

**OSSERVAZIONI AL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI
TRASPORTI
DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA (PRIT 2025)
presentate da
Federazione dei Verdi Emilia Romagna**

In linea generale il PRIT 2025 è un piano che si innesta in uno stato dell'ambiente decisamente critico a livello generale e locale e in un quadro di cambiamento rapido di tutti i determinanti economici, tecnologici e sociali del sistema dei trasporti.

Per di più si tratta di un piano con un orizzonte assai breve, dato che al 2025 mancano oggi solo 6 anni. Un'orizzonte peraltro differente da quello del PAIR, del PER, dei PUMS e delle Strategie nazionali ed europee!

In questo contesto il mandato politico della "continuità" con il PRIT del 1998, che comporta il completamento dell'impianto infrastrutturale pensato più di 20 anni fa, appare fortemente discutibile e contraddittorio.

Il PRIT 2025 afferma infatti di voler essere lo snodo del passaggio dalle politiche tradizionali, basate sullo sviluppo infrastrutturale, e le politiche del futuro basate sull'innovazione delle tecnologie e dei comportamenti e su politiche ambientali capaci di rispondere alla sfida dei cambiamenti climatici.

Occorre osservare che le nuove opere stradali e il forte potenziamento della grande rete autostradale esistente legittimati dal PRIT continueranno per decenni ad avere effetti "frenanti" proprio rispetto al cambiamento di paradigma che pure il PRIT 2025 ritiene necessario.

Magari prendendo molto più sul serio il criterio della massima utilizzazione della rete esistente e accompagnandolo con contemporanee e ben mirate politiche innovazione tecnologica della rete stradale, di trasferimento modale, di piena integrazione con politiche di assetto produttivo e di organizzazione del

territorio finalizzate, tra l'altro, al risparmio di mobilità e alla gestione ambientalmente sostenibile della domanda di passeggeri e merci.

Mentre il PRIT, ormai da qualche anno, cerca di trovare una accettabile definizione, le dinamiche economiche ed ambientali cambiano radicalmente il contesto. In particolare l'emergenza connessa al cambiamento climatico diviene di anno in anno più stringente. Il PRIT 2025 deve oggi tener conto degli obiettivi nazionali fissati dal PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima) inviato dall'Italia alla Commissione europea a fine 2018. E deve tener conto delle osservazioni della Commissione europea che proprio sulle previsioni nel settore dei trasporti chiedono maggiore coerenza e maggiore concretezza nella definizione delle azioni e delle risorse necessarie. Come ad esempio ben più energiche misure e tempi ravvicinati per raggiungere una situazione di $2,8-3$ gradi. Nel prossimo futuro saranno certamente definiti nuovi e più severi obiettivi per gli Stati membri, dal momento che il probabile riscaldamento globale al 2050 secondo i Piani ad oggi proposti dagli stati supererebbe di molto la soglia dei 2 gradi (2,8-3 gradi)

Il PRIT 2025 cerca un difficile equilibrio tra due componenti: il potenziamento infrastrutturale, al quale sono dedicati approfondimenti e risorse, e l'insieme di misure raggruppate sotto l'etichetta di "mobilità sostenibile" per lo più affidate alle amministrazioni comunali. Il raggiungimento di un tale equilibrio non è affatto dimostrato.

A. Osservazioni generali sull'impianto gli strumenti e la coerenza fra gli obiettivi

Dal punto di vista metodologico occorre rilevare che il PRIT considera tre scenari per la stima delle emissioni. Lo scenario base (al 2015) è probabilmente solido, lo scenario tendenziale, in assenza di Piano, è invece assai più incerto, dal momento che assume come già realizzate pressoché tutte le opere infrastrutturali del PRIT98 e stima la domanda applicando i parametri di ripartizione modale e i tassi di crescita assunti negli scenari europei. Dunque un quadro di grande incertezza. Tuttavia proprio in questo scenario hanno luogo le maggiori riduzioni di traffico, di inquinamento e la maggiore evoluzione del parco circolante.

Rispetto allo scenario tendenziale, lo scenario di Piano si limita a proporre ulteriori miglioramenti del parco circolante, soglie di riduzione dell'uso dell'auto nelle aree urbane, soglie di trasferimento al Trasporto Pubblico, alla ferrovia, ai mezzi non motorizzati. Tutte misure di cui non si forniscono indicazioni circa le modalità attuative e le risorse necessarie. Tutti elementi assai difficili da modellizzare e da stimare quantitativamente, che richiederebbero norme tecniche di attuazione del tutto assenti nel PRIT 2025.

La fragilità dello scenario tendenziale, da cui pure lo scenario di Piano deve trarre la sua logica, rende tutto l'impianto del PRIT 2025 assai fragile e rende del tutto incerto il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti. Tanto più che sono proprio le componenti non modellizzate, quelle della "mobilità sostenibile, che dovranno compensare l'eccesso di emissioni risultanti dal potenziamento infrastrutturale.

L'obiettivo dichiarato dal PRIT, desunto dal Piano energetico regionale, è quello di diminuire del 30% le emissioni di CO₂ da trasporti al 2025 fissando dunque tali emissioni a 7.500 ktonn. Nel PRIT 2025 tale obiettivo è clamorosamente mancato poiché le emissioni di CO₂ raggiungono, nelle simulazioni del traffico e della

evoluzione del parco circolante 11.000 ktonn. Queste cifre danno la dimensione del grandissimo compito affidato alla mobilità sostenibile, le cui azioni (e le cui risorse) sono di competenza dei comuni e degli enti locali. Occorre che il PRIT 2025 definisca con ben maggiore approfondimento le azioni e i risultati attesi, gli strumenti di coordinamento e di finanziamento delle azioni, magari dando da subito attuazione alla proposta “cabina di regia” che deve coordinare tempi e modalità di intervento dei diversi soggetti e dei diversi livelli di governo interessati.

