



Urbanistica, Ambiente, Mobilità e Casa

PUNTO 1. Legge Urbanistica Regionale

La legge urbanistica regionale ora in vigore è la Legge 24 del dicembre 2017. Si tratta di una legge che da molti è stata annunciata come assolutamente innovativa e avanzata in confronto alle altre leggi regionali urbanistiche italiane. Purtroppo, anche a detta di molti amministratori locali, anche di centrosinistra, questa legge ha dimostrato molti limiti.

Lo slogan “zero consumo di suolo”, matrice principale della legge, portato con orgoglio su tutti i tavoli urbanistici nazionali si è rivelato un enorme fallimento, come meglio descritto nei successivi punti a proposito della salvaguardia ambientale e protezione dal rischio idrogeologico. La Regione Emilia-Romagna negli ultimi anni si è rivelata una tra le maggiori consumatrici di suolo in Italia e la peggiore in aree a rischio idrogeologico.

Le enormi lungaggini delle procedure di redazione e approvazione dei nuovi piani urbanistici generali (PUG) immaginati dalla LR 24/2017, con procedure molto farraginose e burocraticamente insostenibili, del tutto identiche per comuni di 300.000 e di 500 abitanti, ha portato ad una gestione del territorio sempre più difficile e sempre più in ritardo sui tempi invece molto più veloci delle trasformazioni urbane e sociali in atto. In aggiunta a ciò, le successive e necessarie varianti ai medesimi strumenti urbanistici invece di essere gestite con procedure più snelle, poiché realizzate sull’impianto principale già approvato dei PUG, devono rispettare gli stessi iter interminabili di quelli di nuova adozione. Non c’è nulla di sostenibile in tutto ciò. I comuni sono sottoposti a inutili e dannosi stress procedurali senza precedenti.

La rinuncia alla pianificazione attuativa programmata dai Comuni a favore della urbanistica negoziata delineata dal nuovo strumento denominato Accordo Operativo ha prodotto interventi nelle città totalmente disorganici, privi di una visione complessiva del territorio e quindi sostanzialmente scomposti. Anche la visione centrale e gerarchica degli spazi di dotazione pubblica (parchi, parcheggi, aree di svago e ciclabili), necessaria alla corretta pianificazione di un contesto urbano, è stata sostituita da una frammentazione policentrica e priva di progetto che ha polverizzato le aree di spazio pubblico rendendole spesso inutili alla fruizione della popolazione sempre più inurbata ed esigente.

Proposte:

1. Procedere ad una profonda revisione della Legge 24/17, rimettendo al centro la Pianificazione urbanistica e il progetto come Visione che coinvolga tutte le forze attive del territorio. Tornare a pianificare le nostre città con una prospettiva che comprenda tutte le discipline coinvolte nella trasformazione della città contemporanea e del territorio.
2. Promuovere procedure urbanistiche più snelle, semplificate per Comuni al di sotto di 15.000 abitanti. Prevedere procedure di variante agli stessi strumenti molto semplificate e di diversa complessità: non è possibile che la procedura per modificare l'intero impianto viabilistico di una città e per cambiare la strategia urbanistica di un isolato abbiano lo stesso iter procedurale.
3. Promuovere un reale decremento del consumo di nuovi suoli, attraverso lo studio delle aree di maggiore impatto sulla rete di scolo superficiale e convogliando fondi europei e statali sulla desigillazione delle aree a maggiore pericolosità. Condurre ricerche più attualizzate sugli impatti delle acque di prima pioggia nel nostro territorio, studiando soluzioni all'altezza del cambiamento climatico in atto.
4. Reintrodurre il Piano dei Servizi, strumento urbanistico ormai abbandonato da tempo dalla nostra Regione, che obbliga le Amministrazioni pubbliche a riprogettare la rete dei servizi della città, le aree verdi, i parcheggi, i servizi in genere, costringendole a perseguire politiche di visione ampia e superando la frammentazione dei servizi in spazi di piccole dimensioni e di impatto quasi nullo sul benessere dei cittadini. L'obiettivo di questa misura è favorire l'attuazione di interventi di grande impatto per non disperdere in mille rivoli le dotazioni urbanistiche derivanti dagli interventi di trasformazione del territorio.

PUNTO 2. Rigenerazione Urbana

Sul versante della rigenerazione, l'attenzione è stata sapientemente dislocata sull'artificiosa querelle cementificatori-difensori del territorio, per giustificare un'inerzia che ha avuto come unico effetto la sostanziale assenza di risposte alle molte domande presenti in Regione.

La rigenerazione urbana di fatto non è decollata perché in chi ha finora governato manca la cultura del partenariato pubblico-privato. L'idea secondo cui il privato rappresenta lo speculatore, specie se impegnato nel settore edilizio, ha finito per appesantire le iniziative promosse o promuovibili con un carico di oneri e extra oneri tale da rendere quasi sempre antieconomica l'intrapresa.

Come se ciò non bastasse, le aree o gli asset da rigenerare (spesso in mano pubblica o para pubblica), hanno quasi sempre rappresentato un fattore di ulteriore appesantimento, per effetto di sopravvalutazioni.

Come si può cercare di uscire dall'impasse? Il successo dipende dalla visione e dalla capacità di negoziare, mantenendo però il controllo pubblico sugli indirizzi generali. Il mercato deve essere guidato e corretto quando necessario, ma non sostituito, poiché le risorse limitate e la vastità del fabbisogno richiedono un intervento rapido ed efficace che il solo soggetto pubblico non può garantire. L'impasse in cui siamo è determinata dall'insofferenza per la ricerca di equilibri negoziali tra pubblico e privato. L'insipienza di cui sono impregnate le politiche abitative della Regione porta ad un utilizzo non ottimale di risorse comunque ampiamente insufficienti. E se la scarsità delle risorse potrebbe non essere una colpa, il cattivo uso lo è senz'altro.

