

OGGETTO 7960

Bologna, 15.02.2019

Alla Presidente dell'Assemblea Legislativa
Simonetta Saliera

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

I sottoscritti Consiglieri regionali

Premesso che

- La Legge regionale n. 30/1998 e s.m.i. "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", all'articolo 5 "Piano Regionale Integrato dei Trasporti" (PRIT) prevede che la Regione programmi (con il concorso degli enti locali e tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani predisposti dalle Province) le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale, al fine di pervenire alla massima integrazione delle scelte, operate nell'ambito delle rispettive autonomie.
Inoltre, individua il PRIT quale principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione.
Infine, stabilisce che la Regione, mediante questo strumento, disciplini i propri interventi, indirizzi e coordini gli interventi degli enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale; definisca, per quanto di sua competenza, il sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, idroviarie, marittime, aeree, interportuali e autofilotranviarie; indichi le principali proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria e determini prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali.
- Secondo il PRIT (2025), ora all'esame della Commissione referente, il settore dei trasporti deve contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale sostenibile sotto il profilo ambientale e della qualità della vita, sociale, economico e partecipativo.
- È evidente la necessità di apporre un'attenzione strategica ai tempi di vita e di lavoro, all'organizzazione urbana e territoriale e alle esigenze di mobilità di cittadini e cittadine.

Considerato che

- Negli anni le politiche regionali e le richieste dei territori hanno portato ad un alto grado di infrastrutturazione che ora necessita di essere meglio valorizzata, organizzata e completata in alcuni aspetti.
- Il PRIT 2025 dovrebbe definire sul territorio regionale una maglia infrastrutturale capace di assicurare l'accessibilità interna dei territori e le connessioni verso l'esterno.
- Gli obiettivi, che la Giunta si prefigge di raggiungere attraverso il PRIT 2025 sono:

- a) Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
- b) Garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci;
- c) Contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;
- d) Assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- e) Incrementare la vivibilità dei territori e della città, decongestionando gli spazi del traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;
- f) Assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti e tutte, garantendo in particolare i diritti delle fasce più deboli;
- g) Promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture;
- h) Garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- i) Garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese.

Valutato che

- La rete viaria dell'Emilia - Romagna è stata oggetto negli ultimi quindici anni di un ampio processo di adeguamento e ammodernamento, finalizzato ad esigenze di coerenza, continuità e ottimizzazione rispetto al disegno nazionale.
- Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 individua la rete di interesse regionale di infrastrutture stradali, su cui definisce un sistema di azioni per aumentarne il livello di integrazione, assicurarne la connettività, la sicurezza e l'efficienza delle singole parti, anche in funzione della corretta distribuzione dei flussi di traffico e del sostegno alle politiche di governo della domanda. Inoltre, si pone l'obiettivo di riduzione dei tratti in congestione della rete stradale regionale pari a -50%. In più, si aggiunge la necessità della promozione di un sistema di governance che non solo consenta una maggiore partecipazione ai processi decisionali di livello nazionale e comunitario, ma che si ponga anche in maggiore sinergia con il territorio, e che promuova azioni di accompagnamento mirate a valorizzare le caratteristiche dei territori interessati. Infine, in materia di sicurezza stradale, il PRIT 2025 si pone come priorità di sviluppare un'approfondita conoscenza delle prestazioni della rete in termini di caratteristiche geometriche e funzionali dei vari tratti che la compongono e verificandone i livelli di incidentalità.

Preso atto che

- Già in precedenza, all'interno del PRIT 1998 – 2010 ed esattamente per gli anni 2008 – 2010 tra gli interventi di programmazione previsti dalla Giunta regionale e sottoposti all'approvazione dell'Assemblea Legislativa era stata inserita la tangenziale Nord Ovest di Castel San Giovanni (PC), quale uno degli interventi nel sistema infrastrutturale stradale;
- In particolare l'Assemblea Legislativa regionale nella seduta del 22/07/2008

deliberava di approvare quale riferimento di carattere programmatico regionale per la realizzazione delle opere prioritarie il programma triennale 2008 -2010 di intervento sulla rete viaria di interesse regionale contenente gli interventi di riqualificazione, ammodernamento, sviluppo e grande infrastrutturazione della rete viaria di interesse regionale, inserendo quale intervento destinatario di finanziamento la tangenziale di Castel San Giovanni I° stralcio con indicazione di un finanziamento di euro 8.000.000 a carico della Regione, demandando alla Giunta Regionale di provvedere al finanziamento a seguito dell'avvenuta ricognizione delle risorse effettivamente disponibili per la realizzazione del programma.

- l'intervento di realizzazione della tangenziale di Castel San Giovanni 1° stralcio, asse SP412 Valtidone/ SP 10R Padana Inferiore, risulta quindi inserito nel Programma Regionale triennale 2008 – 2010 di intervento sulla rete viaria di interesse regionale (deliberazione n.186 Assemblea Legislativa Regione Emilia Romagna su proposta della Giunta Regionale n.1026 del 07/07/2008) per un costo totale di € 13.500.000 di cui € 8.000.000 finanziati dalla Regione.
- Tale intervento si pone oggi più che mai come ineludibile e indifferibile stante lo sviluppo nell'ultimo decennio (2008 – 2018) a Castel San Giovanni di uno dei nodi più importanti della logistica nel nostro Paese. L'insediamento logistico, "Logistic Park di Castel San Giovanni" è infatti una delle *prime location* del mercato logistico nazionale, situato in prossimità di importanti infrastrutture di trasporto, quale il casello dell'autostrada A21 Torino - Piacenza e la SP412 che collega la Valtidone alla Lombardia e al capoluogo lombardo, con una consolidata presenza di operatori economici di valenza mondiale: Amazon, Moncler, Leroy Merlin, Bosch, Geodis, Rajapack, Adveo Italia, Giochi Preziosi, etc.

Dato atto che


- l'Amministrazione Comunale di Castel San Giovanni dispone di un progetto definitivo della suddetta tangenziale;

Interrogano la Giunta Regionale per conoscere:

se, come e quando intenda attivarsi per finanziare la realizzazione della tangenziale Nord Ovest (fra il casello dell'A21 e la strada provinciale 10R Padana Inferiore) di Castel San Giovanni (PC), già prevista all'interno del Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT" 1998 - 2010 (precisamente durante il triennio 2008 - 2010), ma mai compiuta, dando così seguito al deliberato citato in premessa dell'Assemblea legislativa regionale n.186 del 2008.

I Consiglieri

Rancan Matteo



Giancarlo Tagliaferri

