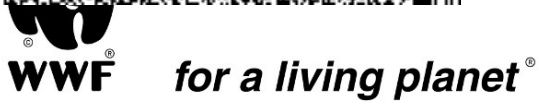




REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r. emiro)
Giunta (AOO_EMR)
PG/2019/0706175 del 17/09/2019

WWF Italia
Delegato
Emilia-Romagna

Tel: +39 333 9813625
e-mail:
delegatoemiliaromagna@wwf.it
sito:
www.wwf.it/emiliaromagna



OSSERVAZIONI AL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA (PRIT 2025)

16 settembre 2019



Premessa

Le osservazioni del WWF Italia raccolte in questo documento partono dal quadro ambientale dell'Emilia-Romagna: una situazione decisamente critica, sia per quanto riguarda il territorio regionale, che per i sistemi naturali al di fuori dei confini amministrativi, sui quali il nostro modello di trasporto esercita anche impatti rilevanti.

Si tratta dello stesso punto di vista che ha determinato le osservazioni del WWF al documento preliminare del PRIT e ancora prima ai piani approvati o anche a quelli solamente discussi, senza arrivare ad un'approvazione. Come Associazione abbiamo sempre dare il nostro contributo, nella convinzione che una pianificazione dei trasporti attenta ai limiti della crescita e capace di individuare obiettivi e priorità, sia necessaria per uno sviluppo durevole.

Di nuovo c'è oggi la presa d'atto di una crisi senza precedenti, come affermato nella dichiarazione di emergenza climatica ed ambientale approvata dalla Giunta regionale dell'Emilia-Romagna con la Delibera n. 1391 del 05/08/2019, successivamente all'adozione del PRIT. La dichiarazione prevede "azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico, da considerare una priorità trasversale ai propri piani e programmi"; un impegno che è logico attribuire in particolare al PRIT. Ed effettivamente riteniamo che la dichiarazione non debba essere neutra rispetto al PRIT adottato, che non sembra attribuire nessuna priorità del contrasto climatico e richiede in questo senso profonde modifiche.

In Emilia-Romagna il settore dei trasporti è uno dei principali fattori che determinano impatti ambientali. Con un tasso di motorizzazione di 624/1000 (superiore al dato medio italiano di 615/1000 e a quello europeo di 498/1000) è responsabile del 30% delle emissioni di gas serra, del 34% di emissioni totali regionali di PM10, del 57% di emissioni totali regionali di Nox, del 69 % di emissioni totali regionali di Nox, del consumo di una quota consistente di suolo agricolo e naturale, della frammentazione del territorio e di impatti diretti ed indiretti sulla biodiversità. Il fatto di essere ben oltre i limiti della sostenibilità desta ancora più preoccupazione se osserviamo la dinamica dei fenomeni che ci hanno portato a questo punto: una crescita che si concentra tutta negli ultimi 60-70 anni e che oggi continua pur in assenza delle condizioni demografiche ed economiche che l'hanno giustificata fino al termine del secolo scorso.

I suddetti elementi problematici non trovano una risposta adeguata nel PRIT adottato, che non garantisce una riduzione delle emissioni di gas serra, non punta ad una riduzione dell'utilizzo del mezzo privato su gomma (previsto anzi in aumento) e ripropone buona parte delle infrastrutture stradali del PRIT '98, concepito in una situazione ambientale già critica ma non di emergenza riconosciuta come quella di oggi. Alle varie proposte condivisibili di riduzione della domanda, di potenziamento delle ferrovie e di incremento del TPL, purtroppo non viene assegnata la priorità che sarebbe necessaria per renderle veramente alternative al trasporto privato e andare verso una reale riduzione, in termini assoluti dell'uso dei veicoli privati. Anzi, le previsioni dei costi indicano come le risorse vadano ancora una volta prevalentemente alle infrastrutture stradali (8.824 mil. di investimenti e 70 mil. di manutenzione), piuttosto che al sistema ferroviario (4.389 mil.) e al TPL (1.465 mil.).

Gli obiettivi relativi alla sostenibilità del PRIT2025 sono in parte clamorosamente smentiti dallo stesso rapporto ambientale, ad esempio per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di gas serra, che sono destinate ad aumentare e non a ridursi del 30%! Non serve dichiarare obiettivi ambiziosi, se non si dà priorità alle azioni necessarie per raggiungerli. Il rischio reale è di ottenere i risultati negativi del PRIT '98, che ad esempio sul trasporto ferroviario affermava: "Con la realizzazione degli interventi previsti dal PRIT98 l'utilizzazione del mezzo ferroviario da parte delle persone aumenterà di tre volte in quindici anni." Anziché del 300%, il trasporto delle persone è aumentato solo del 60%.



Non si tratta solo di riequilibrare i rapporti gomma/ferro e collettivo/privato in termini percentuali, ma di incidere su un tasso di motorizzazione che resta oggi tra i più alti del mondo e non può essere compatibile con uno sviluppo sostenibile ed equo.

È il caso quindi di citare ancora l'impegno assunto dalla Giunta regionale con la dichiarazione di emergenza climatica ed ambientale, quando afferma che serve "una svolta radicale per affrontare la più grave minaccia per il nostro pianeta" e che occorre "una drastica riduzione delle emissioni di gas serra". È evidente che il PRIT adottato non pianifica nessuna svolta radicale e dovrà essere profondamente rivisto per rispondere ad impegno così importante per il nostro futuro.

Di seguito si elencano le osservazioni puntuali, riferite direttamente a precisi punti della Relazione tecnica e del Rapporto Ambientale.