Rigenerazione urbana e Nature Based Solution, ovvero soluzioni basate sulla natura, sono le nuove, e corrette, parole d'ordine di qualunque professionista. Anche qui però bisogna riuscire a sfuggire ad un approccio ideologico al Green puramente conservatore. Dobbiamo perseguire l'obiettivo di conservare il più possibile la ricchezza vegetale delle nostre città e al contempo studiare delle strategie per rinnovarla e per implementarla.

La rigenerazione dei centri storici è ancora più complessa: competenze intersettoriali e capacità dei tecnici locali pubblici e privati sono il vero motore del cambiamento. Purtroppo, la natura di storico sottodimensionamento di alcuni ruoli pubblici fa sì che difficilmente il pubblico riesca ad essere portatore di soluzioni innovative più del privato: qui si apre quindi la necessità di un confronto -pubblico-privato cercando di assegnare con correttezza i ruoli specifici. Bisogna che il dialogo non sia viziato da incomprensioni o dubbi a prescindere e che nel sistema di rigenerazione sia chiara la pubblica utilità dell'operare ai fini della salvaguardia del benessere e della sicurezza dei cittadini.

La nostra legge regionale ha accordato qualche piccola concessione per premiare gli interventi di rigenerazione urbana, quelli cioè che, a fronte di un consumo zero di suolo, producono la riqualificazione di un contesto edilizio compromesso con interventi complessi di trasformazione e rigenerazione dei volumi edilizi esistenti. In questo ambito il privato imprenditore può dare alla trasformazione positiva delle nostre città un grande contributo che deve essere sollecitato, accompagnato e incentivato. Devono essere invece premiate le iniziative immobiliari di rigenerazione urbana che perseguono degli obiettivi migliorativi degli standard di qualità individuati dalle misure regionali.

- È urgente una direttiva regionale che premi con diritti edificatori chi propone la riqualificazione dei contesti in cui gli interventi si inseriscono, migliorando dotazioni, contribuendo all'attuazione di progetti di ampio respiro pianificati dalle Amministrazioni, incrementando gli standard qualitativi degli interventi edilizi. Si tratta di un meccanismo molto semplice, che può dare un grande impulso al miglioramento degli interventi edilizi e delle dotazioni anche di case sociali.

- I volumi edilizi che si trovano in aree a basso utilizzo bisognose di riqualificazione spesso sono oggetto di speculazioni edilizie che tendono a bloccare le rendite fondiari su livelli troppo elevati per permettere delle vere e proprie rigenerazioni senza il completo recupero delle volumetrie esistenti. Lo sviluppo eccessivo della città orizzontale a bassa densità ha provocato un consumo di suolo eccessivo e un costo esagerato delle infrastrutture che nel territorio della nostra Regione, per la bassa densità delle nostre zone costruite, devono servire ampi comparti edilizi a fronte di un numero di abitanti insediati e temporanei troppo basso per rendere sostenibile la efficienza delle reti. Dobbiamo ripensare il tema della densità urbana liberando il più possibile i suoli e riproporre una città più verticale dove gli spazi liberati a terra permettano la realizzazione di nuovi servizi e l'ammmodernamento di quelli esistenti.
- La teoria urbanistica moderna sottolinea l'importanza di gestire le risorse in modo integrato, considerando aspetti come l'acqua, l'energia e i rifiuti in una prospettiva olistica. Gli edifici verticali possono facilitare questa gestione attraverso sistemi centralizzati. La disciplina urbanistica regionale non considera e non facilita la transizione verso una città verticale e di fatto impedisce una corretta rigenerazione degli ambiti urbani con un conseguente incremento eccessivo dei costi delle abitazioni e un processo crescente di gentrificazione che ghettizza le periferie più lontane dai centri storici e favorisce lo spopolamento delle aree di maggiore valore che si trasformano in grandi dormitori senza vita sociale attiva. La nostra urbanistica è vecchia e va cambiata con urgenza. La miopia di chi ha gestito i processi di ammodernamento delle nostre aree urbane sta producendo disastri di cui abbiamo solo iniziato a vedere gli effetti. Occorre corre ai riapri con urgente ammodernamento della disciplina di riuso e efficientamento delle nostre maggiori aree urbane.

PUNTO 3. Il piano casa

Sulla casa la politica regionale è stata semplicemente inesistente, un assessorato afono e senza capacità di uscire da schemi perdenti, che ha finito per lasciare spazio all'arrembante tracotanza di alcune amministrazioni locali, che hanno varato programmi che potremmo valutare solo nel 2030.

In attesa di risposte (che non arriveranno), si è scientemente scelto di rinfocolare la retorica anti cemento con cui il presidente uscente ha coperto i fallimenti delle politiche abitative del suo doppio mandato. Rivendicare il ruolo di baluardo ambientalista e la difesa dalla speculazione edilizia, che peraltro nessuno intende promuovere, rappresenta l'artificio retorico scelto per coprire il fallimento di 20 anni di politiche abitative inadeguate.

Per affrontare la carenza di alloggi, oltre alla rigenerazione urbana, bisogna considerare anche gli immobili poco o male utilizzati. Sebbene sia necessario regolamentare gli affitti brevi, questi rappresentano solo una piccola parte del patrimonio immobiliare privato inutilizzato. Per rendere disponibile una maggiore quantità di alloggi, è fondamentale adottare un approccio negoziale piuttosto che utilizzare slogan o interventi troppo rigidi. I

proprietari non agiscono per egoismo, ma per proteggere il loro patrimonio. Pertanto, è importante garantire loro protezione attraverso soluzioni come defiscalizzazioni, fondi di garanzia e coperture assicurative, coinvolgendo le associazioni di proprietari per promuovere usi alternativi delle proprietà.

