

## **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 <sup>1)</sup>, 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".