

PRIT 2025 – Conferenza di pianificazione

Tratteremo brevemente tre argomenti

- 1) La vicenda della pianificazione dei trasporti regionali
- 2) Focus sul progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale di Bologna
- 3) Aspettative deluse dal PRIT 2025

PRIT 2025 – Conferenza di pianificazione

- 1) La vicenda della pianificazione dei trasporti regionali
- 2) Focus sul progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale di Bologna
- 3) Aspettative deluse dal PRIT 2025

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Il normale percorso decisionale per le opere pubbliche

Pianificazione (scelte strategiche e inventario delle risorse)

Programmazione (cronoprogramma e allocazione delle risorse)

Progettazione (progetti definitivi e VIA)

Esecuzione (cantieri)

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Il percorso scelto per arrivare al PRIT 2025

Planificazione (scelte strategiche e inventario delle risorse)
Programmazione (cronoprogramma e allocazione delle risorse)
Progettazione (progetti definitivi e VIA)
Esecuzione (cantieri)

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Pianificazione

Dicembre 1999: Il PRIT 1998-2010 indica la necessità di aumentare l'efficienza della rete nel suo complesso, senza indicare soluzioni specifiche

Progettazione

4 Ottobre 2000: Decreto di VIA sul progetto di potenziamento in sede a tre corsie + emergenza in autostrada + corsia di emergenza in tangenziale

Esecuzione

ALT! FERMI TUTTI! Qualcuno ha avuto un'idea meravigliosa

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

(fase ignota)

2002: IDEA! E se facessimo il Passante Nord?

Progettazione

Maggio 2003, conferenza dei servizi: visto che faremo il Passante Nord, limitiamo il potenziamento alla terza corsia dinamica

Pianificazione

Maggio 2003: Studio di fattibilità della Provincia che confronta tre alternative: Passante Nord, Banalizzazione, Passante Sud. Lo studio indica il Passante Nord come opzione migliore



PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Esecuzione

2004-2007: Realizzazione della terza corsia dinamica

Pianificazione

2009: la provincia inserisce Passante Nord nel Piano della Mobilità Provinciale

Pianificazione

2012: La Giunta Regionale approva il PRIT 2020, che prevede il Passante Nord. Nel 2014 approverà il PAIR 2020, dove le stime di inquinamento si basano sull'ipotesi Passante Nord

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Pianificazione

la Giunta regionale (con DGR n. 1617 del 26 ottobre 2015) ha proceduto all'individuazione di un quadro complessivo delle opere infrastrutturali, fra le quali spicca il Passante Nord (doc. Preliminare PRIT 2025, pag. 30-32)

Tabella 3
Proposta opere infrastrutturali prioritarie – DGR n. 1617/2015

Infrastruttura	Opera	Costo (mln €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale Fabbisogno (mln di €)	Fase attuativa	Prio- rità
6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	Nodo Stradale e Autostradale di Bologna: Passante autostradale Nord e banalizzazione A14	1280	1280	0	Progetto preliminare	1

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

(fase ignota)

Dicembre 2015: Ma no, dài, non facciamolo più il Passante Nord

(fase ignota)

Aprile 2016: Miracolo! Guarda te, abbiamo appena deciso di non fare il Passante Nord ed e già pronto un progetto preliminare per il potenziamento in sede!

Pianificazione

2016: La Regione avvia l'iter di approvazione del PRIT 2025 usando una semplice formula: **PRIT2025 = PRIT2020 - Passante Nord + Potenziamento in sede**

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

Risultato finale

- Il piano della Mobilità Provinciale prevede ancora il Passante Nord
- Il PRIT vigente (1998-2010) non prevede il potenziamento in progetto
- Il PRIT 2020, già approvato dalla Giunta, prevede il Passante Nord
- Fra le opere indicate dalla Regione per il Piano delle Infrastrutture Strategiche figura il Passante Nord
- Il PAIR 2020 vigente è fondato su stime di inquinamento fatte nell'ipotesi Passante Nord

PRIT 2025 – Ma è davvero pianificazione?