Ancora una volta col privato occorre dialogare, avendo consapevolezza dei fenomeni, creando strumenti e fornendo credibilità per individuare soluzioni, poiché senza il coordinamento con l'iniziativa privata non c'è possibilità di successo. L'atteggiamento della Regione negli anni passati è stato autoreferenziale, non ha coinvolto le energie dell'imprenditoria privata, non si è comportata come un ente pubblico istituzionale dovrebbe, creando concertazione, ascoltando ed accogliendo le proposte degli imprenditori e delle associazioni di categoria, creando le premesse per rendere conveniente investire in edilizia a scopo sociale, premiando finalmente chi meglio interpreta il tema e trae profitto da attività di realizzazione e gestione del social housing. Le esperienze di riferimento in Italia ed in Europa sono tantissime, possibile che la nostra Regione sia rimasta così indietro? Possibile che i nostri centri urbani di punta vedano i prezzi degli alloggi incrementarsi in modo così repentino a fronte di una offerta abitativa praticamente inesistente?

L'aspetto temporale è il primo fattore con cui l'inerzia delle politiche pubbliche degli ultimi lustri è chiamata a confrontarsi. La sostanziale assenza di iniziative dell'ultima legislatura, spesa più a lamentare tagli che ad individuare soluzioni, ha reso il quadro sempre più critico.

L'attrattività della Regione e, in particolare, di alcuni dei suoi capoluoghi hanno acuito lo squilibrio tra una domanda variegata e crescente e un'offerta calante. La soluzione a tale mismatch non può essere rappresentata da un'inopinata penalizzazione degli afflussi (lavorativi, turistici e studenteschi), quanto piuttosto dall'adozione di una linea che recuperi al mercato una parte di offerta oggi (temporaneamente) indisponibile.

Sul punto il fronte d'azione è duplice, da una parte occorre convintamente promuovere e favorire iniziative di rigenerazione urbana che consentano di ridurre un gap sempre più evidente, puntando su funzioni moderne in linea con i nuovi fabbisogni non necessariamente imperniati sull'ambizione proprietaria, dall'altra recuperare al segmento dell'affitto parte del patrimonio nelle disponibilità dei tanti multiproprietari privati e di chi ha preferito in questi anni lasciare il proprio patrimonio inutilizzato. Alla base di qualsiasi iniziativa va posto il senso dell'urgenza che un dibattito spesso ideologico e lezioso ha inopinatamente posto in secondo piano. A mancare è stata una visione strategica, priva di quegli ideologismi e condizionamenti che hanno portato ad una dispersione di risorse già esigue, senza nessuna reale possibilità di incidere sui fenomeni.

Al centro del nostro programma c'è la realizzazione di un grande piano casa per la realizzazione di alloggi per persone in difficoltà coinvolgendo gli attori privati sia dal lato imprenditoriale che dal lato finanziario, attirando capitali privati interessati ad un investimento a lungo termine.

Occorre sostenere piani economico/finanziari atti a realizzare interventi misti di housing sociale e libero mercato che coprano le richieste, ad oggi elevatissime, per studenti, anziani, lavoratori oltre ovviamente a giovani coppie e famiglie di reddito medio/basso. Occorre ripensare l'edilizia pubblica ma anche l'housing sociale per riportare al centro delle azioni concrete una collaborazione proficua tra finanze pubbliche e interventi privati.

PUNTO 4. Il ruolo dei Professionisti in materia urbanistica ambientale e paesaggistica

Il modo in cui la Regione ha trattato in questi ultimi anni i professionisti è stato davvero ingiusto e controproducente. Per promulgare le direttive urbanistiche per la gestione del territorio e per la pianificazione delle azioni per la salvaguardia ambientale ha coinvolto quasi tutti gli stakeholders delle mille associazioni territoriali portatrici di interessi, ma non ha mai coinvolto seriamente e continuativamente coloro che potrebbero veramente dare un efficace contributo al pensiero sulla pianificazione regionale e sulle scelte conseguenti.

Quando gli Ordini Professionali sono stati coinvolti è stato per dimostrare una partecipazione di facciata, più che per un reale interesse alla discussione con le categorie professionali. Non vengono mai promossi dei veri e propri forum di discussione delle scelte urbanistiche generali della regione condivisi con gli ordini professionali. Eppure, sono proprio gli architetti e gli ingegneri, geometri, geologi, agronomi, urbanisti e paesaggisti, i sociologi, gli esperti in diritto urbanistico e ambientale, che sono chiamati poi ad attuare e a verificare nei fatti le scelte politiche della pianificazione.

Anche questo dato fa comprendere come il pensiero della nostra Regione sia autoreferenziale e autarchico. Ci sono ottimi tecnici nei ranghi degli uffici amministrativi della Regione ma pochi hanno idea di cosa voglia dire gestire nei fatti il territorio e tradurre le norme pensate ai piani alti degli uffici regionali in azioni tese a migliorare l'assetto concreto delle nostre città e delle aree agricole. Il lavoro dei professionisti sul campo, il loro punto di vista è necessario per potere verificare gli strumenti urbanistici ed ambientali e le misure legislative poste in atto.

L'esperienza concreta e la circolazione delle idee applicate anche in altri contesti territoriali è indispensabile per adeguare la nostra legislazione urbanistica ed ambientale alle sfide della contemporaneità e dei cambiamenti sociali e ambientali in atto.

Proposta: formare un tavolo permanente con i professionisti coinvolti nelle scelte relative alla pianificazione territoriale. Il tavolo non dovrà essere di carattere informativo, per comunicare delle scelte già fatte a monte, ma dovrà essere un confronto reale e aperto per lo studio di nuove proposte di legge e per la verifica della efficacia delle leggi già in vigore. Questo tavolo dovrà avere un importante ruolo informativo e divulgativo. Dovrà anche sollecitare i professionisti coinvolti verso lo studio e la actualización di quanto accade nel mondo sulle politiche di gestione del territorio, qualificandosi anche come

portatori di conoscenza e di innovazione. L'azione culturale di questo nuovo tavolo dovrà promuovere in Regione una nuova presa di coscienza delle urgenze ambientali legate ai contesti urbani, agricoli e paesaggistici, contribuendo al contempo alla formazione di una nuova coscienza condivisa delle caratteristiche e delle potenzialità del nostro territorio.

PUNTO 5. Aree Produttive. Velocità e sostenibilità degli interventi.

