



Bologna, 30/01/2024

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa della  
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

## **ORDINE DEL GIORNO CORRELATO ALL'OGGETTO 7675**

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni pervenute e approvazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)"  
(Delibera di Giunta n. 2005 del 20 11 23)

### **L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA**

#### **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.



**Regione Emilia-Romagna**  
**Assemblea legislativa**

**Gruppo assembleare**

### **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 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;



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

- 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 ed 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).

La Capogruppo

**Silvia Zamboni**



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)



Bologna, 30/01/2024

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa della  
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

## ORDINE DEL GIORNO CORRELATO ALL'OGGETTO 7675

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni pervenute e approvazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)"  
(Delibera di Giunta n. 2005 del 20 11 23)

### L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

#### Premesso che

- Il traffico autostradale costituisce una rilevante fonte di inquinamento atmosferico. Nella Relazione generale del Piano Aria il carico inquinante specifico delle autostrade non è indicato; tuttavia, tali arterie sono ricomprese tra le fonti di inquinamento di competenza del livello nazionale al pari degli impianti soggetti a procedura AIA nazionale, di porti ed aeroporti. Il dato relativo a queste fonti evidenzia come, **tutte insieme**, contribuiscano alle emissioni inquinanti in Emilia-Romagna in misura rilevante, in particolare per gli NOx, 30% del totale, e PM10, 9% del totale;
- a conferma di questo contributo, con deliberazione di Giunta n. 2130 del 13 dicembre 2021, la Regione Emilia-Romagna ha formalizzato, sulla base di una specifica istruttoria, la richiesta al Ministero della Transizione Ecologica di dare esecuzione all'adozione di misure di contenimento delle emissioni da sorgenti sulle quali la Regione non ha competenza amministrativa e legislativa;
- in particolare, nel Piano sono riportate tra le azioni proposte a livello nazionale le seguenti misure:



- limiti di velocità più bassi nelle autostrade nel semestre invernale (ad esempio 110 km/h per i veicoli leggeri, 80 km/h per i veicoli pesanti), in particolare nelle aree più critiche per la qualità dell'aria;
- pedaggio autostradale differenziato sulla base della classe di inquinamento o tassazione dei veicoli in base alla classe inquinante in maniera uniforme sul territorio nazionale per favorire le motorizzazioni a minore impatto emissivo;
- rimodulazione accise carburanti per evitare di favorire carburanti per veicoli a maggiore impatto emissivo;

### **Considerato che**

- il Piano dell'Aria prevede un'ampia serie di limitazioni alla circolazione dei veicoli privati al fine di ridurre il carico inquinante; tuttavia, tali limitazioni si applicano esclusivamente all'interno dei centri abitati, con esclusione della regolazione del traffico autostradale;
- a partire dal 1999 le autostrade italiane hanno attraversato un processo di privatizzazione e oggi sono gestite in concessione da società di diritto privato, in gran parte SPA che, anche se partecipate da capitali pubblici, rispondono alle logiche di mercato e a finalità di lucro: privatizzazione dei profitti tramite la riscossione pedaggi e pubblicizzazione delle perdite in termini di inquinamento e conseguenti costi sanitari e danni alla salute dei cittadini.

### **Tutto ciò premesso e considerato**

### **IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE**

- a sollecitare il Governo in sede di Conferenza Stato Regioni e in tutte le sedi istituzionali opportune ad aprire un tavolo di confronto con i Concessionari di autostradali per introdurre un meccanismo di compensazione che permetta di riservare una parte degli introiti derivanti dai pedaggi autostradali a favore dei territori maggiormente penalizzati dall'inquinamento originato dalle autostrade per finanziare misure e opere finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria.

La Capogruppo

***Silvia Zamboni***



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)



Bologna, 30/01/2024

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa della  
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

## **ORDINE DEL GIORNO CORRELATO ALL'OGGETTO 7675**

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni pervenute e approvazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)"  
(Delibera di Giunta n. 2005 del 20 11 23)

### **L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA**

#### **Premesso che**

- il Trasporto Pubblico Locale (TPL) sta attraversando, non solo in Emilia-Romagna, una fase di forti criticità. Corse soppresse e disservizi sono denunciate con regolarità da utenti e associazioni di pendolari; al disagio espresso dagli utenti del TPL si accompagna il disagio degli operai che a loro volta denunciano carenze di organico, pesantezza dei turni e stipendi inadeguati;
- la crisi di settore è inoltre legata alla cronica carenza di fondi strutturali, alla profonda necessità di ammodernamento del parco mezzi e all'aumento dei costi di esercizio a partire dagli aumenti dei carburanti;
- il Tpl su gomma in particolare deve affrontare la transizione energetica ed ecologica verso l'impiego di mezzi a zero emissioni da combustione.

