



OSSERVAZIONI LEGAMBIENTE EMILIA ROMAGNA SUL PRIT ADOTTATO

Settembre 2019

Premesse

Rispetto al percorso di adozione del Piano si segnala che molte delle osservazioni che seguono sono già state presentate in precedenti sedi di confronto tenutesi negli ultimi anni.

Non avendo trovato evidenze di recepimento, si richiamano integralmente quelle già presentate e gli interventi verbali in sede di audizione per la Commissione Consigliare.

Nel metodo va segnalato che non si è mai avuto alcun riscontro formale o informale, rispetto alle valutazioni fatte dalla Regione rispetto alle nostre osservazioni precedenti: se e perchè non sono state accettate.

Questo determina una forte perplessità rispetto al percorso di partecipazione e alla reale utilità per chi ne prende parte.

1 SCORRETTA IMPOSTAZIONE DEL PIANO, CONTRADDIZIONE CON LE POLITICHE AMBIENTALI E CON LE URGENZE CLIMATICHE - ESITI VAS

A livello di configurazione del Piano e dell'ordine logico delle scelte in esso contenute si contesta un vizio di impostazione.

Si rileva che il PRIT si configura sostanzialmente come Piano delle infrastrutture stradali, più che una proposta di approccio gestionale che prova a realizzare un cambio di rotta funzionale agli obiettivi ambientali

Guardando dunque le infrastrutture è chiaro che il Piano non individua una discontinuità, ma si pone (ed è detto esplicitamente) in continuità con un piano di ormai 20 anni fa. Questo dopo una "latitanza" di un decennio di strumenti di pianificazione della Regione che ha permesso di impostare una serie di altre infrastrutture stradali fortemente impattanti. Tale approccio appare in modo oggettivo valutando le risorse economiche disponibili per strade nel confronto con quelle per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.

In questi anni invece le politiche internazionali sul clima e sull'inquinamento sono cambiate radicalmente, tanto da richiedere un approccio totalmente diverso alla pianificazione. Non si tratta solo di trasformare le auto da combustione interna ad elettrico (che avrebbe costi comunque elevati in termini di uso delle risorse), ma soprattutto ridurre la dipendenza del nostro sistema dall'auto, mantenendo livelli analoghi di interconnessione.

In questo senso invece la continuità col passato appare tanto più preoccupante se affiancata al mancato raggiungimento di obiettivi di sostenibilità del PRIT '98 a cominciare dal riparto modale sui trasporti extraurbani.

Sempre restando sul piano delle impostazioni, in particolare rispetto al collegamento dell'export regionale verso l'esterno, il Piano non prende in considerazione situazioni strategiche al di fuori dei confini regionali, come le politiche sui trafori alpini degli stati confinanti, che stanno andando decisamente verso lo spostamento delle merci su ferro.

Infine, dopo tanti anni di assenza il Piano ha un limite temporale inadeguato per affrontare le sfide che ci aspettano ma perfettamente in sintonia per l'obiettivo principale, quello di fare partire i cantieri dei principali assi autostradali in progetto.



Lo stesso Rapporto Ambientale del Piano evidenzia in più punti come gli obiettivi infrastrutturali siano in conflitto con gli obiettivi di sostenibilità ambientale enunciati nello stesso Piano e con le politiche ambientali vigenti¹. Inoltre le simulazioni sulle emissioni di CO2 mostrano un aumento programmato del 2% invece di una diminuzione. Tale risultato è comunque stimato con la previsione di una riconversione del parco veicolare verso l'elettrico, non strettamente dipendente dalle scelte della Regione.

Dunque il Piano rischia di vedere impatti certi (quelli generati dalle infrastrutture stradali) a fronte di vantaggi ambientali (nessuno nel caso della CO2) dipendenti da dinamiche esterne al Piano e da risorse economiche sfavorevoli.

Il Rapporto Ambientale tratta allo stesso modo tutti gli obiettivi del piano, senza valutare le risorse previste per i diversi obiettivi. In questo modo sottostima gli impatti negativi degli obiettivi infrastrutturali (per cui sono previste più risorse) e sovrastima gli impatti positivi degli obiettivi di mobilità sostenibile, per i quali sono previste risorse irrisorie. Chiediamo che venga rifatta una valutazione tenendo conto delle risorse previste per ciascun obiettivo.

Infine anche sul lato delle infrastrutture stradali previste non è esplicitata in modo chiaro il calcolo della domanda di mobilità su gomma al 2025, nè quali contromisure siano possibili per ridurre ulteriormente tale domanda.

1.1 Chiediamo dunque che la Valutazione del Piano espliciti in modo analitico la valutazione delle criticità sopra esposte e giunga a parere negativo, oppure che il Piano sia riformulato ed integrato per eliminarle.

Il Rapporto Ambientale e lo Studio di Incidenza ricordano che queste infrastrutture potranno impattare negativamente su numerosi siti della Rete Natura 2000² (vedere anche i punti 2, 3 e 4). Inoltre, lo Studio di Incidenza omette di elencare alcuni siti che verranno impattati, e omette di segnalare che in diversi di questi siti sono presenti habitat e specie prioritari secondo la Direttiva Habitat

1.2 Chiediamo una nuova valutazione di Incidenza adeguatamente corretta (si veda note di dettaglio più oltre)

2 RISORSE FINANZIARIE ED OBIETTIVI DI PIANO

E' un dato di fatto che l'efficacia dei Piani e le reali intenzioni di chi li applica si possano dedurre dalle priorità economiche in fase di attuazione.