L'art. 53 della Legge Regionale 24/2017 prevede che si possano ampliare le aree produttive private in variante alla pianificazione urbanistica generale, con procedure semplificate rispetto alla variazione degli strumenti urbanistici generali. Questo ha aiutato le aziende esistenti sul territorio ad ampliare la loro produttività in tempi ragionevoli. Purtroppo, questo articolo riguarda solo le aziende già esistenti e favorisce gli interventi realizzati in prossimità delle sedi aziendali esistenti, non di quelli delocalizzati su altre parti del territorio. Non basta, dobbiamo rendere meno farraginoso la procedura e rendere possibile la realizzazione di interventi in zone anche lontane dallo stabilimento di origine. Questa flessibilità maggiore dovrà andare di pari passo con requisiti ambientali migliorativi e perequazione ambientale ed urbanistica dei nuovi interventi promossi che dovranno prevedere alti standard di qualità ambientale e contribuire a riqualificare aree degradate già esistenti. La Regione deve promuovere un patto con l'industria per facilitare la realizzazione di interventi di alto profilo ambientale, premiando coloro che si rendono interpreti di riqualificazioni ambientali che migliorano le caratteristiche dei tessuti insediati e promuovono azioni migliorative dell'ambiente in cui si inseriscono.

Proposta. Dare velocità e certezza agli interventi produttivi che promuovono il territorio e l'occupazione, anche non necessariamente per le aziende già insediate ed anche lontano dallo stabilimento di origine e richiedere in cambio, alle aziende agevolate da questa procedura, l'incremento della qualità ambientale e un contributo alla riqualificazione strategica delle aree degradate. Questa azione dovrà avere una altissima attenzione allo studio di soluzioni di gestione del territorio in linea con il quadro esigenziale individuato dagli strumenti urbanistici locali e dedicato al risarcimento del territorio e al miglioramento delle sue caratteristiche di resilienza e di qualità ambientale.

PUNTO 6. Ambiente e alluvione

La Legge Regionale 24/2017 è stata pubblicizzata come la Legge che blocca il consumo di suolo, estremamente rilevante per l'abbattimento degli eventi alluvionali, della decarbonizzazione e per la riduzione del fenomeno isola di calore che affligge le nostre città. Eppure, le statistiche e i report di Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) collocano l'Emilia-Romagna ai primi posti nelle classifiche nazionali per consumo di suolo, addirittura con un primato per ciò che riguarda la cementificazione in aree alluvionali. In Emilia-Romagna si consuma suolo perfino nelle aree protette (più 2,1 ettari nel 2020-2021), nelle aree a pericolosità di frana (più 11,8 ettari nel 2020-2021) e nelle aree a pericolosità idraulica vanta un vero e proprio record essendo la prima in Italia per cementificazione nelle aree alluvionali.

Tra il 2020 e il 2021, così, si è costruito per 78,6 ettari nelle aree ad elevata pericolosità idraulica e per 501,9 in quelle considerate a media pericolosità, oltre la metà del consumo di suolo nazionale con quel grado di pericolosità idraulica. Chi autorizza e realizza quegli interventi, in pratica, sa già che prima o poi qualcosa di grave accadrà. Tra il 2020 e il 2021 l'Emilia-Romagna è stata la terza Regione italiana per consumo di suolo, con più 658 ettari cementificati in un solo anno: significa che si è registrato oltre il dieci per cento di tutto il consumo di suolo nazionale. Questo fa sì che l'Emilia-Romagna sia arrivata ad avere una superficie impermeabile che è pari all'8,9% di quella totale, ben oltre la media nazionale che si ferma, ad oggi, al 7,1%. È sempre Ispra a ricordare che la provincia di Ravenna è stata la seconda provincia regionale per consumo di suolo nel 2020-2021, occupando ben 114 ettari, pari al 17,3% del consumo regionale. Pare evidente che la Regione Emilia-Romagna abbia diffuso una narrazione molto diversa dalla realtà dei fatti. E questo è molto grave, perché il primo dovere istituzionale di un Ente come la Regione è proprio quello di rendere coscienti i propri cittadini delle situazioni effettive, con trasparenza e poi subito proporre soluzioni immediate per porre rimedio ai problemi salienti. A proposito di soluzioni immediate occorre ricordare che il Piano Speciale per la ricostruzione e per la realizzazione delle opere per limitare il rischio idraulico nella Regione è stato presentato dall'Assessore Priolo il 3 luglio del 2024, a ben 14 mesi dagli eventi disastrosi del maggio 2023. Questa è la velocità della Regione Emilia-Romagna in materia di prevenzione ambientale. Tanto che gli eventi si sono già nel frattempo ripetuti altre volte, mettendo in difficoltà famiglie ed imprese che giustamente chiedono risposte veloci che purtroppo la Regione ER non fornisce.

Proposta:

- È prima di tutto urgente approfondire lo studio e la conoscenza delle aree esposte a pericolo idrogeologico e di inondazione ed impedire del tutto la loro ulteriore cementificazione promuovendo la immediata desigillazione delle aree maggiormente compromesse.
- È necessario investire in tecnologie avanzate di recupero e raccolta unitamente a politiche infrastrutturali per la messa a punto di bacini di ritenzione idrica, valutandone l'applicazione in funzione della specificità del territorio e delle attività produttive esistenti. Dobbiamo investire in casse di espansione nei principali corsi d'acqua e nell'incentivare la realizzazione di "città spugna", in grado di assorbire e di ritenere l'eccessivo apporto idrico per periodi di tempo necessari allo smaltimento degli eccessivi flussi conseguenti a eventi meteorologici sempre più estremi. Il primo problema per l'attuazione di queste politiche di natura infrastrutturale è dato dai tempi. lunghi a causa dei necessari meccanismi di esproprio e di progettazione e controllo delle soluzioni tecniche proposte.
- È inoltre necessario riprendere una collaborazione sistematica con chi gestisce direttamente il nostro territorio, per primi gli agricoltori che sono direttamente interessati alla realizzazione di lavori di pulizia degli scoli del reticolo acquifero superficiale. Ancora una volta la ostinata autoreferenzialità della nostra Regione ha

