetto della rete stradale riportato nel Quadro Conoscitivo si evidenziano **alcune incongruenze nell'assetto della grande rete e della rete di base rispetto a quanto condiviso con la Regione in sede di approvazione del PTCP** di Reggio Emilia. A tal proposito si rimanda sinteticamente all'assetto delineato nella **Tavola P3a** approvata, ed all'articolo 29, comma 1bis, delle relative Norme di Attuazione (Gerarchia della Rete Viaria) che così recita:

"Per i tratti stradali rappresentati nella tav. P3a e di seguito elencati, le previsioni hanno valore di ipotesi programmatica (e non valore giuridico) sino a specifica variante del PRIT:

- a) tratti del sottosistema della viabilità radiale, esistenti e/o di progetto, afferenti alla SP28 tra Reggio Emilia e Montecchio;*
- b) tratti del sottosistema della viabilità radiale, esistenti e/o di progetto, afferenti alla SP 467R tra Reggio Emilia e Scandiano;*
- c) tratto della viabilità di interesse provinciale e/o intercomunale esistenti, afferente alla SP 52 tra Bagno (Reggio Emilia) e Scandiano;*
- d) tratti del sottosistema della viabilità radiale e della viabilità di interesse provinciale e/o intercomunale, esistenti, afferenti alla SP 63R tra Reggio Emilia e Gualtieri;*
- e) tratti della viabilità di interesse nazionale, esistenti e/o di progetto, afferenti alla SP 3 tra Reggio Emilia e Novellara e afferenti alla SP 42 tra Novellara e Guastalla;*
- f) tratti del sottosistema della viabilità radiale, esistenti e/o di progetto, afferenti alla SP 358R e alla SP 112 tra Reggio Emilia, Cadelbosco di Sopra Montecchio ed intersezione con SP 67;*
- g) tratti della viabilità di interesse regionale, esistenti e/o di progetto, afferenti alla SP 30 tra Novellara e Rio Saliceto (sino al confine provinciale);*
- h) tratto della viabilità di interesse regionale e provinciale, esistente e/o di progetto, SP 5 tra intersezione con SP 45 e Cispadana, e SP45;*
- i) tratto della viabilità di interesse regionale di progetto, tra Villaggio Artigianale di Correggio e Migliarina di Carpi;*
- l) tratto della viabilità di interesse regionale di progetto, parallelo alla rete ferroviaria Alta Velocità, tra SP 113 e SP 85.*

Limitatamente ai suddetti tratti stradali e sino all'adozione della variante di cui sopra, rimane sospesa l'efficacia delle direttive e prescrizioni di cui ai successivi commi 5, 6, e 7."

Segnatamente si evidenziano:

1. la ridefinizione della gerarchia funzionale dell'asse centrale Nord-Sud (a nord dell'asse pedemontano) definita dal PTCP 2010 da grande rete (sostitutivo dell'ex SS 63) a rete di base, compreso il sistema delle tangenziali del capoluogo;
2. la ridefinizione della gerarchia funzionale dell'asse della via Emilia-bis definita dal PTCP 2010 da grande rete a rete di base;

3. il mantenimento di tratti di strade come rete di base (generalmente corrispondenti ad ex strade statali), che nel PTCP approvato ed in accordo con la Regione, sono stati declassati;

Se appare quindi necessario fare chiarezza **sui criteri utilizzati per la ri-definizione dello schema della rete stradale** del PRIT '98, ricordando che la gerarchia funzionale, diversa e distinta da quella amministrativa, è anche matrice di supporto alle politiche urbanistiche di province e comuni (si veda ad esempio il progetto territoriale di razionalizzazione e sviluppo degli insediamenti produttivi del PTCP di Reggio E.), e non solo quadro di riferimento per la programmazione finanziaria regionale e provinciale; dall'altro si coglie l'occasione per evidenziare alcuni aspetti inerenti le strategie per l'assetto della rete viaria ed avanzare alcune proposte, pur nella consapevolezza del carattere preliminare del piano all'esame:

- 1) Con l'avvio del nuovo PRIT si ritiene **sia fondamentale ragionare su un rinnovato ruolo della SS63 nella sua interezza a scala provinciale e regionale**, anche in funzione del mutato assetto funzionale e strategico derivante dalle scelte maturate ed attuate negli ultimi anni (nuovo casello, stazione TAV, Parco nazionale) e secondo una visione di scala vasta che deve enfatizzare e rendere effettivi i collegamenti interregionali con Toscana e Liguria. Lo stesso PRIT vigente ne evidenziava in relazione (cap. 8.7 pag. 40) il ruolo fondamentale nei collegamenti interregionali con Toscana e Liguria, essendo intermedia tra l'A1 e l'A15.

Nello specifico, per il territorio provinciale di Reggio Emilia l'asse viario della Strada Statale 63 è un'infrastruttura portante e strategica, di valenza interregionale, che attraverso il Valico del cerreto mette in relazioni con i territori toscani e limitrofi ed è porta di accesso ai mari.

