



Bologna, 14 marzo 2017

Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Cura del Territorio

OGGETTO: CONTRIBUTI AI DOCUMENTI DI PIANO DEL PRIT

Considerazioni generali

La presente relazione costituisce un'integrazione al contributo già rilasciato in sede di Conferenza di Pianificazione del 16/02/2017

A livello generale si rileva che, se il Quadro conoscitivo è molto chiaro e dettagliato, a livello di Relazione e VAS invece non risulta per nulla agevole individuare gli obiettivi strategici che dovrebbero guidare il Piano.

Non sembra esserci un quadro d'insieme e di raffronto tra la ripartizione modale di oggi e quella obiettivo al 2025, né per la riduzione di CO2.

Crediamo che questi numeri - seppur in parte desumibili singolarmente dalle singole sezioni di Piano - debbano costituire l'informazione cardine di un documento regionale sulla mobilità che punti alla sostenibilità ambientale (tale dovrebbe essere considerato questo Piano, seppur il nome faccia riferimento semplicemente ai "Trasporti").

Sempre a livello generale si rileva che il PRIT si configura sostanzialmente come Piano delle infrastrutture, più che una proposta di approccio gestionale che prova a realizzare un cambio di rotta.

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.

Continuità che appare tanto più preoccupante se affiancata al mancato raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del PRIT 98 a cominciare dal riparto modale sui trasporti extraurbani.

Tale continuità appare in modo oggettivo dalle valutazioni sulle risorse economiche individuate.

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 su:

- gli investimenti realizzati dal PRIT 98 (al netto dell'ingente investimento sull'Alta Velocità, che è certo opera importante ma poco incisiva sul modal share degli spostamenti quotidiani)
- quali opere vengono confermate dall'intesa quadro del 2015
- quali sono le principali opere in realizzazione in questo momento

si evidenzia che il rapporto tra investimenti in strade e in opere funzionali al TPL o alla mobilità dolce, si aggira tra il 3:1 e il 2:1.

Sulla base di tali valutazioni:

1. Chiediamo **dunque che la valutazione sulle priorità di investimenti entri nella VAS, così come l'analisi su cosa non ha funzionato in termini ambientali della pianificazione precedente.**
2. A livello di investimenti chiediamo che il nuovo PRIT e la sua fase applicativa **inverta l'attuale rapporto di spesa esistente tra strade e trasporto pubblico+mobilità sostenibile.**
3. Si chiede che la **scelta sulle opere prioritarie venga valutata attraverso uno specifico sistema oggettivo** di costi/benefici basato su indicatori ambientali e di efficacia.
4. Rispetto agli **obiettivi strategici del piano** si chiede di fornire una fotografia d'insieme su emissioni di CO2 e ripartizione modale. Rispetto agli obiettivi già ora desumibili dal piano (passaggio dall'8 al 12% dell'uso del TPL) si chiedono **numeri più ambiziosi**. Si ricorda che il PUMS di Bologna punta al 27% di uso del TPL sull'intera area metropolitana al 2030. Si chiede inoltre di **fissare step temporali più lunghi** (2030 e tendenziale al 2040) con obiettivi adeguatamente sfidanti. In particolare si ribadisce la proposta, già fatta sul Piano Energetico, di raggiungere una mobilità fossil-free al 2040.

Valutazioni infrastrutturali

Rispetto alla mobilità su gomma, in generale Legambiente ritiene che in Emilia-Romagna servano pochissime strade e comunque di rango minore, molti adeguamenti (ad esempio la messa in sicurezza della Romea, la Trasversale di pianura nel bolognese, la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati per l'innesto Trasversale/uscita interporto lungo la A13, ecc.) ma **certamente non servano nuove autostrade**. Le opere autostradali previste, eredità di diversi decenni addietro, presentano impatti ambientali devastanti, risultano poco utili oltre che di difficile realizzazione. E tuttavia, assorbono tempo e risorse amministrative e politiche rispetto alle esigenze vere e alle opere più necessarie.

Tali opere vengono spesso richiamate come un tributo alla "competitività" del territorio.

