



Come Legambiente Emilia Romagna esprimiamo condivisione e apprezzamento per la forte spinta, nella descrizione delle linee strategiche del documento preliminare di piano, verso una mobilità sostenibile, assolutamente necessaria in un quadro programmatico che deve prevedere un “nuovo” futuro.

E' infatti necessario, come ormai indicato in diverse direttive europee che stiamo recependo, adeguare la programmazione dei trasporti ad un globale risparmio energetico e quindi anche diminuzione di emissioni di inquinanti e gas serra.

Esprimiamo anche apprezzamento per la franchezza con cui è tratto il bilancio del PRIT 98. Il bilancio infatti mette in luce che non ci sono stati in Regione molti progressi nel settore della mobilità collettiva; invece si registrano continui aumenti nell'utilizzo dei mezzi privati, un calo nell'utilizzo del trasporto pubblico locale e negli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Registriamo però, in antitesi rispetto alle linee strategiche e alle riflessioni negative sul bilancio ambientale del PRIT 98, una conferma acritica della pianificazione delle opere infrastrutturali stradali: ritroviamo la connessione autostradale tra il porto di Cremona e Castelveltro Piacentino (nuovo ponte sul Fiume Po), la connessione Parma-Nogarole Rocca, il completamento della Cispadana, la via Emilia bis, il collegamento autostradale di Sassuolo che è attualmente già servito dalla superstrada e altri lavori sulle bretelle provinciali.

Inoltre non possiamo che criticare fortemente la riconferma del passante autostradale nord, opera dalla dubbia utilità confermata anche da uno studio effettuato dall'Università di Bologna (sarebbe sicuramente più efficace completare opere stradali bloccate da decenni come la Trasversale di Pianura) e, la nuova Romea (E55) che creerà forti impatti sul Parco del Delta del Po e altri SIC/ZPS adiacenti, causando ulteriori frammentazioni del nostro territorio che contrastano fortemente anche con le linee dettate dal PTR e dai piani provinciali per la conservazione della rete ecologica regionale.

Continuare a progettare e costruire strade e superstrade che frammentano il nostro territorio secondo la “vecchia logica” che tampona la richiesta di mobilità privata e commerciale originata dallo sprawl urbano (sia di abitazioni private che delle piccole aree industriali/commerciali di tutti i centri urbani), conseguente ad una pianificazione territoriale inefficiente, non è più inquadrabile in quello che il futuro di una popolazione sempre maggiore ci richiede, compatibilmente con la necessità di inquinare meno e consumare minori risorse.

In una fase economica in cui le risorse pubbliche sono sempre più limitate occorre scegliere bene le priorità, per evitare di destinare ingenti capitali pubblici a favore di opere la cui utilità risulti ormai dubbia o legata a interessi fortemente particolari. Viceversa occorre concentrarsi su opere strategiche che abbiano ricadute generalizzate e a lungo termine.

E' necessario quindi avere più coraggio nel destinare i fondi verso le infrastrutture ferroviarie regionali e di trasporto pubblico locale, con progetti organici e che spingano verso una mobilità efficiente e competitiva rispetto al mezzo privato e al trasporto merci su gomma. Notiamo infatti che, anche se il 50 % dei fondi destinati dal PRIT 98 sono stati stanziati per le opere ferroviarie, ben il 70% è stato stanziato per i lavori sull'Alta Velocità, lasciando le briciole al potenziamento e miglioramento dei trasporti ferroviari regionali che risultano oggi prossimi al collasso, con fortissimi disagi di tutti i

LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA



LEGAMBIENTE

pendolari. Occorre essere consapevoli invece che le strategie per spostare la richiesta di mobilità dalla gomma al trasporto pubblico debbono puntare fortemente alla creazione di una rete di servizi di trasporto locali destinati al pendolarismo e all'ingresso e uscita dai principali centri urbani. In questo occorre che la Regione sappia svolgere un vero ruolo di *governance* indirizzando le scelte di mobilità urbana in modo che queste si inseriscano in un quadro strategico generale che superi i confini amministrativi ed eviti il semplice sovrapporsi di iniziative disarticolate tra loro.

Sicuramente sono positivi gli sforzi verso la progettazione della bigliettazione integrata che deve essere più flessibile passando dagli abbonamenti annuali a quelli mensili; ovviamente a monte di una bigliettazione efficiente ci deve essere anche un servizio di trasporto efficiente.

In ultima analisi vogliamo sottolineare la questione delle "misure di compensazione". Quando si costruiscono infrastrutture di grande impatto ambientale si chiede di compensare il danno provocato dalla frammentazione e cementificazione, prevedendo la realizzazione di "opere ambientali" tali da tamponare l'impatto e ricostruire naturalità e biodiversità. E' ovvio che in questo senso non corrisponde all'obiettivo la realizzazione di piccole opere frammentate a livello comunale, come piccoli parchi urbani o panchine (quando non si tratti di rotonde o parcheggi), ma risulta necessario prevedere un progetto organico di ampie aree che possano dare respiro alla rete ecologica regionale realizzando dei veri e propri corridoi che uniscano le aree dei Parchi e della Rete Natura 2000, o magari ampie zone boscate di pianura.

LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA

ONLUS - Associazione di Volontariato ex Decreto Presidente Giunta Regionale N. 669 del 2 Giugno 1993
Piazza XX Settembre 7 • 40121 BOLOGNA • tel. 051241324 • Fax 0514210514 • e mail: info@legambiente.emiliaromagna.it