

ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE,
URBANISTICA
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI



Conferenza di pianificazione PRIT 2010-2020

Verso il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Ing. Denis Barbieri

Pianificazione dei trasporti

Servizio viabilità, navigazione interna e portualità commerciale

20 Dicembre 2010

Sala A, Terza Torre – Viale della Fiera 8 – Bologna

Ore 9,30 – 13



Sintesi sedute Conferenza di Pianificazione

aggiornamento al 17/12/2010

	COINVOLTI	PRESENTI ALLE SEDUTE	NUMERO CONTRIBUTI INVIATI
SOGGETTI PARTECIPANTI	172	55	29
SOGGETTI INVITATI	109	59	19
TOTALE	281	114	48

Gestione dei contributi

Numero Contributo	Progressivo	ENTE/ASSOCIAZIONE	FIRMA	TIPO	TEMA	ARGOMENTO	CONTENUTO	RISPOSTE	Note	Data Arrivo	Protocollo
1	1	C.R.U.F.E.R.		Invitato	Mobilità	Mobilità	Si condivide gli aspetti del Documento Preliminare che indicano un maggiore impegno per l'incremento della mobilità sostenibile e lo sviluppo del TPL. Scelte politiche più nette a favore del TPL e attivazione maggiori finanziamenti, ricorrendo anche a forme di finanziamento dirette, attraverso il recupero delle accise sul carburante o una tassa di scopo .				
1	2	C.R.U.F.E.R.		Invitato	Trasporto Ferroviario	Trasporto persone	Stato di squilibrio degli investimenti previsti da parte dei Soggetti privati, sbilanciamento favore del trasporto su gomma privato. Ritardi nel completamento dell'Alta Velocità nel nodo di Bologna causa criticità e disservizi nel sistema ferroviario regionale, in particolare al nodo di Bologna Centrale. Puntare sulla qualità del servizio piuttosto che sull'incremento numerico dell'offerta e maggiori risorse da destinare alla FER.			07/10/2010	PG.2010.02
1	3	C.R.U.F.E.R.		Invitato	Trasporto Ferroviario	Trasporto merci	Maggiore incentivazione del settore ferroviario Cargo per il recupero di quote merci dalla strada al ferro.				
2	4	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna	Dott. Luigi Malnati (Soprintendente)	Partecipante	Generale	Infrastrutture	Si promuove la risoluzione di eventuali problematiche (ambiti di intervento con possibili preesistenze di stratificazioni archeologiche strutture insediate/aree necropoli) attraverso un collaborativo ed organico rapporto con Enti e soggetti che attueranno i singoli interventi previsti (Procedure di archeologia preventiva)		oggi 29 ottobre ho parlato con la dott. ssa Renata Curina (051 224402) della Soprintendenza per chiedere un chiarimento. Dobbiamo informare le Prov che nella progettazione delle	12/10/2010	PG.2010.02
2	5	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna	Dott. Luigi Malnati (Soprintendente)	Partecipante	Generale	Cartografia	Si richiama la necessità in via preventiva di valutare il rischio archeologico nelle aree interessate dalle infrastrutture attraverso una carta dei siti archeologici e dei rinvenimenti				

I contributi pervenuti sono stati inseriti in una tabella riassuntiva al fine di una loro elaborazione e confronto congiunto.