Osservazioni

OSSERVAZIONE 1 – INCREMENTO SERVIZI MINIMI TPL (Rel.tecnica cap. 1 pag.14)

Il PRIT 2025 prevede un incremento del 10% dei servizi minimi per il trasporto pubblico autofiloviario ma non fornisce indicazioni 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 individui le linee di trasporto pubblico da potenziare, indicandone la frequenza prevista, e nel contempo preveda un incremento del 30% dei servizi minimi (anziché del 10%) uniformando l'entità dei potenziamenti del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

OSSERVAZIONE 2 – EFFETTI DELLA MOBILITA'INDOTTA (Rel.tecnica cap.1 pag. 15)

La mobilità indotta non dipende soltanto dalla localizzazione e dallo sviluppo dei nuovi insediamenti abitativi e produttivi, ma anche dalla realizzazione di nuove infrastrutture e dal potenziamento dell'offerta di trasporto. Proponiamo 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 che deve tener conto di tali dinamiche. Chiediamo inoltre che gli effetti trasportistici e l'impatto ambientale delle opere previste vengano ricalcolati considerando la componente di mobilità indotta.

OSSERVAZIONE 3 – DESCRIZIONE DELLA DOMANDA PROGRAMMATICA (Rel.tecnica cap.1 pag. 18)

Il paragrafo 1.3 della Relazione tecnica descrive la domanda di trasporto esistente nel 2013 e quella tendenziale al 2025 ma non fornisce indicazioni chiare sulla domanda programmatica al 2025, citata a pag. 245 della medesima relazione, sulla cui base si vorrebbe dimostrare l'efficacia delle principali opere stradali ed autostradali previste. Ai fini di una maggiore trasparenza del Piano e di una corretta valutazione di queste opere da parte dei soggetti portatori di interesse, si richiede che la Relazione tecnica descriva in un apposito paragrafo la domanda programmatica al 2025 e le sue implicazioni nella simulazione dei flussi di traffico.

OSSERVAZIONE 4 – OBIETTIVO CONGESTIONE RETE STRADALE (Rel.tecnica cap.1 pag.22)

L'obiettivo di riduzione del 50% dei tratti in congestione della rete stradale regionale non implica, per come è formulato, né una riduzione del volume di traffico complessivo né una riduzione delle emissioni inquinanti in un'ottica di maggiore sostenibilità ambientale. Esso, al contrario, può offrire il pretesto per giustificare la realizzazione di numerose e costose infrastrutture stradali al solo scopo di spostare il traffico su strade parallele a quelle esistenti come indica l'allegato alla Relazione tecnica. Si chiede pertanto che il PRIT 2025 sostituisca questo obiettivo con la riduzione del 50%, o di altra percentuale ritenuta congrua, dei veicoli-km



realizzati con auto e moto sul complesso della grande rete stradale regionale e della Grande Rete autostradale e non autostradale, ivi compresi gli assi previsti o in corso di realizzazione. Si richiede inoltre che la coerenza con gli obiettivi del PRIT 2025 venga riesaminata per ciascuna opera sulla base di questo nuovo criterio.

OSSERVAZIONE 5 – OBIETTIVO TASSO DI MOTORIZZAZIONE (Rel. 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. Tale obiettivo 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 si chiede di riformulare l'obiettivo prevedendo la riduzione del 10% rispetto al 2013 del tasso di motorizzazione (auto) regionale in termini assoluti. Si richiede 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.

OSSERVAZIONE 6 – RETE STRADALE E SPRAWL URBANO (Rel. tecnica cap.2 pag.24)

Alla luce degli effetti descritti alle pagg. 24 e 25 della Relazione Tecnica, per effetto dei quali "la costruzione di nuove infrastrutture spinge a una ulteriore dilatazione insediativa", nonché delle citate difficoltà nella limitazione dello sprawl urbano, si richiede che il PRIT 2025 subordini il potenziamento della rete stradale ed autostradale alla redazione di piani urbanistici vincolanti che prevedano un consumo di suolo pari a zero da parte dei Comuni attraversati da ciascuna opera o, nel caso di strade extraurbane principali e autostrade, da parte di tutti i Comuni raggiungibili entro 30 minuti di viaggio dalle uscite o dai caselli facenti parte della nuova infrastruttura.

OSSERVAZIONE 7 – GERARCHIA DELLE RETI DI TRASPORTO (Rel. 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.

OSSERVAZIONE 8 – FASCE DI RISPETTO PER PISTE CICLABILI (Rel. tecnica cap.3 pag.45)

Sull'esempio delle realtà più virtuose del Nord Europa, si richiede che le piste ciclabili o ciclo-pedonali parallele ad eventuali tronchi stradali di nuova realizzazione non siano solamente contemplate nella definizione delle fasce di rispetto, ma effettivamente progettate e, nel caso, realizzate quale parte integrante e requisito cogente dei nuovi tratti stradali previsti in regione. Si richiede inoltre che i costi delle nuove infrastrutture stradali siano ricalcolati tenendo conto della realizzazione delle piste ciclabili.

OSSERVAZIONE 9 – ALTERNATIVE ALLA QUARTA CORSIA AUTOSTRADA A1 (Rel. tecnica cap.3 pag. 46)

La quarta corsia sull'autostrada A1 tra Modena e Piacenza rappresenta la più costosa delle nuove opere in previsione e, ci permettiamo di aggiungere, la più immotivata. Essa si aggiungerebbe alle tre corsie autostradali già esistenti, alla SS9 con le sue numerose varianti, alla ferrovia ad alta velocità con le interconnessioni ancora inutilizzate ed alla ferrovia storica Milano-Bologna per la quale, incomprensibilmente, il PRIT 2025 non prevede alcun incremento del servizio nel tratto Piacenza-Modena. Per tutte queste ragioni, anche in considerazione dei tanti pendolari che già oggi usano il treno con grande sacrificio, chiediamo che la quarta corsia sull'autostrada A1 tra Modena e Piacenza sia stralciata dal PRIT 2025 e sostituita dall'estensione fino a Parma del cadenzamento a 30 minuti dei treni suburbani del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (frequenza prevista attualmente fino a Modena), 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 ad alta velocità verso queste tre città con una frequenza adeguata alla dimensione delle rispettive aree urbane.