Effettuando un'analisi dei costi sulle infrastrutture previste e le risorse economiche oggi disponibili, queste ultime sono estremamente spostate a favore delle infrastrutture stradali e dunque della mobilità su gomma e privata, rispetto ad investimenti sul TPL o alla mobilità dolce.

2.1 Si chiede di correggere il piano di investimenti alterando i rapporti a favore dei sistemi di mobilità sostenibile. Questo alla luce anche delle risorse effettivamente disponibili e non solo su quelle ipotetiche.

¹ pag. 98-127 del Rapporto Ambientale

² pag. 145 e ss. del Rapporto Ambientale



2.2 Si ritiene opportuna anche un'analisi su come si sono distribuiti gli investimenti sul territorio dell'ultimo decennio (tra strade e infrastrutture per il TPL) per avere una prospettiva completa delle trasformazioni determinatesi periodo di vacanza del Piano.

Sempre a livello economico si segnala che per le infrastrutture esistenti oggi mancano risorse adeguate per la manutenzione, come è dimostrato dalle recenti criticità dei ponti sul Po. Ma il problema si riscontra in modo generalizzato sul reticolo minore soprattutto appenninico.

Oltre a questo i drammatici cambiamenti climatici stanno mostrando un'inadeguatezza delle infrastrutture a sopportare regimi di piogge intense sempre più concentrate.

2.3 Al riguardo si chiede di effettuare una valutazione del fabbisogno di risorse per l'adeguamento delle infrastrutture esistenti rispetto al rischio climatico.

3 EFFETTI DELLE POLITICHE SULL'ARCO ALPINO RISPETTO AL TRASPORTO DELLE MERCI.

Buona parte degli Stati confinanti sull'arco Alpino stanno investendo nel trasporto merci su treno e disincentivano quello su gomma (basti pensare al recente valico di base del San Gottardo, e alle scelte sul confine austriaco del Brennero, piuttosto che agli investimenti tedeschi nella logistica su ferro anche sul suolo italiano). Tale dinamica incide evidentemente anche sull'accesso delle merci prodotte in Emilia Romagna ai mercati centro e nord europei.

3.1 Si chiede una apposita valutazione questa tendenza, rispetto agli scenari di competitività del trasporto merci regionale

4. RIDUZIONE TASSO MOTORIZZAZIONE

Ridurre il tasso di motorizzazione è un obiettivo ambientale di primaria importanza:

- ha effetti sulla congestione delle strade esistenti (e dunque riduce la necessità di nuove strade e consumo di suolo)
- riduce i consumi energetici e le emissioni collegate al processo produttivo
- genera riduzione di emissioni locali nel caso di riduzione di auto con motore a combustione in circolazione
- ha effetti positivi sulla "liberazione" di spazi urbani.

Il Piano tende a mettere in secondo piano tale obiettivo e di fatto non prevede una contrazione del tasso di motorizzazione.

4.1 Si chiede che il Piano fissi un obiettivo evidente di riduzione del tasso di motorizzazione su scala regionale.

4.2 Si chiede inoltre di fissare come obiettivo al 2030 una ripartizione modale (modal split) per gli spostamenti individuali con mezzi motorizzati nei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, oltre a quelli appartenenti all'agglomerato di Bologna, almeno non superiore al 38%. Tale obiettivo deve essere accompagnato dalla definizione di step intermedi, verificati con un adeguato sistema di monitoraggio sull'andamento delle misure di Piano.

4.3 Chiediamo che il Piano determini poi le priorità infrastrutturali e di spesa in stretta conseguenza agli obiettivi di cui sopra;



Si segnala a tal riguardo che i capoluoghi di provincia si stanno dotando di PUMS (Piani urbani della Mobilità sostenibile) che in alcuni casi fissano obiettivi più ambiziosi delle previsioni regionali (il modal share del PUMS bolognese al 2030 prevede un uso dell'auto sotto il 25% degli spostamenti).

5 MANCATA O PARZIALE VALUTAZIONE DI INCIDENZA SU SITI DELLA RETE NATURA 2000

Non sono stati considerati nella valutazione di incidenza siti che molto probabilmente saranno interessati dalle opere previste dal PRIT, come:

- ZSC-ZPS IT4020027 Cronovilla, sicuramente attraversata dal tratto Traversetolo-Quattro Castella della Cispadana;
- ZSC IT4030007 Fontanili di Corte Valle Re, sicuramente interessata dall'aggiunta della quarta corsia dell'A1;
- ZPS IT4060011 Garzaia dello zuccherificio di Codigoro e Po di Volano, che sarà attraversata dal tracciato previsto per la E45/E55 tra la Ferrara-Mare e la SP60 Gran Linea;
- ZSC-ZPS IT4010016 Basso Trebbia, verosimilmente interessata dalle proposte modifiche al sistema di tangenziali e svincoli autostradali di Piacenza;
- ZSC-ZPS IT4040011 Cassa di espansione del Panaro, che potrebbe essere interessata dal prolungamento della complanare modenese alla A1;
- SIC-ZPS IT4070022 Bacini di Russi e Fiume Lamone e ZSC IT4070024 Podere Pantaleone, che potranno essere interessati dagli interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e dal nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi;
- SIC-ZPS IT4070005 Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini; ZSC-ZPS IT4070004 Pialasse Baiona, Risega e Pontazzo; SIC-ZPS IT4070006 Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina, che saranno potranno risentire degli impatti dovuti agli interventi di potenziamento del Porto di Ravenna.

