



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 38

AVVIO DEL PROGETTO ALTA VELOCITA' NELLA TRATTA PADOVA-BOLOGNA

presentata il 25 febbraio 2021 dai Consiglieri Venturini e Bozza

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO che il Parlamento dovrà adottare entro il 30 aprile p.v. il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che consentirà di accedere ai fondi di Next Generation EU (NGEU), il nuovo strumento dell'Unione europea per la ripresa che integra il Quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027;

RILEVATO che il PNRR, (cd. Recovery Plan), si articola in sei missioni tra le quali assume cruciale importanza la missione n. 3, relativa fra l'altro alle infrastrutture con particolare e specifico riferimento all'Alta Velocità come motore trainante della ripresa economica in quanto volta a facilitare gli scambi e velocizzare i trasporti, con ricaduta benefica in campo economico, turistico, culturale e ambientale;

RITENUTO pertanto che il momento sia storicamente importante, in quanto avvalendosi dell'opportunità offerta dal significativo stanziamento messo a disposizione dai Recovery bond europei, è possibile proseguire in un processo di riforma strutturale delle infrastrutture implementando il progetto dell'Alta Velocità/Alta Capacità;

CONSIDERATO a tale proposito che il totale della rete ferroviaria italiana ad alta velocità/alta capacità di rete attualmente interoperabile si estende per un totale di oltre 1.000 chilometri e la direttrice principale lungo cui si articola è la Salerno-Napoli-Milano-Torino, che a livello internazionale integra il Transeuropean Networks - Transport (TEN-T). Altre direttrici, ad oggi in gran parte in fase di progettazione e realizzazione, sono quelle che collegano Milano con Verona, Venezia e Genova via Terzo Valico, quelle meridionali Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania;

RILEVATO CHE la tratta Bologna-Padova è una delle principali linee ferroviarie d'Italia. Si inserisce come intersezione nei percorsi di due corridoi TEN-T: il Baltico-Adriatico (corridoio che connette il Mar Baltico con il Mar Adriatico)

e il Mediterraneo (che connette il quadrante occidentale con l'Europa Centro Orientale), collegando la città di Padova a Bologna, nodo di interscambio nazionale dei traffici diretti verso Nord/Sud ed Est/Ovest.

CONSIDERATO CHE:

- fra le Strategie ed azioni S.1 del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) attualmente in vigore si prospetta di inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia e che sono dunque previsti interventi propedeutici come l'adeguamento delle attuali prestazioni della linea storica ad Alta Velocità di Rete (AVR) per consentire velocità commerciali intorno ai 150 km/h, coerentemente con le scelte effettuate dalla programmazione nazionale e del contratto di programma RFI.
- Il concetto AVR di ammodernamento tecnologico della tratta Padova-Bologna permetterà di migliorare l'offerta di servizi di tipo alta velocità aumentandone la qualità, la frequenza e la regolarità, liberando capacità ferroviaria necessaria per l'implementazione di nuovi collegamenti ferroviari anche di trasporto regionale.
- Che queste azioni sono inserite nella programmazione regionale all'orizzonte del 2030 come invarianti.
- L'estensione e miglioramento generale dell'offerta di trasporto su ferro al fine di aumentare la quota del trasporto passeggeri verso la componente ferroviaria prevista dalla strategia S.3 del PRT per lo sviluppo di infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente non è più rinvocabile, specie a sud di Padova per la presenza di importanti bacini turistici delle Terme e Colli e delle città Murate di Monselice, Este e Montagnana, si accompagna alla riqualificazione delle stazioni intermedie per aumentare la sicurezza degli utenti, alla realizzazione di nuove fermate e stazioni di Porta e trae beneficio dalle invarianti Alta Velocità e Treno Merci a standard Europeo (TEM) in termini di capacità liberata.
- l'azione A2.1 del PRT prevede il completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità ai nodi di Verona, Padova e Venezia potenziandone dotazioni e funzionalità.
- Conseguentemente la necessaria sistemazione del nodo alta velocità di Padova è coerente con quanto previsto dalle azioni A3.3 del PRT che indica lo sviluppo delle stazioni ferroviarie come elementi di innesco di insediamenti e trasformazioni urbane, anche al fine di frenare il consumo del suolo e promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico e che tale situazione potrebbe favorire lo sviluppo di programmi di rigenerazione urbana, partendo dalle opportunità generate dalla favorevole accessibilità e attrattività garantita dalla valorizzazione della stazione ferroviaria.
- la necessaria riqualificazione dei nodi intermodali delle stazioni ferroviarie minori come quella di Rovigo con annessi parcheggi scambiatori, buone connessioni con la rete stradale e gli altri servizi di trasporto pubblico locale, con un contestuale miglioramento del decoro urbano e aumento della sicurezza percepita e reale anche con la realizzazione di un sistema ferroviario efficiente, al servizio dei nuclei urbani principali polesani è funzionale all'adduzione di passeggeri ai servizi Alta Velocità e lunga percorrenza;

CONSIDERATO che Padova e la sua provincia, contano circa un milione di abitanti residenti, ma gli utenti potenziali che beneficerebbero degli interventi sulla tratta Padova-Bologna aumenterebbero a circa 5 milioni essendo Padova la porta di passaggio obbligata per l'accesso, da parte di chi viene dal centro sud, alla Regione Veneto, prima regione in Italia per flussi turistici, e alla regione Friuli Venezia-Giulia. Venezia è poi l'unica Città Metropolitana ad essere esclusa

dall'alta velocità nel percorso che collega il sud con il nord dell'Italia, ed è pertanto assolutamente necessario porre rimedio a tale carenza;

VALUTATO che Padova e Bologna sono i due principali nodi logistici ed economici del nord-est e fungono da “porte d’ingresso” per l’area del Triveneto Orientale (Venezia, Treviso, Friuli Venezia-Giulia) e del Veneto Centrale (Vicenza e Verona) e quindi potenziare il collegamento ferroviario tra Padova e Bologna, oltre a consentire di utilizzare al meglio le potenzialità economiche, turistiche e culturali di queste aree, produrrebbe ricadute positive nell’ambito della mobilità, della qualità di vita dei cittadini veneti e favorendo il concetto di transizione ecologica;

RITENUTO che vadano assunte iniziative per la promozione del turismo derivante dai collegamenti più efficienti fra le città toccate dalla tratta ferroviaria, la valorizzazione dell’area euganea e dei suoi centri termali, nonché delle città Murate di Monselice, Este e Montagnana ponendo nel contempo in sicurezza una tratta prossima alla saturazione di capacità, cogliendo così un’occasione di sviluppo in termini di generazione di Pil incrementale, di lavoro, di miglioramento della dotazione infrastrutturale, con ingresso a pieno titolo nelle grandi reti di collegamento europeo;

tutto ciò premesso e considerato;

VISTA la validità e l’importanza strategica dell’opera il cui sviluppo va tuttavia valutato nella sua complessità tenendo in considerazione i costi complessivi del progetto, i benefici per il territorio in termini di tempi di percorrenza e le ricadute economiche e logistiche per l’area del Nord Est

impegna la Giunta regionale

alla realizzazione di uno studio completo di fattibilità tecnica, ambientale e di una analisi economica dei costi e benefici apportati dalla realizzazione di una linea ad alta velocità Padova-Bologna utilizzando i fondi già fruibili previsti dal PRT e l’eventuale disponibilità economica recuperata dall’erogazione dei fondi previsti nell’ambito del Piano Regionale per la Ripresa e la Resilienza (PRRR).
