

Il nuovo Prit 2010-2020 in Emilia Romagna: "chi inquina paga" e integrazione ferro-gomma

Piano regionale integrato dei trasporti al vaglio delle commissioni regionali 'Bilancio' e 'Territorio e ambiente'

Intento del piano è quello di agire prevalentemente sulla domanda, a partire dalla promozione di un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolva un ruolo centrale e, all'interno di questo, la rete e i servizi ferroviari rappresentino l'ossatura portante e il riferimento per l'integrazione

Il Piano regionale integrato dei trasporti 2010-2020 (Prit) è stato ieri al centro di una riunione congiunta delle commissioni 'Bilancio' e 'Territorio e ambiente', presiedute rispettivamente da Marco Lombardi e Damiano Zoffoli.

Il provvedimento, i cui documenti preliminari sono stati già oggetto d'esame in Assemblea e di un ordine del giorno approvato a maggioranza nel luglio 2010, rappresenta il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Tra le priorità indicate nel Piano decennale, che si fonda su due pilastri (il Piano territoriale regionale e il Libro bianco sui trasporti dell'Unione Europea di marzo 2011) - ha ricordato Damiano Zoffoli - ci sono, nell'ottica della sostenibilità del sistema e del governo della domanda di mobilità, tre sfide significative e particolarmente importanti: la sicurezza stradale, il cosiddetto 'ultimo miglio', ossia l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità fino a quella delle reti urbane, e infine l'eccessivo traffico pesante su gomma, dovuto al trasporto merci che attraversa la nostra Regione, che determina un grande impatto sul congestionamento delle infrastrutture e sull'ambiente, da risolvere secondo i principi del "chi usa paga" e "chi inquina paga", e tramite un deciso investimento sul trasporto pubblico locale, in un'ottica di integrazione ferro-gomma.

Il Prit 2010-2020 punta al completamento del quadro infrastrutturale già pianificato dal Prit98 e all'ottimizzazione e riqualificazione dell'esistente in un quadro di risorse che valorizzino il ruolo degli investitori privati. L'intento generale è invece di agire prevalentemente sulla domanda, a partire dalla promozione di un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolva un ruolo centrale e, all'interno di questo, la rete e i servizi ferroviari rappresentino l'ossatura portante e il riferimento per l'integrazione. Rimane quindi sostanzialmente invariato il quadro delle infrastrutture: uniche novità, la realizzazione di nuove corsie in diversi tratti autostradali, come ad esempio la quarta corsia tra S.Lazzaro e Castel Bolognese e tra Modena e Piacenza, oppure la terza corsia tra Bologna e Ferrara Sud e sull'AutoBrennero da Modena al confine regionale.

Due viaggi al giorno a cittadino

Con 8,9 milioni di spostamenti quotidiani, si può dire che ogni cittadino dell'Emilia-Romagna si mette in viaggio mediamente due volte al giorno. Gli spostamenti sono per lo più urbani (5,8 milioni), tuttavia quelli extraurbani, pari a 3,1 milioni, mostrano una tendenza alla crescita (un milione in più nell'ultimo decennio). Il mezzo più utilizzato è l'auto (67%), con un coefficiente medio di occupazione di 1,1 viaggiatori (ossia quasi sempre a bordo vi è solo l'autista). Il 7% utilizza il trasporto pubblico locale, il 10% la bici, il 4% la moto. I passeggeri utenti dei servizi di trasporto pubblico (autobus, filobus...) nel 2010 sono stati 262 milioni, quelli di servizi ferroviari di competenza regionale 43 milioni.

Per quanto attiene l'aspetto sicurezza, nell'ultimo decennio sono calate del 50% le morti sulla strada e del 27% gli incidenti. In calo anche i feriti (-27%). Rimane comunque alto il bilancio del 2010 con 401 morti, 27.965 feriti, 20.147 incidenti. Da notare che complessivamente scende meno il numero dei decessi tra i pedoni (-30%) e i ciclisti (-21%), mentre aumenta il numero degli incidenti: pedoni feriti 14%, ciclisti feriti 26%).

