

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 8630 - Ordine del giorno n. 1 collegato all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025'". A firma dei Consiglieri: Marchetti Daniele, Marchetti Francesca, Iotti, Poli, Rontini, Piccinini (DOC/2019/361 dell'11 luglio 2019)**

---

## ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Premesso che

il PRIT 2025, per quanto riguarda la SS9 Via Emilia, prevede la possibilità di interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana;

la città di Imola, pur non essendo un capoluogo di Provincia, è uno dei principali centri urbani dell'asse della Via Emilia.

### Considerato che

il territorio imolese, per via della sua area industriale e dell'autodromo, impianto sportivo in grado di ospitare grandi eventi di rilievo internazionale, necessiterebbe di un miglioramento della rete stradale;

un nuovo collegamento est-ovest diminuirebbe, inoltre, il traffico veicolare che interessa normalmente il centro urbano, deviando all'esterno soprattutto il traffico pesante diretto o proveniente dall'area industriale.

### Rilevato che

con il Protocollo di Intesa del 13/07/2012 relativo all'ampliamento della A14 fu individuata questa opera fra quelle finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale;

nel 2017 il Comune di Imola ha chiesto e ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di sostituire l'opera prevista nel citato protocollo con altre, sempre finalizzate al miglioramento

dell'adduzione all'autostrada A14, mantenendo fra gli impegni di Autostrade per l'Italia lo studio del tracciato definitivo del nuovo ponte;

gli impegni di Autostrade per l'Italia contenuti negli accordi sopra citati possono concretizzarsi solo a seguito dell'approvazione da parte del Ministero del progetto esecutivo dell'ampliamento alla IV corsia della A14 e del conseguente atto aggiuntivo alla Convenzione di costruzione e gestione sottoscritta con Autostrade per l'Italia nel 2007.

### **Impegna la Giunta regionale**

ad avviare nel più breve tempo possibile un confronto con il Comune di Imola per verificare le possibili forme di contributo finanziario per sostenere l'intervento del Ponte del Santerno di Imola, una volta che sia completato lo studio di fattibilità previsto dall'Accordo A14;

a chiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concludere l'iter approvativo della IV corsia della A14 propedeutico all'accordo suddetto.

*Approvato all'unanimità dei presenti nella seduta antimeridiana del 10 luglio 2019*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 8632 - Ordine del giorno n. 3 collegato all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025'". A firma dei Consiglieri: Pompignoli, Iotti, Rossi, Sensoli (DOC/2019/362 dell'11 luglio 2019)**

---

## ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Premesso che

la S.P. 258 R "Marecchiese" rappresenta il principale collegamento infrastrutturale per i Comuni dell'Alta Valmarecchia e fa parte dell'asse viaria Rimini-San Sepolcro; si tratta di una strada a due corsie caratterizzata da tortuosità, pendenze, attraversamenti dei centri abitati e transito continuo di mezzi pesanti;

nel tempo si sono acutizzate le situazioni di criticità e pericolosità già latenti della S.P. Marecchiese, restituendo un quadro complessivo emergenziale che evidenzia l'improcrastinabilità di una viabilità alternativa, a scorrimento veloce e che esenti dal tracciato i centri abitati dell'Alta Valmarecchia.

### Preso atto che

giovedì scorso, a Novafeltria, i sindaci dell'Alta Valmarecchia hanno illustrato al presidente della Provincia di Rimini, Riziero Santi, il loro progetto per la realizzazione di una nuova strada a scorrimento veloce di 36 chilometri, alternativa all'attuale Marecchiese, che da Pennabilli correrebbe parallela lungo il fiume Marecchia e si innesterebbe alla A14 tramite un nuovo casello all'altezza della Fiera di Rimini;

con il nuovo tracciato si bypasserebbe il traffico dei centri abitati e si diminuirebbero i tempi di percorrenza in condizioni di sicurezza elevate.

### **Impegna il Presidente e la Giunta**

ad aprire un tavolo di lavoro con i sindaci dell'Alta Valmarecchia, la Provincia di Rimini e tutti gli enti territoriali coinvolti, per la valutazione di interventi di messa in sicurezza della S.P. 258 R "Marecchiese" o di varianti puntuali all'attuale tracciato, funzionali al miglioramento delle condizioni di sicurezza e di accessibilità urbana dei Comuni dell'Alta Valmarecchia.

