



WWF Italia

Considerazioni sul Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 dell'Emilia-Romagna

Daniele Balestrazzi (Referente per la Mobilità sostenibile dell'Emilia-Romagna)
Enrico Ottolini (Delegato Emilia-Romagna)

Bologna, 16 febbraio 2017



L'Europa guarda avanti. L'Emilia-Romagna lo sa.

2.5. Dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse: parametri comparativi per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60 % le emissioni di gas serra

Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili

- 1) Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030⁽¹⁹⁾.
- 2) Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050, ridurre nell'Unione europea del 40% (e, se praticabile, del 50%)⁽¹¹⁾ le emissioni di CO₂ provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.

Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico

- 3) Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate.
- 4) Completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia.
- 5) Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una «rete essenziale» TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi d'informazione connessi.
- 6) Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato

- 7) Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR)⁽¹²⁾ e portare a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo — ERTMS⁽¹³⁾, ITS⁽¹⁴⁾, SSN e LRIT⁽¹⁵⁾, RIS⁽¹⁶⁾ — nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo).
- 8) Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
- 9) Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto.
- 10) Procedere verso la piena applicazione dei principi «chi utilizza paga» e «chi inquina paga», facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni — tra cui i sussidi dannosi —, generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.

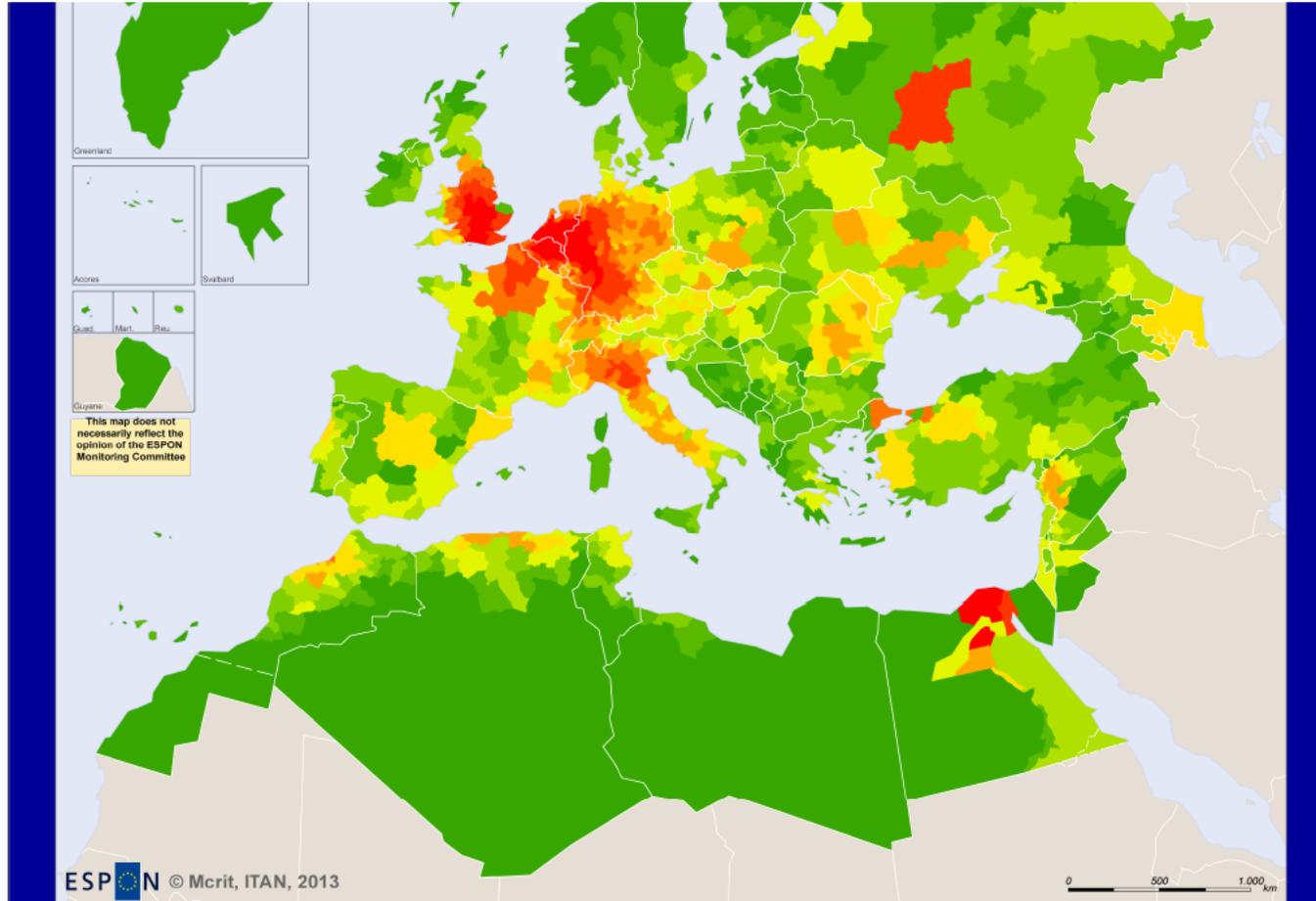
Il Libro bianco sui trasporti dell'Unione Europea mette assieme i problemi dell'**efficienza e competitività** del sistema dei trasporti e la **tutela dell'ambiente**.