portato al completo disinteresse di chi opera direttamente sul territorio, impedendogli anche di prendersi cura e di pulire il fondo degli alvei, che sono pertanto rimasti nell'abbandono e privi della più elementare manutenzione. L'azione coordinata degli agricoltori potrebbe contribuire in modo determinante alla messa in sicurezza del territorio. Se la Regione Emilia-Romagna adottasse delle misure per il coinvolgimento attivo delle imprese agricole locali, potrebbe addivenire ad un diffuso e immediato miglioramento del naturale deflusso delle acque. La elementarità di questo principio sussidiario potrebbe davvero in poco tempo e con il minore dispendio possibile di energie pubbliche, riportare in sicurezza ampi ambiti territoriali in cui i diretti interessati potrebbero rendersi protagonisti di un nuovo corso nella gestione delle acque. Una nuova azione di bonifica dei territori compromessi operata in base ad un semplice patto di alleanza tra il pubblico e il privato che in questa situazione di emergenza senza dubbio convergono in un comune interesse di tutela e di salvaguardia della sicurezza ambientale. Un principio elementare a cui occorre ricorrere con somma tempestività.

- Accanto a ciò, è necessaria una revisione delle strategie ambientali e territoriali che riguardano le aree della alta e media collina fino alla pianura suddivise per bacino idrografico per la valutazione dei potenziali impatti sui territori in funzione dei rischi specifici 'attuali'. Abbiamo compreso in questi ultimi tempi che il fenomeno alluvionale trae origine dalla media collina nella quale per la Regione ER sappiamo essere presente un forte abbandono produttivo. Occorre promuovere delle misure immediate per favorire il ritorno alla coltivazione delle nostre aree pedecollinari e collinari.

Diga di Vetto. Ci sono due proposte principali per la diga di Vetto. La prima è quella di realizzare un invaso da 27 milioni di metri cubi. La seconda è di realizzare un invaso più grande, seguendo un vecchio progetto. Ecco alcuni dettagli importanti su entrambe le proposte.

Invaso da 27 milioni di metri cubi:

- Questo progetto è stato analizzato in un contesto diverso da quello attuale.
- Sono stati stanziati 3,5 milioni di euro per lo studio di fattibilità tecnico-economica e la prima progettazione di questo invaso.

Invaso superiore ai 100 milioni di metri cubi:

- Questo progetto è stato definito urgente già nel 1987.
- Secondo una società di ingegneria, il vecchio progetto è perfettamente adeguabile alle normative vigenti e la capacità idrica dell'Enza è in grado di riempire quasi tre volte all'anno la diga.
- La realizzazione di questo invaso richiederebbe meno tempo ed è quanto risulta da un nuovo studio per l'invaso da 27 milioni di metri cubi.

Gli obiettivi degli interventi sulla diga di Vetto sono:

1. Garantire acqua ed energia pulita ai terreni agricoli e alle famiglie di Reggio Emilia e Parma.
2. Eliminare i pericoli di alluvioni a valle.
3. Creare un'oasi faunistica di grande valore ambientale.
4. Portare lavoro e turismo tutto l'anno. Assicurare un futuro ai paesi montani delle due province.

Non c'è più tempo per tergiversare e non assumere decisioni, vogliamo che si proceda urgentemente all'avvio dei lavori per la realizzazione della diga e la Regione si dovrà impegnare a trovare un accordo sul progetto con il Governo nazionale.

PUNTO 7. Mobilità

PUNTO 7.1. Aeroporti

La crisi del sistema aeroportuale della Regione è descritta dalla situazione dell'aeroporto di Bologna che non è più in grado di soddisfare standard qualitativi minimi per i passeggeri in transito dallo scalo e dalla città. L'aumento del traffico aereo impone un impatto acustico crescente alle zone occidentali della città che vedono addirittura i valori immobiliari decrescere per l'inquinamento acustico ormai insostenibile. La situazione si protrae da parecchi anni ormai e non accenna a migliorare. Le responsabilità principali sono da attribuire ad Enac ma c'è da dire che la Regione ER non si è mai attivata in modo definitivo per porre rimedio ai disagi. Lo scalo di Bologna non può essere l'unico in Regione ad accogliere il traffico aereo con continuità.

Le recenti criticità sulla torre di controllo dell'Aeroporto di Rimini mettono in mostra la necessità molto urgente di creare un sistema integrato degli scali della Regione. Parma, Forlì e Rimini non possono essere marginalizzati ma vanno coinvolti in un ridisegno complessivo delle tratte, e la Regione deve cambiare registro, imponendo ad Enac i provvedimenti necessari alla realizzazione di un sistema aeroportuale integrato all'altezza della crescita di domanda turistica nel nostro territorio. Occorrono interventi urgenti. La miopia e la nullità dell'integrazione degli aeroporti negli ultimi anni hanno portato ad una situazione senza uscita. Una Regione della dimensione e della importanza della Emilia-Romagna non può sopportare più a lungo la situazione da terzo mondo che si è venuta a creare con la complicità insipiente delle Giunte Regionali fino ad oggi.

Occorre un deciso cambio di passo. Ma un capitolo speciale della questione aeroporti spetta di diritto al People Mover di Bologna, progetto della società Marconi Express, partecipata da Consorzio Integra e da Tper - quindi anche dalla Regione Emilia-Romagna, che fornisce il collegamento tra aeroporto e Stazione Centrale FS nel tentativo di migliorare, giustamente, la connessione tra mezzi di trasporto nel complesso nodo di Bologna. La capacità del sistema (stimata con un indice di affollamento di 4 persone a metro quadro: indice irraggiungibile, pensate solo al trasporto dei bagagli) era di 1,7 milioni di utenti l'anno a fine concessione, cioè nel 2052.

Questo limite è stato raggiunto già ora, nel 2023, ed il sistema non è ampliabile, cioè non si possono aggiungere delle altre carrozze alle corse perché il sistema non lo permette. Questo spiega le interminabili code per il People Mover e per i taxi presso l'aeroporto nelle ore di punta. Questo disastro era prevedibile? Sì, era ampiamente prevedibile! Nell'Allegato al contratto di programma tra SAB ed ENAC del 2009 (relativo al periodo 2009-2013) era previsto un aumento dei passeggeri del 28,05% (in 4 anni!). Nel 2009 i passeggeri erano 4.8 milioni nel 2023 è stato di 9.9 milioni. Tutto come previsto.