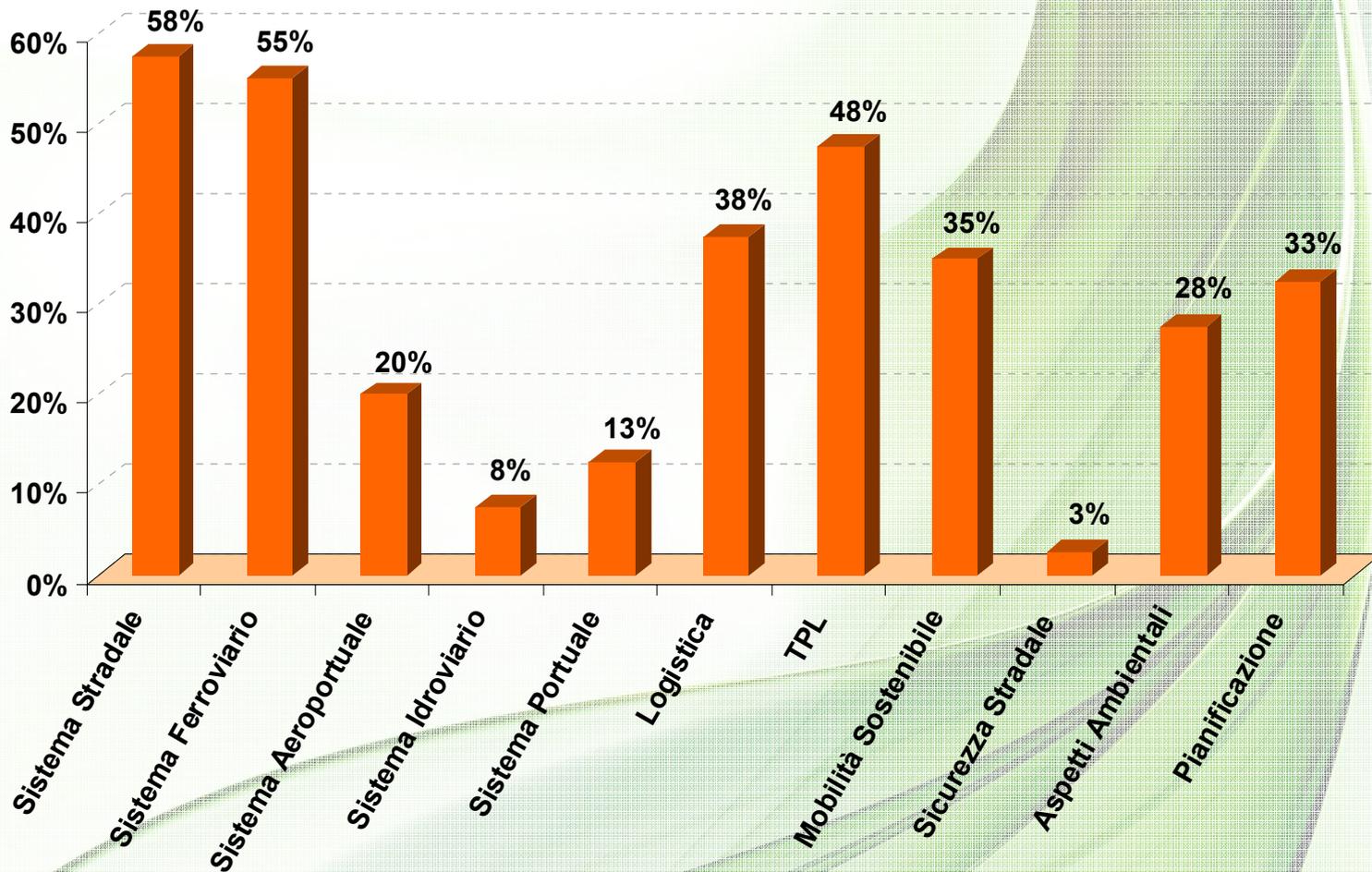
I contributi e le osservazioni, insieme ai verbali e agli altri materiali della Conferenza di pianificazione, sono pubblicati sul sito www.mobilitaer.eu.

Macro Temi

Dalla lettura dei Contributi pervenuti sono stati individuati i seguenti Macro temi a cui ricondurre le varie osservazioni proposte:

- **Sistema stradale;**
- **Sistema ferroviario;**
- **Sistema aeroportuale;**
- **Sistema idroviario;**
- **Sistema portuale;**
- **Logistica;**
- **Trasporto pubblico locale;**
- **Mobilità sostenibile;**
- **Sicurezza stradale;**
- **Aspetti ambientali;**
- **Pianificazione.**

Frequenza dei Macro temi



Richieste principali relative al Sistema Stradale (1/2)

- Chiarire il ruolo le caratteristiche le soluzioni per il Passante Nord di Bologna a seguito delle osservazioni della Comunità Europea, ma anche delle implicazioni sulla mobilità del tratto urbano di A14 e della tangenziale (4);
- Individuare un percorso di coordinamento progettuale e di fattibilità generale per quanto riguarda il la Via Emilia Bis, l'opera non può essere surrogata dai potenziamenti autostradali (6);
- Creare una valida alternativa all'Autostrada nell'area piacentina attraverso la realizzazione di collegamento di grande scorrimento fra Castel San Giovanni – Fiorenzuola d'Arda realizzandola sulla base di un processo di Project Financing (2);
- Ipotizzare un collegamento Autostradale tra Emilia e Toscana in corrispondenza dell'asse Modena – Lucca – Livorno che completerebbe il corridoio fino al Brennero (1);
- Richiesta di interventi regionali per la manutenzione degli assi stradali di competenza ANAS (1);
- Utilizzare lo strumento della tariffa (road pricing) per rendere economicamente sostenibile lo sviluppo della rete Autostradale Regionale (1);
- Ridefinire la gerarchia della rete in Provincia di Reggio Emilia secondo quanto stabilito dal PTCP (1);
- Riconoscere la necessità di realizzare un interconnessione dell'Autostrada A 21 – A1 Rottofreno – Piacenza Nord ed un raccordo Autostradale con la tangenziale sud di Piacenza (1);
- Mantenere la liberalizzazione della Ferrara – Mare (2);
- Integrare nel Prit gli aspetti e le criticità di tipo paesaggistico e ambientali delle infrastrutture stradali di previsione (Via Emilia bis, Passante Nord, Cispadana, Pedemontana,...) (4);
- Rivedere l'impianto infrastrutturale di previsione visto che si prefigura una continuità con il precedente piano. Elemento non condiviso viste le condizioni profondamente diverse in cui viene a prefigurarsi il nuovo PRIT (1);
- Definire legami tra la gerarchizzazione della rete stradale regionale e le priorità di finanziamento e di realizzazione in modo da dare credibilità al disegno complessivo (1);

