

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 20/12/2010 DELLA CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DELLA L.R. 20/2000 NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI 2010-2020 (PRIT)

Oggi, lunedì 20 dicembre 2010, alle ore 9,30, presso la Sala A “Terza Torre” della Regione Emilia-Romagna, in Viale della Fiera n. 8 - Bologna, si è tenuta l'**ultima seduta** della **Conferenza di Pianificazione** di cui all'art. 14 della L.R. 20/2000 nell'ambito del procedimento di approvazione del **Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2010-2020**, come da lettera d'invito P.G. 2010/0301675 del 3/12/2010, per discutere il seguente ordine del giorno:

- *sintesi dei contributi valutativi espressi dai partecipanti e dai soggetti invitati sui contenuti dei documenti di Piano;*
- *considerazioni dell'Autorità ambientale per la formazione del PRIT 2010-2020;*
- *presentazione dell'orientamento della Regione su tutti i contributi presentati nell'ambito della Conferenza di pianificazione;*
- *informazioni sulle attività successive alla conclusione della Conferenza di Pianificazione;*
- *illustrazione delle modalità per l'approvazione del verbale della presente seduta conclusiva.*

Per la Regione Emilia-Romagna sono presenti l'Assessore regionale Alfredo Peri, in qualità di Presidente della Conferenza di Pianificazione, e Francesco Saverio Di Ciommo, segretario della Conferenza.

Sono inoltre presenti i Rappresentanti dei Soggetti chiamati a partecipare e quelli delle Associazioni socio-economiche e dei Soggetti invitati che hanno sottoscritto il registro delle presenze allegato al presente verbale.

Dott. Francesco Saverio Di Ciommo - Responsabile del Servizio affari generali, giuridici e programmazione finanziaria - DG reti infrastrutturali, logistica, mobilità

Il dott. Di Ciommo saluta i presenti e ricorda che come concordato nel primo incontro, con la seduta odierna si concludono i lavori della Conferenza di Pianificazione nell'ambito del procedimento di approvazione del PRIT. Tale seduta è dedicata a una sintesi dei contributi valutativi, che sarà presentata dall'Ing. Barbieri, Responsabile del coordinamento per la redazione del PRIT.

Si tratta di una sintesi dei contributi che la Regione ha ricevuto dai diversi Enti e soggetti che hanno partecipato alla Conferenza di Pianificazione. Dopo l'Ing. Barbieri interverrà l'Arch. Di Stefano in qualità di Autorità ambientale della Regione Emilia-Romagna, e successivamente, prenderà la

parola l'Assessore Peri che fornirà i primi orientamenti da parte della Regione per la stesura e l'elaborazione del Piano.

Il dott. Di Ciommo dà la parola all'Ing. Barbieri e ribadisce che si tratta di una sintesi che si atterrà ai temi più rilevanti, ai macrotemi che saranno poi oggetto dell'elaborazione successiva del Piano.

Ing. Denis Barbieri – P.O. Pianificazione dei trasporti - Servizio viabilità, navigazione interna e portualità commerciale - DG reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità

L'Ing. Barbieri saluta i partecipanti e illustra le slide di presentazione. Fornisce brevemente alcune informazioni sulla Conferenza di Pianificazione e sui contributi che sono arrivati, formulando alcune premesse e osservazioni su quanto è stato proposto. Dal riepilogo delle sedute si evince che sono stati invitati circa 280 soggetti, i presenti sono stati 114 e infine sono pervenuti 48 contributi, altri ne stanno arrivando, per cui si stima che saranno almeno una cinquantina.

I contributi sono diversamente articolati e in generale non c'è un solo tema trattato. Comunque tutti i contributi sono visionabile e scaricabili sul sito www.mobiliter.eu, nella sezione dedicata alla Conferenza di Pianificazione.

Per un primo esame dei contributi si è cercato di individuare alcuni macrotemi a cui ricondurre le varie osservazioni. I macrotemi sono divisi sostanzialmente in due gruppi: uno relativo al sistema infrastrutturale quindi sistema stradale, ferroviario, ecc. e l'altro relativo al campo delle azioni e dei servizi quindi logistica, trasporto pubblico locale, mobilità sostenibile, ecc.

Questa suddivisione, al di là delle singole osservazioni, è servita per capire quali sono le sensibilità, le esigenze e comunque dov'è concentrata l'attenzione dei soggetti partecipanti alla Conferenza. Il sistema infrastrutturale stradale e quello ferroviario sono stati i due argomenti più toccati. In realtà nel sistema ferroviario sono state presentate alcune osservazioni relative alle merci e pertanto in qualche modo riconducibili anche al tema logistica. Poi sono stati trattati il trasporto pubblico locale (TPL), la logistica e infine la mobilità sostenibile. Sulla sicurezza stradale sono arrivati pochissimi contributi, non si pensa che non ci sia attenzione ma probabilmente lo si dà come tema un po' acquisito.

Dall'elenco relativo alle richieste sul sistema stradale emergono diversi argomenti importanti come il Passante nord di Bologna, la via Emilia, alcuni collegamenti di grande scorrimento di forte interesse che riguardano la Provincia di Piacenza. C'è la richiesta di un collegamento autostradale tra Emilia e Toscana, ci sono alcune questioni relative al pedaggiamento o non-pedaggiamento della Ferrara-mare o comunque delle infrastrutture, ci sono alcune tematiche che riguardano soprattutto la Romagna come il potenziamento del collegamento Rimini-San Marino, un collegamento tra le Province di Bologna-Ravenna sulla nuova San Vitale e alcune infrastrutture che riguardano la Valmarecchia.

In generale, provando a riassumere, le richieste riguardano nuove infrastrutture o potenziamento delle esistenti facendo anche riferimento a previsioni già contenute nel Documento Preliminare, perché quest'ultimo comunque propone il mantenimento dei corridoi infrastrutturali e il potenziamento specifico della terza e quarta corsia autostradale più alcune altre opere.

Ci sono alcune richieste relative alla manutenzione e riqualificazione delle infrastrutture esistenti e quindi una richiesta affinché il PRIT si preoccupi anche di questo.

Sulla gerarchia stradale c'è sostanzialmente una conferma della gerarchia della rete, con richieste di qualche modifica sulla classificazione di alcune singole strade. Infine ci sono un paio di critiche sull'impianto infrastrutturale stradale complessivo e un'attenzione ad alcuni aspetti sull'inserimento delle opere infrastrutturali.

