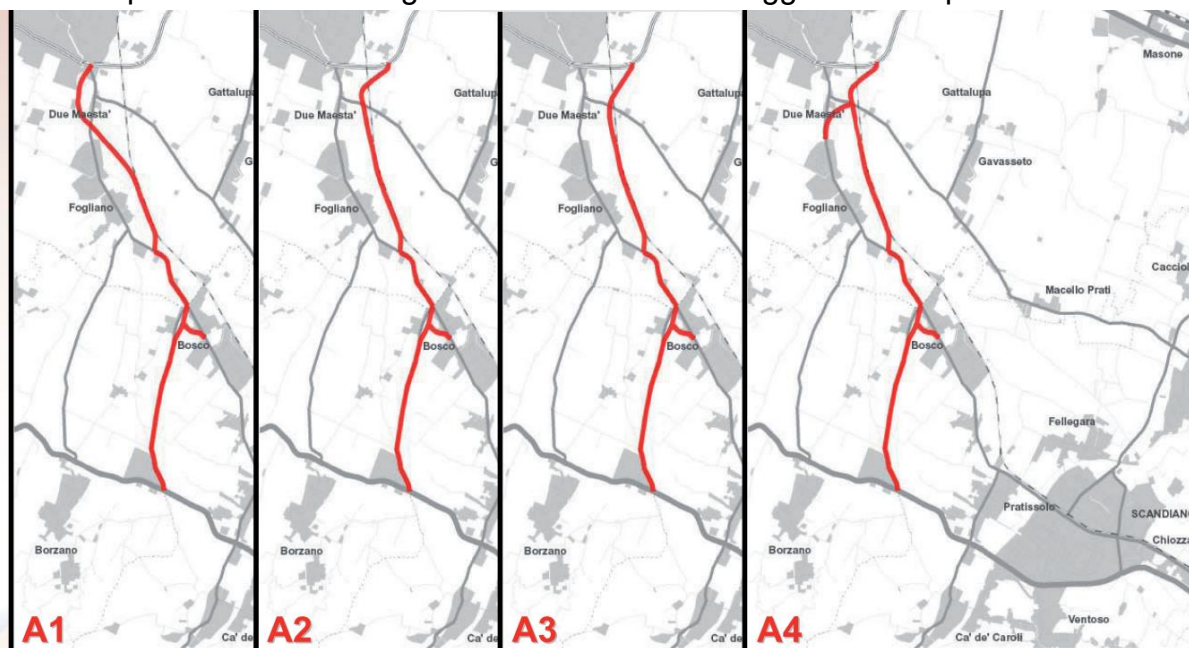


OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DELLO STUDIO DI VALUTAZIONE TRASPORTISTICA DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO DI VIA DEL PROGETTO "TANGENZIALE DI FOGLIANO - DUE MAESTÀ IN COMUNE DI REGGIO EMILIA" LOCALIZZATO A FOGLIANO NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

A seguito dell'esame della documentazione inerente all'analisi trasportistica fornita in fase di progettazione definitiva, si riportano alcune considerazioni in merito ai contenuti riportati negli elaborati.

Si vuole in primis sottolineare come la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia avessero già prodotto delle indagini trasportistiche preliminari andando ad individuare i possibili tracciati alternativi per poi redigere valutazioni economiche-trasportistiche su quello che potrebbe essere il miglior tracciato possibile.

I risultati preliminari dell'indagine della Provincia di Reggio Emilia riportava che:



(*ndr. tracciato carcere indicato con codice "1", tracciato ferrovia indicato con codici "2" e "3"*)

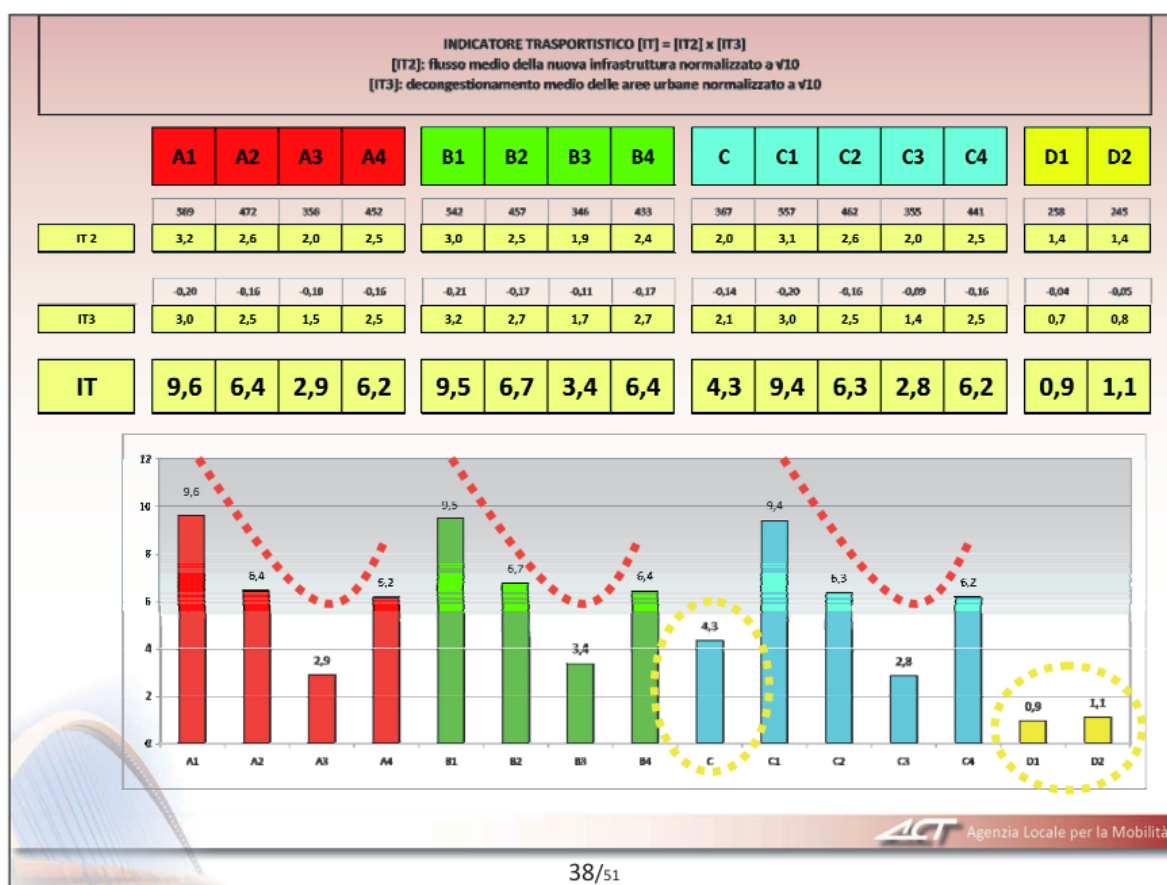
IT1 – A prescindere dal tracciato, la nuova infrastruttura non porta benefici significativi in termini di decongestionamento dell'intera area di studio [valore di congestione pari a 0,338]

IT2 – Le ipotesi di tracciato identificate con il numero 1 attirano più traffico delle altre ipotesi a prescindere dalla lettera.