Gli indirizzi di pianificazione del PRIT 2025 pongono le condizioni per la sinergia tra strategie-azioni di scala regionale con le azioni di livello locale. Entrambi i livelli sono necessari per risolvere le criticità attuali e per attuare le trasformazioni previste: serviranno coerenza degli obiettivi, complementarietà degli interventi, raccordo dei tempi, bilanciamento sinergico degli effetti. La necessità di tale integrazione per il successo del PRIT 2025 postula, stringenti condizioni di governance, che possono concretizzarsi nella “cabina di regia”: un nucleo regionale operativo di supporto, in grado di promuovere e tenere insieme i tanti soggetti coinvolti nella attuazione delle strategie pianificate, anche in un’ottica di flessibile ri-orientamento degli interventi, per ottimizzare i risultati desiderati in materia di qualità dell’aria, di lotta al cambiamento climatico, di razionalizzazione dei sistemi energetici, di tutela del paesaggio e della biodiversità, di promozione del benessere e della salute umana.

In quest’ottica il PRIT 2025 si configurerebbe come uno degli strumenti di maggiore rilievo, anche ai fini del conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile. Una sinergia i cui esiti dovranno essere concretamente misurabili attraverso il sistema di monitoraggio integrato del PRIT 2025. Bisogna soddisfare la **necessità di coordinamento e di integrazione tra settori diversi**, in primo luogo le politiche per l’assetto territoriale, la sicurezza,

la salute, e di attrezzarsi per far fronte a prospettive con elevati gradi di incertezza, da cui occorre derivare atteggiamenti di prudenza, di valorizzazione dell'esistente, di capacità di adattamento anche a mutamenti futuri.

Il PRIT 2025 rappresenta lo snodo di passaggio dalle politiche tradizionali dei trasporti, prevalentemente orientate a rispondere alla domanda con soluzioni infrastrutturali, ad una nuova stagione, nella quale le risposte alla domanda di mobilità si fanno più complesse, più attente alla tutela della salute e dell'ambiente, più capaci di valorizzare, anche attraverso l'innovazione tecnologica, il grande patrimonio di risorse esistenti, anche attraverso formule tecniche e comportamentali innovative. Si tratta di quell'insieme di politiche, misure, tecniche organizzative e comportamentali che il PRIT 2025 classifica sotto l'etichetta di "mobilità sostenibile" e accompagna con strategie attive di promozione, incentivazione e coordinamento al fine della loro piena adozione negli strumenti di Piano dei livelli di governo urbani e di area vasta.

Riteniamo quindi indispensabile l'approvazione di norme tecniche d'attuazione del PRIT 2025 che definiscano in modo cogente il sistema di governance, di monitoraggio, la cabina di regia, la sua attività, le risorse necessarie, altrimenti gran parte delle misure di piano resteranno sulla carta.

La verifica di coerenza ambientale del PRIT-2025 comporta la valutazione della sua capacità di rispondere alle questioni ambientali attualmente presenti nel territorio regionale; alcune di queste questioni sono state valutate nella prima parte del rapporto ambientale. Ancorché diverse scelte del PRIT 2025, come quelle in favore della mobilità sostenibile o della sicurezza stradale, delineino coerenza con i temi regionali legati a qualità dell'aria, lotta al cambiamento climatico, tutela del paesaggio e della biodiversità, tutela del benessere e della salute umana,

permane il potenziale contrasto degli obiettivi assunti dal Piano per il completamento dell'infrastruttura stradale. In particolare il contrasto riguarda il rispetto alla riduzione delle emissioni (atmosferiche e sonore) dei trasporti, che potrebbero essere determinate soprattutto dai nuovi interventi stradali a completamento della Grande Rete, così come erano previsti con il vecchio Prit'98 concepito in una situazione passata ormai superata. Tale contrasto si dovrà gestire in base ai bilanci ambientali (emissioni, energia) ed alla mitigazione-compensazione ambientale delle nuove strade.

Per quanto riguarda le tariffe del TPL riteniamo che la Regione dovrebbe avere un ruolo di coordinamento delle politiche tariffarie del TPL non lasciandole "materia autonoma" delle Agenzie per la mobilità (fatte salve e compatibilmente, ovviamente, il rispetto della normativa nazionale).

Nell'impianto complessivo di piano in pratica risulta scarsa (o nulla) la relazione del PRIT 2025 con i PUMS e una valutazione della coerenza degli stessi con il PRIT, nonostante l'attuazione del PRIT venga formalmente demandata agli Enti locali.

B. Di seguito le osservazioni puntuali riferite direttamente al Rapporto Ambientale, oltre che alla Relazione tecnica del PRIT 2025

1. Osservazione sull'esposizione al PM10 (Rapp.VAS e Rel.tecnica, cap.12 pag. 210). La VAS e la Relazione tecnica citano l'obiettivo del PAIR di ridurre la popolazione esposta al rischio di superamento dei valori limite di PM10 dal 64% del 2010 all'1% nel 2020. Questo obiettivo in pratica può dirsi disatteso: il PRIT 2025, considerati i numerosi potenziamenti della rete stradale ed i

blandi obiettivi di riequilibrio modale, non potrà consentire il suo raggiungimento entro il 2025 né tantomeno entro il 2020 termine per il PAIR.

Chiediamo pertanto che la simulazione delle emissioni inclusa nel Rapporto di VAS sia integrata con una proiezione modellistica che indichi la percentuale di popolazione esposta ai rischi di superamento dei valori limite di PM10 al 2020 ed al 2025, considerando invariate le fonti di inquinamento non rientranti nell'ambito di competenze del PRIT.

2. Osservazione sull'attendibilità delle simulazioni (Rapp.VAS ed allegato della Rel. tecnica). A prescindere dai criteri utilizzati per la compilazione delle matrici della domanda programmatica al 2025, la scelta di simulare lo scenario programmatico sulla base di matrici di domanda diverse dagli scenari "do-nothing" e "tendenziale" pone interrogativi sull'attendibilità dei risultati della simulazione, sia per quanto concerne l'efficacia degli investimenti sulla rete stradale, sia per quanto riguarda la simulazione delle emissioni inquinanti-climalteranti. Per valutare in maniera oggettiva ed equa gli effetti del PRIT.