Senza voler dare delle risposte puntuali si propongono alcuni dei possibili criteri che verranno utilizzati per la valutazione delle scelte di Piano. Si tratta di criteri che hanno carattere generale e non sono soltanto relativi alle singole osservazioni. Una prima osservazione riguarda una serie di informazioni già contenute nel Quadro conoscitivo, dalle quali risulta che la conferma dei corridoi infrastrutturali con i potenziamenti indicati appare adeguata sia dal punto di vista degli indicatori di dotazione infrastrutturale delle strade sia in termini di congestione, che è un altro parametro che indica come le infrastrutture vengono utilizzate. La Regione, nell'ambito della pianificazione dei trasporti, ha elaborato alcune simulazioni sulla rete stradale; ne vengono presentate due allo scenario 2020 a rete stradale completa e con massima crescita della domanda di mobilità. Dalle simulazioni si evince come la Grande rete sia sostanzialmente congestionata ad alto livello di utilizzo con percentuali che sono tra il 6% e 7%, mentre sulla rete complessiva le percentuali sono intorno al 4% - 5% . Si sottolinea che alcuni studi a livello europeo, abbastanza recenti, mostrano dei livelli medi di congestione che sono intorno al 15%. Sono studi che sono stati recepiti e recuperati dal Comitato scientifico che si occupa del Piano Nazionale dei Trasporti. Al di là dei numeri precisi, questo dipende chiaramente dal modello, dal tipo di simulazione e dai dati che vengono considerati. Il punto fondamentale è che con la dotazione infrastrutturale, con i corridoi e con il potenziamento attuale, la Regione si trova di fronte a una situazione che complessivamente è abbastanza soddisfacente e abbastanza adeguata. Le situazioni locali vanno trattate chiaramente in maniera un po' diversa.

Rispetto alla gerarchia stradale, nella simulazione dei flussi, all'ora di punta, quindi al massimo utilizzo della rete, si vede come nello schema di funzionamento della rete stradale dell'Emilia-Romagna, la Grande rete svolga un'importante ruolo sia di distribuzione che di collegamento, da notare anche l'importanza di alcuni collegamenti Nord-Sud. L'impostazione della gerarchia stradale sembra che sia confermata e che l'inserimento nella Grande rete di altri assi come ad esempio i collegamenti appenninici non sembrerebbe immediatamente giustificato, almeno da quanto emerge da queste simulazioni.

L'ultimo punto è sulla multifunzionalità degli interventi. Dalle analisi di alcune esperienze del PRIT '98 si è visto come spesso alcuni interventi di potenziamento locale siano stati di fatto degli stimoli alla mobilità privata, al di là del motivo per cui si erano resi necessari. Questo perché in genere non c'è stata sufficiente attenzione o comunque non si sono realizzati altri interventi relativi alla mobilità locale. Ad esempio le varianti esterne ai centri abitati, che avvengono senza alcuna qualificazione della sede esistente che invece dovrebbe essere riqualficata per il trasporto pubblico locale o per la mobilità locale o comunque per la mobilità ciclabile.

In genere si pone l'attenzione solo ad alcuni aspetti di un intervento. Ciò è dovuto alla difficoltà di mettere d'accordo soggetti e scale d'intervento molto diversi, l'attenzione all'integrazione complessiva delle diverse esigenze è uno dei temi fondamentali da sottolineare.

Un ulteriore criterio che viene proposto nella programmazione delle opere è quello di dare priorità ai lotti funzionali legati alla domanda, anche se è stato proposto di pensare a lotti costruttivi. In realtà per tener conto delle future esigenze di mobilità è opportuno fare riferimento alla domanda, alle esigenze a cui queste opere vanno incontro anche al di là di un completamento formale della rete.

Rispetto al sistema ferroviario ci sono state alcune osservazioni relative al sistema dell'alta velocità, in particolare il completamento del nodo di Bologna, la stazione medio-padana, l'integrazione del sistema dell'alta velocità con la sede storica, il completamento infrastrutturale della rete regionale in particolare l'elettrificazione, i potenziamenti sulla direttrice adriatica e su alcuni nodi come quello modenese, ferrarese, ecc, il corridoio Tibre, il ripristino di alcuni tracciati dismessi. Inoltre c'è stata una richiesta sul potenziamento dei servizi regionali in particolare sul servizio metropolitano suburbano (SFM) non solo per il bacino di Bologna (oltre al completamento del SFM della

Provincia di Bologna) ma anche per quello di altri bacini. Ci sono state alcune osservazioni relative al trasporto merci e al potenziamento della relativa parte infrastrutturale.

Per il sistema ferroviario le prime indicazioni di carattere generale, definite dalla Regione, è che i servizi ferroviari metropolitani devono avere un carattere metropolitano, quindi prima di essere estesi bisogna verificare la presenza di ampi bacini di domanda e soprattutto che le politiche territoriali garantiscano la sostenibilità delle scelte effettuate. È chiaro che nel momento in cui si ipotizza e si concretizza un servizio di trasporto pubblico particolarmente efficace come quello ferroviario metropolitano bisogna poi orientare su questi assi l'evoluzione e le politiche territoriali. Anche rispetto ai servizi ferroviari probabilmente bisognerà pensare ad una loro specializzazione, quindi non ad uno stesso servizio per tutto l'ambito del territorio regionale. Probabilmente occorrerà velocizzarne alcuni che sono su tratte più lunghe e verificare la frequenza di altri. In particolare, non è pensabile l'integrazione con la rete dell'alta velocità e la rete locale su tutto il territorio ma dovrà avvenire in alcuni punti precisi e specifici. In particolare, relativamente agli aeroporti, l'alta velocità sarà interscambiabile sui grandi nodi e in questi grandi nodi occorrerà avere gli scambi anche con la rete locale e con il TPL che dovrà essere più integrato e più diffuso.

Sull'ampliamento dell'offerta infrastrutturale c'è la priorità sugli interventi che riguardano la rete esistente perché l'ampliamento infrastrutturale è particolarmente impegnativo e su questo bisognerebbe poi verificare gli effettivi benefici che ne derivano o che possono derivare in termini di servizio.

Sulla parte della logistica ci sono alcune osservazioni che riguardano l'insediamento di nuove aree produttive e logistiche, la liberalizzazione del trasporto ferroviario, un potenziamento infrastrutturale, la *city logistic* e la distribuzione urbana delle merci ecc. Anche in questo caso molte indicazioni sono già compatibili con quanto è indicato nel Documento preliminare del PRIT. In particolare, si sottolinea che, il Documento preliminare formula una proposta di piattaforma logistica regionale, tra l'altro è l'unico caso concordato a livello nazionale con le ferrovie ed è una proposta che ha lo scopo di razionalizzare l'offerta in termini d'interporti, scali merci, nodi principali, in particolare il Porto di Ravenna.

La pianificazione territoriale quindi dovrebbe orientare, in campo logistico, le scelte insediative, produttive e logistiche tenendo conto della piattaforma logistica regionale e prevedere integrazioni con i nodi a carattere locale che siano coerenti con la piattaforma e non che si pongano in alternativa o in modo da prescindere da questa. È chiaro che per rendere efficiente e funzionale questo schema è necessario che la logistica diventi un elemento integrante nell'organizzazione delle imprese. Quindi particolare attenzione verrà riservata alla governance delle azioni sulla logistica.

