

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI 2025 - REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Seconda seduta della Conferenza di Pianificazione

Considerazioni del WWF Italia

di Daniele Balestrazzi, referente per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna del WWF Italia

In occasione della seconda seduta della Conferenza di Pianificazione del PRIT 2025, il WWF Italia ha avuto modo di intervenire illustrando le principali osservazioni e proposte al documento preliminare. Si coglie l'occasione per aggiungere alle diapositive dell'intervento in Conferenza (all.1) alcune considerazioni generali sull'impostazione del piano. Tali considerazioni si inseriscono nell'azione che il WWF svolge a livello planetario per spingere i cittadini, le imprese ed i decisori verso sistemi di mobilità più sostenibile. Il WWF internazionale ci ricorda che circa un terzo delle emissioni di gas a effetto serra viene dal trasporto di merci e persone. Le infrastrutture viarie spesso hanno effetti negativi sulla biodiversità, mediante danni diretti alle popolazioni animali e vegetali, o mediante la distruzione e frammentazione degli habitat. Inoltre il tema di una prevalenza del trasporto privato rispetto a quello pubblico è un problema da risolvere in buona parte del Pianeta. A livello nazionale il WWF Italia segue da alcuni decenni le politiche dei trasporti ed in passato ha già avuto modo di contestare norme del tutto inadeguate alle esigenze di sostenibilità ambientale, come la Legge Obiettivo. Oggi finalmente il Parlamento si è espresso per un superamento della L. 443/2001, ma il WWF rileva ancora elementi di continuità con il passato, che delineano un quadro ancora sbilanciato su grandi opere estremamente costose e non utili allo sviluppo del Paese (all.2).

Il WWF ha studiato con interesse l'ampia documentazione relativa al PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna. La relazione tecnica del quadro conoscitivo evidenzia con grande lucidità le sfide che attendono la nostra regione: come ricorda la Commissione Europea, la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti non è in conflitto, anzi si concilia perfettamente con la sua sostenibilità economica. La parola che le unisce è "efficienza". Condizione necessaria per rendere i trasporti emiliano-romagnoli più efficienti è il superamento delle contraddizioni nei processi di pianificazione che hanno portato al sostanziale insuccesso del precedente piano del 1998. Un piano costoso, realizzato solo parzialmente, quasi ignorato all'atto pratico nella parte relativa al trasporto ferroviario e per questo incapace di gestire la domanda di mobilità e di razionalizzare il trasporto delle persone e delle merci, come dimostrano le statistiche pubblicate nella relazione. A ciò si aggiunge la scellerata pianificazione urbanistica che sull'intero territorio regionale ha portato negli ultimi anni ad una dispersione degli insediamenti e dei luoghi di interesse accrescendo notevolmente la dipendenza dall'automobile.

Assistiamo ad un processo involutivo che ha un pesante impatto non solo sull'ambiente (cementificazione, inquinamento dell'aria) ma anche sulla competitività economica (aumento dei costi di trasporto a carico delle piccole e medie imprese, elevata vulnerabilità in caso di crisi energetiche) e sul tessuto sociale della nostra regione. Fanno riflettere gli incidenti stradali che troppo spesso coinvolgono gli utenti deboli della strada, compresi i ragazzi che vanno a scuola, e le difficoltà nel raggiungere i nuovi ospedali costruiti in zone decentrate (Vaio, Baggiovara, Cona) che incontra chi non possiede un'auto. Tutto questo avviene in una regione tra le più ricche d'Europa. Le ricadute negative di questa anacronistica dipendenza dall'automobile sono evidenti sia per la qualità della vita dei cittadini, sia per la spesa pubblica sulla quale gravano i costi delle patologie legate all'inquinamento. Più in generale è evidente che il modello attuale è in netto contrasto con le grandi sfide della sostenibilità a livello globale, contribuendo in modo decisivo alle emissioni di gas serra ed essendo del tutto improponibile per il resto del Pianeta, dove analoghi tassi di motorizzazione determinerebbero un collasso definitivo dei sistemi urbani ed ambientali. L'insieme di questi problemi, sottovalutati nei decenni passati, sta riducendo ogni giorno di più l'attrattività del nostro

territorio e impedisce al sistema-regione di esprimere appieno il proprio potenziale. Al di là del problema ambientale, se non si interviene con misure correttive l'Emilia-Romagna conoscerà nuovi e ancor più pesanti periodi di crisi.

Paradossalmente ci pare che l'ostacolo più grande sia l'autoreferenzialità di Stato e Regione nella fase di pianificazione. La priorità assoluta non sembrano essere i cittadini e le imprese (e le loro reali, urgenti necessità) ma i fondi pubblici. Tanti soldi, svariati miliardi di euro, sono quelli che prevede l'allegato XI del Ministero delle Infrastrutture per il sistema dei trasporti emiliano-romagnolo: di questi, la grande maggioranza è dedicata ad opere stradali e autostradali. Prendere questa documentazione come punto di riferimento per il nuovo piano, col pretesto che se ci sono i finanziamenti qualunque opera va realizzata, non farebbe altro che perpetrare gli errori del passato e inchiodare l'Emilia-Romagna ad un approccio "pesante" e retrogrado, che promette grandi costi e grandi rischi per realizzare queste opere ma offre pochi effetti tangibili nel breve periodo e, soprattutto, ignora completamente l'evoluzione tecnologica dei Paesi e delle regioni concorrenti che riguarda tanto il trasporto ferroviario quanto quello stradale e autostradale. Per restare competitivi dovremo presto ammodernare le reti esistenti, permettendo ad esempio un'interazione tra i diversi veicoli, eppure si continua a parlare di nuovi tronchi autostradali come se fossimo negli anni Sessanta del Novecento. Con queste premesse l'efficienza del sistema regionale dei trasporti sembra destinata a peggiorare sempre più. L'errore fondamentale è ragionare sempre di infrastrutture e quasi mai del loro utilizzo e dei servizi correlati. Se è vero, come ricorda la relazione tecnica, che l'Emilia-Romagna è una delle regioni più accessibili d'Europa, ciò significa che le sue carenze non sono di tipo infrastrutturale: questo vale senz'altro per il trasporto stradale mentre il trasporto ferroviario, vincolato ad una rete vecchia di oltre cent'anni, dovrebbe essere in ogni caso potenziato.