OSSERVAZIONE 10 – COMPLANARE NORD A14 (Rel. tecnica cap.3 pag.46)

Si richiede di stralciare dal PRIT 2025 la complanare nord tra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena prevedendo al suo posto il potenziamento delle linee di bus esistenti lungo la via Emilia e l'istituzione di un'adeguata linea di trasporto pubblico suburbano lungo la SP31 da integrare opportunamente con il Servizio Ferroviario Metropolitano e la nuova rete filoviaria di Bologna.

OSSERVAZIONE 11 – BRETELLA PORTO CREMONA (Rel. tecnica cap.3 pag.47)

Si richiede di stralciare dal PRIT 2025 la bretella autostradale tra Castelvetro Piacentino ed il porto di Cremona, comprensiva di un costoso ponte sul Po, e di valutare in alternativa interventi di adeguamento delle ferrovie Piacenza-Cremona e Fidenza-Cremona, i quali potrebbero consentire un'interazione con il polo logistico di Piacenza e l'interporto di Parma riducendo il trasporto merci via autostrada.

OSSERVAZIONE 12 – ALTERNATIVE ALL'AUTOSTRADA TIBRE (Rel. tecnica cap.3 pag. 47)

Si richiede di eliminare dal PRIT 2025 la previsione di realizzare a medio termine la prosecuzione della bretella autostradale TIBRE dal casello Terre Verdiane fino all'interconnessione con la A22, prevedendo al suo posto interventi di potenziamento della ferrovia di analoga valenza interregionale, quali il TIBRE ferroviario via Piadena, eventuali raddoppi selettivi sulle linee Parma-Piadena e Parma-Suzzara in aggiunta alla prevista elettrificazione delle linee nonché l'attivazione di treni Regionali cadenzati sulla tratta La Spezia-Parma-Suzzara-Mantova-Verona previa acquisizione di idoneo materiale rotabile.

OSSERVAZIONE 13 – AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO (Rel. tecnica cap.3 pag. 47)

In termini di sostenibilità, la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo risulta del tutto ingiustificata e in deciso contrasto con l'urgente necessità di risanamento di questa area produttiva, in quanto "area ad elevato rischio di crisi ambientale". Il consumo di suolo è tra i più elevati d'Italia, l'inquinamento atmosferico in termini di PM10 negli ultimi anni è andato ripetutamente oltre la soglia consentita e il fiume Secchia, avendo già subito un grave processo di canalizzazione, richiederebbe un imponente intervento di riqualificazione fluviale e non un'altra infrastruttura che ne comprometta ulteriormente la fascia periferiale. In alternativa si ritiene sufficiente dal punto di vista viabilistico un'asse di collegamento stradale tra lo scalo merci di Marzaglia e la tangenziale di Modena, di 3-4 km, oltre a quanto previsto dal PRIT al paragrafo 5.2.3 pag. 94, sulla ferrovia Dinazzano-Marzaglia: "trasversale alle due reti (nazionale e regionale) è il collegamento ferroviario, dedicato ai traffici merci, tra il nuovo scalo di Marzaglia e quello di Dinazzano, che si ritiene essenziale per un'integrazione operativa e funzionale dei due scali e per liberare l'attuale linea Reggio Emilia-Sassuolo dal traffico merci a favore di quello passeggeri, scali che devono convivere, proponendosi al mercato con distinti livelli di specializzazione".

Si chiede inoltre che vengano previsti raddoppi selettivi della ferrovia Modena-Sassuolo tali da consentire un incremento della frequenza dei treni e la prosecuzione di alcuni di essi non solo verso Carpi, ma anche verso Mantova e Verona con un programma di esercizio affidabile. Si richiede inoltre che venga prevista una linea di trasporto pubblico con orario cadenzato sulla tratta Carpi-Rubiera-Sassuolo per favorire l'interscambio con la ferrovia Milano-Bologna e ridurre il traffico sulla rete stradale locale.

OSSERVAZIONE 14 – ITINERARIO E45/E55 (Rel. tecnica cap.3 pag. 48)

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

OSSERVAZIONE 15 – NODO AUTOSTRADALE DI BOLOGNA (Rel.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. Considerate le competenze della Regione in materia di trasporto pubblico locale e la volontà di individuare una soluzione condivisa del problema, si richiede che il PRIT 2025 subordini la pianificazione degli interventi infrastrutturali nel nodo bolognese 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. Entrambe le tipologie di servizio dovrebbero offrire interscambi con il Servizio Ferroviario Metropolitano per allargare il raggio d'azione della nuova rete.

OSSERVAZIONE 16 – NUOVI CASELLI AUTOSTRADALI (Rel.tecnica cap.3 pag. 50)

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

OSSERVAZIONE 17 – PEDEMONTANA (Rel.tecnica cap.3 pag. 53)

Gli interventi sull'asse della Pedemontana previsti nelle province di Parma, Reggio Emilia e Modena interessano relazioni pressoché sprovviste di trasporto pubblico e, nel tratto parmense, caratterizzate da un traffico relativamente scarso che non può giustificare gli interventi in variante previsti. Si richiede pertanto che il PRIT 2025 stralci 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 in aggiunta ai servizi già esistenti su tratte più brevi con l'obiettivo di ridurre il traffico automobilistico.

OSSERVAZIONE 18 – AUTOSTRADA CISPADANA (Rel.tecnica cap.3 pag. 54)

Si richiede che il PRIT 2025 abbandoni il progetto di autostrada tra Reggiolo-Rolo e Ferrara Sud individuando una soluzione alternativa meno impattante e costosa basata sulla riqualificazione della viabilità esistente, in particolare la SP8 e la SP468R di Modena, e la realizzazione di brevi tratti di nuova costruzione ove strettamente necessario in forma di strada extraurbana secondaria di tipo C, ad esempio per il congiungimento della SP70 di Ferrara con la tangenziale di Finale Emilia. Interventi di questo tipo, oltre a consentire la fruizione dell'intero asse da Brescello a Ferrara Sud senza pedaggio, ridurrebbero notevolmente il consumo di suolo ed il costo dell'opera e potrebbero essere realizzati anche indipendentemente l'uno dall'altro o per fasi successive.

