

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 24/9/2010 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, venerdì 24 settembre 2010, alle ore 9.30, presso la Sala Auditorium della Regione Emilia-Romagna, in Viale Aldo Moro n. 18 - Bologna, si è tenuta la **prima seduta** della **Conferenza di pianificazione** di cui all'art. 14 della L.R. 20/00 nell'ambito del procedimento di approvazione del **Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2010-2020**, come da lettera d'invito P.G. 2010/0217724 del 6/9/2010, per discutere il seguente ordine del giorno:

- *saluto del Presidente della Conferenza di pianificazione;*
- *illustrazione della procedura di approvazione del PRIT 2010-2020 e del programma dei lavori della Conferenza;*
- *definizione delle modalità con cui attuare la concertazione con le associazioni economiche e sociali;*
- *illustrazione sintetica dei contenuti del documento preliminare del Piano approvati con delibera di Giunta regionale 1877/09;*
- *varie ed eventuali.*

Per la Regione Emilia-Romagna sono presenti l'Assessore regionale Alfredo Peri, in qualità di Presidente della Conferenza di Pianificazione, Paolo Ferrecchi, Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e Francesco Saverio di Ciommo, segretario della Conferenza.

Sono presenti i rappresentanti degli Enti e dei soggetti chiamati a partecipare che hanno sottoscritto il registro delle presenze allegato al presente verbale.

Aprè i lavori della Conferenza l'Assessore Peri, che ringrazia tutti i presenti per la partecipazione alla Conferenza ed evidenzia che l'ordine del giorno è ormai noto in quanto ci sono già state occasioni per individuare, a grandi linee, l'iter per la costituzione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

L'Assessore passa poi la parola al dott. Di Ciommo, che espone la procedura di approvazione del PRIT 2010-2020 e il programma dei lavori della Conferenza di pianificazione da condividere nella presente seduta.

Prende la parola il dott. Di Ciommo che procede all'elencazione delle seguenti fasi della procedura di approvazione del PRIT:

- elaborazione del “Documento preliminare”, del “Quadro Conoscitivo” e del “Rapporto ambientale preliminare”;
- approvazione del “Documento preliminare” con delibera di Giunta regionale;
- approvazione ordine del giorno da parte dell'Assemblea legislativa regionale;
- indizione e convocazione della Conferenza di pianificazione regionale;
- Svolgimento della Conferenza di pianificazione regionale (non > 90 giorni);
- predisposizione degli elaborati ai fini dell'adozione del PRIT;
- adozione del Piano con delibera dell'Assemblea legislativa regionale previo parere della Conferenza Regione Autonomie locali;
- deposito del Piano per la presentazione delle osservazioni (60 giorni);
- parere dell'Autorità competente VAS;
- predisposizione delle controdeduzioni;
- approvazione del Piano con delibera dell'Assemblea legislativa regionale;
- pubblicazione sul BURERT dell'avvenuta approvazione;
- efficacia del Piano dal giorno della pubblicazione.

Il dott. Di Ciommo prosegue descrivendo, tra le fasi elencate, quelle già espletate, evidenziando che a novembre 2009, conclusa la redazione del “Documento preliminare” e del “Quadro conoscitivo”, la Giunta regionale, con delibera n. 1877 del 23/11/2009, li ha approvati insieme al rapporto ambientale preliminare, realizzato a cura di ARPA Emilia-Romagna, ai fini della Valsat.

Successivamente, nella seduta del 20 luglio 2010, l'Assemblea legislativa ha approvato un ordine del giorno *“sulla comunicazione della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 5 bis della L.R. 30/98, circa l'approvazione del Documento preliminare del Piano Regionale Integrato dei Trasporti denominato PRIT 2010-2020”*.

A seguire il Presidente della Regione con decreto n. 186 del 3/9/2010, come previsto dall'art. 5 bis della L.R. 30/98, ha indetto e convocato la presente Conferenza di pianificazione del nuovo PRIT 2010-2020, ai sensi dell'art. 14 della L.R. 20/00.

E' stato inoltre evidenziato dal dott. Di Ciommo che lo scopo della Conferenza è quello di realizzare la concertazione sui documenti preliminari del Piano insieme a Province, Comuni presenti nella Conferenza Autonomie locali, Regioni contermini, gestori delle infrastrutture della mobilità di rilievo almeno regionale, le altre Amministrazioni interessate al Piano e le Associazioni economiche e sociali.

Questo infatti è un momento del processo di pianificazione nel quale gli Enti pubblici, le associazioni e le forze economico-sociali invitate esaminano congiuntamente i documenti pianificatori portando il loro contributo conoscitivo e valutativo.

