

Il nuovo Prit 2025 / Schede allegate

Lo scenario nazionale, la rete regionale e il sistema della mobilità locale

I riferimenti comunitari del nuovo Prit 2025 sono *la rete Transeuropea dei trasporti (Ten-T) mentre lo scenario nazionale* è dato dal Sistema nazionale integrato dei Trasporti e dai Piani nazionali rispettivamente degli aeroporti; dei porti e della logistica; della rete ferroviaria nazionale e delle ciclovie turistiche.

In questo ambito di primo livello hanno particolare importanza i **tre corridoi Dorsale centrale, Adriatico e Tirreno-Brennero**.

Il primo è costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla rete dell'Alta velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica. All'asse centrale dell'A1 si aggiunge **l'Autostrada regionale Cispadana** che si interconnette alle autostrade A22 del Brennero e A13 Bologna-Padova. Il secondo corridoio comprende l'autostrada A14 con la diramazione per Ravenna, la statale 16 Adriatica, la linea ferroviaria adriatica e il porto di Ravenna. Il Tirreno-Brennero infine, è costituito dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa, dall'asse ferroviario del Brennero, dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia (Tibre ferroviario).

Questi corridoi includono come **nodi principali**: l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Bologna, la stazione Medio Padana di Reggio Emilia, il porto di Ravenna; per la **logistica**: gli interporti di Bologna e di Parma, gli scali di Marzaglia-Dinazzano, Le Mose di Piacenza.

L'Emilia-Romagna è poi attraversata da **tre corridoi "core" della rete europea TEN-T**. La revisione fatta dall'unione europea nel 2013 non ha inserito tra i corridoi l'asse "**Bologna-Milano**", uno dei più infrastrutturati d'Italia. Il Prit 2025 ritiene invece importante promuovere iniziative di valorizzazione di questo asse e **il suo reinserimento all'interno del corridoio TEN-T "Scandinavo-Mediterraneo"**.

La **rete regionale** riguarda l'accessibilità delle grandi aree urbane e dei distretti industriali, in grado di garantire gli spostamenti di media distanza concentrandone i flussi su alcune direttrici principali. Il **sistema della mobilità locale**, strettamente connesso alla rete regionale, è quello dei collegamenti interprovinciali e intercomunali da Piacenza a Rimini. I tre livelli sono spesso intrecciati, in particolare nei Comuni con oltre 30.000 abitanti.

Le novità del nuovo Prit

Il Prit 2025 sottolinea in maniera più marcata il **rapporto** con gli altri strumenti di pianificazione come il **Piano per la qualità dell'aria** sulla gestione sostenibile delle città, il **Piano energetico regionale** che fissa gli obiettivi della Regione su risparmio ed efficienza energetica, anche in relazione al sistema dei trasporti, i Piani di **Area vasta**, i **Piani urbani della mobilità sostenibile** e i **Piani urbani del traffico**.

Facendo leva sull'**innovazione** nei suoi diversi aspetti (tecnologici, organizzativi, di sistema) – si legge nel Piano - è possibile avviare una trasformazione profonda dei modelli di trasporto, rilanciando il trasporto pubblico e favorendone l'integrazione con corrette forme di **sharing mobility**, e intervenendo sui **processi logistici e l'organizzazione dei flussi merci** sia nei distretti industriali che nelle "filiera corte".

Nell'ambito dell'accessibilità e organizzazione dei servizi, il Piano, per aumentare l'accessibilità del territorio, ritiene fondamentale procedere per il **riequilibrio verso forme di mobilità collettiva o non motorizzata**, sia in ambito urbano che extra-urbano, promuovendo sistemi più efficienti di integrazione modale e di co-modalità per i passeggeri e per le merci, agendo per l'innovazione e il potenziamento del Trasporto pubblico locale, oltre che sulle regole per la *governance* del sistema.

L'efficacia di questa strategia è però anche legata al rafforzamento di effettivi processi di **integrazione della pianificazione della mobilità con la pianificazione territoriale e urbanistica**.

Accessibilità e organizzazione dei servizi

Il Prit 2025, promuove il **riequilibrio verso forme di mobilità collettiva** sia in ambito urbano che extra-urbano attraverso la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico con una **rete di servizi ferroviari** regionali, metropolitani e di bacino che costituiscono **le linee di forza** della mobilità, e **autolinee su gomma**, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale e **contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità** su mezzo pubblico.

Snodi fondamentali in questo sistema sono **le stazioni ferroviarie**, che diventano punto di **integrazione del sistema** tra TPL e il trasporto privato.

Il PRIT 2025 promuove inoltre **l'efficace ed efficiente gestione del trasporto pubblico**, con un'offerta di servizi di livello adeguato e con costi e fabbisogni basati sul concetto di "**costo standard**". La riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico (ferroviario e su gomma) e l'offerta di servizi basata su l'integrazione modale deve essere completata da obiettivi **di semplicità di fruizione, integrazione tariffaria e di informazione coordinata verso l'utenza**.