*Approvato all'unanimità dei presenti nella seduta antimeridiana del 10 luglio 2019*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 8633 - Ordine del giorno n. 4 collegato all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025'". A firma dei Consiglieri: Iotti, Calvano, Caliandro, Campedelli, Molinari, Poli, Rossi, Pruccoli, Rontini (DOC/2019/363 dell'11 luglio 2019)**

---

## ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Premesso che

le politiche europee per il miglioramento della sostenibilità della mobilità urbana, in particolare COM (2017) 283 final "L'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti", promuovendo una visione strategica comprensiva delle diverse modalità di spostamento, costituiscono base di riferimento del PRIT 2025, prevedendo processi integrati e sostenibili, con l'obiettivo di garantire i massimi livelli di accessibilità alle persone e il diritto di mobilità agli utenti deboli e svantaggiati;

nell'anno 2017 in Regione Emilia-Romagna, l'offerta di servizio pubblico gomma ha raggiunto i 110 milioni di vetture-km, comportando un impegno finanziario per la Regione di 221 milioni di euro;

il dato sui passeggeri trasportati è in costante crescita e nel 2017 ha superato i 292 milioni di euro: il trend del rapporto fra ricavi da traffico e costi mostra un costante e tendenziale raggiungimento dell'obiettivo di copertura previsto dalla normativa vigente (35%/65);

a tal fine gli obiettivi del PRIT 2025 in materia di mobilità urbana, strategicamente rivolte ad un orizzonte almeno decennale, delineano politiche di riferimento:

- conferma del ruolo strategico del trasporto pubblico, in relazione stretta con le tematiche della qualità dell'aria, della congestione e della sicurezza nella mobilità locale e regionale;
- promozione di strategie e azioni di riequilibrio modale, rivolte in particolare a intermodalità, mobilità ciclo-pedonale, mobilità urbana;

- piena adozione della Carta Unica della Mobilità – Mi MUOVO, in grado di facilitare l'accessibilità al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing e al car sharing, alla sosta, e consenta l'accesso del cittadino ai servizi anche attraverso l'utilizzo di piattaforme mobili, quale nuovo sistema tariffario integrato regionale;

il PRIT 2025, partendo dalle politiche regionali finora svolte a sostegno del TPL, definisce una serie di azioni con l'obiettivo dichiarato di modifica dello share modale al 2025, con una crescita passeggeri TPL (gomma e ferro) dall'8% al 12-13% su base regionale, quantificabile in un aumento passeggeri TPL ferro (treni) +20% sino a + 10 mil. /anno di unità e un aumento passeggeri TPL gomma (bus) +10% pari a circa 28 mil. /anno di unità.

### **Condivide**

gli obiettivi del PRIT 2025, l'azione regionale punterà all'attuazione:

- rinnovo tecnologico dei mezzi, azione integrata su più programmi e fondi, con l'acquisizione di 600 nuovi mezzi autobus entro il 2020, che danno seguito ai programmi di sostituzione del decennio precedente, in grado complessivamente di portare l'età media dei mezzi sotto i 10 anni;
- sperimentazione di nuovi sistemi propulsivi per mezzi autofiloviari (elettrico, ibrido, idrogeno, biogas);
- infomobilità regionale, prevedendo lo sviluppo di sistemi tecnologici per la gestione centralizzata delle informazioni della mobilità pubblico-privata.

Per la Rete regionale ferroviaria:

- elevare gli standard di sicurezza della marcia dei treni, condizione necessaria per migliorare il servizio in termini di tempi e frequenza di sicurezza;
- migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale delle stazioni/fermate;
- eliminare parte dei numerosi passaggi a livello ancora presenti, con il concorso finanziario degli Enti proprietari delle relative strade;
- potenziare gli interventi per le nuove elettrificazioni su rete regionale, che interessano prioritariamente un totale di 140,13 km, con l'obiettivo della maggiore integrazione con la Rete Nazionale consentendo la percorrenza del materiale rotabile più moderno e di recente acquisizione;
- completare appieno la messa in esercizio del nuovo parco di materiali rotabili, 86 nuovi treni per un importo complessivo stimato di 750 milioni di euro, pari a oltre 30.000 posti a sedere circolanti.

## **Tenuto conto**

dei contributi e delle osservazioni che a vario livello hanno implementato contenuti e obiettivi del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, con l'obiettivo del miglioramento complessivo del servizio attraverso il raggiungimento dei target PRIT 2025.

