



**Emilia Romagna**

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2025  
OSSERVAZIONI DI CNA EMILIA ROMAGNA**

PREMESSA

Con il decreto n. 218 del 11/11/2016 viene indetta la **Conferenza di Pianificazione** per l'esame congiunto del Documento Preliminare, del Quadro Conoscitivo e del rapporto Ambientale PRIT 2025.

La prima seduta è stata convocata il 13/12/2016, la seconda il 16/02/2017. CNA Emilia Romagna ha partecipato agli incontri e definito modalità interne di partecipazione per la raccolta dei contributi da parte dei singoli territori che di seguito vengono sinteticamente riportati.

OSSERVAZIONI AL PRIT 2025

CNA EMILIA ROMAGNA, pur apprezzando le dichiarazioni di principio enunciate nel piano, nelle quali si definisce il PRIT2025 il principale strumento di pianificazione dei trasporti in regione e nel quale si stabilisce la continuità delle opere infrastrutturali previste dal precedente PRIT98 nell'ottica della razionalizzazione delle risorse e della certezza di realizzazione delle opere stesse, ritiene tuttavia necessarie alcune osservazioni di:

1. **scenario:** seppur enunciate non troviamo esplicitate le modalità di integrazione di questo piano con gli altri piani di sviluppo regionale quali: la nuova Legge Urbanistica, il PAIR, il Piano Energetico Regionale. In particolare, sembra lasciata ai Comuni l'autonomia decisionale, attraverso accordi diretti pubblico-privato, per lo sviluppo di zone della nostra regione, il che rende vana l'affermazione di principio riportata nel piano che stabilisce nel merito che l'assetto del territorio ha due fondamentali indirizzi di pianificazione locale e settoriale quali:
  - *le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati a partire dalla rete infrastrutturale della mobilità, rovesciando l'approccio che ha prevalso nella pianificazione urbanistica dei decenni trascorsi;*
  - *le infrastrutture della mobilità devono essere realizzate prestando la massima attenzione al loro inserimento nel paesaggio urbano e naturale e devono anzi divenire una occasione per la sua riqualificazione.*

2. **Contesto:** nella classificazione degli obiettivi, il PRIT2025 risulta essere molto esaustivo e dettagliato nelle questioni riguardanti il trasporto e la mobilità delle persone (in particolare l'intermodalità bici-treno) anche se andrebbe maggiormente potenziata l'intermodalità auto-treno. A nostro avviso risulta inadeguato però il dettaglio dell'analisi sulla mobilità delle merci vista la rilevanza geografica e economica della Regione.
3. **Area Ravenna-Ferrara:** apprezziamo, come già sottolineato sopra, la razionalizzazione delle risorse e la definizione di linee prioritarie di investimento e la messa in sicurezza delle opere esistenti per quel che riguarda le infrastrutture. Riteniamo tuttavia utile evidenziare che questo territorio risulta dal piano fortemente penalizzato. Tutti gli obiettivi previsti riguardano sostanzialmente lo sviluppo dell'area portuale, ma non vengono prese in considerazione le modalità di potenziamento delle infrastrutture su un asse viario e ferroviario molto fragile e inadatto alle previsioni. In tema di sicurezza stradale occorre prendere atto che l'asse E45-Classicana è funestato da incidenti e quindi andrebbe in qualche modo rivisto il sistema viario di collegamento con il Porto di Ravenna. Non è inoltre ben esplicitato il futuro della Romea e di tutto l'asse viario di collegamento Ravenna-Ferrara. Pertanto, se il Porto di Ravenna è centrale per lo sviluppo deve essere adeguato tutto il sistema infrastrutturale.
4. Apprezziamo l'orientamento ad investire sul sistema idroviario, in particolare con la finalizzazione al settore turistico.
5. **Logistica delle merci:** apprezziamo la volontà di una Cabina di regia/Osservatorio sulle merci e l'autotrasporto con lo scopo di valorizzare e promuovere le aziende del territorio nonché sviluppare il traffico di attraversamento. Tuttavia rileviamo che il polo intermodale di Dinazzano-Marzaglia è completamente assente il sistema viario di supporto e collegamento. In questa sezione è opportuno ricordare anche tutte le questioni che riguardano i trasporti eccezionali e che nel piano non hanno trovato una loro identità. Riteniamo opportuno valutare e approfondire la questione dell'intermodalità con una chiave di lettura organica fra i territori ed un respiro interprovinciale, affinché il sistema logistico regionale possa essere esempio di efficienza e competitività. Risulta poco approfondita la logistica delle merci nei centri storici e tutto il tema dell'accesso alle zone ZTL. Crediamo sia opportuno valorizzare sempre e comunque l'utilizzo del veicolo a basso impatto ambientale (metano/elettrico) nella consegna di prossimità delle merci.

6. **Trasporto Pubblico Locale:** valutiamo positivamente gli ambiziosi obiettivi di sviluppo della mobilità delle persone. Ma poniamo l'attenzione su un motivo di forte preoccupazione derivante dalla non chiara e definita strategia di sviluppo del TPL sui vari bacini a fronte anche delle imminenti riassegnazioni del servizio. Il sistema imprenditoriale di piccole imprese che fino ad oggi ha garantito livelli elevati di efficienza e economie per le aziende pubbliche rischia il collasso se questo momento di transizione non viene gestito e monitorato. Si corre il rischio di offrire l'intero mercato a player internazionali che, con la logica finanziaria, spazzeranno via piccole imprese del territorio che negli anni hanno assicurato posti di lavoro e investimenti garantendo lo sviluppo di competenze e professionalità e un servizio di qualità. Ritemiamo pertanto che il TPL debba essere affrontato con una maggiore azione sinergica pubblico-privato, valorizzando il ruolo delle piccole e medie imprese locali.
7. **Sistema aeroportuale:** il piano deve chiarire maggiormente quali sono gli sviluppi che si intende dare al sistema aeroportuale regionale. Una particolare attenzione va data alle infrastrutture aeroportuali esistenti (Forlì, Rimini, Parma) ricercando specifiche vocazioni per rendere possibili nuove sinergie con l'aeroporto di Bologna.

Bologna, 14/03/2017

Il Presidente CNA Emilia Romagna  
Paolo Govoni