Rispetto alla competitività dei **trasporti merci sulle lunghe distanze**, si riportano alcune considerazioni già effettuate nel documento "Portare le merci in treno" recuperabile al seguente link

http://www.legambiente.emiliaromagna.it/wp-content/uploads/2016/03/Portare-le-merci-in-treno_dossier-Legambiente.pdf

Guardando ai Paesi a nord dell'arco Alpino in quasi tutti si è affermata una politica nazionale a favore del ferro, e oggi dispongono di operatori ferroviari nazionali attivi e competitivi anche in Italia. Purtroppo buona parte del trasporto ferroviario che attraversa l'arco alpino si ferma alla cintura ai piedi delle Alpi, nella "gronda" dei centri di smistamento di Novara, Busto Arsizio, Verona. Lungo questo ipotetico confine si assiste ad un cambio intermodale a tutto svantaggio del Paese: mentre fin qui il traffico merci che transita sui confini è per il 30% su ferro, scendendo a sud la percentuale diminuisce drasticamente sotto il 10%. Nella vicina Svizzera il 67% delle merci viaggia su treno (Eurostat 2010).

L'apertura del nuovo Gottardo, il completamento del nuovo tunnel del Brennero, le extratasse sul trasporto via camion in Svizzera, i tentativi austriaci di vietare il traffico su camion nei propri valichi

stanno rendendo ben poco strategica l'opzione su gomma. In questo contesto l'Italia (anche l'Emilia Romagna) perpetua il paradosso di investire sulla gomma, in infrastrutture, o in agevolazioni fiscali.

Serve dunque un'adeguata strategia per favorire l'intermodalità e connettere via ferro i porti agli interporti della regione cominciando da quelli più importanti per volume di merci e accessibilità su ferro. Oltre all'importanza del porto di Ravenna si segnala come La Spezia detenga il primato di utilizzo del treno per le merci in ingresso/uscita.

Tra le opere inutili da stralciare si segnala

5. che **risulta assolutamente assurda la Bretella Campogalliano – Sassuolo**, pensata in altre epoche. Oggi il distretto ceramico che dovrebbe servire ha già un collegamento per Modena con due corsie per senso di marcia, ed il numero di imprese e il traffico merci è diminuito in modo drammatico. Dunque i contributi in termini di "competitività" alla zona sono assolutamente risibili. Va invece segnalato che buona parte delle aziende ceramiche utilizzano il sistema di trasporto merci franco fabbrica, molto meno efficace di quello franco destinazione, e che la tipologia di prodotti si presterebbe molto bene al trasporto su treno, mentre gli scali logistici locali devono ancora essere adeguati. 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"
6. Altrettanto velleitaria e **quindi da stralciare è l'opzione autostradale della Cispadana tra Modena e Ferrara**. 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 senza rispondere alle esigenze trasportistiche della zona. 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. Si chiedere di **stralciare l'autostrada TI-BRE, secondo lotto**, anche dalla priorità 2. E' 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. Rispetto al 1° lotto, oggi purtroppo in costruzione, occorre ribadire l'inutilità dell'intervento a fronte di un impatto elevatissimo anche su aree della Rete Natura 2000. In altre documentazioni abbiamo avuto modo di segnalare l'inadeguatezza formale di una VINCA vecchia di 10 anni e di una VIA fatta sull'intera opera e non sul singolo (e probabilmente unico) lotto con una conseguente alterazione delle previsioni di traffico.
8. 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 aumenterebbe i costi e peggiorerebbe gli accessi per la popolazione residente. Non si ravvisa, dato il traffico attuale, questo tipo di necessità.

9. 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 persone e merci, soprattutto sulla direttrice nord-sud in prossimità della costa ed in zone così ambientalmente 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.

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

10. 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, e 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.
11. Serve adeguare gli scali ferroviari merci principali per ospitare treni da 600-750 m a cominciare dagli scali del distretto ceramico.
12. 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.
13. 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.
14. Rispetto ai centri urbani, cuore di buona parte degli spostamenti, il Piano sembra non produrre una strategia ad hoc. In particolare si chiede di dare maggiore 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 nelle città di medie dimensioni.
15. Su Bologna risulta necessario un capitolo apposito, che definisca le strategie principali per l’asse metropolitano, dialogando col PUMS in fase di discussione. Nello specifico il sistema di trasporto attuale composto da autobus e filobus ha raggiunto il limite delle proprie capacità sulle direttrici di maggior traffico; il completamento delle linee filoviarie già in programma contribuirà alla riduzione delle emissioni ma non consentirà l’aumento della capacità di trasporto necessario a favorire il riequilibrio delle modalità di spostamento a favore del TPL. Ormai è indifferibile sviluppare il progetto di una funzionale rete tranviaria, adeguata alle caratteristiche urbane, la cui realizzazione, perlomeno per le linee di maggior

importanza, dovrebbe essere completata entro il 2030. 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).