Gli incentivi che il PRIT prevede e che comunque le politiche regionali già hanno previsto riguardano soprattutto la diversione modale dalla strada alla ferrovia oltre all'ottimizzazione del trasporto merci, in generale rivolgendosi a tutti i tipi di servizi che possono essere impostati su ferrovia quindi non soltanto ad alcuni in particolare come possono essere i treni completi o altra forma di servizio.

Sul trasporto pubblico locale, in generale, vi è una richiesta di potenziamento del servizio TPL in tutte le forme sia in termini di frequenza sia in termini di tecnologia che di capacità del trasporto.

Il PRIT conferma l'importanza del ruolo svolto dal TPL ne promuove l'utilizzo e le interconnessioni con le altre modalità però è anche chiaro che le caratteristiche e le tecnologie del sistema devono essere parametrizzate alla domanda ed alla relativa densità abitativa quindi non è pensabile che ci siano sistemi di trasporto di massa su tutto il territorio o che ci siano soluzioni tecnologiche non immediatamente giustificabili in termini di domanda o di densità. Spesso si possono ottenere efficienti miglioramenti del livello del servizio con interventi di riorganizzazione della rete e della riassetto della sede stradale facendo quindi concrete azioni per favorire il

TPL nell'accesso alle aree urbane. Per quanto riguarda la mobilità sostenibile sono state effettuate una serie di riflessioni sulle autovetture elettriche, servizi di *car sharing*, *car pooling*, i piani ciclabili, le reti ciclopedonali e le politiche di *mobility management*. Anche in questo senso molte delle richieste sono condivisibili e vanno nel senso delle proposte che formula il PRIT. In particolare per questo genere di politiche l'efficacia si ha quando queste sono integrate con gli altri interventi della mobilità nello specifico con la creazione di zone a traffico limitate, zone pedonalizzate e tutte una serie di politiche che favoriscono la mobilità ciclopedonale in generale che devono essere comunque collegate ad interventi che promuovono il cambiamento di comportamenti individuali. Anche l'infomobilità e l'infrastruttura tecnologica devono essere finalizzate all'ottimizzazione degli spostamenti e non tanto ad indurne dei nuovi, nel senso che deve essere ampliata la possibilità delle scelte e quindi la possibilità di ottimizzare la propria scelta ma non di percorrerle tutte, aumentando di fatto il numero di spostamenti. Questo in particolare, in questo momento, è vero per i mezzi elettrici nel senso che ci sono politiche di sostegno industriale e di marketing che non immediatamente coincidono con politiche di trasporti. Quindi la promozione di questi mezzi è importante ma senza generare spostamenti aggiuntivi e deve essere collegata ad un miglioramento complessivo del sistema della mobilità in particolare con i servizi di *car sharing*, *car pooling* e della logistica urbana. Anche per quello che riguarda i fattori ambientali c'è un recentissimo studio dell'Ertrac - che è un organismo di riferimento della Commissione europea in materia di trasporti - che dimostra proprio su un caso italiano e quindi su un mix energetico italiano che l'auto elettrica sostanzialmente ha emissioni di CO2 equivalenti a quelli dei più recenti mezzi a combustione tradizionale, da qui l'importanza, come recepito nel protocollo stipulato tra Enel e Regione Emilia Romagna, di un impegno nella produzione di energia rinnovabile aggiuntiva per l'uso di questi mezzi (impegno di Enel per oltre il 50% per energia rinnovabile).

L'ultimo punto sulla sicurezza stradale: come anticipato in precedenza sono pochissime le osservazioni che hanno toccato questo argomento probabilmente perché lo si dà già come acquisito. La sicurezza stradale è un tema complesso dove sono necessari interventi su diversi fronti: sulle infrastrutture e sulla modalità di utilizzo delle stesse, sui singoli comportamenti o su categorie di comportamenti.

Si segnala che in Emilia Romagna il tema è particolarmente importante c'è una questione di costi sociali complessivi, dove ad esempio la Lombardia è ai primi posti in Italia. Se si vanno però a rapportare questi costi per residente si vede come anche in Emilia Romagna il tema è molto sensibile, questo per un complesso di cause: traffico di attraversamento importante, traffici stagionali importanti, per una mobilità diffusa su ampie fasce di territorio e percorsi sempre più lunghi. C'è una serie di circostanze per cui per residente il costo diventa alto; sono state fatte delle verifiche anche rispetto ai passeggeri e passeggeri/km eliminando alcune situazioni contingenti però sostanzialmente rimangono alti. C'è quindi un insieme di cause che persistono, malgrado tutti i miglioramenti che sono stati effettuati in questi ultimi anni. Probabilmente c'è anche una causa legata al fatto che il sistema di rilevamento degli incidenti è più efficiente in Regione che da altre parti, quindi il fenomeno in regione è meno sottostimato. La sicurezza stradale è comunque un tema che il PRIT assume come fondamentale, a carattere trasversale legandolo anche all'aspetto del diritto alla sicurezza quindi non è più solo un tema trasportistico.

Prende la parola l'Arch. Di Stefano

Arch. Alessandro Di Stefano – Responsabile Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale

Nella fase preliminare di predisposizione del PRIT e della relativa Valsat sono pervenuti i contributi dai seguenti soggetti competenti in materia ambientale consultati: Provincia di Bologna, Arpa, Regione Emilia Romagna Servizio Difesa del Suolo, Regione Toscana.

Vengono sintetizzate tali indicazioni per l'adeguamento della Valsat del PRIT.

In primo luogo è necessario evidenziare che è condivisa l'impostazione del documento di Valsat, in questa fase della pianificazione, come un rapporto preliminare, nel quale è stato prevalentemente approfondito il Quadro conoscitivo sulle matrici ambientali. Sostanzialmente la Conferenza di pianificazione, prevista dalla LR 20/2000, accorpa, tra le altre, la fase di "*scoping*" individuato nel Decreto Legislativo 152/06 (art. 13, commi 1 e 2). In sostanza viene condivisa l'impostazione metodologica del documento di valutazione.

Si evidenzia che in questa fase preliminare, la finalità principale del documento di Valsat è quella di fornire conoscenze e indicazioni sui possibili impatti ambientali indotti dall'attuazione del Piano, nonché sui possibili interventi di mitigazione e di compensazione, al fine di contribuire a migliorare le performance ambientali del piano stesso. Prioritaria, per un'efficace valutazione ambientale, è l'individuazione dell'ambito di competenza del Piano, cioè l'individuazione delle azioni, norme, indirizzi attinenti il Piano regionale, distinguendolo da ciò a cui si demanda l'attuazione ad altri Enti come ad esempio le Province o i Comuni. Tale distinzione, risulta importante, in particolare, per l'impostazione del monitoraggio dell'efficacia del Piano e dei suoi strumenti attuativi.

