



## OSSERVAZIONI CGIL-CISL-UIL E.R. AL PRIT 2025

Il PRIT 2025 rappresenta un'asse strategico per lo sviluppo economico-sociale e per la sostenibilità ambientale della nostra regione. Diversi e decisivi sono infatti gli interventi previsti nel Piano e ricompresi anche nel Patto per il Lavoro sottoscritto con la Giunta Regionale nel luglio 2015. Le politiche trasportistiche e della mobilità collettiva, sono infatti un elemento indispensabile per la capacità di stimolare investimenti, mantenere l'occupazione esistente e generarne di nuova, per migliorare la qualità della vita collettiva, in virtù dell'accrescimento del valore aggiunto dei nostri prodotti e servizi, ed anche, per il miglioramento della qualità ambientale a partire da quella dell'aria. Inoltre il Prit 2025 rappresentando uno degli assi strategici del modello di sviluppo condiviso con il Patto per il lavoro deve fare propri gli indirizzi determinati con il Testo Unico sulla legalità e appalti, qualificando e tutelando il lavoro dipendente anche attraverso l'introduzione delle clausole sociali e la tutela e lo sviluppo dei livelli occupazionali.

Per raggiungere l'insieme di questi obiettivi riteniamo necessario, come previsto dal Patto per il Lavoro, che il “**sistema regionale della mobilità pubblica** deve poter essere identificato come l'infrastruttura portante di una regione metropolitana” e per questa ragione proponiamo che sia oggetto di un “Patto per la Mobilità” tra la Regione, gli EE.LL e le OO.SS.

Le nuove **infrastrutture viarie** e gli investimenti su quelle in essere previste nel Piano rappresentano senza dubbio la condizione necessaria per superare le criticità esistenti e interconnettere il nostro territorio, ma è e sarà sulla mobilità collettiva, su ferro e su gomma, delle persone e delle merci, che si giocheranno le condizioni di competitività e sostenibilità della nostra regione.

I processi intrapresi per modernizzare e industrializzare il TPL, per riqualificare le infrastrutture ed i mezzi, adeguandoli ai migliori standard europei in materia di sicurezza comfort ed emissioni, per migliorare la competitività e l'efficienza delle aziende, per favorire la qualità e l'estensione dei servizi di trasporto, per far progredire le condizioni dei lavoratori, rappresentano la condizione *sine qua non* per la realizzazione degli obiettivi contenuti non solo nel PRIT 2025, ma anche nel PAIR e nel PER e in un tempo relativamente breve hanno determinato nei territori della nostra regione primi, ma significativi risultati.

L'assegnazione del servizio del **trasporto su ferro** per i prossimi quindici anni, estensibili a ulteriori sette, ad una new.co costituita da Trenitalia e Tper, con un significativo investimento in nuovo materiale rotabile, che dovrà essere completamente rinnovato entro il 2019, ma già in corso con la consegna di 24 nuovi treni entro il 2017, ha comportato nel 2016 l'aumento del 14% (più 20% sul 2014) del numero dei passeggeri trasportati. Il rinnovo del materiale rotabile ridurrà consistentemente la percentuale dei ritardi e delle cancellazioni e migliorerà progressivamente il comfort dei passeggeri, riteniamo superando gli obiettivi di incremento del numero di passeggeri trasportati previsto dal piano. Saranno improcrastinabili anche nuovi investimenti sulle linee ferroviarie, in particolare quelle regionali, per aumentarne la velocità commerciale e migliorare gli standard di sicurezza, garantendo così un ulteriore miglioramento delle condizioni di trasportabilità

come persone. Per quest'ultima fattispecie la preventivata cessione delle reti FER a RFI potrà realizzare entro i prossimi anni questi obiettivi.

La scelta della nuova giunta Regionale dell'Emilia Romagna di presidiare in questa fase prevalentemente la cosiddetta "Gara ferro" ha prodotto un allentamento sul **trasporto su gomma**, limitando il proprio intervento al pur importante capitolo delle risorse, garantendole per il triennio 2016/2018. Le aggregazioni fra le aziende del trasporto su gomma che hanno dato avvio all'industrializzazione del settore, coinvolgendo anche i privati, hanno subito una battuta di arresto e risentono della difficoltà di ulteriore integrazione. A tutto ciò ha altresì contribuito un rallentamento delle decisioni e una diminuzione della capacità di indirizzo politiche necessarie per supportare i processi in corso e il ricorso a logiche di competitività tra territori contigui, da parte delle amministrazioni locali, che in questi anni hanno partecipato con modalità parziali e riduttive allo sviluppo del settore, in particolare sulla compartecipazione economica. Inoltre anche le aziende hanno in taluni casi rallentato il processo di consolidamento, l'integrazione e lo sviluppo delle società. Infine la situazione nazionale nel settore permane critica e le risorse a disposizione del Fondo Nazionale Tpl rimangono costantemente sottostimate oltre all'orientamento del governo nazionale di utilizzare i cosiddetti "decreti Madia" per far uscire dal perimetro del controllo pubblico le aziende del settore attraverso ulteriori riduzioni ai comuni delle risorse, ulteriori modifiche al fondo nazionale del TPL e l'attacco alle clausole sociali necessarie per la tutela del lavoro.