In particolare, si persegue la concertazione e la condivisione del “Quadro conoscitivo”, che costituisce la rappresentazione organica e la valutazione del territorio per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali e di gestione dei sistemi di trasporto e le politiche di mobilità; del “Documento preliminare”, nel quale sono individuate le linee portanti del piano in corso di elaborazione, costituite dagli obiettivi generali, dalle scelte strategiche di assetto infrastrutturale e gestionale attraverso le quali si intende realizzare tali obiettivi, e dai limiti e dalle condizioni per lo sviluppo sostenibile del territorio rispetto a tali scelte; del “Rapporto ambientale preliminare”, ovvero una prima valutazione sulle conseguenze ambientali delle scelte strategiche proposte dal Piano.

Il dott. Di Ciommo prosegue illustrando l’organizzazione dei lavori della Conferenza, che si intendono condividere con i partecipanti nella presente seduta di Conferenza indicando che i lavori avranno la durata di 90 giorni, in applicazione alle previsioni dell’art. 14 della L.R. 20/00 “Disciplina generale sulla tutela e sull’uso del territorio”.

Ricorda che ogni soggetto partecipante alla Conferenza dovrà indicare un unico soggetto autorizzato ad esprimere la volontà della propria Amministrazione, inviando l’atto di delega anticipatamente, ed evidenzia inoltre che:

- al fine di una migliore organizzazione dei lavori della Conferenza i contributi dei partecipanti e degli invitati dovranno essere trasmessi possibilmente in forma scritta via e-mail, via fax oppure per posta;
- i partecipanti e gli invitati avranno la possibilità di illustrare le proprie osservazioni nelle sedute della Conferenza a ciò dedicate;
- i contributi e le osservazioni, insieme ai verbali e agli altri materiali della Conferenza di pianificazione, verranno pubblicati sul sito www.mobilitaer.eu;
- la Regione Emilia-Romagna, durante l’ultima seduta di chiusura della Conferenza, fornirà i primi orientamenti sui contributi presentati.

Il dott. Di Ciommo conclude il suo intervento presentando la seguente proposta di calendario delle sedute della Conferenza di pianificazione con i soggetti coinvolti:

Incontri con i soggetti partecipanti

24 settembre 2010 - Seduta di apertura

Auditorium Viale A. Moro, 18 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Presentazione sintetica dei documenti di Piano approvati con DGR 1877/09

19 novembre 2010 - 2ª seduta

Sala Polivalente – Aldo Moro 50 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Illustrazione dei risultati dell’incontro con le Associazioni; raccolta dei contributi valutativi sui documenti di Piano presentati

20 dicembre 2010 - Seduta conclusiva

Auditorium Viale A. Moro, 18 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Presentazione dell'orientamento della Regione su tutti i contributi presentati nell'ambito della Conferenza di pianificazione; informazioni sull'iter successivo per l'approvazione del Piano.

Incontri con le associazioni invitate¹

29 settembre 2010 – 1ª seduta

Auditorium Viale A. Moro, 18 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Presentazione sintetica dei documenti di Piano approvati con Delibera di Giunta regionale 1877/09

22 ottobre 2010 - 2ª seduta aperta alle associazioni “generalì”

Auditorium Viale A. Moro, 18 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Raccolta dei contributi valutativi sui documenti di Piano presentati

29 ottobre 2010 - 2ª seduta aperta alle associazioni “di categoria”

Auditorium Viale A. Moro, 18 – Bologna

Ore 9,30 – 13

Raccolta dei contributi valutativi sui documenti di Piano presentati.

A questi incontri si affiancherà inoltre la consultazione, di concerto con l'Autorità Regionale Competente in Materia Ambientale, dei soggetti competenti in materia ambientale.

L'Assessore ringrazia il dott. Di Ciommo e prende la parola al fine di illustrare i contenuti dei documenti preliminari di Piano.

¹ Si segnala una variazione rispetto a quanto comunicato nel corso della seduta della Conferenza di pianificazione oggetto del presente verbale: il prossimo incontro con le associazioni si terrà il 5 novembre, dalle 9,30 alle 13, nella sala al 4° piano di Viale Aldo Moro n. 21 e non più il 22 e il 29 ottobre. Questa modifica è stata pensata al fine di agevolare il più possibile la partecipazione alle sedute della Conferenza, visto che per il 22 ottobre è previsto lo sciopero generale del trasporto pubblico locale e il 29 ottobre la sede regionale scelta per l'incontro sarebbe difficilmente accessibile a causa di una fiera.

L'intervento si apre con un inquadramento infrastrutturale della regione Emilia-Romagna, evidenziando il suo ruolo oggettivamente strategico che, al di là dei confini amministrativi, ha indubbiamente una valenza rilevante sul piano nazionale. È noto che l'Emilia-Romagna è attraversata da relazioni sia di merci che di persone che attengono alla mobilità nazionale e che se da un lato rappresentano un'opportunità dall'altro provocano una serie di conseguenze in termini d'impatto e di problematicità legate sia alle infrastrutture sia ai territori interessati.

