

ALLEGATO

Emendamenti presentati all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"". (Delibera di Giunta n. 2045 del 03 12 18).

Emendamento n. 1/Zoffoli a pag. 59 (68 di 297)

Al paragrafo 3.3.2 "Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale" a pagina 59 le parole "tangenziale est di Forlì III lotto e, successivamente, la tangenziale Ovest"

sono sostituite con le parole

"tangenziale est di Forlì III lotto e tangenziale Ovest di Forlì."

Emendamento n. 2/Zoffoli a pag. 191 (200 di 297)

Al paragrafo 11.2 "Obiettivi e azioni di Piano" a pagina 191, in coda al paragrafo introdotto dalle parole "Il rilancio dell'aeroporto sarà possibile solo attraverso l'individuazione di soluzioni originali,"

sono aggiunte le parole

"In ragione di queste considerazioni è in corso una procedura per il suo rilancio."

Emendamento n. 3/Rontini a pag. 48 (57 di 297)

Nel paragrafo 3.2.3 "Itinerario E55/E45", alla pagina 48, dopo la frase:

Con riferimento al corridoio E45/E55, con Delibera di Giunta n. 1617/2015, la Regione ha individuato in priorità 2 una proposta alternativa, consistente in una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis) e la Ferrara mare e di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309.

aggiungere la frase:

"In particolare, nel territorio della provincia di Ravenna, la nuova infrastruttura costituirà una variante alla SS16 in corrispondenza dell'abitato di Mezzano e dovrà essere armonizzata con l'esistente tangenziale di Alfonsine."

prima della frase:

Una eventuale prosecuzione dell'asse fino ad Ariano Polesine dovrà essere verificata con la Regione Veneto.

Emendamento n. 4/Piccinini - Bertani a pag. 88 (97 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 "*Le infrastrutture di rete e i nodi*"

il quarto periodo:

"Tra gli interventi da attuare di rilevanza si inseriscono anche quelli volti a facilitare e velocizzare l'accesso degli utenti ai treni, quali il completamento dei lavori per innalzare le banchine di stazione ed eliminare le barriere architettoniche che condizionano le persone diversamente abili ed in generale con difficoltà motorie."

è così sostituito:

"Tra gli interventi da attuare di rilevanza si inseriscono anche quelli volti a facilitare e velocizzare l'accesso degli utenti ai treni, quali il potenziamento dei parcheggi nelle stazioni e nei punti di interscambio, nonché il completamento dei lavori per innalzare le banchine di stazione ed eliminare

le barriere architettoniche che condizionano le persone diversamente abili ed in generale con difficoltà motorie.”

Emendamento n. 5/Piccinini - Bertani

a pag. 89 (98 o 99 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “*Le infrastrutture di rete e i nodi*” al decimo periodo, tra gli interventi previsti per le linee della Rete Nazionale

è inserito il seguente intervento:

“Ripristino della tratta dismessa Budrio-Massalombarda”

Emendamento n. 6/Piccinini - Bertani

a pag. 91 (100 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “*Le infrastrutture di rete e i nodi*”, all’undicesimo periodo, l’obiettivo/azione previsto per la Rete Regionale:

“**migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale** delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza ed accessibilità (sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto previsto per la rete Nazionale.”

è così sostituito:

“**migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale** delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza ed accessibilità (parcheggi delle stazioni e parcheggi di interscambio, sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto previsto per la rete Nazionale.”

Emendamento n. 7/Piccinini - Bertani

a pag. 91 (100 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “*Le infrastrutture di rete e i nodi*”, all’undicesimo periodo, dopo l’obiettivo/azione previsto per la Rete Regionale:

“**migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale** delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza ed accessibilità (sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto previsto per la rete Nazionale.”

è aggiunto il seguente obiettivo/azione:

“**potenziare il materiale rotabile durante eventi particolari** (periodi di vacanza, eventi turistici, giorni di alta concentrazione di studenti, ecc.) prevedendo l’aggiunta di corse e/o carrozze aggiuntive.”

Emendamento n. 8/Piccinini - Bertani

a pag. 92 (101 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “*Le infrastrutture di rete e i nodi*”, al tredicesimo periodo, tra le tratte intese priorità per le nuove elettrificazioni

è inserita la seguente tratta:

“Ferrara-Codigoro”

Emendamento n. 9/Piccinini - Bertani**a pag. 125 (134 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 7.4.3 *“Misure di regolamentazione degli accessi urbani e della sosta”*, dopo l’ultimo periodo:

“Tariffare il parcheggio può rappresentare uno strumento anche per internalizzare altri costi esterni generati da viaggi verso la destinazione.”

è inserito il seguente periodo:

“Al contrario, durante le giornate di blocco del traffico, lasciare il parcheggio gratuito può rappresentare uno strumento per incentivare la rottamazione dei veicoli più inquinanti e la loro sostituzione con veicoli più ecologici.”

Emendamento n. 10/Piccinini - Bertani**a pag. 128 (137 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 7.4.6 *“Misure per la mobilità elettrica, i carburanti alternativi e il parco circolante”*, **il terzultimo periodo:**

“Il PRIT 2025 in accordo con il PAIR conferma le politiche per la promozione del rinnovo del parco circolante, con rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, quali ad esempio metano e GPL, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, ossia i sistemi che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica.”

è così sostituito:

“Il PRIT 2025 in accordo con il PAIR conferma le politiche per la promozione del rinnovo del parco circolante, con rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, quali ad esempio elettrica o a idrogeno, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, ossia i sistemi che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica.”

Emendamento n. 11/Bagnari**a pag. 51 (60 di 297)**

Nel paragrafo “SS 16 Adriatica” alla pag. 51

dopo il punto *“Tratto Cesenatico - Tangenziale di Ravenna, si prevede una variante in corrispondenza dell’abitato di Fosso Ghiaia (RA) con previsione di sezione trasversale di tipo C1-C2;”* e prima del punto *“Tangenziale di Ravenna: si veda paragrafo successivo “Sistema Tangenziale di Ravenna”.*

aggiungere un nuovo punto

“Variante alla Strada Statale 16 in corrispondenza degli abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie. L’intervento dovrà essere poi armonizzato con l’esistente tratto di variante di Alfonsine.”.

Emendamento n. 12/Pompignoli**a pag. 39 (48 di 297)**

Nel paragrafo “Strade provinciali”, a pagina 39,

dopo il punto: *“S.P. 8 RA da Faenza a Alfonsine”*

aggiungere il seguente punto: *“S.P. 8 Santagate”*

Emendamento n. 13/Pompignoli**a pag. 39 (48 di 297)**

Nel paragrafo “Strade provinciali”, a pagina 39,

dopo il punto: *“S.P. 28 PR intero tracciato (da intersezione SP357R a intersezione SP359R)”*

aggiungere il seguente punto: *“S.P. 28 Sarsinate”*

Emendamento n. 14/ Pompignoli**a pag. 60 (69 di 297)**

Nel paragrafo “Assi di valico appenninico”, a pagina 60,

dopo il punto: “S.S. 309 Romea: interventi di adeguamento finalizzati alla messa in sicurezza delle intersezioni e alla separazione del traffico veicolare dall’utenza debole (ciclistica).”

aggiungere il seguente periodo: *“Tra Ravenna e Forlì è da ritenersi prioritaria la realizzazione di una variante alla SS 67 ‘via Ravegnana bis’ attraverso la connessione del tratto dell’E45 tra Ravenna e lo svincolo Standiana – Mirabilandia con l’uscita di Forlì Pieve Acquedotto, da definire a seguito di un progetto di fattibilità tecnico-economica.”*

Emendamento n. 15/Bertani**a pag. 38 (47 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.1 *“Obiettivi PRIT 2025” – RETE DI INTERESSE REGIONALE – Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete*

gli Assi:

- *Autostrada Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio – Rolo;*
- *Cispadana da interconnessione con A22 a Reggio – Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino;*
- *Bretella autostradale TIBRE da interconnessione A1/A15 a interconnessione con A22 a Nogarole Rocca;*

vengono eliminati.

