

*ewc*  
*1*  
*OGGETTO n. 351/3*  
*Approvato nelle sedute os. del 28/6/2015 (P) arita*  
**ODG di accompagnamento al bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2015 e bilancio pluriennale 2015-2017**

Premesso che

La mancanza di una visione di sistema nella programmazione infrastrutturale è senza dubbio uno dei fattori che ha portato il nostro Paese ad accumulare gravi ritardi nello sviluppo economico, comportando l'aumento dei costi e dei tempi di interconnessione fra le nostre Regioni e col resto d'Europa.

Evidenziato che

La nostra Regione è stata fra le prime a dotarsi di uno strumento sistemico integrato di progettazione dei collegamenti e delle infrastrutture (PRITT), fortemente incentrato su una strategia unitaria, riuscendo così ad ottenere risultati senz'altro positivi ma ancora lunghi dall'efficienza, soprattutto a causa del dilatarsi dei tempi di approvazione.

In particolare, nella scorsa Legislatura regionale non ha potuto concludersi l'iter per l'adozione del nuovo PRITT 2010-20, determinando così un vuoto di pianificazione che necessita di essere velocemente colmato se si vuole tornare ad offrire all'Emilia-Romagna adeguati strumenti di competitività, tanto che lo stesso Presidente Bonaccini, nel proprio programma di Legislatura, ha sottolineato l'impegno a sbloccare celermente gli investimenti bloccati ed a sciogliere i nodi ancora aperti sul fronte della mobilità attraverso il confronto serrato con i territori.

Considerato che

L'approvazione del nuovo PRITT, con una ridefinizione delle politiche regionali relative alle infrastrutture ed ai trasporti, risulta ancor più necessaria ed urgente, anche alla luce delle recenti scelte del governo che ha recentemente rivisto le priorità nazionali relative alla grandi opere, andando ad eliminare, da quelli prioritari, alcuni progetti strategici per il territorio regionale, (come la E45-E55).

Dato atto che

La Regione Emilia-Romagna ha adottato con delibera n. 1180 del 21/7/2014 la proposta di PAIR Piano Aria Integrato Regionale, al 2020, piano che contiene, tra le varie misure, un impegno importante in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico, anche promuovendo politiche diffuse di mobilità sostenibile su tutto il territorio regionale.

Sottolineato che

In tale contesto è da leggere l'impegno assunto dalla Regione col bilancio 2015 e col DPEF 2015-18, volto alla creazione di un vero e proprio Sistema Metropolitano Regionale, attraverso il sostegno e la promozione del trasporto ferroviario regionale e la riqualificazione dei treni e delle stazioni, il completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) di Bologna. Con questo atto si ripristina inoltre la fruibilità del contributo regionale al collegamento fra la stazione Alta Velocità e l'aeroporto di Bologna (people mover).

Nel quadro dell'impegno sulle grandi infrastrutture, le quali oltre a rispondere al criterio della competitività, dovranno essere realizzate nell'ottica della sostenibilità economica e ambientale, prevedendo adeguate azioni compensative, come nel caso dell'autostrada Cispadana, da troppo tempo in attesa di sbloccare la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (aperta ad ottobre 2012) e su cui si dovrà immediatamente avviare la procedura per il trasferimento della concessione allo Stato.

Rilevato che


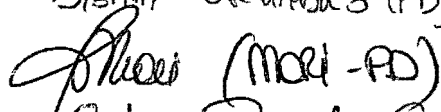

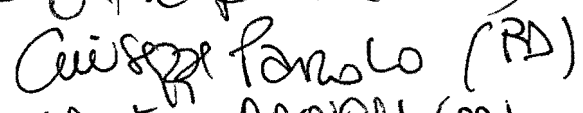
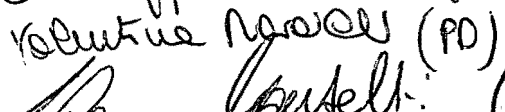