La scelta del nuovo management del Gruppo FSI che considera essenziale per lo sviluppo del gruppo l'investimento nel trasporto su gomma e di conseguenza la partecipazione a tutte le gare che si svolgono sul territorio per l'assegnazione del servizio di TPL, al pari di RATP e ARRIVA, costituiscono un serio pericolo per la sopravvivenza delle aziende emiliano-romagnole, come si è verificato recentemente nel bacino di Parma dove BUSITALIA si è agevolmente aggiudicata la gara contro l'azienda locale (TEP) e l'Ati costituita da TPER e SETA.

Per l'insieme di queste ragioni è necessario aggiornare le strategie regionali perseguendo innanzitutto il rilancio del ruolo della Regione come agente regolatore e aggregatore del sistema, per realizzare in tempi brevi l'Agenzia Unica Regionale della Mobilità o perlomeno aggregare le attuali agenzie secondo quanto previsto dalla legge regionale vigente, garantire una certezza di flussi finanziari per gli anni successivi a quelli previsti dall'Atto di Indirizzo e valutare il rilancio del processo aggregativo tra le aziende del settore, in modo da poter competere nelle prossime gare del TPL in Emilia Romagna, che per effetto delle vigenti normative potrebbero essere differite al 2019. In questo quadro riteniamo indispensabile ridefinire il ruolo della Regione anche rispetto alla governance nelle aziende regionali.

Come per il trasporto su ferro, anche il trasporto su gomma ha la necessità di essere soggetto a consistenti investimenti per ammodernarne i mezzi e garantire condizioni di sicurezza e comfort all'altezza di una regione europea. Inoltre attraverso la redazione dei PUMS da parte degli EE.LL. è necessario aumentarne la velocità commerciale in modo tale che anche per questo settore trasportistico sia possibile superare gli obiettivi di aumento dei passeggeri trasportati fissati dal Piano e nel PER e PAIR.

In relazione al quadro evolutivo che si è determinato nel settore **Merci e Logistica**, è necessario che in questo settore si attui una robusta cura del ferro che possa rispondere alla odierna congestione stradale e contribuisca ad un miglioramento delle condizioni ambientali del nostro territorio. I nostri poli logistici, figli delle scelte fatte nel PRIT scaduto, sono collocati al centro dell'area geografica produttiva di Milano, Bologna e Padova, ma nonostante questo posizionamento strategico, registrano carenze infrastrutturali in particolare sul versante del ferro e specificatamente partendo dal Nord del nostro territorio.

**Piacenza:** l'insediamento è diviso in 4 aree fra di loro non collegate e coordinate. Quella a ridosso della città "Le Mose" è sprovvista di un proprio terminal merci e utilizza lo scalo ferroviario

Un altro: è indispensabile che il previsto terminal venga realizzato in tempi brevi in primo luogo perché la nuova società merci del gruppo Fsi lo annovera nei 4 impianti strategici su cui ha fondato la propria strategia per il rilancio del settore. Secondariamente, la realizzazione di questa infrastruttura libererebbe le aree oggi occupate presso la stazione di Piacenza recuperandole ad un uso maggiormente consono ai bisogni della comunità

**Parma/Fontevivo:** l'insediamento soffre della mancata realizzazione dell'ampliamento del terminal che attualmente favorisce l'accesso e il deflusso delle merci. Inoltre su questo scalo si scaricano le contraddizioni storiche rispetto alla alterità tra il raddoppio della Linea ferroviaria Pontremolese e il progetto stradale della Cispadana, penalizzando in modo definitivo l'interporto di Fontevivo. Per quando ci riguarda la scelta dovrebbe orientarsi verso il potenziamento del ferro che permetterebbe uno sviluppo ordinato del territorio.

**Reggio Emilia /Modena:** tra la provincia Reggiana e quella Modenese è necessario completare al più presto lo scalo merci di Marzaglia. Cioè porterebbe come primo beneficio il parziale superamento degli attuali scali allocati nei centri cittadini delle due città, sino alla realizzazione del collegamento fra quest'ultimo impianto e Marzaglia. In ogni caso una parte dell'attuale scalo merci di Reggio Emilia dovrà essere utilizzato per permettere il collegamento allo scalo di Dinazzano.

**Bologna:** nell'aerea bolognese abbiamo assistito in questi anni allo smantellamento del più grande hub ferroviario gestito dal gruppo Fsi, lo scalo Merci di S.Donato e al depotenziamento dell'interporto di Bentivoglio sul versante del trasporto ferroviario a favore di Padova e Verona. E' necessario in questo territorio valutare attentamente la discussione in corso sulle infrastrutture stradali e ferroviarie per evitare che mentre vi sia una parziale risposta sul lato stradale si assista alla sostituzione di gran parte del traffico su ferro a favore della gomma.

