

Regione Emilia-Romagna.

Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2025.

A riscontro di quanto trasmesso con nota PG/2019/0602412 del 18 luglio 2019, si formulano le **osservazioni** sui contenuti del Piano in oggetto raffrontato con la programmazione di **Regione Lombardia** in materia di infrastrutture e sistemi della mobilità, con prioritario riferimento agli obiettivi e azioni declinati nel vigente **Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT)** approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 1245 del 20 settembre 2016.

Sistemi di trasporto pubblico

a) Trasporto ferroviario

Al fine di migliorare la qualità dell'offerta del servizio ferroviario tra la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia e realizzare un sistema di trasporto coordinato ed efficace, si propone che il PRIT possa considerare i seguenti elementi programmatori o di indirizzo:

- tra gli obiettivi strategici del Piano siano opportunamente inserite:
 - ✓ la riorganizzazione del **sistema Milano–Bologna–(Ancona) e Milano–Piacenza–Mantova** attraverso la strutturazione di un cadenzamento semiorario tra Milano e Codogno (o Piacenza) dei due canali diretti rispettivamente a Bologna e Mantova;
 - ✓ la riattivazione - contestualmente all'attivazione del Servizio ferroviario Metropolitano di Bologna - della relazione **Milano–Ancona** senza soluzione di continuità, esplicitando, come obiettivo tecnico di sviluppo e armonizzazione del sistema ferroviario, la simmetrizzazione dei servizi emiliani afferenti alla rete lombarda o che si ritiene di voler coordinare con i servizi lombardi (Milano–Bologna–(Ancona), Suzzara–Ferrara, Voghera–Piacenza, ...);
- sia inserita la riattivazione del servizio sulla **Piacenza–Cremona** finalizzandolo alla ottimizzazione di servizi sovraregionali (Milano–Piacenza–Cremona–Mantova, Genova–Piacenza–Cremona–Brescia, Genova–Piacenza–Cremona–Mantova–Verona–Trento);
- sia rivalutato un completo ripristino del servizio ferroviario **Cremona-Fidenza** eliminando le corse sostitutive bus che non risultano coerenti con una valida risposta di mobilità tra i capolinea; il progetto orario dovrebbe inserire la linea nei nodi di Cremona e di Fidenza in modo da garantire continuità con le altre relazioni servite;
- per la relazione **Mantova-Modena** sia introdotto l'obiettivo di ricostruire la continuità della linea da Modena fino a Verona almeno attraverso un sistema di appuntamenti strutturati nel nodo di Mantova;
- per le relazioni **Parma-Suzzara** e **Suzzara-Ferrara**, considerato che non esistono più collegamenti diretti con Mantova da Ferrara (o da Parma), sia introdotto l'obiettivo

di realizzare collegamenti diretti Mantova-Reggio Emilia con accesso alla stazione Medio Padana AV;

Per la **Brescia-Parma**, infine, si chiede di evidenziare che la linea, pur di competenza di Regione Lombardia, potrà essere valorizzata da una proficua collaborazione tra le Regioni che permetta di valorizzarne le frequenze e le logiche di interscambio nel nodo di Parma.

b) TPL gomma

Si ritiene importante che nel PRIT sia affermato il principio che l'organizzazione delle **linee interbacino che si sviluppano in territorio lombardo** debba essere oggetto di programmazione condivisa e/o confronto fra le Agenzie coinvolte.

Si sottolinea, a tal riguardo, che:

- l'Agenzia per il TPL di Cremona-Mantova ha già assunto nel proprio Programma di Bacino l'impegno di non modificare i servizi che dal proprio territorio e di propria competenza raggiungono località/scuole/ecc. emiliane;
- l'Agenzia per il TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha invece previsto nel proprio Programma di Bacino la possibilità di creare un coordinamento tra i servizi bus e ferroviari provenienti da Fidenza e quelli gravitanti sulla stazione di Piacenza con le linee di TPL gestite dalla stessa Agenzia in modo da agevolare le coincidenze per i lavoratori ENI diretti a San Donato.

Viabilità

Riscontrato che il PRIT prevede, tra le opere di potenziamento della rete autostradale esistente, la realizzazione della **'IV corsia dell'autostrada A1 fra Modena (interconnessione con A22) e il confine regionale (Piacenza)'**, si chiede di evidenziare maggiormente l'importanza che nell'ambito del suddetto intervento sia ricompreso, in analogia con quanto previsto nel citato PRMT di questa Regione ¹⁾, anche **l'ampliamento del ponte sul Po**, al fine di dare continuità funzionale alla 'A1' con le quattro corsie da Milano a Bologna.

Mobilità ciclistica

Con riferimento ai contenuti della carta 'E' - *Ciclabili regionali*, si segnala la necessità di:

- modificare il percorso di riferimento della **Ciclovia Turistica Nazionale 'VENTO'** coerenziandolo con i contenuti del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica oggetto di Conferenza di Servizi preliminare convocata da Regione Lombardia il 4 giugno 2019 e conclusa con Decreto D.S. n. 11664 del 2 agosto 2019;
- modificare il percorso di riferimento della **Ciclovia Turistica Nazionale 'SOLE'** coerenziandolo con i contenuti del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica trasmesso da Regione Emilia-Romagna al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 7 agosto 2019;
-

1) in cui l'opera è inserita come: "A1 quarta corsia Lodi – Piacenza, compreso ampliamento ponte sul Po".