OSSERVAZIONE 19 – CISPADANA OCCIDENTALE (Rel.tecnica cap.3 pag.54)

Considerando i flussi di traffico estremamente scarsi lungo gli assi interessati e l'impatto ambientale sproporzionato delle opere previste, si richiede che il PRIT 2025 stralci gli interventi previsti lungo il tracciato della Cispadana nelle province di Parma e Piacenza.

OSSERVAZIONE 20 – ALTERNATIVA DEL TRASPORTO PUBBLICO (Rel.tecnica cap.3)



Come rilevato nelle osservazioni precedenti, molti interventi di potenziamento delle strade, sia in sede che in variante, riguardano tratte quasi del tutto prive di trasporto pubblico e quindi prive di alternative all'auto privata. Si richiede pertanto 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) sulle relazioni interessate in mancanza del quale non possono essere ammessi interventi infrastrutturali per la riduzione dei livelli di saturazione del traffico.

OSSERVAZIONE 21 – INTERVENTI SULLA VIA EMILIA (Rel. tecnica cap.3 pag.58)

Il paragrafo relativo agli interventi sulla SS9 pone seri interrogativi sulle scelte operate in fase di redazione del PRIT 2025 per quanto concerne gli investimenti in nuove infrastrutture. Da un lato si riconosce implicitamente l'inutilità dell'intervento da 1,3 miliardi per la quarta corsia dell'A1 per quanto concerne il decongestionamento della SS9, dall'altra si individuano come "prioritari" ben 14 interventi sulla via Emilia mentre non è chiaro l'elenco di quelli "non prioritari". Evidentemente nemmeno i nuovi caselli previsti per l'A1 e l'A14 consentirebbero di ridurre la morsa del traffico al punto da risparmiare ulteriori opere stradali. Anche in questo caso alcuni interventi interessano tratti di strada pressoché sprovvisti di trasporto pubblico su gomma o che non beneficiano di un incremento dei servizi su ferro. Si richiede pertanto 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.

OSSERVAZIONE 22 – SS 309 ROMEA (Rel. tecnica cap.3 pag.60)

Si richiede che le scarse due righe che la Relazione tecnica dedica alla SS 309 Romea nel paragrafo 3.3.2 siano integrate da 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.

OSSERVAZIONE 23 – RETE STRADALE DI COMPETENZA PROVINCIALE (Rel. tecnica cap.3 pag.61)

Per quanto concerne la rete di competenza provinciale, 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. Si richiede pertanto lo stralcio dal PRIT 2025 di 15 delle 16 opere considerate "prioritarie" per la rete di competenza provinciale alle pagg. 60 e 61 della relazione tecnica, mantenendo esclusivamente la ricostruzione del ponte sul Po tra Colorno e Casalmaggiore e riesaminando, contestualmente alla cancellazione delle opere accessorie, l'intero progetto dell'autostrada Cispadana. Si richiede 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.

OSSERVAZIONE 24 – MIGLIORAMENTO DEL MODELLO DI SIMULAZIONE (Rel. tecnica cap.3 e allegato)

Si richiede 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. Senza un'adeguata rappresentazione di tutte le alternative viabilistiche e di trasporto pubblico vi è infatti il rischio che il modello tenda a sovrastimare la congestione di alcuni tratti della rete stradale e la presunta efficacia delle strade di nuova realizzazione rispetto alle alternative non infrastrutturali.

OSSERVAZIONE 25 – MESSA IN SICUREZZA FERMATE TRASPORTO PUBBLICO (Rel. tecnica cap.4 pag.75)

La condizione precaria di molte fermate del trasporto pubblico su gomma, specialmente lungo le linee suburbane ed extraurbane, costituisce una barriera all'utilizzo dei mezzi pubblici ed un grave problema di



sicurezza come purtroppo testimoniano gli incidenti mortali che hanno coinvolto studenti negli ultimi anni. 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, si richiede che il PRIT 2025 individui standard costruttivi per le fermate del trasporto pubblico e dei relativi accessi pedonali da utilizzare come criterio per la programmazione degli interventi di riordino e messa in sicurezza a livello regionale. Si richiede 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.

OSSERVAZIONE 26 – INTEGRAZIONE TARIFFARIA (Rel.tecnica cap.5 pag.84)

Per quanto concerne l'integrazione tariffaria, si richiede che il PRIT 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. I nuovi titoli di viaggio dovrebbero consentire viaggi illimitati sull'intero territorio regionale oppure all'interno dei singoli bacini provinciali, a seconda del prezzo. Si cita a questo proposito la positiva esperienza delle tariffe "lo viaggio ovunque" predisposte dalla Regione Lombardia.

OSSERVAZIONE 27 – SCHEMA SERVIZI FERROVIARI (Rel.tecnica cap.5 pag.88 e carta C2)

Si richiede 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 (sull'esempio delle "linee S" e "linee R" della Regione Lombardia). Solo in questo modo sarebbe possibile esprimere un giudizio più preciso sulla validità del PRIT per quanto concerne il servizio ferroviario passeggeri, gli interventi infrastrutturali previsti sulla rete ferroviaria e quelli eventualmente non previsti dal Piano ma ugualmente necessari, anche in considerazione del forte incremento di passeggeri preventivato.