Nella valutazione della coerenza ambientale esterna del Piano ovvero della coerenza degli obiettivi di Piano con le politiche ambientali generali, regionali e sovrapregionali, deve essere presa in considerazione la coerenza con la pianificazione regionale del Piano Territoriale Regionale (PTR), del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del Piano di bacino/distretto per la sicurezza territoriale (PAI). Si ritiene opportuno che sia effettuata una valutazione degli effetti ambientali delle azioni intraprese e realizzate, parzialmente o integralmente, a partire dal 1998 rispetto agli obiettivi di sostenibilità indicati nel documento preliminare (rif. DP cap.2: bilancio del PRIT '98).

Considerando che il documento preliminare del nuovo PRIT per i prossimi 10 anni non individua nuovi corridoi, promuovendo l'attuazione di quelli già previsti; prevedendo quindi solo potenziamenti autostradali e ferroviari, il documento di Valsat dovrà fornire la valutazione degli impatti ambientali sia positivi, sia negativi, e territoriali attesi dalla realizzazione di tali opere, ovviamente adeguata al livello di pianificazione regionale. Tale Valutazione sarà poi necessariamente approfondita nei successivi livelli di progettazione e attuazione delle singole opere o dei singoli interventi. In particolare dovrà contenere la valutazione degli impatti ambientali indotti dalla previsione dell'ampliamento del porto di Ravenna, dal mantenimento degli attuali aeroporti regionali, dalla realizzazione delle infrastrutture, utilizzando e mettendo a sistema i vari studi ambientali già effettuati come quello sulla Cispadana o sulla Orte Mestre ecc.

Nella costruzione degli scenari tendenziali sulla rete stradale al 2020, il PRIT, in accordo agli obiettivi di sostenibilità, deve prevedere l'esame delle alternative, privilegiando le soluzioni che comunque minimizzano l'impatto ambientale (congestione della rete stradale, rumore ed inquinamento atmosferico, ecc.) evitando così il trasferimento delle criticità esistenti o potenziali da un sito ad un altro. La selezione degli indicatori per il monitoraggio del Piano dovrà partire dall'individuazione delle criticità esistenti, contenute nel Documento di Valsat e nel Quadro conoscitivo, e finalizzati alla verifica dell'andamento del piano per rendere possibile un suo

eventuale riorientamento. Il documento di Valsat dovrà comprendere lo Studio di incidenza del Piano rispetto a possibili impatti indotti sui siti della Rete Natura 2000. Il Documento Preliminare contiene un riepilogo di informazioni che delineano un Quadro conoscitivo piuttosto preoccupante in termini di trend attuale. Innanzitutto i dati relativi alla domanda attuale di mobilità mostrano un trend di aumento molto consistente; si rileva anche una consistente perdita di efficienza nel settore del movimento merci. Peraltro si osserva come il sistema di piattaforme logistiche, già previsto nel precedente PRIT, non sia mai decollato ma si sia assistito viceversa ad una crescita disordinata delle aree destinate a magazzini e alla logistica, con la conseguente generazione di un sovraccarico di traffico frammentato e di consumo di territorio.

Risulta ulteriormente rafforzata la posizione dominante del trasporto privato, mentre i trend sul trasporto collettivo (sia TPL sia ferro) sono deludenti. E' necessario comprendere le motivazioni di questi trend ed avviare azioni correttive che portino ad un riequilibrio verso la mobilità collettiva. Anche gli spostamenti in bicicletta, seppure in alcune realtà quota significativa dei trasporti complessivi, sono in riduzione a causa del fenomeno di *sprawl* urbano. Lo *sprawl* residenziale e logistico - produttivo ha generato quote aggiuntive di domanda di mobilità (per aumento delle distanze percorse a fronte di uguale numero di spostamenti). Si evidenzia pertanto un problema di pianificazione: quello dell'integrazione tra pianificazione urbanistica territoriale e pianificazione delle reti e dei servizi di trasporto. Permangono, con andamenti anche in miglioramento, alcune pesanti criticità: la sicurezza stradale, le emissioni climalteranti, l'inquinamento atmosferico.

Le azioni del PRIT 2010-2020 sono essenzialmente di conferma di quanto già avviato o previsto: conferma dei corridoi infrastrutturali (senza previsioni dunque di ulteriori corridoi) ma ci sono altre azioni, di competenza di altri strumenti, che devono "battere pari" per perseguire la sostenibilità: primo fra tutti il governo della domanda, attraverso la pianificazione urbanistica e territoriale. A livello locale, devono essere i PGTU e i PUM a recepire gli indirizzi del PRIT e a trasformarli in azioni concrete. La capacità di tenere insieme e armonizzare le politiche di settore risulta spesso debole anche per la difficoltà di accettazione di un livello superiore di pianificazione. La necessità di un tale indirizzo è resa più stringente anche dalle politiche incerte e altalenanti del Governo centrale. Occorre una linea comune che tenga insieme il sistema della mobilità regionale. In questo senso la valutazione della sostenibilità dovrà tenere conto di più componenti: quelle regionali, e quelle di competenza dello Stato e di Amministrazioni locali.

Il Rapporto ambientale preliminare del PRIT è in sostanza riferita agli obiettivi di Piano, sia in termini di coerenza che di stima degli effetti. Si ritiene che nell'ambito della valutazione ambientale di un Piano l'analisi degli obiettivi sia necessaria per valutarne la completezza e, semmai, la coerenza interna. Tuttavia l'aspetto qualificante della valutazione ambientale deve essere quello di mettere in evidenza il raggiungimento degli obiettivi e la misura del risultato ottenuto, sulla base dell'efficacia raggiungibile attraverso le azioni previste e realizzate dal Piano nell'intervallo temporale di riferimento. Non si tratta di una valutazione degli obiettivi, ma di una valutazione di efficacia delle azioni. Per far questo è necessario effettuare una realistica stima delle azioni che saranno effettivamente realizzate nei tempi previsti e della loro efficacia sul campo, tentando quindi di prefigurare le condizioni ambientali che si prevede di raggiungere.

Stante la continuità del PRIT 2010-2020 rispetto al precedente si ritiene opportuno che sia effettuata una valutazione dell'efficacia delle azioni intraprese e realizzate, parzialmente o integralmente, dal 1998 rispetto agli obiettivi di sostenibilità indicati nel documento preliminare. E' necessario pertanto individuare le criticità esistenti oggi e selezionare gli indicatori per il loro monitoraggio, valutando l'avvicinamento agli obiettivi e l'efficacia delle azioni messe in campo. In seguito tali informazioni potranno essere utilizzate per stimare l'efficacia delle azioni del nuovo PRIT come completamento di quanto già attuato nel precedente. Appare opportuno, inoltre, individuare le azioni di competenza di altri soggetti.