Emendamento n. 16/Bertani**a pag. 42 (51 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.1 *“Obiettivi PRIT 2025” – RETE DI INTERESSE REGIONALE – Assi di previsione costituenti la Rete di Base Principale:*

prima dell’asse:

- *Collegamento Cispadana – Bondeno*

è inserito il seguente Asse:

- *Strada Cispadana a scorrimento veloce;*

Emendamento n. 17/Bertani**a pag. 47 (56 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.2.3 *“Interventi previsti sulla Grande Rete” – TIBRE autostradale – il periodo:*

“Per tale infrastruttura il Prit98, nell’indicare il ruolo di connessione tra la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, richiedeva una verifica funzionale dei tracciati possibili e del livello di domanda effettivamente previsto. L’analisi di scenario 2025 fa ritenere nell’orizzonte del PRIT 2025 come prioritaria la realizzazione del previsto 1° lotto, dall’interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa – Trecasali. Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con la A22. Nell’orizzonte di piano si ritiene debba essere

perseguita la messa in rete del 1° lotto con la Cispadana attraverso la realizzazione del tratto mancante fra Terre Verdiane e la SP72 Parma – Mezzani.”

è così sostituito:

“Per tale infrastruttura il Prit98, nell’indicare il ruolo di connessione tra la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, richiedeva una verifica funzionale dei tracciati possibili e del livello di domanda effettivamente previsto. L’analisi di scenario 2025 fa ritenere nell’orizzonte del PRIT 2025 come purtroppo inevitabile la realizzazione del previsto 1° lotto, dall’interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa – Trecasali.”

Emendamento n. 18/Bertani

a pag. 48 (57 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.2.3 *“Interventi previsti sulla Grande Rete” – Itinerario E55/E45 – all’ultimo periodo sono aggiunte le seguenti parole:*

“, a differenza di quanto successo fino ad oggi (vedi Puleto).”

Emendamento n. 19/Bertani

a pag. 53 (62 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.2.3 *“Interventi previsti sulla Grande Rete” – Viabilità di competenza provinciale - Cispadana:*

il primo periodo:

“Il PRIT 2025 conferma il completamento di tale infrastruttura con le seguenti caratteristiche:

- un tratto con caratteristiche autostradali, fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio – Concordia – Mirandola; S. Felice sul Panaro – Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema autostradale, al fine di migliorare l’accesso e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione al sistema autostradale, con funzione di raccordo diretto ai caselli e con il compito di drenare il traffico verso l’autostrada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entrano a far parte della Rete di Base Principale.”

È così sostituito:

“Il PRIT 2025 conferma il completamento di tale infrastruttura con le seguenti caratteristiche:

- un tratto con caratteristiche di strada a scorrimento veloce, fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio – Concordia – Mirandola; S. Felice sul Panaro – Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale.”

Emendamento n. 20/Bertani

a pag. 60 (69 di 297)

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.3.2 *“Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale” – Riquadro la porzione della Rete di Base di competenza statale – Assi di valico appenninico:*

alla fine del terzo periodo sono aggiunte le parole:

“Rimane importante la manutenzione.”

Emendamento n. 21/Marchetti D. - Pompignoli

a pag. 58 (67 di 297)

Nel paragrafo SS9 Via Emilia, pag. 58,

al punto: *“interventi di miglioramento alla accessibilità urbana di Imola”*

aggiungere le parole: *“anche attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul Santerno, da definire a seguito di un accurato studio di fattibilità tecnico-finanziaria”*

Emendamento n. 22/Marchetti D. - Pompignoli

a pag. 49 (58 di 297)

Nel punto 3.2.3 (Interventi previsti sulla Grande Rete) al paragrafo “Nodo tangenziale autostradale di Bologna”, a pagina 49,

il penultimo capoverso: “Il PRIT 2025, assumendo quanto previsto dal PRIT98, conferma la necessità di una soluzione organica in accordo coi diversi soggetti interessati che tenga conto dell’importanza del nodo e delle diverse componenti dei flussi di traffico presenti (locali, di scambio e attraversamento).”

È così sostituito: “Il PRIT 2025, assumendo quanto previsto dal PRIT98, conferma la necessità di una soluzione organica in accordo coi diversi soggetti interessati che tenga conto dell’importanza del nodo e delle diverse componenti dei flussi di traffico presenti (locali, di scambio e attraversamento), aprendo inoltre un tavolo di confronto con i Comuni dell’appennino bolognese per avviare un’analisi di fattibilità sulla realizzazione di un ulteriore collegamento autostradale a sud di Bologna.”

Emendamento n. 23/Pompignoli

a pag. 191 (200 di 297)

Nel paragrafo 11.2 Obiettivi e azioni di Piano, a pagina 191,

dopo il periodo : “Il rilancio dell’aeroporto sarà possibile solo attraverso l’individuazione di soluzioni originali, capaci di valorizzare le specifiche vocazioni territoriali e incentivando gli investimenti privati, tenendo conto della situazione competitiva del mercato, che ha modificato negli anni le condizioni di sostenibilità delle gestioni aeroportuali, spingendo i territori ad intervenire per il loro sostegno, oggi possibili solo con progetti precisi e sostenibili, politiche integrate e visioni di grande scala.”

È aggiunto il seguente periodo: *“In ragione di ciò, il PRIT 2025 ritiene importante rafforzare l’attrattività dell’area e le potenzialità del Ridolfi in termini di accessibilità infrastrutturale e interconnessione con l’offerta turistica regionale.”*

Emendamento n. 24/Montalti

a pag. 60 (69 di 297)

Nel paragrafo “Strade provinciali” (pag. 69 di 297) **dopo il punto** “collegamento dal raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi alla SP 60 Gran Linea;”

aggiungere il seguente punto “Realizzazione della circonvallazione di Calabrina collegata alla SP 7 bis e al Casello Cesena Sud, con un miglioramento del sistema viario a servizio del nuovo Ospedale di Cesena;”.

Emendamento n. 25/Rontini

a pag. 58 (67 di 297)

Il paragrafo “SS9 Via Emilia”, alla pagina 58, è così riscritto:

“Sulla SS9 Via Emilia sono previsti interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana e il completamento delle tangenziali urbane.

Le indagini e gli studi svolti storicamente (vedi allegato “Approfondimento modellistico Rete Stradale”) hanno evidenziato che per quel che riguarda la mobilità dei mezzi privati, la via Emilia svolge un ruolo di collegamento a carattere prevalentemente locale, con spostamenti aventi una distanza media dell’ordine dei 30 km ed effettuati principalmente all’interno della medesima provincia o, al massimo, fra province confinanti. È rilevante il ruolo di attrattori di mobilità svolto dai grossi centri urbani, ovvero dai capoluoghi di provincia, oltre che da alcuni grossi centri abitati.

Pertanto si ritiene che il potenziamento degli assi autostradali del corridoio centrale, attraverso la costruzione delle IV corsie, come descritto nel capitolo relativo alla Grande Rete, possa assorbire solo una quota del traffico interessante la via Emilia, in particolare quella frazione di spostamenti aventi una distanza medio – lunga, mentre per le percorrenze di medio – breve raggio, è necessario prevedere un potenziamento della SS9, quanto meno in corrispondenza dei principali centri urbani. Il PRIT 2025 prevede quindi il completamento delle tangenziali dei capoluoghi di provincia e la realizzazione di varianti ad alcuni centri abitati di più importanti dimensioni, oltre che varianti ad una corsia per senso di marcia in alcune zone dove i volumi e la tipologia dei traffici evidenziano situazioni di particolare criticità.