A parità di domanda di mobilità, rispetto agli indicatori IT1, IT2 e IT3 calcolati sul traffico di attraversamento, le varianti numeriche 1 risultano essere quelle che mostrano i risultati migliori dal punto di vista trasportistico.

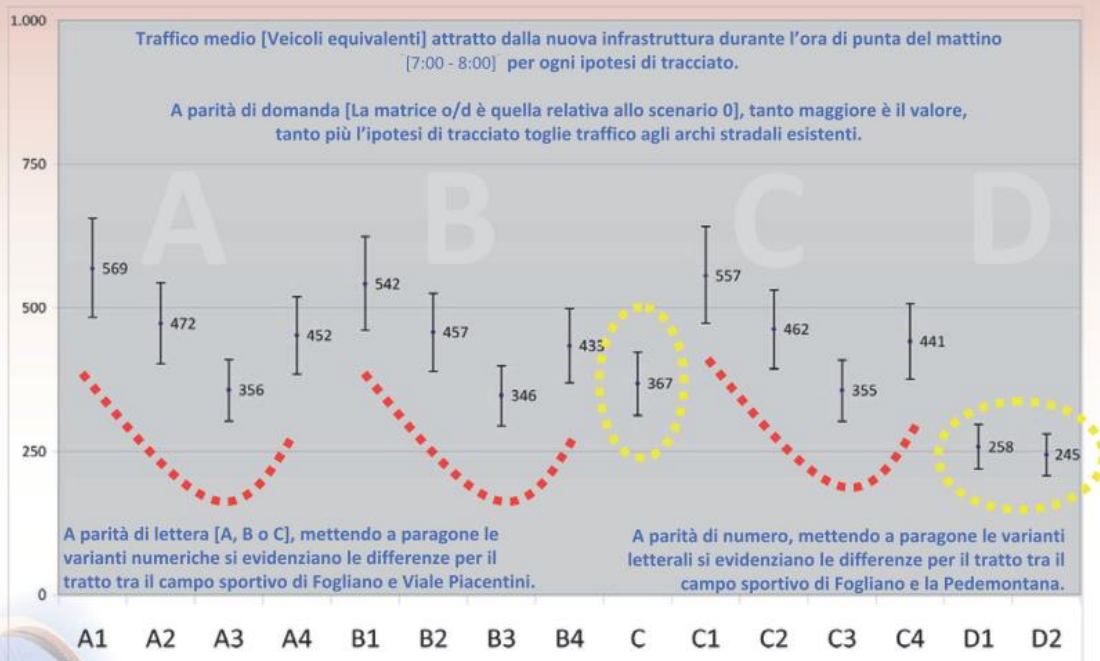
L'ipotesi B1 è quella che a paragone delle altre riesce meglio a coniugare l'obiettivo di "collegamento viario fra le esistenti arterie stradali" e di diminuzione dei flussi di traffico dagli abitati esistenti.

... si deduce che la tipologia 1 presenta le migliori performance rispetto all'indicatore "sociale", allontana cioè maggiori quantità di traffico dagli abitanti, sottolineando quindi che il grado di attrattività del traffico dalla rete viaria esistente, oltre che in termini di funzionalità dell'infrastruttura, ha significativa importanza nell'allontanare il traffico dagli abitati.



... le ipotesi di tracciato indicate dal numero 3, a paragone di quelle indicate con il numero 1,2,4 hanno valori significativamente più bassi dell'indicatore "sociale", indicando quindi che le ipotesi 3 hanno peggiori performance nell'allontanare i flussi di traffico dagli abitanti per il tratto del tracciato dal campo di calcio di Fogliano a Reggio.

IT2 – Funzionalità della nuova infrastruttura [Veq]



ACT Agenzia Locale per la Mobilità

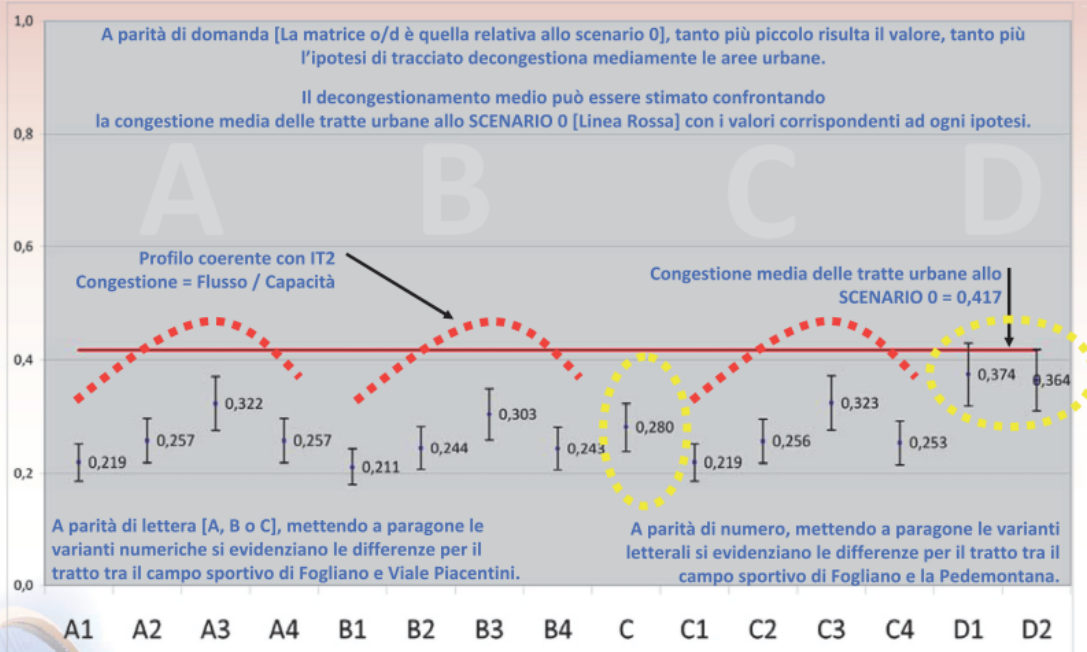
Sintesi “in pillole” dell’analisi trasportistica



- IT1** – A prescindere dal tracciato, la nuova infrastruttura non porta benefici significativi in termini di decongestionamento dell’intera area di studio [valore di congestione pari a 0,338]. [Cfr. slide 31].
- IT2** – Le ipotesi di tracciato identificate con il numero 1 attirano più traffico delle altre ipotesi a prescindere dalla lettera.
DESUNZIONE: il tratto da Fogliano Campo Sportivo a Viale Piacentini domina in termini di funzionalità rispetto al tratto da Fogliano Campo Sportivo alla Strada Pedemontana [Cfr. slide 32].
- IT3** – Coerente con IT2 [Cfr. slide 33].
- I risultati relativi alle ipotesi di tracciato 2 e 4 sono pressochè identici.
DESUNZIONE: la “bretellina” tra Via A. Frank e la SP467 non incide significativamente sulle performance trasportistiche della variante 2 rispetto alla 4.
[Nota benissimo: traffico di attraversamento e non traffico locale di Fogliano!].
- Le varianti numeriche 3, C, D1 e D2 non intercettando il traffico di attraversamento di alcune strade significative, non riescono a raggiungere risultati trasportistici sufficientemente performanti.
- A parità di domanda di mobilità, rispetto agli indicatori IT1, IT2 e IT3 calcolati sul traffico di attraversamento, le varianti numeriche 1 risultano essere quelle che mostrano i risultati migliori dal punto di vista trasportistico [Cfr. slide 38].