È importante definire la temporizzazione degli investimenti: dato che le risorse sono in continuo decremento, è verosimile che non tutte le azioni possano essere attuate ed è compito della VAS stabilire il corretto ordine di attuazione per quello che riguarda la sostenibilità.

ARPA Emilia Romagna avanza le seguenti osservazioni. Alcuni obiettivi risultano in contrasto sia con le politiche ambientali sia con altri obiettivi del piano; tra questi obiettivi in contrasto potenziale si richiamano: “incrementare le reti infrastrutturali”; “ridurre i costi della mobilità privata”; “aumentare l’attrattività economica degli insediamenti produttivi, dei turisti e degli uomini d’affari” attraverso i trasporti. Nel Rapporto ambientale si sostiene che gli effetti di questi obiettivi sono “incerti” e che occorrerà in futuro verificarli nel dettaglio.

Si deve segnalare che la scelta di rimandare questa verifica ad una fase successiva rende difficile dare ora fino in fondo un giudizio sulla sostenibilità del piano e ciò ancor più arduo per la mancanza del dettaglio delle azioni che deriveranno da questi obiettivi.

Il Rapporto ambientale include una valutazione quantitativa delle emissioni in atmosfera, fondamentale per la valutazione della sostenibilità del Piano; in essa si legge che lo scenario tendenziale “alto” (di maggior sviluppo) e lo scenario programmatico prospettano una riduzione delle emissioni per il settore trasporti variabile tra l’8 e l’11% a seconda del tipo di inquinante. Ciò porta senz’altro a dare una valutazione positiva del nuovo piano. Tuttavia, dal momento che il futuro vedrà un incremento del numero dei veicoli, quali saranno i fattori che faranno diminuire le emissioni? Sicuramente la dotazione di motori con tecnologie meno inquinanti tra cui i veicoli elettrici. Si conta comunque su altri fattori che incideranno o potranno incidere, questa è la domanda che viene posta ed alla quale bisognerà dare una risposta.

Nella costruzione degli scenari tendenziali sulla rete stradale al 2020 il PRIT, in accordo agli obiettivi di sostenibilità, deve prevedere il perseguimento delle alternative e delle soluzioni che comunque minimizzano l’impatto ambientale (congestione della rete stradale, rumore ed inquinamento atmosferico, ecc.). Nella costruzione degli scenari di congestione del traffico e di emissioni atmosferiche è utile mantenere distinto l’apporto delle singole azioni del piano (interventi infrastrutturali su strade, interventi infrastrutturali su ferrovie, ma anche interventi sull’efficienza dei mezzi pubblici o il coordinamento tra TPL e ferro e tutte le azioni che il piano prevede) in modo da poter valutare quanto inciderà ciascuna azione sul decongestionamento del traffico e quanto sulla riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche e sull’occupazione di suolo.

Una stima di questi aspetti servirebbe a valutare i costi ed i benefici delle azioni che il Piano vuole realizzare al fine di paragonare azioni tra loro alternative oltretutto complementari. La ponderazione di costi e benefici sia ambientali sia economici renderebbe maggiormente trasparenti le scelte, soprattutto nell’ottica di dare un ordine di priorità agli interventi in un clima economico che impone tagli delle spese. Infine è senz’altro necessario evidenziare che se il Piano nel suo complesso porterà benefici a livello globale, a livello locale la realizzazione di nuove infrastrutture avrà impatti non trascurabili sulla qualità dell’aria, l’inquinamento acustico, il consumo di suolo, la frammentazione della rete ecologica e la perdita di habitat.

Per quanto riguarda il monitoraggio, come previsto all’art. 18 del D.lgs 4/08, si ritiene che debbano essere individuate responsabilità e risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio stesso.

Il Piano di monitoraggio ed i periodici rapporti di valutazione saranno fondamentali per verificare il raggiungimento degli obiettivi, individuare impatti imprevisti ed eventualmente riorientare le scelte; pertanto è importante che i documenti di Piano siano corredati da un elenco degli indicatori da monitorare periodicamente specificandone unità di misura, target a medio e lungo termine e soglie definite per legge.

Il Servizio Difesa del suolo e della costa della Regione avanza le seguenti osservazioni.

Gli effetti positivi indotti dal Piano sono affermati genericamente e scarsamente dimostrati, in particolare per la limitazione dello sfruttamento di suolo, la limitazione di inquinamento marino e la prevenzione dei dissesti. Pur accennati, non appaiono approfonditi adeguatamente gli impatti ambientali derivanti dalle interferenze con i fattori della sicurezza territoriale, la comparazione delle possibili alternative e l'individuazione di mitigazioni e compensazioni.

Il dissesto idrogeologico è largamente presente nelle aree montane e collinari. Le interferenze non sono improbabili. Così come le interferenze con i corsi d'acqua, intesi come reticolo superficiale naturale, principale e minore compresi i fossi ed il reticolo drenante e di bonifica, nonché le variazioni delle portate idriche. Al riguardo sono da prendere a riferimento gli strumenti di pianificazione di bacino.

Il Rapporto ambientale riconosce un ruolo importante al sistema idroviario regionale, per la mobilità sostenibile delle merci, rammaricandone la mancanza di sviluppo per scarsità di fondi. Circa l'adeguamento del Po per la navigazione non esprime valutazioni in merito, limitandosi a richiamare la possibilità di sistemazioni naturalistiche o per la connessione della rete ecologica. Su questo ultimo tema sono in corso studi e progetti per la sistemazione del Po finalizzati alla navigazione a corrente libera (alternativi all'ipotesi di bacinizzazione del Po): le conoscenze sviluppate in tale ambito, così come gli effetti dei primi interventi realizzati, dovrebbero essere presi in considerazione dal PRIT e dal Rapporto ambientale per le interferenze e le opportunità.

La Regione Toscana avanza le seguenti osservazioni.

Si condivide l'impostazione del Rapporto Ambientale preliminare e la metodologia proposta per la selezione degli interventi di piano rilevanti e la conseguente valutazione degli effetti ambientali. Si ritiene utile in fase di stesura di Rapporto Ambientale finale dare evidenza dell'eventuale presenza di effetti negativi a carattere interregionale. In tal caso è opportuno che siano messe in evidenza anche le misure di mitigazione/compensazione previste nonché i contenuti del sistema di monitoraggio per il controllo degli effetti. Si condividono le osservazioni della Sovrintendenza Archeologica di Firenze che evidenzia la necessità di indicare nel Rapporto Ambientale gli elementi che, in un Piano dei Trasporti, possono emergere da un confronto con la diffusa problematica archeologica che, nel nostro Paese, interessa le principali aree di attraversamento e di trasporto. In particolare, visto il notevole grado di rilevanza dei valori storico-culturali presenti nelle aree confinarie, si ritiene che siano da tenere in considerazione obiettivi di qualità connessi ad un'espansione assai controllata del sistema dei trasporti e della fitta rete infrastrutturale che esso prima comporta e poi, spesso, induce indirettamente.

