

Commissione III
Territorio, Ambiente, Mobilità

Piano Regionale Integrato dei Trasporti
PRIT 2025

Osservazioni

31 gennaio 2019

Il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025 nasce a quasi 20 anni dal PRIT 98, in un contesto socio-economico mutato che ha visto, anche attraverso il varo della nuova Legge sull'urbanistica (L.R. 24/2017), una sostanziale modifica del sistema di pianificazione territoriale.

In stretta correlazione con gli altri Documenti di Piano (es: Piano Territoriale Regionale - Piano Aria Integrato Regionale 2020 – Piano Energetico regionale) il PRIT 2025 mira ad implementare, in un contesto quale quello emiliano romagnolo caratterizzato da uno sviluppo urbano, sociale ed economico fortemente distribuito sul territorio, azioni coordinate volte a costruire un modello territoriale regionale sostenibile sotto diversi profili tra cui quello ambientale, sociale ed economico riservando un'attenzione strategica al cd "governo della domanda" ed alle conseguenti esigenze di mobilità dei cittadini.

Il Documento di Piano nel confermare lo scenario infrastrutturale disegnato dal PRIT 98 assume tra i suoi obiettivi strategici:

- **assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni degli inquinanti, gli impatti sul territorio;**
- **garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci;**
- **contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;**
- **incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;**
- **promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti ed infrastrutture;**
- **garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese.**

Le nostre proposte

Confcommercio Emilia Romagna in ragione dell'impatto che gli obiettivi delineati dal PRIT 2025 avranno sulle politiche di mobilità sostenibile (per i Comuni con obbligo di PUMS¹ share modale mobilità privata <50% e per i Comuni con obbligo di PUT² share modale mobilità privata <60%) sulla mobilità turistica e sulla logistica e trasporto merci rileva quanto segue.

Partendo dai dati elaborati da Unioncamere Emilia Romagna che, nel terzo trimestre 2018, evidenziano l'andamento negativo (-2,2%) in particolare per le vendite al dettaglio specializzato non alimentare (-2,9%) ma anche per il dettaglio specializzato alimentare (-1,1%) con un calo dell'1,7% delle imprese attive sul territorio, riteniamo che le azioni identificate dal PRIT 2025 debbano essere temperate con interventi che garantiscano l'accessibilità ai centri commerciali naturali e la conseguenziale rivitalizzazione degli stessi.

¹ Piani Urbani Mobilità Sostenibile

² Piani Urbani del Traffico

Vista la stretta correlazione tra i piani settoriali della mobilità e gli strumenti di **pianificazione territoriale** occorre individuare ed indirizzare azioni per il miglioramento del sistema della mobilità che concorrano anche al **contrasto della dispersione insediativa** (*sprawl urbano*) e **del consumo del suolo** in linea con quanto stabilito dalla L.R. 24/2017. **A tal fine deve essere garantita la salvaguardia degli strumenti urbanistici ed autorizzativi del commercio al dettaglio in sede fissa, ed il rispetto delle politiche di insediamento commerciale.**

La scelta di privilegiare insediamenti in zone periferiche o in aree non urbanizzate (outlet) ha provocato, in questi anni, oltre che un consistente consumo di suolo, un aumento della mobilità, per lo più automobilistica, con fenomeni di congestione nei periodi di punta. Sono all'orizzonte ulteriori potenziamenti dei poli periferici con rischio di incremento di questi fenomeni ed una conseguenziale perdita di centralità del commercio e dei servizi ubicati nei centri urbani (centrali e periferici) visti anche i crescenti costi di accessibilità. **Il mantenimento di una offerta commerciale concentrata in ambito urbano e servita dal servizio pubblico deve essere, a nostro avviso, uno degli obiettivi del Documento di Piano.**

Per quanto attiene le misure inerenti la **mobilità sostenibile** ed in particolare quelle identificate in accordo con il PAIR 2020 riteniamo opportuno privilegiare interventi che non danneggino l'accessibilità del centro, ma contribuiscano anzi a migliorarla. Riteniamo che l'attivazione di procedure partecipative che coinvolgano cittadini e forze economico-sociali possa contribuire alla ricerca di soluzioni che contemperino le esigenze del cd. "governo della domanda".

In luogo dell'estensione delle ZTL che contribuirebbero alla desertificazione dei centri storici, si propone l'attivazione di misure integrative o alternative (peraltro già previste nel PAIR 2020 e richiamate nel documento di Piano in commento) che siano equivalenti in termini di riduzione dei flussi veicolari quali: istituzione di zone 30 km/h, aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione percorsi protetti), aumento delle corsie preferenziali, incremento dei servizi di bike sharing e car-sharing, azioni di mobility management (percorsi casa-lavoro).