Chiediamo che la simulazione dello scenario programmatico al 2025 con i relativi interventi venga eseguita nuovamente utilizzando le matrici della domanda tendenziale al posto della domanda programmatica; chiediamo inoltre che i risultati della simulazione così definita vengano inclusi nei documenti di piano.

3. Nel Rapporto di VAS non sono chiari i criteri per la definizione delle matrici di domanda dello scenario programmatico al 2025 utilizzate per la simulazione delle emissioni. L'espressione "*elaborate in funzione degli obiettivi di share modale ottenibili dalle politiche e azioni del piano*" (utilizzata a pag.248) lascia supporre che anche in questo caso il conseguimento degli obiettivi del Piano possa essere stato dato per scontato in fase di

compilazione delle matrici e quindi a monte della simulazione delle emissioni. Sottolineando la delicatezza di questo passaggio, chiediamo che il RA di VAS chiarisca questo aspetto senza lasciare dubbi.

4. Osservazione sull'incremento dei servizi minimi TPL (Rel. tecnica cap. 1 pag.14). Il PRIT 2025 prevede un incremento generalizzato del 10% dei servizi minimi per il trasporto pubblico auto-filoviario, ma non fornisce indicazioni cogenti sulle linee o le direttrici oggetto di potenziamento; il PRIT98, al contrario, aveva individuato un sistema di linee automobilistiche da potenziare ad integrazione della rete ferroviaria.

Chiediamo che anche il PRIT 2025 indichi le linee di trasporto pubblico da potenziare in via prioritaria, e nel contempo preveda un incremento del 30% almeno dei servizi minimi (anziché del 10%), uniformando l'entità dei potenziamenti del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

5. Osservazione sulla mobilità indotta e programmatica (Rel. tecnica cap.1 pagg. 15-18)

La mobilità indotta non dipende soltanto dalla localizzazione e dallo sviluppo dei nuovi insediamenti abitativi e produttivi, ma anche dalla realizzazione di nuove infrastrutture e dal potenziamento dell'offerta di trasporto.

Chiediamo che la Regione Emilia-Romagna si doti di adeguati strumenti per l'analisi della mobilità indotta dalle infrastrutture previste dal PRIT 2025, a cominciare da una revisione del Modello di trasporto regionale che deve tener conto di tali dinamiche. Chiediamo inoltre che gli effetti trasportistici e l'impatto ambientale delle opere previste vengano ricalcolati considerando la componente di mobilità indotta.

Inoltre la Relazione tecnica descrive la domanda di trasporto esistente nel 2013 e quella tendenziale al 2025 (paragrafo 1.3),

ma non fornisce indicazioni chiare sulla domanda programmatica al 2025 (citata a pag. 245), sulla cui base si vorrebbe dimostrare l'efficacia delle principali opere stradali ed autostradali previste. Per una maggiore trasparenza del Piano e di una corretta valutazione delle opere, chiediamo che la Relazione tecnica approfondisca in un apposito paragrafo la domanda programmatica al 2025 e le sue implicazioni nella simulazione dei flussi di traffico.

6. Osservazione sull'obiettivo di decongestione della rete stradale (Rel. tecnica cap.1 pag.22). L'obiettivo di riduzione del 50% dei tratti in congestione della rete stradale regionale non implica, nella sua formulazione, né una riduzione del volume di traffico complessivo né una riduzione delle emissioni inquinanti in un'ottica di maggiore sostenibilità ambientale. Esso, al contrario, può offrire il pretesto per giustificare la realizzazione di numerose e costose infrastrutture stradali al solo scopo di spostare il traffico su strade parallele a quelle esistenti come indica l'allegato alla Relazione tecnica.

Chiediamo pertanto che il PRIT 2025 sostituisca questo obiettivo con la riduzione del 50%, o di altra percentuale ritenuta congrua, dei veicoli-km realizzati con auto e moto sul complesso della grande rete stradale regionale e della Grande Rete autostradale e non autostradale, ivi compresi gli assi previsti o in corso di realizzazione. Chiediamo inoltre che la coerenza con gli obiettivi del PRIT 2025 venga riesaminata per ciascuna opera sulla base di questo nuovo criterio.

7. Osservazione sull'obiettivo di riduzione del tasso di motorizzazione (Rel. tecnica cap.1 pag.22). La riduzione della crescita del tasso di motorizzazione regionale è un obiettivo troppo blando nella sua formulazione, considerando che il tasso di motorizzazione dell'Emilia-Romagna è ben al di sopra della media

europea. Esso inoltre, prevedendo implicitamente che la crescita della motorizzazione continui, risulta in contraddizione con gli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria previsti dal PAIR e non risponde ad alcuna logica di sostenibilità.

Per questi motivi chiediamo di sostituire questo obiettivo con la riduzione del 10% rispetto al 2013 del tasso di motorizzazione (auto) regionale in termini assoluti. Chiediamo inoltre che la coerenza con gli obiettivi del PRIT 2025 venga riesaminata per ciascuna opera sulla base di questo nuovo criterio anche in considerazione degli effetti di mobilità indotta.

8. Osservazione sulla rete stradale e lo sprawl urbano (Rel. tecnica cap.2 pag.24). In coerenza sia con la difficoltà di limitazione dello sprawl urbano sia con gli effetti per cui “la costruzione di nuove infrastrutture spinge a una ulteriore dilatazione insediativa” (descritti alle pagg. 24-25 della Relazione Tecnica).

Chiediamo che il PRIT 2025 subordini il potenziamento della rete stradale ed autostradale alla redazione di piani urbanistici generali (che devono prevedere un consumo di suolo zero), sia da parte dei Comuni attraversati dalle nuove infrastrutture, sia da parte dei Comuni raggiungibili entro 30 minuti di viaggio dagli innesti.