ACT Agenzia Locale per la Mobilità

IT3 – Decongestionamento delle tratte urbane



ACT Agenzia Locale per la Mobilità

Sintesi “in pillole” dell’indicatore sociale



Il valore negativo dell'indicatore per l'ipotesi C3 indica che per tale ipotesi di tracciato si ha un aumento, più che una diminuzione, dei flussi di traffico agli abitanti.

Le ipotesi di tracciato individuate con la sigla B (B1, B2 e B3) sono quelle che diminuiscono il flusso di traffico da un maggior numero di abitanti, rispetto a tutte le altre ipotesi.

L'ipotesi B1 è quella che a paragone delle altre riesce meglio a coniugare l'obiettivo di "collegamento viario fra le esistenti arterie stradali" e di diminuzione dei flussi di traffico dagli abitati esistenti.

L'andamento dell'indicatore tra le ipotesi di tracciato A e B, è analogo. Dal loro paragone si desume che per l'indicatore “sociale” passando dalle ipotesi di tracciato A a quelle B si ha un miglioramento di circa il 55%.

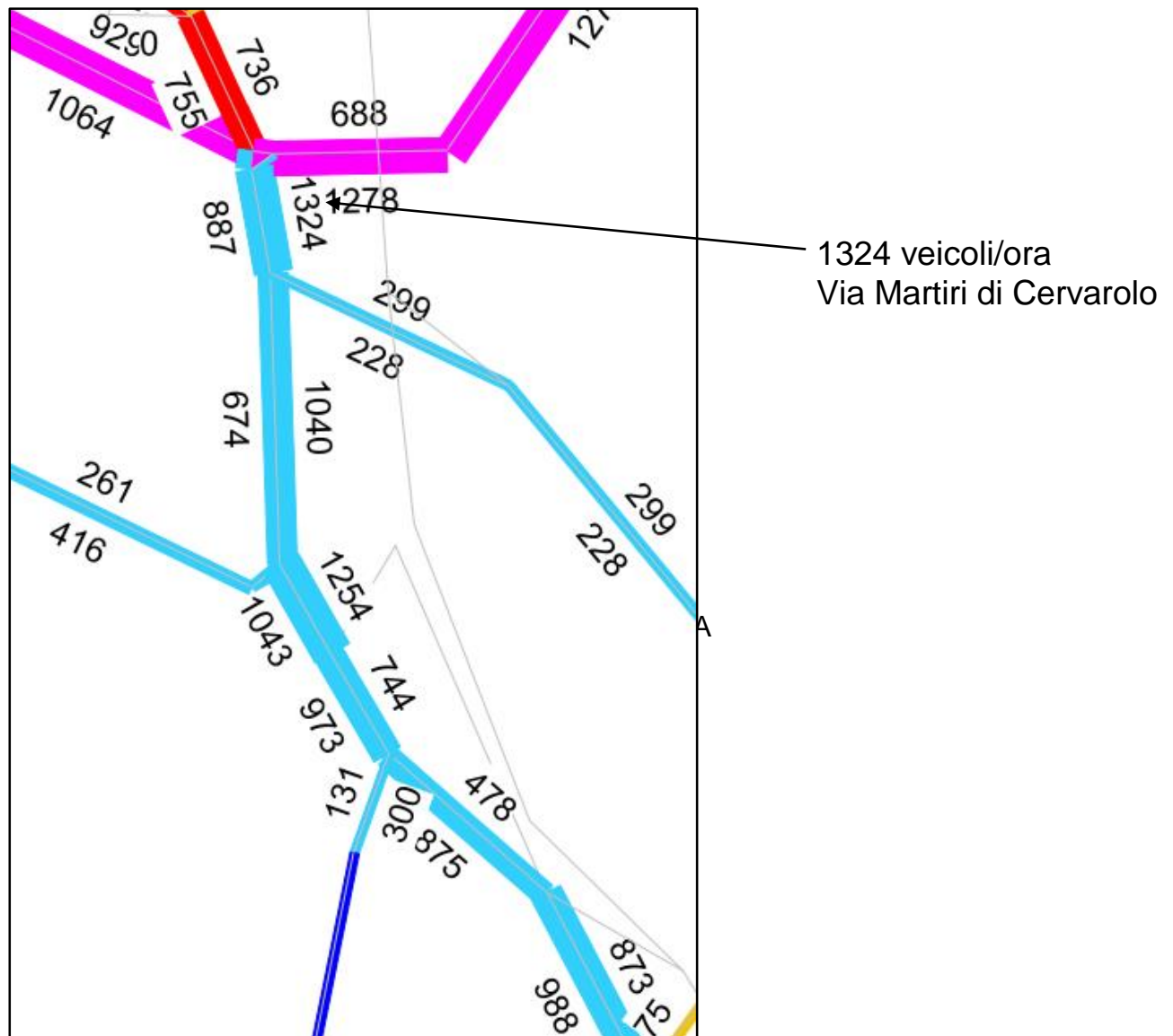
Mettendo a paragone il tracciato B3 con il B1 (ed analogamente il tracciato A3 con A1) e tenuto conto che i tracciati 1 e 3, sia della categoria A sia della categoria B, sostanzialmente rappresentano una variazione del tratto dal campo sportivo di Fogliano a Reggi Emilia, si deduce che la tipologia 1 presenta le migliori performance rispetto all'indicatore “sociale”, allontana cioè maggiori quantità di traffico dagli abitanti, sottolineando quindi che il grado di attrattività del traffico dalla rete viaria esistente, oltre che in termini di funzionalità dell'infrastruttura, ha significativa importanza nell'allontanare il traffico dagli abitati.

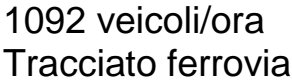
Per tutte le tipologie A, B e C, le ipotesi di tracciato indicate dal numero 3, a paragone di quelle indicate con il numero 1,2,4 hanno valori significativamente più bassi dell'indicatore “sociale”, indicando quindi che le ipotesi 3 hanno peggiori performance nell'allontanare i flussi di traffico dagli abitanti per il tratto del tracciato dal campo di calcio di Fogliano a Reggio.