#### **Rilevato che**

- da una recente ricerca curata da Anav, l'associazione che riunisce le aziende del settore autotrasporto viaggiatori, emerge che il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale è sostanzialmente invariato da almeno dieci anni. Dal 2013 le risorse che lo Stato destina al finanziamento del Tpl sono infatti ferme attorno a quota 5



Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527.5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

miliardi di euro, senza tener conto del rincaro dei costi energetici, dei mezzi e della necessità di ammodernare le flotte;

- sempre secondo l'Anav, l'insufficienza dei fondi è la principale ragione alla base della difficoltà di reperimento degli autisti: le aziende del campione esaminato rappresentano il 16% del totale e denunciano la mancanza di oltre 9mila conducenti;
- la situazione in Emilia-Romagna vede una quota del Fondo nazionale assegnata alla nostra regione pari a circa 370 milioni di euro (sui 5 miliardi totali), fondi che comprendono anche le linee ferroviarie locali. Una somma che copre solo il 40% del fabbisogno complessivo regionale, che supera i 900 milioni di euro. I ricavi dalla vendita di biglietti e abbonamenti coprono il 30 per cento dei costi, mentre il restante 30 per cento, pesa sulle spalle degli enti locali e in particolare della Regione (dati della relazione del luglio 2021 dalla Commissione di studio sul trasporto pubblico locale istituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

#### **Considerato che**

- come correttamente enunciato nella Relazione generale del PAIR:  
*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;*
- l'articolo 18 delle Norme tecniche attuative del Piano Aria Integrato Regionale è dedicato al Trasporto pubblico Locale e Regionale e prevede specifici indirizzi in ordine alla sostituzione degli autobus più inquinanti e all'incremento dei passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale su gomma (+10% al 20230 rispetto all'obiettivo del PRIT 2020) e al trasporto pubblico su ferro (+20% al 2030 rispetto all'obiettivo del PRIT 2020).

#### **Tutto ciò premesso e considerato**

#### **IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE**

- ad attivarsi presso Conferenza Stato Regioni e in tutte le sedi opportune per sollecitare il Governo ad aumentare le risorse assegnate al Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale.

La Capogruppo

**Silvia Zamboni**



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)



Bologna, 30/01/2024

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa della  
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

## **ORDINE DEL GIORNO CORRELATO ALL'OGGETTO 7675**

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni pervenute e approvazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)"  
(Delibera di Giunta n. 2005 del 20 11 23)

### **L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA**

#### **Premesso che**

- per rilevamento degli accessi alle zone a traffico limitato o della velocità dei veicoli privati diversi Comuni della Regione si avvalgono di strumentazioni telematiche fisse (ad esempio Sirio a Bologna) e/o mobili (ad esempio Scout speed);
- l'utilizzo di tali strumentazioni è vincolato alle finalità per le quali sono state omologate dal Ministero dei Trasporti. Questo significa che, pur essendo in grado di rilevare un'ampia gamma di infrazioni, tali strumentazioni possono sanzionare solamente le infrazioni per cui sono state omologate;
- attualmente questo limite esclude l'utilizzo delle strumentazioni telematiche fisse o mobili per i controlli sul rispetto delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati più inquinanti previste dall'articolo 12 delle Norme Tecniche Attuative del Piano.

#### **Considerato che**

- il numero dei controlli sul traffico privato è fortemente limitato dalla disponibilità di personale delle polizie locali e il ricorso a strumentazioni telematiche renderebbe



Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527.5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

possibile un controllo più puntuale del rispetto delle limitazioni alla circolazione dei veicoli previste dal Piano Aria.

#### **Ricordato che**

- il Protocollo di intesa che istituisce il “PIANO D’AZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA”, sottoscritto nel 2019 e prorogato fino a giugno 2023, dalla Presidenza Consiglio dei Ministri, dai Ministeri competenti e dalle Regioni e le Province autonome, nell’Ambito d’intervento 3 “Mobilità” prevedeva l’Azione 2. “Controllo delle aree a traffico limitato”;
- tale azione, coordinata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, doveva portare entro 90 giorni dall’entrata in vigore del protocollo alla seguente misura attuativa: “formulare una proposta di modifica della legge n.127 del 1997 e del successivo decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 e congiuntamente dell’articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 al fine di meglio precisare la possibilità dell’utilizzo dei dispositivi per il controllo delle aree a traffico limitato anche all’interno di tali aree e non solo nelle zone di varco”.
- è pertanto attualmente aperto presso il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e il Ministero dei Trasporti un tavolo di confronto per allargare l’ambito di utilizzo dei suddetti dispositivi telematici di controllo del traffico.

#### **Tutto ciò premesso e considerato**

#### **IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE**

- ad adoperarsi presso il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, il Ministero dei Trasporti e in tutte le sedi istituzionali opportune per sollecitare l’ampliamento degli ambiti e delle finalità di impiego delle strumentazioni di controllo telematico del traffico al fine di comprendervi anche la verifica del rispetto delle limitazioni alla circolazione dei veicoli previste dal Piano Aria.

La Capogruppo

***Silvia Zamboni***



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)