Merci

Il volume delle merci movimentate o che attraversano la regione è di oltre 350 milioni di tonnellate l'anno (più del 90% su strada). La piattaforma logistica regionale consta di 2 interporti (Bologna e Parma), 5 impianti ferroviari principali, 1 in apertura (Marzaglia), a cui si sommano impianti e raccordi privati. Complessivamente nel 2009 in questi centri sono stati movimentati 13 milioni di tonnellate di merci (2,4 milioni di tonnellate grazie a contributi a sostegno del trasporto merci ferroviario per 2,9 milioni di euro in tre anni in base alla L.r15/2009).

Un capitolo a parte è rappresentato dal porto di Ravenna, riconosciuta come infrastruttura di livello europeo. Nel 2010 vi sono state movimentate 22 milioni di tonnellate di merci. Residuali le cifre del trasporto merci fluviale (600 mila tonnellate) e aeroportuale (30 mila tonnellate).

Gli obiettivi del Prit 2010-2020

L'obiettivo principale del nuovo Piano è l'aumento dell'accessibilità dei territori, con miglioramento dell'efficienza dei servizi di trasporto e riduzione dei costi di gestione: un proposito che passa anche da una diversa governance del trasporto pubblico locale, favorendo la liberalizzazione dei servizi e l'industrializzazione dei gestori. Sarà inoltre perseguita l'integrazione tra diversi mezzi, in particolare la ferrovia, valorizzando le infrastrutture, in primo luogo la linea dell'Alta velocità e l'asse Bologna-Rimini, e garantendo servizi di bigliettazione e tariffazione unica a livello regionale.

Nelle previsioni della Regione ci sarà il raddoppio degli utenti del trasporto ferroviario che passeranno dagli oltre 40 milioni attuali a 80. Una crescita possibile grazie al rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico per raggiungere le stazioni valorizzando il Tpl come sistema complementare a quello su binari. Questi risultati, uniti al previsto aumento degli spostamenti in bicicletta dal 10 al 15%, porteranno, secondo quanto auspica il Prit, ad un riduzione dell'1% della congestione del traffico nelle ore di punta, attualmente al 6% nella rete extra-urbana . Tra gli ulteriori obiettivi l'ulteriore dimezzamento degli incidenti stradali letali, il cui numero è già sceso del 50% nell'ultimo decennio. La sfida è arrivare a quota 200 morti. La riduzione dei sinistri è uno dei cinque punti chiave nella valutazione ambientale del Piano, insieme al miglioramento della qualità dell'aria, al contenimento dell'inquinamento acustico, al calo dell'impatto ambientale in città e alla limitazione dello sfruttamento delle risorse naturali, a cui concorrerà anche l'impegno di portare almeno al 10% la quantità di energia da fonti rinnovabili utilizzata nei trasporti.

Il Prit prevede interventi specifici per ogni settore: per le ferrovie ottimizzerà la cadenza dei treni, con punte fino a 15 minuti sulle linee più trafficate, e si punterà sull'interscambio modale, favorito dall'integrazione dei titoli di viaggio e delle tariffe. Per gli spostamenti in città, spazio invece a strategie per incentivare in primo luogo il trasporto pubblico, specie per i tragitti sistematici come casa-lavoro, o le diverse forme di gestione dei tragitti, a partire dal car sharing, o in alternativa le piste ciclopedonali.

Novità anche sul tema della logistica e del movimento merci: la riduzione del trasporto su gomma parte dal potenziamento del servizio su ferro, che raggiungerà 25 milioni di tonnellate nel 2020, e di quello idroviario, in particolare del sistema padano-veneto, lungo il Po. Si attendono risultati anche dalla possibile entrata in vigore dell' Eurovignette, ossia dall'applicazione di pedaggi aumentati per i mezzi sopra le 7,5

tonnellate e da una serie di interventi per rendere più efficace il trasporto a corto raggio, incentivando l'aumento dei carichi per mezzo, la diminuzione dei viaggi e il rinnovamento dei mezzi. Il porto di Ravenna continuerà a rivestire il ruolo di terminale sull'Adriatico per il Corridoio europeo Adriatico-Baltico, e l'investimento più importante è l'abbassamento del fondale del canale principale per favorire l'accesso a navi di dimensioni maggiori. Sul fronte degli aeroporti via libera a ogni iniziativa che favorisca la coordinazione tra i diversi scali, fino ad arrivare all'obiettivo degli 8,6 milioni di passeggeri nel 2020. Non è prevista l'apertura di ulteriori aeroporti, ma è da evitare ogni decisione che possa compromettere l'ampliamento infrastrutturale di quelli già esistenti.

