



DA “MOTORVALLEY” A “CAR FREE VALLEY” Dalla terra dei motori, alla terra libera dai motori!

Come Reca, Rete Emergenza Climatica e Ambientale che riunisce associazioni e comitati in tutta la regione, ci opponiamo alla logica "motocentrica", della sedicente "motor valley". Mentre la nostra regione soffoca sotto una pesante e persistente cappa di smog, con una logica retrograda e pericolosa si continua ad asfaltare il suolo, in nome del falso mito della crescita infinita, aumentando strade, autostrade, tangenziali, rincorrendo una domanda alla quale non si vuole porre un freno.

Il tasso di motorizzazione della Regione Emilia-Romagna, al terzo posto in Italia dopo Piemonte e Toscana, è uno dei più alti d'Europa e del mondo (65 auto ogni 100 abitanti), che porta con sé ovviamente la necessità di costruire sempre nuove strade e parcheggi per far circolare questa enorme quantità di auto private.

Progetti vecchi, di una logica novecentesca, che si autogiustificano con il voler diluire il traffico. Quando invece è ormai chiaro che aumenti di strade e autostrade non diluiranno il traffico ma lo attrarranno in un circuito vizioso che porta con sé maggiore inquinamento dell'aria, maggiore incidentalità, maggiore consumo di suolo e sempre più propensione all'uso delle auto.

Progetti voluti dal Governo e dalla Regione, in una logica bipartisan, ma che sono buchi neri per i fondi pubblici, in un territorio già abbondantemente impermeabilizzato e fragile, come ci hanno insegnato i recenti disastri causati da frane, alluvioni.

Le grandi opere alle quali ci opponiamo:

- **La Cispadana** collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13, un nastro di cemento di 64 km, compresi interventi di raccordo, in project financing, avrà un costo (lievitato negli anni) di 1,7 miliardi di euro di cui 479 mln a carico del pubblico. Si raggiungono gli 879 mln di euro con le opere di adduzione.
- Insieme alla Cispadana, è già stato interpellato il ministero dei trasporti stesso per un piano ambizioso di cementificazione che preveda di raccordare la Cispadana a la Nuova roma attraverso la **trasformazione dell'attuale superstrada Ferrara-mare**

in vera e propria autostrada¹. L'**autostrada Nuova Romea**, 177 km tra Cesena e Mestre, è un progetto in ballo da 10 anni, non ancora realizzato né definitivamente abbandonato. Costerebbe 5,5 miliardi di euro, è stato recentemente (agosto 2023) rilanciato dalla Regione Veneto, ma anche l'Emilia-Romagna è favorevole, a patto che sia un'autostrada gratuita senza pedaggi. Progetto inutile, costoso e dal grande impatto ambientale, visto che attraverserebbe in longitudine tutte le più belle e fragili zone del Parco del Delta del Po.

- **La Bretella** è invece un nastro d'asfalto di 22 km tra l'autostrada del Brennero A22 dall'uscita a Campogalliano (Modena Nord) fino a Sassuolo (distretto della ceramica), passerà sotto l'oasi di Colombarone e a fianco al fiume Secchia, rischiando di contaminare la zona acquifera di Marzaglia. Sia la Bretella sia la Cispadana sono progetti legati al rinnovo della concessione autostradale dell'A22 ad Autobrennero.
- **La quarta corsia dell'A1 tra Modena e Piacenza e la terza corsia della Brennero** tra Modena e Verona. Quest'ultima rientrerebbe nel Project Financing per il rinnovo della concessione dell'A22 ad Autobrennero Spa.
- **Il Passante di Bologna**, (allargamento a 18 corsie per 13 km) detto con una terminologia da perfetto manuale di "greenwashing" passante di "ultima generazione" è ai suoi cantieri preliminari, il cosiddetto lotto zero, non ha ancora ottenuto il via libera definitivo dal governo ma già ampie porzioni di parchi vengono sbancate e migliaia di alberi abbattuti.

Dopo le numerose richieste dei comitati 'no passante', anche l'assemblea cittadina ha richiesto la preliminare valutazione del danno sanitario di tale opera, visto che andrà a incrementare l'inquinamento che ammorba la popolazione che abita vicino alla tangenziale. Ma la richiesta dei cittadini è stata rigettata.