Le vere inefficienze della nostra regione sono legate come detto alla mancata pianificazione dei servizi. Facciamo alcuni esempi: non esistono linee guida per la progettazione del trasporto pubblico locale (ad esempio per il cadenzamento e coordinamento degli orari); non esistono standard per la copertura del territorio nello spazio e nel tempo (nelle aree metropolitane quasi non circolano autobus di sera e nei festivi); sulle ferrovie secondarie viaggiano spesso treni vetusti per non dire impresentabili; in vent'anni non si è riusciti a completare il sistema tariffario integrato; si è ragionato di metropolitane ma le quattro reti filoviarie funzionano spesso a singhiozzo; il trasporto extraurbano mette a rischio ogni giorno l'incolumità degli utenti per colpa di autobus vecchi e sovraffollati e di aree di fermata troppo piccole o non protette. Chi può, va in macchina. Per quanto riguarda le merci, basti dire che il coefficiente di riempimento degli automezzi negli ultimi anni è calato ma non esiste una piattaforma online che consenta alle imprese emiliano-romagnole di coordinare le proprie spedizioni mettendole in contatto tra loro e con i vettori autorizzati. Non vedere (o peggio trascurare) le tante carenze che si ripercuotono nel quotidiano e redigere il nuovo piano dei trasporti privilegiando interessi di altro tipo sarebbe una leggerezza imperdonabile.

Di leggerezze ne sono state commesse già troppe in passato: lo dimostrano le numerose opere incompiute, in particolare nel settore ferroviario. Dall'elettrificazione della Piacenza-Cremona, rimasta senza un servizio passeggeri, al grande paradosso dell'Alta Velocità che divide, più che unire, quei territori attraversati dal suo terrapieno ma non serviti né da stazioni intermedie né dalle interconnessioni abbandonate ormai da dieci anni. Significativo anche il caso della ferrovia Tirreno-Brennero, per la quale da mezzo secolo manca l'elettrificazione del breve tratto Parma-Piadena: anziché realizzarla si sta avviando la costruzione di un moncone di autostrada da mezzo miliardo di euro. Chiediamoci: a quali logiche risponde questo modo di procedere? Come possiamo dirci pronti a spendere altri miliardi e a spianare altro asfalto nell'interesse della collettività se la (non) pianificazione si trascina in questo modo e la gestione ordinaria della rete di trasporto versa nelle condizioni sopra descritte?

Per fortuna, la soluzione del problema è a portata di mano. Investire sul potenziamento dei servizi e sull'aggiornamento tecnologico vuol dire infatti fare piccoli passi, migliorare le cose un poco alla volta e

misurare i risultati. Questo non significa azzerare gli investimenti sulle infrastrutture, semmai è proprio dalla corretta pianificazione dei servizi che può scaturire la necessità di nuovi interventi, sia pure meno invasivi di quelli fino ad oggi in programma. Servono ad esempio marciapiedi e piste ciclabili anche sulle strade extraurbane, come avviene in altri paesi europei e come dovrebbe essere ovvio in una regione che ha fatto della bicicletta quasi una bandiera. Occorrono standard di servizio ben definiti e una chiara gerarchia nella progettazione e nel finanziamento del trasporto pubblico: ferrovie, linee di forza urbane e interurbane, servizi integrativi. Ci vuole infine un piano per le merci che metta assieme le esigenze delle imprese e degli operatori con il principio dell'efficienza energetica. Per tutto questo occorre naturalmente la volontà politica, considerando che la partita si gioca in casa: il 75% del traffico autostradale e il 70% del traffico merci sono interni al territorio regionale. Del resto, se la politica rinunciassse ancora una volta ad agire con lungimiranza, sarebbe il progresso tecnologico e culturale ad imporre un repentino cambio di rotta per evitare il naufragio. Sono cambiamenti già in atto, come dimostrano le esperienze delle "smart city" americane, prima fra tutte San Francisco, che potrebbero essere applicate su scala regionale. La Regione Emilia-Romagna può diventare protagonista di un nuovo approccio nel campo della mobilità e deve farlo subito: l'alternativa è perdersi, come canta il modenese Francesco Guccini, lungo le strade che non portano mai a niente.

Bologna, 9 marzo 2017

WWF Italia

Delegazione Emilia-Romagna

delegatoemiliaromagna@wwf.it

333981365

ALLEGATO A

INTERVENTO DEL WWF ALLA CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE DEL PRIT DEL 16 FEBBRAIO 2017



WWF Italia

Considerazioni sul Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 dell'Emilia-Romagna

Daniele Balestrazzi (Referente per la Mobilità sostenibile dell'Emilia-Romagna)
Enrico Ottolini (Delegato Emilia-Romagna)

Bologna, 16 febbraio 2017



L'Europa guarda avanti. L'Emilia-Romagna lo sa.

2.5. Dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse: parametri comparativi per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra

Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili

- 1) Diminuire entro il 2030 nei trasporti l'uso delle sostanze valimentari con carburanti tradizionali ed eliminato del tutto entro il 2050, conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030 (19).
- 2) Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050, ridurre nell'Unione europea del 40% (o, se praticabile, del 50%) (21) le emissioni di CO₂ provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.

Ottimizzare l'efficienza delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico

- 3) Sulle percorrenze superiori a 300km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2050. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate.
- 4) Completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia.
- 5) Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativo in tutta l'Unione europea una rete essenziale TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi d'informazione connessi.
- 6) Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità, garantendo che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato

- 7) Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (ETMS) (17) e portare a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo — ETMS (18), ITS (19), SSN e LRT (19), RIS (19) — nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo).
- 8) Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
- 9) Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2030 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto.
- 10) Procedere verso la piena applicazione dei principi «chi utilizza paga» e «chi inquina paga», facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni — tra cui i sussidi dannosi —, generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.