OSSERVAZIONE 28 – POTENZIAMENTO TRENI PARMA-BOLOGNA (Rel.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. Ciò appare inspiegabile in considerazione del quotidiano affollamento della linea in orario di punta, della costante crescita della popolazione nelle importanti aree urbane attraversate e dei costosi interventi di potenziamento dell'autostrada A1 e della SS9 previsti dal Piano per decongestionare le due arterie. 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, si richiede che il PRIT 2025 preveda il prolungamento fino a Parma di tutti i treni suburbani tra Bologna e Modena prevedendo fermate intermedie a Rubiera, Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza. In questo modo la sovrapposizione di treni suburbani, Regionali Veloci e di media/lunga percorrenza verrebbe a creare una frequenza di circa 15 minuti tra Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna. 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 dell'offerta ferroviaria e di includere i risultati nella Relazione tecnica.

OSSERVAZIONE 29 – ULTERIORI POTENZIAMENTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO (Carta C2)

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.

OSSERVAZIONE 30 – MAPPATURA DEL TRASPORTO PUBBLICO (Rel.tecnica, cap.6)



Sarebbe importante che la Regione Emilia-Romagna si dotasse di una mappatura dell'accessibilità dei servizi di trasporto su ferro e su gomma seguendo l'esempio della Svizzera. Le mappe dovrebbero indicare i livelli di accessibilità calcolati in base alla distanza pedonale di ciascun punto del territorio dalle fermate più vicine e alla frequenza dei passaggi alle fermate. Il PRIT 2025 dovrebbe inoltre definire gli standard minimi di capillarità e di frequenza per le aree urbane, suburbane ed extraurbane al fine di quantificare e ripartire correttamente le risorse necessarie per il potenziamento del trasporto pubblico.

OSSERVAZIONE 31 – GOVERNANCE DEL TPL (Rel.tecnica, cap.6 pag. 104)

Relativamente al paragrafo sulla governance del TPL, si richiede di allegare alla Relazione tecnica del Piano uno studio tecnico ed economico che possa suffragare l'asserita opportunità di aggregare i gestori del trasporto pubblico e le Agenzie della mobilità in ambiti sovra-provinciali mettendo in atto complessi processi di fusione che sottrarrebbero tempo e risorse alla programmazione del servizio. In mancanza di adeguate argomentazioni tecniche ed economiche sul tema della ristrutturazione dei bacini del TPL, si richiede 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.

OSSERVAZIONE 32 – RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS (Rel.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%, chiediamo di mantenere l'obiettivo previsto di una riduzione del 20% dell'età media del parco circolante adeguando tuttavia il volume degli investimenti alla previsione di incremento dei servizi.

OSSERVAZIONE 33 – UTILIZZO DELLE RETI FILOVIARIE (Rel.tecnica, cap. 6 pag. 106)

Si richiede 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. Attualmente l'esercizio dei filobus viene spesso sospeso nei giorni festivi e nei mesi estivi ed è talvolta integrato da autobus anche nei restanti periodi: questi aspetti sono in contraddizione con gli obiettivi del PAIR e con l'erogazione di contributi regionali sia per i servizi minimi sulle linee filoviarie sia per l'acquisto di nuovi filobus.

OSSERVAZIONE 34 – LINEE GUIDA PER L'INTEGRAZIONE MODALE (Rel.tecnica, cap.6 pag.110)

Gli obiettivi di integrazione modale ferro-gomma dovrebbero essere raggiunti tramite una netta accelerazione del processo di integrazione tariffaria e conferendo all'intera offerta di trasporto pubblico un'immagine coordinata e riconoscibile come avviene nelle più efficienti realtà europee. In questo senso, la prevista costituzione di "uno specifico tavolo regionale (...) per la definizione di linee guida della carta della mobilità" appare troppo vaga nella sua formulazione e troppo dilatata nel tempo. Si richiede, al contrario, 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 in tempi brevi.

OSSERVAZIONE 35 – CAR POOLING (Rel.tecnica, cap.7 pag. 113)

Si richiede che tra le azioni per lo sviluppo tecnologico dei sistemi di trasporto venga inserita una piattaforma regionale per favorire il car pooling, cioè la condivisione dell'auto privata con altre persone che viaggiano lungo la stessa relazione. Questa misura favorirebbe la riduzione dei veicoli-km percorsi dalle automobili anche se questo, allo stato attuale, non rientra purtroppo tra gli obiettivi con target del PRIT 2025.

OSSERVAZIONE 36 – FONTI RINNOVABILI PER I TRASPORTI (Rel.tecnica, cap.7 pag.128)

Si richiede 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 mix energetico dovrebbe comprendere sia l'energia elettrica per il trasporto ferroviario e su gomma, sia il biometano di origine certificata per l'autotrazione di mezzi pubblici e privati.

OSSERVAZIONE 37 – PROMOZIONE DELLA MOBILITA'ATTIVA (Rel. tecnica, cap.7 pag. 134)

Per quanto concerne la promozione della mobilità attiva, 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.

OSSERVAZIONE 38 – INTERFERENZE TRA TRC E TRENI MERCI (Rel.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 diretto delle merci anche sulla linea di costa Rimini-Ravenna. L'ipotesi di un impiego esclusivo della nuova bretella di Faenza, oltre ad incrementare notevolmente tempi, costi e dispendio energetico dei trasferimenti di merci, aumenterebbe la saturazione della linea ferroviaria adriatica in una tratta ricca di centri popolosi ed interessata da un servizio passeggeri estremamente eterogeneo che già oggi riduce la disponibilità di tracce per il servizio merci.

OSSERVAZIONE 39 – TRC RIMINI-RAVENNA (Rel.tecnica, cap.8 pag. 154)

Ad integrazione dell'osservazione precedente, si chiede che per il TRC Rimini-Ravenna 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. Tali linee potrebbero sfruttare le strade esistenti beneficiando di misure per l'aumento della velocità commerciale quali il raggruppamento e la riqualificazione delle numerose fermate esistenti e nuove corsie preferenziali. Esse offrirebbero inoltre rispetto al treno una maggiore capillarità e frequenza nonché maggiori possibilità di integrazione con il TRC su gomma Rimini-Cattolica. La ferrovia Rimini-Ravenna dovrebbe comunque mantenere un cadenzamento di almeno 60 minuti come previsto dal Piano.

