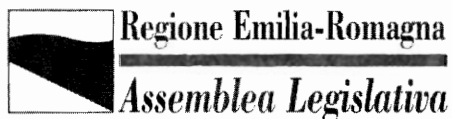


2018.25.2.87



AL/2018/31741
21/05/2018

Bologna, 21 maggio 2018

OGGETTO 6550

Alla c.a. di **Simonetta Saliera**
Presidente dell'Assemblea Legislativa
dell'Emilia-Romagna

SEDE

RISOLUZIONE IN MERITO AL PRIT 2025

L'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna

PREMESSO CHE

L'Italia è uno dei paesi europei in cui l'inquinamento dell'aria causa più vittime, con circa 80.000 decessi prematuri nel 2014 (secondo i dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente); a livello nazionale l'Emilia-Romagna e il bacino padano sono la macro-area più inquinata;

recentemente il Commissario Europeo per l'Ambiente ha avvertito il nostro Governo che in assenza di rapide misure per la riduzione di ozono e polveri sottili si procederà al deferimento alla Corte di Giustizia europea;

rispetto alla sfida cruciale del cambiamento climatico l'Italia deve ridurre del 33% le emissioni dei trasporti entro il 2030. L'Europa punta a superare la percentuale del 60% entro il 2050;

lo stesso Piano Energetico Regionale ha come obiettivo al 2030 un aumento dei passeggeri del 10% per il TPL su gomma e del 50% nel trasporto pubblico su ferro, ed una riduzione delle emissioni climalteranti del 40% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990;

il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PAIR 2020) prevede indirizzi e direttive che devono essere recepite, anche ai sensi dell'articolo 9, comma 11 del D. Lgs. 155/2010, dal Piano Energetico Regionale (PER) e dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Nello specifico il PAIR indica come obiettivi al 2020 il potenziamento del 10% per il servizio di trasporto pubblico su gomma, ed un incremento del 20% dei servizi di trasporto pubblico su ferro;

le linee Guida Europee ed il recepimento Italiano con il Decreto Delrio 4 agosto 2017 per i Piani Urbani Per la Mobilità Sostenibile prevedono obiettivi sfidanti per le città, per la

riduzione di traffico e la congestione, l'incremento del trasporto collettivo, della mobilità ciclabile e pedonale, della mobilità condivisa e dei veicoli a basso impatto ambientale. In particolare l'impostazione dei PUMS deve avere al centro l'esigenza delle persone e la qualità della vita e non il traffico e la sua fluidificazione;

tra le innovazioni da considerare va valutato anche l'impatto della Sharing Mobility, che come indicato anche dal 2° Rapporto elaborato dall'Osservatorio Nazionale presentato a marzo 2018, registra una crescita costante dell'uso del veicolo condiviso in Italia. Questa innovazione ridimensiona l'esigenza di ampliare le infrastrutture, e viceversa richiede l'adeguamento dei nodi di interscambio, la connessione costante, servizi smart city e smart road, che devono quindi essere riqualificate in questa direzione.

VISTO CHE

il Piano Regionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (PRIT) oggi vigente è datato 1998 ed è scaduto dal 2010;

all'interno di tale Piano sono previste infrastrutture pensate anche decenni addietro ma che ad oggi continuano ad essere portate avanti in assenza di una revisione della pianificazione;

la nuova proposta di piano (PRIT2025), la cui elaborazione è ferma alla conferenza di pianificazione dal febbraio 2017, vede ancora un forte sbilanciamento verso il finanziamento a nuove strade, rispetto ad infrastrutture necessarie a dare forza alla mobilità pubblica su ferro, sia di persone che di merci;

ad oggi la parte preponderante delle opere trasportistiche in previsione o in realizzazione in Emilia Romagna sono opere stradali (Bretella Campogalliano-Sassuolo, Cispadana, Passante di Mezzo, TI-BRE, E45 autostradale). Che opere come il passante di Mezzo sono al di fuori di qualsiasi pianificazione e valutazione complessiva dei flussi di traffico. Che opere come la Bretella Campogalliano-Sassuolo e il nuovo tracciato autostradale previsto per la E45 Mestre-Orte sono motivate per fluidificare il traffico su gomma anziché ridurlo con altre modalità;

che in molti casi il peso di questi interventi sulle risorse pubbliche è ingente o – come nel caso della Cispadana – il project financing mostra forti criticità e rischi;

che con la realizzazione dell'Alta velocità ferroviaria Bologna-Milano e Bologna Firenze, e con l'adeguamento tecnologico del nodo ferroviario di Bologna si è liberata capienza sulle linee convenzionali che consentono un significativo incremento dei servizi ferroviari regionali e metropolitani;

che l'attuale incertezza sui nuovi assetti di governance degli operatori e delle reti ferroviarie in seguito agli accorpamenti realizzati o annunciati negli ultimi mesi, rendono difficile una progettualità di lungo respiro sul comparto del ferro.