Si è costruita coscientemente una infrastruttura che fin dal concepimento si sapeva sarebbe stata ampiamente insufficiente. Occorre al più presto integrare le potenzialità del People Mover con nuovi mezzi di collegamento Aeroporto Stazione e rendere sostenibile l'intermodalità delle componenti trasporto nel capoluogo.

Proposta: Dare vita ad un tavolo con gli scali aeroportuali della Regione, a cui invitare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e gli Enti competenti, per condividere un piano di sostegno allo sviluppo e all'adeguamento degli scali in una fase di crescita del traffico aereo, valorizzando le specifiche vocazioni dei diversi aeroporti.

PUNTO 7.2. Porto di Ravenna

Porto di Ravenna. Il porto di Ravenna è il terzo scalo portuale italiano e ha da sempre una importanza rilevante soprattutto nelle tratte commerciali. La situazione difficile dei porti italiani è una priorità nella agenda di qualsiasi governo nazionale. Gli stanziamenti per il porto di Ravenna dal 2016 tuttavia sono stati rilevanti. Sono stati effettuati molti lavori per migliorare soprattutto la possibilità di attracco delle navi a maggiore pescaggio, che è uno dei problemi di punta del porto Ravennate. Questo però non ha portato alle conseguenze sperate.

Si continua a registrare un calo annuale nel traffico delle merci nel porto, nel 2016 la movimentazione del porto ammontava complessivamente a 25.962.764 tonnellate annue tra carico e scarico, nel 2023 la movimentazione è stata di 25.503.131 tonnellate annue.

Guardando i container nel 2016 venivano movimentati 231.076 TEUs tra vuoti e pieni. Nel 2023 i container assommano a 216.981 TEUs (il TEU è l'unità di misura dei contenitori). Nei primi 6 mesi dell'anno in corso si assiste ad un calo ulteriore. Un segno meno del 5,8% sul primo semestre 2023 per quanto riguarda il complessivo delle tonnellate e un calo del 7% per i container. Tutto questo nonostante un investimento da centinaia di milioni di euro completato nel 2023 che, con la costruzione della nuova banchina da oltre un chilometro per l'attracco delle navi container, doveva accrescere il traffico portuale in modo sensibile. Peccato che ad oggi, a lavori completati, la banchina non possa accogliere il nuovo traffico container poiché l'area retrostante non è stata ancora attrezzata per il traffico delle merci in arrivo. La banchina è stata degradata al supporto del rigassificatore. A ciò si aggiunge anche la ormai endemica insufficienza di un adeguato sistema di smistamento merci su ferro che si attende da anni e che non è nemmeno ai blocchi di partenza.

La Regione dovrà farsi carico di questa situazione, costringere il Governo e l'autorità portuale a rendere operative le innovazioni fatte e ad ampliare la gamma delle navi di grossa stazza che possono transitare dal porto e realizzare un sistema di movimentazione merci innovativo dal porto alle maggiori direttrici di traffico nazionali.

PUNTO 7.3. Sistema di trasporto pubblico regionale: treni e bus

In regione Emilia-Romagna il servizio di trasporto pubblico locale viene effettuato da diverse aziende, che gestiscono il trasporto locale ereditato dalle municipalità e dalle aziende dei territori consorziati. Esistono a tutt'oggi parecchi servizi diversi. Tper a Bologna, Ferrara, Imola; START Romagna a Ravenna, Forlì, Cesena e Rimini; SETA a Modena, Reggio Emilia e Piacenza; TEP a Parma e poi altre locali che organizzano tratte a flusso minore.

La sfida che la Regione deve affrontare è una sempre maggiore collaborazione tra le varie strutture e la programmazione di una road map che giunga, in tempi certi, alla unione delle aziende di gestione del trasporto pubblico, per migliorare il servizio, abbattere l'impatto dei costi fissi e fornire delle economie di scala necessarie per pianificare investimenti di ammodernamento dei mezzi, delle infrastrutture e per ampliare le tratte alle zone meno servite del nostro territorio.

Sono tante le porzioni della nostra Regione che lamentano tutt'ora una scarsità nella frequenza del servizio di trasporto pubblico, soprattutto nelle zone montane che anche per questo motivo stanno subendo un graduale ma inesorabile spopolamento. Occorre una razionalizzazione urgente del servizio che costa troppo rispetto alle prestazioni che fornisce. Alcune altre Regioni italiane hanno sperimentato, nel tempo, una collaborazione con i servizi privati che stanno crescendo parecchio, e che favoriscono lo sviluppo di una mobilità nazionale a basso costo sempre più sfruttata dai cittadini.

La Regione dovrebbe aprire la strada a nuove forme di collaborazione con i maggiori gestori privati della rete di trasporto su gomma, per abbattere i costi del servizio e per migliorare l'offerta di trasporto. Questa collaborazione sussidiaria tra trasporto pubblico e privato permetterà di abbattere i costi del trasporto pubblico, di ammodernarne le strutture di management e di produrre un grande vantaggio per i cittadini e per il bilancio della Regione.

Il miglioramento del trasporto pubblico locale deve poi contemplare altre importanti sfide, sempre più attuali e sempre meno rinviabili:

- La sostenibilità ambientale ed ecologica del trasporto. Basti pensare che il 47% della rete ferroviaria regionale viaggia ancora a gasolio e che la elettrificazione, pianificata da anni, segna ancora il passo. Si parla di automobili elettriche quando ancora la nostra rete ferroviaria locale è in questa situazione. Proponiamo come primo tra gli interventi più urgenti da pianificare la elettrificazione di tutte le linee ancora a gasolio.