5.1 Chiediamo una nuova valutazione di incidenza che comprenda anche questi siti

Lo Studio di Incidenza omette di riportare che, in diversi dei siti della Rete Natura 2000 che saranno impattati dagli interventi previsti dal piano, sono presenti habitat e specie prioritari secondo la Direttiva Habitat.

Ad esempio (per un elenco più completo vedere l'allegato 1):

- la ZSC-ZPS IT4020021 Medio Taro, comprendente prati aridi ad orchidee (habitat prioritario 6210), foreste alluvionali ad ontano nero e frassino (habitat prioritario 91E0), stagni temporanei (habitat prioritario 3170) e paludi calcaree (habitat prioritario 7210), dove è presente il coleottero *Osmoderma eremita*, su cui è in corso un progetto LIFE, e la falena dell'edera *Euplagia quadripunctaria*, sarà impattata dal nuovo casello di Medesano sulla A15 e dalla variante di Fornovo della SS62 della Cisa;
- la ZSC-ZPS IT4020017 Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini di Torrile, Fascia golenale del Po è habitat per il coleottero *Osmoderma eremita*, su cui è in corso un progetto LIFE, e comprende foreste alluvionali ad ontano nero e frassino (habitat prioritario 91E0); la ZSC-ZPS IT4020022 Basso Taro è habitat per la falena dell'edera *Euplagia quadripunctaria*, entrambe saranno attraversate dalla strada Cispadana e dal prolungamento della TiBre autostradale;
- la ZSC-ZPS IT4030011 Casse di espansione del Secchia comprende gli habitat prioritari stagni temporanei (habitat 3170) e la ZSC IT4040012 di Colombarone comprende l'habitat prioritario prati aridi ad orchidee (habitat 6210), entrambe saranno interessate dalla Bretella Campogalliano-Sassuolo, e la prima anche dagli interventi sulla SS9 via Emilia con la variante di Rubiera;
- i prati aridi ad orchidee (habitat 6210) delle Valli del Mezzano (ZPS IT4060008) e dei Biotopi di Alfonsine e del fiume Reno (SIC-ZPS IT4070021), saranno attraversati dall'ipotetico itinerario E45/E55 e dagli interventi sulla SS16;



- la ZPS IT4040016 Siepi e Canali di Resega-Foresto e probabilmente anche la ZSC IT4060009 Bosco di Sant'Agostino o Panfilia, comprendenti prati aridi ad orchidee (habitat prioritario 6210), saranno impattate dall'Autostrada Cispadana;
- la ZSC-ZPS IT4010018 Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio è habitat per lo storione cobice (*Acipenser naccarii*) e sarà interessato dalle modifiche della viabilità intorno a Piacenza e dalla bretella Castelvetro Piacentino - Porto di Cremona;

5.2 Chiediamo che siano stralciate dal piano tutte le opere che possano avere un grave impatto negativo sui siti comprendenti habitat e specie prioritari; per le opere restanti, chiediamo che nel piano sia espressamente previsto che le opere eventualmente previste siano realizzate evitando qualsiasi impatto negativo sui siti della Rete Natura 2000 che comprendano habitat o specie prioritari. Qualora si ritenesse inevitabile il rischio di impatto su queste aree per motivi imperativi di interesse pubblico, chiediamo che, coerentemente con il comma 10 dell'art. 5 del DPR 357/97, venga richiesto il parere della Commissione Europea e ad esso sia subordinata l'approvazione del piano.

6 INSERIMENTO POLITICA FORTE DI EXTRAPEDAGGIO E TASSAZIONE AMBIENTALE

Uno dei problemi dell'attuale proposta di Piano è l'inadeguatezza di risorse infrastrutturali per il trasporto pubblico. Inoltre anche il potenziamento del TPL in termini di corse e km aggiuntivi, richiede aumenti di spesa che incidono nella gestione corrente annuale di Regione ed Enti Locali. Dunque, allo stato attuale delle risorse nazionali sul tema, il potenziamento del TPL previsto anche dal Piano si scontra con un problema di reperimento delle risorse.

Dunque l'introduzione di un extracosto sulle tratte autostradali di attraversamento e in generale l'applicazione di meccanismi di tassazione ambientale - strettamente vincolato alla costituzione di un fondo per il trasporto pubblico e per la riduzione dell'auto - avrebbe due effetti positivi:

- garantire risorse per il potenziamento infrastrutturale e per la gestione corrente del TPL.
- introdurre un disincentivo economico all'uso dell'auto (soprattutto alle categorie più inquinanti).

Tale tipologia di azione risulta di fatto presente anche nel PRIT, dove si parla di *road pricing*, ma ne viene fatto solo un accenno senza indicare azioni conseguenti.

6.1 Si chiede dunque di prevedere un reale sistema di tassazione ambientale ed in particolare di introdurre un extrapedaggio autostradale per il traffico di attraversamento della regione, da destinare alla costituzione di un fondo specificamente vincolato al potenziamento del trasporto pubblico e la riduzione dell'uso dell'auto. Tali risorse devono essere vincolate per servizi aggiuntivi, e non per compensare eventuali futuri ammanchi.