Richieste principali relative al Sistema Stradale (2/2)

- definire indicazioni riguardo all'inserimento ambientale e paesaggistico delle opere stradali, approfondendo temi riguardanti standard di qualità e progettazione di fasce di ambientazione; (1)
- Porre all'attenzione della UE dell'inserimento nelle nuove reti TEN delle grandi infrastrutture di previsione all'interno del PRIT (1);
- approfondire la possibilità di potenziare il collegamento Rimini - San Marino (1);
- studiare un percorso di collegamento tra E45 Sarsina Nord e A14 lungo il territorio della Valmarecchia (Novafeltria) (1)
- prevedere la realizzazione della Nuova San Vitale tra le Province di Bologna e Ravenna (1);
- prevedere la messa in sicurezza della SS67 Tosco Romagnola (1);
- completare l'asse Fano – Grosseto “strade dei due mari” (importante per il collegamento con il centro Italia) (1);
- Rafforzare l'asse esistente via Marecchiese (Alta Valmarecchia) con attenzione agli aspetti paesaggistici (1);
- Posizionare della SS63 in provincia di Reggio Emilia nel contesto della Grande rete stradale per rendere effettivi i collegamenti con Liguria e Toscana (1);
- Concludere la Trasversale di pianura in provincia di Bologna da tempo pianificata ed in corso di realizzazione (1);
- Studiare la possibilità di proseguire la “strada di gronda” in provincia di Rimini fino a al ponte di Verucchio per agevolare il collegamento fra l'Alta Valmarecchia e la zona di nord di Rimini (1).

Riepilogo principali temi relativi al Sistema Stradale

Richiesta di nuove infrastrutture o potenziamento delle esistenti.

In parte le richieste fanno riferimento a previsioni già contenute nel Documento Preliminare

Richiesta di manutenzione e riqualificazione infrastrutture esistenti.

Gerarchia della rete stradale

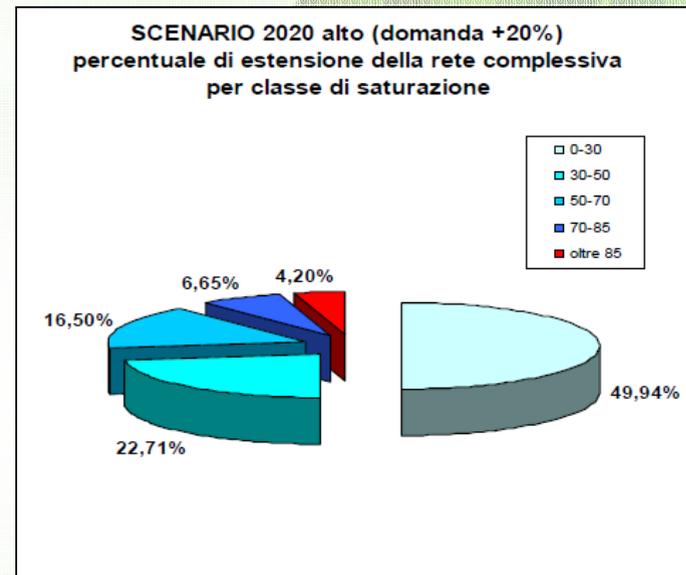
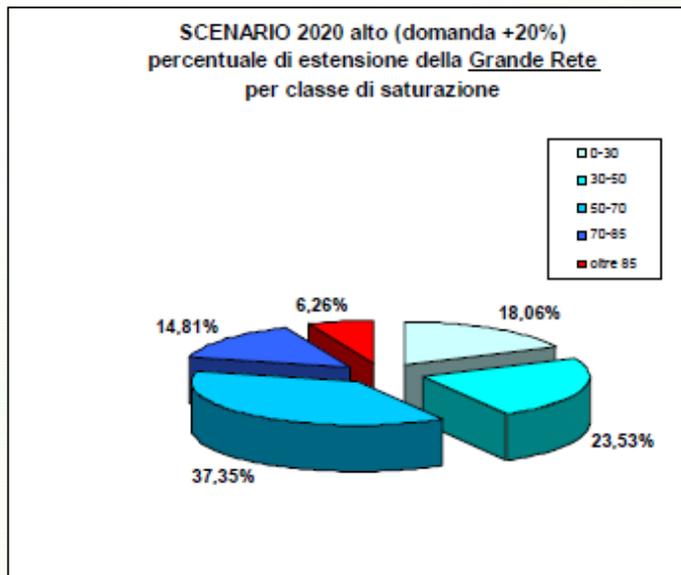
Conferma della struttura della rete, con richieste di modifiche nella classificazione di singole strade.