## **Impegna la Giunta regionale**

- a dare piena attuazione al lavoro di pianificazione, progettazione, riprogrammazione, di parte tecnica, e successiva deliberazione per la messa in attuazione delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi, assicurando il coordinamento tra i vari soggetti operativi dei vari enti e strutture competenti, superando gli ostacoli di natura burocratica attraverso l'efficientamento dei percorsi di validazione e decisionali;
- a garantire il pieno coinvolgimento degli Enti pubblici locali, dei soggetti pubblici e privati gestori, di categorie e parti sociali, per la piena condivisione dei meccanismi di attuazione delle politiche e delle azioni da mettere in campo per il raggiungimento degli obiettivi del piano, estendendo e implementando l'operatività del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale" per i successivi trienni, definendo il quadro effettivo di impegni e investimenti disponibili;
- assicurare in ambito di programmazione e destinazione delle risorse regionali, priorità agli obiettivi strategici del PRIT 2025, in particolare per quanto riguarda efficienza e qualità al servizio passeggeri, e alla massima attenzione al riequilibrio modale e all'incremento significativo del TPL su ferro;
- a porre al centro del prossimo ciclo di programmazione fondi strategici per politica di coesione dell'Unione europea, una strategia mirata per il miglioramento degli aspetti ambientali e la riduzione degli impatti negativi della mobilità sulla qualità della vita, che metta al centro gli obiettivi del PRIT 2025, riguardanti il Trasporto Pubblico Locale e il Sistema Integrato della Mobilità Regionale, per la destinazione delle risorse di investimento e spesa pubblica;
- procedere verso il Governo Nazionale per il riconoscimento ed il rispetto degli impegni presi, sulla base di adeguata e aggiornata documentazione di progetto e pianificazione degli interventi, per vedere garantita l'adeguata destinazione delle risorse di investimento e di spesa necessarie all'incremento quantitativo e allo sviluppo qualitativo del Trasporto Pubblico Locale regionale, superando il quadro di incertezze in particolare finanziarie, per la validazione dell'impegno e delle azioni fino ad oggi messe in campo.

*Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta antimeridiana del 10 luglio 2019*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 8634 - Ordine del giorno n. 5 collegato all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025'". A firma dei Consiglieri: Caliandro, Iotti, Calvano, Campedelli, Molinari, Poli, Rossi, Lori, Mumolo, Bagnari, Rontini, Pruccoli (DOC/2019/364 dell'11 luglio 2019)**

---

## ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Considerato che

il PRIT 2025 si pone l'obiettivo di una quota modale della mobilità ciclabile del 20%, come media regionale nelle aree urbane;

a tal fine risulta determinante la piena realizzazione di un sistema di accessibilità e di itinerari ciclabili con caratteristiche di sicurezza, prestazionali, e riconoscibilità di rete.

Per il raggiungimento degli obiettivi il PRIT 2025 sostiene:

- un approccio integrato alla pianificazione e la realizzazione delle reti ciclabili, sia per interventi infrastrutturali che su poli e servizi connessi;
- accessibilità ai nodi urbani di attrazione, in particolare nell'interscambio delle stazioni ferroviarie, anche attraverso azioni e politiche innovative;
- introduzione o implementazione di meccanismi a tariffazione integrata con servizi bike-sharing in particolare nei luoghi di interscambio modale;
- la piena introduzione negli strumenti di pianificazione di percorsi dedicati e sicuri casa-scuola casa-lavoro, della specifica individuazione della rete ciclabile urbana ed in ambito extraurbano.

In tal senso risulta oltremodo opportuna la recente adozione delle "Linee Guida sulla ciclabilità", in grado di stabilire criteri prestazionali e parametri progettuali utili ad incentivare nuovi interventi e rendere omogenei i caratteri di realizzazione e di fruizione dei percorsi di ciclo-pedonalità;

sulla base dell'introduzione della legge regionale 10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità", in particolare per il forte incentivo all'uso quotidiano del mezzo ciclabile, il PRIT 2025 assume, per propria adeguata configurazione, le funzioni e la valenza del previsto Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, previsto dalla legge 2/2018;

ai sensi dell'art. 3 della L.R. 10/2017 il PRIT 2025 assume appieno il "Sistema regionale della ciclabilità", comprensivo della Rete delle Ciclovie Regionali, come parte integrante del sistema complessivo integrato regionale della mobilità.

### **Tenuto conto**

delle diverse e crescenti iniziative di questi anni e dei contributi positivi portati avanti da cittadini, associazioni, soggetti ed operatori pubblici operanti sul tema della mobilità ciclabile, che a vario livello hanno operato per aggiungere contenuti e obiettivi del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025.

