

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

Alfredo Peri

Assessore Programmazione territoriale, Urbanistica, Infrastrutture materiali ed immateriali, Mobilità,
Logistica e Trasporti

20 Dicembre 2010

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

Ore 9,30 – 13



Gli indirizzi per il Prit 2010-2020

(1/2)

In coerenza con il PTR e i Piani di settore ambientali ed energetico le strategie proposte devono:

- Assicurare elevata affidabilità, sicurezza e competitività del territorio;
- Garantire **adeguata accessibilità territoriale** per persone e merci;
- Assicurare lo Sviluppo Sostenibile del territorio riducendo il consumo energetico, l'uso delle risorse territoriali, la vivibilità delle città e dei territori;
- Assicurare pari opportunità di accesso per tutti, in particolare le fasce più deboli e gli utenti della mobilità "lenta";
- Promuovere meccanismi **partecipativi e di governance** con tutti gli attori coinvolti.

Gli indirizzi per il Prit 2010-2020

(2/2)

Conferma degli attuali corridoi plurimodali

Completamento degli interventi previsti con:

- Potenziamento della Grande rete stradale
- Riqualificazione della Rete di base a sostegno della mobilità locale e del TPL

Politiche di governo della domanda di mobilità:

- Razionalizzare e integrare i sistemi
- Necessità di innovazioni di sistema, tecnologiche e organizzative, in particolare nel campo dei servizi di mobilità collettiva e nella logistica.

Riaffermare il ruolo della pianificazione e programmazione:

Introdurre elementi di efficienza trasportistica e prerequisiti di fattibilità per gli insediamenti :

- analisi mobilità indotta e caratteristiche offerta attuale/programmata TPL
- Aree produttive con adeguati livelli di accessibilità alla piattaforma logistica regionale.

Un nuovo scenario di risorse

In un quadro di politiche dei trasporti nazionali deboli e sostanzialmente basate su elenchi di opere scollegati da reali priorità e pianificazione, l'art. 14 del DL 78/2010 convertito con L. 122/2010 ha previsto tagli dei trasferimenti a qualunque titolo spettanti alle Regioni pari a 4.000 milioni di Euro per l'anno 2011 e a 4.500 milioni di Euro per il 2012 e gli anni seguenti.

Questi pesanti tagli imposti alle Regioni italiane limitano gravemente la possibilità di esercitare le funzioni trasferite e mettono direttamente a rischio la sicurezza delle infrastrutture, i servizi ai cittadini e l'intero sistema del trasporto pubblico.

Lo scenario economico per il futuro e le prospettive europee confermano la necessità di prevedere criteri tecnici ed economici rigorosi per gli investimenti infrastrutturali e i servizi, che ne giustificano la realizzazione in relazione ai benefici che ne deriveranno.

Patto per il Trasporto Pubblico Regionale

(1/2)

Per l'Emilia-Romagna i tagli sono di circa 70 milioni in meno all'anno per il TPL, equivalenti ad un taglio dei servizi di almeno il 13%

La Regione Emilia - Romagna ha quindi attivato un Tavolo Istituzionale a cui hanno partecipato tutti gli attori del sistema del TPL, per concordare una soluzione che consenta l'equilibrio economico del sistema e di mantenere adeguati livelli di servizi.

A seguito della Delibera di Giunta Regionale N° 1898/2010, Il 13 dicembre 2010 è stato sottoscritto il "**Patto per il trasporto pubblico regionale per il triennio 2011-2013**" che prevede impegni reciproci a sostegno del TPL.

La Regione si impegna a **stanziare** complessivamente, per il triennio **2011-2013**

- **oltre 384 milioni di euro** di risorse correnti per il **servizio ferroviario** regionale;
- circa **752 milioni** di euro per il **trasporto pubblico locale**;

ossia metterà in campo proprie risorse finanziarie per circa **ulteriori 50 Milioni** annui,

Patto per il Trasporto Pubblico Regionale

(2/2)

Gli Enti Locali e le Agenzie per la Mobilità si impegnano a ottimizzare i servizi offerti, promuovendo efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria, con obiettivo del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi pari almeno al 35%;

Si impegnano inoltre a rilanciare il ruolo della programmazione e pianificazione locale, predisponendo i piani di bacino e i piani urbani del traffico, piani sosta e definizioni e regolazione degli accessi alle ZTL, creazione di parcheggi di interscambio e interventi di sostegno al TPL;

Per il trasporto su gomma, ciò consentirà il mantenimento degli attuali livelli di servizi, con tagli massimi del 3-5% conseguenti più a interventi di razionalizzazione che di soppressione.

