

OSSERVAZIONI al PRIT 2025

Di Legambiente Piacenza (circolo Emilio Politi)

In corsivo i commenti di Legambiente rispetto alle proposte del Piano.

Le seguenti osservazioni di Legambiente Piacenza (circolo Emilio Politi) non hanno assolutamente la pretesa di entrare nel dettaglio dell'analisi della Relazione Tecnica del Piano adottato, degli obiettivi e degli strumenti previsti per raggiungerli. Per questo rimandiamo alle osservazioni di Legambiente Emilia Romagna.

Duole rilevare che **l'elemento partecipativo**, benché ampiamente rappresentato nel capitolo della AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE, a seguito della recente normativa europea e nazionale, non trova riscontro nella pratica locale. Abbiamo spesso notato, dagli articoli di stampa, numerosi e frequenti incontri degli amministratori regionali con i rappresentanti delle categorie economiche locali ma nessun contatto con le associazioni ambientaliste, che da tempo si impegnano per sensibilizzare cittadini e amministratori sulle ricadute del trasporto di merci e persone, sul consumo di suolo, sul congestionamento dello spazio, l'inquinamento atmosferico e sulle relazioni sociali e psicologiche degli abitanti di un territorio. Senza considerare gli effetti drammatici sui cambiamenti climatici.

Anche la recente, e non ancora conclusa, esperienza del percorso per la costruzione del PUMS di Piacenza riscontra una grande debolezza di partecipazione e un grave scollamento con le interessanti tematiche affrontate dal PRIT. Come se fossero due mondi separati mentre dovrebbero invece essere fortemente integrati.

Detto questo e prescindendo, per esigenze di sintesi, dai contenuti espressi da Legambiente a livello regionale, ci limiteremo ad evidenziare le criticità e le positività del PRIT che riguardano il territorio di Piacenza commentando le proposte in carattere corsivo.

Premesso che il nostro territorio, e quello di gran parte della pianura padana, è uno dei più inquinati del pianeta - come da tempo le agenzie di monitoraggio internazionali rappresentano drammaticamente - ci saremmo aspettati un cambio di paradigma e uno **sforzo straordinario** per tentare di aggredire quanto meno il problema e per cercare di risolverlo. In parole povere occorrerebbe ridurre considerevolmente le emissioni da combustibili fossili cercando di spostare il trasporto di persone dai mezzi privati ai mezzi pubblici e ai modi di trasporto alternativo. Mentre per quanto riguarda le merci occorre un trasferimento drastico dalla gomma al ferro o a mezzi a trazione alternativa rispetto ai combustibili fossili tradizionali. Per fare questo bisogna semplicemente abbandonare le politiche del passato per intraprendere, con coraggio, strade nuove, anche se internazionalmente già consolidate.

Invece rileviamo che gli **obiettivi infrastrutturali previsti sulla Rete Stradale** sono:

- ✓ **IV corsia A1 fra Modena (interconnessione con A22) e il confine regionale (Piacenza)**
"In particolare, per la A1, si ritiene opportuno che il potenziamento a quattro corsie debba interessare anche il ponte autostradale sul Po al fine di attrarre quanto più possibile quote di traffico oggi gravanti sul ponte sul Po lungo la SS9 che attraversa il centro abitato di Piacenza".
A proposito di ciò occorre rilevare che la costruzione di nuove strade o nuove corsie attira regolarmente nuovo traffico in un circolo vizioso che si autoalimenta finché non si decide di fornire delle alternative infrastrutturali di mobilità come il potenziamento deciso della ferrovia.
- ✓ introduzione dei seguenti nuovi caselli:
 - **lungo la A21 a Rottofreno (intervento positivo che rappresenta il completamento della tangenziale esistente e il suo raccordo con l'autostrada, evitando l'attraversamento di centri abitati)**
 - **lungo la A21 dir a S. Pietro in Cerro;**

