

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

**Oggetto n. 7982 - Ordine del giorno n. 10 collegato all'oggetto 7675 Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni pervenute e approvazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)". A firma della Consigliera: Zamboni**

### **Ordine del giorno**

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

#### **Premesso che**

l'articolo 18 delle Norme attuative tecniche (NTA) del Piano prevede al 2030 un incremento dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+ 30% dei servizi e + 50% dei passeggeri). Tale indirizzo deve essere recepito nei piani e programmi che disciplinano il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, fra cui il Piano regionale integrato dei trasporti, i Piani di bacino del trasporto pubblico locale, i Piani urbani della mobilità di area vasta, i Piani urbani del traffico e i Piani urbani della mobilità sostenibile;

l'articolo 13 delle NTA del Piano prevede che gli strumenti di pianificazione del Comune di Bologna assumano l'obiettivo di share modale per i veicoli privati del 27% al 2030. Prevedendo quindi una riduzione significativa rispetto al 40% di share modale dei veicoli privato registrato nel 2016 e riportato nel quadro conoscitivo del Piano urbano mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna approvato nel 2019.

#### **Ricordato che**

sin dall'approvazione nel 1994 del progetto del nodo Bolognese dell'Alta velocità, Comune e Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Ministero dei Trasporti e le Ferrovie dello Stato hanno formalizzato il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM). Questo Servizio avrebbe dovuto rendere più efficiente e attrattivo il trasporto ferroviario passeggeri da e per Bologna su tutte le linee che convergono sulla stazione centrale di Bologna, collegando in un servizio



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527.5862 – 527.5714-527.5356

email [ALAffLegCom@Regione.Emilia-Romagna.it](mailto:ALAffLegCom@Regione.Emilia-Romagna.it)

PEC [ALAffLegCom@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:ALAffLegCom@postacert.regione.emilia-romagna.it) WEB [www.assemblea.emr.it](http://www.assemblea.emr.it)

integrato Porretta, Modena, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore, Imola, S. Benedetto Val di Sambro;

le caratteristiche fondamentali del progetto erano tre: il cadenzamento degli orari in servizio regolare, le linee passanti e una rete di stazioni diffusa sul territorio di tutta la provincia (85 in tutto, di cui 22 nuove, 17 nell'area dei comuni di prima cintura e 7 nel capoluogo bolognese);

il PUMS della Città Metropolitana di Bologna approvato nel 2019 indica il SFM come principale strumento di pianificazione della mobilità dell'area metropolitana, centrale per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti da traffico veicolare privato e per il conseguente miglioramento della qualità dell'aria fissati dal Piano Aria Integrato Regionale 2020.

### **Rilevato che**

nonostante il nuovo protocollo di intesa sul SFM, firmato nell'aprile scorso tra Comune e Città Metropolitana di Bologna e Regione Emilia-Romagna, preveda alcune realizzazioni a lungo attese, come la prima linea passante Porretta Pianoro prevista per giugno 2024, rimangono aperte numerose criticità sulla piena realizzazione del SFM;

rimane aperto l'interrogativo relativo alle risorse necessarie per la realizzazione dei numerosi interventi strutturali necessari per il suo completamento (come evidenziato nell'articolo 4 del protocollo stesso);

le nuove fermate del SFM non solo non sono state realizzate con il finanziamento disponibile, ma in questi anni il costo previsto è più che raddoppiato, passando da 38 a 83,2 milioni di euro. Inoltre, non si procederà per stralci e pare che ci sia bisogno di un nuovo protocollo d'intesa tra Comune, RFI e TPER, ripartendo quindi sostanzialmente da zero;

senza nuovi investimenti infrastrutturali non è possibile procedere alla realizzazione di nuove linee passanti, oltre alla annunciata Porretta-Pianoro;

non sono previsti progressi sull'integrazione tariffaria, da intendere come titolo unico ferro-gomma sul territorio metropolitano bolognese;

non ci sarà un cadenzamento regolare e diffuso a 30' sulle linee, essendo questo fortemente dipendente dalla volontà di RFI e da ulteriori ed impegnativi interventi infrastrutturali non ancora programmati e finanziati: Nodo, Bologna-Ferrara, Bologna-Castelbolognese.

### **Considerato che**

come affermato nella Relazione generale al capitolo 11.2.3:

qualunque politica di qualità dell'aria rischia, comunque, di rivelarsi inefficace se non accompagnata da adeguate strategie di promozione e potenziamento del trasporto pubblico, sia su gomma (TPL - Trasporto Pubblico Locale) che su ferro.

**Tutto ciò premesso e considerato  
impegna la Giunta regionale**

ad operare in tutte le sedi opportune, d'intesa con Comune e Città metropolitana di Bologna, affinché siano finanziati dai soggetti terzi competenti gli interventi strutturali necessari alla piena realizzazione del SFM;

ad arrivare alla definizione di un orizzonte temporale per il completamento del SFM con obiettivi intermedi e tempi per la loro realizzazione (cronoprogramma).

*Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta pomeridiana del 30 gennaio 2024*