L'allargamento del Passante di Bologna non è solo un danno in sé ma sbloccherà tante altre opere, in questo assurdo gigantismo che aumenta a dismisura lo spazio dedicato alle auto. A farne le spese sono il suolo e la nostra salute.

Legate al Passante sono infatti **la Terza corsia dell'A13** tra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud, su un tracciato di circa 32,5 chilometri (investimento complessivo di circa 800 milioni di euro) nonché **la quarta corsia della A14** da Bologna fino al Castel Bolognese (diramazione per Ravenna) tra ponte Rizzoli nel bolognese e la diramazione per Ravenna. Quasi 27 chilometri di lunghezza e un impegno complessivo di circa 300 milioni di euro.

- **Il Nodo di Rastignano (fondovalle del Savena)** giustificato per "diluire" il traffico, quando invece non farà che aumentare numero di auto, camion e inquinamento, attraendo poli logistici nella periferia di Bologna, con una nuova strada a scorrimento veloce lungo il fiume. I suoi cantieri hanno già provocato l'abbattimento di migliaia di alberi nel Parco del Paleotto. Nonostante l'esondazione del Savena, a maggio 2023,

¹<https://www.cnafe.it/2024/03/02/il-sottosegretario-ferrante-incontra-gli-imprenditori-in-cna-bellotti-adeguare-il-sistema-infrastrutturale-ferrarese-per-il-bene-di-tutti/>

tutto ha ripreso come e peggio di prima, con i piloni in costruzione nel letto del fiume.

-
- Il progetto di **ammodernamento della statale 45 Piacenza-Bobbio-Genova**, nel tratto da Rivergaro a Cernusca, lungo 11 km con 8 rotonde, viadotti, rettificazioni del percorso, ecc. risulta un disastro per la media Val Trebbia; i residenti e le associazioni si sono mobilitate con ricorsi e presentazione di un contro progetto a minore impatto ambientale. Sempre in provincia di Piacenza pendono i progetti di 5 nuove tangenziali pianificate dal PTAV (Piano territoriale di area vasta, assunto e non ancora adottato).
- **La via Emilia Bis** da Ponte Enza (RE) a Fidenza (28 km totali di cui 12 considerati già esistenti con le tangenziali a nord degli agglomerati urbani), per un consumo di suolo di 50-70 ettari, il tracciato verrebbe realizzato in un'area sottoposta a tutela e vincolo ambientale (Area di riequilibrio ecologico Fontanili di Beneceto a nord di Parma).
- Sempre a Parma abbiamo **la Tibre** colata di cemento inutile e non ancora in funzione, dovrebbe servire come raccordo tra l'Autostrada della Cisa A15 alla A22, parte dal Comune di Fontevivo (PR). Il casello Terre Verdiane è emblematico, una colata di cemento in mezzo alla campagna, punto d'arrivo di un'autostrada che non esiste ancora.
- Nuove **tangenziali e raccordi autostradali** sulla Via Emilia, (come Castel Bolognese, Faenza, ecc) ad impermeabilizzare ulteriormente le fragili zone alluvionate, come se l'alluvione non avesse dimostrato che il cemento potenzia il livello di rischio e aumenta la violenza dell'acqua.
- Il **collegamento "veloce" da Novafeltria a Rimini** con la realizzazione di una nuova infrastruttura, avrà pesanti e devastanti ripercussioni su ambiente e paesaggio della vallata e costi economici altissimi. Un tratto verrà realizzato in trincea profonda, senza tener conto del rischio alluvioni e frane sempre più frequenti.
- **La Variante della SS16 da Bellaria a Misano Adriatico**, affiancherà l'autostrada lato mare, staccandosi da questa di 20 mt circa e questo costerà ulteriore consumo di suolo con imprese agricole costrette a chiudere, una produzione orticola che diminuirà di circa il 19%, l'aria che sarà ancora più inquinata. Anche questo progetto, vecchio di 20 anni e del tutto anacronistico, è stato recentemente "rispolverato".

Ferrovie malandate:

Se gli investimenti sono nella stragrande maggioranza dei casi concentrati sul trasporto motoristico, in minima parte i soldi vanno al potenziamento delle linee ferroviarie per merci e persone.