La Regione Emilia-Romagna riporta gli **obiettivi europei** nel Quadro Conoscitivo del PRIT 2025.

Non si tratta di imposizioni dall'alto ma di **questioni vitali** per garantire la resistenza del tessuto socio-economico e della sostenibilità ambientale del nostro territorio.

Immagine: Commissione Europea

Le infrastrutture non ci mancano. L'Emilia-Romagna lo sa.



Le province dell'Emilia-Romagna sono **tra le più accessibili** d'Europa come dimostrano gli studi.

Chi vuole investire nella nostra regione **ha gli strumenti per arrivarci.**

I problemi legati ai trasporti sono altri e sono urgenti. L'Emilia-Romagna sa anche questo.



**INQUINAMENTO
DELL'ARIA**

**DISSESTO
IDROGEOLOGICO**

**TASSO DI OCCUPAZIONE
DELLE AUTOMOBILI**

**PAESAGGIO E
AGRICOLTURA**

**SALUTE
PUBBLICA**

**ARRETRATEZZA
DELLE FERROVIE**

**LEGALITÀ
E DIRITTI FONDAMENTALI**

**AUTOBUS E TRENI
TROPPO VECCHI**

**POLITICHE
URBANISTICHE**

**SPRECHI
E INEFFICIENZE**

**CONSUMO
DI SUOLO**

**TRASPORTO
SCOLASTICO**

AREE NATURALI

**COEFFICIENTE DI CARICO
DELL'AUTOTRASPORTO**

**INFRASTRUTTURE
COSTOSE**

**DIPENDENZA
DALL'AUTOMOBILE**

**DIPENDENZA DAI
COMBUSTIBILI FOSSILI**

**SICUREZZA
STRADALE**

**COORDINAMENTO
DELL'OFFERTA DI TRASPORTO**

**GESTIONE DEI
SERVIZI PUBBLICI**

**LAVORO E
OCCUPAZIONE**

**MIGLIORAMENTO
DEI SERVIZI**

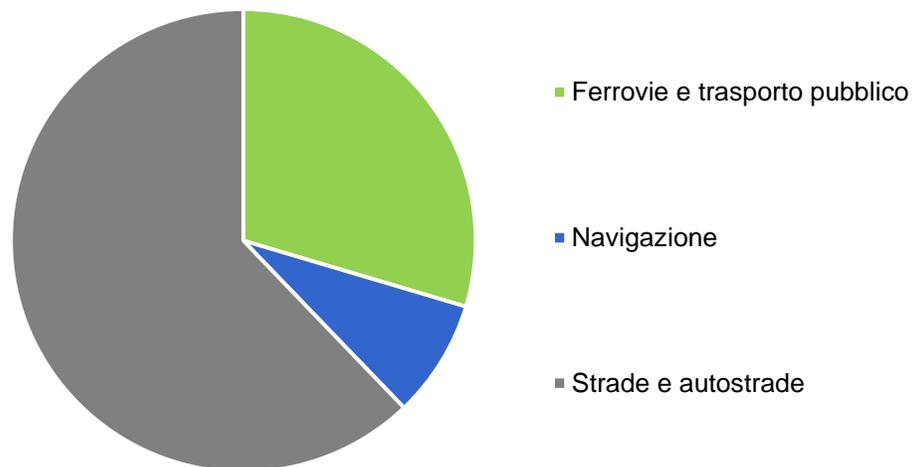
**SCARSA INNOVAZIONE
TECNOLOGICA**

"Lungo le strade che non portano mai a niente" (Francesco Guccini)