In riferimento ai contenuti della valutazione, ed in particolare come elemento di coerenza con le iniziative elaborate congiuntamente tra le due regioni Toscana ed Emilia-Romagna, si ritiene opportuno che anche il PRIT contenga il riferimento alla "Proposta comune per lo sviluppo di una Piattaforma territoriale Strategica Transnazionale Tosco-Emiliana Romagnola" poiché tale documento è allegato al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007 e rappresenta un riferimento di pianificazione strategica comune alle due Regioni.

Queste indicazioni avute sul Rapporto ambientale danno diversi elementi di riflessione da tenere in considerazione nel futuro sviluppo del percorso di attuazione dello stesso PRIT.

Il Dott. Di Ciommo invita i presenti ad intervenire.

Dott. Guido Ceroni - Direttore operativo del Porto di Ravenna

Il dott. Ceroni chiede all'Arch. Di Stefano di rispiegare le procedure di Valsat riguardanti l'ampliamento del Porto di Ravenna.

Arch. Di Stefano

L'Arch. Di Stefano chiarisce che sarà il PRIT a recepire i contenuti ambientali già svolte all'interno del Piano Regolatore del Portuale.

Dott. Johnny Sabadin - Comune di Comacchio

L'intervento riguarda l'ipotetica linea ferroviaria Venezia-Ravenna con parte intermedia a Codigoro. È stato chiesto un eventuale spostamento del corridoio di tale infrastruttura ferroviaria verso la costa in modo da intercettare il territorio di Comacchio vista la sua importanza sia dal punto di vista turistico sia come Comune capofila del Parco del Delta del Po'.

Il **Dott. Di Ciommo** cede la parola all'Assessore Peri per le considerazioni conclusive in tema di contributi e di orientamenti della Regione.

Alfredo Peri - Assessore Trasporti Regione Emilia-Romagna

L'assessore sottolinea che non si tratta della conclusione dei lavori bensì della chiusura di una fase definita del percorso di formazione del PRIT. La prima considerazione riguarda la coerenza che il Piano dovrà mantenere rispetto agli altri Piani in essere ed in fase di realizzazione, con particolare attenzione per esempio al Piano energetico.

Gli obiettivi sono assicurare elevata affidabilità, sicurezza e competitività del territorio, garantire adeguata accessibilità territoriale per persone e merci, produrre un contenuto sulla mobilità sostenibile in tema di riduzione dei consumi energetici ma anche di quello del suolo, inoltre il miglioramento della qualità e della vivibilità delle città; particolare attenzione dovrà essere posta alla mobilità lenta e alle fasce più deboli, mentre sul metodo si ricerca la promozione di meccanismi partecipativi con tutti gli attori coinvolti.

Il nuovo PRIT conferma gli attuali corridoi plurimodali che si traduce in alcuni casi in un potenziamento e in altri nella riqualificazione della Grande Rete stradale cioè tutto quello che può avvenire in sede per il miglioramento della capacità trasportistica e della sicurezza che deve rimanere sempre una priorità. Inoltre si prevede interventi di riqualificazione anche per la Rete di base a sostegno della mobilità locale e del TPL. In merito alle politiche di governo della domanda di mobilità sarà necessario: razionalizzare e integrare i sistemi, l'innovazione di sistema tecnologiche e organizzative, in particolare nel campo dei servizi di mobilità collettiva e nella logistica. Terzo punto è la riaffermazione del ruolo della pianificazione introducendo elementi di efficienza trasportistica e prerequisiti di fattibilità per gli insediamenti. Sono arrivate molte sollecitazioni inerenti ad una riconiugazione della mobilità con la pianificazione territoriale ed urbanistica, ovviamente non è un esercizio che si può pensare di fare unilateralmente ma ci deve essere un impegno anche da parte delle istituzioni locali: Comuni e Province e chi ne ha competenza diretta, senza dimenticare il trasferimento di competenze in materia prodotto dalla Regione stessa in tema di governo del territorio. Quindi è necessaria una forte assunzione di responsabilità reciproca tra Regione ed Enti locali.

La Regione è di fronte ad un nuovo scenario per quanto riguarda le risorse, il taglio prodotto con la manovra del Governo durante l'estate ha la dimensione di 4 miliardi di euro per il 2011 e 4 miliardi e mezzo per gli anni a seguire, ovviamente tutto questo mette in seria difficoltà la capacità della Regione ma anche degli Enti locali di agire sia dal lato degli investimenti sia dal lato della gestione dei servizi. E' di pochi giorni fa la notizia di un accordo tra le Regioni ed il Governo per quanto riguarda i decreti attuativi del federalismo, un pacchetto condiviso che tende ad attenuare gli effetti della manovra, non è del tutto chiaro quali siano le quantità in gioco cioè gli effetti di riduzione della manovra stessa. C'è un ulteriore contributo sul trasporto pubblico locale e sui servizi ferroviari a dimensione nazionale dell'ordine di 425 milioni di euro, che è necessario capire come si gestiranno in termini di distribuzione e di arrivo fisico delle risorse. Interessante, anche se l'orizzonte è il 2012, la conferma della fiscalizzazione delle accise sui carburanti che era prevista da accordi pre-manovra finanziaria, poi tagliata dalla manovra e ora ripristinata. In ogni caso il totale di queste operazioni non riesce a coprire completamente il pregresso che la Regione si era prefissata attraverso gli accordi triennali precedenti.

La Regione ha appena sottoscritto un "Patto per il trasporto pubblico regionale" per supportare le difficoltà di risorse, l'Assemblea legislativa approvando il nuovo piano finanziario regionale conferma un impegno di risorse per il triennio 2011 – 2013 pari a 384 milioni di euro per il servizio ferroviario regionale e 752 milioni di euro per il Trasporto Pubblico Locale, per un totale di circa oltre 1,1 miliardo di euro su base triennale, che compensa gran parte dei tagli alle risorse destinate al settore dei trasporti, previsti dalla manovra finanziaria nazionale approvata, mettendo quindi in campo risorse finanziarie in sostituzione di quelle che provenivano da altre fonti per 50 milioni di euro l'anno, per un complessivo di 150 milioni di euro.

Inoltre ricorda che la Regione ha assunto l'impegno dei soggetti coinvolti nel Patto della Mobilità, in particolare gli impegni da parte degli Enti Locali e delle Agenzie di operare su i due strumenti a loro disposizione: la manovra tariffaria e la razionalizzazione e il contenimento dei costi (la percentuale di copertura del costo di servizio, maggiore rispetto a quanto previsto dalla legge).