- Il rapporto Pendolaria 2023 e 2024 ha evidenziato gravi criticità, sia tra Bologna e

Portomaggiore sia tra Ravenna e Rimini, soprattutto nel periodo estivo faticano a convivere i pendolari regolari e l'intensificazione dell'utenza legata al turismo, per questo si auspica un potenziamento nei mesi di alta stagione. I progetti per migliorare le **ferrovie Ravenna-Rimini e Castelbolognese-Ravenna**, sbandierati dall'accordo tra Regione e Governo, (sempre che siano realizzati) sono importanti ma non bastano.

- **La linea diretta Portomaggiore-Bologna in particolare** quella che secondo il PUMS di Bologna doveva diventare una delle linee portanti del SFM il "Servizio Ferroviario Metropolitan", è addirittura peggiorata negli anni di cantiere per l'interramento. In questi anni non è aumentata la frequenza e i pendolari sono sempre meno, chi può prende l'auto. Così però il traffico su gomma non diminuisce ma aumenta.
- **Disservizi continui anche sulla Ferrara-Ravenna**, dove cancellazioni e ritardi sono la norma. I pendolari che usano la linea per recarsi a lavoro, se possono scelgono l'auto stanchi di non sapere mai se arriveranno in orario².
- **Disservizi continui anche sulla Porrettana**, (Bologna-Porretta) anche qui cancellazioni e ritardi frequenti. I pendolari lamentano situazioni insostenibili, talvolta nemmeno viene comunicato il ritardo. È evidente il taglio dei mezzi pubblici a cui sono condannati gli abitanti delle zone interne, in una situazione di ingiustizia sociale e ambientale sempre più netta.

Aeroporti: troppo vicini, troppo grandi

Non solo auto e camion, il modello di trasporti in Emilia Romagna punta anche sugli aerei in un fiorire di **aeroporti a breve distanza** (Parma, Bologna, Forlì, Rimini...).

La qualità della vita dei "sorvolati" è molto scarsa, come lamentano in particolare gli abitanti che vivono a ridosso dell'aeroporto Marconi di Bologna, soggetti a inquinamento dell'aria, acustico (anche di notte), e rischio di incidenti.

A Parma nonostante le proteste dei cittadini, si è deciso di ampliare **l'aeroporto di Parma per poter ospitare anche i voli cargo**, ampliamento che anche in questo caso implica consumo di suolo, aumento di inquinamento, nuovo traffico e poli logistici in espansione (che implicano nuove strade e traffico di merci su gomma, in un circolo vizioso senza fine).

Concordiamo con le richieste della rete No Fly Zone Italia, in particolare non dovrebbero essere più autorizzati sorvoli degli abitati e vietare atterraggi e decolli notturni. In prospettiva, urge anche una legge che vieti la realizzazione di aeroporti a breve distanza e vietare i voli per tragitti che potrebbero essere coperti da un viaggio in treno di 3-4 ore (come in Francia).

Autodromi: velocità, consumo di suolo e buco nero per i fondi pubblici

Progetti che aumentano la cementificazione, aggravano l'inquinamento acustico e dell'aria per chi vive vicino agli autodromi e non fanno altro che rafforzare e radicare la cultura tossica

²<https://www.lanuovaferrara.it/ferrara/cronaca/2024/03/09/news/portomaggiore-treno-cancellato-con-i-passeggeri-in-carrozza-1.100487100>

dell'auto e della velocità.