9. Osservazione sulla gerarchia delle reti di trasporto (Rel. tecnica cap.3 pag.37)

Si rileva come alla minuziosa descrizione della rete stradale regionale nella sua gerarchia non corrisponda una classificazione delle linee di trasporto pubblico altrettanto precisa. Chiediamo che il PRIT 2025 identifichi una Grande Rete e una Rete di Base esistente e di previsione anche per le linee del trasporto pubblico su ferro e su gomma al fine di meglio indirizzare l'incremento dei servizi minimi previsto.

Osservazione fasce di rispetto per piste ciclabili (Rel. tecnica cap.3 pag.45)

Si chiede che le piste ciclabili e ciclo-pedonali parallele ai tronchi stradali di nuova realizzazione non siano contemplate solamente nella definizione delle fasce di rispetto, ma siano effettivamente progettate e realizzate come elementi integranti dei nuovi tratti stradali, sull'esempio delle realtà più virtuose del Nord Europa.

Pertanto si chiede che anche i costi delle nuove infrastrutture stradali debbano sempre essere calcolati tenendo conto della realizzazione delle piste ciclabili.

10. Osservazione sulle alternative alla quarta corsia Autostrada A1 (Rel. tecnica cap.3 pag. 46). La quarta corsia sull'autostrada A1 tra Modena e Piacenza è la più costosa delle nuove opere in previsione ed è anche immotivata. Essa si aggiungerebbe alle tre corsie autostradali già esistenti, alla SS9 con le sue numerose varianti, alla ferrovia ad alta velocità con le interconnessioni ancora inutilizzate ed alla ferrovia storica Milano-Bologna per la quale, incomprensibilmente, il PRIT 2025 non prevede alcun incremento del servizio nel tratto Piacenza-Modena. Per tutte queste ragioni, anche in considerazione dei tanti pendolari che già oggi usano il treno con grande sacrificio, chiediamo che la quarta corsia sull'autostrada A1 tra Modena e Piacenza sia stralciata dal PRIT 2025 e sostituita dall'estensione fino a Parma del cadenzamento a 30 minuti del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, dal prolungamento di tutti i treni Regionali Veloci Pesaro-Piacenza fino a Milano, nonché dalla realizzazione di nuove stazioni sulla linea ad alta velocità Milano-Bologna in corrispondenza di Parma, Piacenza e Modena, o in alternativa dall'utilizzo delle interconnessioni già presenti per offrire servizi veloci verso queste tre città, con frequenze adeguate alla dimensione delle aree urbane.

Osservazione sulla Complanare Nord A14 (Rel.tecnica cap.3 pag.46)

Chiediamo di stralciare dal PRIT 2025 la Complanare Nord tra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, prevedendo al suo posto un'adeguata linea di trasporto pubblico suburbano lungo la SP31, integrata con il Servizio Ferroviario Metropolitano e la nuova rete filoviaria di Bologna.

11. Osservazione sulla bretella autostradale con il Porto di Cremona (Rel.tecnica cap.3 pag.47).

Chiediamo di stralciare dal PRIT 2025 la bretella autostradale tra Castelvetro Piacentino ed il Porto di Cremona, comprensiva di un costoso ponte sul Po, e di valutare in alternativa interventi di adeguamento delle ferrovie Piacenza-Cremona e Fidenza-Cremona, i quali potrebbero consentire un'interazione con il polo logistico di Piacenza e l'interporto di Parma, riducendo il trasporto merci su autostrada.

12. Osservazione sulle alternative all'Autostrada TIBRE (Rel.tecnica cap.3 pag. 47). Chiediamo di eliminare dal PRIT 2025 la previsione di realizzare la prosecuzione della Bretella autostradale TIBRE, dal casello Terre Verdiane fino all'interconnessione con la A22, prevedendo al suo posto interventi di potenziamento della ferrovia di analoga valenza interregionale, quali il TIBRE ferroviario via Piadena, eventuali raddoppi selettivi sulle linee Parma-Piadena e Parma-Suzzara in aggiunta alla prevista elettrificazione delle linee, nonché l'attivazione di treni Regionali cadenzati sulla tratta La Spezia-Parma-Suzzara-Mantova-Verona, previa acquisizione di idoneo materiale rotabile.

13. Osservazione sull'autostrada Campogalliano-Sassuolo (Rel.tecnica cap.3 pag. 47)

Chiediamo che tra le opere compensative della Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo vengano inseriti raddoppi selettivi della ferrovia Modena-Sassuolo, tali da consentire un incremento della frequenza dei treni e la prosecuzione di alcuni di essi non solo verso Carpi, ma anche verso Mantova e Verona con un programma di esercizio affidabile.

Chiediamo inoltre che venga prevista una linea di trasporto pubblico con orario cadenzato sulla tratta Carpi-Rubiera-Sassuolo per favorire l'interscambio con la ferrovia Milano-Bologna e ridurre il traffico sulla rete stradale locale.

14. Osservazione sull'itinerario E45/E55 (Rel. tecnica cap.3 pag. 48). La strada extraurbana principale prevista tra le province di Ravenna e Ferrara quale potenziamento del corridoio E45/E55 è un'opera fortemente impattante poiché, a fronte di un modesto traffico previsto, attraversa uno dei pochi territori scarsamente antropizzati della regione, con un consumo di suolo non giustificabile.

Chiediamo che il PRIT 2025 stralci questa variante dalle opere in previsione e consideri, in alternativa alle ipotesi "autostradale" e "non autostradale" di un nuovo itinerario per la E55, anche la riqualificazione mirata della SS309.

15. Osservazione sul nodo autostradale di Bologna (Rel. tecnica cap.3 pag. 49). Il PRIT 2025 riconosce la rilevanza del nodo tangenziale autostradale di Bologna anche per il traffico di breve e medio raggio nonché la necessità di una soluzione organica in accordo con i diversi soggetti interessati. A questo proposito si rileva che il nuovo PUMS del Comune di Bologna non propone interventi di potenziamento del trasporto pubblico su percorsi tangenziali ed esterni al centro storico tali da poter alleggerire la pressione del traffico sul nodo. Considerate le competenze della

Regione in materia di trasporto pubblico locale e la volontà di individuare una soluzione condivisa del problema.