OSSERVAZIONE 40 – TRASPORTO MERCI DI CORTO RAGGIO (Rel.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: si richiede 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.

OSSERVAZIONE 41 – ACCESSIBILITA'DEGLI AEROPORTI (Rel.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 troppo scomode per i passeggeri con bagaglio. 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.

OSSERVAZIONE 42 – ESPOSIZIONE AL PM10 (Rel.tecnica, cap.12 pag. 210 e Rapp.VAS)



La Relazione tecnica cita a pag. 210 l'obiettivo del PAIR di "portare la popolazione esposta al rischio di superamento dei valori limite di PM10 dal 64% del 2010 all'1% nel 2020". Questo obiettivo può ormai dirsi ampiamente disatteso e riteniamo che il PRIT nella sua versione attuale, considerati i numerosi potenziamenti della rete stradale e i blandi obiettivi di riequilibrio modale, non potrà consentire il suo raggiungimento neppure entro il 2025. Chiediamo pertanto che la simulazione delle emissioni inclusa nel Rapporto di VAS sia integrata da una proiezione modellistica che indichi la percentuale di popolazione esposta ai rischi di superamento dei valori limite di PM10 al 2025 considerando invariate le fonti di inquinamento non rientranti nell'ambito di competenze del PRIT.

OSSERVAZIONE 43 – CRUSCOTTO DI MONITORAGGIO (Rel.tecnica, cap.13 pag. 223)

Chiediamo che il "Cruscotto di monitoraggio" proposto dalla Relazione tecnica sia reso di dominio pubblico e consultabile sul portale internet della Regione Emilia-Romagna con dati periodicamente aggiornati per consentire all'opinione pubblica di seguire gli effetti dell'attuazione del Piano.

OSSERVAZIONE 44 – RIPARTIZIONE DEGLI INVESTIMENTI (Rel.tecnica, cap.13 pag. 238)

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) e stabilendo un ordine di priorità che assicuri la sostenibilità ambientale del Piano in tutte le fasi di applicazione. Il riequilibrio potrebbe avvenire tra l'altro riducendo il budget complessivo a scapito delle opere stradali ritenute non prioritarie o non più necessarie.

OSSERVAZIONE 45 – MATRICI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO (Allegato Rel.tecnica e Rapp.VAS)

A pagina 245 dell'Allegato alla Relazione tecnica viene descritta la domanda di mobilità programmatica al 2025 quale base per la modellazione dello scenario programmatico al 2025. Essa viene definita "in funzione degli obiettivi previsti all'anno 2025 attraverso le politiche/azioni di riequilibrio modale" e si distingue pertanto dalla domanda tendenziale. Chiediamo 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. Chiediamo inoltre 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: in questo caso la simulazione mediante modello non consentirebbe di valutare l'efficacia del Piano né in termini di riequilibrio modale né di riduzione delle emissioni inquinanti, poiché il raggiungimento degli obiettivi costituirebbe impropriamente uno dei presupposti della simulazione.

OSSERVAZIONE 46 – ATTENDIBILITÀ DELLA SIMULAZIONE (Allegato Rel.tecnica e Rapp.VAS)

A prescindere dai criteri utilizzati per la compilazione delle matrici della domanda programmatica al 2025, la scelta di simulare lo scenario programmatico sulla base di matrici di domanda diverse dagli scenari "do nothing" e "tendenziale" pone seri interrogativi sull'attendibilità dei risultati della simulazione, sia per quanto concerne l'efficacia degli investimenti sulla rete stradale, sia per quanto riguarda la simulazione delle emissioni inquinanti e climalteranti. Al fine di poter valutare in maniera oggettiva ed equa gli effetti del PRIT, chiediamo 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, lasciando al modello di simulazione il compito di ripartire la domanda di trasporto tra la rete stradale e quella ferroviaria o di trasporto pubblico locale. Chiediamo inoltre che i risultati della simulazione così impostata vengano inclusi negli Allegati alla Relazione tecnica e al rapporto di VAS.

OSSERVAZIONE 47 – STIMA DELLE EMISSIONI INQUINANTI E CLIMALTERANTI (Rapp.VAS, All.A pag. 218)

Come già osservato per la Relazione Tecnica, anche 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 anche in questo caso il conseguimento degli obiettivi del Piano possa essere stato dato per scontato in fase di compilazione delle matrici e quindi a monte della simulazione delle emissioni. Sottolineiamo la delicatezza di questo passaggio e chiediamo che la Rapporto di VAS chiarisca questo aspetto senza lasciare dubbi poiché essa costituisce un documento rilevante per la salute pubblica in un'area abitata da milioni di persone ed è quindi necessario che segua criteri rigorosi e prudenziali nella simulazione e analisi degli effetti del Piano.

OSSERVAZIONE 48 – EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA (Rapp.VAS, All.A pag. 219)

La simulazione mostra un incremento delle emissioni di anidride carbonica nello scenario programmatico rispetto allo scenario di base. Si chiede di inserire tra gli obiettivi del PRIT 2025 la riduzione delle emissioni di anidride carbonica generate dal settore dei trasporti in Emilia-Romagna nel rispetto degli accordi internazionali correggendo il Piano in modo da poter conseguire questo obiettivo., tenendo conto anche che con la sottoscrizione dell'Under2MoU la Regione si è impegnata a ridurre le proprie emissioni del 80% entro il 2050 e secondo la Delibera di Giunta n. 1391/2019 "diventano pertanto strategici per la Regione: la riduzione delle emissioni climalteranti del 20% al 2020 e del 40% al 2030 rispetto ai livelli del 1990".