7 VALUTAZIONE SULLE SINGOLE INFRASTRUTTURE PARTICOLARMENTE IMPATTANTI

Rispetto alle opere che si ritiene vadano riviste per gli eccessivi impatti a fronte di benefici non evidenti si effettuano le seguenti richieste:

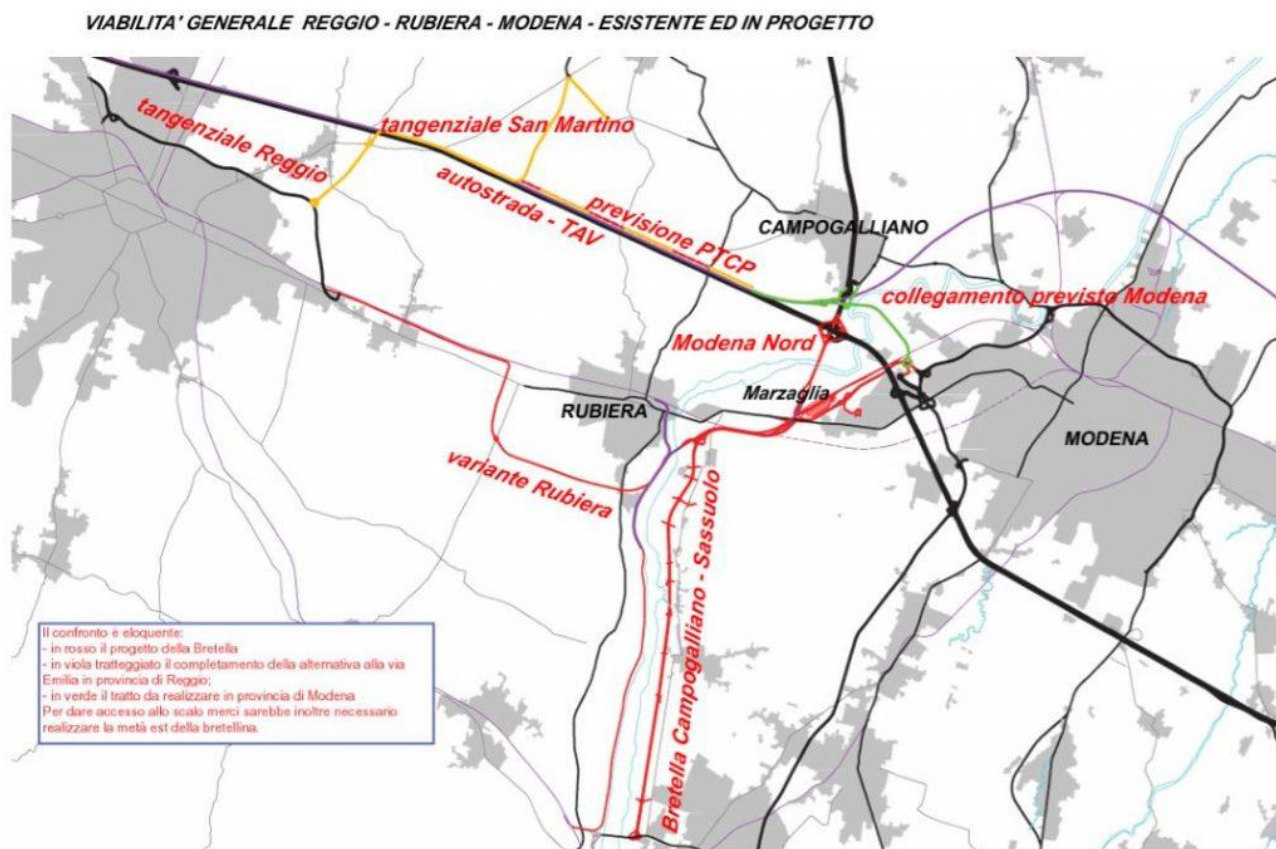
7.1 Si chiede di stralciare la Bretella Campogalliano – Sassuolo opera pensata in altre epoche e con altre esigenze. Oggi nel distretto ceramico, che la strada dovrebbe servire, il numero di imprese e il traffico merci è diminuito in modo drammatico. Lo scenario infrastrutturale per la mobilità è cambiato. Sempre in riferimento al tratto tra Campogalliano-Sassuolo, nel 2005 (dunque dopo l'approvazione del PRIT vigente) è stato realizzato un nuovo asse stradale a due corsie per senso di marcia parallelo al tracciato della autostrada di progetto. Al contrario, non è stato realizzato il collegamento ferroviario tra gli scali merci di Dinazzano e Cittanova-Marzaglia, previsto da tutti gli strumenti di pianificazione e negli accordi per la realizzazione dell'Alta Velocità nel Comune di



Modena: un collegamento strategico, e meno costoso, che la realizzazione della Bretella autostradale renderebbe probabilmente inutile.

Dunque i contributi della nuova bretella in termini di "competitività" della zona, sono assolutamente risibili. Infine l'opera impatterà pesantemente sull'asta fluviale del Secchia e su zone importantissime per la biodiversità come ad esempio il sito SIC "Oasi di Colombarone".

7.1.1 Una delle opere accessorie della Bretella Campogalliano-Sassuolo è la cosiddetta Variante della via Emilia/tangenziale di Rubiera che dovrebbe correre a sud del centro abitato impattando pesantemente terreni agricoli vergini. Come alternativa a minore impatto ambientale si propone di realizzare la tangenziale sul lato nord della linea dell'Alta Velocità e dell'Autostrada A1, sfruttando il sedime della strada di servizio realizzata durante la costruzione della linea ferroviaria. È un tracciato, pianificato dal PTCP 2010 di Reggio Emilia e dai PSC 2014 di Rubiera e Campogalliano, che tra la tangenziale di Reggio Emilia e Rubiera è in parte anche già realizzato. Una volta pianificata e realizzata per i pochi km che mancano in Comune di Modena, la Variante Nord della via Emilia andrebbe a costituire un collegamento lineare diretto tra le tangenziali di Modena e Reggio Emilia, con un consumo di suolo estremamente ridotto rispetto al tracciato a sud dell'abitato di Rubiera.