Chiediamo che il PRIT 2025 subordini la pianificazione degli interventi infrastrutturali nel nodo bolognese alla progettazione e messa in esercizio di adeguate linee di trasporto pubblico periferiche nella città di Bologna, utilizzando la rete stradale urbana, e di linee dirette tra i comuni della città metropolitana utilizzando la tangenziale esistente. Entrambe le tipologie di servizio dovrebbero offrire interscambi con il Servizio Ferroviario Metropolitano per allargare il raggio d'azione della nuova rete.

16. Osservazione sui nuovi caselli autostradali (Rel. tecnica cap.3 pag. 50). Chiediamo che l'opportunità di realizzare o meno i nuovi caselli autostradali venga valutata non tanto sulla base dell'incremento dell'accessibilità alla rete autostradale, che produce inevitabilmente un traffico automobilistico indotto, quanto sulla base di un saldo negativo sufficientemente grande tra i veicoli-km generati o indotti da ciascun nuovo casello e i veicoli-km che ciascun casello farebbe risparmiare grazie all'accorciamento dei percorsi. Tale saldo sarebbe da calcolarsi per ciascun intervento sul complesso della Grande Rete e della Rete di Base.

Chiediamo inoltre che i caselli che producono un aumento complessivo dei veicoli-km o una loro diminuzione non significativa siano stralciati dal PUMS 2025.

17. Osservazione sulla Pedemontana (Rel. tecnica cap.3 pag. 53). Gli interventi sull'asse della Pedemontana previsti nelle province di Parma, Reggio Emilia e Modena interessano relazioni pressoché sprovviste di trasporto pubblico e, nel tratto parmense, caratterizzate da un traffico relativamente scarso che non può giustificare gli interventi in variante previsti.

Chiediamo pertanto che il PRIT 2025 stralci gli interventi in variante sull'intero asse pedemontano limitandosi agli interventi di riqualificazione in sede strettamente necessari e dando priorità all'istituzione di linee di trasporto pubblico ad orario cadenzato almeno ogni ora sulle tratte Fidenza-Medesano-San Polo d'Enza, San Polo d'Enza-Sassuolo e Sassuolo-Maranello-Castelfranco Emilia in aggiunta ai servizi già esistenti su tratte più brevi con l'obiettivo di ridurre il traffico automobilistico.

18. Osservazione sull'Autostrada Cispadana (Rel.tecnica cap.3 pag. 54). Chiediamo che il PRIT 2025 abbandoni il progetto di autostrada tra Reggiolo-Rolo e Ferrara Sud individuando una soluzione alternativa meno impattante e costosa basata sulla riqualificazione della viabilità esistente, in particolare la SP8 e la SP468R di Modena, e la realizzazione di brevi tratti di nuova costruzione ove strettamente necessario in forma di strada extraurbana secondaria di tipo C, ad esempio per il congiungimento della SP70 di Ferrara con la tangenziale di Finale Emilia. Interventi di questo tipo, oltre a consentire la fruizione dell'intero asse da Brescello a Ferrara Sud senza pedaggio, ridurrebbero notevolmente il consumo di suolo ed il costo dell'opera e potrebbero essere realizzati anche indipendentemente l'uno dall'altro o per fasi successive.

19. Osservazione sulla Cispadana Occidentale (Rel.tecnica cap.3 pag.54). Considerando i flussi di traffico estremamente scarsi lungo gli assi interessati e l'impatto ambientale sproporzionato delle opere previste, chiediamo che il PRIT 2025 stralci gli interventi previsti lungo il tracciato della Cispadana nelle province di Parma e Piacenza.

20. Osservazione sull'alternativa del trasporto pubblico (Rel.tecnica cap.3). Come rilevato nelle osservazioni precedenti,

molti interventi di potenziamento delle strade, sia in sede che in variante, riguardano tratte quasi del tutto prive di trasporto pubblico e quindi prive di alternative all'auto privata.

Chiediamo pertanto che i criteri di ammissione per gli interventi sulla Grande Rete non autostradale e sulla Rete di Base Principale includano come prerequisito la presenza di un adeguato servizio di trasporto pubblico locale (con frequenza di 15 o 30 minuti) sulle relazioni interessate in mancanza del quale non possono essere ammessi interventi infrastrutturali per la riduzione dei livelli di saturazione del traffico.

21. Osservazione sugli interventi per la Via Emilia (Rel. tecnica cap.3 pag.58). Il paragrafo relativo agli interventi sulla SS9 pone seri interrogativi sulla corretta programmazione delle infrastrutture del PRIT 2025 nell'esclusivo interesse della collettività. Da un lato si riconosce implicitamente l'inutilità dell'intervento da 1,3 miliardi per la quarta corsia dell'A1 per quanto concerne il decongestionamento della SS9, dall'altra si individuano come "prioritari" ben 14 interventi sulla via Emilia mentre non è chiaro l'elenco di quelli "non prioritari".

Evidentemente nemmeno i nuovi caselli previsti per l'A1 e l'A14 consentirebbero di ridurre la morsa del traffico al punto da risparmiare ulteriori opere stradali. Anche in questo caso alcuni interventi interessano tratti pressoché sprovvisti di trasporto pubblico su gomma o che non beneficiano di un incremento dei servizi su ferro.

Chiediamo pertanto di stralciare dal PRIT 2025 l'intero elenco delle 14 opere "prioritarie" per la SS9, ad eccezione della riqualificazione del ponte sul Taro, e di prevedere in alternativa il potenziamento del trasporto pubblico su gomma e su ferro sia lungo le linee esistenti lungo la via Emilia, sia mediante nuove linee di adduzione "a pettine" alla linea ferroviaria Piacenza-Bologna-Rimini.