OSSERVAZIONE 49 – MANCATA VALUTAZIONE DI INCIDENZA SU SITI DELLA RETE NATURA 2000 (Rapp.VAS, da pag. 145)

Non sono stati considerati nella valutazione di incidenza siti che molto probabilmente saranno interessati dalle opere previste dal PRIT, come:

- ZSC-ZPS IT4020027 Cronovilla, sicuramente attraversata dal tratto Traversetolo-Quattro Castella della Cispadana;
- ZSC IT4030007 Fontanili di Corte Valle Re, sicuramente interessata dall'aggiunta della quarta corsia dell'A1;
- ZPS IT4060011 Garzaia dello zuccherificio di Codigoro e Po di Volano, che sarà attraversata dal tracciato previsto per la E45/E55 tra la Ferrara-Mare e la SP60 Gran Linea;
- ZSC-ZPS IT4010016 Basso Trebbia, verosimilmente interessata dalle proposte modifiche al sistema di tangenziali e svincoli autostradali di Piacenza;
- ZSC-ZPS IT4040011 Cassa di espansione del Panaro, che potrebbe essere interessata dal prolungamento della complanare modenese alla A1;
- SIC-ZPS IT4070022 Bacini di Russi e Fiume Lamone e ZSC IT4070024 Podere Pantaleone, che potranno essere interessati dagli interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e dal nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi;
- SIC-ZPS IT4070005 Pineta di Casalboretto, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini; ZSC-ZPS IT4070004 Pialasse Baiona, Risega e Pontazzo; SIC-ZPS IT4070006 Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina, che saranno potranno risentire degli impatti dovuti agli interventi di potenziamento del Porto di Ravenna.

Si chiede una nuova valutazione di incidenza che comprenda anche questi siti.

OSSERVAZIONE 50 –VALUTAZIONE DI INCIDENZA SU SITI DELLA RETE NATURA 2000 E REALIZZAZIONE DELLE OPERE (Rapp.VAS, da pag. 145)

Dal momento che sono previsti vari impatti delle nuove opere sui siti della Rete natura 2000 e che la Valsat rimanda a verifiche puntuali sui singoli progetti, si chiede che il Piano preveda espressamente la possibilità di non realizzare le opere per evitare eventuali impatti negativi sui siti della Rete Natura 2000. Nel caso le opere siano realizzate si chiede, coerentemente con il comma 9 dell'art. 5 del DPR 357/97, che siano 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, e che qualora non ci siano alternative non impattanti su siti della Rete Natura 2000, siano dimostrati nel PRIT i motivi imperativi di interesse pubblico che motivano la previsione dell'opera, e la loro prevalenza rispetto alle esigenze di tutela ambientale.

OSSERVAZIONE 50 –VALUTAZIONE DI INCIDENZA SU SITI DELLA RETE NATURA 2000: SPECIE ED HABITAT PRIORITARI (Rapp.VAS, da pag. 145)

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.

Ad esempio (per un elenco più completo vedere l'allegato 1):

- la ZSC-ZPS IT4020021 Medio Taro, comprendente prati aridi ad orchidee (habitat prioritario 6210), foreste alluvionali ad ontano nero e frassino (habitat prioritario 91E0), stagni temporanei (habitat prioritario 3170) e paludi calcaree (habitat prioritario 7210), dove è presente il coleottero *Osmoderma eremita*, su cui è in corso un progetto LIFE, e la falena dell'edera *Euplagia quadripunctaria*, sarà impattata dal nuovo casello di Medesano sulla A15 e dalla variante di Fornovo della SS62 della Cisa;
- la ZSC-ZPS IT4020017 Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini di Torrile, Fascia golenale del Po è habitat per il coleottero *Osmoderma eremita*, su cui è in corso un progetto LIFE, e comprende foreste alluvionali ad ontano nero e frassino (habitat prioritario 91E0); la ZSC-ZPS IT4020022 Basso Taro è habitat per la falena dell'edera *Euplagia quadripunctaria*, entrambe saranno attraversate dalla strada Cispadana e dal prolungamento della TiBre autostradale;
- la ZSC-ZPS IT4030011 Casse di espansione del Secchia comprende gli habitat prioritari stagni temporanei (habitat 3170) e la ZSC IT4040012 di Colombarone comprende l'habitat prioritario prati aridi ad orchidee (habitat 6210), entrambe saranno interessate dalla Bretella Campogalliano-Sassuolo, e la prima anche dagli interventi sulla SS9 via Emilia con la variante di Rubiera;
- i prati aridi ad orchidee (habitat 6210) delle Valli del Mezzano (ZPS IT4060008) e dei Biotopi di Alfonsine e del fiume Reno (SIC-ZPS IT4070021), saranno attraversati dall'ipotetico itinerario E45/E55 e dagli interventi sulla SS16;
- la ZPS IT4040016 Siepi e Canali di Resega-Foresta e probabilmente anche la ZSC IT4060009 Bosco di Sant'Agostino o Panfilia, comprendenti prati aridi ad orchidee (habitat prioritario 6210), saranno impattate dall'Autostrada Cispadana;
- la ZSC-ZPS IT4010018 Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio è habitat per lo storione cobice (*Acipenser naccarii*) e sarà interessato dalle modifiche della viabilità intorno a Piacenza e dalla bretella Castelvetro Piacentino - Porto di Cremona;

Si chiede 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 eventualmente previste 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.

OSSERVAZIONE 51 – COMPENSAZIONI (Relazione tecnica, da pagg. 200-201)

Il fatto che il Piano assuma il principio della compensazione ecologica non aggiunge nulla a quanto già previsto dalle normative. Sarebbe più utile invece analizzare le cause che hanno determinato e determinano in Emilia-Romagna la non applicazione delle suddette norme. È il caso, ad esempio, del primo tratto dell'autostrada Tibre, attualmente in costruzione, dove sono intese "compensazioni" le ulteriori varie strade realizzate nei comuni interessati progetto. In questo caso gli evidenti impatti ai siti Natura 2000 non sono



stati considerati validi ai fini delle compensazioni, a seguito di una Valutazione d'Incidenza che negava qualsiasi impatto. Quali misure previste dal PRIT eviteranno che questo accada in futuro?