Il Libro bianco sui trasporti dell'Unione Europea mette assieme i problemi dell'efficienza e competitività del sistema dei trasporti e la tutela dell'ambiente.

La Regione Emilia-Romagna riporta gli obiettivi europei nel Quadro Conoscitivo del PRIT 2025.

Non si tratta di imposizioni dall'alto ma di **questioni vitali** per garantire la resistenza del tessuto socio-economico e della sostenibilità ambientale del nostro territorio.

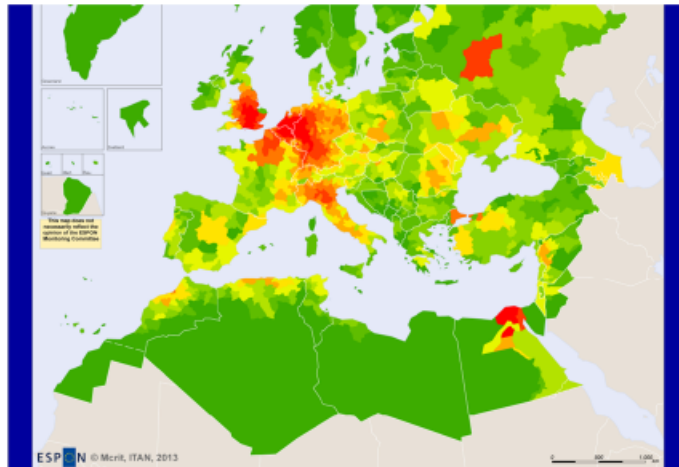
Immagine: Commissione Europea

**I problemi legati ai trasporti sono altri e sono urgenti.
L'Emilia-Romagna sa anche questo.**



INQUINAMENTO DELL'ARIA	DISSESTO IDROGEOLOGICO	TASSO DI OCCUPAZIONE DELLE AUTOMOBILI	PAESAGGIO E AGRICOLTURA
SALUTE PUBBLICA	ARRETRATEZZA DELLE FERROVIE	LEGALITÀ E DIRITTI FONDAMENTALI	AUTOBUS E TRENI TROPPO VECCHI
POLITICHE URBANISTICHE	SPRECHI E INEFFICIENZE	CONSUMO DI SUOLO	TRASPORTO SCOLASTICO
AREE NATURALI	COEFFICIENTE DI CARICO DELL'AUTOTRASPORTO	INFRASTRUTTURE COSTOSE	DIPENDENZA DALL'AUTOMOBILE
DIPENDENZA DAI COMBUSTIBILI FOSSILI	SICUREZZA STRADALE	COORDINAMENTO DELL'OFFERTA DI TRASPORTO	GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI
LAVORO E OCCUPAZIONE	MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI	SCARSA INNOVAZIONE TECNOLOGICA	

Le infrastrutture non ci mancano. L'Emilia-Romagna lo sa.



Le province dell'Emilia-Romagna sono **tra le più accessibili** d'Europa come dimostrano gli studi.

Chi vuole investire nella nostra regione **ha gli strumenti per arrivarci.**

Accessible population

Regional level: NUTS 2010 & SNUTS V1
Source: ESPON Database, ESPON ITAK, Mott
Origin of data: MCRIT 2012 ITAN Database
© UMS IRATE for administrative boundaries
For some territories no clear international statement exists

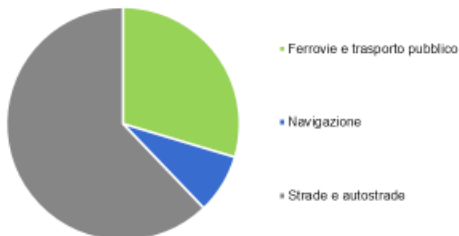
Immagine: ESPON, Regione Emilia-Romagna

"Lungo le strade che non portano mai a niente" (Francesco Guccini)



Cosa prevede la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1617/2015

Opere infrastrutturali prioritarie



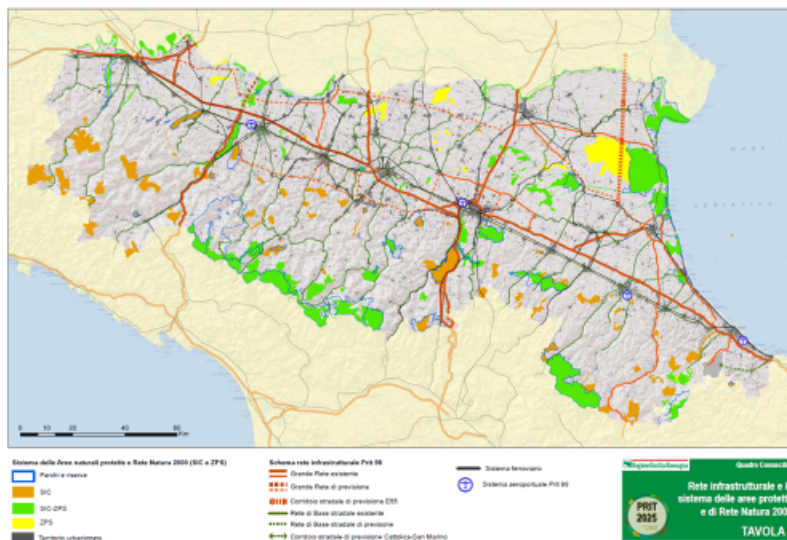
La Giunta Regionale propone opere infrastrutturali per **12 miliardi**. Quasi due terzi, ovvero 7,4 miliardi, sono **infrastrutture stradali**

Con questa delibera si prospetta un Piano dei Trasporti **costoso e difficilmente realizzabile**, con un forte impatto ambientale e **lontano dagli obiettivi di efficienza** che si dovrebbero perseguire.

Il forte sbilanciamento degli investimenti sulle infrastrutture stradali allontanerebbe l'Emilia-Romagna dalle realtà più evolute e segnerebbe il solco di un **declino economico, sociale ed ambientale praticamente irreversibile**.