Cosa prevede la Deliberazione della Giunta Regionale n.1617/2015

Opere infrastrutturali prioritarie



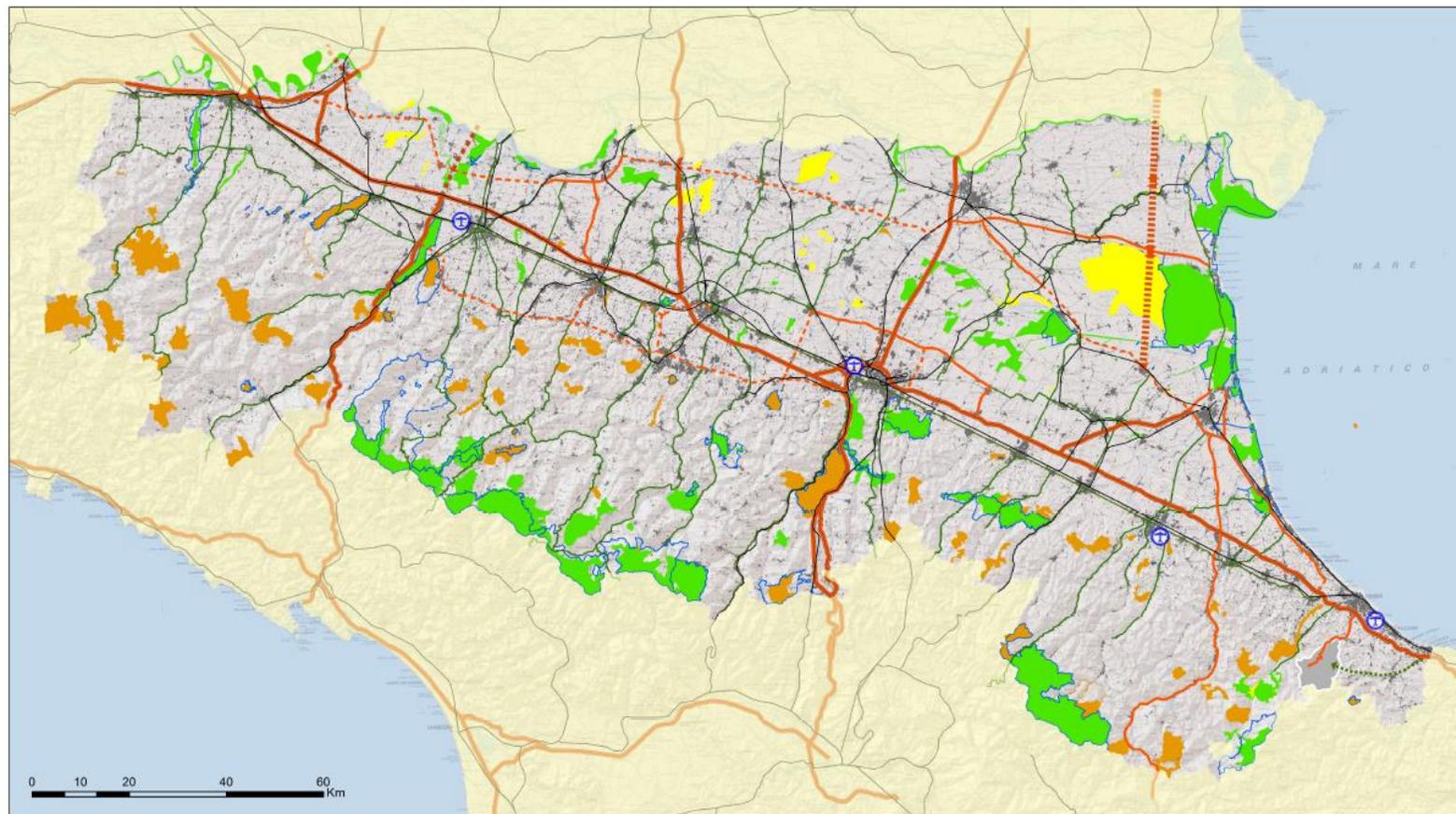
La Giunta Regionale propone opere infrastrutturali per **12 miliardi**. Quasi due terzi, ovvero 7,4 miliardi, sono **infrastrutture stradali**

Con questa delibera si prospetta un Piano dei Trasporti **costoso e difficilmente realizzabile**, con un forte impatto ambientale e **lontano dagli obiettivi di efficienza** che si dovrebbero perseguire.

Il forte sbilanciamento degli investimenti sulle infrastrutture stradali allontanerebbe l'Emilia-Romagna dalle realtà più evolute e segnerebbe il solco di un **declino economico, sociale ed ambientale praticamente irreversibile**.

Nel Piano manca inoltre un'analisi degli effetti economici nel ciclo di vita delle infrastrutture programmate.

Le opere previste interferiscono pesantemente con il paesaggio agricolo e le aree di interesse naturalistico che sono la ricchezza del nostro territorio.



Basta guardare questa mappa, con particolare riferimento alla Grande Rete di previsione e al corridoio E55, per comprendere le dimensioni del problema.