### **Impegna la Giunta regionale**

a dare piena attuazione alle previsioni del PRIT, ritenendo prioritari gli interventi riguardanti:

- la piena continuità della rete delle piste e dei percorsi ciclabili;
- l'accessibilità, la dotazione di servizi, la realizzazione di adeguati parcheggi per la ciclabilità in prossimità di nodi di interscambio, in particolare le stazioni ferroviarie;
- il finanziamento di itinerari ciclo-pedonali, attraverso lo strumento dei Progetti regionali di tutela, recupero e valorizzazione del paesaggio (L.R. 24/2017 art. 67);
- la piena facilitazione del trasporto su treni regionali di mezzi ciclabili.

A sostenere e promuovere la "cultura ciclabile" operando per:

- garantire il pieno funzionamento e le attività del "Tavolo regionale per la ciclabilità", previsto dall'art. 11 della L.R. 10/2017, con funzioni consultive ma anche propositive relative al sistema regionale della ciclabilità;
- favorire l'attività di Tavoli Locali della Mobilità;
- assicurare in ambito di programmazione e destinazione delle risorse regionali, priorità agli obiettivi strategici del PRIT 2025 in materia di ciclo-pedonalità, attraverso nuovi bandi per il finanziamento di interventi infrastrutturali, anche attraverso la nuova programmazione di fondi strategici europea, rientrando appieno nella strategia mirata per il miglioramento degli aspetti ambientali e la riduzione degli impatti negativi sulla qualità della vita.

*Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta antimeridiana del 10 luglio 2019*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 8635 - Ordine del giorno n. 6 collegato all'oggetto 7618 Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025'". A firma dei Consiglieri: Cardinali, Iotti, Calvano, Caliandro, Lori (DOC/2019/365 dell'11 luglio 2019)**

---

## ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Premesso che

il collegamento ferroviario La Spezia-Pontremoli-Parma-Verona-Brennero rappresenta un asse fondamentale per il sistema trasportistico delle Regioni interessate, in particolare per l'Emilia-Romagna, e per lo sviluppo dei territori da essa attraversata, così come per l'intero Paese;

al contempo il tracciato ferroviario Tirreno-Brennero rappresenta per la movimentazione delle merci il collegamento strategico Tirreno-Adriatico tra i porti di Ravenna e La Spezia;

attualmente la linea ferroviaria cosiddetta "Pontremolese" collega Parma con La Spezia passando per il centro vitale della montagna, a Borgo Val di Taro, prevalentemente al servizio di lavoratori pendolari, tenuto conto che la linea è per il 50% a binario unico e mostra pendenze elevate che riducono le dimensioni utili di treni, soprattutto quelli per le merci;

il tratto di ferrovia "Pontremolese" rappresenta un pezzo potenziale ma decisivo nel corridoio Tirreno-Brennero (TI-BRE) che dovrebbe connettere persone e merci dal centro-nord Europa con il porto tirrenico di La Spezia, tenuto conto che dal Brennero circola oggi circa il 40% del traffico merci alpino ed è in corso di realizzazione un nuovo traforo per la linea ferroviaria;

le opportunità strategiche legate agli interventi di ammodernamento della ferrovia "Pontremolese" coincidono con gli obiettivi generali del PRIT 2025 Emilia-Romagna: maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti su ferro, innovazione e competitività del settore logistico, aumento della fruibilità dei centri e dei comuni minori, ed infine presidio importante contro lo spopolamento delle aree interne contigue la linea;

in particolare si assiste nel contesto internazionale nord-europeo a scelte che individuano priorità strategiche nel traffico ferroviario delle merci, in particolare del Brennero con lo spostamento deciso dalla 'gomma' al 'ferro': la Svizzera ha realizzato l'importante traforo ferroviario del Gottardo, mentre sul lato austriaco, al Brennero, si prosegue la realizzazione del tunnel di base, mentre nel 2018 le limitazioni al transito di automezzi pesanti imposte dal Tirolo hanno drasticamente ridotto gli accessi su gomma.