PRIT2025 = PRIT2020 - Passante Nord + Potenziamento in sede

La Regione elimina il Passante Nord dal PRIT 2020 e aggiunge potenziamento in sede, ovvero **modifica i piani per adattarli a un progetto mai previsto dai piani stessi**

Le funzioni di pianificazione della Regione sono **mortificate** per adattarle a un **progetto estemporaneo e assurdo**, come lo era il Passante Nord

PRIT 2025 – Conferenza di pianificazione

- 1) La vicenda della pianificazione dei trasporti regionali
- 2) Focus sul progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale di Bologna
- 3) Aspettative deluse dal PRIT 2025

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale

- Inutile
- Dannoso
- Anacronistico
- Incoerente



Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale

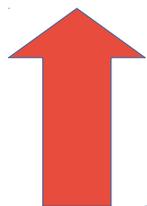
- Inutile
- Dannoso
- Anacronistico
- Incoerente

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Inutile

Sottostima dell'incremento del traffico (= maggiore congestione)

Tabella 36 Previsioni di crescita della domanda commerciali e pesanti agli orizzonti temporali dello studio

Anno	Indice (2016=100)	Crescita media annua
2025	111	1.2%
2035	115	0.3%



Previsioni ASPI

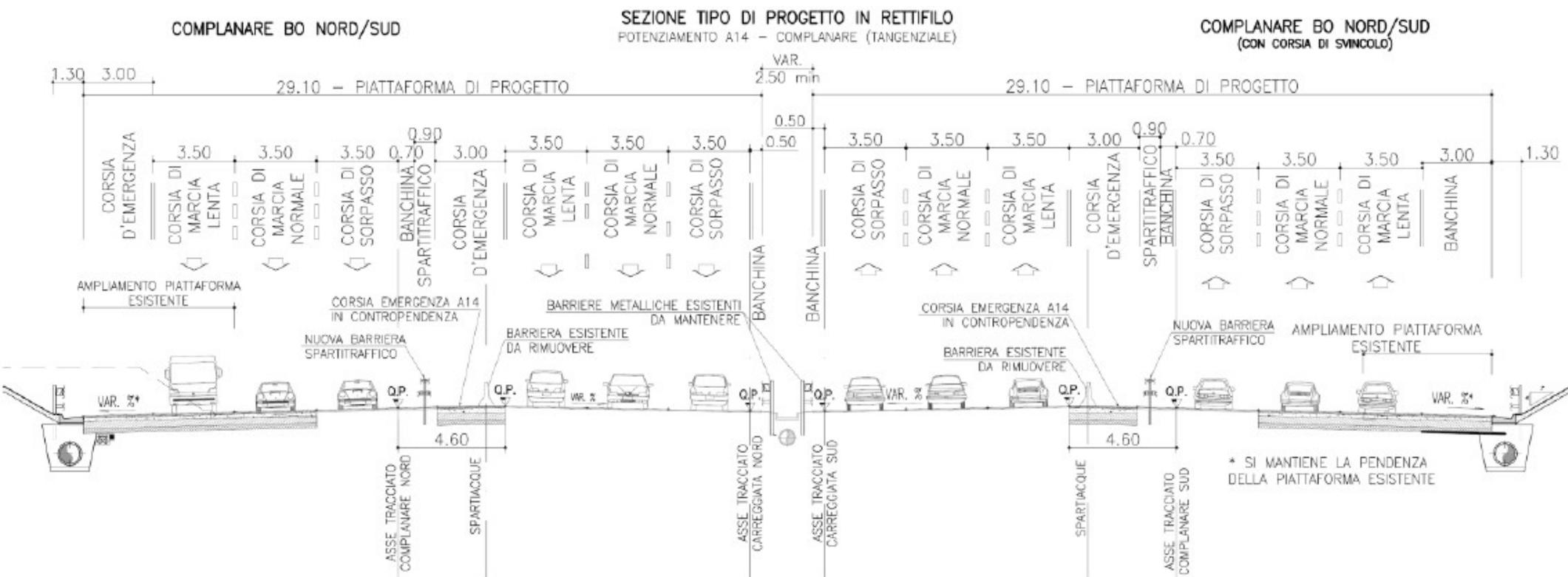
Realtà



La notizia è che **il traffico** è in aumento, costantemente, in questo 2016, come dimostra l'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) dell'Osservatorio del Traffico, basandosi su un campione della rete stradale e autostradale di oltre 25 mila km gestita da Anas, che indica, per il mese di ottobre **un incremento del 5,3%** su tutta la rete rispetto allo stesso mese del 2015.