Per quanto riguarda le tariffe 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.

Per quanto riguarda le infrastrutture vanno fissati tempi certi e ravvicinati per il completamento del SFM 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.

16. Inserire la connessione Parma - l'alta velocità e lo sfruttamento del collegamento.

Infine, ma non per importanza, 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:

17. 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 una regia adeguata che porti anche i Comuni ad investire in cartellonistica, informazioni, parcheggi scambiatori.
18. A fronte dell'emergenza sanitaria derivante dall'inquinamento atmosferico occorre una richiesta politica di rimodulazione sulle tariffe autostradali, in particolare chiedendo aumenti tariffari 1) sul traffico merci di attraversamento regionale da destinare al ferro (ferrobonus o infrastrutture) 2) sull'attraversamento del nodo di Bologna a favore dell'SFM.
19. Un giro di vite urbanistico sulle strutture logistiche ed i magazzini di medie-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"). Analogamente occorre che le politiche urbanistiche pongano un freno deciso allo sprawl urbano (citato dallo stesso Piano come elemento deleterio) è quindi necessario che anche l'attuale nuova legge urbanistica disciplini in modo più restrittivo questo aspetto.
20. 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).
21. Prevedere incrementi sensibili delle zone 30 cittadine e contestuali politiche per aumentare la velocità commerciale del TPL (il quadro conoscitivo mostra un livello di corsie preferenziali ferme da un decennio), in grado di rendere davvero competitivo il trasporto pubblico a discapito del mezzo privato.
22. Si chiede che il Piano contempli un capitolo apposito sulla mobilità ciclabile con indicazioni di politiche e strategie, non solo previsioni di infrastrutture. Infatti i dati del quadro conoscitivo

sembrano mostrare una crescita della rete delle piste ciclabili molto alta negli ultimi anni, ma l'utilizzo modale della bicicletta non sembra avere avuto un analogo crescita. Questo a riprova di come le infrastrutture sono necessarie ma non sufficienti, se la ciclabilità non è in cima alle scelte della mobilità cittadina.

23. Si chiede di indicare le politiche per favorire l'utilizzo del biometano nell'autotrazione.
24. Si ritiene che il Piano debba prevedere un capitolo 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.
25. La rete delle ricariche elettriche: occorre favorire la creazione di una rete regionale e darsi 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.
26. Anticipare la già programmata possibilità di utilizzare la carta del trasporto pubblico "Mi muovo" come carta ricaricabile per consentire l'acquisto di biglietti del trasporto pubblico di tutte le tratte, su gomma o su ferro, del bacino regionale. Si propone di affiancare a questa possibilità la previsione di una scontistica variabile legata alla spesa sostenuta dall'utente nel corso dell'anno, al fine di promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico anche per uso occasionale e/o al di fuori della tratta per la quale l'utente è eventualmente abbonato. La carta "Mi muovo" potrebbe inoltre diventare anche la chiave di accesso/pagamento per i sistemi di car-sharing e bike-sharing presenti sul territorio regionale, di cui si propone in ogni caso l'ampliamento e l'estensione. Segnaliamo l'esperienza condotta negli ultimi anni dalla Provincia di Bolzano che attraverso il lancio della carta "Alto Adige Pass" con le funzionalità sopra proposte ha ottenuto un elevato successo in termini di crescita di utenti del trasporto pubblico locale.

Si chiede infine di dettagliare quali azioni e strumenti sono necessari per il raggiungimento degli obiettivi di Piano indicati tra pag. 71 e 73, ed in particolare:

- " il potenziamento e miglioramento della rete..." ferroviaria
- "... integrare maggiormente la rete regionale con quella nazionale per garantire la loro reciproca "interoperabilità", ..." Intermodalità ferroviaria "
- "...razionalizzazione e riqualificazione delle fermate/stazioni delle ferrovie regionali..."
- "...interventi essenziali vi è anche il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni per tutti gli utenti..."
- "...Riguardo all'intermodalità, occorre sviluppare ulteriormente il dialogo tra treno e bici..."
- "...vanno esplorate modalità e condizioni per accertare la possibilità di rendere gratuito il trasporto delle bici sui treni..."