Nel Piano manca inoltre un'analisi degli effetti economici nel ciclo di vita delle infrastrutture programmate.

Le opere previste interferiscono pesantemente con il paesaggio agricolo e le aree di interesse naturalistico che sono la ricchezza del nostro territorio.



Basta guardare questa mappa, con particolare riferimento alla Grande Rete di previsione e al corridoio E55, per comprendere le dimensioni del problema.

Immagine: Regione Emilia-Romagna

Le opere previste interferiscono pesantemente con il paesaggio agricolo e le aree di interesse naturalistico che sono la ricchezza del nostro territorio.

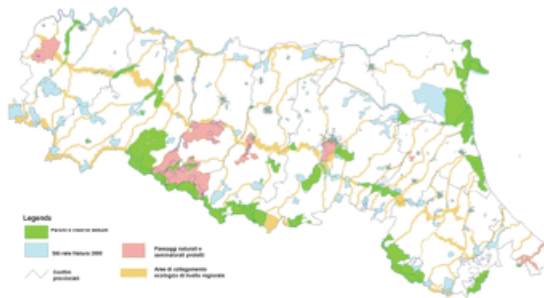


Figura. Elementi naturali fondamentali della rete ecologica dell'Emilia-Romagna (fonte: Regione Emilia-Romagna, 2011)

Immagine: Regione Emilia-Romagna

Il WWF propone di:

- esplicitare le interferenze con le Aree di Collegamento Ecologico e/o con gli elementi delle reti ecologiche.
- quantificare gli impatti dovuti alle collisioni con la fauna individuati dalle Provincie e dai Comuni.
- applicare correttamente la procedura di Valutazione d'Incidenza.
- dare indicazioni sulla compensazione degli impatti dell'esercizio delle infrastrutture esistenti secondo il principio "chi inquina paga".
- definire anche per le infrastrutture un limite di consumo del suolo, in coerenza con quanto la Regione sta approvando in materia di insediamenti con la nuova legge di governo del territorio.

Impatto ambientale e crisi economica sono parte di un unico problema: per restare competitivi serve un approccio diverso.



Mobility as a Service



la mobilità come servizio ai cittadini (e alle imprese)



infrastrutture fini a sé stesse

rischi e sprechi negli investimenti

vulnerabilità del sistema economico



tecnologie e servizi di trasporto innovativi

gestione della domanda di trasporto

tutela della salute e dell'ambiente

Servono obiettivi misurabili e scelte coerenti: la seconda voce di spesa degli accordi per la mobilità sostenibile sono i parcheggi.



Dal 1994 al 2014 gli accordi per la mobilità sostenibile hanno dirottato oltre 30 milioni di euro su parcheggi e organizzazione della sosta.

Dal 2000 al 2013 il numero complessivo degli stalli di sosta nei centri storici è aumentato del 20%.

Il WWF chiede:

- che gli Accordi di programma sulla mobilità sostenibile prevedano investimenti esclusivamente su **pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico in senso stretto**.
- che il Piano espliciti e quantifichi gli obiettivi di riduzione della domanda, ad esempio in termini di riduzione dei mezzi immatricolati, del numero di veicoli-km, di consumo di carburanti e di emissioni.
- che le simulazioni sugli effetti del Piano tengano conto esclusivamente delle misure in esso contenute, ispirandosi a un principio di prudenza.

A volte basterebbe poco. Per esempio una campagna pubblicitaria per andare a piedi...



Metà degli spostamenti in regione sono lunghi **meno di 5 km**:

bisogna convincere i cittadini emiliano-romagnoli a **cambiare le loro abitudini**.

**Vai a piedi
che fai prima!**

La tua Regione



...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.



Linea Piacenza-Cremona

Serve cinque comuni per un totale di circa 190 mila abitanti.

Corre in parallelo all'autostrada A21 che in quel tratto ha un flusso di 20 mila veicoli leggeri al giorno.

→ È stata **elettrificata nel 2001**
ma il servizio passeggeri è stato **soppresso nel 2013**.



Base cartografica: openstreetmap

Il WWF chiede:

- che la riattivazione della linea sia inclusa negli interventi del PRIT 2025.
- che venga studiata l'istituzione di treni regionali Brescia-Cremona-Piacenza-Torino in collaborazione con le regioni Piemonte e Lombardia.

...oppure completare quello che c'è già: le incompiute del trasporto ferroviario.



Corridoio ferroviario Tirreno-Brennero

Se ne parla da cinquant'anni ma il raddoppio della Pontremolese procede a rilento.

La ferrovia Parma-Piadena potrebbe essere elettrificata con una spesa relativamente contenuta consentendo il trasporto merci.

→ È stata data **priorità a un moncone di autostrada** tra Parma Ovest e le nebbie della Bassa parmense dal costo di **mezzo miliardo** di euro.

il progetto di rimozione dell'impianto di binari della nostra stazione, prevede il potenziamento del binario per Brescia (ossia per Piacenza - Mantova).
In conclusione, il «ramo secco» non è poi secco del tutto e quello che rimarrà sarà completamente rimesso a nuovo, tanto da prevedere in un prossimo futuro l'aggiaccio tra Verona e Parma della tanto discussa e dirrettissima Brennero - Tirreno. Coloro che sono sprovvisti di automobile e si servono del treno, potranno quanto prima saltare a Parma e scendere a Trasto per le gite scioriate di fine settimana o per portare la famiglia lungo l'arteria ferroviaria Verona-Brennero nell'estate.

Dalla Gazzetta di Parma del 7 marzo 1967

Il WWF chiede:

- che i progetti di autostrada TiBre e Cispadana **siano stralciati** dalla rete fondamentale del PRIT 2025.
- che i fondi disponibili, di concerto con il Ministero dei Trasporti, siano riutilizzati per l'elettrificazione della Parma-Piadena, il completamento del raddoppio della Pontremolese e l'adeguamento della ferrovia Parma-Suzzara-Poggio Rusco.

