

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

Visto il Documento Preliminare ed i relativi allegati tecnici del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2010-2020) approvato dalla Giunta con delibera n. 1877/2009;

Nell'affermare il valore del PRIT 99/2010 come strumento di pianificazione fondamentale per il governo delle infrastrutture e della mobilità regionale;

Evidenziato che nel Documento preliminare risultano individuate le strategie e gli obiettivi per la predisposizione del nuovo piano dei trasporti della Regione, nel quadro generale del perseguimento della sostenibilità ambientale, e in particolare:

- la conferma ed il completamento dell'assetto infrastrutturale
- l'attenzione al governo della domanda di mobilità
- la promozione dell'innovazione e della qualità dei sistemi di trasporto
- la razionalizzazione e l'integrazione dei sistemi per il potenziamento del trasporto collettivo
- la riaffermazione del ruolo della Regione nell'attività di pianificazione e programmazione;

Considerato rilevante:

- procedere alla pianificazione regionale dei trasporti coerentemente con l'obiettivo europeo di realizzare un **sistema di trasporto sostenibile** che risponda alle esigenze economiche, sociali e ambientali della collettività, valutando anche la necessità della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio che impone una profonda revisione del sistema stesso;
- procedere ad una migliore **integrazione** dei vari modi di trasporto, al fine di potenziare l'efficienza globale del sistema nell'ambito di un approccio che pone al centro del processo gli utenti e le esigenze di corretta accessibilità territoriale;
- sviluppare l'integrazione tra diversi livelli di pianificazione territoriale e dei trasporti, quale importante strumento di **governo della domanda di mobilità**;
- porre tra gli obiettivi trasversali del Piano la **sicurezza stradale** come diritto delle cittadine e dei cittadini, in coerenza con gli indirizzi europei in merito;
- riaffermare quanto già indicato nel nuovo PTR, che considera l'assetto infrastrutturale definito dal PRIT '98 complessivamente efficace e del tutto attuale e che evidenzia la necessità di un miglior coordinamento e di maggiore coerenza nelle scelte e nelle azioni di governo della mobilità.

Considerato che:

su un totale di interventi infrastrutturali del valore di 30,5 miliardi di euro previsti dal precedente PRIT98-2010 circa l'80% sono stati realizzati o risultano in corso di realizzazione e che per il completamento di quella programmazione sono da reperire circa 6 miliardi di euro in massima parte di provenienza statale;

il completamento del quadro infrastrutturale programmato con il precedente PRIT98-2010 sconta ritardi dovuti soprattutto ad alcune opere che devono essere finanziate dai gestori nazionali delle grandi infrastrutture di trasporto (ANAS, RFI e Autostrade per l'Italia);

**Invita la Giunta, nell'elaborazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti
(PRIT 2010-2020):**

- ad individuare una governance che assicuri efficacia alle previsioni del PRIT attraverso il coordinamento fra i vari livelli di responsabilità ed i soggetti coinvolti;
- a considerare prioritario il completamento del quadro infrastrutturale già definito con il precedente PRIT con particolare riferimento a quegli interventi che sono funzionali a rispondere nel breve-medio periodo alle criticità già evidenti anche in riferimento al ruolo che la Regione Emilia-Romagna ha nell'ambito del sistema trasportistico nazionale;
- a porre particolare attenzione alla diffusione ed alla crescita di una "cultura della mobilità" nella società regionale, in connessione con le politiche di governo della domanda anche attraverso un'efficace promozione dei servizi offerti ed il soddisfacimento dei bisogni dell'utenza pendolare, influenzando positivamente i modi degli spostamenti, la qualità e l'efficacia delle forme più sostenibili del trasporto pubblico locale;
- a considerare la rilevanza della mobilità di interesse regionale, che non deve trovarsi penalizzata dall'attivazione di servizi nazionali, quali l'Alta Velocità ferroviaria, ma che al contrario devono favorire l'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi locali;
- ad individuare le modalità volte alla promozione e diffusione di buone pratiche in tema di mobilità urbana, essendo la maggior parte delle attività di trasporto (circa il 65% a livello regionale) svolto principalmente nelle città e nelle principali aree urbane;
- a dare priorità al finanziamento e alla realizzazione di infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario di merci allo scopo di riequilibrare le politiche trasportistiche, attualmente sbilanciate a favore del trasporto su gomma, anche a causa di carenze derivanti dalle politiche nazionali di pianificazione dei trasporti;
- ad approfondire le possibili modalità di razionalizzazione dei flussi merci su strada e l'ottimizzazione dei carichi, soprattutto di "corto raggio", nonché favorire un modello organizzativo delle imprese che assuma la logistica tra i propri fattori produttivi;
- ad individuare modalità che possano facilitare e accelerare la realizzazione del quadro programmatico del settore, anche valorizzando forme innovative di finanziamento, ad esempio con il coinvolgimento di soggetti privati;
- a valutare la possibilità di introdurre, anche in forme sperimentali, il principio della perequazione di corridoio nella definizione delle tariffe per il trasporto pubblico e/o dei pedaggi per il trasporto privato, il sistema dei parcheggi e quant'altro possa contribuire ad agevolare la trasformazione delle abitudini verso forme di trasporto più sostenibile e a incrementare la dotazione di risorse per lo sviluppo di mobilità a basso impatto;
- ad approfondire la possibilità di integrazione dei temi del trasporto e della mobilità con quelli della "economia verde", quale lo sviluppo di tecnologie ed infrastrutture per l'elettrico e i veicoli ibridi;
- a proseguire sul percorso avviato in tema di sicurezza stradale come elemento culturale intrinseco ad ogni azione del piano ed alle politiche di gestione della mobilità;
- a procedere nell'opera di promozione e diffusione della cultura ciclabile e nella realizzazione delle necessarie reti ed infrastrutture sia urbane che extraurbane (già oggi la mobilità ciclabile rappresenta il 9,8% degli spostamenti totali, valore quasi triplo della media nazionale e secondo in Italia solo al Trentino Alto-Adige).

Approvato a maggioranza nella seduta antimeridiana del 20 luglio 2010