Riguardo al tema della manovra tariffaria l'Assessore sottolinea che si è convenuto insieme agli Enti Locali, rispetto ad una loro proposta che tendeva ad un adeguamento della tariffa di corsa semplice nell'ordine del 20%, con una media sugli abbonamenti del 3%, facendo salvo ovviamente le azioni di tutela che gli EELL possono mettere in atto per le fasce più deboli e/o meno garantite.

Si pone in evidenza l'orientamento della Regione rivolto al mantenimento del limite massimo relativo alla manovra tariffaria che nelle prossime settimane gli EELL dovranno decidere di assumere come indirizzo generale, ricordando che nell'ambito delle politiche tariffarie non si produrranno modifiche sul sistema ferroviario, avendo già prodotto una manovra ad agosto 2010.

Si precisa peraltro che l'aumento della tariffa di corsa semplice del 20% ha una sua dimensione in quanto, dal punto di vista conoscitivo e non necessariamente valutativo, nella stragrande maggioranza dei casi il costo del biglietto di corsa semplice è fermo da circa 8/9 anni.

Ricorda inoltre che, pur consapevoli delle prospettive economiche non semplici per questo settore, si è tuttavia raggiunto un sostanziale accordo con le Ferrovie e quasi tutti i protagonisti coinvolti in tale ambito, risultando essere un valore abbastanza prezioso da salvaguardare con attenzione; questo nuovo scenario, che si dovrà valutare nelle prossime settimane, potrebbe consentire margini di miglioramento, in quanto a fronte di una manovra tariffaria molto oculata si consentiranno minori riduzioni del servizio, diversamente da quanto accadeva in passato.

Si precisa inoltre che gli elementi presenti nello schema consegnato ai partecipanti alla Conferenza di pianificazione potrebbe subire dei miglioramenti, derivati dalla minor riduzione e tagli nei servizi. Tale aspetto favorirebbe una razionalizzazione vera e una forte integrazione ferro-gomma,

principale obiettivo da raggiungere, piuttosto che una trasposizione matematica degli effetti finanziari.

In riferimento al settore del trasporto ferroviario, questa situazione potrebbe consentire di avere maggiori margini per lavorare sulla qualità, intesa come potenziamento dei servizi e dell'infrastruttura (realizzazione delle fermate e delle stazioni previste, tra cui il caso del SFM di Bologna), e pertanto riuscire a trovare una relazione tra la domanda, crescente in termini di servizi ferroviari, e le risposte qualitative che si riusciranno a produrre.

Si precisa inoltre che i potenziamenti dovranno privilegiare la valorizzazione e l'ammodernamento dell'esistente, ed in particolare concentrandosi sull'eliminazione dei "colli di bottiglia" e delle strozzature infrastrutturali che producono una limitazione delle migliori intenzioni, con l'ipotesi di estendere la copertura dei servizi ferroviari a tutto il territorio regionale, concependo le stazioni (veri punti di accesso al sistema) come nodi fondamentali di scambio modale su cui agire per raggiungere uno degli obiettivi fondamentali che il Piano ha posto, ovvero l'interscambio, sia di tipo verticale (tra i diversi sistemi di trasporto) sia di tipo orizzontale (di rapporto con i vari livelli territoriali).

Per quanto riguarda il settore stradale si sottolinea la presenza di una forte criticità rappresentata dalla contrazione delle risorse disponibili per i servizi stradali, diversamente dal settore ferroviario e del TPL.

Nello specifico i 59 milioni di euro all'anno previsti con la legge Bassanini da trasferire dallo Stato alla Regione sono stati completamente azzerati, pertanto tale situazione comporterà un investimento previsto per il 2011 ridotto a 16,5 milioni di euro, contro i 70/80 milioni che normalmente erano previsti; a questo aspetto si aggiunge l'impegno contrattuale sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, che comporterà dal 2012 una spesa annua di 18 milioni di euro. Pertanto si informa che si presenterà uno scenario in cui la Regione avrà difficoltà a mantenere il ritmo di investimenti come avvenuto nell'ultimo triennio, i quali consentivano alle Province di utilizzare fondi regionali principalmente per interventi stradali finalizzati al decongestionamento e alla messa in sicurezza delle strade della Rete di Base (di fatto quasi sempre tradotta in varianti al centro abitato per eliminare il traffico pesante), piuttosto che la realizzazione di nuovi km di arterie.

Di conseguenza sarà più complicato il lavoro iniziato due anni prima relativo alla messa in sicurezza in sede e di manutenzione straordinaria, spesso onerosa, di strade che, pur non avendo un'alta frequentazione presentava elementi forti criticità, sia in territorio montano che di pianura.

L'assessore invita dunque ad individuare nuove soluzioni, alcune delle quali potranno venire dai decreti attuativi relativi al federalismo fiscale oltre che essere particolarmente virtuosi a ricercare cofinanziamenti con i soggetti Gestori delle reti infrastrutturali.

Sotto questo profilo la Regione dovrà lavorare più meticolosamente al fine di riconoscere ed individuare le reali priorità, ricordando che durante gli incontri appena svolti con le Amministrazioni Locali si è convenuto di mantenere il tavolo di confronto su tale processo, in quanto si ritiene opportuno ridefinire in maniera condivisa nuovi criteri ed elementi di valutazione degli interventi, pur consapevoli dei livelli di progettazione molto avanzati per alcuni di essi, già formalizzati tra l'altro tramite intese territoriali con i Comuni coinvolti e in alcuni casi anche con singoli cittadini.

Si precisa che nell'ipotesi che questi processi vengano temporaneamente sospesi sussiste il rischio di perdere risorse e tempo prezioso, nonché di rimodulare eventuali progettazioni future. Pertanto, a maggior ragione la pianificazione dovrà anche tener conto di questi aspetti, individuando scelte

coerenti con i corridoi e i grandi assi europei, nonché le relazioni tra Rete di Base e Grande Rete: questo è il lavoro che si propone di valorizzare anche nel processo di elaborazione del PRIT.

Si sottolinea inoltre l'importanza di considerare il tema, di rilevanza anche europea, relativo ai costi della mobilità e dell'internalizzazione dei cosiddetti "costi esterni", ovvero quelli che derivano dagli effetti dal sistema infrastrutturale e di gestione dei servizi.

In particolare richiama la recente adozione di atti formali da parte dell'Unione Europea, nei quali si chiede agli Stati membri di concentrare l'attenzione su vari temi, tra cui ciò che accade nelle aree urbane e in ambito metropolitano, all'interno delle quali si concentra la maggior parte degli spostamenti (come ad esempio accade in Emilia-Romagna), i corridoi principali, nei quali si concentrano gli scambi tra sistemi il sistema regionale/nazionale ed europeo (la regione in tal caso è crocevia di alcuni dei principali assi europei) e di avere particolare attenzione alle aree ambientali, come ricordato nell'intervento di Di Stefano; inoltre sono previsti interventi per favorire l'innovazione tecnologica finalizzata all'adozione di alternative all'uso di combustibili fossili, nonché particolare attenzione è posta all'informazione propedeutica all'adozione delle migliori scelte di mobilità e agli strumenti di penalizzazione/incentivazione facenti leva sui sistemi tariffari e/o fiscali.

L'Assessore informa inoltre che lo scorso 15 ottobre i ministri della UE hanno dato il via libera alla direttiva "Eurovignette" rivista e corretta, di cui è prevista l'adozione nel primo semestre del 2011, che colpisce in modo specifico il traffico pesante (nell'ambito del territorio regionale agisce soprattutto sul traffico di attraversamento).

Contestualmente, nella stessa direzione, la Regione sta svolgendo un lavoro specifico, con l'intenzione di voler utilizzare tutte le competenze in materia, al fine di poter indurre comportamenti di mobilità più virtuosi e sostenibili, così da poter produrre qualche innovazione positiva.

Si deve lavorare per rimettere in sintonia il più possibile il ruolo della pianificazione e della governance del sistema, governare la domanda per ottimizzare strumenti e modalità facendo leva su quell'elemento che io ritengo strategico e fondamentale che è l'integrazione fra le varie mobilità ed il territorio. La rete deve diventare sempre di più rete che aiuta l'organizzazione efficiente della regione sistema, contenendo il consumo e garantendo l'accessibilità dei luoghi in sicurezza, innovare ed integrare il sistema e quindi cercando di qualificare l'offerta dal lato degli investimenti di dettaglio che servono a toccare gli ingredienti della qualità e penso al materiale all'informazione ai luoghi fisici dove gli utenti sono in qualche modo obbligati a passare per accedere al sistema e ovviamente ribadire il diritto alla sicurezza a tutto tondo come elemento fondamentale, non solo come tema incidentalità che è una delle grandi questioni su cui abbiamo lavorato in questi anni, ma come diritto alla sicurezza a tutto tondo in particolare delle fasce più deboli. Questo è l'approccio che vorremo dare a questa fase ulteriore che ci impegnerà nelle prossime settimane e prossimi mesi noi dovremo dare a questa fase ulteriore per costruire il testo che diciamo così che ci porterà all'adozione, lo faremo di concerto anche fuori dal luogo assembleare ma con le singole specialità, le singole competenze le single responsabilità. E' già iniziato così un film abbastanza noto quando si è a ridosso di strumenti di pianificazione, cioè va bene tutto, l'importante è che ci sia quella strada, quella ferrovia, questa è un po' la tensione che abbiamo da chi ci guarda da fuori, per questo è importante che tutto ciò che accade le interlocuzioni che avrete per definire cosa è bene che sia inserito nella programmazione, cosa è bene che non ci sia, le scelte le vorremo prendere guardando a questa impostazione e a questi criteri che dovrebbero essere quelli che guideranno, speriamo in modo reciproco, questo lavoro di necessaria mediazione e concertazione per arrivare poi alla fine ad avere uno strumento il più condiviso possibile. Poi ci sarà un'ulteriore fase una volta che il piano sarà adottato ci sarà la parte delle osservazioni formali che comporterà da parte di chiunque ne abbia titolo di presentare formali richieste di modifica, integrazioni, variazioni, ovviamente a valle

di quello ci sarà la controdeduzione da parte della Regione per poi andare alla definitiva approvazione da parte dell'Assemblea Legislativa, auspichiamo entro l'anno 2011 in modo da avere uno strumento che possa dispiegare le proprie potenzialità nel periodo utile e cioè nel decennio che abbiamo davanti.

L'Assessore Peri chiude ringraziando i presenti.

Dott. Di Ciommo

Il Dott. Di Ciommo, essendo la presente l'ultima seduta, comunica che l'ultimo verbale verrà predisposto per la prima metà di gennaio e verrà inviato a tutti i soggetti partecipanti e ci saranno 15-20 giorni per la condivisione o per richieste di modifiche o integrazioni, dopo di che verrà considereremo approvato senza avere la firma fisica.

Si dà notizia brevemente della proposta di partecipazione alla fase di costruzione, di elaborazione del piano rivolta ai cittadini della nostra regione. La proposta è stata predisposta da un folto gruppo di funzionari del nostro Assessorato ma anche da altri colleghi della programmazione, dell'ambiente e altri ancora. Ci sarà un'approvazione formale da parte della Giunta regionale nelle prossime settimane di un progetto di partecipazione. Questa che vedete illustrata (vedi presentazione) è un'idea di logo e di slogan per favorire la partecipazione dei cittadini da fare anche nello spirito di una legge che è stata approvata (L.R. 3/2010) approvata in conclusione delle legislatura passata che ha proprio l'obiettivo di consentire e sollecitare la partecipazione anche ai principali strumenti di pianificazione e programmazione della regione.

E' uno slogan su cui pensiamo di costruire questo evento di partecipazione. Gli obiettivi del processo sono quelli di migliorare la qualità dell'azione della regione, qualificando il rapporto fra amministrazione e cittadini e in questo caso specifico di comunicare ad un pubblico più vasto rispetto a questo pubblico di oggi, rappresentato da soggetti istituzionali o comunque portatori di interesse, qui l'obiettivo è fare riferimento ai cittadini della regione, per rendere possibile forme di migliore inclusione e per raccogliere esperienze e punti di vista, recepire percezioni e indicazioni sui temi generali della mobilità.

Ci sono alcuni aspetti organizzativi legati al coinvolgimento dei cittadini partecipanti che riguardano il numero determinato del campione che può partecipare per questioni logistiche e organizzative, l'idea è di selezionare sulla base di caratteristiche di tipo demoscopico e distribuzione territoriale.

I temi che vorremo discutere sono temi di carattere culturale e per certi versi in alcuni casi con approfondimenti di tipo valoriale.

Cercheremo di raggruppare i diversi partecipanti in gruppi di lavoro producendo dei materiali di guida alla discussione e offrendo analisi e dati e scenari d'intervento per sostenere una discussione sufficientemente informata.

Al termine di questa giornata di lavoro sarà predisposto un rapporto contenente la sintesi dei risultati di cui poi si terrà conto nella fase di stesura del piano. L'intero processo verrà promosso con una campagna di comunicazione che sfrutterà diversi canali e diversi mezzi possibili.

Il Dott. Di Ciommo chiude ringraziando i presenti.

Il Presidente

Il Segretario

della Conferenza di Pianificazione

della Conferenza di Pianificazione

Alfredo Peri

Francesco Saverio Di Ciommo