- ✓ “il completamento e potenziamento dell’asse tangenziale ovest-sud-est e il miglioramento dell’innesto con la SS9”; *(intervento positivo)*
- ✓ “eventuale dismissione del tratto di A21 fra i caselli di Piacenza Ovest e Piacenza sud o il suo affiancamento con un nuovo tratto di tangenziale”; *(intervento che andrebbe quantomeno concordato con la Regione Lombardia e con i Comuni lombardi che non hanno attualmente pianificato alcun passaggio sul proprio territorio di raccordi autostradali alternativi. Senza considerare l’assoluta necessità di valutare correttamente l’impatto del trasferimento della tangenziale di Piacenza in area lombarda sul consumo di suolo agricolo.*
- ✓ “in alternativa al potenziamento dell’asse tangenziale, 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. Questa soluzione è da considerarsi sostitutiva alle varianti sulla via Emilia prima richiamate individuate dal PTCP di Piacenza”.

Sulla necessità di una nuova strada “mediana” fra la Via Emilia e Castelsangiovanni sono state consumati litri di inchiostro in articoli di stampa nel corso degli anni. Premesso che i dati di flusso dei mezzi nella direzione ovest-est a livello pedecollinare non rivelano la necessità di una nuova strada, occorre puntualizzare che ad oggi il PTCP prevede già la realizzazione dell’ammodernamento dei collegamenti stradali esistenti, che effettivamente non consentono - per il limitato dimensionamento dei sedimi - collegamenti in sicurezza, soprattutto ai mezzi di trasporto commerciali. E’ invece da rigettare, nel modo più categorico, la proposta di una NUOVA strada che procurerebbe una ferita insanabile in una delle campagne più fertili del mondo, con uno spreco di suolo agricolo che non ci possiamo più permettere.

Riguardo la porzione della Rete di Base di competenza statale

Sulla SS9 Via Emilia il PRIT 2025 prevede il completamento delle tangenziali dei capoluoghi di provincia e la realizzazione di varianti ad alcuni centri abitati di più importanti dimensioni.

In particolare vengono ritenuti prioritari i seguenti interventi:

- ✓ variante di Ponte Nure
- ✓ variante di Alseno

Su tali interventi va fatta un commento non solo in merito alla loro reale necessità quanto al livello di progettazione che dovrebbe essere mirata alla minimizzazione del consumo di suolo. Basti pensare che per gli interventi in oggetto negli allegati del PTCP è stato calcolata un’occupazione di terreno diretta e indiretta (per svincoli, rotonde, ecc.) pari a quasi 4 milioni di mq. ! Un’enormità che si va ad aggiungere al carattere espansivo delle pianificazioni comunali.

Assi di valico appenninico

- ✓ “S.S. 45 di Val Trebbia: tratto Rio Cernusca (km 110+300) – Rivergaro (km 121+500) - ampliamento della sede stradale al tipo C2 e rettifica curve”;
- ✓ “S.S. 45 di Val Trebbia: tratto tra Bobbio (km 90+750) e Ottone - adeguamento della piattaforma stradale alla sezione del tipo C2”;

Questi interventi sono senza dubbio necessari, sia per questioni di sicurezza degli utenti, sia per cercare di contrastare il drammatico fenomeno dello spopolamento della montagna. Va però precisato che conta molto la qualità della progettazione, che in passato ha creato molti problemi e intoppi a causa di un inaccettabile impatto paesaggistico.

Riguardo alla Rete di competenza provinciale

- ✓ “completamento della tangenziale sud-ovest di Piacenza mediante il collegamento del tratto esistente con il sistema autostradale del quadrante ovest: tratto dalla S.P. 7 di Agazzano alla

S.P. 10 Padana Inferiore e di qui fino alla A21 Torino – Piacenza con nuovo casello di Rottofreno”;

- ✓ “Variante alla S.P. 6 PC, A San Giorgio Piacentino a San Polo (PC)”;
Tale variante, in corso di esecuzione, rappresenta l’esempio più emblematico di come la progettazione di un’opera probabilmente utile, consentendo al traffico di evitare i centri urbani di S.Polo e di S.Giorgio, mediante un assurdo disegno a S abbia massimizzato il consumo di suolo agricolo.