In tali casi deve essere contestualmente prevista la riqualificazione del tratto urbano della via Emilia, ai fini della riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclo-pedonale, per il miglioramento dell'accessibilità urbana.

In particolare, sono prioritari i seguenti interventi:

- variante di Ponte Nure
- variante di Alseno
- completamento tangenziale sud di Fidenza
- completamento tangenziali di Parma
- completamento tangenziale di Reggio Emilia (1° e 2° lotto)
- tangenziale di Rubiera (opera connessa alla bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo)
- prolungamento complanare Sud di Modena dalla S. S. 12 al casello A1 di Modena Sud
- interventi di miglioramento alla accessibilità urbana di Castel San Pietro Terme
- interventi di miglioramento alla accessibilità urbana di Toscanella di Dozza
- interventi di miglioramento alla accessibilità urbana di Imola
- variante di Castel Bolognese
- **tangenziale nord di Faenza e relativi interventi di miglioramento all'accessibilità urbana della città**
- tangenziale est di Forlì III lotto e, successivamente, la tangenziale Ovest
- variante alla SS9 "via Emilia bis" fra Forlì e Cesena ad una corsia per senso di marcia, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli, da definire a seguito di un progetto di fattibilità tecnico-economica
- completamento della secante di Cesena, con collegamento alla SS9 Emilia in Località Diegaro
- interventi di miglioramento alla accessibilità urbana di Savignano sul Rubicone
- miglioramento della accessibilità urbana al Comune di Rimini, comprendente variante di Santa Giustina".

Emendamento n. 26/lotti

"Correzioni errori materiali e integrazioni tecniche"

Sono di seguito elencate **in rosso** modifiche motivate dalla correzione di **errori materiali** nel testo della Relazione Tecnica e nelle cartografie e dalla necessità di **integrazioni e correzioni tecniche** per una più chiara e migliore descrizione o per il più corretto recepimento di Norme, Regolamenti o Accordi.

AL TESTO DELLA DELIBERA

1. Correzione errore a pag. 2 di 297

Vista la Legge regionale n. 30/~~1988~~ **1998** e s.m.i. "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" che:

(....)

CORREZIONI ALLA RELAZIONE TECNICA

Cap 1 IL QUADRO STRATEGICO DI RIFERIMENTO DEL PRIT 2025

2. Integrata Tabella 4 pag. 22 (pagina 31 di 297) “obiettivi con target” specificando la tipologia (liquido, compresso)

(....)

autobus metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali leggeri metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali pesanti metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	15%
Sostituzione veicoli commerciali leggeri < euro 1 con veicoli a basso impatto ambientale (su previsione circolanti al 2025)	50%

CAP 2 PIANIFICAZIONE E MOBILITA'

3. Integrazione pag. 35 (pagina 44 di 297)

(...)

Predisposizione di Linee Guida e Atti di Indirizzo

Come richiamato in alcuni paragrafi del presente documento, il PRIT 2025 prevede la redazione di Linee Guida o Atti di Indirizzo su alcune tematiche specifiche allo scopo di: fornire strumenti di supporto per la migliore definizione delle azioni da intraprendere e in particolare per:

- una loro maggiore rispondenza agli obiettivi individuati dal PRIT e in particolare al concetto di “sostenibilità” del sistema;
- la definizione dei requisiti progettuali di piani o interventi;
- la promozione di studi e indagini conoscitive;
- **Criteri di localizzazione e verifica accessibilità delle strutture sanitarie e dei principali poli attrattori di pubblico interesse;**
- favorire l’adozione uniforme del sistema di monitoraggio e degli indicatori di mobilità definiti dal Piano;
- l’adozione di specifiche procedure sistematiche di consultazione del territorio, sulla scorta del modello del Dibattito pubblico, con riferimento specificamente alle scelte relative ad interventi infrastrutturali per la mobilità;
- ottenere l’omogeneizzazione e digitalizzazione delle cartografie di piano del sistema infrastrutturale

CAP 3 SISTEMA STRADALE

4. Modifica descrizione a pag. 39 (pagina 48 di 297)

.....

- S.P. ~~27~~ 25 PC intero tracciato (da intersezione con SP10R a **San Nazzaro di Monticelli d'Ongina** a confine regione Lombardia)

(...)

5. Modifica con spostamento di un asse stradale da elenco Rete di base a elenco Grande Rete pag. 38 (pagina 47 di 297):

Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete

- Autostrada Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio - Rolo
- Cispadana da interconnessione con A22 a Reggio – Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino
- (.....)
- Completamento tangenziale di Ravenna da via Trieste (Porto di Ravenna) a S.S. 309/S.S. 309 Dir: By Pass Canale Candiano.
- **Cispadana: diramazione da Villanova sull'Arda alla A21 dir con interconnessione alla stessa mediante un nuovo casello in corrispondenza di S. Pietro in Cerro.**

(...)

Pag. 42 (pagina 51 di 297):

Assi di previsione costituenti la Rete di Base Principale:

- Collegamento Cispadana - Bondeno
- Collegamento Cento – Cispadana
- (.....).
- Completamento Tangenziale sud-ovest di Piacenza: dalla SP 7 PC alla SP 10 PC interconnessione alla A21 Torino – Piacenza mediante un nuovo casello a Rottofreno
- ~~Cispadana: diramazione da Villanova sull'Arda alla A21 dir con interconnessione alla stessa mediante un nuovo casello in corrispondenza di S. Pietro in Cerro.~~

(....)

6. Inserita descrizione necessaria, primo capoverso a pag. 47 (pagina 56 di 297)

Bretella autostradale Castelvetro Piacentino Porto di Cremona

Si prevede la realizzazione di una nuova bretella autostradale che si interconnette con l'A21 a Castelvetro Piacentino e alla SP 415 Paullese in provincia di Cremona, con collegamento al porto fluviale mediante nuovo ponte sul Po.

Tale infrastruttura potrà essere realizzata anche per fasi funzionali, anticipando in una prima fase il collegamento tra A21 (svincolo di Castelvetro Piacentino) e la SP10 Padana Inferiore, con caratteristiche funzionali di strada extraurbana a 1 corsia per senso di marcia.

7. Eliminato punto (intervento già eseguito) pag. 58 (pagina 67 di 297)

SS9

In particolare, sono prioritari i seguenti interventi:

- ~~variante di Ponte Nure~~
- variante di Alseno
- (.....).

8. Integrato punto ultimo capoverso a pag. 57 (pagina 66 di 297)

(.....)

- realizzazione di alcuni nuovi tronchi, finalizzata al **completamento di itinerari** rientranti nella Rete di Base e delle loro connessioni
- **Varianti locali finalizzate al miglioramento della connessione con la Grande rete**

9. Integrato punto per migliore descrizione a pag. 59 e riposizionata descrizione SS309 (pagina 68-69 di 297)

Assi di valico appenninico

Sugli assi di valico appenninico di competenza statale (S.S. 45, 62, 63, 12, 64, 67), oltre a interventi finalizzati alla messa in sicurezza da attuarsi attraverso l'adeguamento della piattaforma stradale, le rettifiche di tracciato, la sistemazione funzionale delle intersezioni e la risoluzione di "punti neri" e il ripristino a seguito di movimenti franosi, si prevedono alcuni interventi di riqualificazione, anche con varianti fuori sede, da attuarsi per lotti funzionali.