Critica complessiva dell'impianto infrastrutturale stradale

Aspetti ambientali e paesistici dell'inserimento infrastrutturale

Partire dalle informazioni del Quadro Conoscitivo

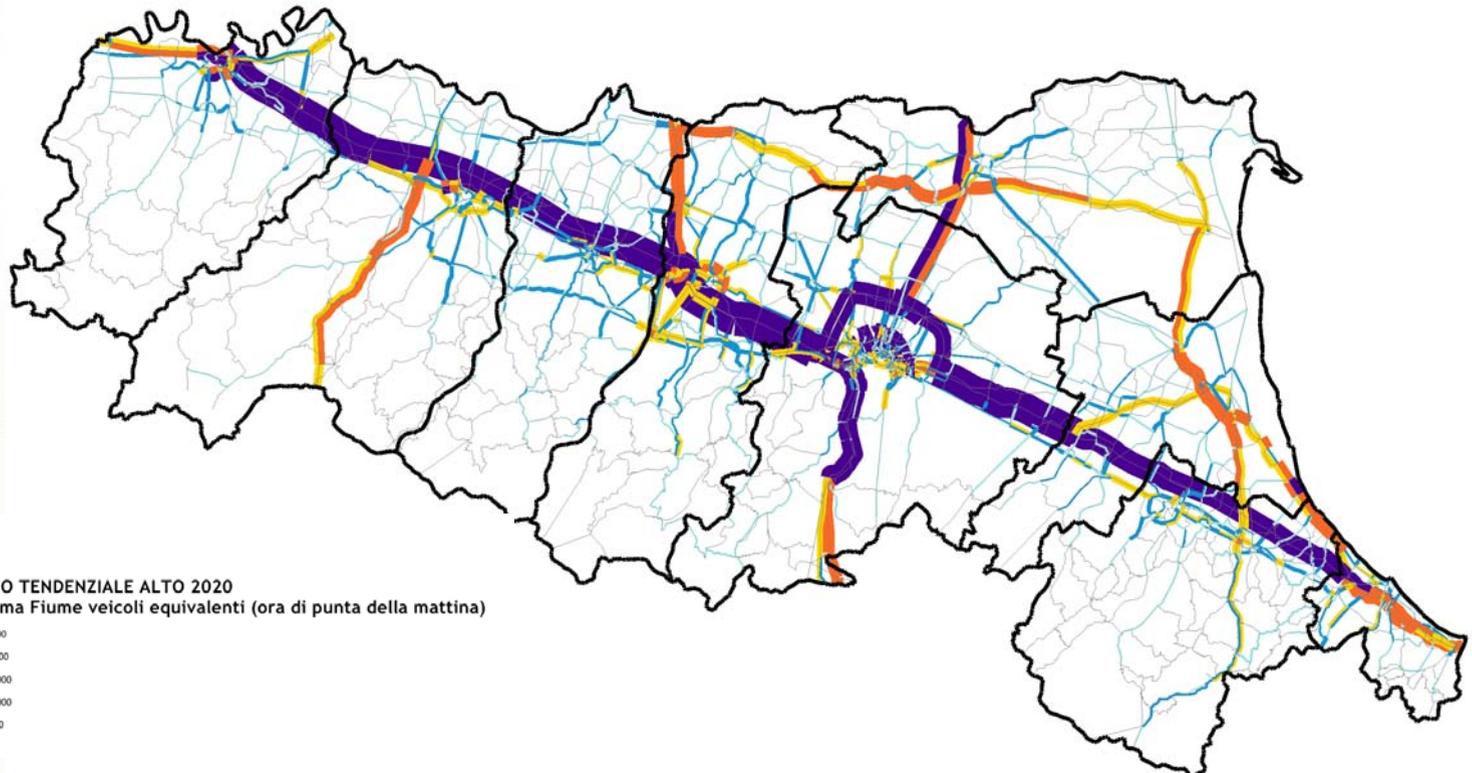
La sostanziale conferma dei corridoi infrastrutturali con i potenziamenti indicati nel D.P. appare adeguata sia dal punto di vista degli indicatori di dotazione stradale, sia in termini di congestione.



Studi condotti a livello europeo mostrano come sui principali assi stradali ci sono mediamente tassi di congestione di circa il 15% (Schrever e altri, 2004)

Ruolo e funzioni della Gerarchia stradale

Lo schema di funzionamento del modello stradale mostra che la Grande Rete svolge un ruolo sia di distribuzione che di collegamento, non immediatamente generalizzabile ad altri rami, quali ad esempio i collegamenti appenninici.



Multifunzionalità degli interventi, anche al fine di favorire l'integrazione dei sistemi e lo scambio modale

Gli interventi di potenziamento della rete stradale, ad esempio in variante esterna ai centri abitati o per il recupero di aree a uso urbano, **non devono diventare ulteriori opzioni per il traffico stradale privato**, ma devono essere collegati ad interventi di riqualificazione della rete esistente, con azioni per il TPL e la mobilità ciclabile, **al fine di ottenere un complessivo miglioramento dell'accessibilità** generale e locale.

Gli interventi dovrebbero essere programmati per priorità e **lotti "funzionali" legati alla domanda**, privilegiando le necessità di mobilità degli utenti più che il disegno formale della rete.