Per il trasporto su ferro, i tagli ai servizi saranno inferiori al 3% e comunque, ove possibile, si prevede un loro ripristino con servizi su gomma.

Trasporto ferroviario

- Il potenziamento dei servizi e la realizzazione di nuove fermate/stazioni deve trovare riscontri nella **dimensione della domanda effettivamente acquisibile**, eventualmente anche a seguito di politiche di riqualificazione territoriale.
- I potenziamenti della rete ferroviaria devono **privilegiare la valorizzazione e l'ammodernamento dell'esistente** e la eliminazione delle strozzature presenti.
- Tutte le diverse parti del territorio regionale devono poter contare su servizi ferroviari adeguati, in funzione della copertura dell'attuale rete ferrovia.
- Le fermate/stazioni devono diventare punti principali per l'intermodalità: deve essere garantita adeguata accessibilità e, ove possibile, condizioni operative e funzionali che favoriscano l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto

Infrastrutture stradali (1/2)

In materia di Viabilità, l'importo fino ad ora trasferito annualmente dallo Stato alla Regione Emilia-Romagna ammontava a **circa 59 milioni di euro**.

Questi trasferimenti sono stati praticamente azzerati e la Regione deve far fronte alle finalità con risorse proprie che per il 2011 ammontano a **16,4 milioni di euro**.

Inoltre, occorre evidenziare che la Regione, avendo stipulato il contratto di concessione di costruzione e gestione della autostrada regionale Cispadana, si è assunta l'obbligo del pagamento di 10 quote annuali di 17,97 milioni di euro a partire dal 2012.

E' evidente che devono essere ricercate soluzioni e nuove modalità di finanziamento delle opere, anche nell'ambito del previsto federalismo fiscale.

Infrastrutture stradali (2/2)

Diventa sempre più necessario anche nella pianificazione dei trasporti di carattere regionale, ripensare la programmazione degli interventi in una **logica di priorità**, puntando alla realizzazione degli interventi strategici per il territorio regionale.

Anche nel campo delle infrastrutture la Regione ha deciso mantenere **aperto un tavolo istituzionale** con le Province per la condivisione delle scelte, anche con riferimento alla sicurezza stradale e alla manutenzione del patrimonio esistente.

A maggior ragione, la **Pianificazione territoriale locale** dovrà tener conto anche di questi aspetti, individuando scelte coerenti con i corridoi e i grandi assi portanti della mobilità e tenendo conto delle diverse necessità di accessibilità territoriale.

L'internalizzazione dei Costi Esterni del Trasporto

In Europa è ormai largamente condivisa la necessità di una politica per la **riduzione delle esternalità dei trasporti**, sulla base del principio «chi inquina paga».

La politica comunitaria chiede di concentrarsi su:

- **aree urbane e metropolitane**, dove avviene la maggior parte degli spostamenti;
- **corridoi principali**, dove si concentrano gli scambi regionali e nazionali;
- **aree ambientali sensibili**;

Sono previsti interventi per favorire l'innovazione tecnologica e lo sviluppo di alternative al petrolio, la promozione di cambiamenti comportamentali, l'infomobilità e strumenti economici quali il pedaggio delle strade interurbane o per l'accesso all'area urbana;

Lo scorso 15 ottobre i Ministri dei Trasporti dell'UE hanno dato il via libera alla revisione della Direttiva 1999/62/EU sui pedaggi per i **mezzi pesanti**, la cosiddetta "**Direttiva Eurovignette**", di cui si prevede l'adozione nel primo semestre del 2011.

E' intenzione della Regione Emilia Romagna individuare strumenti attuativi della direttiva che consentano di internalizzare gli impatti ambientali, soprattutto con riferimento alla qualità dell'aria, partendo dalle **strade della rete TEN che attraversano le aree urbane**.

Approccio Strategico del Prit

- **Necessità di politiche ai diversi livelli territoriali:** Ruolo della Pianificazione e Governance del sistema
- **Governo della Domanda:** ottimizzare gli spostamenti e le modalità;
- **Reti con funzioni ordinarie della Regione Sistema:** contenere il consumo del suolo, partendo dalla accessibilità dei luoghi e dei servizi;
- **Innovazione e integrazione del Sistema:** qualificare l'offerta;
- **Il diritto alla sicurezza.**

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