**...oppure completare quello che c'è già:
le incompiute del trasporto ferroviario.**



Collegamento Sassuolo-Modena-Carpi

Le ferrovie Modena-Sassuolo e Modena-Carpi-Mantova-Verona attraversano uno dei territori più popolosi della regione. La seconda linea corre in parallelo all'autostrada A22.

La Modena-Sassuolo è predisposta dal 2004 per la prosecuzione dei treni da Modena verso Carpi-Mantova-Verona.

Ancora oggi **non esiste un servizio diretto tra Sassuolo e Carpi**, inoltre dal 2012 non esistono più treni regionali diretti tra Modena e Verona.

→ In compenso si vuole realizzare **un'autostrada** tra Sassuolo e Campogalliano dal costo di **mezzo miliardo** di euro.

Il WWF chiede:

- che la Regione, in collaborazione con Trenitalia e Tper, realizzi un servizio ferroviario passante da Sassuolo a Carpi con prosecuzione verso Mantova e Verona.
- che l'autostrada tra Campogalliano e Sassuolo non venga realizzata.



Base cartografica: openstreetmap

**...oppure completare quello che c'è già:
le incompiute del trasporto ferroviario.**



Alta velocità Milano-Bologna

Chiediamoci...

Quanti userebbero l'Autostrada del Sole se avesse soltanto due caselli, per esempio a Bologna e a Reggio Emilia?

Che senso avrebbe se non fosse aperta anche al trasporto delle merci?

In 50 anni come si sarebbe evoluta l'economia dell'Emilia-Romagna con un'infrastruttura del genere?



Il nuovo Passante di Mestre
Immagine: Luca Fascia

...oppure completare quello che c'è già: le incomplete del trasporto ferroviario.



Alta velocità Milano-Bologna

Non ci può essere un'alta velocità senza un'alta accessibilità:

dove c'è una città ci dev'essere una stazione al servizio dell'area urbana.

Una fermata dell'alta velocità può essere, volendo, **un'opera poco costosa** (20-30 milioni di euro).

Non ci può essere un'alta capacità senza un piano per il trasporto merci:

trasferire le merci su ferro significa trasferirle anche sull'alta capacità appositamente realizzata.



Il WWF chiede:

- che il PRIT 2025 preveda la realizzazione di stazioni in linea dell'alta velocità a Piacenza, Parma e Modena (o in alternativa che si utilizzino al più presto le interconnessioni per il trasporto passeggeri).
- che le nuove stazioni siano realizzate evitando gli sprechi della Mediopadana (architetture "di grido", scarsa efficienza energetica, tanti parcheggi ma pessimi collegamenti con i centri urbani limitrofi).
- che la Regione Emilia-Romagna inserisca tra gli interventi prioritari l'avvio del trasporto merci sulla linea ad alta velocità ed alta capacità.

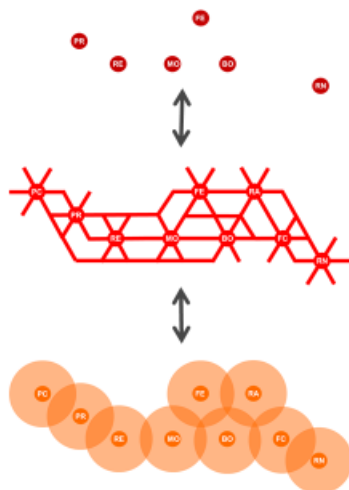
Proposta WWF

La "Linea 9": un nuovo servizio ferroviario sull'asse della via Emilia



- "Linea 9": **treni Regionali Veloci ogni ora** da Piacenza e Cremona rispettivamente per Rimini e Ravenna
- Treni in composizione multipla: accoppiamento e disaccoppiamento dei convogli a Fidenza e Castelbolognese con possibilità di trasbordo immediato da un treno all'altro (ad es. per andare da Piacenza a Ravenna)
- Contestuale **prolungamento della linea 5** del Servizio Ferroviario Metropolitan **da Modena a Parma** ogni 30'
- Offerta complessiva Parma-Reggio Emilia-Modena-Bologna: un treno ogni 15' (SFM+RV+Frecciabianca)
- Possibili estensioni del collegamento Piacenza-Rimini verso Milano e Ancona

Proposta WWF Non solo strade: una "rete fondamentale" anche per il trasporto pubblico

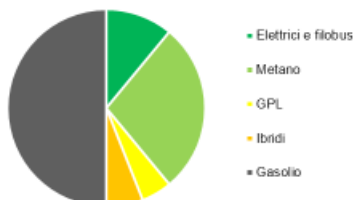


- Creazione di **linee urbane ad alta frequenza** nelle principali città: almeno un bus **ogni 10 minuti tutti i giorni** sugli assi di forza, arco di servizio esteso alle ore serali
- Rete fondamentale dei **bus suburbani** ed extraurbani: almeno un bus **ogni ora tutti i giorni dalle 6 alle 24** per collegare i centri sopra i 10 mila abitanti coi capoluoghi, ricucire le reti di trasporto tra bacini confinanti e servire le direttrici di maggior traffico (es. Pedemontana)
- Copertura dell'**intero territorio** regionale con **servizi flessibili**: collaborazione tra aziende di trasporto pubblico e consorzi dei taxi

Proposta WWF Contributi specifici per le linee filoviarie e le fonti rinnovabili



Composizione autobus urbani nel 2014



Circa il 40% degli autobus urbani dell'Emilia-Romagna potrebbe essere alimentato già oggi con energia elettrica o biogas da fonti rinnovabili.

Questo corrisponderebbe a circa 300 mila passeggeri trasportati ogni giorno.

Il WWF propone:

- Incentivi per i contratti di fornitura di **energia elettrica da fonti rinnovabili** sia per l'autotrazione sia per gli impianti fissi delle aziende di trasporto pubblico locale.
- Incentivi per l'utilizzo di **biometano di origine certificata e sostenibile** per gli autobus predisposti.
- Includere l'obiettivo di una **flotta al 100% rinnovabile** nel piano di rinnovo del parco mezzi.
- **Bonus/malus** per le linee filoviarie: incremento di 30 cent dei corrispettivi per ogni bus-km effettuato da filobus con aste in presa, detrazione di 60 cent per ogni bus-km effettuato con autobus sostitutivi (domeniche comprese).