Sistema delle Aree naturali protette e Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)

- Parchi e riserve
- SIC
- SIC-ZPS
- ZPS
- Territorio urbanizzato

Schema rete infrastrutturale Prt 98

- Grande Rete esistente
- Grande Rete di previsione
- Corridoio stradale di previsione E55
- Rete di Base stradale esistente
- Rete di Base stradale di previsione
- Corridoio stradale di previsione Cattolica-San Marino

- Sistema ferroviario
- Sistema aeroportuale Prt 98



Immagine: Regione Emilia-Romagna

Le opere previste interferiscono pesantemente con il paesaggio agricolo e le aree di interesse naturalistico che sono la ricchezza del nostro territorio.

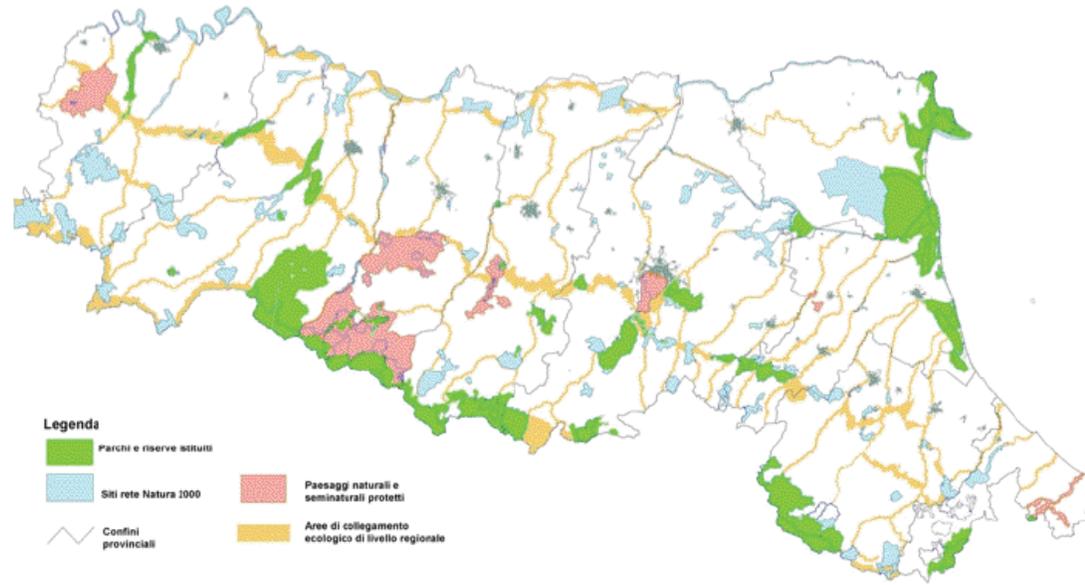


Figura. Elementi naturali fondamentali della rete ecologica dell'Emilia-Romagna (fonte: Regione Emilia-Romagna, 2011)

Immagine: Regione Emilia-Romagna

Il WWF propone di:

- esplicitare le interferenze con le Aree di Collegamento Ecologico e/o con gli elementi delle reti ecologiche.
- quantificare gli impatti dovuti alle collisioni con la fauna individuati dalle Provincie e dai Comuni.
- applicare correttamente la procedura di Valutazione d'Incidenza.
- dare indicazioni sulla compensazione degli impatti dell'esercizio delle infrastrutture esistenti secondo il principio "chi inquina paga".
- definire anche per le infrastrutture un limite di consumo del suolo, in coerenza con quanto la Regione sta approvando in materia di insediamenti con la nuova legge di governo del territorio.

**Impatto ambientale e crisi economica sono parte di un unico problema:
per restare competitivi serve un approccio diverso.**



Mobility as a Service



la mobilità come servizio ai cittadini (e alle imprese)