ACT Agenzia Locale per la Mobilità

La successiva valutazione preliminare trasportistica redatta dal Comune di Reggio Emilia nel 2014 riportava risultati sostanzialmente simili:

TRACCIATO ZERO: STATO DI FATTO





È prevista
l'intersezione con via
Enrico Fermi (SP467)

Tempi di percorrenza: Valuta il tempo impiegato per raggiungere ogni destinazione. Si calcola in due modi e cioè confrontando prima il tempo necessario per percorrere l'intera rete (Via Fermi, Via Martiri di Cervarolo, Via Frank, Via Casello Veneri e Via Piacentini) e poi con il tempo impiegato per percorrere Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo dal punto previsto per l'innesto con la nuova viabilità fino a Via Piacentini confrontandolo con il tempo previsto per percorrere la nuova viabilità. I dati ottenuti permettono di calcolare l'eventuale risparmio di tempo o le sofferenze che si possono verificare.

Le tabelle indicano tempi di percorrenza sull'intera rete di 35 secondi circa per il tracciato "0" che scendono a 24 secondi per i corridoi "A", "B" e "D" e a 25 secondi per il corridoio "C". Si può quindi sostenere che le soluzioni di progetto apportano una miglioria generale sui tempi di percorrenza degli archi viabili presi in considerazione. Estrahendo poi i dati relativi a Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo e confrontandoli con la viabilità di progetto si ottengono le seguenti tabelle:

I dati ottenuti indicano un tempo di percorrenza di oltre 13 secondi per Via Fermi – Via Martiri di Cervarolo per il tracciato "0" che scendono a 7 secondi per il corridoio "C" (con un miglioramento del 46%) e a 5 secondi per i corridoi "A", "B" e "D" (con un miglioramento del 65%).

Funzionalità nuova strada: Valuta il richiamo del nuovo tracciato e cioè il numero di veicoli che la nuova struttura riesce ad attrarre. Si calcola sommando per ogni scenario i veicoli che entrano e che escono dall'area interessata dall'intervento intesa come area ristretta composta da Via Fermi, Via Martiri di Cervarolo, Via Frank, Via Casello Veneri e Via Bersane. Il numero dei veicoli transitanti sulla rete viabile permette di capire quanto essa sia attrattiva.

	In Entrata	In Uscita	Totale
Tracciato "0"	3029	2959	5988
Corridoio "C"	3086	3098	6184
Corridoi "A", "B" e "D"	3285	3322	6607

Traffico gravante sulla rete ristretta risultante dal modello viabilistico.

I dati mettono in evidenza una buona attrattività dei Corridoi "A", "B" e "D" con aumento del volume di traffico del 10,33% mentre il corridoio "C" determina un aumento di attrattività del 3,27% e quindi più contenuto.

	0	C	A B D
pop 100 m*veicKm	2.271.146,4	1.251.197,9	1.218.781,3

	0	C	A B D
pop 100 m*veicKm	0,0%	-44,9%	-46,3%

ed esprimono il calo di abitanti esposti per veicoli per km. E' evidente come gli scenari "A", "B" e "D" rendano un calo maggiore di popolazione esposta nella fascia di 100 ml e quindi sono da preferirsi rispetto allo scenario "C".

Da quanto sopra riportato si evidenzia come esista almeno un'alternativa reale di tracciato che rimanga all'esterno della ZSC.

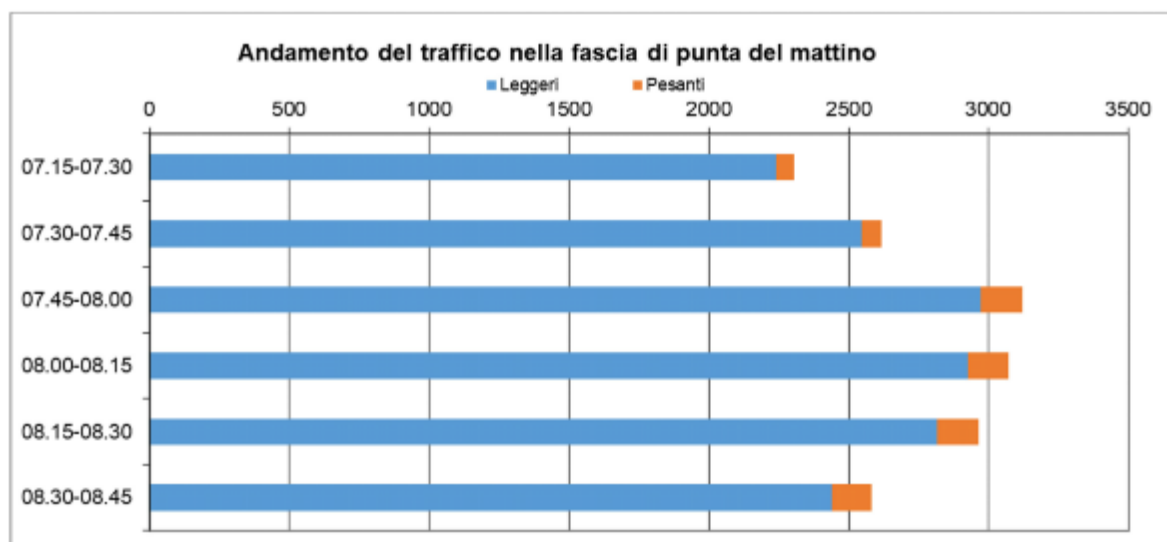
Relativamente al documento PDXXRT01_VALUTAZIONE TRASPORTISTICA_20_5010, si nota come a pagina 7 si evidenzia che la tipologia di traffico presente sulla viabilità esistente sia prettamente di tipo leggero con una poco rilevante quota di traffico classificato di tipo pesante, sia per il traffico di punta del mattino, sia per il traffico di punta della sera.