22. Osservazione sulla SS309 Romea (Rel. tecnica cap.3 pag.60). Chiediamo che le scarse due righe che la Relazione tecnica dedica alla SS 309 Romea nel paragrafo 3.3.2 siano integrate da ulteriori ipotesi di interventi di riqualificazione in sede che possano far riconsiderare il tracciato attuale come alternativa alla realizzazione della variante prevista per la E55 tra Alfonsine e Ariano Polesine.

23. Osservazione sulla rete stradale di competenza provinciale (Rel. tecnica cap.3 pag.61). Per quanto concerne la rete di competenza provinciale, le opere previste comporterebbero un aggravio dei costi di manutenzione a carico degli Enti provinciali, un notevole consumo di suolo e un verosimile incremento del traffico automobilistico. Chiediamo pertanto lo stralcio dal PRIT 2025 di 15 delle 16 opere considerate “prioritarie” per la rete di competenza provinciale alle pagg. 60 e 61 della relazione tecnica, mantenendo esclusivamente la ricostruzione del ponte sul Po tra Colorno e Casalmaggiore e riesaminando, contestualmente alla cancellazione delle opere accessorie, l’intero progetto dell’autostrada Cispadana. Chiediamo inoltre che le risorse rese così disponibili vengano riutilizzate per interventi di manutenzione straordinaria nonché per la riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali e ciclabili sulle reti provinciali esistenti.

24. Osservazione sul miglioramento del modello di simulazione (Rel. tecnica cap.3 e allegato). Chiediamo che il PRIT 2025 preveda il miglioramento del “modello regionale multimodale della mobilità”, contemplando una zonizzazione più fine nei centri urbani principali, una rappresentazione più completa del trasporto pubblico locale e

l'inclusione di un maggior numero di strade provinciali e locali.

Senza un'adeguata rappresentazione di tutte le alternative viabilistiche e di trasporto pubblico vi è infatti il rischio che il modello tenda a sovrastimare la congestione di alcuni tratti della rete stradale e la presunta efficacia delle strade di nuova realizzazione rispetto alle alternative non infrastrutturali.

25. Osservazione sulla messa in sicurezza fermate trasporto pubblico (Rel. tecnica cap.4 pag.75). La condizione precaria di molte fermate del trasporto pubblico su gomma, specialmente lungo le linee suburbane ed extraurbane, costituisce una barriera all'utilizzo dei mezzi pubblici ed un grave problema di sicurezza come purtroppo testimoniano gli incidenti mortali che hanno coinvolto studenti negli ultimi anni. La Relazione tecnica riconosce l'importanza di realizzare l'uniformità a livello regionale "del sistema autobus-pensilina e del relativo percorso d'accesso". Considerata la rilevanza e l'urgenza del problema, chiediamo che il PUMS 2025 individui standard costruttivi per le fermate del trasporto pubblico e dei relativi accessi pedonali da utilizzare come criterio per la programmazione degli interventi di riordino e messa in sicurezza a livello regionale.

Chiediamo inoltre di inserire la messa in sicurezza dell'80% delle fermate (sulla base degli standard individuati) tra gli obiettivi con target al 2025 calcolandola spesa necessaria.

26. Osservazione sull'integrazione tariffaria (Rel. tecnica cap.5 pag.84). Per quanto concerne l'integrazione tariffaria, Chiediamo che il PUMS 2025 preveda l'istituzione in tempi brevi di titoli di viaggio giornalieri, mensili e annuali che consentano l'utilizzo indistinto di tutti i mezzi del trasporto pubblico regionale nell'ambito del sistema tariffario Mi Muovo. Si cita a questo proposito la positiva esperienza delle tariffe "lo viaggio ovunque" predisposte dalla Regione Lombardia.

27. Osservazione sullo schema per i servizi ferroviari (Rel. tecnica cap.5 pag.88 e carta C2). Chiediamo che la carta C2 relativa allo Schema di riferimento del Servizio Ferroviario regionale sia integrata da un quadro sinottico da inserire nella Relazione Tecnica che indichi con precisione i percorsi dei servizi ferroviari previsti, il loro cadenzamento negli orari di punta, di morbida, serali e festivi, la classificazione dei treni e la tipologia di materiale rotabile da impiegare, l'orizzonte temporale per la realizzazione dell'offerta prevista nonché la numerazione delle linee per una loro migliore identificazione (sull'esempio delle "linee S" e "linee R" della Regione Lombardia). Solo in questo modo sarebbe possibile esprimere un giudizio più preciso sulla validità del PRIT per quanto concerne il servizio ferroviario passeggeri, gli interventi infrastrutturali previsti sulla rete ferroviaria e quelli eventualmente non previsti dal Piano ma ugualmente necessari, anche in considerazione del forte incremento di passeggeri preventivato.

28. Osservazione sul potenziamento dei treni Parma-Bologna (Rel. tecnica cap.5 pag.88). Sulla tratta ferroviaria Parma-Modena con prosecuzione per Bologna non sono previsti potenziamenti del servizio ferroviario passeggeri da qui al 2025. Ciò appare inspiegabile in considerazione del quotidiano affollamento della linea in orario di punta, della costante crescita della popolazione nelle importanti aree urbane attraversate e dei costosi interventi di potenziamento dell'autostrada A1 e della SS9 previsti dal Piano per decongestionare le due arterie. Considerando che per il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese è già previsto un treno verso Modena ogni 30' e che il raddoppio della frequenza fino a Parma richiederebbe l'immissione in linea di un solo convoglio in più.

Chiediamo che il PRIT 2025 preveda il prolungamento fino a Parma di tutti i treni suburbani (o classificati Regionali) tra Bologna e Modena prevedendo fermate intermedie a Rubiera, Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza.

Si chiede inoltre di simulare nuovamente i vari scenari di congestione stradale e autostradale al 2025 per l'A1 e la SS9 sulla base di questo potenziamento dell'offerta ferroviaria e di includere i risultati nella Relazione tecnica.

29. Osservazione su ulteriori potenziamenti del servizio ferroviario (Carta C2). Con riferimento alla carta C2 relativa al Servizio Ferroviario Regionale, chiediamo che nello Schema di riferimento sia prevista l'intensificazione della frequenza a 60 minuti sulle tratte Piacenza-Castel San Giovanni, Parma-Colorno, Ravenna-Faenza e Rimini-Pesaro per i treni con fermata in tutte le stazioni. Chiediamo inoltre che il PRIT preveda la progressiva estensione del cadenzamento a 60 minuti all'intera rete regionale con un arco di servizio comprendente anche i giorni festivi e le ore serali (indicativamente dalle 6 alle 24) quantificando i contributi necessari per il finanziamento del servizio.

30. Osservazione sulla mappatura del trasporto pubblico (Rel.tecnica, cap.6). Sarebbe importante che la Regione Emilia-Romagna si dotasse di una mappatura dell'accessibilità dei servizi di trasporto su ferro e su gomma seguendo l'esempio della Svizzera. Le mappe dovrebbero indicare i livelli di accessibilità calcolati in base alla distanza pedonale di ciascun punto del territorio dalle fermate più vicine e alla frequenza dei passaggi alle fermate. Il PRIT 2025 dovrebbe inoltre definire gli standard minimi di capillarità e di frequenza per le aree urbane, suburbane ed extraurbane al fine di quantificare e ripartire correttamente le risorse necessarie per il potenziamento del trasporto pubblico.

31. Osservazione sulla governance del TPL (Rel.tecnica, cap.6 pag. 104)

Relativamente al paragrafo sulla governance del TPL, chiediamo di allegare alla Relazione tecnica del Piano uno studio tecnico ed economico che possa suffragare l'asserita opportunità di aggregare i gestori del trasporto pubblico e le Agenzie della mobilità in ambiti sovra-provinciali mettendo in atto complessi processi di fusione che sottrarrebbero tempo e risorse alla programmazione del servizio. In mancanza di adeguate argomentazioni tecniche ed economiche sul tema della ristrutturazione dei bacini del TPL. Chiediamo che il Piano consideri prioritaria la continuità dei processi di pianificazione ed erogazione del servizio di trasporto pubblico, anche in funzione degli obiettivi previsti dal PAIR e dallo stesso PRIT, puntando ad aumentare l'efficienza del servizio all'interno di ciascuno dei bacini ad oggi esistenti.

32. Osservazione sul rinnovo del parco autobus (Rel.tecnica, cap.6 pag. 105). Coerentemente con l'osservazione sull'incremento dei servizi minimi per il TPL su gomma, che proponiamo di portare dal 10% al 30%, chiediamo di mantenere l'obiettivo previsto di una riduzione del 20% dell'età media del parco circolante adeguando tuttavia il volume degli investimenti alla previsione di incremento dei servizi.

33. Osservazione sull'utilizzo delle reti filoviarie (Rel.tecnica, cap. 6 pag. 106). Chiediamo che il PRIT 2025 preveda la produzione del 95% delle percorrenze annuali sulle linee filoviarie di Parma, Modena, Bologna e Rimini con filobus in modalità elettrica prevedendo un sovvenzionamento specifico per i filobus-km effettivamente realizzati. Attualmente l'esercizio dei filobus viene spesso sospeso nei giorni festivi e nei mesi estivi ed è talvolta integrato da autobus anche nei restanti periodi: questi aspetti sono in contraddizione con gli obiettivi del PAIR e con

l'erogazione di contributi regionali sia per i servizi minimi sulle linee filoviarie sia per l'acquisto di nuovi filobus.

34. Osservazione sulle linee guida per l'integrazione modale (Rel. tecnica, cap.6 pag.110). Gli obiettivi di integrazione modale ferro-gomma dovrebbero essere raggiunti tramite una netta accelerazione del processo di integrazione tariffaria e conferendo all'intera offerta di trasporto pubblico un'immagine coordinata e riconoscibile come avviene nelle più efficienti realtà europee. In questo senso, la prevista costituzione di "uno specifico tavolo regionale (...) per la definizione di linee guida della carta della mobilità" appare troppo vaga nella sua formulazione e troppo dilatata nel tempo.

Chiediamo, al contrario, che le linee guida per l'integrazione modale ferro-gomma siano elaborate subito e diventino parte integrante del PRIT 2025 (come allegato alla Relazione tecnica), lasciando al tavolo regionale il compito di metterle in pratica il prima possibile.

35. Osservazione sul car pooling (Rel. tecnica, cap.7 pag. 113).

Chiediamo che tra le azioni per lo sviluppo tecnologico dei sistemi di trasporto venga inserita una piattaforma regionale per favorire il car pooling, cioè la condivisione dell'auto privata con altre persone che viaggiano lungo la stessa relazione. Questa misura favorirebbe la riduzione dei veicoli-km percorsi dalle automobili anche se questo, allo stato attuale, non rientra purtroppo tra gli obiettivi con target del PRIT 2025.

36. Osservazione sulle fonti rinnovabili per i trasporti (Rel. tecnica, cap.7 pag.128). Chiediamo che il PRIT 2025 non si limiti a favorire genericamente forme di mobilità elettrica, ma preveda un piano organico di interventi su larga scala per la transizione verso l'uso di energie pulite provenienti da fonti rinnovabili. Il mix energetico

dovrebbe comprendere sia l'energia elettrica per il trasporto ferroviario e su gomma, sia il biometano di origine certificata per l'autotrazione di mezzi pubblici e privati.

37. Osservazione sulla promozione della mobilità attiva (Rel. tecnica, cap.7 pag. 134). Per quanto concerne la promozione della mobilità attiva, sarebbe opportuno inserire nel PRIT 2025 criteri di valutazione per impedire il finanziamento da parte della Regione di forme improprie di mobilità sostenibile le quali, per le loro caratteristiche, possono danneggiare la mobilità pedonale e ciclabile di tipo "sano". Ne sono esempi i servizi di car sharing o di auto elettriche con accesso a ZTL e corsie preferenziali, i noleggi di monopattini elettrici, i servizi di bus navetta verso parcheggi posti a distanza pedonale dai centri storici, la sottrazione di spazi pubblici di pregio per realizzare stazioni di noleggio di auto o bici non adeguatamente coordinate tra loro.