infrastrutture fini a sé stesse

rischi e sprechi negli investimenti

vulnerabilità del sistema economico



tecnologie e servizi di trasporto innovativi

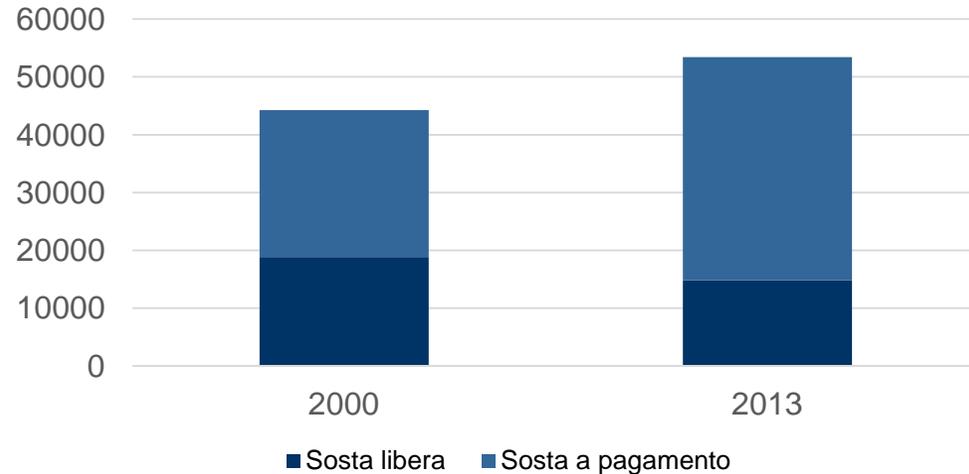
gestione della domanda di trasporto

tutela della salute e dell'ambiente

Servono obiettivi misurabili e scelte coerenti: la seconda voce di spesa degli accordi per la mobilità sostenibile sono i parcheggi.



Stalli di sosta nei centri storici



Dal 1994 al 2014 gli accordi per la mobilità sostenibile hanno dirottato oltre 30 milioni di euro su parcheggi e organizzazione della sosta.

Dal 2000 al 2013 il numero complessivo degli stalli di sosta nei centri storici è aumentato del 20%.

Il WWF chiede:

- che gli Accordi di programma sulla mobilità sostenibile prevedano investimenti esclusivamente su **pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico in senso stretto**.
- che il Piano espliciti e quantifichi gli obiettivi di riduzione della domanda, ad esempio in termini di riduzione dei mezzi immatricolati, del numero di veicoli-km, di consumo di carburanti e di emissioni.
- che le simulazioni sugli effetti del Piano tengano conto esclusivamente delle misure in esso contenute, ispirandosi a un principio di prudenza.

**A volte basterebbe poco.
Per esempio una campagna pubblicitaria per andare a piedi...**



Metà degli spostamenti in regione
sono lunghi **meno di 5 km**:

bisogna convincere i cittadini emiliano-romagnoli
a **cambiare le loro abitudini**.

**Vai a piedi
che fai prima!**

La tua Regione



...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.



Linea Piacenza-Cremona

Serve cinque comuni per un totale di circa 190 mila abitanti.

Corre in parallelo all'autostrada A21 che in quel tratto ha un flusso di 20 mila veicoli leggeri al giorno.

→ È stata **elettrificata nel 2001**
ma il servizio passeggeri è stato **soppresso nel 2013**.



Base cartografica: openstreetmap

Il WWF chiede:

- che la riattivazione della linea sia inclusa negli interventi del PRIT 2025.
- che venga studiata l'istituzione di treni regionali Brescia-Cremona-Piacenza-Torino in collaborazione con le regioni Piemonte e Lombardia.

...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.

Corridoio ferroviario Tirreno-Brennero

Se ne parla da cinquant'anni ma il raddoppio della Pontremolese procede a rilento.

La ferrovia Parma-Piadena potrebbe essere elettrificata con una spesa relativamente contenuta consentendo il trasporto merci.

→ È stata data **priorità a un moncone di autostrada** tra Parma Ovest e le nebbie della Bassa parmense dal costo di **mezzo miliardo** di euro.

il progetto di rinnovo dell'impianto di binari della nostra stazione, prevede il potenziamento del binario per Brescia (ossia per Piadena - Mantova).
In conclusione, il « ramo secco » non è poi secco del tutto e quello che rimarrà sarà completamente rimesso a nuovo, tanto da prevedere in un prossimo futuro l'aggancio tra Verona e Parma della tanto discussa « direttissima » Brennero - Tirreno. Coloro che sono sprovvisti di automobile e si servono del treno, potranno quanto prima salire a Parma e arrivarne a Trento per le gite sciistiche di fine settimana o per portare la famiglia lungo l'arteria ferroviaria Verona-Brennero nell'estate.

Dalla Gazzetta di Parma del 7 marzo 1967

Il WWF chiede:

- che i progetti di autostrada TiBre e Cispadana **siano stralciati** dalla rete fondamentale del PRIT 2025.
- che i fondi disponibili, di concerto con il Ministero dei Trasporti, siano riutilizzati per l'elettrificazione della Parma-Piadena, il completamento del raddoppio della Pontremolese e l'adeguamento della ferrovia Parma-Suzzara-Poggio Rusco.

...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.

Collegamento Sassuolo-Modena-Carpi

Le ferrovie Modena-Sassuolo e Modena-Carpi-Mantova-Verona attraversano uno dei territori più popolosi della regione. La seconda linea corre in parallelo all'autostrada A22.