Richieste principali relative al Sistema Ferroviario (1/3)

• Sistema Alta Velocità (8 contributi):

- necessità di completamento del nodo di Bologna (passante sotterraneo e stazione AV) e della stazione AV Mediopadana (Reggio Emilia), al fine di potenziare l'intermodalità e di riqualificare le aree circostanti;
- maggiori informazioni relative alla programmazione strategica della stazione AV Mediopadana, per approfondire le ricadute sul territorio in termini di domanda potenziale, nonché esplicitare le previsioni sui flussi passeggeri provenienti dal servizio AV verso il sistema della mobilità locale e regionale;
- indicare gli obiettivi da perseguire e gli standard da garantire in termini di ruolo, funzionalità ed accessibilità della stazione AV di Bologna Centrale;
- la rete e le stazioni AV devono essere viste come possibili leve per un riordino territoriale ed urbanistico, facilmente accessibili ed integrate con la rete regionale, promuovendo attività e investimenti volti a valorizzare le nuove opportunità derivanti dal sistema AV;
- ricercare la massima efficienza e qualità delle connessioni tra rete AV e rete locale, anche per lo sviluppo del turismo;
- mantenimento delle agevolazioni tariffarie per i treni AV.

• Potenziamento infrastrutturale (12 contributi):

- completare il programma di elettificazione delle tratte ferroviarie regionali e delle linee minori, incluse le linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Suzzara;
- potenziamento della direttrice Adriatica (quadruplicamento Bologna-Castelbolognese) incluso l'asse Venezia-Ferrara-Ravenna-Rimini (con interrimento di un tratto di linea e miglioramento del servizio della Rimini-Ravenna), del nodo modenese (raddoppio Modena-Carpi), del nodo bolognese (raddoppio Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore), del nodo ferrarese (bypass merci e nuove interconnessioni presso la stazione di FE Porta Reno);
- maggiori informazioni relative agli interventi previsti per il potenziamento della linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco, nell'ambito del corridoio TIBRE.

Richieste principali relative al Sistema Ferroviario (2/3)

• Nuove infrastrutture (3 contributi):

- prevedere la realizzazione della linea ferroviaria Adria-Ravenna (collegamento Adria-Codigoro-Ravenna), alternativa all'asse Venezia-Bologna, al fine di qualificare l'accessibilità anche al Porto di Ravenna necessità;
- prevedere un collegamento tra la stazione di Reggio Emilia e il polo universitario "San Lazzaro", in affiancamento alla linea storica;
- proposta di ripristino di alcuni tracciati dismessi (Rimini-San Marino e Rimini-Valmarecchia);

• Servizi regionali (8 contributi):

- richiesta di un ruolo attivo di promozione della Regione presso le aziende di trasporto per l'adozione di soluzioni di ticket unici per i diversi sistemi di trasporto, nonché un maggior ruolo della Regione nei rapporti con Trenitalia ed RFI anche a supporto delle diverse Amministrazioni locali;
- proposta di attivazione e prima implementazione di un servizio metropolitano/suburbano nei bacini di Piacenza e centro Emilia (area reggiana su linea storica MI-BO), ad integrazione del Servizio Ferroviario Regionale;
- necessario assicurare in via prioritaria i finanziamenti mancanti per il completamento del progetto SFM (nuove fermate di Bologna, creazione nuovi incroci per rendere possibile il passante Vignola-Bologna-Portomaggiore, riconoscibilità del SFM);
- nell'ambito della completa implementazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna, dare priorità all'urgenza dell'attivazione dei servizi e degli impegni presi da parte dei soggetti coinvolti, in modo da attivare gli sforzi occorrenti e la ridefinizione del quadro economico, considerata l'importanza dell'opera, nonché porre maggior enfasi sulla centralità locale su ferro e sulla definizione della specificità dei diversi bacini;
- necessità di subordinare il potenziamento della rete ferroviaria alla pianificazione del servizio e delle tracce orarie: definire in maniera puntuale e linea per linea il livello di servizio per poter meglio individuare gli interventi realmente necessari e per poter attrezzare i nodi di scambio con gli autobus extraurbani.

Richieste principali relative al Sistema Ferroviario (3/3)

- necessità di prolungamento del SFM4 fino a Ferrara e SFM2 fino a Portomaggiore, nonché un'opportuno approfondimento riguardo le opere di mitigazione e di collegamento al tessuto urbano nell'ambito dell'attivazione del servizio metropolitano di Ferrara;
- rivedere previsioni di incremento per i servizi ferroviari alla luce del ridimensionamento delle risorse disponibili ed impegnarsi a migliorare il cadenzamento orario;
- miglior collegamento tra Rimini e Milano, tramite servizi AV, senza rotture di carico presso la stazione di Bologna.

• **Trasporto merci (3 contributi):**

- necessità di politiche realistiche incentivanti del settore ferroviario Cargo per lo sviluppo dell'intermodalità e lo spostamento di quote merci da gomma a rotaia;
- evidenziare le strategie future di FER (Ferrovie Emilia-Romagna) sul trasporto ferroviario merci, in un'ottica di sistema regionale.

Riepilogo principali temi relativi al Sistema Ferroviario

Richiesta di nuove infrastrutture o potenziamento delle esistenti.

In parte le richieste fanno riferimento a previsioni già contenute nel Documento Preliminare

Completamento della rete AV, con particolare attenzione al tema dell'**accessibilità** e dell'**integrazione con la rete locale e regionale**.

Interventi di **potenziamento e qualificazione sulle linee esistenti** (raddoppi, elettrificazioni, interramenti, ...).

Proposte di realizzazione di **nuove infrastrutture** o **ripristino** di tracciati attualmente dismessi.

Richieste relative ai servizi

Completamento o attivazione di **servizi ferroviari metropolitani e suburbani**.
Attenzione al **livello di servizio** a partire dal miglioramento del cadenzamento.
Politiche di tariffazione unitaria.

Politiche incentivanti nel settore del trasporto merci su ferro per lo sviluppo dell'intermodalità e la diversione modale.

Elementi per l'individuazione delle scelte di Piano

In generale le richieste vanno nella direzione indicata dal Documento Preliminare, che conferma l'impianto complessivo già delineato nel Prit98.

I Servizi Ferroviari Metropolitani possono realizzarsi in presenza di ampi bacini di domanda e di politiche territoriali che ne garantiscano la sostenibilità.

Occorre tendere verso una **specializzazione della tipologia dei servizi**, velocizzando in particolare quelli che coprono distanze più lunghe, e attenuandone gli attuali squilibri, per garantire una adeguata qualità e frequenza degli stessi, in funzione della domanda attraiabile.

In **funzione dei diversi livelli e tipologie di servizio** della rete (AV, rete regionale) devono essere realizzati adeguati livelli di integrazione e interscambio modale: grandi nodi e aeroporti, TPL e mobilità locale.

L'ampliamento **dell'offerta infrastrutturale** deve comunque rapportarsi a precise valutazioni tecniche ed economiche, che ne giustificano la realizzazione in relazione ai benefici che ne derivano. Anche in considerazione degli alti costi di questo tipo di infrastruttura e delle potenzialità della rete esistente si ritengono **prioritari gli interventi** su quest'ultima.

Richieste principali relative alla Logistica

- utilizzare le reti infrastrutturali esistenti e di progetto come matrice ordinatrice dei nuovi sviluppi delle aree produttive e logistiche (2);
- azioni di sinergia e di cooperazione tra le piattaforme regionali prendendo in considerazione anche la possibile integrazione in un unico soggetto regionale dei principali Interporti e Piattaforme logistiche (a cominciare da Bologna, Parma e Dinazzano).
- favorire la liberalizzazione ferroviaria come strumento per allargare il mercato del trasporto ferroviario e della intermodalità, allo scopo di attrarre nelle piattaforme regionali le principali imprese del settore (1);
- Maggiore programmazione di interventi in materia di logistica, ad esempio un coordinamento tra l'Osservatorio regionale sul trasporto merci proposto dal Piano e l'Osservatorio sui flussi camionistici, nonché azioni mirate a favorire l'innovazione nei trasporti, introducendo un tecnopolo specifico coordinato tra gli Interporti di Bologna e di Parma e l'Università e ITL (3);
- Completamento della piattaforma logistica regionale integrata attraverso interventi di potenziamento infrastrutturale, soprattutto nel settore ferroviario, e l'ampliamento delle relazioni extra-regionali, con la centralità definita dalle realtà degli Interporti di Bologna e Parma, dello scalo di Dinazzano/Marzaglia e del Porto di Ravenna (3);
- Richiesta di un focus sulla reverse logistics, tema che potrebbe richiedere azioni di programmazione su scala regionale visti gli importanti volumi movimentati che cominciano a richiedere soluzioni di razionalizzazione dell'intero sistema, (1);
- Indurre una capacità di orientamento della domanda di logistica da parte dei committenti pubblici (servizi sanitari, universitari, scolastici), per favorire comportamenti virtuosi, in tema di city logistic e sulla distribuzione urbana delle merci, secondo tecniche ambientalmente compatibili (1);
- Procedere alla definizione dei relativi corridoi ottimali ove localizzare i tracciati dedicati al trasporto delle merci, inerenti al collegamento ferroviario tra gli scali di Marzaglia e Dinazzano (1);
- Riconoscere il carattere strategico della connessione fra le piattaforme logistiche di Piacenza ed il sistema portuale di Genova, evidenziando l'importanza del ruolo del corridoio TEN T 24 (1).
- Favorire lo sviluppo dell'intermodalità e lo spostamento di merci da gomma a rotaia con politiche incentivanti (2)
- esplicitazione di ulteriori criteri per orientare le scelte localizzative nella logistica (1)

Elementi per l'individuazione delle scelte di Piano

Molte delle indicazioni sono compatibili con quanto indicato dalla proposta di Prit 2010-2020, indicando comunque necessità di intervento sia a livello infrastrutturale che di azioni per favorire lo sviluppo della logistica.

Il Documento Preliminare formula una proposta di **Piattaforma Logistica Regionale**, concordata anche con RFI, unico caso a livello nazionale, per la **razionalizzazione dell'offerta** in termini di interporti, scali merci e nodi principali.

La pianificazione territoriale dovrebbe orientare le scelte insediative produttive e logistiche in funzione di tale piattaforma ed eventualmente prevedere integrazioni con nodi a funzione locale.

Per il **funzionamento e l'efficienza** di tale sistema è necessario comunque che la logistica diventi elemento integrante dell'organizzazione delle imprese. Occorre quindi una forte azione di governance per l'attivazione di tali politiche.

Azioni ed incentivi devono essere rivolti soprattutto a favorire la **diversione modale dalla strada alla ferrovia**, che rimane uno degli obiettivi principali del Prit.

Richieste principali relative al **Trasporto Pubblico Locale**

- Per il sostegno e lo sviluppo del TPL ricorrere anche a forme di finanziamento diretto, attraverso il recupero delle accise sul carburante o tasse di scopo (2 contributi);
- Individuare e promuovere soluzioni di trasporto rapido di massa nei bacini ad elevata domanda (asse Forlì-Cesena, Salsomaggiore-Parma, Costa romagnola, area urbana bolognese), con particolare attenzione all'integrazione e riorganizzazione con gli altri servizi di trasporto pubblico (8 contributi);
- Migliorare, potenziare ed integrare ulteriormente il trasporto pubblico regionale (ferro/gomma), con la necessità di gerarchizzazione della rete e dei servizi di trasporto, nonché studiare nuovi servizi di trasporto pubblico per gli utenti a copertura delle aree industriali e commerciali (4 contributi);
- Necessità di un accordo programmatico per la riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma in funzione della futura attivazione del CIVIS (1 contributo);
- Individuare un criterio regionale unico per la numerazione delle linee extraurbane e dei servizi ferroviari suburbani e regionali, identificando con numeri o sigle le singole linee su orari, mappe, veicoli, siti internet ecc. in modo chiaro, univoco e coordinato tra le varie aziende, rendendo così la rete di TPL regionale maggiormente comprensibile al pubblico e quindi maggiormente appetibile (1 contributo).

Elementi per l'individuazione delle scelte di Piano

In generale viene richiesto un **potenziamento dei servizi TPL, sia in termini di frequenza che di tecnologie e di capacità di trasporto** (tram, sistemi di trasporto rapidi di massa)

Il Prit 2010-2020 conferma l'importante ruolo che deve essere svolto dal TPL e ne promuove l'utilizzo e l'interconnessione con le altre modalità.

Le caratteristiche e le tecnologie di sistema per il TPL, però, non possono che essere **parametrate alla domanda e alla densità abitativa**, anche in considerazione che efficienti livelli di servizio possono essere raggiunti con interventi di **riorganizzazione della rete e della sede stradale**.

La pianificazione locale deve **favorire il TPL per l'accesso alle aree urbane**, soprattutto per le linee portanti del sistema, definendo e rendendo operativi PGTU e PUM.

Richieste principali sulla **Mobilità Sostenibile**

- Promuovere le politiche degli Enti Locali per lo sviluppo di progetti sull'utilizzo di autovetture elettriche per aspetti logistici (1);
- Individuare possibili soluzioni e forme di incentivazione per favorire lo sviluppo del car sharing, ad esempio all'interno dei Piani della Sosta elaborati dagli Enti Locali, nonché ricercare soluzioni per la promozione del car pooling ad ogni livello istituzionale (2);
- Programmare sul lungo periodo, anche attraverso un eventuale Piano settoriale regionale che recepisca le esigenze di itinerari interprovinciali e che potrebbe essere integrato con manuali e linee guida per la redazione di Bici Plan Urbani, la definizione e la realizzazione di una rete di piste ciclabili di interesse sovracomunale anche turistico, con tracciati di media/lunga percorrenza, così come individuati nelle Ciclovie nazionali di crescente importanza, rappresentando la maglia di collegamento delle più capillari reti comunali (4);
- Incentivare la realizzazione di tutti gli interventi necessari al completamento delle reti ciclopedonali, consentendo alla mobilità ciclistica di diventare elemento strutturale della mobilità urbana, permettendo così di incrementare l'intermodalità con altri sistemi di trasporto, con particolare attenzione alle stazioni ferroviarie e alle relative aree circostanti che ne determinano l'accessibilità e il relativo scambio modale (5);
- Mantenere alta l'attenzione, partendo dalle esperienze già in corso nelle diverse realtà locali, sulle politiche di mobility management, promuovendo formazione e coordinamento che copra l'intero territorio regionale (4);
- Introdurre una specifica linea di finanziamento regionale finalizzata alla qualità e l'integrazione dei servizi che possa dare continuità ai progetti e alla realizzazione di interventi relativi all'intermodalità e alla mobilità ciclabile (2).

Elementi per l'individuazione delle scelte di Piano

Le richieste presentate sono in genere condivisibili. Favorire la mobilità sostenibile è un obiettivo primario che viene ripreso dal Prit98 e confermato anche nella proposta di nuovo piano.

Per essere efficaci anche tali politiche devono però essere integrate con gli altri interventi sulla mobilità, in particolare in ambito urbano, dove devono essere favorite la creazione di zone a traffico limitato, le zone pedonalizzate e in generale la mobilità ciclo-pedonale.

Importanti sono le azioni di Mobility Management, e gli **interventi che promuovono il cambiamento di comportamenti individuali.**

L'innovazione tecnologica e l'Infomobilità devono essere finalizzate **all'ottimizzazione degli spostamenti, e non ad indurne di nuovi.**

Un approfondimento sui mezzi elettrici

1) Le politiche di sostegno industriale e di marketing non sempre coincidono con condivisibili politiche dei trasporti. **La promozione di questi mezzi non deve indurre spostamenti aggiuntivi** o l'accesso ad aree riservate alla mobilità "lenta" o al TPL, ma deve essere collegata al miglioramento complessivo del sistema della mobilità, in particolare per servizi di car sharing o car pooling o per la logistica urbana.

2) Il miglioramento dei fattori ambientali legati a questi mezzi dipende fortemente dal mix di produzione dell'energia elettrica utilizzata. Un recente documento dell' European Technology Platforms ERTRAC, conferma che con l'attuale mix energetico italiano, un'auto elettrica produrrebbe emissioni CO2 equivalenti a quelli dei più recenti mezzi a combustione tradizionale.

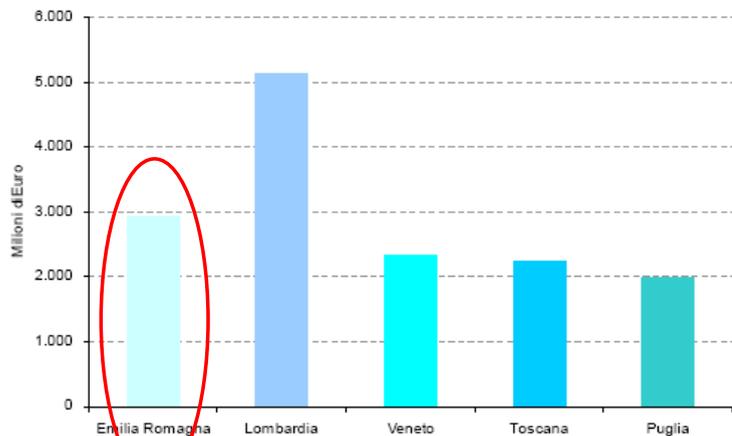
Da qui l'importanza di prevedere contestualmente anche **produzioni aggiuntive di energia elettrica da fonti rinnovabili**. In questo senso va il recente **protocollo** (il primo in Italia a livello regionale) **tra Enel e la Regione Emilia-Romagna** per lo sviluppo della mobilità elettrica che prevede tra le altre cose che i veicoli elettrici utilizzati nei progetti sperimentali saranno alimentati almeno per **il 50% con "nuova" energia rinnovabile**.

La Sicurezza Stradale

E' un tema fondamentale e trasversale su cui il Prit 2010-2020 intende impegnarsi e chiede l'impegno di tutti. Sono necessari interventi su diversi fronti: sulle infrastrutture, sulle modalità di utilizzo delle stesse, e sui singoli comportamenti.

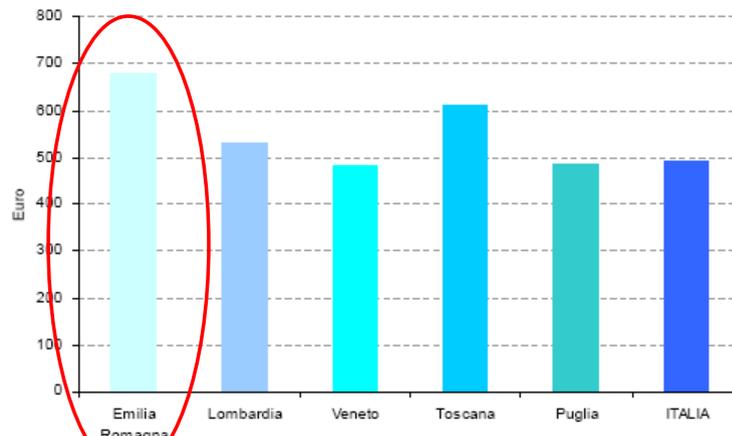
Traffico di attraversamento, traffico stagionale, mobilità diffusa su ampie parti del territorio, percorsi sempre più lunghi, sono elementi che in Emilia-Romagna rendono tale tema particolarmente importante, pur a fronte di significativi miglioramenti negli ultimi anni.

Figura 238
Costi sociali per incidenti stradali, regioni a confronto
(2008)



Fonte: ISTAT e 3° PNSS.

Figura 239
Costi sociali per incidenti stradali per residente
(2008)



ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE,
URBANISTICA
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI



Grazie per l'attenzione



Segreteria organizzativa Conferenza di pianificazione PRIT
Viale Aldo Moro n. 30 – 40127 Bologna
Tel. 051/5273660-8735-3226
Fax 051/5273541
segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it