- **A Faenza** oltre alla tangenziale in progetto nella zona nord, si vuole realizzare una "**Motor Arena**", anche con fondi pubblici, cioè si tratterebbe di un motor show permanente all'interno di un nuovo centro commerciale (come se avessimo bisogno di un ennesimo nuovo centro commerciale). L'idea, come ben spiegato dal progetto, tanto sbandierato dal Comune e dalla Regione è attrarre turisti da tutta Italia, ovviamente in auto. Tutto questo aggraverà la situazione di inquinamento in cui versa la zona nord di Faenza, ammorbata dalle emissioni che derivano dalle centrali a biomassa e dalle industrie di ceramica. Sempre a Faenza si sta ampliando un crossodromo per adibirlo al campionato da motocross, con fondi PNRR, in zone naturali e vincolate (Monti Coralli, Tebano), con tanto di nuove strutture ricettive. Finora è stata spianata e cambiata la conformazione di una collina e abbattuti vari alberi.
- **A Imola l'autodromo** nel 2023 è stato inondato ben due volte a maggio e a inizio novembre. Non per sfortuna, ma perché corre a pochi metri dal fiume, ed è tutto in zona esondabile. Negli anni si è ampliato passando sopra e tombando anche tratti di torrenti (come il Rio Goccianello). L'autodromo continua ad essere un buco nero di fondi pubblici, gestito da Con.Ami (consorzio di 23 comuni) e da Formula Imola, già a gennaio 2023 era finito sotto il mirino della Corte dei Conti, per criticità nella gestione e costi societari da tagliare. L'autodromo è contestato dai residenti e dalle associazioni ambientaliste per l'inquinamento acustico e dell'aria che provoca. Secondo Legambiente Medicina Imola, lo stesso boschetto piantato come compensazione, risulta insufficiente a compensare l'inquinamento. Come possiamo continuare a sprecare soldi in continui progetti di ampliamento, a due passi dal fiume, dannosi per la salute e l'ambiente?
- **L'autodromo di Marzaglia**, come ben evidenziato da Isde e altre associazioni, ha grossi impatti sanitari e ambientali: anche questo come la bretella Campogalliano-Sassuolo è l'ennesimo progetto di cancellazione di suolo libero, che impatta sulle falde acquifere della conoide del Secchia e che si fonda su un modello di mobilità incentrato su l'automobile privata e sulla velocità.
Per questo modello continuiamo a pagare un tributo pesante in termini di inquinamento atmosferico, emissioni climalteranti, incidenti con morti e feriti e congestione degli spazi urbani in tutta la Regione.

Verso una centralizzazione e privatizzazione del TPL?

L'Emilia-Romagna ha annunciato la fusione tra Seta, Start, Tper: **una holding che terrà insieme le società di trasporto pubblico**. L'operazione, che punta a fare aggregazione in vista delle gare di affidamento europee nel 2026, è partita con l'approvazione il 12 febbraio di un'apposita delibera da parte della Giunta, che dà mandato all'assessore regionale alla mobilità e trasporti Andrea Corsini a sottoscrivere il protocollo d'intesa per la costituzione del Gruppo industriale del Tpl, di durata biennale. Il grande player regionale - da cui resta esclusa Tep Parma - avrebbe un fatturato da mezzo miliardo secondo ai big Atm (Milano) e Atac (Roma).

Ciò che temiamo, come accaduto per l'acqua, è che la concentrazione in una grande holding, magari quotata in borsa, andrà a svantaggio dei territori periferici, come le zone della “bassa” e quelle interne, e sarà il preludio per la privatizzazione del servizio, con i profitti che anziché essere reinvestiti nel trasporto pubblico saranno divisi tra gli azionisti.

Cosa proponiamo?

Bisogna invertire la rotta, investire molto di più nelle ferrovie e nella mobilità sostenibile, nella cultura “car free”, nella riduzione delle auto e fermare tutti i progetti di nuove strade, bretelle e tangenziali.

- 1) Chiediamo in primis **una moratoria** su tutti i progetti di nuove strade, autostrade, passanti, tangenziali, ampliamento di aeroporti e autodromi, e lo stop agli investimenti pubblici in progetti che alimentano la cultura dell’auto (motor show, motor arena..)
- 2) **Mezzi pubblici: prevedere l’integrazione tariffaria tra bus e treni, in modo che non si debbano fare due tipi di biglietti in posti diversi e si possa fare un unico biglietto valido da inizio viaggio a fine corsa, anche se prevede treno+bus. Aumentare la frequenza dei treni** in particolare nelle linee secondarie e verso le zone interne.

Prevedere una rete metropolitana di superficie.

Attraverso la riqualificazione complessiva del sistema ferroviario, con l’elettrificazione di tutte le linee ferroviarie che ne sono prive, con l’ammodernamento della rete per consentire un aumento della capacità di trasporto, con orario cadenzato ogni 30 minuti, orari anche serali, con la riqualificazione delle stazioni, collegamenti fra treni e TPL su strada, ecc. In parole povere un sistema di trasporto pubblico che deve essere efficiente e diventare davvero alternativo al trasporto privato, e sia capillare anche verso le zone interne oggi sempre più abbandonate dal trasporto pubblico. Ecco alcuni esempi, senza pretesa di esaustività (da Nord a Sud):