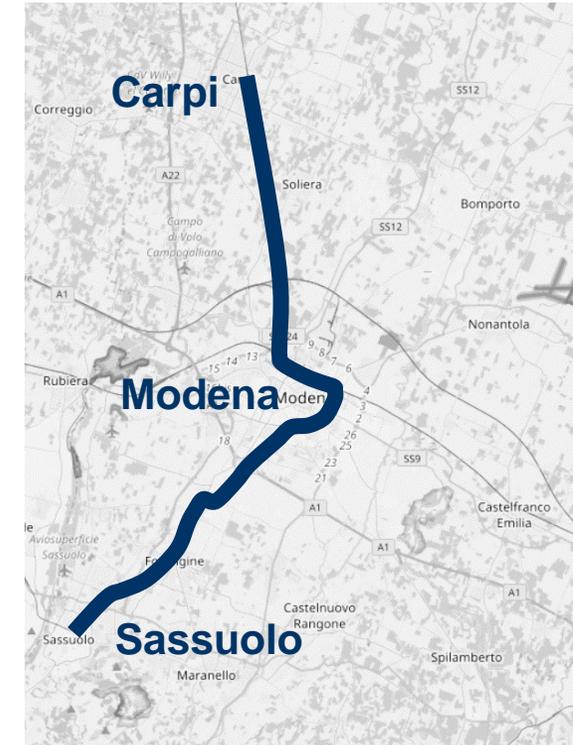
La Modena-Sassuolo è predisposta dal 2004 per la prosecuzione dei treni da Modena verso Carpi-Mantova-Verona.

Ancora oggi **non esiste un servizio diretto tra Sassuolo e Carpi**, inoltre dal 2012 non esistono più treni regionali diretti tra Modena e Verona.

→ In compenso si vuole realizzare **un'autostrada** tra Sassuolo e Campogalliano dal costo di **mezzo miliardo** di euro.

Il WWF chiede:

- che la Regione, in collaborazione con Trenitalia e Tper, realizzi un servizio ferroviario passante da Sassuolo a Carpi con prosecuzione verso Mantova e Verona.
- che l'autostrada tra Campogalliano e Sassuolo non venga realizzata.



Base cartografica: openstreetmap

...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.

Alta velocità Milano-Bologna

Chiediamoci...

Quanti userebbero l'Autostrada del Sole se avesse soltanto due caselli, per esempio a Bologna e a Reggio Emilia?

Che senso avrebbe se non fosse aperta anche al trasporto delle merci?

In 50 anni come si sarebbe evoluta l'economia dell'Emilia-Romagna con un'infrastruttura del genere?



Il nuovo Passante di Mestre
Immagine: Luca Fascia

...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.

Alta velocità Milano-Bologna

Non ci può essere un'alta velocità senza un'alta accessibilità:

dove c'è una città ci dev'essere una stazione al servizio dell'area urbana.

Una fermata dell'alta velocità può essere, volendo, **un'opera poco costosa** (20-30 milioni di euro).

Non ci può essere un'alta capacità senza un piano per il trasporto merci:

trasferire le merci su ferro significa trasferirle anche sull'alta capacità appositamente realizzata.



Il WWF chiede:

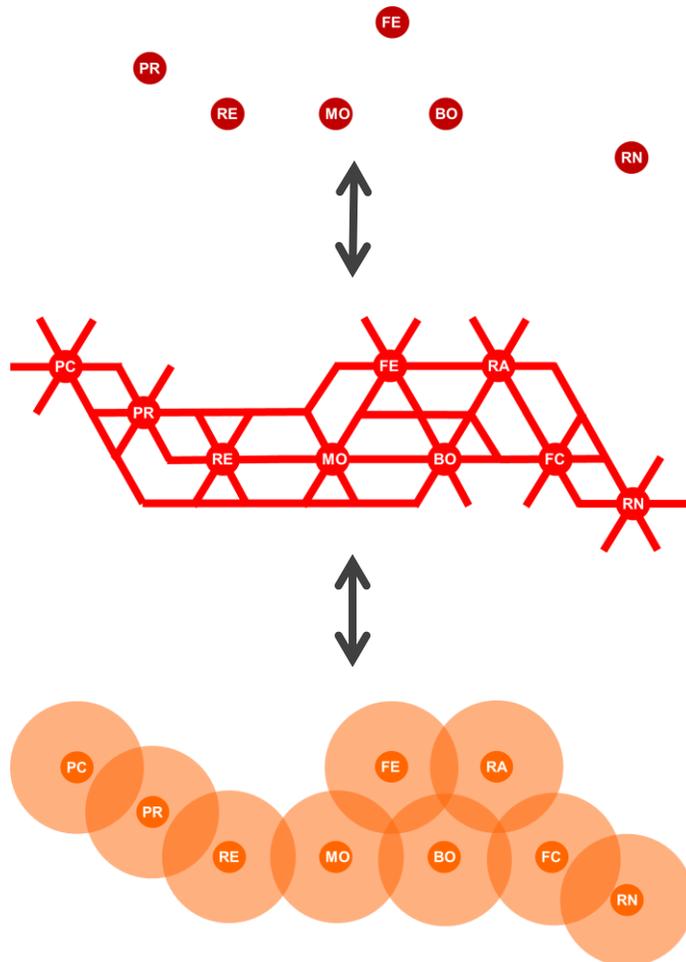
- che il PRIT 2025 preveda la realizzazione di stazioni in linea dell'alta velocità a Piacenza, Parma e Modena (o in alternativa che si utilizzino al più presto le interconnessioni per il trasporto passeggeri).
- che le nuove stazioni siano realizzate evitando gli sprechi della Mediopadana (architetture "di grido", scarsa efficienza energetica, tanti parcheggi ma pessimi collegamenti con i centri urbani limitrofi).
- che la Regione Emilia-Romagna inserisca tra gli interventi prioritari l'avvio del trasporto merci sulla linea ad alta velocità ed alta capacità.