Proposta WWF Ispirarsi agli obiettivi della Smart City Challenge di San Francisco



SAN FRANCISCO: MEETING THE SMART CITY CHALLENGE

Immagini: San Francisco Municipal Transportation Agency



Auto private (oggi) → Servizi flessibili → Mobilità condivisa → Coordinamento dei veicoli in circolazione → Veicoli elettrici condivisi e interconnessi

San Francisco e altre città stanno ripensando il loro sistema dei trasporti (persone e merci) per raggiungere la massima efficienza e sostenibilità con le infrastrutture esistenti e l'aiuto della tecnologia.

La Regione Emilia-Romagna deve muoversi in questa direzione!



C'è ancora un problema su cui vorremmo richiamare l'attenzione.

"Sazia e disperata" (Card. Giacomo Biffi)



In Emilia-Romagna c'è chi rischia di morire ogni giorno **per andare a scuola**.

C'è chi ha perso la vita scendendo da un autobus, perché il suo zaino è rimasto incastrato e a quanto pare nulla ha impedito all'autobus di ripartire con la porta aperta.

C'è chi è stato investito lungo una strada provinciale, perché in quel tratto c'è una fermata del bus ma non ci sono né marciapiedi, né illuminazione o attraversamenti pedonali.

Ci sono probabilmente altre storie come queste, riportate dai giornali locali negli ultimi anni.

Queste **tragedie evitabili** hanno messo in luce le **miserie quotidiane** del trasporto scolastico e del trasporto pubblico extraurbano in una delle regioni **più ricche d'Europa**.

Proposta WWF Obiettivo zero incidenti mortali sui percorsi casa-scuola



Migliorare la sicurezza del trasporto pubblico extraurbano sarebbe il **primo passo fondamentale** per ridurre la dipendenza degli adulti dalle automobili e **garantire il diritto alla mobilità e all'istruzione** dei più giovani.

Il WWF chiede:

- che la Regione Emilia-Romagna si ponga l'obiettivo di **"zero incidenti mortali sui percorsi casa-scuola"**.
- che si realizzi un **censimento delle aree di fermata** dell'intera rete di trasporto pubblico regionale individuando gli interventi necessari per il miglioramento della sicurezza e i relativi finanziamenti.
- che il piano di rinnovo degli autobus abbassi l'età media a **8-9 anni** al massimo.
- che i sistemi di monitoraggio della flotta diventino **obbligatori** su tutti i mezzi pubblici che svolgono servizi finanziati con contributi regionali, compresi i mezzi delle aziende subaffidatarie.
- che queste misure, in considerazione della loro valenza strategica e dell'importanza del problema, abbiano **priorità sulla realizzazione di nuove infrastrutture**.



Il futuro dell'Emilia-Romagna non sarà né un'autostrada né una ferrovia.

Il futuro dell'Emilia-Romagna saranno i suoi cittadini:

chi cittadino lo è già

e chi va a scuola ogni giorno **per imparare ad esserlo.**



Contatti

Enrico Ottolini

delegatoemiliaromagna@wwf.it

Daniele Balestrazzi

danibalestrazzi@gmail.com

ALLEGATO B

Dalle infrastrutture strategiche alle opere prioritarie elementi di rottura e continuità con il passato

di Stefano Lenzi, responsabile Ufficio relazioni istituzionali WWF Italia

La legge delega 11/2016, che ha dettato criteri e i principi per la revisione del vecchio Codice degli appalti (decreto legislativo n. 163/2016), dopo una battaglia delle associazioni ambientaliste durata 15 anni sulla opacità delle procedure autorizzative e sull'inefficacia degli strumenti programmatici messi in campo nel settore delle infrastrutture e dei trasporti in Italia, ha stabilito all'articolo 1, comma 1 lettera sss) che si procedesse allo: *"sss) espresso superamento delle disposizioni di cui alla [legge 21 dicembre 2001, n. 443](#), con effetto dalla data di entrata in vigore del decreto di riordino, prevedendo l'aggiornamento e la revisione del piano generale dei trasporti e della logistica, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, pubblicato nel supplemento straordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 163 del 16 luglio 2001, la riprogrammazione dell'allocazione delle risorse alle opere in base ai criteri individuati nel Documento pluriennale di pianificazione, previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e successive modificazioni, nonché l'applicazione delle procedure di valutazione ambientale strategica e di valutazione di impatto ambientale di cui alla [parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152](#),"*

In questo modo si dichiarava di voler superare le *norme criminogene* (definizione del presidente dell'ANAC, Raffaele Cantone), derivanti dalla legge Obiettivo, che in questi anni hanno contribuito a far lievitare in maniera incontrollata e inefficace la spesa pubblica (considerazioni del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio).

Dobbiamo però capire se ad oggi siano davvero in via di superamento i vizi di fondo che sinora hanno inficiato la trasparenza dei processi autorizzativi e le decisioni relative alle migliori scelte dal punto di vista economico, sociale e ambientale, in un quadro di programmazione razionale della spesa pubblica.

Innanzitutto, bisogna rilevare che è stato definito un regime transitorio per le norme derivanti dalla legge Obiettivo (legge n. 443/2001 proprio nella seconda parte dell'art. 1, comma 1, lettera sss) della legge delega che recita: *"previsione di norme di coordinamento e transitorie per gli interventi per i quali vi siano obbligazioni giuridiche vincolanti e definizione delle funzioni e dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche con riferimento alle disposizioni del capo IV del titolo III della parte II del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni."*

Non solo, le vecchie *infrastrutture strategiche*, selezionate sulla base di norme e strumenti che oggi vengono giustamente giudicati pericolosi e obsoleti, che abbiano procedure avviate prima dell'entrata in vigore del nuovo quadro normativo dovranno essere autorizzate, seguendo la vecchia procedura *speciale* di Valutazione di Impatto Ambientale semplificata e senza che sul Programma in vigore sino al 2015 abbia mai passato il vaglio della Valutazione Ambientale Strategica secondo quanto stabilito (articolo 126, comma 27 del nuovo Codice degli Appalti, legge n. 50/2016).