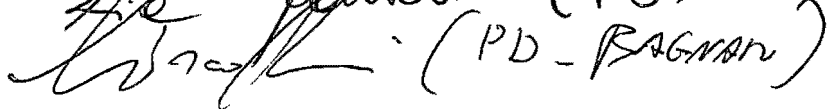
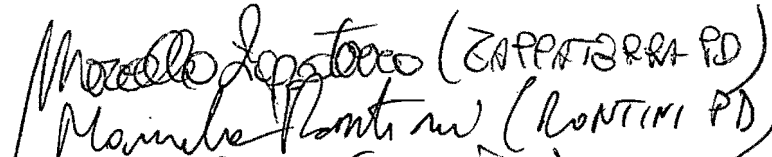
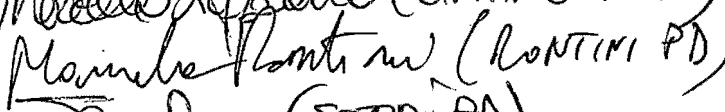
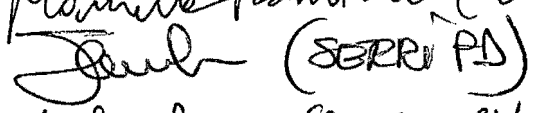
L'obiettivo di questa opera sinergica, che coinvolge a livello programmatico ed economico una molteplicità di livelli istituzionali e di soggetti pubblici e privati, è quello di passare dall'attuale visione policentrica a quella di una Regione-città, fortemente interconnessa al proprio interno ed immediatamente collegata al resto del Paese ed all'Europa grazie ad un sistema infrastrutturale basato su una rete efficiente e coerente di soluzioni collegate fra loro dal punto di vista logico e funzionale, dove si incentivi il passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia, con una decisa politica di valorizzazione, potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie locali esistenti, con ulteriori integrazioni ove necessario per creare una rete capillare, funzionale e moderna di metropolitane di superficie interconnesse.

### Impegna la Giunta

A giungere in tempi ragionevolmente brevi all'adozione del nuovo Piano regionale integrato dei trasporti - PRITT 2025, per fornire all'Emilia-Romagna uno strumento programmatico idoneo a confrontarsi con i territori per la definizione degli interventi, e a dialogare col Governo sulle priorità per i prossimi anni. Il nuovo PRITT dovrà essere uno strumento utile a fare ancor di più dell'Emilia-Romagna una Regione Europea, andando a realizzare un sistema integrato dei trasporti regionale che sappia mettere al centro le politiche di contrasto del cambiamento climatico, di sostenibilità, di contenimento del consumo di suolo, di trasparenza e legalità.

A confermare il proprio impegno, anche alla luce di quello recentemente espresso dal Governo che l'ha inserito fra le priorità infrastrutturali, per la completa realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano bolognese. In questo contesto deve essere realizzato anche un ulteriore potenziamento del collegamento fra stazione ferroviaria ed aeroporto, con la realizzazione della fermata aeroporto del SFM ed esplorando la possibilità di estendere il collegamento ferroviario anche al quartiere fieristico.

In merito alle previsioni di rilancio del progetto del People Mover, anche in virtù del lungo periodo di tempo trascorso dall'assegnazione del bando e degli ulteriori sviluppi in fase post-aggiudicazione (tra i quali l'ingresso di TPER nella società aggiudicatrice), Impegna la Giunta, in funzione del finanziamento erogato e da erogare, a sollecitare il Comune di Bologna ad accertare che dal punto di vista quali-quantitativo la soluzione tecnologica prevista sia pienamente idonea a garantire i requisiti di efficienza ed efficacia riscontrati in sede di bando, che assicuri l'adeguatezza e sostenibilità a lungo termine (sia logistica che finanziaria), e che sia in linea con le prospettive di sviluppo dell'aeroporto Marconi (Masterplan), questo a garantire sia il corretto finanziamento con risorse regionali, che una adeguata tutela della propria partecipata TPER. ①

STEFANO CALABRO (PD)   
Maurizio Mori (PD)   
Silvio Prodi (PD)   
Cristiano Romano (PD)   
Roberto Napolitano (PD)   
Aldo Gentili (PD)   
Lorenzo (PD - BAGNOLI)   
Maurizio Zappalà (ZAPPALÀ PD)   
Maurizio Monti (MONTI PD)   
Gianluigi Serrini (SERRI PD)   
Fabio (DUNOLO PD) 