- La sicurezza su mezzi pubblici. È purtroppo sempre crescente la rilevazione di atti di criminalità sui mezzi di trasporto pubblici. Occorre rendere più sicuri i viaggiatori della nostra regione e i conduttori dei mezzi, che si vedono spesso, loro malgrado, a dover preferire il mezzo privato per via della paura di affrontare il viaggio sui mezzi pubblici. Occorre l'installazione di sistemi di controllo più moderni. La installazione di sistemi di assistenza e di emergenza più capillari e la formazione di centrali di sorveglianza che possano disporre interventi urgenti e risolutivi e impedire tempestivamente il ripetersi quotidiano di atti violenti sulla rete di trasporto pubblico. Si tratta di una vera emergenza.
- L'adeguamento delle tariffe. Già la Regione finanzia il ribasso e la gratuità delle tariffe del TPL per ragazzi in età scolare e per persone fragili e svantaggiate. La soglia di ISEE a 30.000 euro per l'ottenimento delle agevolazioni tariffarie lascia fuori fasce molto importanti di popolazione bisognosa che non può permettersi il trasporto pubblico. Occorre alzare la soglia Isee per ampliare la popolazione servita da questa agevolazione. Serve aiutare molti più ragazzi in età scolare e permettere loro una mobilità semplice e agevolata su tutti i mezzi pubblici regionali.

PUNTO 7.4. Infrastrutture per la mobilità

Sotto il profilo delle infrastrutture la Regione Emilia-Romagna è da sempre sede di parecchi investimenti, data anche la sua posizione strategica nel complesso del sistema paese e del sistema europeo mediterraneo. Questa sua posizione baricentrica la sottopone anche a particolari stress trasportistici che hanno il loro punto di maggiore crisi nel nodo Autostradale di Bologna. La quantità di passaggi automobilistici sull'asse della tangenziale e della A14, della A13 e della A1 è davvero impressionante.

A fronte di questa massa crescente di autoveicoli e di trasporto pesante, che ogni anno si incrementa, portando come dote inquinamento acustico e atmosferico a tratti insostenibile, il nostro governo locale ha deciso di non trasferire una grossa parte di questo flusso in una zona a nord della città di Bologna, molto meno densamente abitata e sostanzialmente sgombra da abitazioni e da altri ricettori sensibili, ma ha deciso di potenziare la attuale viabilità nella sede esistente con il tanto discusso Passante di Mezzo, che ha prevalso sul primo progetto, più semplice e sostenibile del Passante Nord.

Questa scelta, che tuttora non dimostra il suo impatto sulla viabilità del nodo tangenziale poiché fortunatamente i cantieri non hanno ancora visto la luce, non migliorerà in maniera risolutiva l'impatto del trasporto privato e continuerà a depauperare la qualità dell'aria già insostenibile del capoluogo di Regione. Pur comprendendo l'impossibilità al punto in cui siamo di fermare questa opera, vanno messe in atto tutte le opere di mitigazione per ridurre l'impatto di inquinamento e vanno individuate soluzioni finalizzate al potenziamento della rete secondaria della città e dei comuni limitrofi per fornire valide alternative al congestionamento della tangenziale bolognese.

Oltre al nodo di Bologna dovranno essere risolte parecchie altre situazioni che chiedono risposte da parecchi lustri. La Regione Emilia Romagna in tanti casi non ha un diretto

potere su situazioni legate al miglioramento della viabilità, ma dovrebbe aprire un tavolo stabile di coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per valutare assieme le opere più urgenti da inserire nel PRIT (piano regionale integrato dei trasporti) che dovrà vedere un coinvolgimento molto meno saltuario dei funzionari e delle rappresentanze politiche nazionali e regionali per scadenze di maggiore urgenza. Tra questi:

- Nuove linee ferroviarie e potenziamento di quelle esistenti tra Parma e porto di La Spezia per realizzare il corridoio Tirreno Brennero auspicato anche dalla Unione Europea.
- Potenziare il trasporto su ferro dal Porto di Ravenna sempre in direzione Brennero, sempre in ossequio alle direttive trasportistiche dell'Unione.
- Miglioramento della tratta sia ferroviaria che automobilistica costiera tra Cattolica-Rimini e Ravenna fino al confine nord della Regione
- Finanziare la tanto attesa strada Cispadana che dovrebbe dare respiro e alimentare le comunicazioni della parte più a nord della Regione con la costa e con le direttrici maggiori di traffico Nord-sud.
- Migliorare il nodo del trasporto pesante di Sassuolo-Modena e lo scalo ferroviario di Dinazzano Marzaglia connettendo il comparto produttivo ceramico con il resto della mobilità mercantile della Regione.
- Ogni intervento dovrà sempre confrontarsi con la necessità di migliorare la sicurezza stradale nella Regione che ha visto negli ultimi anni un trend di crescita importante degli incidenti stradali. Su base dati ACI-Istat, nel 2022, infatti, sono stati ben 16.679 i sinistri complessivi in regione, in crescita del +9,5% sul 2021, questo dato ci pone al terzo posto della triste classifica sinistri, dopo Lombardia e Lazio. La terza posizione in questa classifica è poi confermata anche dal confronto con la popolazione, con 375,9 incidenti ogni 100mila residenti. Si tratta di un trend purtroppo rivisto anche nel 2023, con sempre più situazioni drammatiche sulle strade della nostra regione. Occorre promuovere interventi di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, intensificare i controlli sulla rete e provvedere a stanziare i fondi per una corretta manutenzione delle strade che spesso risultano obsolete e prive degli standard minimi di sicurezza.

PUNTO 7.5. Mobilità sostenibile

La mobilità sostenibile è una direttrice di sviluppo sempre più importante nel quadro della mobilità e della necessaria innovazione nel trasporto di persone e cose. I punti che devono essere potenziati e migliorati per un ammodernamento della filosofia di trasporto nella nostra Regione riteniamo siano i seguenti.