E' la stessa Autorità Nazionale Anti Corruzione (ANAC) con Delibera n. 924 del 2016 che ha confermato, facendo riferimento a quanto stabilito nell'Allegato Infrastrutture al DEF (Documento di Economia e Finanza 2013), che: *"- i progetti delle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti programmatici approvati, e per i quali la procedura di VIA è già iniziata al momento dell'entrata in vigore del d.lgs. 50/2016, sono approvati secondo la disciplina previgente; - le procedure e i contratti per i quali i bandi sono pubblicati successivamente all'entrata in vigore del d.lgs. 50/2016, rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo codice."*

D'altra parte è una regola e una prassi consolidata della pubblica amministrazione che si applichino le norme in vigore al momento dell'avvio delle procedure autorizzative. Ma questo cosa comporta esattamente? Il Governo Renzi, prima, e quello Gentiloni, poi, hanno fatto di tutto per superare definitivamente il vecchio e insidioso quadro normativo?

Il fatto ad esempio che il vecchio Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) non sia stato mai sottoposto a VAS, e quindi non sia mai stato vagliato secondo criteri di sostenibilità nelle scelte trasportistiche e infrastrutturali, perpetua nel presente una grave distorsione che, come vedremo qui di seguito, non viene risolta sottoponendo a valutazione strategica il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 (come previsto al comma 2 dell'articolo 216 della legge n. 50/2016).

Fare salvi, ad esempio, i progetti preliminari (approvati secondo le procedure del vecchio Codice degli Appalti, articoli 153 e 175 dl Dlgs n. 163/2016), *sottoponendoli solo ad una valutazione di fattibilità economico-finanziaria e di approvazione da parte dell'amministrazione ai sensi delle norme* del nuovo codice (comma 23 dell'art. 206 della legge n. 50/2016), confermando nel contempo le vecchie procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (secondo quanto stabilito dal già richiamato comma 27 dello stesso art. 206), rischia di dare per acquisiti i giudizi di compatibilità ambientale positivi resi nella stragrande maggioranza dei casi sui progetti preliminari. Progetti preliminari spesso di pessima qualità per la loro indefinitezza e lacunosità nel presentare l'Analisi Costi Benefici e descrivere le soluzioni tecnico progettuali e le alternative tipologiche e localizzative delle scelte infrastrutturali proposte.

Se questo riguarda il pregresso, non ci riserva certezze nemmeno il nuovo corso che dovrebbe delineare un futuro di emancipazione dai vecchi vizi della pubblica amministrazione italiana in materia di grandi opere pubbliche.

E' sicuramente un bene che - secondo quanto stabilito dall'articolo 201, comma 3 del nuovo Codice degli Appalti - il Governo si sia dotato di uno strumento quale il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), da sottoporre al CIPE entro il 31 ottobre di ogni anno e da questo approvato entro il 31 dicembre, che individua il nuovo elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica, stabilendo quali siano meritevoli di finanziamento, e che venga ristabilita (all'articolo 201, comma 2) la portata strategica del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), da aggiornare ogni tre anni. PGTL che venne archiviato di fatto dalla legge Obiettivo (art. 1 c. 1 della legge n. 443/2001) da più di 15 anni e sostituito con l'elenco infinito e incontrollato del "Primo Programma delle infrastrutture strategiche" (Delibera CIPE n. 121/2001).

Ma non è un bene che si legittimo ancora oggi procedure amministrative speciali che rischiano di non consentire una difesa adeguata dell'interesse pubblico e di favorire interessi poco trasparenti, quali quelle adottate anche recentemente con:

- Il DPR n. 194/2016 che all'articolo 3 stabilisce che possano essere ridotti del 50% i *termini di conclusione dei procedimenti necessari per la localizzazione, la progettazione e la realizzazione delle opere* prioritarie individuate in un elenco approvato con DPCM entro il 31 marzo di ogni anno (comma 4 dell'articolo 2 del DPR 194) sulla base degli interventi segnalati dagli enti territoriali e dagli stessi soggetti proponenti (!), ai sensi dei commi 1 e 2 dello stesso articolo 2;
- Il DLgs n. 127/2016 - in attuazione della delega per la riforma della Pubblica Amministrazione (legge n. 124/2015) - con cui le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità sono obbligate ad esprimere il proprio dissenso nella conferenza dei servizi decisoria semplificata ((nuovo articolo 14-bis della legge n. 241/1990) entro il termine perentorio di 45 giorni + 10 dalla conclusione della Conferenza dei Servizi, termine oltre il quale l'amministrazione procedente, anche senza il dichiarato assenso

delle amministrazioni preposte alla tutela, può concludere il percorso autorizzativo, dando per acquisito il loro giudizio positivo.

In questa maniera si reintroduce di fatto una procedura autorizzativa accelerata e semplificata proprio per le opere prioritarie a maggior impatto ambientale, economico-finanziario e sociale, riducendo altresì in maniera abnorme i tempi per una verifica accurata di progetti che sono molto spesso approssimativi, lacunosi e omissivi, selezionati anche con le vecchie procedure. Così si mettono oltretutto in un angolo le amministrazioni preposte alla tutela dei beni comuni che costituiscono un importantissimo patrimonio nazionale rendendo più macchinoso il loro diniego e rendendo possibile procedere con il famigerato silenzio/assenso.

Come tutto ciò abbia e possa avere riflessi rilevanti sulle scelte in materia trasportistica e infrastrutturale ce lo dovrebbero insegnare le scelte sin qui compiute e quelle che si stanno, purtroppo, confermando.