Dal Sistema regionale MTS (Monitoraggio Traffico Stradale) di rilevazione dei flussi di traffico, che monitora una serie di sezioni stradali nell'intorno di Reggio Emilia e sulle sue tangenziali, sono in particolare riportati nel PUMS i valori relativi alle seguenti sezioni :

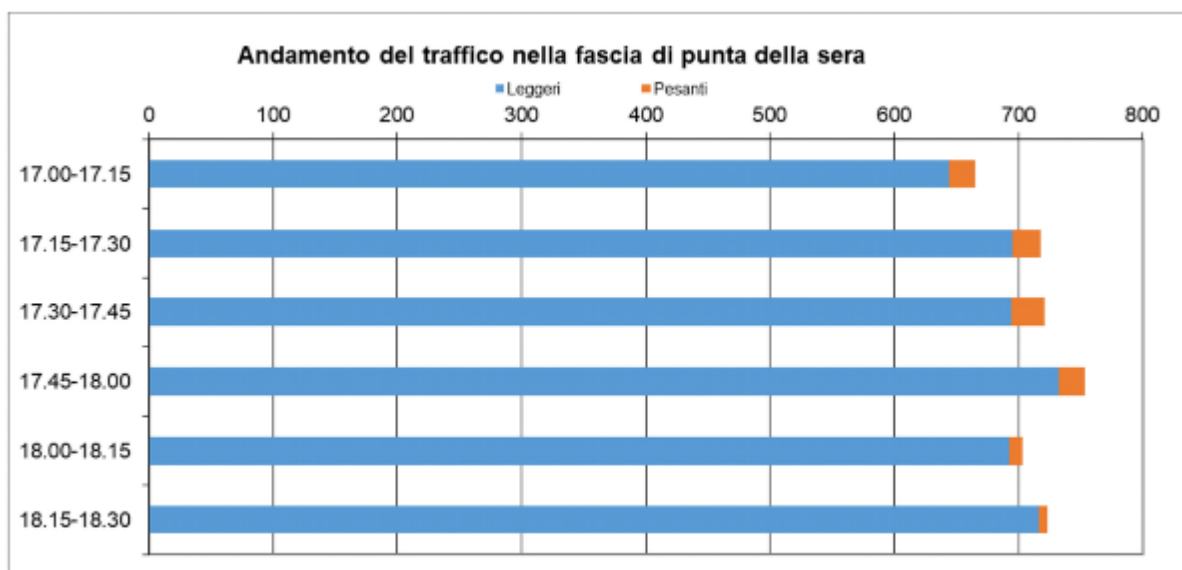
- Sez. 139 : SP467 tra Fogliano e località Pratissolo
- Sez. 670 : SP114 fra la rotatoria SP 114/viale Parisoli e la rotatoria con la SP467

Postazione	Strada	Ultimo anno di rilievo	Giornaliero medio	Quota pesanti	Giornaliero medio feriale	Giornaliero medio festivo	Rapp. festivo/feriale
139	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	2016	16.145	3,1%	17.306	13.306	76,9%
670	SP 114 dalla rotatoria SP 114/viale Parisoli alla rotatoria SP467	2016	13.357	4,0%	----	----	----

Per la sezione 139 (sulla SP467) è anche riportato l'andamento negli ultimi anni dei flussi giornalieri medi; andamento che indica una sostanziale stabilità del flusso negli anni.

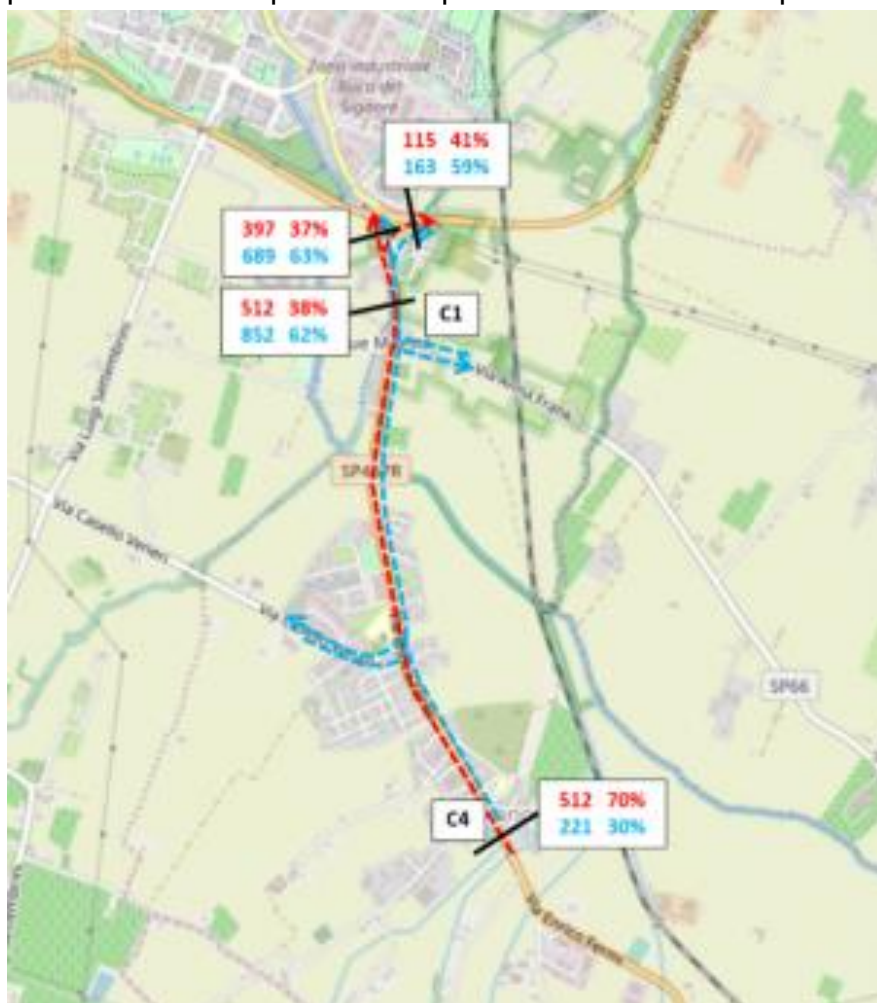


Andamento del traffico - mattino



Andamento del traffico - sera

A pagina 12 e 13 del documento si evidenzia che il traffico maggiormente rilevante è quello del mattino verso nord e in modo minore la sera verso sud; mentre a pagina 16 si evidenzia che il traffico generato da Fogliano dall'abitato stesso risulta particolarmente importante in quanto fa aumentare la quota traffico di un 385%



	Flusso totale	Flusso di attraversamento	Flusso non di attraversamento
Sezione C4	733	512	221
		70%	30%
Sezione C1	1364	512	852
		38%	62%

	Flusso totale	Flusso di attraversamento	Flusso non di attraversamento
Ingresso in rotatoria	1086	397	689
		37%	63%
Svolta a destra in viale Piacentini	278	115	163
		41%	59%

Infatti, a pagina 24 del documento si riporta che i valori dei veicoli equivalenti generati sono pari a 537 auto/hp.



Zone di Due Maestà



Zone di Fogliano

Popolazione residente e stima delle auto generate in ora di punta del mattino

Considerando che a pagina 26 del documento si schematizzano i valori delle auto/hp per tratto viabilistico, si conferma ulteriormente che l'abitato di Fogliano genera una quantità di traffico equivalente al traffico di attraversamento che si vuole togliere dalla viabilità ordinaria.



Stato di fatto – Flussogramma dell'ora di punta del mattino riportante i flussi veicolari (etichette) e il grado di congestione (colore)

Di conseguenza si ritiene che la soluzione più coerente ed efficace risulterebbe quella che consente di accogliere il più possibile sia il traffico di attraversamento sia il traffico generato dall'abitato di Fogliano stesso.