Si prevedono i seguenti interventi:

- 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. 64 Porrettana: Variante per il collegamento dell'area industriale dello zuccherificio di Minerbio al casello di Altedo
- ~~S.S. 309 Romea: interventi di adeguamento finalizzati alla messa in sicurezza delle intersezioni e alla separazione del traffico veicolare dall'utenza debole (ciclistica).~~

Per quel che riguarda i tratti di valico appenninico di questi assi, si evidenzia che le valutazioni di traffico effettuate (vedi allegato "Approfondimento modellistico Rete Stradale") non consentono di ritenere prioritari interventi di variante alle statali, che potranno essere prese in considerazione (con particolare riferimento alla S.S. 63 - variante Collagna - valico del Cerreto, alla S.S. 64 - variante di Ponte della Venturina, alla S.S. 67 - variante Rocca S. Casciano - Portico di Romagna e San Benedetto - San Godenzo (FI)) solo nel caso in cui si manifestassero significative modificazioni della struttura dei traffici.

S.S. 309 Romea

~~Su tale asse sono previsti interventi di adeguamento finalizzati alla messa in sicurezza delle intersezioni e alla separazione del traffico veicolare dall'utenza debole (ciclistica).~~

10. Spostamento in elenco e nuovo punto pag. 60 e 61 (pagina 69 e 70 di 297)

Per quel che riguarda la Rete di competenza provinciale la finalità di migliorare le caratteristiche di deflusso e di elevare le condizioni di sicurezza rimane obiettivo anche per il presente Piano, oltre al mantenimento in esercizio della rete esistente e ad interventi di manutenzione straordinaria.

Si individuano alcuni interventi di completamento di itinerari a cui si ritiene necessario dare priorità di attuazione:

- 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;
- (...)
- **della variante di Sorbolo sulla SP 62R tra Parma e Reggio;**

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, corredati da appositi studi di traffico che evidenzino le criticità, gli obiettivi da raggiungere e l'efficacia delle soluzioni progettuali adottate, sono individuabili prioritariamente i seguenti centri abitati, in corrispondenza dei quali appare opportuno approfondire la necessità di intervento:

- Castel San Giovanni
- Noceto
- Busseto

● ~~Sorbole~~

- Fornovo di Taro
- Sala Bolognese
- Villa Fontana (fraz. Medicina)
- Porto Garibaldi (fraz. Comacchio)
- Poggio Renatico (opere connesse alla Cispadana)
- Bagnacavallo
- Calabrina (fraz. Cesena)
- Concordia (opere connesse alla Cispadana)
- Mirandola (opere connesse alla Cispadana)

11. Correzione e integrazione punto al paragrafo 3.3.4, pag. 62 (pagina 71 di 297)

CAP 3.3.4 Indirizzi per la Rete di Base Locale

Per tale rete ~~si confermano le seguenti previsioni del Prit98, e prioritariamente~~ sono considerati **prioritari** gli interventi finalizzati al mantenimento delle caratteristiche funzionali della stessa e alla assicurazione di adeguati standard di manutenzione.

Sono in genere da ritenere comunque ammissibili interventi che riguardano:

- Con riferimento al D.M. del 5/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) l'adeguamento della piattaforma allo standard di categoria C2 ovvero, per i tratti di viabilità in zone montane, alla categoria F2;
- interventi per la sistemazione funzionale delle intersezioni, anche con riferimento alle condizioni di visibilità;
- interventi per il miglioramento della qualità del deflusso (sistemazione degli accessi laterali, regolazione delle intersezioni, realizzazioni di corsie o spazi per fermate per il trasporto pubblico, messa in sicurezza della mobilità ciclo-pedonale);
- varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica;
- risoluzione di "punti neri" sotto il profilo della sicurezza anche attraverso la realizzazione di rettifiche alla geometria dei tracciati e/o varianti localizzate;
- interventi di ripristino ambientale e reti ecologiche, sistemazione del verde e di arredo, installazione di tecnologie ITS, adeguamento della segnaletica, realizzazione di piste ciclabili, installazione di barriere di protezione laterale.
- **Varianti locali ai centri urbanizzati, finalizzate al miglioramento della accessibilità urbana e/o al miglioramento della connessione con la rete di base, secondo i criteri generali di cui al cap. 3.3.2**

CAP 5 TRASPORTO FERROVIARIO

12. Aggiunto a seguito di nuovo Accordo punto a elenco pag. 92 (pagina 101 di 297)

(...)

Le **priorità per le nuove elettrificazioni** interessano un totale di ~~140,13~~ **192,33** km sulle seguenti tratte:

- Parma-Suzzara-Poggio Rusco (km 78,5); Intervento compreso nel più vasto potenziamento e ammodernamento del corridoio TiBre;
- Sassuolo-scalo di Dinazzano-Reggio Emilia (18 km); per offrire relazioni dirette, attraverso Reggio Emilia, tra lo scalo di Dinazzano e il resto della rete;

- Reggio Emilia -Guastalla (km 20,6); con la stessa motivazione di cui al punto precedente dando continuità inoltre alla tratta già elettrificata Reggio Emilia-Bagnolo;
- Reggio Emilia – Ciano d’Enza (km 23,03); linea su cui insistono numerose integrazioni con i servizi su gomma;
- **Ferrara – Codigoro (km 52,2);**

13. Integrato sesto capoverso pag. 94 (pagina 101 di 297)

La previsione della realizzazione di **nuove stazioni/fermate** (non già previste da Accordi sottoscritti dalla Regione) **o una rilocalizzazione delle esistenti.....**

CAP 7 AZIONI PER LA MOBILITA’ SOSTENIBILE

14. Aggiunto punto elenco pag. 115 (pagina 124 di 297)

(...)

1. Obiettivi di monitoraggio, coordinamento e integrazione fra i sistemi:

- coordinamento delle politiche/azioni sui sistemi ITS di tutti gli operatori coinvolti:
 - monitoraggio regionale dei sistemi ITS;
 - diffusione e condivisione dei know how tecnologici e normativi;
- integrazione piano-programmatoria e interoperabilità tecnologica fra i sistemi:
 - valutazione delle possibili sinergie fra sistemi;
 - incentivare la collaborazione tra le Amministrazioni pubbliche;
 - **sviluppo di sinergie tra diversi sistemi, quali ad esempio tra il sistema delle prenotazioni sanitarie con quello dell’infomobilità;**

15. Aggiunte correzioni e chiarimenti, pag. 118-121 (pagina 127-129 di 297)

CAP 7.3 - Il sistema regionale della mobilità ciclistica

(.....)

La Rete è costituita da una serie di **“corridoi”**, cioè di fasce territoriali all’interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili. Tali corridoi sono stati individuati sulla base di un complesso di elementi territoriali, ambientali e **trasportistici (oltre alla ricognizione e recepimento dei percorsi individuati dalla rete europea Eurovelo 2013 e Bicalia 2012-2014)**, che consentono una adeguata fruizione dei valori ad essi associati e la connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee, il territorio locale ed il sistema dell’intermodalità. La rete infatti tiene conto anche delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, al fine di favorire anche la mobilità ciclistica urbana. Si tratta di un obiettivo di lungo periodo, da realizzare attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali.

Il PRIT 2025 assume tale **Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali come parte integrante del sistema infrastrutturale regionale**, e come definiti in allegato cartografico E **“CICLOVIE REGIONALI”**. In particolare, il PRIT 2025 riconosce a tale Rete la finalità di individuare, pianificare e promuovere una rete di **percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi**, che attraverso la propria articolazione risponda:

- alle esigenze di fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio;

- alle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale.