Secondo quanto documentato nel X Rapporto del Servizio Studi della Camera dei Deputati del maggio 2016 dal titolo significativo “Dalla ‘legge Obiettivo’ alle opere prioritarie” il vecchio primo Programma delle infrastrutture strategiche dal 2001 al 2015 è *esplosa* dalle 115 opere per un valore totale di 125,8 miliardi di euro del 2001 sino alle 418 opere dal costo complessivo, stimato al marzo 2016, di 362 miliardi di euro.

Come si può vedere, il programma che doveva selezionare gli interventi nazionali prioritari per rispondere alla domanda di mobilità del paese, scegliendo le modalità di trasporto e quindi le infrastrutture a minore impatto ambientale, in realtà si è trasformato nel tempo in una delle più grandi operazioni clientelari mai messe in piedi in Italia, in cui sono confluiti gli interessi delle grandi aziende di progettazione e di costruzione di infrastrutture e i desiderata localistici di gruppi di pressione politici e istituzionali. Alla *esplosione* del Programma hanno dato il loro contributo non irrilevante le Regioni attraverso lo strumento delle Intese Generali Quadro con il Governo nazionale.

Da monitorare con attenzione, per dare un chiaro segnale di discontinuità rispetto al passato, è quindi lo stesso meccanismo di proposta degli interventi prioritari nel settore dei trasporti e della logistica previsto dal comma 5 dell’articolo 201 del nuovo codice degli appalti (legge n. 50/2016) in capo alle Regioni, delle Province autonome e delle Città Metropolitane, quale contributo alla definizione del DPP che comunque vede come capofila e decisore ultimo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Come deve essere valutata con attenzione l’eredità del passato, nel momento in cui, come abbiamo visto anche dalla Delibera ANAC si continua comunque a far riferimento alla lista di 190 *infrastrutture strategiche*, per un valore complessivo di 278,9 miliardi di euro (il 77% in termini di costo dell’intero programma definito tra il 2001 e il 2015) ricomprese nell’XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 a cui si continua ancora oggi a fare riferimento.

Tra queste opere *non prioritarie*, che compongono il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) 2015 per capire come le scelte fatte in passato condizionino pesantemente lo sviluppo sostenibile dei settori nazionali delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti, basti dire che: le opere stradali e autostradali rappresentano il 50,8% (141 miliardi di euro) circa del costo complessivo del programma, le opere ferroviarie il 34,8% (97 miliardi), le metropolitane il 7,8% (22 miliardi circa), il MoSE il 2% (5,5 miliardi circa), il restante 4,9% (13,6 miliardi) altre opere.

Un’eredità sulla carta sgradita, ma in realtà di fatto sostanzialmente accettata sin dal 2014 con il cosiddetto decreto *Sblocca Italia*, d.l. n. 133/2014, poi convertito nella legge n. 164//2014, che ai commi 9 e 9-bis dell’articolo 3 prevede rispettivamente che proprio le infrastrutture strategiche ricomprese nell’XI Allegato Infrastrutture 2013 *per le quali sia prevista anche solo una copertura parziale a totale carico de Fondo Sviluppo e Coesione 2007-2013 confluiscono automaticamente nel nuovo periodo di programmazione 2014-*

2020 (comma 9) e che le stesse opere strategiche per le quali *sia stata indetta la conferenza dei servizi (...)* sono trasmesse in via prioritaria al CIPE (art. 9-bis).

Per non parlare dell'ennesimo ed ultimo regalo alle concessionarie autostradali, previsto dall'articolo 5 sempre del decreto *Sblocca Italia*, che ha consentito l'estensione spaziale automatica del rapporto concessorio e la sua tacita modifica sostanziale attraverso la *unificazione* dell'asse autostradale con le *tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari ai fini della loro gestione unitaria*.

Anche in questi ultimi modi si perpetuano le scelte completamente sbagliate del passato, che dovrebbero essere ampiamente superate dagli obiettivi dichiarati nei vari Libri Bianchi e Verdi sulla mobilità della Commissione Europea e nell'Accordo internazionale di Parigi sui cambiamenti climatici del 2015, e che favoriscono l'ormai insostenibile squilibrio che continuiamo a registrare nel nostro Paese a favore della gomma che (come documentato nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016) vede ancora oggi il 56,5% delle tonnellate-km di merce trasportate su strada e un traffico interno passeggeri che per oltre il 90% si muove su strada (la modalità stradale attrae oltre il 91% degli oltre 838 miliardi di passeggeri-km).

Altro che cura del ferro, logistica integrata, promozione della intermodalità e priorità delle aree metropolitane, sono i vecchi progetti autorizzati e realizzati anche solo parzialmente nei passati 15 anni che continuano a ipotecare il futuro, come dimostra il fatto che in Emilia-Romagna oggi si assista all'avvio di un promo lotto dell'asse autostradale TIBRE Parma-Verona e si proceda con progetti come l'autostrada Campogalliano-Sassuolo e l'autostrada Cispadana.

E anche il nuovo elenco delle 25 Opere Prioritarie individuate dal ministro Delrio nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016 (maggio 2016) è condizionato in maniera rilevante dalle scelte sin qui effettuate: su un valore complessivo di circa 71 miliardi di euro dichiarati dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, 27 miliardi di euro sono destinati alle linee ad AV ferroviaria (il 38% del costo complessivo) e il 15% circa (10 miliardi di euro) a vecchi progetti stradali e autostradali ad alto impatto, alti costi e dubbia redditività (tra cui: Pedemontana Lombarda, Pedemontana Veneta, Quadrilatero Marche-Umbria, Tangenziale Est di Milano).

E' quindi ancora arduo oggi il cammino verso un futuro che garantisca modalità di selezione, autorizzazione e realizzazione dei progetti prioritari veramente utili allo sviluppo sostenibile del Paese e che presentino Piani economico-finanziari credibili e analisi costi-benefici comparative che consentano di compiere le scelte più utili per la comunità nell'interesse dell'ambiente e dei conti pubblici.

Roma, 22 febbraio 2017