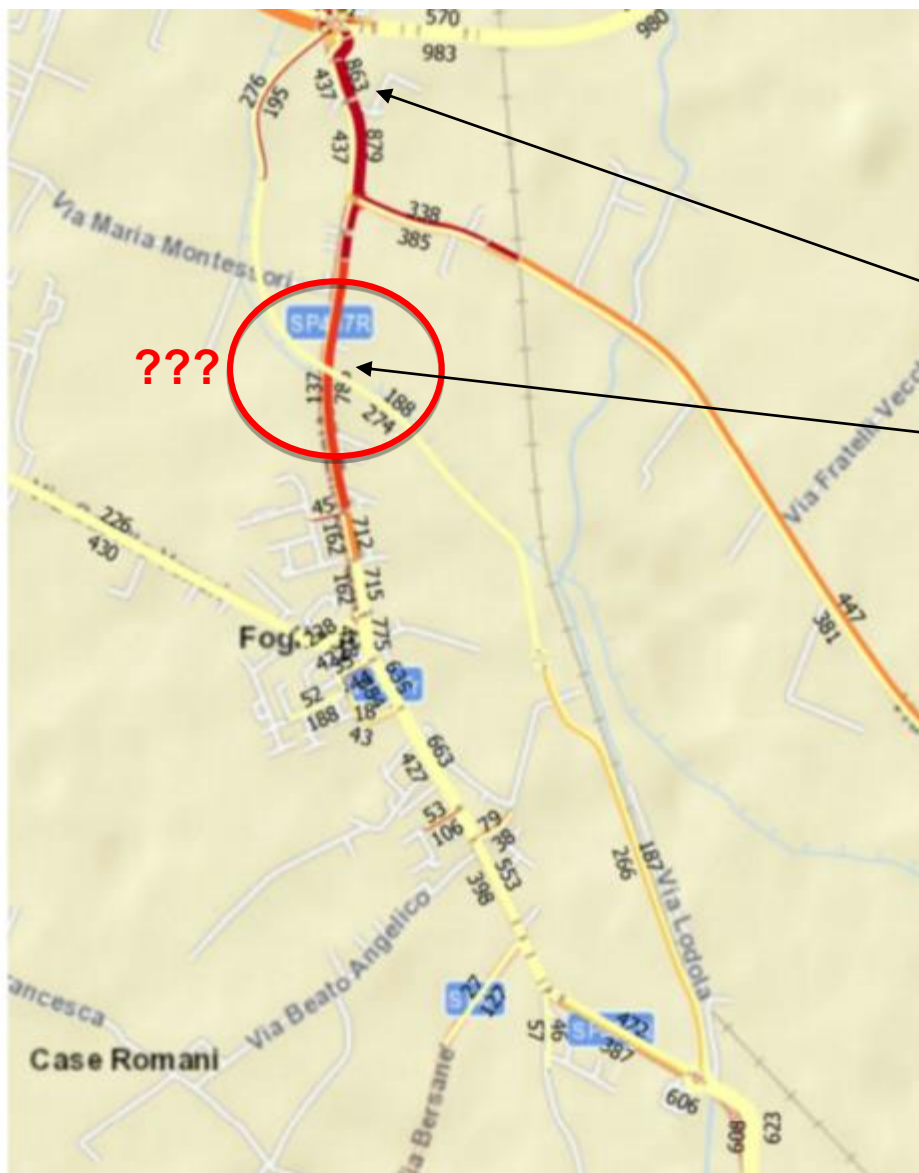
Si ritiene quindi utile che gli studi sui possibili tracciati alternativi, obbligatori in caso di attraversamento di una ZSC siano finalizzati a scegliere il tracciato che fornisce i valori trasportistici migliori sia per l'abitato di Fogliano sia per l'abitato di Due Maestà. Infatti, si ritiene che la progettazione trasportistica della nuova tangenziale debba riguardare sia l'abitato di Fogliano sia l'abitato di Due Maestà posto tra la rotonda di via Anna Frank e la Tangenziale Sud-via Piacentini.

All'interno del documento presentato dalla Provincia di Reggio Emilia, sono riportate due ipotesi di tracciato alternative e che portano a risultati trasportistici differenti



Schema dei diversi tracciati della tratta nord della Variante di Fogliano

A pagina 34 del documento viene riportata l'analisi trasportistica del tracciato denominato A (progetto) che non interseca mai la SP 467 innestandosi direttamente sull'attuale tangenziale sud



Il traffico generato dall'abitato di Fogliano continua a gravare su via Martiri di Cervarolo in quanto non è prevista l'intersezione con via Enrico Fermi

Si trova quantomeno curioso il fatto che nell'indagine prodotta non si sia considerata alcuna connessione con l'attuale SP 467 e si sia considerato un sovrappasso/sottopasso generico non ben definito. Come evidenziato anche in precedenza l'ipotesi studiata non intercetta la SP 467. Mancanza di intersezione confermata anche nella tabella di pagina 31 del documento.

<i>Nodo/asse della Variante</i>	<i>Caratteristica</i>	<i>Alternativa A</i>	<i>Alternativa A'</i>	<i>Alternativa C</i>	<i>Alternativa D</i>	<i>Alternativa E</i>
<i>Connessione con la Tangenziale sud /est</i>	<i>Posizione</i>	Ad ovest del sottopasso alla ferrovia	Ad ovest del sottopasso alla ferrovia	Attuale nodo Tangenziale/SP467	Ad nord/est del sottopasso alla ferrovia, in prossimità del torrente Rodano	Ad nord/est del sottopasso alla ferrovia, oltre il torrente Rodano.
	<i>Tipologia</i>	Svincolo a due livelli	Svincolo a due livelli	Rotatoria (adeguamento di quella esistente)	Rotatoria	Rotatoria
<i>Connessione con via A.Frank</i>	<i>Posizione</i>	Ad ovest del p.l.	Ad ovest del p.l.	---	Ad est del p.l.	Ad est del p.l.
	<i>Tipologia</i>	Rotatoria	Rotatoria	---	Rotatoria	Rotatoria
<i>Interferenza con la linea ferroviaria</i>		---	---	---	Sovra/sottopasso	Sovra/sottopasso
<i>Collegamento intermedio con SP467</i>		---	Si	---	---	---
<i>Connessione sud con SP467</i>	<i>Posizione</i>	In prossimità del torrente Lodola	In prossimità del torrente Lodola	In prossimità del torrente Lodola	In prossimità del torrente Lodola	In prossimità del torrente Lodola
	<i>Tipologia</i>	Rotatoria	Rotatoria	Rotatoria	Rotatoria	Rotatoria

Si considera curiosa questa scelta di non prevedere nessuna intersezione con la SP 467 per il tracciato C (Carcere) in quanto questa ipotesi di tracciato sarebbe quella che più di tutte le altre consentirebbe di intercettare anche il traffico generato dall'abitato di Fogliano che come già detto in precedenza, e riportato nel documento in più punti, genera la maggior parte di traffico che congestionava l'attuale SP 467.