Tale Rete:

- integra il sistema regionale della mobilità e si inserisce all'interno delle principali reti o percorsi ciclabili Europei (**Eurovelo**) e Nazionali (**Bicitalia**);
- **costituisce proposta di integrazione o modifica per la prevista Rete ciclabile nazionale «Bicitalia», ai sensi dell'art. 5 comma 2 lettera b) della nuova L. 2/18.**
- costituisce un quadro di riferimento per **la definizione puntuale**, la programmazione delle risorse regionali e per orientare la pianificazione e la progettualità degli Enti Locali.

(.....).

Ai fini dell'implementazione di tale rete e all'effettiva individuazione e realizzazione degli itinerari inseriti nei corridoi, il PRIT 2025 **ai sensi dell'art. 13 “ Monitoraggio delle reti di infrastrutture e dei servizi del sistema regionale di ciclabilità” della L.R. 10/2017 promuove ~~ritiene prioritario procedere all'individuazione di un database delle ciclovie regionali, cioè~~** di un insieme **strutturato** di informazioni geolocalizzate che permetta la conoscenza dello stato attuale e la verifica dei progressi di implementazione e realizzazione della Rete, che descriva per ogni corridoio la parte percorribile e le relative caratteristiche principali, gli eventuali problemi e punti critici, le tipologie di intervento necessarie e le eventuali priorità su cui intervenire.

Con finalità più generali rispetto al cicloturismo, la recente **Legge Regionale n.10/2017 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”**, ha confermato l'impegno della Regione Emilia-Romagna per l'incentivo **dell'uso quotidiano della bicicletta**.

(.....)

Un nuovo piano, articolato a livello regionale, è stato definito dalla **recente Legge n. 2 del 11 gennaio 2018**, “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”, che all'articolo **3 5** prevede che “*...le regioni, nell'ambito delle proprie competenze (...) predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il **piano regionale della mobilità ciclistica**. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge*”.

In sede di prima applicazione, agendo anche per l'omogeneizzazione dei vari strumenti individuati, **il PRIT 2025 svolge le funzioni del previsto piano regionale della mobilità ciclistica**.

Ciò premesso, il PRIT 2025 incentiva e valorizza **la mobilità ciclopeditone quale modalità strategica** in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. In quanto tale dovrà essere considerata **elemento caratterizzante degli interventi** di potenziamento e riqualificazione del **sistema infrastrutturale** della mobilità.

Fondamentale per incrementare la mobilità ciclopeditone è la realizzazione di un **sistema di accessibilità e di itinerari** che vada oltre la singola “pista”, e che abbia caratteristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza.

Le caratteristiche tecniche minime di questo sistema fanno riferimento alla normativa vigente **e, per quanto compatibile, ai requisiti definiti dalla “Relazione Tecnica” della Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali** e alle “Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale” approvate dalla Regione Emilia-Romagna.

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.

A tal fine il PRIT 2025 promuove:

- un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile, sia in termini di infrastruttura e di poli collegati, che di servizi, segnaletica e dotazioni, per un servizio all'utenza integrato;
- l'accessibilità urbana e dei principali poli di attrazione territoriali, quali le stazioni ferroviarie;
- azioni e politiche innovative per l'incremento della mobilità ~~ciclopedonale~~-ciclabile, anche attraverso l'utilizzo di sistemi tecnologici intelligenti e forme di coordinamento con la *sharing mobility*;
- la "cultura ciclabile", anche attraverso la formazione, l'informazione e l'utilizzo di progettazione partecipata
(.....)

16. Modificato punto pag. 126 (pagina 135 di 297)

Cap. 7.4.6 Misure per la mobilità elettrica, i carburanti alternativi e il parco circolante

(....)

Tale rinnovo tecnologico è in generale legato a tre fattori:

- miglioramento e incremento dell'**efficienza dei veicoli** grazie a nuovi motori, materiali e modelli di progettazione;
- promozione di tecnologie di **alimentazioni alternative** (come definite della normativa europea e nazionale) **più sostenibili** come i veicoli ibridi, elettrici, idrogeno;
- (.....)

CAP 8 LOGISTICA E IL TRASPORTO MERCI

17. Modificato punto quinto capoverso pag. 140 (pagina 149 di 297)

(.....)

L'obiettivo per il porto di Ravenna, al completamento dei lavori di approfondimento dei fondali e realizzazione del terminal container, è il raggiungimento della movimentazione di 500.000 TEUs, e l'aumento almeno fino al 15% della quota percentuale di merci movimentate su ferrovia, in entrata e in uscita, rispetto al traffico complessivo marittimo del Porto (~~attualmente è il 12,9% al 2015 pari al 12,4%~~).

18. Chiarito punto pag. 153 (pagina 162 di 297)

(.....)

Gli **obiettivi** sono:

- eliminazione delle interferenze fra traffico stradale e ferroviario, in vista dell'incremento dello split modale a favore della ferrovia nel Porto di Ravenna;
- adeguamento e potenziamento dello scalo Candiano, nel nodo di Ravenna, con trasferimento del 70% delle operazioni di manovra attualmente effettuate nello scalo merci di stazione; ~~potenziamento~~ **realizzazione** dello scalo arrivi e partenze nella Dorsale destra del Canale Candiano e trasferimento su questa Dorsale della restante quota delle manovre effettuate nello scalo merci di stazione;

19. migliore descrizione punti pag. 154 (pagina 163 di 297)

Gli **interventi** da attuare sono:

- risoluzione delle interferenze fra traffico ferroviario e stradale nel nodo di Ravenna, mediante realizzazione di sotto/sovrappassi stradali e altri interventi tecnologici e infrastrutturali **e adeguamenti standard**, volti alla velocizzazione della terminalizzazione dei treni, con riduzione dei costi di manovra (~~come da Protocollo di Intesa del 2015 e successivi Accordi 2017~~ **Accordo attuativo sottoscritto il 26/03/2017**);
- adeguamento **tecnologico** e potenziamento dello scalo Candiano, **trasformazione del fascio base in destra Candiano in fascia arrivi/partenze, realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sinistra Candiano; a Ravenna, potenziamento dello scalo arrivi e partenze nella Dorsale destra del Canale Candiano**; utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento (compreso quello tradizionale) di tutto il traffico attualmente effettuato nello scalo merci di stazione, con eventuale realizzazione di bretelle di collegamento diretto con le linee ferroviarie principali (per eliminare il passaggio dalla stazione centrale) (come da Protocollo **d'Intesa del 2017 sottoscritto il 07/07/2017**);
- (...)

CAP 9 IL PORTO DI RAVENNA E IL SISTEMA IDROVIARIO

20. Modificato punto pag. 168 (pagina 177 di 297)

(.....)

La riforma cambia la struttura delle Autorità portuali che si trasformano in **Autorità di Sistema Portuale**, che scendono di numero da 24 a 15, e che sono enti pubblici non economici preposti **al governo alla gestione** delle infrastrutture **e dei servizi** portuali, con una governance che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti, composti dal presidente dell'Authority e dai rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e dell'Autorità marittima. Le diverse categorie che operano in porto sono rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e dalle vecchie Commissioni consultive, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese presenti.

(.....)

L'Autorità di Sistema Portuale svolge la sua attività di programmazione attraverso il **Piano Regolatore di Sistema Portuale e**

21. Modificato terzo capoverso primo punto pag. 169 (pagina 178 di 297)

(.....)

delocalizzazione dello scalo merci di Ravenna in sinistra del Canale Candiano (una nuova stazione merci e un nuovo fascio merci), già realizzato **e attivato**

22. Chiariti e migliore descrizione punti pag. 170 (pagina 179 di 297)

(...)