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Inutile

Sezioni ridotte a 3,50m anziché 3,75m (= minore capacità delle corsie
= maggiore congestione)



Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Inutile

Obiettivo di progetto: migliorare gli attuali livelli di servizio per eliminare i fenomeni di congestione nelle ore di punta

Risultato prevedibile: traffico maggiore rispetto alle previsioni, capacità ridotta delle corsie e colli di bottiglia non consentiranno di migliorare i livelli di servizio, che anzi peggioreranno rapidamente in tangenziale

Corollario: spreco di risorse

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale

- Inutile
- **Dannoso**
- Anacronistico
- Incoerente

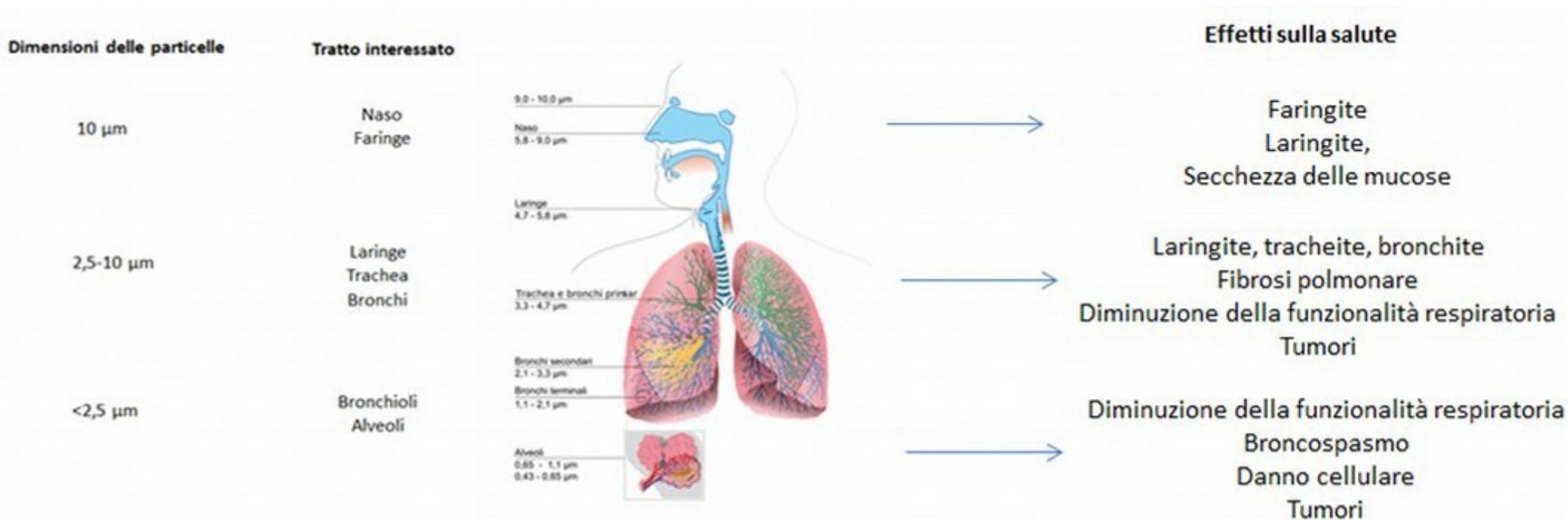
Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Dannoso

Il Passante **farà aumentare il traffico** sulla tangenziale di Bologna. E a cascata **aumenterà anche lo smog** nelle zone vicine all'asse autostradale. Ma l'allargamento a tre e quattro corsie eviterà code e ingorghi. E in questo modo, **col traffico più fluido, non dovrebbe comunque aumentare il livello generale di inquinamento** (assessore Raffaele Donini, RdC 17 gennaio 2017)

- **La fluidificazione non ci sarà**, come abbiamo visto
- In ogni caso: **ogni auto in più in circolazione aumenta il livello di inquinamento ed espone la popolazione a gravi rischi per la salute**

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Dannoso

Gli effetti del particolato sull'albero respiratorio. Fonte: SNPA, Focus sull'inquinamento atmosferico nelle aree urbane ed effetti sulla salute, edizione 2016



Livelli di PM10 a Bologna dal 30 gennaio al 2 febbraio 2017 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$): 128, 204, 247, 174.
Limite di legge: 50

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Dannoso

Popolazione esposta a diversi inquinanti secondo i limiti europei e dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Fonte: Rapporto EEA Verso una mobilità pulita e intelligente I trasporti e l'ambiente in Europa, edizione 2016

I limiti europei sono più “generosi” di quelli dell'OMS. La popolazione esposta a valori di inquinamento pericolosi per la salute è già molto numerosa. Potenziare le strade significa aumentare i rischi



Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Dannoso

Andiamo già tutti in auto e se continuiamo a costruire strade più ampie ci andremo sempre di più. **Ogni anno muoiono 84mila persone in modo prematuro a causa dell'inquinamento**, vogliamo pensarci un attimo su o no? (prof. Vincenzo Balzani, RdC 25 gennaio 2017)