Si trova ragionevole affermare che l'assenza di una connessione con la SP 467 in quel punto porti a risultati trasportistici non premianti e sicuramente peggiorativi rispetto alla situazione dello stato di fatto.

Riprendendo le premesse fatte in precedenza, si evidenzia che le indagini trasportistiche preliminari svolte dalla Provincia di Reggio Emilia e dal Comune di Reggio Emilia, avevano indagato le stesse ipotesi di tracciato. In quelle analisi l'ipotesi C (Carcere) presentava un'intersezione con la SP 467 e i risultati erano migliori o simili rispetto a quelli dell'ipotesi A (progetto).

Ulteriore punto di rilevanza si ritiene essere il fatto che ad oggi, a partire dal piano regolatore del 1999 fino al PSC attuale del Comune di Reggio Emilia sia sempre stata considerata un'ipotesi di tracciato che prevede un innesto con l'attuale SP 467 così come indicato nell'ipotesi trasportistica C (Carcere).

La richiesta che si fa con il presente documento è quindi quella di:

- **Rivalutare l'ipotesi trasportistica C considerando l'intersezione con rotatoria tra la nuova tangenziale e la SP 467**

Infatti, tale ipotesi di tracciato, completamente progettato all'esterno dell'area ZSC "IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo" consentirebbe senza ombra di dubbio la possibilità di una eventuale realizzazione a stralci dell'infrastruttura alleviando non poco la pressione economica dell'intervento, consentendo alle amministrazioni pubbliche l'impegno di somme di denaro più dilazionato nel tempo.

Un'ipotesi di intervento a stralci consentirebbe inoltre di scegliere quale stralcio eseguire dando la possibilità di favorire il tratto che offrirebbe l'alleggerimento del tratto ad oggi più congestionato



Tratto attualmente
maggiormente
congestionato

Stato di fatto – Flussogramma dell'ora di punta del mattino riportante i flussi veicolari (etichette) e il grado di congestione (colore)



Inoltre, l'ipotesi di tracciato C (Carcere), può portare allo studio di un'ulteriore variante progettuale legata all'innesto della nuova viabilità sull'attuale rotatoria su via Piacentini; si ritiene che si potrebbe valutare la chiusura dell'innesto della SP 467 a favore della sola nuova infrastruttura per garantire l'utilizzo del nuovo asse viario.



Tale ipotesi comporterebbe, da un lato un piccolo disagio per gli abitanti di Due Maestà dovuto dal fatto che dovrebbero raggiungere la nuova rotatoria sulla SP 467 per poi ritornare verso le loro abitazioni, da un lato un miglioramento evidente dovuto dall'eliminazione totale del traffico di attraversamento, sia esso generato dall'abitato di Fogliano, sia esso generato da paesi e città più distanti.

Analizzando invece il tracciato A (Progetto) oggetto della progettazione definitiva della Provincia di Reggio Emilia, si rileva senza ombra di dubbio che è un percorso che non intercetta in alcun modo il traffico generato dall'abitato di Fogliano.

Stralcio di pagina 36 del documento

Per la risoluzione di tale criticità si riportano alcune possibili alternative tra cui quella di realizzare una variante di svolta a destra per chi da via Anna Frank deve recarsi verso la tangenziale sud e la realizzazione di un sottopasso al posto del passaggio a livello attuale.

Un'alternativa sarebbe anche quella di chiudere direttamente il passaggio a livello a favore di un potenziamento di un sistema di trasporto su rotaia maggiormente efficiente, ma ciò renderebbe ulteriormente inutile la realizzazione del tracciato A (Progetto).

Risoluzione completa e definitiva a questo problema può derivare dalla realizzazione di un sottopasso alla ferrovia lungo via A. Frank; in questo caso sarà necessario prevedere una distanza di almeno 100 m. fra la sede ferroviaria e il margine della nuova rotatoria, per inserire la rampa di risalita del sottopasso.

Naturalmente la realizzazione di un sottopasso e l'eliminazione del p.l. porta, oltre ad un beneficio in termini di fluidificazione del traffico sull'asse di via A. Frank, anche un beneficio in termini di azzeramento dei rischi di incidente che ogni p.l. comporta.

Stralcio di pagina 37 del documento

La soluzione di un sottopasso in prossimità di tale passaggio a livello è inoltre stata già segnalata da FER con richiesta di integrazione del 15.01.2021 all'interno della quale fa presente che tra FER e il Comune di Reggio Emilia esista già un accordo, sottoscritto il 12/12/2020, relativo alla progettazione di un sottopasso in prossimità del passaggio a livello di via Anna Frank.

In relazione all'oggetto, si riscontra la nota a margine per segnalare che tra FER, Comune di Reggio Emilia e Regione Emilia Romagna è stato approvato un Protocollo di intesa che prevede la soppressione del passaggio

a livello di Via Anna Frank, che si trova al margine del tracciato della nuova Tangenziale di Fogliano.

Più precisamente l'intervento per la soppressione di detto PL è contemplato nel "Protocollo di intesa tra Comune di Reggio Emilia, Ferrovie Emilia Romagna srl e Regione Emilia Romagna [...]" che è già stato approvato sia dalla Regione ER (con Delibera di Giunta Regionale n° 1656 del 16/11/2020) sia dal Comune di Reggio Emilia (con atto ID 197 del 10/12/2020) e che prevede testualmente: "l'intervento consiste nella realizzazione di sottopasso come da relativa soluzione ipotizzata nel documento di fattibilità delle alternative progettuali redatto dal Comune di Reggio Emilia (Allegato n° 1 alla presente convenzione), soluzione progettuale da sviluppare e risolvere nell'ambito dell'intervento della c.d. Tangenziale di Fogliano".