- ✓ “Con riferimento, inoltre, agli **interventi finalizzati al miglioramento dell’accessibilità urbana**, fermo restando che è in ogni caso necessario confermarne la sostenibilità mediante studi di fattibilità economico – finanziaria, si prevede la tangenziale di Castel San Giovanni”.
A questo proposito occorre rilevare che la tangenziale, pianificata dal Comune per togliere il traffico, soprattutto pesante, proveniente dalla via Emilia Pavese, non sarebbe necessaria se i mezzi fossero costretti a utilizzare l’autostrada che ha un comodo casello per il collegamento al polo logistico locale. Inoltre anche per questo Comune occorre ribadire la necessità del rafforzamento dello scalo merci ferroviario, oggi sottoutilizzato, anche per carenze di carattere tecnico, da superare.

TRASPORTO FERROVIARIO

Quanto al trasporto ferroviario occorre fare la distinzione fra trasporto merci e passeggeri.

Trasporto passeggeri.

Piacenza è storicamente contraddistinta da un forte flusso pendolaristico, soprattutto verso l’area lombarda, originata dall’attrazione della città metropolitana di Milano. Inutile dire che questa tratta, nonostante i tentativi svolti dalla regione Emilia Romagna per il miglioramento dei collegamenti con la Lombardia e per la razionalizzazione dei contratti di servizio con i gestori del servizio ferroviario, è tuttora soggetta a fattori di crisi che si ripercuotono pesantemente sulle condizioni di trasporto e di vita dei pendolari.

Oltre che per il collegamento ferroviario con Milano la città di Piacenza si caratterizza per i collegamenti con Bologna, con Tortona/Torino/Genova e con Cremona. Per questo motivo rilanciamo il progetto già presentato in occasione del Piano Strategico per Piacenza (2006) denominato: **“SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO PIACENTINO” (verso Milano, Castelsangiovanni, Parma e Cremona).**

Tale progetto, perfettamente coerente con gli obiettivi del P.R.I.T. (potenziamento dei servizi ferroviari cadenzati, multimodalità delle stazioni, massimizzare l’integrazione tra servizi ferroviari e TPL su gomma, ecc) rappresenterebbe davvero l’occasione per invertire la rotta e iniziare a sottrarre traffico dalle strade.

Risulta che la Regione non abbia preso in considerazione il progetto in esame e la sua fattibilità perché troppo costoso in relazione alla modesta utenza delle linee. Ma si può facilmente obiettare evocando l’immagine del cane che si morde la coda.... Non è possibile aumentare l’utenza e il numero dei biglietti venduti se non si rende il servizio attrattivo e realmente alternativo all’automobile. La realizzazione di tale progetto renderebbe meno necessari tante nuove strade che hanno un costo di costruzione e di manutenzione enorme, senza nemmeno contabilizzare i costi ambientali dell’inquinamento.

Non è accettabile leggere nella Relazione Tecnica che il “PRIT98 si era posto un **obiettivo troppo ambizioso**: incrementare l’offerta di servizi del 100%, rispetto a quelli allora esistenti, per attirare utenza fino al 300% dei passeggeri allora trasportati. **Ciò non è avvenuto** perché sono venute meno o non hanno avuto adeguata o compiuta attuazione, alcuni dei presupposti ed “elementi attrattori” che dovevano alimentarla, quali soprattutto il rinnovo dell’intera flotta di rotabili, un pieno incremento dei servizi, soprattutto nelle aree a maggiore intensità abitativa, il loro “cadenzamento” regolare, la razionale integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, la parziale integrazione tariffaria, la crescita del sistema ferroviario nazionale” . **Una ammissione di SCONFITTA inaccettabile!**

Occorre invece investire di più nel trasporto ferroviario e nelle **stazioni** che – come si legge nella Relazione Tecnica - “prefigurano **un ruolo cardine nell’organizzazione dei servizi**. Stazioni che, spesso vissute dal territorio quale limite e margine delle città, devono diventare nodi centrali della mobilità. (pag 95)

In sintesi, viene attribuito alle **stazioni** il ruolo richiesto dalla Comunità europea di “**piattaforme di connessione multimodale per i passeggeri**”, nelle quali l’integrazione multimodale degli spostamenti deve anche essere facilitata dalla diffusione delle informazioni e dei sistemi per acquisire i titoli di viaggio.