- Riattivare la **ferrovia Piacenza-Cremona**, disattivata dal 2019: la ferrovia funzionava perfettamente per trasporto persone e merci; è a binario singolo, a scartamento ordinario ed elettrificata a 3000 V.
 - **Efficientamento delle linee ferroviarie “comprensoriali”** per il trasporto delle persone, già esistenti nella Provincia di Piacenza, sulle tratte da **Castel San Giovanni a Fiorenzuola** ma anche nei collegamenti di Piacenza con la Lombardia: **da Piacenza a Cremona** e **da Piacenza-Lodi-Milano**. Come già detto sopra non basta una riverniciata ai treni, ma una riqualificazione complessiva del sistema ferroviario, con più treni, orario cadenzato, ecc..
 - Potenziare la **ferrovia Parma-Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara-Porto di Ravenna** che già attualmente corre parallela all’ipotetico tracciato della Cispadana e potrebbe servire per merci e persone.
 - Ripristinare la linea tramviaria **Meldola-Forlì-Ravenna-Classe**
 - Ripristinare la ferrovia **Rimini-San Marino** (dismessa nel 1944)
 - Ripristinare la ferrovia **Rimini-Novafeltria** (dismessa nel 1960).
- In generale, progettare **tranvie extraurbane riscoprendo tracciati**

abbandonati renderebbe la vita più semplice a pendolari, studenti, e darebbe nuova linfa al turismo sostenibile e “car free”, ridurrebbe traffico e inquinamento e soprattutto renderebbe del tutto inutili la creazione di nuove strade (Nuova Romea, Marecchiese, Cispadana) che distruggono il territorio.

- Potenziare la **linea Ravenna-Bologna**, sulla direttrice Lugo-Medicina-Budrio.
- Creare nuova linea ferroviaria tra **Sassuolo e Vignola**.
- Raddoppiare la **ferrovia Modena-Mantova-Verona** (ora a binario unico);
- Completare il **raddoppio della Pontremolese, tra Parma e La Spezia**, per collegare il Brennero con il porto spezzino;
- Migliorare il **servizio sulla Porrettana, linea con troppi disservizi**.
- Mettere in sicurezza e riattivare il normale servizio delle **ferrovie “alluvionate”** (Faenza-Marradi; Faenza-Lavezzola), che hanno ancora notevoli criticità.

3) **Dirottare il traffico merci su rotaia**

- Realizzazione di piattaforme intermodali (Hub) gomma-ferro/ferro-gomma per lo scambio merci.
- "Bretellina" ferroviaria tra gli **scali merci di Dinazzano e Marzaglia-Cittanova**, per merci e persone, già prevista nel Prit (Piano regionale integrato trasporti) ma non ancora finanziata;
- Potenziare il sistema ferroviario alle spalle del sistema portuale ravennate per collegarlo direttamente alla rete ferroviaria del "corridoio del Brennero" che deve contemplare il raddoppio della linea Bologna-Verona come si sta attuando da Verona al Brennero.
- In generale occorrono protocolli ben precisi e un cronoprogramma per il progressivo trasferimento delle merci dalla gomma al ferro.
- Introduzione di nuovi parametri per l'utilizzo di mezzi elettrici anche per il trasporto di merci nell'ultimo miglio. Nei centri urbani favorire i ciclolavoratori e cargo bike, per distanze più lunghe i camion elettrici.
- Per evitare ulteriore consumo di suolo, occorre autorizzare poli logistici solo su terreni già cementificati (ristrutturazione) e solo se collegati a scali merci ferroviari attivi e funzionanti.

4) **Mobilità sostenibile urbana (Pums e non solo)**

- Occorre fare **una verifica dei PUMS perché molti sono rimasti lettera morta**: a che punto è l'ampliamento della ZTL e delle aree a 30, dei parcheggi scambiatori, la riqualificazione e velocizzazione del trasporto pubblico, la rete di piste ciclabili collegate e in sicurezza. Il cronoprogramma viene rispettato?
- Le **piste ciclabili** e ciclo-pedonali dovrebbero essere parallele ai tronchi stradali, in sede protetta, facendo in modo che (laddove possibile) tolgano spazio alle auto, senza consumare ulteriore suolo o con un consumo molto ridotto, evitando di costruire ciclabili dentro ai parchi o aree naturali, dove la fruizione più corretta è a piedi, tramite sentieri con ridotto impatto ambientale.