Allegato 1 – Elenco siti Rete Natura 2000 interessati dal PRIT e comprendenti habitat o specie prioritari

- IT4010006 MEANDRI DI SAN SALVATORE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010012 VAL BORECA, MONTE LESIMA
 - Habitat prioritari:
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6230 Formazioni erbose a Nardus, ricche di specie, su substrato siliceo delle zone montane (e delle zone submontane dell'Europa continentale)
 - 9210 Faggeti degli Appennini con Taxus e Ilex
 - 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Specie prioritarie:
 - *Canis lupus*
 - *Rosalia alpina*
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010013 MONTE DEGO, MONTE VERI, MONTE DELLE TANE
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010018 FIUME PO DA RIO BORIACCO A BOSCO OSPIZIO
 - Specie prioritarie:
 - *Acipenser naccarii*
 - Interessato da: bretella Castelvetro Piacentino - Porto di Cremona, quarta corsia A1, interventi sulle tangenziali di Piacenza
- IT4020001 BOSCHI DI CARREGA
 - Habitat prioritari:
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)



- Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
- Interessato da: Pedemontana
- IT4020003 TORRENTE STIRONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: tangenziale di Fidenza
- IT4020017 AREE DELLE RISORGIVE DI VIAROLO, BACINI DI TORRILE, FASCIA GOLENALE DEL PO
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: TiBre, Cispadana
- IT4020021 MEDIO TARO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - 7210 Paludi calcaree con *Cladium mariscus* e specie del Caricion davallianae
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: nuovo casello di Medesano sulla A15, variante di Fornovo della SS62 della Cisa
- IT4020022 BASSO TARO
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: TiBre, Cispadana
- IT4030011 CASSE DI ESPANSIONE DEL SECCHIA
 - Habitat prioritari:
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Interessato da: Bretella Campogalliano-Sassuolo, variante di Rubiera della SS 9 via Emilia
- IT4030023 FONTANILI DI GATTATICO E FIUME ENZA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*



- Interessato da: quarta corsia A1, variante Parma - Reggio alla SS9 via Emilia
- IT4040012 COLOMBARONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Bretella Campogalliano-Sassuolo
- IT4040016 SIEPI E CANALI DI RESEGA-FORESTO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Autostrada Cispadana
- IT4040017 VALLE DELLE BRUCIATE E TRESINARO
 - Habitat prioritari:
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Interessato da: terza corsia A22
- IT4050001 GESSI BOLOGNESI, CALANCI DELL'ABBADESSA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: completamento asse Lungo Savena e variante di Rastignano
- IT4050027 GESSI DI MONTE ROCCA, MONTE CAPRA E TIZZANO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Interessato da: variante alla SS64 Porrettana
- IT4050029 BOSCHI DI SAN LUCA E DESTRA RENO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Interessato da: variante alla SS64 Porrettana
- IT4060002 VALLI DI COMACCHIO
 - Habitat prioritari:
 - 1150 Lagune costiere



- 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 2270 Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
- Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
- Interessato da: Interventi sulla Ferrara-Mare, sulla via Romea e su Porto Garibaldi
- IT4060008 VALLE DEL MEZZANO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Nuovo tracciato E44/E45 Ravenna - Ferrara-Mare, interventi sulla Ferrara-Mare
- IT4060009 BOSCO DI SANT'AGOSTINO O PANFILIA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Autostrada Cispadana
- IT4060016 FIUME PO DA STELLATA A MESOLA E CAVO NAPOLEONICO
 - Specie prioritarie:
 - *Acipenser naccarii*
 - Interessato da: Autostrada Cispadana, terza corsia A13
- IT4070003 PINETA DI SAN VITALE, BASSA DEL PIROTTOLO
 - Habitat prioritari:
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 2270 Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Tangenziale di Ravenna, interventi sulla via Romea
- IT4070007 SALINA DI CERVIA
 - Habitat prioritari:
 - 1150 Lagune costiere
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070008 PINETA DI CERVIA
 - Habitat prioritari:
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 2270 Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
 - Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070010 PINETA DI CLASSE



- Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
- Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Pelobates fuscus insubricus*
- Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070021 BIOTOPDI DI ALFONSINE E FIUME RENO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Interessato da: Nuovo tracciato E44/E45 Ravenna - Ferrara-Mare, interventi sulla SS16
- IT4080005 MONTE ZUCCHERODANTE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 9220 Faggeti degli Appennini con *Abies alba* e faggete con *Abies nebrodensis*
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'*Alyso-Sedion albi*
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 7220 Sorgenti petrificanti con formazione di tufi (*Cratoneurion*)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - *Rosalia alpina*
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4080014 RIO MATTERO E RIO CUNEO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4080015 CASTEL DI COLORIO, ALTO TEVERE
 - Habitat prioritari:
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 9210 Faggeti degli Appennini con *Taxus* e *Ilex*
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Canis lupus*



- Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4090004 MONTE S. SILVESTRO, MONTE ERCOLE E GESSI DI SAPIGNO, MAIANO E UGRIGNO
 - Habitat prioritari:
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4010016 BASSO TREBBIA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Interessato da: interventi sulle tangenziali di Piacenza
- IT4020027 CRONOVILLA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Pedemontana
- IT4030007 FONTANILI DI CORTE VALLE RE
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: quarta corsia A1
- IT4070004 PIALASSE BAIONA, RISEGA E PONTAZZO
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna
- IT4070005 PINETA DI CASALBORSETTI, PINETA STAGGIONI, DUNA DI PORTO CORSINI
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*



- *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna
- IT4070006 PIALASSA DEI PIOMBONI, PINETA DI PUNTA MARINA
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna
- IT4070022 BACINI DI RUSSI E FIUME LAMONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi
- IT4070024 PODERE PANTALEONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi