



INTERVENTO DI CONFINDUSTRIA EMILIA-ROMAGNA ALLA CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE PRIT 2025

L'Emilia Romagna è una regione tra le più avanzate del Paese e d'Europa. Si tratta di un'area caratterizzata da alcuni elementi di particolare importanza nell'ottica della costruzione del nuovo Piano Integrato Regionale dei Trasporti. Essa è infatti:

- una delle aree europee a più forte componente industriale costruita, spesso su filiere spesso geograficamente concentrate, e con una elevatissima vocazione all'export (il più alto in Italia pro-capite) con le connesse esigenze e ricadute in termini di logistica;
- un'area il cui sviluppo urbano, sociale ed economico è fortemente distribuito sul territorio con una particolare concentrazione sull'asse centrale della Via Emilia;
- un'area di attraversamento in cui si concentrano le principali direttrici di trasporto nazionali ed europee (Est-Ovest, Nord-Sud).

Scorrendo il documento preliminare si possono evidenziare alcuni punti di particolare rilievo:

- La necessità di costruire **un sistema integrato, organico e coerente di pianificazione** tra i diversi ambiti in cui si sviluppa la pianificazione complessiva e settoriale regionale (capace di fare sintesi anche in modo innovativo e pragmatico tra sviluppo, crescita economica e sociale e sostenibilità – vd. Piano dell'aria, Piano energetico, normativa sull'uso del suolo e appunto il Piano dei Trasporti).
- **Condivisione ed apprezzamento per la conferma del quadro delle opere infrastrutturali della grande rete che sono state identificate come prioritarie** (anche nelle intese quadro col Governo) su cui si coglie l'occasione per ribadire la necessità e l'urgenza di procedere rapidamente con la fase realizzativa partendo da quelle opere che già hanno completa copertura finanziaria (Passante di Bologna, Cispadana, Campogalliano-Sassuolo). Ogni ritardo non è davvero più sostenibile in questa fase ed **occorre procedere con celerità alla realizzazione anche delle opere previste a servizio della grande rete** (si pensi ad esempio ai nodi di Casalecchio, Rastignano (Bologna) ed alle opere connesse con la bretella Campogalliano-Sassuolo (ad esempio la tratta di Pedemontana interessata dal collegamento tra la futura bretella e Sassuolo).
- Desideriamo, rispetto al quadro delle **priorità ribadire ancora una volta come si ritiene che la Ti.Bre autostradale sia da annoverarsi a pieno titolo tra le opere a priorità 1** (anche nelle riflessioni con il Governo e nel confronto con le altre Regioni interessate Lombardia e Veneto) trattandosi di opera che insiste su un corridoio europeo, di rilievo strategico per una delle aree che più contribuiscono allo sviluppo economico dell'Emilia-Romagna, che accorcerebbe il tempo di percorrenza di almeno un'ora (maggiore velocità, minore impatto ambientale, ecc.) di una delle aree più produttive della regione (per non parlare del traffico

di attraversamento delle merci che arrivano dal Porto di La Spezia) verso la direttrice Brennero.