- **Le zone 30** non devono essere basate unicamente su segnaletica verticale, ma su una modificazione dello spazio urbano per dare più spazio a pedoni e ciclisti e meno alle auto.
- Occorre investire adeguatamente sulla **comunicazione delle zone 30 e di ogni misura di limitazione del traffico**, altrimenti non vengono accettate. In particolare occorre veicolare e creare **una nuova cultura della mobilità**, che non sia centrata sul mito della velocità e sull'esaltazione dell'auto privata, ma che divulghi la necessità di una mobilità dolce e condivisa basata su mezzi pubblici, bici, piedi e car sharing elettrico, rispettosa dell'essere umano e dell'ambiente.
- Per ridurre la domanda di trasporto motorizzato privato: evitare lo sprawl urbano, (ampliamento della città) favorendo, con tutti gli strumenti possibili, la riqualificazione e rigenerazione urbana. Ogni provincia dovrebbe adottare un **Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile**, sull'esempio di quello già sperimentalmente realizzato nella provincia di Bolzano, (PPMS 2035 di Bolzano) che vanno coordinati con i PUG (Piano Urbano Generale) delle città capoluogo e periferiche.
- Creare una **piattaforma regionale per favorire il car pooling**, cioè la condivisione dell'auto privata con altre persone.
- **Le aziende** dovrebbero essere obbligate a garantire ai propri dipendenti per il tragitto casa-lavoro navette, oppure un servizio di car sharing, o l'organizzazione del carpooling, incentivi a chi viene in bici, disincentivando il ricorso all'auto privata (mentre ora è perfino richiesto nel curriculum il possesso di un'auto!).
- Per migliorare la qualità di vita delle zone interne non servono nuove strade, ma ripristinare servizi essenziali che nel tempo sono stati chiusi (pronto soccorso ospedaliero, scuole, trasporto pubblico, tra cui le ferrovie dismesse) e **spazi di coworking in territori marginali, diffusione di smartworking**, riducendo in tal modo la necessità di spostamento.
- **fondi per strade scolastiche** (come da promessa elettorale del 2020 dei Verdi). <https://bur.regione.emilia-romagna.it/dettaglio-inserzione?i=6202012c654f4b66b38a9abfc4ade48e> Nel dicembre 2020 l'Assemblea legislativa Regione Emilia-Romagna aveva approvato la risoluzione del Gruppo Verdi - Europa Verde Emilia-Romagna che impegnava la Giunta a promuovere la realizzazione delle "school street" (zone pedonali davanti alle scuole). Si impegnava anche la Giunta, nel bilancio 2021, a mettere a disposizione dei Comuni le risorse necessarie per la realizzazione delle strade scolastiche.

5) Verso la gratuità dei mezzi pubblici:

Per andare progressivamente verso la **gratuità del trasporto pubblico locale**, affinché l'auto privata sia sempre meno indispensabile, e la mobilità sostenibile

sempre più socialmente sostenibile e accettata, si possono prevedere vari step e azioni progressive:

- **Gratuità del trasporto bici** su treni come in Abruzzo, Marche e altre regioni
- Un **fondo per ridurre le rette degli scuolabus comunali**, che non sono compresi nel progetto “Salta Su”.
- Gratuità del trasporto su treni e bus **per minori di 18 anni, e over 65** in ogni tratta regionale;
- **Agevolazioni tariffarie e vantaggiosi abbonamenti omnicomprendivi di tutti i mezzi pubblici.**
- **Car sharing elettrico** in ogni comune (anche i più piccoli) a basso costo e gratuito per chi non ha auto. Parcheggi scambiatori, navette elettriche frequenti. Azioni rivolte a ridurre il numero di auto e andare verso una equità sociale: il vero obiettivo infatti non è sostituire il parco auto attuale con auto elettriche, ma ridurre il numero di auto esistenti, tramite condivisione auto (carsharing) e mezzi pubblici ecc...

- 6) **Turismo car free:** per incentivare i turisti a visitare la nostra regione con i mezzi pubblici, oltre a tutte le azioni sopra descritte e adeguate campagne promozionali e guide turistiche, proponiamo di **NON fare pagare la tassa di soggiorno ai turisti che arrivano senza auto.**

Conclusioni: Il presidente della Regione parla di "un territorio che anche quest'anno, nonostante l'alluvione, si è confermato locomotiva dal paese, in particolare per l'export", ma quando capirà che non ci troviamo in un mondo infinito e prima o poi la locomotiva incontrerà un burrone e dovrà fermarsi, virare o cadere (come già visto con le alluvioni e frane recenti)?

11/03/2024