- sottoscrizione nel 2009 **di un Protocollo d'Intesa, modificato e integrato nel 2013 e nel 2018, e nel 2013**, fra Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna, di due Protocolli d'intesa per il riassetto urbanistico della Stazione e del suo intorno, dove, tra le altre cose, si si sottolinea la necessità di superare l'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto.

- Conseguente sottoscrizione, nel 2015 e nel 2017, tra Regione Emilia Romagna, Comune di Ravenna, Autorità Portuale di Ravenna e RFI S.p.A. di un Protocollo Attuativo e di un Accordo Operativo, per la realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto (~~sostituzione del passaggio a livello di via Canale Molinetto con sottopasso carrabile, adeguamento a standard PC/80 della sagoma del ponte Teodorico, prolungamento dei binari sul lato destro Candiano ai fini del raccordo con gli impianti non ancora collegati) ~~avente lo scopo di risolvere alcune criticità cittadine di interferenza tra la viabilità e le dorsali merci del porto (sottopasso stradale via Canale Molinetto, adeguamento sagoma PC80 cavalcavia Teodorico, sottopasso pedonale stazione darsena, raccordo binari in area portuale dx Candiano).~~~~
- Sottoscrizione nel 2017 di un Protocollo d'intesa tra Regione Emilia Romagna, Comune di Ravenna, RFI S.p.A. e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci che prevede l'adeguamento tecnologico e il potenziamento dello Scalo Candiano, la trasformazione del Fascio Base, in destra Candiano, in Fascio Arrivi/Partenze, la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sinistra Candiano; entrambi gli scali e le Dorsali verranno utilizzate per lo smistamento di tutto il traffico attualmente effettuato nello scalo merci di città, con eventuale realizzazione di bretelle di collegamento diretto con le linee ferroviarie principali (per eliminare il passaggio dalla stazione centrale)

(.....)

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del **Terminal Traghetti**, attualmente amministrato da T. & C. – Traghetti e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità di Sistema Portuale), l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo **Terminal Crociere** (ancora in corso di realizzazione per alcune parti), alla società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri), ~~costituita da: Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia.~~ La concessione durerà sino al 2019.

23. Integrato quinto capoverso punto pag. 171 (pagina 180 di 297)

Il PRIT 2025 conferma le politiche regionali che individuano il **Porto di Ravenna come principale porto e nodo logistico** della regione Emilia-Romagna, **e ne promuove le funzioni**, individuandone il ruolo determinante nell'ambito:

- della mobilità merci regionale, nazionale **e internazionale**;
- (.....)

CORREZIONI ALLEGATI CARTOGRAFICI

CORREZIONI CARTA B – SISTEMA STRADALE

- Corretta la posizione dell'interconnessione tra grande rete e rete di base sulla A14 dir liberalizzata all'altezza di Godo, riposizionata all'altezza di Bagnacavallo tra la A14dir e la SP8 Faenza-Bagnacavallo.

PRIMA

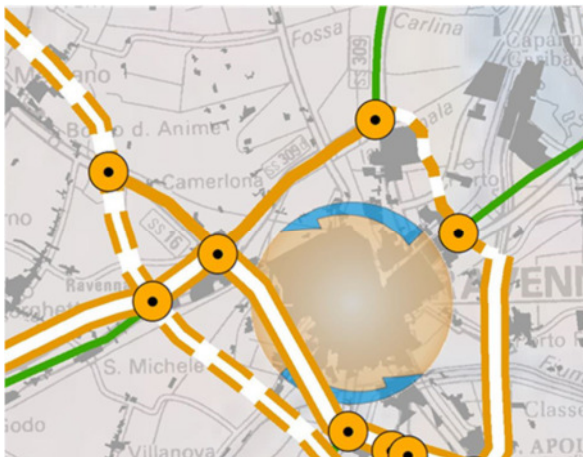


DOPO



- Corretto segno tratto a due corsie SS 309 dir

PRIMA

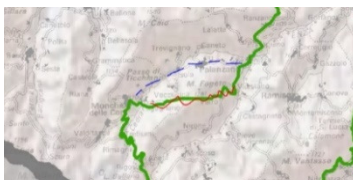


DOPO

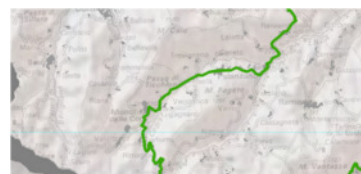


- Corretto il tracciato SS655 della rete di Base principale in località Palanzano

PRIMA



DOPO



- Corretto tratto grafico complanare di Modena esistente e di progetto, coperto dal segno della autostrada A1:

PRIMA



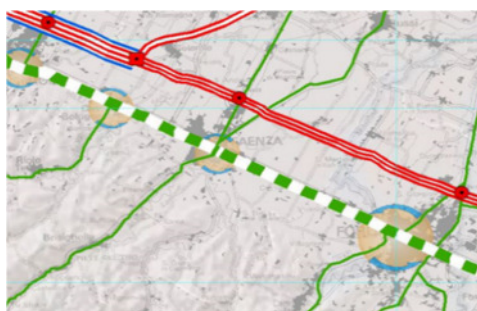
DOPO





- Aggiunto simbolo “Accessibilità Urbana” a Faenza e Calabrina,
PRIMA

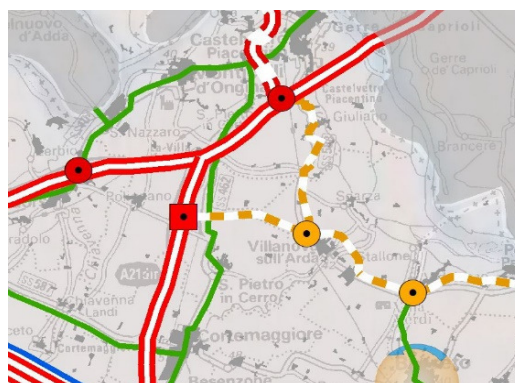
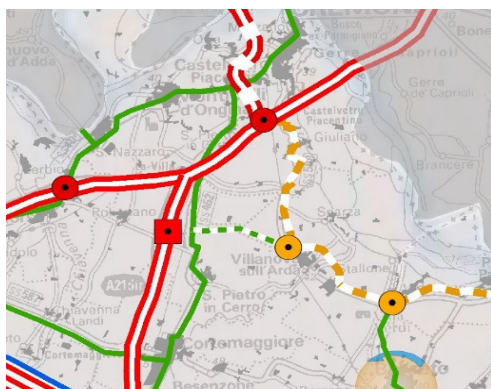
DOPO



- Modificata la simbologia nel ramo terminale SUD-OVEST della Cispadana Grande Rete, provincia di Piacenza, da Rete di Base a Grande Rete non autostradale (Potenziamento o nuovo intervento ad 1 corsia senso) di collegamento con il casello di previsione in località S.Pietro in Cerro, sulla A21 DIR.