CONSIDERATO CHE

le politiche internazionali sul clima e sull'inquinamento sono cambiate radicalmente in questi anni;

gli strumenti di pianificazione devono tenere conto della complessità dei sistemi oggetto dell'intervento programmatico ed indicare con chiarezza gli obiettivi strutturali da perseguire; il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione, sulla base di quanto previsto dalla legge regionale n. 30 del 1998, e, in questo quadro, deve perseguire ed essere predisposto in una logica di mobilità sostenibile;

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;

le stesse dinamiche economiche sono profondamente mutate. Basterebbe guardare al distretto ceramico di Sassuolo dove si è assistito ad una contrazione della produzione destinata al mercato interno, mentre regge l'export che rappresenta oltre l'80% del mercato di riferimento e per il quale sarebbe auspicabile il trasporto su ferro a partire dall'origine del prodotto;

anche lo scenario infrastrutturale per la mobilità è cambiato. Sempre in riferimento all'autostrada prevista a servizio della tratta Campogalliano-Sassuolo, nel 2005 (dunque dopo l'approvazione del PRIT vigente) è stata 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;

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 20% degli spostamenti per il capoluogo ed Imola);

oggi molta parte della popolazione sta guardando con insofferenza alla realizzazione di grandi opere dalla dubbia utilità e dagli alti impatti ambientali. Basti pensare al caso della BRE-BE-MI lombarda i cui costi si scaricano oggi sulla collettività, ma anche alla vicenda del moncone della TI-BRE in territorio parmense, dove sempre più la partenza del cantiere in mezzo alla campagna sta rendendo cosciente la cittadinanza dell'inutilità dell'intervento e della miopia politica che l'ha generato;

come rilevato da diverse pubblicazioni di Legambiente, tante linee ferroviarie della nostra Regione sono oggi al di sotto dei parametri di efficienza e modernità necessari per incentivare l'utilizzo pendolare e per garantire competitività nei trasporti su merci;

molte infrastrutture esistenti oggi mancano di risorse adeguate per la manutenzione, a cominciare dal ponte tra Parma e Casalmaggiore oggi chiuso. Ma il problema si riscontra in modo generalizzato sul reticolo minore soprattutto appenninico.

TENUTO CONTO CHE

le sfide dei cambiamenti climatici e all'inquinamento esigono impegni adeguati da parte di tutte le amministrazioni pubbliche di ogni ordine e grado;

un servizio di trasporto pubblico e ciclabile efficace è una risposta all'impoverimento delle famiglie permettendo di ridurre la dipendenza dall'auto propria e alle spese conseguenti;

un programma di investimento in infrastrutture diffuse per il trasporto sostenibile ha maggiore possibilità di concretizzazione di poche grandi opere stradali.

TUTTO CIÒ PREMESSO SI IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

a presentare con urgenza un nuovo PRIT-Piano della mobilità, al passo coi tempi, esplicitando anche nella denominazione del provvedimento la sostenibilità come primo obiettivo;

che tale Piano parta dagli obiettivi di lotta ai cambiamenti climatici degli accordi di Parigi arrivando alla riduzione minima del 40% delle emissioni di CO₂ del settore entro il 2030 e dell'80 - 95% al 2050, così come indicato dagli obiettivi europei;

Che sia coerente con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento dell'aria nelle città, a livello regionale e nel bacino padano;

che il Piano fissi 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;

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


che vengano capovolti i rapporti di spesa, oggi sbilanciati su investimenti dedicati principalmente ad infrastrutture destinate al trasporto su gomma, verso un modello di

trasporto sostenibile e affrancato dal mezzo privato, con l'incremento dei servizi su ferro ed elettrici a livello regionale, di bacino provinciale e metropolitano;

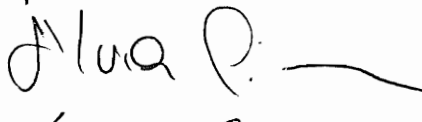
che oltre alle previsioni pianificatorie anche l'azione politica amministrativa sia orientata all'implementazione di una rete efficace e funzionale di infrastrutture per la mobilità sostenibile;

che il Piano punti alla crescita della mobilità condivisa, alla sua integrazione con il servizio di trasporto pubblico e al relativo miglioramento delle infrastrutture esistenti nonché alla sicurezza stradale;

A dare seguito al documento preliminare PRIT 2025 fissando obiettivi puntuali e integrando adeguatamente il nuovo piano con le misure previste in particolare dall'articolo 14 della legge 10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" in materia di mobility management e percorsi ciclabili casa-lavoro e casa-studio, rafforzate e definite dagli ordini del giorno approvati in sede di discussione della legge, con misure di sostegno efficaci e attraverso il coinvolgimento attivo del Tavolo regionale per la ciclabilità, unite all'implementazioni delle banche dati con le rilevazioni su questo tipo di spostamenti. Tutto ciò da realizzarsi anche con misure concrete di diffusione e rafforzamento della figura del mobility manager aziendale.


 (PRODI - GR Art-102DP)

 (BENIANI - MSS)

 (PICCININI MSS)

 (TARUFFI - SI)

 (TORRI - SI)

 31.05.2018
(AUEVA AER)