

## **PRIT - Piano regionale integrato dei trasporti 2010-2020**

Bologna, 5 novembre 2010

### **Premesse:**

- **Valutazione complessivamente positiva** del documento il quale rappresenta un'importante ed efficace strumento di analisi sulle esigenze di mobilità nel territorio regionale. A nostro avviso il documento individua in maniera chiara e puntuale criticità e indirizzi di miglioramento.
- Fondamentale risulta il **collegamento al PTR-Piano Territoriale Regionale** del quale si condividono le linee ispiratrici che fanno riferimento alla qualità del territorio e ad una nuova concezione di **Regione non più policentrica, ma "sistema"**.
- Centrale il tema della **competitività**: oggi ci troviamo innanzi ad uno scenario significativamente mutato rispetto agli ultimi 10 anni e la dimensione con la quale siamo chiamati a confrontarci è divenuta quella globale. Questo richiede evidentemente un adeguamento del territorio in termini di riorganizzazione e sviluppo del suo sistema economico e sociale, affinché la nostra regione possa essere competitiva sui mercati internazionali e attrattiva per gli investitori stranieri. In questa ottica si auspica l'apertura di una discussione propedeutica all'avvio di un processo di semplificazione degli assetti amministrativi degli Enti locali territoriali della nostra Regione.

### **Puntualizzazioni:**

- E' fondamentale considerare alla luce del **mutato scenario globale di riferimento**, l'importanza strategica di linee di collegamento quali il Corridoio Berlino-Palermo, il Corridoio Lisbona-Kiev e l'Asse Baltico-Adriatico. Il PRIT dovrà essere in grado di ragionare e dialogare in una dimensione territoriale più ampia, comprendente anche le regioni limitrofe all'Emilia-Romagna aprendosi ad un ambito di strategia infra-regionale.
- Il Piano 2010-2020 segue le linee d'indirizzo del precedente. E' tuttavia necessaria una **profonda ricontestualizzazione delle esigenze e delle richieste espresse dal territorio** in ambito trasporti. Tali nuove esigenze per quanto riguarda la mobilità delle merci, si rapportano ai mutati scenari di competitività con nuovi protagonisti, basti pensare al ruolo dei paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina).
- Condividiamo pienamente, ritenendola centrale, la nuova concezione di **Regione-Sistema** che si allontana da un policentrismo non più rispondente alle necessità, anzi controproducente. Il ragionamento deve svilupparsi in termini di **area-vasta**, con un'impostazione di alto valore strategico e competitivo. A tale riguardo riteniamo necessario **perseguire con maggior forza le scelte che guideranno lo sviluppo infrastrutturale della regione nei prossimi anni**. Le scelte che verranno effettuate in futuro dovranno avere, dunque, una ricaduta su tutto il territorio, grazie a interventi che agiscano sull'insieme sinergico di più realtà provinciali e regionali, con scelte anche forti in tema di pianificazione urbanistica, ma non solo.

- Altro tema centrale è quello dell'**intermodalità**. La criticità che emerge riguarda la mancanza di connessioni fondamentali per la mobilità delle persone e la movimentazione delle merci [*nel nostro Paese i costi della logistica incidono per il 20,6% sui costi industriali complessivi, ben 4,6 punti in più della media europea*]. Una recente ricerca di Mediobanca ci dice che il sistema produttivo delle pmi italiane è più competitivo di quello tedesco fino ai cancelli delle fabbriche. Una volta varcati i cancelli in uscita, cominciano i problemi. E' dunque opportuna una riflessione sulle modalità di interconnessione tra le differenti modalità di trasporto (gomma, ferro, aria). Se vogliamo portare le merci sul ferro dobbiamo creare le condizioni affinché le infrastrutture siano tra di loro interconnesse mettendo in collegamento le reti esistenti. Si tratta di un tema enorme che dal piano non emerge ma che è fondamentale e strategico e che potrebbe essere risolto creando e utilizzando un'apposita società di corridoio in grado di garantire l'interscambio ferro – gomma.
- **In tema di Aeroportualità** è necessaria una scelta forte e coraggiosa in termini di razionalizzazione. Riteniamo si debba concentrare la mobilità aerea regionale sullo scalo di Bologna, potenziandone i collegamenti con le altre province.
- La profonda trasformazione dello scenario competitivo impone scelte che abbiano un respiro internazionale e facciano prevalere le strategie rispetto agli interessi localistici. Oggi le nostre piattaforme logistiche non garantiscono accessi rapidi alle merci rispetto alle loro destinazioni finali. Questo significa, ad esempio, che per quanto concerne i **collegamenti marittimi**, resta un tema aperto la riapertura di una riflessione sulla necessaria creazione di un collegamento (anche su ferro) con il Tirreno in modo da poter usufruire della posizione strategica del porto di Livorno. L'unico in grado di competere con il porto di Amburgo per volume di traffico merci esportate e importate.
- Per quanto riguarda la **mobilità interna**, il concetto di area vasta deve guidare, a nostro avviso, l'individuazione di soluzioni nuove che possano coniugare efficienza e sostenibilità quali quella del **trasporto rapido di massa**. A tale proposito, il 13 dicembre p.v., in occasione della Settimana della PMI emiliana 2010, presenteremo un **progetto per la realizzazione di una metropolitana leggera** che colleghi le province di Bologna, Modena e Reggio-Emilia, il progetto è stato commissionato a un prestigioso studio di consulenza internazionale e vuole essere un contributo e uno stimolo, ma anche un punto di partenza concreto per ripensare la mobilità emiliana.
- Un'altra osservazione riguarda poi le **aree produttive** (es. Villaggi Artigiani), il loro insediamento era una volta deciso dalle amministrazioni locali e precorreva la realizzazione di reti infrastrutturali di collegamento. Oggi bisognerebbe invece rendere funzionale la creazione di questi centri alle connessioni viarie e su ferro che saranno realizzate, seguendo un progetto che tenga conto della logistica e dei trasporti, favorendo in questo modo la concreta e attiva **partecipazione delle imprese del territorio**. Partecipazione che però dovrebbe essere estesa anche alla **gestione** delle suddette infrastrutture, stimolando in questo modo l'investimento privato.
- Gli **Interporti (BO e PR) e gli scali merci**: vanno ripensati, potenziando specialmente la modalità su ferro, i collegamenti interni e quelli con le realtà omologhe extra-regionali. Dobbiamo essere capaci di creare le condizioni affinché la nostra regione diventi una piattaforma logistica attrattiva che sia in grado di portare la nostra economia in generale ed il manifatturiero in particolare in giro per il mondo.
- Infine un'osservazione di carattere generale: le **lunghe tempistiche di progettazione e realizzazione** di quanto previsto dai piani, subiscono i tempi della più rapida realizzazione dei processi di espansione urbanistica dei singoli territori. Tutto questo genera poi la nascita di forti polemiche che dilatano ulteriormente i tempi di realizzazione delle infrastrutture previste, aumentando il **gap** infrastrutturale già in essere.

Il Presidente  
Alfeo Carretti