**Ravenna:** nonostante il perdurare delle carenze delle infrastrutture proprie del porto sia quelle a corredo del trasporto su ferro, i traffici ferroviari in partenza dal porto di Ravenna si sono raddoppiati in questi anni per l'intervento della Regione attraverso il bonus previsto per il riequilibrio modale. Non è però più rinviabile il doppio intervento sull'approfondimento del porto canale e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e viarie per aumentare le potenzialità del porto e consentire l'ulteriore sviluppo dei traffici su ferro.

**Forli/Cesena:** In questo territorio è necessario dare piena operatività allo scalo di Villa Selva come polo a supporto dei prodotti di questa provincia e in prospettiva come retroporto di Ravenna.

**Ferrara:** occorre creare/potenziare un collegamento intermodale ferro-gomma tra scalo Ferroviario Ferrara e l'importante polo Petrolchimico di FE, progetto che permetterebbe di decongestionare l'eccessivo trasporto su gomma, sia sull'autostrada A13 che la Statale SS16.

**Ferrara – gomma:** investire su un piano più mirato TPL nel periodo estivo rispetto il collegamento Ferrara – zona LIDI FERRARESI. Anche questo progetto mirerebbe, da un lato, a diminuire il traffico automobilistico su gomma, salvaguardando l'ambiente; dall'altro, ci sarebbe un occhio di riguardo verso la promozione del turismo ferrarese.

Come si potrà notare dal contenuto delle note sin qui evidenziate per quando ci riguarda è necessario che in questo settore si attui una robusta cura del ferro che possa rispondere alla congestione stradale oggi esistente e contribuisca ad un miglioramento delle condizioni ambientali del nostro territorio.

A seguito della classificazione nazionale gli **aereporti** di interesse nazionale della nostra regione nel nostro territorio sono quelli di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì è classificato di interesse regionale. Dopo la quotazione in borsa, a seguito dell'uscita dal consiglio d'amministrazione degli

Comunicando sul trasporto Low Coast, l'aeroporto di Bologna ha conseguito risultati di traffico e economici di primo piano tra gli scali italiani. Contemporaneamente abbiamo la mancata riapertura dello scalo di Forlì, nonostante l'assegnazione della licenza, le difficoltà di ripartenza di Rimini e il deficit economico di Parma. In questo settore dobbiamo registrare il completo fallimento degli obiettivi del PRIT in scadenza. Per rilanciare una politica regionale in questo settore è necessario che si completi in tempi brevi il collegamento con la stazione centrale della città e si valuti l'opportunità di un ulteriore ampliamento delle infrastrutture a corredo del sito aeroportuale di Bologna; altresì assumono caratteristiche importanti per l'economia della Regione le altre infrastrutture esistenti; Rimini per ciò che riguarda il sistema turistico, Forlì per supportare il traffico dello scalo bolognese nel trasporto passeggeri e cargo anche in integrazione modale del merci in presenza del polo logistico ferroviaria di Villa Selva e di formazione specialistica dei lavoratori del settore, mentre Parma vista la posizione geografica ed industriale può specializzarsi come scalo merci del Nord Italia.

Per quanto concerne i **porti** per l'Emilia Romagna l'unico porto esistente è quello di Ravenna e in questo settore nel settembre 2016 è entrata in vigore la revisione legislativa del sistema portuale italiano che si fonda sui seguenti assi strategici:

- 1 – riorganizzazione e razionalizzazione del sistema portuale in Italia;
- 2 – riorganizzazione delle autorità del sistema portuale che diventano 15 per i 57 porti esistenti;
- 3 - razionalizzazione e semplificazione dei provvedimenti amministrativi e delle attività doganali.

In questo nuovo contesto, è necessario definire gli obiettivi per il nostro territorio affinché le citate politiche di riordino possano rappresentare un'opportunità e un volano per lo sviluppo dell'intero territorio ravennate, soprattutto attraverso il necessario riassetto logistico e viario che dovrà garantire una maggiore qualità dell'intera comunità. Allo scopo riteniamo necessario che:

- siano garantiti tempi rapidi e certi per l'approfondimento del portocanale, investendo le risorse da tempo stanziati, per consentire l'attracco di navi di stazza superiore;
- siano garantiti gli investimenti strutturali sui terminal, per implementare i processi di trasformazione in loco dei prodotti sbarcati, determinando un valore aggiunto delle attività;
- sia garantita la realizzazione in tempi brevi della stazione marittima;
- siano garantito un piano mirato sulle infrastrutture ferroviarie – ultimo miglio - e viarie tali da consentire la corretta gestione del maggior flusso di merci nell'area portuale.

Bologna, 6 marzo 2017