- "Linea 9": **treni Regionali Veloci ogni ora** da Piacenza e Cremona rispettivamente per Rimini e Ravenna
- Treni in composizione multipla: accoppiamento e disaccoppiamento dei convogli a Fidenza e Castelbolognese con possibilità di trasbordo immediato da un treno all'altro (ad es. per andare da Piacenza a Ravenna)
- Contestuale **prolungamento della linea 5** del Servizio Ferroviario Metropolitano **da Modena a Parma** ogni 30'
- Offerta complessiva Parma-Reggio Emilia-Modena-Bologna: un treno ogni 15' (SFM+RV+Frecciabianca)
- Possibili estensioni del collegamento Piacenza-Rimini verso Milano e Ancona

Proposta WWF

Non solo strade: una "rete fondamentale" anche per il trasporto pubblico



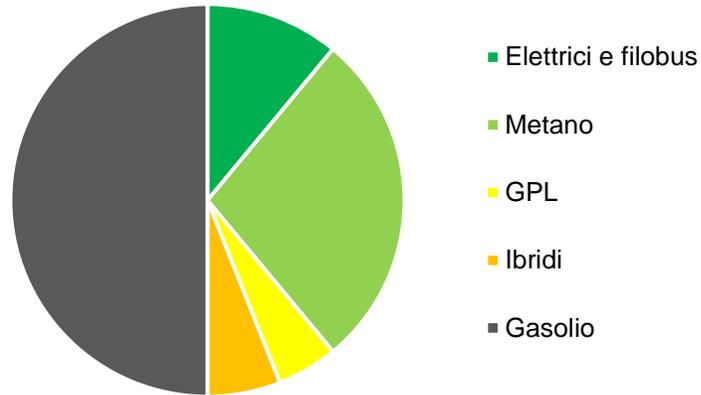
- Creazione di **linee urbane ad alta frequenza** nelle principali città: almeno un bus **ogni 10 minuti tutti i giorni** sugli assi di forza, arco di servizio esteso alle ore serali
- Rete fondamentale dei **bus suburbani** ed extraurbani: almeno un bus **ogni ora tutti i giorni dalle 6 alle 24** per collegare i centri sopra i 10 mila abitanti coi capoluoghi, ricucire le reti di trasporto tra bacini confinanti e servire le direttrici di maggior traffico (es. Pedemontana)
- Copertura dell'**intero territorio** regionale con **servizi flessibili**: collaborazione tra aziende di trasporto pubblico e consorzi dei taxi

Proposta WWF

Contributi specifici per le linee filoviarie e le fonti rinnovabili



Composizione autobus urbani nel 2014



Circa il 40% degli autobus urbani dell'Emilia-Romagna potrebbe essere alimentato già oggi con energia elettrica o biogas da fonti rinnovabili.

Questo corrisponderebbe a circa 300 mila passeggeri trasportati ogni giorno.

Il WWF propone:

- Incentivi per i contratti di fornitura di **energia elettrica da fonti rinnovabili** sia per l'autotrazione sia per gli impianti fissi delle aziende di trasporto pubblico locale.
- Incentivi per l'utilizzo di **biometano di origine certificata e sostenibile** per gli autobus predisposti.
- Includere l'obiettivo di una **flotta al 100% rinnovabile** nel piano di rinnovo del parco mezzi.
- **Bonus/malus** per le linee filoviarie: incremento di 30 cent dei corrispettivi per ogni bus-km effettuato da filobus con aste in presa, detrazione di 60 cent per ogni bus-km effettuato con autobus sostitutivi (domeniche comprese).