7.2 Si chiede di stralciare l'opzione autostradale della Cispadana tra i caselli autostradali di Reggiolo sulla A22 e Ferrara sud sulla A13. Se migliorare i collegamenti della zona della bassa modenese è una necessità condivisa, il progetto di Autostrada risulta eccessivamente impattante per gli effetti sul territorio ma non risponde nemmeno alle esigenze trasportistiche del territorio. Perché la distanza dei caselli di fatto non agevola la mobilità locale ma concentrerà traffico al contorno degli stessi. Perché i costi dell'opera risultano inutilmente alti, cosa che viene testimoniata dalle difficoltà ad individuare un promotore privato all'interno del Project Financing.



7.3 Si chiede di stralciare l'autostrada TI-BRE, secondo lotto, anche dalla priorità 2, evitando un ulteriore consumo di territorio e impatti sull'asta del Po. E' inoltre evidente che l'opera nel suo complesso non verrà mai realizzata per i costi che la contraddistinguono e per la decadenza dalle priorità nazionali e regionali. La necessità di lasciare l'opera nella programmazione al momento appare utile solo a superare le irregolarità che l'UE aveva rilevato nel rinnovo ventennale della Concessione di Autocisa legato alla realizzazione del solo 1° lotto.

7.4 Trasformazione in autostrada della attuale superstrada Ferrara – Lidi di Comacchio. La trasformazione in autostrada, con pedaggio, e con riduzione delle numero di interconnessioni (uscite-entrate) con la viabilità locale, ci vede contrari, perché peggiorerebbe i costi e gli accessi alla popolazione residente. Non si ravvisa dato il traffico attuale questo tipo di necessità.

7.5 Proposta alternativa e45/e55 – Ravenna Ferrara (fino alla strada "Gran linea"). L'alternativa proposta dalla Regione ER, se pur in priorità 2, e con un ridimensionamento della tipologia infrastrutturale, non è da considerarsi come auspicabile. Le alternative alla gestione del traffico di merci, soprattutto sulla direttrice nord-sud in prossimità della costa, ed in zone così ecologicamente importanti e fragili (siti Rete Natura 2000, zone agricole, zone subsidenti, zone con opere con sistemi di governo delle acque molto delicati) devono passare per scelte strategiche che evitino (vietino) il traffico pesante a lunga percorrenza sulla attuale ss.309 romea, e che potenzino e migliorino altri tracciati già esistenti e altre tipologie di trasporto.

7.6 Si chiede di stralciare la previsione "mediana" a sud-ovest di Piacenza, dal nuovo casello di Rottofreno sulla A21 fino alla SS9 nei pressi di Pontenure. *Premesso che i dati di flusso dei mezzi nella direzione ovest-est a livello pedecollinare non rivelano la necessità di una nuova strada, ad oggi il PTCP prevede già la realizzazione dell'ammodernamento dei collegamenti stradali esistenti, che effettivamente non consentono - per il limitato dimensionamento dei sedimi - collegamenti in sicurezza, soprattutto ai mezzi di trasporto commerciali. La nuova strada produrrebbe inutilmente un forte spreco di suolo agricolo.*

7.7 Occorre eliminare l'aumento di corsie autostradali sulla A1 tra Modena e Piacenza (4^ corsia, A22 e A13 3^ corsia). Si tratta di un intervento non necessario e l'evidente mancanza di volontà prevederebbe un alleggerimento del traffico di transito ed in particolare del trasporto merci dalla gomma

7.8 Aeroporti

Il Rapporto Ambientale non individua conflitti tra gli obiettivi del PRIT riguardanti gli aeroporti, e le politiche di tutela ambientale o gli obiettivi di sostenibilità del piano. E' evidente che un potenziamento degli aeroporti potrà avere effetti negativi almeno sulla qualità dell'aria, ma in generale su buona parte degli aspetti ambientali.

Chiediamo che venga rifatta una valutazione degli effetti ambientali di questi obiettivi del piano, e di stralciarli se non coerenti con le politiche di sostenibilità ambientale, come di fatto viene ritenuto dall'associazione scrivente. Si richiamano a tal riguardo le osservazioni negative formulate nell'attuale fase di VIA, da parte di diversi enti (Comune, ARPAE, AUSL) rispetto al progetto di potenziamento dell'Aeroporto di Parma.

E' particolarmente importante in questo senso il caso dell'aeroporto Marconi di Bologna, soggetto nell'ultimo decennio ad un consistente aumento del traffico strettamente connesso e funzionale all'espansione turistica del capoluogo di regione.

Si evidenzia tuttavia come il potenziamento del numero dei voli stia sempre più creando problematiche di impatto (dovuti alla frequenza dei disturbi rumorosi, comunque entro i limiti di legge) soprattutto con la parte più abitata della zona circostante, quella sita nel comune di Bologna,



anche per un eccessivo utilizzo discrezionale della direttrice di sorvolo di quest'area da parte dei responsabili del traffico aereo dell'aeroporto.