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale

- Inutile
- Dannoso
- **Anacronistico**
- Incoerente

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Anacronistico

Amburgo



Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Anacronistico

Madrid



Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale

- Inutile
- Dannoso
- Anacronistico
- **Incoerente**

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Incoerente con gli obiettivi del PRIT

E' negli ambienti urbani, quindi, che il soddisfacimento della domanda di mobilità dei cittadini passa attraverso un'efficace integrazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale, anche con l'uso della bicicletta [...]. In particolare occorre che il trasporto pubblico venga percepito come una concreta alternativa per soddisfare il bisogno di mobilità (PRIT 2025, Documento preliminare, pag. 53)

Il potenziamento in sede è un incentivo al trasporto privato su gomma e disincentiva l'uso del TPL in contrasto con gli obiettivi del piano

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Incoerente con gli obiettivi del PRIT

Con la revisione del PRIT 98, l'Amministrazione regionale intende procedere ad adeguare il suo strumento di pianificazione alle nuove linee guida europee che vedono **“l'attuale sistema dei trasporti non più sostenibile e soprattutto non sostenibile un'evoluzione dello stesso che segua le tendenze attuali”** (PRIT2025, Documento preliminare, pag. 5).

Il potenziamento in sede è di fatto un potenziamento delle tendenze attuali, in perfetta e splendente incoerenza con gli obiettivi del piano.

Potenziamento in sede di autostrada e tangenziale: Incoerente con gli obiettivi del PRIT

Il peggioramento registrato nel 2011, 2012 e 2015 rappresenta un segnale del fatto che negli anni meteorologicamente sfavorevoli **in assenza di strategie di riduzione degli inquinanti** si possono ancora presentare situazioni superiori ai limiti (PRIT2025, Rapporto Ambientale, pag. 25).

Privilegiare il trasporto su gomma (7.5 miliardi di investimenti previsti su un totale di 12 nel Piano Infrastrutture Strategiche) non è una strategia di riduzione degli inquinanti. In questo il PRIT è incoerente anche con gli obiettivi del PAIR 2020.

PRIT 2025 – Conferenza di pianificazione

- 1) La vicenda della pianificazione dei trasporti regionali
- 2) Focus sul progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale di Bologna
- 3) **Aspettative deluse dal PRIT 2025**

Cosa ci saremmo aspettati dal PRIT 2025

Una forte assunzione di responsabilità rispetto a temi, quale la salubrità degli ambienti urbani, a cui il sistema dei trasporti contribuisce in maniera preponderante.

Abbiamo invece trovato un continuo richiamo alla corresponsabilità con le altre sorgenti antropogeniche, il richiamo agli effetti del clima sull'inquinamento atmosferico, come se l'inversione termica la si scoprisse solo ora e le nebbie non fossero un elemento storicamente caratterizzante il territorio. Richiami volti a mascherare **la volontà di non porre il problema dei trasporti al centro della discussione.**

Cosa ci saremmo aspettati dal PRIT 2025

Un salto di qualità rispetto alla precedente pianificazione al fine di promuovere, una volta per tutte, il superamento della dicotomia esistente tra livelli di pianificazione affidati ad Enti diversi

Non abbiamo trovato, per esempio, una riflessione profonda riguardo allo stretto legame che intercorre tra **Piani Regolatori Comunali** e trasporti. Possibile che di fronte a previsioni per **25.000 ettari di nuove urbanizzazioni** a livello regionale non si rifletta sull'impatto dello sviluppo urbano sui trasporti?

Cosa ci saremmo aspettati dal PRIT 2025

Una progettualità più articolata. Per esempio, come si intende trasferire quota parte del trasporto privato al trasporto pubblico nei prossimi anni? Quali sono gli interventi individuati e gli investimenti previsti? Quali sono i tempi di realizzazione?

Negli ultimi anni abbiamo visto realizzare solo strade e strade e le indicazioni contenute nel Piano, vedi il caso del potenziamento in sede dell'asse tangenziale/autostrada di Bologna, non ci fanno sperare in niente di meglio. Continuiamo a vedere una **forte** sproporzione tra gli investimenti fatti sulla rete stradale e autostradale regionale e quelli fatti in ferrovie o altri sistemi di trasporto pubblico.

Cosa ci saremmo aspettati dal PRIT 2025

L'impianto del PRIT 2025 è traballante: incoerente con altri livelli di pianificazione, poco coraggioso rispetto alle esigenze di tutela dell'ambiente e della salute, specialmente nelle grandi aree urbane.

Crediamo che i cittadini di questa Regione, che tanto si vanta di essere pienamente integrata nel modello di sviluppo europeo, meritino qualcosa di più.

PRIT 2025 – Conferenza di pianificazione

Grazie per l'attenzione