Si pone inoltre il problema di migliorare i servizi per l'accessibilità da un lato utilizzando appieno le opportunità offerte dalle nuove tecnologie (ad esempio per migliorare l'utilizzo dei parcheggi esistenti), dall'altro per infrastrutturare adeguatamente le aree pedonali tenendo conto anche delle esigenze degli utenti delle attività commerciali.

Desta perplessità la possibilità di adottare soluzioni che prevedono l'ingresso nella "zona" per veicoli non autorizzati dietro pagamento di una tariffa così come un sistema di tariffazione della sosta definito in maniera dinamica durante la giornata in modo da avere il 60-80% degli spazi di parcheggio sempre disponibili. **Tali interventi, infatti, contribuirebbero ulteriormente ad indirizzare il flusso degli utenti verso aree con accesso e parcheggio non a pagamento (si pensi ai parcheggi dei centri commerciali) a scapito della competitività degli esercizi di vicinato situati nei centri storici.**

Attenzione deve essere rivolta alla **distribuzione urbana delle merci** proseguendo lo studio e la sperimentazione di soluzioni per la distribuzione delle merci nell'ultimo/primo miglio anche in ragione dello sviluppo, sottolineato dal documento, del commercio on line che ha comportato un aumento del traffico merci (soprattutto corrieri). Per limitarne l'impatto logistico si evidenzia **la necessità di favorire lo sviluppo di una distribuzione integrata on line/off line** (utilizzando i

punti vendita come punti di ordine/ritiro dei prodotti e dei resi) **in luogo del modello totalmente virtuale promuovendo sperimentazioni soprattutto in ambito urbano.**

Il PRIT 2025 conferma le politiche di rinnovo del parco circolante con la rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa quali metano e GPL oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti puntando al potenziamento della disponibilità di infrastrutture di ricarica con oltre 1.500 nuovi punti da realizzarsi dai distributori di energia. A tal proposito si chiede una ulteriore implementazione di risorse per rinnovare il parco circolante dei veicoli commerciali.

Per quanto attiene la **mobilità turistica** rileviamo, in premessa, la forte crescita di presenze turistiche registrata in questi anni che pone importanti problemi sulla rete dei trasporti sia di lungo raggio (per il raggiungimento della meta turistica da altre regioni/paesi) sia di breve, per spostamenti interni la Regione.

La capacità di intercettare flussi turistici di lungo raggio dipende in primo luogo da un **adeguato sviluppo del sistema aeroportuale regionale** che ad oggi registra la forte crescita di Bologna.

Opere infrastrutturali quali la Cispadana, la Bretella di Campogalliano-Sassuolo ed il Passante autostradale di Bologna (sosteniamo l'iniziativa Regione che con DGR 109 del 28 gennaio 2019 ha formalmente richiesto al Governo la convocazione in tempi rapidi della Conferenza dei servizi per procedere con l'esame congiunto del progetto inerente il passante di Bologna) sono importantissime così come il potenziamento dei collegamenti sull'Alta Velocità e sulla rete regionale; occorre, inoltre, implementare la rete infrastrutturale che collega la Riviera con il polo ferroviario aeroportuale di Bologna.

Per quanto riguarda la mobilità turistica di corto raggio si evidenzia anche in questo caso, come per il commercio, la necessità di avere **centri ad alta presenza turistica facilmente accessibili e dotati di infrastrutture e servizi per la mobilità** quali ad esempio luoghi di attestamento dei mezzi privati e collettivi (bus turistici) e disponibilità di mezzi per la mobilità elettrica e per la mobilità dolce.

Decisivo appare lo sviluppo della **mobilità di costa** sia attraverso il potenziamento del trasporto su ferro (metropolitana di costa, linea Ravenna - Rimini) sia supportando forme di mobilità dolce e integrata (piste ciclabili).

Per le **aree interne della Regione si deve puntare sullo sviluppo della mobilità integrata per il turismo sostenibile (trasporto bici in treno e in bus) ma anche sul miglioramento della viabilità secondaria**, la cui scarsa manutenzione appare in qualche caso drammatica (basti pensare alle ripercussioni devastanti che sta avendo la chiusura della E45 anche in ragione della impossibilità di utilizzare la viabilità secondaria che versa in condizioni critiche).

Viste le esperienze pregresse rileviamo, infine, come l'avvio dei lavori, in particolare nella viabilità autostradale, porteranno forti disagi alla circolazione e chiediamo, pertanto, la sospensione ove possibile nelle giornate del fine settimana del periodo compreso fra maggio e settembre per non congestionare l'afflusso dei turisti alle località di villeggiatura.