### **Tenuto conto che**

lo stato della attuale linea "Pontremolese", di proprietà statale e gestione RFI, permane purtroppo inadeguato:

- risulta molto difficile sfruttare le potenzialità di trasporto merci su treno dei convogli più moderni (a causa di pendenze del tratto montano, binario unico, frammentazione della tratta verso nord dopo Parma);
- l'efficienza degli spostamenti sulla linea per i pendolari giornalieri (per i tempi di percorrenza elevati e basso numero di treni) risulta ancora piuttosto bassa;
- in questi anni gli investimenti sulla linea sono proceduti per stralci esecutivi isolati con la realizzazione di ammodernamenti in alcuni tratti limitati (raddoppio binario tratta Solignano Osteriazza) che di fatto hanno portato limitati miglioramenti al servizio nel suo complesso;
- in particolare nel 2012 il Governo Monti (del. CIPE n. 4/2012) - confermando decisioni previste dal precedente esecutivo Berlusconi (accertate All. Infrastrutture DEF2011) - ha tecnicamente "de-finanziato" 234,6 milioni di investimenti previsti dal Governo Prodi (del. CIPE 19/2009);
- ultimo atto, tuttora disatteso e con iter sospeso, lo schema di contratto di programma RFI 2017-2021 del 1 agosto 2017 (del. CIPE 66/2017), che prevede la destinazione di nuove risorse tra gli interventi prioritari A08 in tre sub-interventi tutti nel tratto in Provincia di Parma Regione Emilia-Romagna per complessivi 757 milioni e una copertura finanziaria accertata ad ottobre 2017 di 97 milioni per il completamento del raddoppio della linea.

### **Condivide**

le previsioni del PRIT 2025 riguardanti la linea ferroviaria "Pontremolese" – asse TI-BRE, quale priorità di intervento del Sistema Ferroviario in particolare per quanto attiene:

- le linee della Rete Nazionale (punto 5.2.3)

la realizzazione dell'itinerario "Ti.Bre." ferroviario, con il completamento del raddoppio della linea Pontremolese per le tratte della rete nazionale gravitanti su Parma che ancora sono a unico binario,

in continuità con il potenziamento della tratta Parma-Suzzara-Poggio Rusco, contestualmente all'ottimizzazione dei nodi di Parma e di Fornovo.

- La rete ferroviaria merci: linee e nodi (punto 8.3.2)

In particolare, sono previsti una serie di interventi di assestamento e di potenziamento anche sulla linea Pontremolese e sulla Parma-Suzzara.

- Azioni specifiche (punto 8.3.3)

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria merci:

- necessità di potenziamento della ferrovia Pontremolese.

Gli interventi da attuare sono:

- completamento del raddoppio della ferrovia Pontremolese.

Gli obiettivi sono:

- miglioramento dei collegamenti ferroviari fra il porto di La Spezia e l'interporto di Parma (Castelguelfo), attraverso la linea Pontremolese, anche mediante l'elettrificazione del raccordo con l'Interporto, attualmente in corso, e lo studio per possibili soluzioni per l'istadamento diretto dei treni merci senza inversioni del senso di marcia.

### **Ribadito che**

occorre giungere ad un ammodernamento della linea "Pontremolese" Parma-La Spezia, attraverso gli interventi già programmati nel 2009, ai fini di ridurre i tempi di percorrenza per gli utenti, aumentare la frequenza dei treni, favorire l'inserimento nella linea dei convogli merci di più recente tecnologia;

occorre completare il collegamento ferroviario verso il Brennero per unire via ferro i flussi di persone e merci tra il Tirreno, il territorio emiliano delle Province di Parma e Reggio Emilia, ed il Centro-Nord Europa attraverso il varco alpino del Brennero;

risulta obiettivo condiviso l'implementazione del servizio passeggeri in frequenze ed efficienza e corretta fruibilità delle stazioni minori della tratta in Emilia-Romagna.

### **Impegna la Giunta regionale**

- a ribadire e sollecitare l'attuale Governo e RFI a ridefinire e riconfermare gli impegni presi nelle precedenti programmazioni a livello governativo statale, assicurando i finanziamenti necessari all'ammodernamento dell'intera linea con il raddoppio dei binari dando priorità alla tratta di intervento Nodo di Parma - Osteriazza, la riprogettazione definitiva

dell'attraversamento dell'abitato di Fornovo, con il coinvolgimento dei Parlamentari eletti in Regione Emilia-Romagna;

- a convocare al più presto, facendo seguito anche all'attuazione delle previsioni e delle attuazioni contenute nel PRIT 2025, un tavolo tecnico con i Comuni interessati, le Province, gli enti pubblici coinvolti nell'attuazione degli interventi, per ridefinire la programmazione di progettazioni e interventi necessari;
- a favorire tutte le azioni utili al raggiungimento degli obiettivi contenuti nel PRIT 2025 riguardanti la ferrovia "Pontremolese".

*Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta antimeridiana del 10 luglio 2019*