A tale proposito si ricorda che sono stati realizzati appositi interventi a cura della Provincia di Reggio Emilia, in collaborazione con i Comuni e la stessa Regione, finalizzati a migliorarne il livello di servizio e rendere più scorrevoli i collegamenti, con la realizzazione della Variante di Canali di immissione sulla S.S. 63 dalla città di Reggio Emilia, della variante di Puianello 1°lotto in comune di Quattro Castella; inoltre per migliorare l'accesso a Castelnovo ne' Monti è stata progettata e finanziata la Variante di Ponterosso (suddivisa in due lotti, di cui il primo già realizzato ed il secondo in fase di affidamento). ANAS sta completando il tratto Bocco – Canala, in variante alla località del Bocco in Comune di Casina, e ha recentemente realizzato cinque interventi di adeguamento e rettifica della sede della S.S. 63 nel tratto Ca' del Merlo - la Croce. Esiste inoltre un progetto di fattibilità della Provincia per continuare nella riqualificazione in sede di tratti della S.S. 63, in particolare tra la galleria in corso di completamento e Vezzano sul Crostolo, con l'obiettivo di contribuire a sottoscrivere accordi di collaborazione con la stessa ANAS e favorire gli investimenti per l'adeguamento di questa importante infrastruttura.

Tenuto conto di quanto sopra evidenziato nonché della necessità di interfaccia con gli Enti competenti (ANAS) **si pone quindi il tema del corretto posizionamento della S.S. 63 nel contesto della grande rete nello schema**

viario regionale di previsione al 2025, al fine di una distribuzione più omogenea sul territorio regionale delle connessioni interregionali/nazionali. Si tratta di rafforzare l'azione svolta in questi anni da parte degli enti locali, che ha trovato e trova la sua forza "dal basso", e che ha riscontrato positive risposte a livello nazionale e regionale.

2) più in generale si segnala l'opportunità di **ulteriori approfondimenti sulle connessioni che attraversano il crinale montano regionale**. Si ritiene utile verificare la possibilità di una più **equilibrata distribuzione delle connessioni di valico** classificate come rete di base che possano **incrementare il livello di servizio** e raccordo con i territori delle province toscane e liguri. Nello specifico si evidenzia che nel territorio reggiano allo stato attuale vi è solo un asse di valico classificato come rete di base (la SS 63) a fronte di ben più numerosi assi di valico interessanti le province contermini e che la SP57-SP15 (Vetto-Ramiseto-Valico del Lagastrello) e la SP 9 (Felina-Villa Minozzo-Civago, direzione passo delle Radici), svolgono una funzione di raccordo con il versante ligure-toscano.

3) in generale per le **ex strade statali**, infrastrutture afferenti al patrimonio regionale e passate in gestione alle Province, si sottolinea la necessità di **proseguire gli interventi di adeguamento, ammodernamento, e soprattutto, di messa in sicurezza e manutenzione**. In particolare, ciò assume ancora più importanza per quelle arterie che hanno assunto nel tempo un ruolo di direttrici provinciali interne e connessione esterna o hanno valenza di collegamento interregionale, per le quali si sottolinea l'importanza che il PRIT ne tenga esplicita considerazione al fine di mantenere adeguati livelli di servizio e sicurezza, potendo rientrare nella programmazione finanziaria anche regionale.

4) **Via Emilia-bis** se da un lato si condivide quanto evidenziato dal D.P. laddove si dice, a pag. 67, che *" In particolare gli interventi da porre in essere, da selezionare tenendo presente le effettive priorità, devono essere orientati alla realizzazione di opere che raggiungano l'obiettivo di distogliere il traffico e la congestione dai centri abitati, senza però costituire un'infrastruttura di dimensioni tali da rappresentare un'alternativa al sistema autostradale per i traffici di breve-medio percorrenza "*, proprio considerando sempre quanto riportato dal D.P., ovvero che a fronte *"dell'estensione in lunghezza della via Emilia, che attraversa porzioni di territorio caratterizzate da realtà urbanistiche, insediative, infrastrutturali e di traffico assai diverse fra loro, dovrà essere studiata per ciascuna di tali realtà la tipologia di soluzione più adeguata"*, si ritiene che il **sistema delle tangenziali e delle varianti di tracciato che si sta delineando in provincia di Reggio Emilia**, così come in provincia di Parma, Modena e anche Bologna è tale da configurare **un nuovo asse di attraversamento** (la via Emilia - bis appunto) che **non può essere** (in termini di flussi di traffico drenati, livelli di funzionalità, valenza nelle connessioni est ovest lungo il più vasto sistema insediativo della regione) **considerato appartenente al livello della rete di base ma a quello della grande rete**.

Nello specifico è necessario sottolineare l'importanza, la priorità, di una attuazione in tempi certi delle previsioni infrastrutturali relative al raccordo con la via Emilia Bis in territorio della provincia di Modena (variante di Rubiera e ponte sul Secchia previsti nell'ambito del Project financing del collegamento Autostradale Campogalliano Sassuolo).

5) Per non vanificare gli effetti del lungo impegno sin qui condotto, assieme alla Regione, relativamente alla realizzazione delle infrastrutture viarie, e al tempo stesso per rispondere al bisogno di connessioni del sistema, si segnala la necessità di continuare il lavoro di sinergia fra gli Enti e programmazione per attuare il completamento degli assi viari strategici sul territorio.

Il trasporto ferroviario ed i sistemi di trasporto rapido di massa

Con riguardo alle infrastrutture ferroviarie si evidenzia altresì:
relativamente al trasporto merci

1) si condivide l'importanza attribuita agli interventi riguardanti il territorio di Reggio Emilia prospettati dal PRIT 2025 (potenziamento della Parma-Suzzara-Poggio Rusco) e bretella ferroviaria di collegamento Dinazzano - Marzaglia che, insieme ad un modello di gestione coordinato, consentirà il funzionamento dei due scali come sistema.

Nello specifico relativamente al sistema Dinazzano-Marzaglia, su cui si condivide la definizione nel PRIT come unitario, appare necessario definire una soluzione condivisa con gli enti locali interessati, ritenendo non più attuale la soluzione prospettata negli accordi TAV del '97-'98, e come già evidenziato dal nuovo PTCP 2010.

A tal riguardo è opportuno richiamare che è stato redatto, nel 2012, uno studio di fattibilità a cura di FER e della Provincia di Reggio Emilia rispetto al quale occorre approfondire ulteriormente le valutazioni al fine di individuare la soluzione di tracciato migliore anche sotto il profilo del contenimento del consumo di suolo e della salvaguardia delle aree di tutela naturalistica esistenti e di progetto riguardanti l'asta del fiume Secchia.

Per il trasporto passeggeri:

Pur apprezzando gli interventi previsti e già finanziati sulle linee FER Reggio-Guastalla, Reggio Sassuolo, si ritiene cruciale completare il potenziamento della rete delle ferrovie minori, con il completamento degli interventi di elettrificazione e ammodernamento della linea Reggio-Canossa (non citata a pag. 70 del Documento Preliminare), e la loro integrazione con i servizi di trasporto automobilistico, nonché la loro utilizzazione per incrementare il servizio passeggeri sulle direttrici di accesso alle aree urbane, anche in rapporto alle scelte del PTCP di forte integrazione tra trasporto su ferro e collocazione delle previsioni insediative.

La mobilità sostenibile

Si condividono gli obiettivi riportati al capitolo 5.8, fra cui quello di incrementare la vivibilità dei territori, decongestionando gli spazi dal traffico e recuperando aree per la mobilità non motorizzata. In questo contesto, si sottolinea l'importanza delle azioni per l'incremento della mobilità ciclopedonale, sia nelle

distanze medie di valenza comunale e a cavallo fra comuni, sia quella complementare al trasporto pubblico, sia quella rivolta al miglioramento della qualità della vita e sostenibilità ambientale della mobilità.

In rapporto ai progetti nazionali in corso di definizione, come la ciclovia VENTO, si sottolinea la necessità prioritaria di rendere funzionali gli assi ciclabili di adduzione individuati dal PTCP (tav. P3b), in particolare in senso nord – sud come il completamento della ciclovia del Crostolo (già realizzata al 90% da Boretto a Vezzano sul Crostolo), i percorsi lungo il l'Enza e i percorsi lungo il Secchia, attraverso azioni finalizzate ad intercettare finanziamenti nazionali ed europei.

In questo contesto, ed anche nell'ottica del governo della domanda, la mobilità ciclabile assume un ruolo determinante ed a tale proposito si evidenzia l'importanza della programmazione per la realizzazione delle piste ciclopedonali di livello provinciale che sono la maglia portante di collegamento della più capillare rete comunale.

Sempre in tema di mobilità sostenibile, si concorda pienamente con l'obiettivo di mettere a regime e valorizzare i progetti Gestione informata della Mobilità (GIM), STIMER, anche con lo sviluppo di sistemi di conoscenza dei flussi di traffico - e relative elaborazioni - che sono alla base delle scelte pianificatorie e sono utili anche dal punto di vista progettuale.

Si sottolinea inoltre l'importanza dell'innovazione e della sperimentazione, come peraltro indicato nel documento preliminare, in particolare per i sistemi che portino allo sviluppo ed utilizzo dei veicoli a basse emissioni, quali quelli elettrici in un contesto sia di mobilità privata sia a servizio della cittadinanza. Sulla scorta dell'esperienza acquisita e delle sperimentazioni attivate con i progetti europei, ove il territorio di Reggio Emilia si colloca quale naturale sede di sviluppo della sperimentazione, si sottolinea l'importanza di incidere sulle forme di mobilità basate su tecniche e veicoli a basse emissioni, anche promuovendo forme di cooperazione pubblico e privato.

Reggio Emilia, 13/03/2017

Il Dirigente
Dirigente Servizio Infrastrutture, Mobilità
Sostenibile, Patrimonio ed Edilizia

Dott. Ing. Valerio Bussei

Il Dirigente
Del Servizio Pianificazione
Territoriale

Dott. Arch. Annamaria Campeol