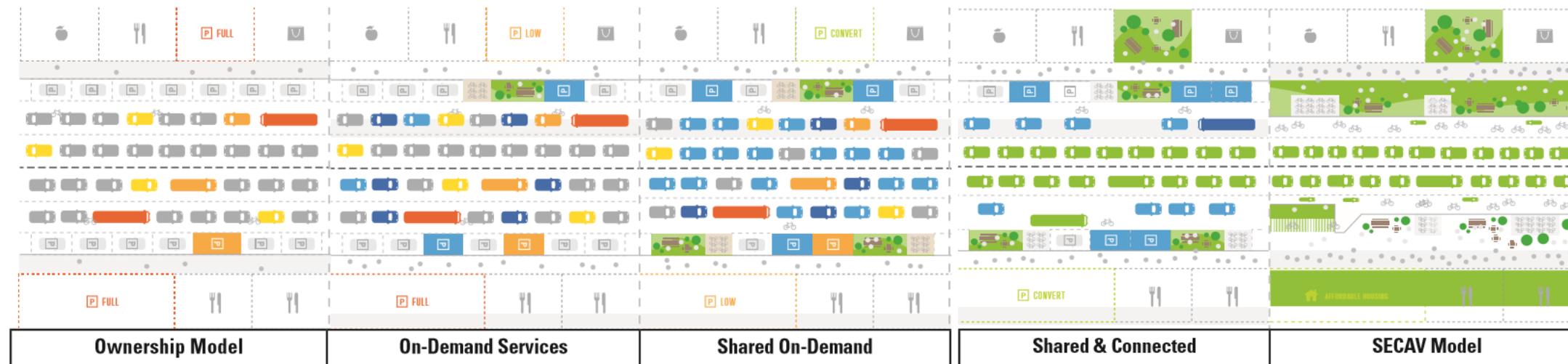
Proposta WWF

Ispirarsi agli obiettivi della Smart City Challenge di San Francisco



SAN FRANCISCO: MEETING THE SMART CITY CHALLENGE

Immagini: San Francisco Municipal Transportation Agency



Auto private (oggi) → Servizi flessibili → Mobilità condivisa → Coordinamento dei veicoli in circolazione → Veicoli elettrici condivisi e interconnessi

San Francisco e altre città stanno ripensando il loro sistema dei trasporti (persone e merci) per raggiungere la massima efficienza e sostenibilità con le infrastrutture esistenti e l'aiuto della tecnologia.

La Regione Emilia-Romagna deve muoversi in questa direzione!



C'è ancora un problema su cui vorremmo richiamare l'attenzione.

"Sazia e disperata" (Card. Giacomo Biffi)



In Emilia-Romagna c'è chi rischia di morire ogni giorno **per andare a scuola**.

C'è chi ha perso la vita scendendo da un autobus, perché il suo zaino è rimasto incastrato e a quanto pare nulla ha impedito all'autobus di ripartire con la porta aperta.

C'è chi è stato investito lungo una strada provinciale, perché in quel tratto c'è una fermata del bus ma non ci sono né marciapiedi, né illuminazione o attraversamenti pedonali.

Ci sono probabilmente altre storie come queste, riportate dai giornali locali negli ultimi anni.

Queste **tragedie evitabili** hanno messo in luce le **miserie quotidiane** del trasporto scolastico e del trasporto pubblico extraurbano in una delle regioni **più ricche d'Europa**.

Proposta WWF

Obiettivo zero incidenti mortali sui percorsi casa-scuola



Migliorare la sicurezza del trasporto pubblico extraurbano sarebbe **il primo passo fondamentale** per ridurre la dipendenza degli adulti dalle automobili e **garantire il diritto alla mobilità e all'istruzione** dei più giovani.

Il WWF chiede:

- che la Regione Emilia-Romagna si ponga l'obiettivo di "**zero incidenti mortali sui percorsi casa-scuola**".
- che si realizzi un **censimento delle aree di fermata** dell'intera rete di trasporto pubblico regionale individuando gli interventi necessari per il miglioramento della sicurezza e i relativi finanziamenti.
- che il piano di rinnovo degli autobus abbassi l'età media a **8-9 anni** al massimo.
- che i sistemi di monitoraggio della flotta diventino **obbligatori** su tutti i mezzi pubblici che svolgono servizi finanziati con contributi regionali, compresi i mezzi delle aziende subaffidatarie.
- che queste misure, in considerazione della loro valenza strategica e dell'importanza del problema, abbiano **priorità sulla realizzazione di nuove infrastrutture**.

Il futuro dell'Emilia-Romagna non sarà né un'autostrada né una ferrovia.

Il futuro dell'Emilia-Romagna saranno i suoi cittadini:

chi cittadino lo è già

e chi va a scuola ogni giorno **per imparare ad esserlo.**



Contatti

Enrico Ottolini

delegatoemiliaromagna@wwf.it

Daniele Balestrazzi

danibalestrazzi@gmail.com