- Nell'ambito della "Grande Rete" infrastrutturale, viaria e ferroviaria, che fa riferimento ai Corridoi europei assume particolare importanza il tema del coordinamento tra le Regioni interessate, specie quelle confinanti (vd caso Ti.Bre) e più in generale della condivisione del disegno strategico complessivo con il Governo, anche nell'ambito delle attività della Conferenza delle Regioni.
- Tema del completamento delle infrastrutture e della manutenzione ordinaria e straordinaria della rete regionale, **la cd. Rete di base**, fondamentale non solo per l'accesso alla "Grande Rete" (ed alle eventuali competenze di province o Aree vaste) ma anche e soprattutto per il traffico con origine e destinazione in Emilia-Romagna (sappiamo bene come nelle filiere produttive ad esempio gli spostamenti medi siano spesso a corto raggio e con un elevato grado di concentrazione territoriale. **In questo senso si tratterà anche di trovare forme adeguate e continuative (di investimenti diretti e di accordi con ANAS e Governo) per giungere alla previsione programmi annuali o pluriennali di intervento con risorse certe.**
- La Rete di Base ci obbliga ad una riflessione sul **tema generale della Via Emilia attorno ai nodi urbani** in cui la congestione ha raggiunto livelli elevatissimi (anche per la grande concentrazione di attività produttive e di servizio sulla direttrice principale). Ci sono sul tavolo ipotesi di interventi da valutare per verificarne appieno la fattibilità anche economica (pensiamo a Reggio Emilia, Piacenza e non solo).
- Circa il **nodo di Piacenza** si sottolinea la necessità, anche alla luce della previsione di non ritenere prioritaria la prosecuzione della Cispadana in territorio piacentino, di prevedere un'alternativa credibile e funzionale all'asse della Via Emilia. **Il progetto della cosiddetta "mediana"** che colleghi l'est all'ovest della provincia è già stata oggetto di uno studio di fattibilità completo di ipotesi di tracciato e di valutazioni economiche finanziarie. Tale collegamento rappresenta certamente una assoluta priorità per il territorio.
- Così come si condivide **la priorità relativa agli interventi della SS 16 adriatica e più in generale degli interventi legati all'area della Romagna (vd Romea) e connessi al Porto di Ravenna ed al corridoio E45/E55** almeno per la tratta Emiliana-Veneta.
- Certamente il tema dell'ampliamento delle principali reti autostradali, e di eventuali nuovi caselli di entrata e uscita, assume particolare rilievo per l'intero territorio regionale.
- In tema di **TPL**, come leva di sviluppo (oltre che per la sua insostituibile funzione sociale ed ambientale, specie se accompagnata da adeguati investimenti sul materiale rotabile come sta avvenendo, e sui mezzi su gomma, ancora in misura minore). Ad esempio, sul trasporto ferroviario si propone di **introdurre anche ipotesi di verifica e confronto sulla programmazione (ad esempio degli orari dei servizi) rispetto ad esigenze specifiche di aree industriali o imprese di grandi dimensioni** in cui spesso per pochi minuti si perde la possibilità di spostare quote significative di persone da modalità di trasporto privato su gomma a forme collettive, magari ferroviarie.
- Sempre in questo ambito si evidenzia nuovamente il tema del potenziamento e della migliore integrazione con il sistema complessivo del trasporto urbano milanese (anche in intesa con la Regione Lombardia) dei **collegamenti ferroviari tra Piacenza e Milano** oggi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a dare risposte moderne ed efficienti alle esigenze di un ampio territorio dell'area emiliana.