PRIMA

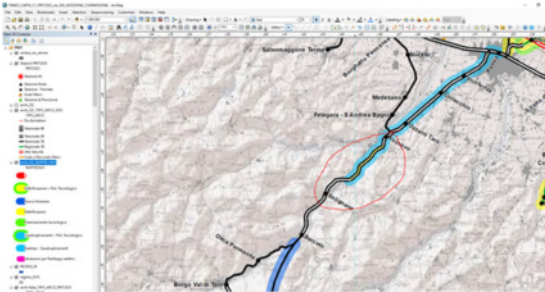
DOPO



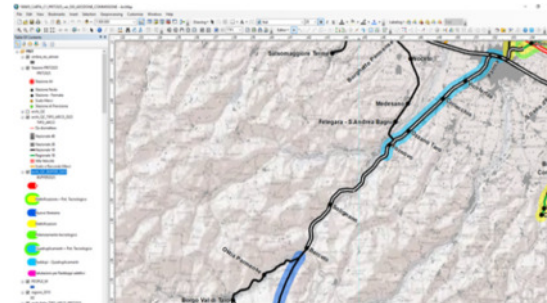
CORREZIONI CARTA C1 "SISTEMA INFRASTRUTTURALE FERROVIARIO"

- eliminato il buffer di colore azzurro (Rif. raddoppio) lungo la linea Parma-La Spezia (Pontremolese), nel tratto tra Solignano e Fornovo, in quanto i lavori di raddoppio sono stati completati tra il 2015 e il 2016.

PRIMA

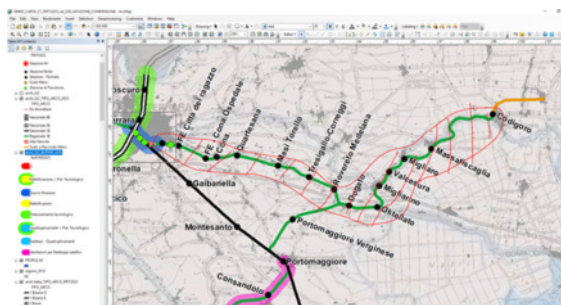


DOPO

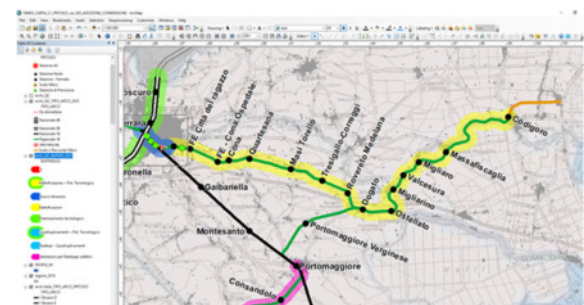


- Buffer giallo elettrificazione tratto Ferrara-Codigoro

PRIMA



DOPO



- Precisazione segnalata da Autorità Portuale Ravenna: prolungamento tracciato ferroviario in ambito portuale di Ravenna, lato sinistro e lato destro Canale Candiano. (modifica fatta da Emanuele)

PRIMA



DOPO



CORREZIONI CARTA D “SISTEMA LOGISTICO INTEGRATO”

- modificata nella mappa secondaria (Porto di Ravenna) l’etichetta del “fascio binari base DX Candiano” in “trasformazione fascio binari Arrivi/Partenze Canale DX Candiano”, come da osservazione pervenuta dall’Autorità Portuale di Ravenna.

PRIMA



DOPO



CORREZIONI CARTA “E” RETE CICLOVIE

Nella carta non risultavano visibili alcuni corridoi effettivamente previsti:

- Mirandola - Medolla, Medolla - San Felice, San Felice - Finale Emilia, Finale Emilia - Bondeno.
- Ciclovia del Sole:
 - dir Modena ER17d2;
 - Tratto tra Bastiglia e Modena (fino a loc. Vaciglio)
- Migliorata la lettura della base CTR
- la dicitura art 5. L 2/18 e la proposta regionale per rete nazionale ciclovie

Nel paragrafo *“Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete”*, a pag.38, i **primi due punti**:

- *Autostrada Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio - Rolo*
- *Cispadana da interconnessione con A22 a Reggio - Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino*

sono così sostituiti:

- *Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio - Rolo*
- *Cispadana da interconnessione con A22 a Reggio - Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino*

Nel paragrafo intitolato: *“Grande Rete: aggiornamento Quadro Conoscitivo”*, a pag. 45, nel **primo periodo, le parole: “e della autostrada regionale Cispadana” sono cassate; nel quarto periodo le parole:**

“Relativamente al tracciato della parte autostradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di aggiornamento a seguito delle prescrizioni di VIA conclusasi nel 2017.”

sono così sostituite:

“Relativamente al tracciato dell’asse stradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante centrale e nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di profonda revisione, sia causa della inadeguatezza del vecchio progetto ai mutati scenari trasportistici, sia in virtù del radicale mutamento del contesto logistico e produttivo delle zone attraversate, da cui deriva il deciso superamento della necessità di un asse autostradale ai fini trasportistici, sia la sua manifesta antieconomicità in termini di costi e dei molteplici impatti sulla aree attraversate dall’infrastruttura.”

Nel Paragrafo intitolato: *“Viabilità ordinaria di competenza statale - Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi”*, a pag. 51,

il titolo del paragrafo è così sostituito:

“Viabilità ordinaria di competenza statale - Raccordo stradale Ferrara – Porto Garibaldi”

e le parole:

“ed anche in relazione alla realizzazione dell’Autostrada Cispadana, si è concordato sull’opportunità di valutarne l’adeguamento a tipologia autostradale con l’introduzione del relativo pedaggiamento”

sono così sostituite:

“ed anche in relazione alla realizzazione della Cispadana, si è concordato sull’opportunità di valutarne l’adeguamento mantenendo invariata la sua tipologia”

I due successivi periodi, nella stessa pagina 51, dalla parola: *“ANAS”*, alle parole: *“economico finanziario”* **sono interamente cassati.**

Nel paragrafo intitolato: *“Cispadana”*, a pag. 53, **le parole:**

“- un tratto con caratteristiche autostradali, fra Ferrara sud e Reggio-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio – Concordia – Mirandola; S. Felice sul Panaro – Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema

autostradale, al fine di migliorare l'accesso e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione al sistema autostradale, con funzione di raccordo diretto ai caselli e con il compito di drenare il traffico verso l'autostrada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entrano a far parte della Rete di Base Principale."

sono così sostituite:

"- un tratto con caratteristiche stradali, perfettamente integrato nel territorio attraversato fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, con le stesse caratteristiche del Raccordo stradale Ferrara – Porto Garibaldi, una volta adeguato. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema stradale, al fine di migliorare l'accesso al nuovo asse stradale e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione all'asse suddetto, con funzione di raccordo diretto agli ingressi principali e con il compito di drenare il traffico verso la strada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entra a far parte della Rete di Base Principale."

Nella successiva pag. 54 **sono cassate per due volte le parole:**

"(a carico del Concessionario della prevista autostrada Cispadana)".

Nel paragrafo intitolato: *"Assi di valico appenninico"*, a pag. 60, **le parole:**

"opera connessa all'autostrada Cispadana;"

presenti 4 volte **sono così sostituite**, in tutti e 4 i casi:

"opera connessa al nuovo asse stradale della Cispadana;".

Nella stessa pag. 60 **sono cassate le parole:** *"(Casello di Cento)"* e **le parole:** *"(Casello di San Felice/Finale)"*.

Mentre, nella stessa pag. 60, **le parole:** *"collegamento dal raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi alla SP 60 Gran Linea"* **sono così sostituite:**

"collegamento dal raccordo stradale Ferrara – Porto Garibaldi, così come adeguato ammodernato e messo in sicurezza, alla SP 60 Gran Linea".

Nella Tabella n. 20 *"Previsioni costi interventi infrastrutture stradali"*, a pag. 229, nella quattordicesima riga, **le parole** *"Autostrada regionale Cispadana: tratto A13 – A22"* **sono così sostituite**

"Cispadana: tratto A13 – A22", mentre, nella stessa riga, le previsioni di costo di 1.308 milioni di euro sono aggiornate, in diminuzione, a 220 milioni di euro.

Nel paragrafo 3.6 intitolato *"Nuovi caselli autostradali"* a pag. 261 sono cassate le parole:

- *"Lungo la Autostrada Cispadana a San Possidonio*
- *Lungo la Autostrada Cispadana a San Felice sul Panaro*
- *Lungo la Autostrada Cispadana a Cento*
- *Lungo la Autostrada Cispadana a Poggio Renatico"*.

Infine, alle pagg. 284 e 285, **sono modificate di conseguenza**, da opere autostradali ad opere stradali, **sia le prime due righe della "Tabella A)", sia il successivo "Schema grafo stradale 2015"**.

Emendamento n. 28 /Bagnari-Rontini

a pag. 51 (60 di 297)

Per chiarezza e coerenza del testo, l'emendamento n. 11 a firma Bagnari andrebbe riformulato come segue:

Nel paragrafo “SS 16 Adriatica”, alla pagina 51,
elenco puntato (....)

- dalla Tangenziale di Ravenna proseguendo verso Ferrara devono essere completate le varianti di Alfonsine - 2° lotto e di Argenta - 1° lotto con previsione di sezione trasversale tipo C1-C2.

invece di aggiungere il punto:

“Variante alla Strada Statale 16 in corrispondenza degli abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie. L'intervento dovrà essere poi armonizzato con l'esistente tratto di variante di Alfonsine.”

Riformulare il punto esistente come segue:

- dalla Tangenziale di Ravenna proseguendo verso Ferrara devono essere completate, *anche come tratto funzionale al nuovo collegamento E45/E55*, le varianti di Alfonsine - 2° lotto e di Argenta - 1° lotto, *e la variante alla SS16 tra gli Abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie, da armonizzarsi con la variante di Alfonsine*, con previsioni di sezioni trasversali tipo C1-C2

Emendamento n. 29/Pompignoli

a pag. 48 (57 di 297)

Nel paragrafo “Itinerario E55/E45”, a pagina 48,

alla fine del terzo capoverso aggiungere il seguente: *“Nel territorio del Comune di Ravenna, la nuova infrastruttura costituisce una variante alla SS16 Adriatica esterna agli abitati di Camerlona, Mezzano, Glorie di Ravenna e Glorie di Bagnacavallo, da connettere con il tratto esistente della variante di Alfonsine, assumendo priorità 1 in conformità alle considerazioni e alle scelte espresse nel paragrafo SS16 Adriatica a pag. 51”.*

Emendamento n. 30/Pompignoli

a pag. 51 (60 di 297)

Nel paragrafo “SS16 Adriatica”, a pagina 51,

alla fine del secondo punto, dopo le parole: “C1-C2”

aggiungere le parole: *“e con priorità 1.”*

Emendamento n. 31/Pompignoli

a pag. 52 (61 di 297)

Nel paragrafo “SS16 Adriatica”, a pagina 52,

Il quarto punto è così sostituito: *“dalla Tangenziale di Ravenna proseguendo verso Ferrara si prevede una variante in corrispondenza degli abitati di Camerlona, Mezzano, Glorie di Ravenna e Glorie di Bagnacavallo, da connettere col tratto esistente della variante di Alfonsine, e devono essere completate le varianti di Alfonsine – 2° lotto e di Argenta – 1° lotto con previsione di sezione trasversale tipo C1-C2: quanto sopra con priorità 1”.*

Emendamento n. 32/Rainieri

a pag. 47 (56 di 297)

Al punto 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete” nel paragrafo “TIBRE autostradale” pag. 47 (56 di 297)

Sostituire le parole “Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22” **con le parole:** *“La prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22 deve comunque essere realizzata con previsione di periodo medio – breve.”*

Emendamento n. 33/Rainieri**a pag. 59 (68 di 297)**

Al punto 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”

Al termine del paragrafo SS9 via Emilia nella pag. 59 (68 di 297) **aggiungere il seguente periodo:**

“Al di fuori dei tratti urbani della SS9 Emilia è comunque da ritenersi parimenti prioritario oltre che urgente l'intervento di ristrutturazione del ponte sul fiume Taro in località Ponte Taro. Si tratta, infatti, di un manufatto risalente al 1821 che ha anche valenza monumentale oltre a mantenere importanza strategica per la viabilità interprovinciale.”

Emendamento n. 34/Bertani**a pag. 91 (100 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “*Le infrastrutture di rete e i nodi*”, **all'undicesimo periodo**, l'obiettivo/azione previsto per la Rete Regionale:

- **migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale** delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza ed accessibilità (sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto previsto per la rete Nazionale.

è così sostituito:

- **migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale** delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza ed accessibilità (parcheggi per auto e bici, sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto previsto per la rete Nazionale.

Emendamento n. 35/Bertani**a pag. 87 (96 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.2 “*Servizi*”, al quart'ultimo periodo **dopo il punto:**

- individuazione e messa a sistema dei servizi di potenziamento estivo su più linee regionali, sia strettamente regionali che “interpolo”;

è aggiunto il seguente obiettivo/azione:

- potenziamento del materiale rotabile durante eventi particolari (periodi di vacanza, eventi turistici, giorni di alta concentrazione di studenti, ecc.) prevedendo l'aggiunta di corse e/o carrozze aggiuntive.

Emendamento n. 36/Bertani**a pag. 210 (219 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.4.1 “*Azioni e obiettivi del PRIT*”

Al quinto periodo la parola “*possono*” è **sostituita dalla parola “devono”**:

Emendamento n. 37/Bertani**a pag. 213 (222 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “*Azioni e obiettivi del PRIT*”

Al quarto periodo le parole “*metano*” e *GPL*” sono **eliminate**.

Emendamento n. 38/Bertani**a pag. 213 (222 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “Azioni e obiettivi del PRIT”

Dopo il punto:

- *promozione di specifiche iniziative all'interno dei PUMS, in particolare quelle che mirano ad uno sviluppo della mobilità ciclopeditale e, se motorizzata, a favore dei veicoli elettrici, ibridi e a metano, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.*

È inserito il seguente punto:

- *promozione di specifiche iniziative all'interno dei PUMS, in particolare quelle che mirano ad uno sviluppo della micromobilità elettrica a favore di dispositivi a propulsione prevalentemente elettrica, quali hoverboard, segway, monopattini e monowheel, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.*

Emendamento n. 39/Bertani**a pag. 214 (223 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “Azioni e obiettivi del PRIT”

il punto:

- *Promozione del rinnovo del parco veicolare, pubblico e privato, anche attraverso agevolazioni per le auto a carburanti alternativi, in particolare ibride ed elettriche, e la promozione di mezzi a metano o bio-metano⁴¹.*

È così sostituito:

- *Promozione del rinnovo del parco veicolare, pubblico e privato, anche attraverso agevolazioni per le auto a carburanti alternativi, in particolare elettriche, ibride plug-in e ad idrogeno.*

Emendamento n. 40/Bertani**a pag. 215 (224 di 297)**

Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “Azioni e obiettivi del PRIT”

Alla Tabella 15 Tabella 15 – “Obiettivi PAIR 2020 e previsioni PER 2030”**È inserita la colonna** con il numero corrispondente alle percentuali**Emendamento n. 41/Pompignoli-Rontini-Iotti-Liverani****a pag. 60 (69 di 297)****Nel paragrafo “Assi di valico appenninico”,** a pagina 60,**dopo il punto:** “S.S. 64 Porrettana: Variante per il collegamento dell’area industriale dello zuccherificio di Minerbio al casello Altedo”**aggiungere il seguente punto:**

“S.S 67 Tosco Romagnola: nel tratto tra Ravenna e Forlì (Ravegnana) interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti”.