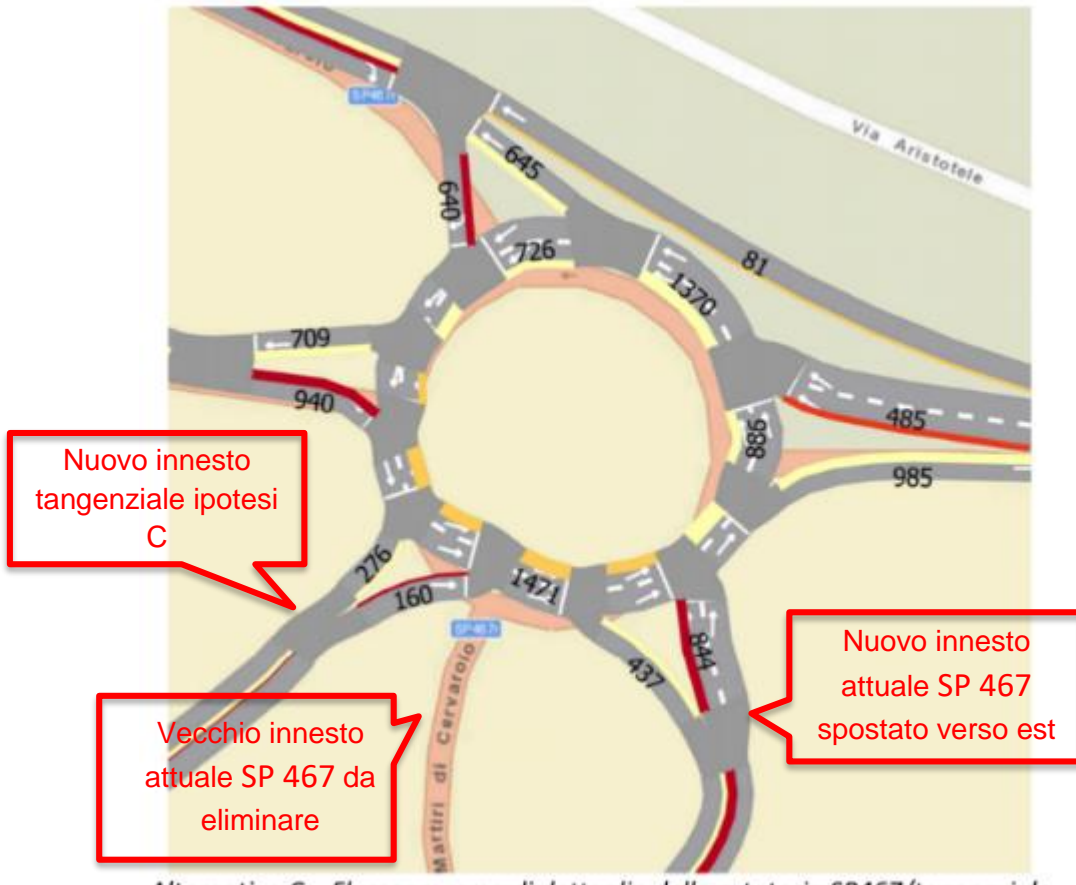
Premesso quanto sopra, con la presente si segnala che la documentazione progettuale pubblicata non contempla elaborati relativi alla soppressione del Passaggio a Livello su VIA ANNA FRANK (n. 19, progr. Km 17+740 della linea ferroviaria Reggio Emilia – Sassuolo), ed è quindi necessario che la stessa sia integrata da documentazione progettuale fino almeno ad un livello di Studio di Fattibilità Tecnico Economica.

Invece, nel progetto definitivo delle opere stradali non si prevede in alcun modo la realizzazione di una svolta a destra sulla nuova rotatoria di via Anna Frank o del sottopasso in prossimità del passaggio a livello; di fatto la progettazione definitiva non sembra risolvere il problema legato alla vicinanza tra la nuova rotatoria su via Anna Frank e l'esistente passaggio a livello.

1. Osservazione sulla modifica alla rotatoria su via Piacentini

Si produce un'analisi in merito alla possibilità di realizzare una modifica all'attuale rotonda su via Piacentini per rendere funzionale l'ipotesi del tracciato denominato C (Carcere).

Premettiamo che già nell'analisi trasportistica depositata, viene individuato un possibile intervento su tale rotonda in modo tale da rendere realizzabile il tracciato denominato C(Carcere).



Analizzando la foto aerea dell'area si nota come tale ipotesi sia assolutamente praticabile



Tale ipotesi, oltre ad essere obiettivamente fattibile e realizzabile, ha anche il vantaggio di non interferire con la viabilità esistente in quanto si possono realizzare i nuovi tratti stradali di innesto senza interrompere il flusso del traffico attuale e realizzare la modifica dei percorsi solo al termine dei lavori delle nuove bretelle.

- Primo intervento la realizzazione della nuova immissione dell'attuale SP 467 spostandola verso est
- Chiusura del vecchio innesto dell'attuale SP 467 in quanto operativo il nuovo tracciato traslato
- Realizzazione innesto nuova tangenziale ipotesi C

Dal punto di vista trasportistico, le valutazioni riportate nell'analisi depositata, non possono essere prese in considerazione in quanto i flussi indicati sono il frutto della non presenza di una rotonda di intersezione alle porte dell'abitato di Fogliano; infatti l'assenza di tale rotonda rende poco utilizzato il nuovo tracciato e di conseguenza il traffico che verrebbe riversato sulla rotonda con via Piacentini risulta molto diverso dal traffico che si riverserebbe sulla tangenziale se fosse presente la rotonda sulla SP 467 poco fuori l'abitato di Fogliano.

Nelle stesse valutazioni svolte dalla Provincia di Reggio Emilia nel 2014, la modifica della rotatoria su via Piacentini era fattibile e portava risultati che confermavano la maggiore attrattività del tracciato C (Carcere) con l'ipotesi di una rotatoria anche poco fuori dell'abitato di Fogliano.

2. Osservazione sulle ipotesi di stralci funzionali per il tracciato A (Progetto)

Se non si dovesse disporre dell'importo necessario per realizzare l'intera infrastruttura in quanto sono finanziati 10 mln € su 13,5 mln € necessari, l'ipotesi di uno stralcio funzionale che interrompa l'infrastruttura su via Anna Frank sarebbe deleterio per via Anna Frank stessa. Questa strada di soli 5 metri di larghezza sarebbe sovraccaricata con quasi mille veicoli ora.



3. Osservazione sulle valutazioni economiche

Il tracciato A (ferrovia) presenta un costo complessivo di 13,15 mln €.

Il tracciato C (Carcere) presenta riduzioni di costo di -0,52 mln € per minori superfici espropriate a parità di superficie ai bordi dell'infrastruttura in particolare per la non necessità di sconfinare a nord di via Piacentini e per l'interessamento di aree già pubbliche.

Il tracciato C (Carcere) presenta riduzioni di costo di -1,25 mln € alla non realizzazione del sovrappasso su via Piacentini, relativi rami di innesto, rotatoria annessa e collegamento bypass all'attuale rotatoria su via Martiri di Cervarolo. Questo differenziale di costo include il già il maggior onere per la modifica-ampliamento della rotatoria attuale via piacentini-via Martiri di Cervarolo.

Si ritiene che espropriando una superficie inferiore, vi sia una ridotta possibilità di contenzioso, queste cifre a disposizione potranno pertanto compensare il costo aggiuntivo per la modifica progettuale del tracciato.

Pertanto, il tracciato carcere risulta avere un costo complessivo di 11,38 mln €, inferiore di -1,77 mln € rispetto al tracciato ferrovia.

Amici della Terra Reggio Emilia

L.A.C. Emilia Romagna

Legambiente montagna

Legambiente Reggio Emilia

Legambiente Val d'Enza

Lipu Emilia-Romagna

Pro Natura Reggio Emilia

Pro Natura Regionale

Salviamo il paesaggio Reggio Emilia

Università Verde Reggio Emilia

WWF Emilia centrale