



# PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Alla c.a. **Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica,  
dei Trasporti e del Paesaggio**

Viale Aldo Moro, 30 – 40127 Bologna

e-mail: [segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it)

## **OGGETTO: osservazioni e proposte al PRIT 2025**

L'analisi della Relazione Tecnica del Piano Regionale Integrato dei Trasporti adottato consente di poter affermare una condivisione dell'assetto strategico e degli obiettivi proposti, rinvenibili in particolare nel primo capitolo "IL QUADRO STRATEGICO DI RIFERIMENTO DEL PRIT 2025".

Nel quadro generale di una riconferma dell'assetto infrastrutturale del PRIT98, finalizzato al perseguimento della rimodulazione e del reindirizzamento della domanda di mobilità verso alternative più sostenibili, si è preso atto del parziale accoglimento dell'assetto infrastrutturale del PTCP vigente approvato con Del. C.P. n. 124 del 17/06/2010.

Tale assetto provinciale, condiviso con la stessa Regione Emilia-Romagna durante l'iter di approvazione del piano, è stato anticipatorio delle strategie e degli obiettivi espressi dal PRIT 2025, perseguendo un modello territoriale integrato a partire proprio dallo scenario infrastrutturale per il quale il PTCP ha previsto la realizzazione dei tratti della Grande Rete già delineati nel PRIT98 ed il completamento dell'assetto della Rete di Base. Al fine di completare il consolidamento dell'assetto infrastrutturale del PTCP vigente pare opportuno avanzare alcune proposte integrative dei contenuti del PRIT 2025.

### ***La rete stradale***

1) Per quanto concerne lo schema della rete stradale prefigurato nella Relazione Tecnica al capitolo "3.1 Obiettivi del PRIT 2025 – Assi costituenti la Rete di Base Principale – Strade provinciali" si rileva un non pieno allineamento con l'assetto gerarchico del PTCP vigente. Tenendo conto che è in corso di elaborazione il Piano Territoriale di Area Vasta, con la consueta collaborazione, vi sarà occasione per la condivisione dell'assetto gerarchico definitivo.

Si richiede, sin da ora, di ricomprendere nella rete di base l'asse del "Sottosistema della viabilità radiale esistente" da Reggio Emilia a Montecchio Emilia, che serve il quadrante a Sud-Ovest del Capoluogo di Provincia, per i tratti di seguito elencati:

- S.P. 28 da Reggio Emilia sino alla intersezione con la S.P. 12 a Montecchio Emilia.

Ciò in quanto tale viabilità rappresenta un sistema integrato tra insediamenti, servizi e mobilità, come ben espresso negli obiettivi del PRIT 2025.

**2)** In generale per le ex strade statali (passate alle Province) si sottolinea la rilevanza 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 di 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.

**3)** La Via Emilia-bis, fermo restando la ricomprensione dei diversi tratti stradali che la compongono nella rete di base, è un asse strutturale di rilievo regionale che le tangenziali e le varianti di tracciato in corso di realizzazione stanno delineando in provincia di Reggio Emilia, così come in provincia di Parma, Modena e anche Bologna. Essa è tale sia in termini di flussi di traffico, che di livelli di funzionalità e connettività est-ovest lungo il più vasto sistema insediativo della regione. Per tale ragione va considerato quale sistema unitario e prioritario di intervento.

Nello specifico è necessario sottolineare l'importanza e la priorità della celere attuazione della previsione infrastrutturale relativa al raccordo tra l'area modenese e quella reggiana (variante di Rubiera e ponte sul Secchia).

**4)** L'asse viario della Strada Statale 63, a sud del capoluogo, rappresenta per il territorio provinciale di Reggio Emilia 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 anche con il coinvolgimento degli enti locali e della stessa Regione, finalizzati a migliorarne il livello di servizio e rendere più scorrevoli i collegamenti. Allo stato attuale sono programmate opere finalizzate a risolvere il nodo di Rivalta con l'obiettivo di una connessione più diretta alla Variante di Canali ed al sistema delle tangenziali al Comune di Reggio Emilia, inoltre risulta redatto un progetto di fattibilità della Provincia per continuare nella riqualificazione in sede di tratti della S.S. 63, in particolare tra la galleria Bocco – Canala 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.

### ***Il trasporto ferroviario e l'intermodalità***

1) Si condivide l'importanza attribuita agli interventi riguardanti il territorio di Reggio Emilia prospettati dal PRIT, il potenziamento della Parma-Suzzara-Poggio Rusco (TI.BRE ferroviario) e la 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, correttamente visto nel PRIT come unitario, appare necessario ed urgente definire una soluzione condivisa con gli enti locali interessati. A tal riguardo si ritiene opportuno che il PRIT 2025, ed a seguire un tavolo operativo, esplicitino le soluzioni a minor impatto sia relativamente al consumo di suolo che alle aree di tutela naturalistiche esistenti e di progetto riguardanti l'asta del fiume Secchia.

Per il trasporto passeggeri:

2) Il PTCP approvato propone di attivare sulla linea storica MI-BO, in integrazione e complementarietà con i programmi del Servizio Ferroviario Regionale, un Servizio Ferroviario Metropolitano per attrezzare anche la direttrice PR-RE-MO-BO ed i centri urbani da questa serviti; un sistema di trasporto su ferro che si attesti sulle fermate intermedie tra le città regionali. Si ribadisce alla Regione l'importanza del potenziamento e dell'integrazione del Servizio Metropolitano regionale.

Si prende atto con soddisfazione dell'obiettivo di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, in particolare per la "Y rovesciata" (le ferrovie locali) che si irradia nel territorio reggiano. Sarà opportuno attivare un tavolo di approfondimento per future scelte di progressivo potenziamento del trasporto passeggeri, in stretta connessione con gli interventi di nuova realizzazione e definitivo assetto del trasporto merci (Dinazzano-Marzaglia).

### ***Logistica e trasporto merci***

1) Si condividono le strategie e gli obiettivi regionali. Si rileva nella Carta D del PRIT 2025 l'indicazione di Rubiera quale scalo ferroviario principale, mentre già in sede di approvazione del PTCP risultava dismesso. Si chiede pertanto di modificare la carta e aggiornare la Relazione Tecnica.

2) In merito al polo logistico di Guastalla si chiede di specificarne la funzione, ovvero se esso sia considerato come stato di fatto o con potenzialità di sviluppo.

## **La Fermata Mediopadana**

Il livello di servizio raggiunto dal nodo della Mediopadana, che copre un evidente bacino di area vasta anche sovraregionale, si ritiene debba richiedere una maggiore e puntuale attenzione da parte del PRIT 2025. Centrale, per garantire efficienza e crescita di tale innovativo hub ferroviario è l'interconnessione con la linea Reggio-Guastalla (ferro-ferro) e l'intermodalità ferro-gomma. Il PUMS di Reggio Emilia ha da tempo approfondito tali questioni, la cui progressiva, ma certa risoluzione comporta un innalzamento del livello di servizio non solo per la provincia, ma per la regione intera.

## **Nuovo casello autostradale**

Condividendo la scelta esplicita circa la previsione del nuovo casello autostradale (in località Gavassa), già contenuto nel PTCP vigente, si ribadisce, anche in questo caso, come sia prioritaria l'attivazione di un percorso per la sua realizzazione.

Reggio Emilia, 16/09/2019

Il Presidente della Provincia di Reggio Emilia

Giorgio Zanni