



PROVINCIA DI PIACENZA

C.so Garibaldi, 50 - 29121 Piacenza
centralino 0523 795 1

<http://www.provincia.pc.it>

c.f. 00233540335

PEC: provpc@cert.provincia.pc.it

FRONTESPIZIO LETTERA

PROTOCOLLO N. 25602/2019 DEL 11/09/2019

CLASSIFICAZIONE 11.04.01

OGGETTO: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI PRIT 2025. OSSERVAZIONI.

Con la presente si consegna copia analogica a stampa, tratta, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3/bis, comma 4/bis ed all'art. 23 del D.Lgs 82/2005, dal documento informatico sottoscritto con firma digitale, predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al D.Lgs. 82/2005 (C.A.D.) identificato con HASH, indicato/i in calce, dell'atto in oggetto e dei suoi allegati.

Allegati:

BARBIERI PATRIZIA

Provincia di Piacenza
Il Presidente
Avv. Patrizia Barbieri

CLASSIFICAZIONE 11.04.01

Piacenza, il 11/09/2019

Al Presidente della Regione Emilia Romagna

Dott. Stefano Bonaccini

segreteriapresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it

Alla Regione Emilia Romagna

Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio

urbapae@postacert.regione.emilia-romagna.it

segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it

BOLOGNA

OGGETTO: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI PRIT 2025. OSSERVAZIONI.

Gentile Presidente,

facendo seguito alla pubblicazione dell'avviso di avvenuta adozione del PRIT 2025, con la presente si esprimono le seguenti osservazioni.

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.

Al fine di recepire quanto sopra riportato si allegano le modifiche proposte:

- Pag. 49 della Relazione tecnica, sostituire:

“Nodo di Piacenza

In corrispondenza del nodo autostradale di Piacenza, dato dalla confluenza della A21 Torino – Piacenza – Cremona con la A1 Milano – Napoli, si evidenzia una perdurante criticità data da una serie di fattori: l’abitato di Piacenza sorge a ridosso del fiume Po e dell’autostrada Torino – Piacenza; la SS9 via Emilia attraversa il centro abitato prima di scavalcare il Po con un ponte ad una corsia per senso di marcia, recentemente ripristinato a seguito di un importante crollo dovuto ad una piena del fiume

“Il PRIT 2025 individua come **prioritaria** l’apertura sulla A21 del casello di Rottofreno e la sua connessione al sistema tangenziale di Piacenza per il quale sono inoltre previsti il completamento e potenziamento (attraverso il raddoppio di tutti i tratti attualmente ad un’unica carreggiata) dell’asse tangenziale sud, il miglioramento dell’innesto con la SS9 e il miglioramento della connessione con il casello di Piacenza Ovest.

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 trasportistico l’intervento più consono a risolvere le restanti criticità.

La soluzione da individuare, eventualmente da realizzarsi anche attraverso fasi funzionali, dovrà prevedere 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.

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 accompagnato da un **complessivo progetto di riqualificazione ambientale** delle aree interessate dall’intervento.”

Adeguando, conseguentemente, i contenuti dell’Allegato “Approfondimento modellistico sistemi della mobilità”, in particolare, quanto riportato al paragrafo 3.5 relativamente al primo scenario analizzato.

- Pag. 54 della Relazione tecnica, aggiungere:

Cispadana

- 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

- Pag. 60 della Relazione tecnica, 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).
- 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 (ciclovia dei Parchi) e il borgo di Castell’Arquato .
- Inserimento, nella mappatura regionale dell’aeroportualità minore, dell’area di San Damiano.

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”.

Rimanendo a disposizione per ulteriori informazioni si porgono cordiali saluti.

BARBIERI PATRIZIA
(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)