- Più in generale, si tratta di “pensare” all’Emilia-Romagna come ad una grande area urbana in cui il Trasporto Pubblico Locale ferroviario rappresenta un fondamentale tessuto connettivo per i territori e le città, una vera e propria “metropolitana regionale” in grado di rispondere in modo efficiente, moderno e sicuro alla crescente domanda di mobilità delle persone.
- In ottica ambientale il documento preliminare solleva il **tema dei “sovrapedaggi di compensazione”** in relazione alla rete autostradale. Riflessione sui costi delle esternalità in linea con le indicazioni della UE ma in questo caso il tema è quello di capire se e come gestire tali ipotesi in futuro in relazione soprattutto al traffico di attraversamento (che è il vero nodo critico della nostra rete autostradale) e non viceversa del traffico generato per partenza o destinazione in Emilia-Romagna (in cui si genera un valore aggiunto sul territorio regionale).
- Att.ne infine al tema dell’idrovia, forse suggestiva come ipotesi, ma visto ciò che accade per la maggior parte dell’anno difficile pensare di destinare su di essa investimenti significativi ad esempio per la logistica. In questo senso le esperienze passate sono certamente una lezione da tenere in considerazione.
- Rispetto al tema del **“governo della domanda”** (approccio che caratterizza gli obiettivi generali), ed in particolare logistica e delle merci è certamente condivisibile **un approccio al tema articolato sui paradigmi dell’innovazione, di progetti finalizzati alla razionalizzazione e riorganizzazione dei flussi (ad esempio per filiere) su cui è imprescindibile un coinvolgimento diretto del sistema industriale e produttivo.** Il miglioramento dell’efficienza e della competitività sono gli obiettivi prioritari del sistema industriale regionale e la logistica può rappresentare in questo senso una grande opportunità di sviluppo.
- **La creazione di incentivi regionali alla domanda di servizi, partendo dal concetto che ogni impresa committente è un soggetto attivo di logistica,** potrebbe modificare strutturalmente la pianificazione della logistica fino dalle sue fasi interne (magazzino, packaging, supply chain) in tre direzioni principali: modificare le procedure di vendita (franco destino vs franco fabbrica); favorire il ricorso all’outsourcing (operatori specializzati vs conto proprio); trasferire quote di trasporto stradale su ferrovia e più in generale verso modalità meno inquinanti.
- In un contesto caratterizzato da un calo generalizzato del trasporto ferroviario in UE e stante la prevalenza del trasporto intermodale rispetto al ferroviario tradizionale, si dovrebbero **avviare progetti sperimentali per imprese, filiere e aree territoriali** per lo sviluppo del trasporto intermodale e ferroviario (e modalità di traffico a minore impatto).
- In materia di logistica e trasporto merci non si può non evidenziare in questa **sede il tema dei trasporti eccezionali.** Stanno diventando, specie nelle aree di confine con la Lombardia un tema di assoluto rilievo problematico, anche in relazione ai recenti tragici eventi. Si tratta certo di un tema anche di carattere contingente ma su cui è necessario, anche in sede di programmazione costruire ipotesi di lavoro e di intese generali con ANAS e Regioni confinanti. **Si pensi in particolare al tema dell’attraversamento dei Ponti tra Lombardia ed Emilia su cui è assolutamente urgente procedere alla realizzazione degli interventi di potenziamento necessari.**
- **Interporti e scali intermodali.** Corretta e condivisibile la costruzione di una rete organica anche per livelli di specializzazione dei nodi principali da rafforzare dato che in alcuni casi oggi guardando agli interporti a volte si ha l’impressione che si tratti spesso di occasioni

mancate in termine di possibilità di trasporto intermodale (sono nodi logistici in cui si sono insediate aziende di trasporto). **Analizzare ciò che manca per arrivare al 2025 con indirizzi precisi in termini di investimenti necessari su cui concentrare le risorse e gli obiettivi.**

- L'elenco dei nodi logistici prioritari per il territorio è evidentemente consolidato, a partire dal **Porto di Ravenna** – riferimento fondamentale per l'intero sistema produttivo regionale (si ribadisce a riguardo la rilevanza strategica e l'urgenza di completare gli investimenti previsti dal terminal container all'approfondimento dei fondali secondo i progetti già previsti ed approvati) - **Interporti di Bologna e Parma, il nodo logistico di Piacenza, Villa Selva e Dinazzano-Marzaglia**. Su questo ultimo in realtà occorre porre grande attenzione (non c'è **collegamento fisico tra i due scali**, c'è ancora il tema del soggetto gestore per Marzaglia e più in generale della sua collocazione in termini di funzionalità ed operatività nel sistema logistico regionale e nazionale. La Regione è impegnata in una valutazione strategica di questa opera che potrebbe **garantire un'effettiva integrazione funzionale tra le due piattaforme**. Inoltre la linea Dinazzano-Reggio Emilia, alleggerita nel traffico merci, potrebbe essere riqualificata per favorire la mobilità delle persone (fino alla stazione Reggio AV) e per ridurre i disagi prodotti su diversi comuni dal passaggio del treno dell'argilla che collega Dinazzano con il porto di Ravenna passando da Reggio Emilia. In questo scenario il collegamento ferroviario evita l'isolamento della piattaforma di Dinazzano e consente di sfruttarne al massimo tutte le potenzialità.
- **Il sistema logistico del territorio deve poter essere in grado di rispondere a questa esigenza di crescita della competitività**, favorendo i processi di integrazione dei carichi lungo le principali direttrici e identificando standard qualitativi dei servizi resi all'intera filiera industriale.

2 marzo 2017