8 ESIGENZE DI INTERVENTI

Rispetto alle opere necessarie che il Piano dovrebbe indicare con chiarezza si segnalano

Risulta **imprescindibile il potenziamento dell'asse ferroviaria La Spezia- Parma-Verona**, togliendo il collo di bottiglia del valico appenninico e connettendo i porti tirrenici al Brennero. La tratta oggi presenta limiti di profilo, di numero di moduli, risulta necessaria la doppia motrice a causa delle forti pendenze in discesa. Così come la sua prosecuzione verso nord lungo la linea Piadena-Cremona o verso Suzzara (che connetterebbe La Spezia al Brennero) è attualmente del tutto inadatta a sostenere traffici importanti. In particolare si chiede di valutare e comparare entrambe le soluzioni di connessione ferroviaria Parma- Brennero. Purtroppo dal piano di investimento di RFI non sembra esserci nulla al momento per la linea, a riprova che risulta in coda alle priorità. Si segnala che di recente ad una iniziativa di Legambiente a cui ha aderito anche la Regione, tutti i Comuni della linea nelle hanno segnalato l'urgenza di procedere al miglioramento della infrastruttura.

8.1 Si chiede di prevedere strumenti utili al superamento dei problemi esistenti compreso la richiesta di un tavolo interregionale e lo stanziamento di adeguate risorse regionali.

Serve potenziare e non dismettere l'ossatura portante del trasporto extraurbano regionale, quella su ferro. In particolare occorre investire sulla linea Sassuolo-Modena (estendendola fino a Maranello), sulla Piacenza-Cremona, sulla Parma-Fornovo, facendole diventare parte di un sistema di trasporto veloce urbano. Risulta necessario il ripristino della tratta ferroviaria Budrio-Massa Lombarda per un reale e completo potenziamento dell'asse ferroviario, per un collegamento diretto Bologna-Ravenna già dichiaratamente prossimo alla saturazione del traffico su gomma. Serve una priorità di potenziamento della linea Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco (è una linea strategica per valorizzare a Pieno il Porto di Ravenna ma soprattutto per avere il collegamento con l'Europa centrale attraverso il "Corridoio" del Brennero. Sarà funzionale alla nuova concessione che presto verrà definita per la A22 e che di fatto rivoluzionerà tutto l'asse transalpino. A maggior ragione quando sarà aperto il secondo tunnel ferroviario del Brennero).

8.2 Si chiede il recepimento di tali indicazioni tra le priorità di azione del Piano.

8.3 Nodo Modenese. La Modena-Sassuolo può costituire con la Bologna-Milano e la Modena-Carpi-Mantova un vero e proprio Sistema Metropolitano modenese, simile a quello bolognese. Del resto per spostamenti l'area Modena, Sassuolo, Carpi, a livello regionale è seconda solo al bacino bolognese. Oltre agli indispensabili investimenti per migliorare e potenziare la linea esistente è anche **necessario che il PRIT recepisca e confermi la previsione del PTCP del 2009 che prevedeva una diramazione della linea da Formigine a Maranello (sede del Museo Ferrari, visitato ogni anno da quasi 400.000 persone, e di una scuola superiore frequentata da studenti provenienti anche da fuori provincia), con la possibilità di prolungarla fino a Vignola**, dove si attesta una delle linee del Sistema Metropolitano bolognese. Per potere ricevere finanziamenti dello Stato **la Modena-Sassuolo deve essere inserita nell'elenco delle ferrovie regionali di rilevanza nazionale, al momento non lo è. E' quindi indispensabile farla rientrare in tale elenco.**



Serve dotare la costa di un trasporto pubblico efficace e veloce tra nord e sud. Dato il ruolo del turismo sulla costa, una scelta di tale tipo avrebbe conseguenze positive anche dal punto di vista della fruibilità e attrattività della zona.

8.4 Si chiede che il Piano individui una specifica sezione su tale esigenza, individuandola come priorità di intervento e stanziando risorse per uno studio di fattibilità.

Rispetto ai centri urbani, cuore di buona parte degli spostamenti, il Piano sembra non produrre una strategia ad hoc. **8.5 In particolare si chiede che il Piano dia indicazioni sulla pianificazione subordinata dei PUMS dando centralità al TPL ed in particolare ai mezzi in sede propria (tram)** che in tutte le principali realtà avanzate d'Europa risultano essere il principale pilastro di una mobilità sostenibile nella città di medie dimensioni.

8.6 Sul nodo di Bologna si chiede il Piano individui un capitolo apposito, che definisca le strategie principali per l'asse metropolitano, dialogando col PUMS. In particolare si chiede che venga ribadita la centralità dell'SFM assieme alle recenti progettualità sul TRAM, in particolare :

- realizzare le linee passanti per consentire una efficace distribuzione urbana;
- regolarizzare il servizio attraverso un orario effettivamente cadenzato almeno a 30' su tutta la rete e di 15' nell'area urbana.

Si rileva che sembra sparire il raddoppio della Bologna –Sasso Marconi tra le priorità, mentre la Porrettana è di fatto la linea dell'SFM con maggiore necessità di potenziamento. Una particolare attenzione va posta ad un collegamento strategico, attraverso l'utilizzo del binario ferroviario della linea SFM6, di alcune delle principali e più innovative strutture (e infrastrutture) del territorio, (Stazione centrale, nuova sede comunale, CNR, Unibo, Aldini Valeriani, Tecnopolo, Bolognafiere, CAAB).

Si segnalano inoltre delle considerazioni rispetto la linea ferroviaria porrettana (Bologna Porretta – Porretta Pistoia), vista la necessità di potenziamento corse, prolungamento corse in orario serale/notturno almeno nel weekend e riduzione del prezzo del biglietto in tutta la cinta della città metropolitana. Difatti, un servizio ferroviario efficiente ed economico potrebbe essere una potente leva contro lo spopolamento dei territori dei piccoli comuni rilanciando un turismo sostenibile (vedi territori di Rocchetta Mattei, Terme di Porretta e Corno alle Scale).