38. Osservazione sulle interferenze tra TRC e treni merci (Rel.tecnica, cap.8 pag. 154). Si chiede di riesaminare il progetto del Trasporto Rapido Costiero ferroviario a nord di Rimini per mantenere la possibilità di un instradamento diretto delle merci anche sulla linea di costa Rimini-Ravenna. L'ipotesi di un impiego esclusivo della nuova bretella di Faenza, oltre ad incrementare notevolmente tempi, costi e dispendio energetico dei trasferimenti di merci, aumenterebbe la saturazione della linea ferroviaria adriatica in una tratta ricca di centri popolosi ed interessata da un servizio passeggeri estremamente eterogeneo che già oggi riduce la disponibilità di tracce per il servizio merci.

39. Osservazione sul TRC Rimini-Ravenna (Rel.tecnica, cap.8 pag. 154). Ad integrazione dell'osservazione precedente, si chiede che per il TRC Rimini-Ravenna venga considerata nel PRIT 2025 l'ipotesi di un potenziamento del trasporto pubblico su gomma

basato sulla riorganizzazione dei servizi locali di Rimini, Cesenatico, Cervia e Ravenna nelle due linee di forza Rimini-Cesenatico e Cesenatico-Ravenna. Tali linee potrebbero sfruttare le strade esistenti beneficiando di misure per l'aumento della velocità commerciale quali il raggruppamento e la riqualificazione delle numerose fermate esistenti e nuove corsie preferenziali. Esse offrirebbero inoltre una maggiore capillarità e frequenza nonché maggiori possibilità di integrazione con il TRC su gomma Rimini-Cattolica rispetto al treno. La ferrovia Rimini-Ravenna dovrebbe comunque mantenere un cadenzamento di almeno 60 minuti come previsto dal Piano.

40. Osservazione sul trasporto merci di corto raggio (Rel.tecnica, cap.8 pag. 159). La razionalizzazione del trasporto merci di corto raggio, basata quasi esclusivamente sul trasporto stradale, viene definita dalla Relazione tecnica come “molto problematica”. D'altra parte, se è vero che il 77% degli spostamenti è abituale e la merce trasportata è la stessa nell'84% dei casi, appare evidente come la sistematicità del trasporto merci di corto raggio sia un buon punto di partenza per la sua razionalizzazione.

Chiediamo pertanto che il PRIT 2025 includa tra gli obiettivi con target anche una congrua riduzione dei veicoli-km per il trasporto merci di corto raggio.

41. Osservazione sull'accessibilità degli aeroporti (Rel.tecnica, cap.11). Il PRIT 2025 appare carente nella trattazione del tema dell'accessibilità degli aeroporti regionali. Gli aeroporti sono per loro natura grandi generatori di traffico automobilistico. Come alternativa si rendono necessari collegamenti diretti con i centri urbani dei rispettivi bacini di influenza che non comportino rotture di carico troppo scomode per i passeggeri con bagaglio. Per queste ragioni, si chiede che il PRIT 2025 preveda una rete di trasporto pubblico dedicata che colleghi direttamente l'aeroporto

di Bologna con tutte le città sopra i 50 mila abitanti, lasciando al People Mover il compito comunque gravoso di collegare l'aeroporto con il centro di Bologna e con i treni. Chiediamo inoltre che il PRIT 2025 comprenda un'analisi comparata delle isocrone del trasporto pubblico e di quello privato verso i quattro aeroporti regionali al fine di individuare ulteriori interventi in favore della mobilità pubblica.

42. Osservazione sulla ripartizione degli investimenti (Rel.tecnica, cap.13 pag. 238). La tabella 30 a pag. 238 della Relazione tecnica mostra come al sistema del TPL e della mobilità sostenibile sia dedicato poco più di un terzo degli investimenti complessivi mentre oltre la metà del budget è riservata al sistema stradale. Si chiede di correggere il piano di investimenti in modo che almeno il 50% della somma complessiva prevista sia dedicato ai sistemi di mobilità sostenibile (in particolare ferrovie e trasporto pubblico). Il riequilibrio potrebbe avvenire tra l'altro riducendo il budget complessivo a scapito delle opere stradali ritenute non prioritarie o non più necessarie.

43. Osservazione sulle matrici della domanda di trasporto (Allegato Rel.tecnica e Rapp.VAS). A pagina 245 dell'Allegato alla Relazione tecnica viene descritta la domanda di mobilità programmatica al 2025 quale base per la modellazione dello scenario programmatico al 2025. Essa viene definita "in funzione degli obiettivi previsti all'anno 2025 attraverso le politiche/azioni di riequilibrio modale" e si distingue pertanto dalla domanda tendenziale. Chiediamo che l'Allegato alla Relazione tecnica spieghi in maniera più chiara in quali termini le matrici della domanda programmatica 2025 differiscono dalle matrici della domanda tendenziale.

Chiediamo inoltre di chiarire se nella fase di compilazione delle matrici di domanda programmatica 2025 sia stato applicato a priori il riequilibrio modale previsto come obiettivo al 2025: in questo caso la simulazione mediante modello non consentirebbe di valutare l'efficacia del Piano né in termini di riequilibrio modale né di riduzione delle emissioni inquinanti, poiché il raggiungimento degli obiettivi costituirebbe impropriamente uno dei presupposti della simulazione.

Federazione dei Verdi Emilia Romagna

Silvia Zamboni zambonisilvia@tiscali.it

Paolo Galletti gallettipaolo50@gmail.com 3473228745

Sauro Turrone sauroturrone@gmail.com

Bologna 16 settembre 2019