**INTERVENTO PRESENTAZIONE RELAZIONE RISOLUZIONE VIA EMILIA BIS**

Il raddoppio della via Emilia tra Parma e Reggio è una opera pubblica indispensabile e urgente, ce lo chiedono i cittadini che abitano nei paesi lungo questo tratto e che si battono, da anni, per chiedere una soluzione.

Quella della Via Emilia bis è una storia che parte da lontano.

L’idea della liberazione dal traffico pesante dell’attuale arteria SS9 comparve già negli anni Ottanta a seguito di vari gravi incidenti intorno alla frazione di San Prospero.

Alla fine degli anni Novanta sorsero diversi comitati, nei centri abitati dell’asse tra Parma e Reggio, che raccolsero circa 7.000 firme in calce ad un documento che fu inviato Al Ministero dei trasporti, all’Anas, al Presidente della Regione e a tutti i rappresentanti istituzionali fino ai presidenti dei quartieri.

La prima risposta istituzionale arrivò con il conferimento della sede Efsa a Parma quando fu varata una legge speciale che prevedeva, quale opera indispensabile a reggere la nuova centralità della città, la realizzazione di una via Emilia bis.

In questi anni Le Province coinvolte di Parma e Reggio Emilia e le istituzioni locali hanno già realizzato o stanno per realizzare alcuni stralci significativi che di fatto rappresentano un “raddoppio a tratti” della via Emilia.

Queste varianti bypassano la storica SS9 e potrebbero, una volta collegate tra loro, costituire il nuovo asse parallelo, posizionato a nord della linea ferroviaria, in grado di garantire una viabilità scorrevole e meno inquinante, capace di “liberare” dal pericolo, dal traffico asfissiante e dall’insopportabile inquinamento acustico e ambientale le popolazioni dei centri sulla via Emilia consolare.

Un primo intervento a supporto di questo progetto è stato lo stanziamento di oltre 800.000 euro dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, assegnato al comune di Reggio Emilia per la progettazione di fattibilità di un’opera infrastrutturale viaria per alleggerire il traffico che attraversa le frazioni di Cella, Cadè e Gaida, ma tutto questo non basta.

Oggi la Via Emilia sconta gli intensi volumi di traffico dell’Autostrada A1 che è percorsa mediamente da oltre 240.000 veicoli pesanti al giorno: ogni volta che si verifica un incidente di una certa entità sul tratto autostradale il traffico si riversa sulla viabilità ordinaria, intasandola.

Nel frattempo, è stato aperto anche il casello autostradale di Campegine -Terre di Canossa e il traffico dei mezzi pesanti sulla vecchia strada consolare è aumentato a dismisura. In situazioni particolari di ingorgo o incidente grave e in occasione di importanti avvenimenti fieristici si arriva anche al blocco completo dell’intera circolazione; raggiungere la stazione mediopadana da Parma o il polo fieristico di Parma da Reggio è diventata un’impresa.

Nel mese di luglio scorso si è costituito un Comitato che sta dando il suo contributo di proposte per la riqualificazione della vecchia strada consolare e spinge perché si acceleri nella soluzione di un problema che riguarda tutto il tratto compreso tra Parma e Reggio Emilia.

L’esortazione che arriva a gran voce è che si proceda con un progetto comune da attuare per stralci successivi da realizzare nei tempi più veloci possibili a seconda del reperimento delle risorse necessarie.

La costruzione di questa indispensabile infrastruttura non confligge con nessuna delle altre opere in programma per l’area di Parma e Reggio Emilia.

Progettazione e programmazione competono a enti pubblici superiori, ma il territorio si sta muovendo positivamente, costruendo un fronte comune.

Occorre quindi procedere, programmare, progettare e realizzare la variante alla Via Emilia tra Reggio e Parma - Via Emilia bis - in modo da poter riqualificare la Via Emilia SS9, finalmente liberata dal traffico e poterla dedicare ai progetti di sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile, migliorare radicalmente la sicurezza stradale e ricucire i paesi e la connessione tra Reggio Emilia, Sant’Ilario e Parma.

La realizzazione della rotatoria di Calerno, quella della Val d’Enza che collega la via Emilia con il casello autostradale di Campegine e i comuni della Bassa va in questa direzione e rappresenta già un primo stralcio dell’opera. Le tangenziali delle due città, Reggio Emilia e Parma, sono ulteriori tasselli per completare il progetto, così come la Variante Sant’Ilario.

L’intera operazione diventa essenziale anche per migliorare la qualità dell’aria non solo nel tratto considerato, ma dando un contributo significativo all’area vasta padana, da sempre soggetta a sforamenti dei limiti delle polveri sottili.

Il progetto, trasferendo il traffico veicolare dai centri abitati sull’attuale Via Emilia verso il nuovo asse stradale, potrebbe dare il là ad ulteriori interventi “green” sulla Via Emilia storica con la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico finalmente efficace e competitivo rispetto all’utilizzo delle auto private, la rigenerazione urbana dei centri abitati, il completamento della ciclovia Emilia tra Parma e Reggio, la costruzione di percorsi pedonali attualmente mancanti in diversi suoi tratti e predisponendo una dotazione di verde che ne attenui l’insolazione estiva, oltre a ripensare il sistema degli attraversamenti e la loro messa in sicurezza.

Ritengo che il tema delle infrastrutture e la loro armonizzazione nel territorio sia fondamentale per lo sviluppo.

**Ciò che chiediamo con questa risoluzione è che la Giunta si adoperi** affinché la realizzazione dell’opera infrastrutturale Via Emilia Bis sia contenuta nel prossimo contratto di programma triennale di intervento sulla rete stradale *r*egionale da stipulare con Anas nel corso dell’anno 2022.