8.7 Sempre sul nodo di Bologna si chiede che l'intervento sul passante di Mezzo sia subordinato ad una valutazione dei reali flussi di traffico con il sistema PUMS a regime e con la presenza di parcheggi scambiatori ai margini della città e dialoganti con le linee dell'SFM e del tram.

Per quanto riguarda le tariffe dell'area metropolitana andrebbe superato per i comuni della prima "cintura" di Bologna il sistema a zone, equiparando il costo degli abbonamenti a quello dell'area urbana bolognese.

8.8 Prevedere uno studio di fattibilità per l'accesso dei treni AV sulla città di Parma, utilizzando il collegamento oggi inutilizzato tra la stazione e la linea AV oppure valutando la fattibilità di una stazione "in linea" in zona fiera (in alternativa anche allo sviluppo aeroportuale)

Infine, ma non per importanza, **8.9 si chiede che il Piano sviluppi adeguatamente anche una proposta di politiche di tipo gestionale, con indicazione delle strategie e degli strumenti per perseguirli. In particolare si chiede:**



8.9.1 La previsione di politiche, strategie e risorse per promuovere l'accesso al treno sulle linee minori. Troppo spesso alcune linee sono state tagliate con la giustificazione dello scarso utilizzo quando niente era stato fatto in precedenza per favorirne la fruizione. **Occorre quindi nel PRIT una regia adeguata che porti anche i Comuni ad investire in cartellonistica, informazioni, parcheggi scambiatori.**

8.9.2 Il PRIT deve avere effetti sulle politiche urbanistiche locali con un giro di vite urbanistico sulle strutture logistiche ed i magazzini di medio grandi dimensioni: devono poter essere realizzate solo nei poli logistici idonei dove esiste la ferrovia (un caso eclatante in senso negativo è il cosiddetto "Polo del Freddo di Fidenza").

8.9.3 Promuovere ed incentivare politiche di trasporto merci franco destinazione. A fianco dei dati ambientali, una gestione più efficace dei trasporti e della logistica, maggiormente organizzata e razionalizzata, sarebbe un'opportunità economica (la logistica pesa mediamente per il 10-15% circa sul costo del prodotto finito).

8.9.4 Prevedere incrementi sensibili delle zone 30 cittadine e contestuali politiche per aumentare la velocità commerciale del TPL in grado di rendere davvero competitivo il trasporto pubblico a discapito del mezzo privato.

8.9.5 Si chiede che il Piano contempli un capitolo apposito sulla mobilità ciclabile con indicazioni di politiche e strategie su scala locale e non solo previsioni di infrastrutture.

8.9.6 Si chiede che il Piano indichi le politiche per favorire l'utilizzo del biometano nell'autotrazione pesante e in generale strumenti per orientare le gare del TPL verso l'utilizzo di energia da fonte rinnovabile

8.9.7 Si ritiene che il Piano debba prevedere un set di azioni sulle politiche dell'ultimo miglio per le merci. L'e-commerce sta infatti rivoluzionando la logistica e polverizzando gli spostamenti delle merci. E' necessario che si comincino a mettere in campo politiche in grado di guidare il fenomeno.

8.9.8 Occorre che vengano date indicazioni ai PUG per la diffusione delle infrastrutture di ricarica per auto elettriche. Obiettivi di distribuzione e potenza, ed anche un impegno per la compatibilità dei vari sistemi e standard di ricarica (ostacolo oggi ad uscire dalla propria provincia). I gestori di distribuzione elettrica dovrebbero avere l'obbligo di gestire dei punti di ricarica, e lo stesso i centri della Grande Distribuzione Organizzata o simili (parcheggi di stazioni e aeroporti). Occorre inoltre favorire ed incentivare forme progredite di accesso alla mobilità elettrica (sharing, leasing noleggio etc...) e promuovere la diffusione nell'elettrico nei servizi pubblici, per favorire un effetto 'volano' sul settore. Occorrono regole chiare e unificate per la segnaletica orizzontale e verticale delle piazzole/stalli di ricarica; formare adeguatamente i controlli sull'uso delle piazzole (cosa fare, tecnicamente, per staccare o meno la spina, e come sanzioni / rimozione). Va infine ribadita l'importanza dell'origine "green" dell'energia elettrica per l'alimentazione delle auto.

Allegato 1 – Elenco siti Rete Natura 2000 interessati dal PRIT e comprendenti habitat o specie prioritari

- IT4010006 MEANDRI DI SAN SALVATORE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010012 VAL BORECA, MONTE LESIMA
 - Habitat prioritari:
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6230 Formazioni erbose a Nardus, ricche di specie, su substrato siliceo delle zone montane (e delle zone submontane dell'Europa continentale)
 - 9210 Faggeti degli Appennini con Taxus e Ilex
 - 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Specie prioritarie:
 - *Canis lupus*
 - *Rosalia alpina*
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010013 MONTE DEGO, MONTE VERI, MONTE DELLE TANE
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: adeguamento della SS 45 Val Trebbia
- IT4010018 FIUME PO DA RIO BORIACCO A BOSCO OSPIZIO
 - Specie prioritarie:
 - *Acipenser naccarii*
 - Interessato da: bretella Castelvetro Piacentino - Porto di Cremona, quarta corsia A1, interventi sulle tangenziali di Piacenza
- IT4020001 BOSCHI DI CARREGA
 - Habitat prioritari:
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Pedemontana
- IT4020003 TORRENTE STIRONE



- Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
- Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
- Interessato da: tangenziale di Fidenza
- IT4020017 AREE DELLE RISORGIVE DI VIAROLO, BACINI DI TORRILE, FASCIA GOLENALE DEL PO
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: TiBre, Cispadana
- IT4020021 MEDIO TARO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - 7210 Paludi calcaree con *Cladium mariscus* e specie del Caricion davallianae
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: nuovo casello di Medesano sulla A15, variante di Fornovo della SS62 della Cisa
- IT4020022 BASSO TARO
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: TiBre, Cispadana
- IT4030011 CASSE DI ESPANSIONE DEL SECCHIA
 - Habitat prioritari:
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Interessato da: Bretella Campogalliano-Sassuolo, variante di Rubiera della SS 9 via Emilia
- IT4030023 FONTANILI DI GATTATICO E FIUME ENZA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: quarta corsia A1, variante Parma - Reggio alla SS9 via Emilia
- IT4040012 COLOMBARONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Bretella Campogalliano-Sassuolo



- IT4040016 SIEPI E CANALI DI RESEGA-FORESTO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Autostrada Cispadana
- IT4040017 VALLE DELLE BRUCIATE E TRESINARO
 - Habitat prioritari:
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Interessato da: terza corsia A22
- IT4050001 GESSI BOLOGNESI, CALANCHI DELL'ABBADESSA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: completamento asse Lungo Savena e variante di Rastignano
- IT4050027 GESSI DI MONTE ROCCA, MONTE CAPRA E TIZZANO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Interessato da: variante alla SS64 Porrettana
- IT4050029 BOSCHI DI SAN LUCA E DESTRA RENO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Interessato da: variante alla SS64 Porrettana
- IT4060002 VALLI DI COMACCHIO
 - Habitat prioritari:
 - 1150 Lagune costiere
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 3170 Stagni temporanei mediterranei
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: Interventi sulla Ferrara-Mare, sulla via Romea e su Porto Garibaldi



- IT4060008 VALLE DEL MEZZANO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Nuovo tracciato E44/E45 Ravenna - Ferrara-Mare, interventi sulla Ferrara-Mare
- IT4060009 BOSCO DI SANT'AGOSTINO O PANFILIA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: Autostrada Cispadana
- IT4060016 FIUME PO DA STELLATA A MESOLA E CAVO NAPOLEONICO
 - Specie prioritarie:
 - *Acipenser naccarii*
 - Interessato da: Autostrada Cispadana, terza corsia A13
- IT4070003 PINETA DI SAN VITALE, BASSA DEL PIROTTOLO
 - Habitat prioritari:
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Tangenziale di Ravenna, interventi sulla via Romea
- IT4070007 SALINA DI CERVIA
 - Habitat prioritari:
 - 1150 Lagune costiere
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070008 PINETA DI CERVIA
 - Habitat prioritari:
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070010 PINETA DI CLASSE
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*

- *Pelobates fuscus insubricus*
- Interessato da: Interventi sulla via Romea
- IT4070021 BIOTOPHI DI ALFONSINE E FIUME RENO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Interessato da: Nuovo tracciato E44/E45 Ravenna - Ferrara-Mare, interventi sulla SS16
- IT4080005 MONTE ZUCCHERODANTE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 9220 Faggeti degli Appennini con *Abies alba* e faggete con *Abies nebrodensis*
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 7220 Sorgenti petrificanti con formazione di tufi (Cratoneurion)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - *Rosalia alpina*
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4080014 RIO MATTERO E RIO CUNEO
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4080015 CASTEL DI COLORIO, ALTO TEVERE
 - Habitat prioritari:
 - 9180 Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 9210 Faggeti degli Appennini con *Taxus* e *Ilex*
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Canis lupus*
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4090004 MONTE S. SILVESTRO, MONTE ERCOLE E GESSI DI SAPIGNO, MAIANO E UGRIGNO
 - Habitat prioritari:
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - 6220 Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
 - 6110 Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)

- 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Interessato da: Adeguamento della E45
- IT4010016 BASSO TREBBIA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Interessato da: interventi sulle tangenziali di Piacenza
- IT4020027 CRONOVILLA
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - 91AA Boschi orientali di quercia bianca
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - Interessato da: Pedemontana
- IT4030007 FONTANILI DI CORTE VALLE RE
 - Habitat prioritari:
 - 91E0 Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: quarta corsia A1
- IT4070004 PIALASSE BAIONA, RISEGA E PONTAZZO
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna
- IT4070005 PINETA DI CASALBORSETTI, PINETA STAGGIONI, DUNA DI PORTO CORSINI
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - Specie prioritarie:
 - *Euplagia quadripunctaria*
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna
- IT4070006 PIALASSA DEI PIOMBONI, PINETA DI PUNTA MARINA
 - Habitat prioritari:
 - 2270 Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*
 - 2130 Dune costiere fisse a vegetazione erbacea (dune grigie)
 - 1150 Lagune costiere
 - Specie prioritarie:
 - *Salicornia veneta*
 - Interessato da: potenziamento del porto di Ravenna



- IT4070022 BACINI DI RUSSI E FIUME LAMONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Interessato da: interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi
- IT4070024 PODERE PANTALEONE
 - Habitat prioritari:
 - 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
 - Specie prioritarie:
 - *Osmoderma eremita*
 - Interessato da: interventi all'accessibilità della viabilità di Bagnacavallo e nuovo svincolo della A14dir in località Borgo Stecchi