Mobilità ciclabile. I finanziamenti europei degli ultimi anni e l'incremento di una coscienza collettiva più eco sostenibile hanno dato il via ad investimenti importanti negli aggregati

urbani di maggiore consistenza. Da sempre il nostro territorio si è distinto per un utilizzo massivo della bicicletta, ma pensiamo occorra fare di più e meglio. Tanti degli interventi per migliorare e potenziare le reti ciclabili urbane hanno prodotto la proliferazione di piste ciclabili quasi tutte in sede mista, con discutibilissimi criteri di sicurezza stradale e tante volte persino contrari ai più elementari principi di corretta gestione del traffico veicolare, spesso anche in barba alle norme del Codice della Strada.

Pensiamo che sia importante potenziare la rete ciclabile ma non a tutti i costi e con una cieca pregiudiziale ideologica. La pericolosità del mezzo ciclabile si è incrementata parecchio nelle nostre città e non solo per il maggiore ricorso alla bici come mezzo di trasporto. Pensiamo che molti interventi su sedi stradali molto ridotte si stiano rivelando troppo forzati e altamente pericolosi per i ciclisti. Occorre aiutare i comuni e la città metropolitana di Bologna a non forzare la apertura dei percorsi ciclabili a qualsiasi costo ma a valutare sempre e comunque la loro effettiva utilità, la necessità e soprattutto il pericolo indotto sul traffico veicolare e sugli utenti.

La strategia adottata da alcune amministrazioni per limitare le velocità degli autoveicoli in aree molto vaste dei centri urbani produce maggiore inquinamento e costringe i cittadini a trascorrere in auto tempi sempre più lunghi. Non si può risolvere il problema solo rallentando il traffico, occorre selezionare meglio gli interventi sulla rete ciclabile e ridurre la pericolosità dei percorsi. Gli incidenti in bici e la mortalità degli eventi è in crescita e la Regione dovrà controllare la realizzazione dei percorsi ciclabili, imporre regole stringenti e non finanziare a pioggia qualsiasi intervento ma valutarne di volta in volta la effettiva legittimità e opportunità. Occorre ampliare la rete, farlo in maniera continuativa ma senza strappi ideologici.

La vita dei cittadini non può essere sacrificata sull'altare della nuova mobilità ciclabile. Dovrà essere aumentata il più possibile la realizzazione di nuove piste ciclabili in sede propria, meno rischiose e utilizzabili da ogni livello di utenza.

A questo proposito crediamo fortemente che la realizzazione di nuove ciclovie intercomunali sia di primaria importanza. Questo può andare di pari passo con l'interramento di alcune tratte ferroviarie urbane che potrebbero accogliere nuovi percorsi di mobilità dolce e con la dismissione di alcune tratte meno frequentate che possono diventare percorsi sicuri per una mobilità ciclabile maggiormente interconnessa e di grande fruizione, anche per il tempo libero.

Parcheggi. Dopo un lungo periodo che negli scorsi anni ha visto la realizzazione di alcuni importanti interventi per la realizzazione di nuovi parcheggi, anche multipiano, la stagione della realizzazione di queste importantissime infrastrutture sembra spegnersi. È stato ed è giusto investire in diverse tipologie di mobilità, ma non possiamo scordare che la maggior parte dei cittadini della Regione continua a doversi muovere in automobile ed occorre non affrontare questo tema di nuovo in modo ideologico, demonizzando il mezzo automobilistico, ma collocandolo tra le infrastrutture di maggiore utilità della nostra rete trasportistica.

Occorre tornare a finanziare la costruzione di parcheggi nelle aree urbane e nei pressi dei maggiori nodi intermodali, per dare modo agli abitanti della regione e ai turisti sempre in aumento di potere sfruttare al meglio il collegamento tra mezzi pubblici e privati e permettere anche un utilizzo non invasivo dell'automobile. Non possiamo cancellare l'automobile come mezzo di trasporto, ma dobbiamo renderlo funzionale al nuovo disegno della mobilità cittadina. Ci sono varie possibilità di partenariato pubblico privato nella realizzazione di nuovi parcheggi, dobbiamo rimettere a disposizione le aree per la realizzazione di queste infrastrutture.

Le Amministrazioni Comunali dovranno essere indirizzate a considerare di nuovo le aree di parcheggio quali dotazioni obbligatorie anche per urbanizzazione secondaria e non solo a servizio degli interventi edilizi ordinari. È di somma importanza continuare a gestire la sosta dei veicoli in modo ordinato e conforme agli standard delle maggiori città europee.

Car sharing e carpooling. La mobilità urbana fa sempre più utilizzo della mobilità condivisa. I gestori di questo tipo di mobilità sono in numero sempre maggiore, molti di questi anche con flotte elettriche. La loro utilità è però fortemente limitata dalla rigidità e dalla ridotta scala delle aree servite. Vanno stretti degli accordi commerciali di sviluppo delle reti controllate dal servizio di car sharing, per contribuire ad ampliare le aree servite, soprattutto nelle città più importanti e permettere di sviluppare sistemi di car sharing e car pooling validi su tutto il territorio regionale, per agevolare una mobilità intercomunale e interprovinciale servita da questi mezzi.

Sono già molte le esperienze Europee in atto, occorre studiarle e farle atterrare presto in regione contribuendo alla loro apertura e allo sviluppo capillare sul territorio.

Mobilità ecosostenibile elettrica. La sfida della mobilità elettrica è di grande attualità e si basa essenzialmente sulla frequenza e sulla velocità di fornitura dei punti di ricarica elettrica. In questo la Regione Emilia-Romagna pecca di certa arretratezza.

Se si guarda alla mappa delle colonnine accessibili in Italia si vede che l'Emilia-Romagna con 4.946 colonnine è quinta dietro a Lombardia che è la più virtuosa di tutte, perché possiede da sola 11.687 installazioni, a Lazio (6.217), Piemonte (6.035) e Veneto (5.690). Anche sulla potenza messa a disposizione nelle colonnine per una ricarica veloce la nostra Regione è indietro. La stragrande maggioranza dei punti, infatti, funziona in corrente alternata (AC, fino a 49 kW) e non permette ricariche veloci. Occorre un cambio di passo urgente, anche in accordo con le direttive europee per lo sviluppo della mobilità elettrica. Siamo in forte ritardo.