Positivo quindi l’impegno nel rinnovo del parco rotabili al 2020 ma è necessario un’impegno straordinario nella modifica e nel miglioramento delle condizioni dei contratti di servizio, nella manutenzione dei mezzi, maggiore frequenza e cadenza delle corse, accoglienza delle stazioni, accessibilità dei parcheggi, tariffazioni integrate, multimodalità, ecc.

Trasporto merci

Quanto al trasporto merci occorre fare una riflessione specifica sulla **logistica**. Un settore produttivo che si sta espandendo voracemente e con una velocità superiore alla capacità dimostrata dalle amministrazioni di governarlo. A Piacenza si è sviluppato in un ventennio (la prima realizzazione nel 1998) secondo un disegno della cosiddetta y rovesciata, cioè comprendente il capoluogo Piacenza, Castelsangiovanni e Monticelli. Attualmente ricopre una superficie territoriale corrispondente a circa 7 milioni di mq.

Uno sviluppo veloce e disordinato caratterizzato da scarse compensazioni ambientali ed energetiche, enorme consumo di suolo e preoccupanti criticità dal punto di vista della gestione del lavoro. A tutto ciò si è aggiunta una totale inadeguatezza delle infrastrutture per il trasporto e lo scambio delle merci via ferro. A Piacenza, già dalla Convenzione iniziale, si prevedeva il trasferimento dello scalo merci attualmente adiacente alla stazione ferroviaria nel polo logistico di Le Mose, trasferimento non ancora avvenuto !

Se l’incremento del tonnellaggio su ferro è stato solo del 30% dal 2007 al 2016 (da 15,04 a 19,58 milioni di tonnellate), a Piacenza è stato decisamente inferiore.

L’impegno di trasferire, a livello regionale entro il 2030, il 25-30% del traffico merci su ferro per arrivare al 50% entro il 2050 (Pag 138) è senza dubbio inadeguato rispetto all’aggressività dello sviluppo della logistica e a fronte dei livelli di inquinamento atmosferico che il PAIR non riesce affatto a ridurre.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E L’INTERMODALITA’

“Il PRIT 2025, nel confermare le politiche regionali finora svolte a sostegno del TPL, definisce una serie di azioni, di natura anche gestionale, capaci di affrontare le difficoltà e le problematiche del settore, e che puntano all’ottenimento dell’importante risultato di modifica dello share modale al 2025, con una crescita passeggeri TPL (gomma e ferro) **dal 8% al 12-13% su base regionale**”.

A prescindere dalle dimensioni del prospettato incremento, occorre fare una precisazione che si desume dalla lettura della realtà: nelle città di piccole dimensioni e caratterizzate da una sprawl urbanistico accentuato, come nel caso di Piacenza, il trasporto pubblico si rivela ancora meno efficiente e attrattivo che nelle città metropolitane, dove il carattere di sistema dei collegamenti pubblici può addirittura consentire ai cittadini di rinunciare al possesso del mezzo privato. Quando i tempi di attraversamento della città sono brevi il costo del biglietto viene percepito – a torto o a ragione – esoso rispetto al servizio. Ciò fa ridurre il numero degli utenti e degli introiti alla società di gestione. Innescando quindi un circolo vizioso. Se a ciò si aggiunge la qualità scadente dei mezzi, sia in relazione alla comodità percepita dagli utenti, sia in termini di livello di inquinamento atmosferico, il quadro diventa drammatico. Come esempio riportiamo i dati relativi al parco mezzi Seta, utilizzati nell’ambito di Piacenza, che comprendeva 170 autobus la cui età media era di 10,8 anni. Di questi, 84 erano i mezzi diesel Euro 2; 25 gli Euro 3; 21 gli Euro 5 (solo il 12 %) e 40 quelli a metano.

Occorre davvero un salto di qualità importante soprattutto studiando delle strategie diverse dal passato per render effettivamente attrattivo il trasporto pubblico. Scelte che prevedono infrastrutturazioni pesanti, da valutare in base alla capacità di riduzione della congestione da traffico e dell’inquinamento atmosferico. Non solo quindi mediante il criterio dell’equilibrio economico-finanziario ma anche sulla base dell’analisi costi-benefici complessivi.

Il PRIT si ripromette correttamente l'obiettivo di attrezzare tutte le stazioni quali poli di interscambio modale e tariffario dotati di idonei parcheggi scambiatori che prevedano stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, postazioni sicure di ricovero di bici private, di bike sharing, ecc.

Ma di fondamentale importanza sarebbe l'impegno della Regione ad aiutare, soprattutto i capoluoghi medio-piccoli di adeguati parcheggi scambiatori ai margini della città, dotati di adeguati servizi e di frequenza delle corse in modo tale da rendere il trasporto pubblico davvero efficiente e attrattivo.

IL SISTEMA DELLA MOBILITA' CICLISTICA

Con riferimento alle aree urbane, il PRIT 2025 pone l'obiettivo di raggiungere la quota di ripartizione modale ciclabile del 20%, valutata come media regionale. Pag 120

L'impegno sarebbe positivo se fosse effettivamente realizzato.

Anche se l'obiettivo non deve essere visto solo in termini quantitativi ma soprattutto qualitativi.

Quello che è importante per la fruizione delle piste o dei tracciati ciclabili è il loro livello di manutenzione, sicurezza e di collegamento con le altre.

IL SISTEMA IDROVIARIO

Nella Relazione Tecnica si legge a pag 178: "In riferimento al **Porto commerciale di Piacenza** che era stato previsto sia nel PRIT 98 che nel PTCP della provincia di Piacenza, mentre **resta valida la sua valenza ai fini turistici**, valutati i profondi cambiamenti socio-economici che hanno investito l'Italia in questi ultimi dieci anni e alla luce della recente (2018) inaugurazione della nuova conca di navigazione di Isola Serafini che rende possibile verso monte il flusso di navigazione, **si ritiene necessario aggiornare gli studi svolti nel 2003-2004 in collaborazione con gli Enti territoriali relativi all'individuazione della sua localizzazione e al suo dimensionamento (anche per fasi).**

La soluzione da individuarsi, oltre ad essere coerente con l'effettivo livello di navigabilità disponibile sul Po e alla necessità di coordinarsi con il vicino porto commerciale di Cremona, **dovrà valutare la qualità e fattibilità del collegamento con il sistema infrastrutturale e logistico dell'hinterland, favorendo le dotazioni logistiche esistenti, che potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (come ad es. in località Monticelli di Ongina)".**

A questo proposito non resta che ribadire la posizione da sempre espressa da Legambiente, ma condivisa dall'Autorità di Bacino del fiume Po e confermata in numerosi convegni e occasioni di approfondimento scientifico. Il Po, in relazione al numero limitato di giorni in cui è consentita la navigabilità, soprattutto di imbarcazioni di classe V, NON consente la sostenibilità economica della navigazione di tipo commerciale. Inoltre la costruzione di porti commerciali e di infrastrutture adatte all'intermodalità produrrebbe un'alterazione non solo paesaggistica ma anche delle condizioni di naturalità del fiume e della sua biodiversità.

Ben venga invece lo sviluppo "sostenibile" della navigabilità turistica.

Legambiente Piacenza, circolo "Emilio Politi".

31 agosto 2019



REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
PG/2019/0711338 del 19/09/2019 11:35:11