L'Assessore prosegue affermando che l'Emilia-Romagna sta partecipando attivamente alla discussione in ambito europeo sulla definizione dei nuovi corridoi, il cui esempio più recente è stata la sottoscrizione dell'Intesa tra tutte le Regioni del corridoio Baltico-Adriatico. In quest'ottica è mancato un coordinamento adeguato a livello di Sistema-Paese. I Paesi dell'est, infatti, non solo si stanno affacciando alla politica economica e produttiva dell'Europa ma stanno già formulando e proponendosi in termini di insediamenti produttivi, di nuove funzioni e anche di legittima concorrenza. L'attuale cartina, che mostra il nuovo corridoio e prevede Bologna e Ravenna come i due punti terminali, era stata precedentemente sostituita dal Governo serbo, in cui il corridoio una volta arrivato all'Adriatico piegava verso i Balcani escludendo la relazione con i porti di Ravenna e di Bologna.

È necessario dunque - sottolinea l'Assessore - non solo essere competitivi ma anche e soprattutto propositivi e arrivare ai tavoli con una serie d'intese e di progettualità che convincano e che consentano di condurre discussioni e trattative con più argomenti oggettivi possibili. Per ora l'appuntamento è per la prossima primavera, quando il Parlamento europeo dovrà esprimersi sulle nuove direttrici individuate dalla Commissione europea.

All'interno dell'inquadramento infrastrutturale vengono poi mostrati i principali corridoi plurimodali:

- il "Corridoio dorsale centrale est-ovest" incardinato non solo sulla vecchia via Emilia ma anche sull'infrastrutturazione che interessa quest'area centrale;
- la "direttrice Adriatica": dorsale A14, SS16, E45 e E55, Romea, Porto di Ravenna e l'interconnessione ferroviaria per i trasporti nel Mediterraneo;
- la "Direttrice Tirreno-Brennero" nelle due modalità: sia stradale (collegamento A15-A22) sia ferroviaria, che è attualmente soggetta al raddoppio di tutta la tratta di collegamento fra La Spezia-Parma e dall'altro lato da Parma verso il Brennero con la necessità di riqualificare la linea ferroviaria Parma-Suzzara. Nella "Direttrice Tirreno-Brennero" sono intervenuti diversi investimenti, tuttavia ancora in ampia fase di completamento.

L'Assessore evidenzia come in questi ultimi dieci anni la domanda di mobilità sia cresciuta in modo rilevante. Ciò ha significato un aumento del 51% degli spostamenti*km, pari a circa 126 milioni di spostamenti (giorno medio feriale), ma il dato più importante è una modifica nel numero, nella modalità e nelle caratteristiche degli spostamenti. Questo dipende da diverse ragioni: non solo è aumentata la media del tempo dedicato allo spostamento ma anche la dimensione territoriale che si collega al tipo di insediamento urbanistico e produttivo che questa regione ha avuto negli ultimi

decenni. I dati sull'origine e sulla destinazione consentono di acquisire elementi su cui basare la programmazione e la pianificazione e di avere un'idea della dimensione e della quantità di servizi che sono necessari.

La ripartizione modale dello spostamento costituisce un elemento di grande criticità. La capacità dei mezzi pubblici ha retto la percentuale di copertura della domanda di mobilità ma la propensione all'uso dell'auto privata rimane una costante anche in presenza di consistenti attività che offrono mobilità alternativa. La Regione Emilia-Romagna ha cercato di fare opera di contenimento della mobilità privata ma nonostante questo la dimensione rimane ancora molto preoccupante. Il tasso di motorizzazione dal 2001 è aumentato del 10%, arrivando a 84 veicoli ogni 100 abitanti: questo significa, sul piano della governabilità del sistema, essere nel campo del limite fisico di sopportazione per il sistema di insediamento urbano, per il sistema territoriale ma anche in termini ambientali.

L'intervento dell'Assessore prosegue poi trattando lo spostamento merci, relativamente al quale si rilevano due questioni: uno spostamento sproporzionato della gomma sul ferro e una rilevante percentuale di traffico d'attraversamento che caratterizza la regione e che sembra un dato ininfluenza ma in realtà ha delle notevoli implicazioni in termini infrastrutturali e d'impatto.

Rispetto alla dotazione delle infrastrutture, viene illustrata la situazione rispetto ai dati nazionali e a quelli delle regioni equiparabili all'Emilia-Romagna per caratteristiche sociali ed economiche. È migliorata la dotazione di rete stradale sia in termini di km sia in termini di superficie. Da questo punto di vista l'Emilia-Romagna è nella media nazionale e un pò oltre la media rispetto alle altre regioni del nord est. Per quanto riguarda la percentuale di autostrade a 3-4 corsie è evidente l'effetto positivo del lavoro svolto per ampliare e massimizzare l'esistente. Un dato interessante è la dotazione ferroviaria in cui l'Emilia-Romagna supera abbondantemente sia la media delle regioni limitrofe sia quella nazionale. L'elemento di grande criticità riguarda la dotazione del trasporto pubblico locale: è aumentato molto di più il tasso di motorizzazione privata rispetto all'aumento della dotazione del trasporto pubblico locale, in particolare per il trasporto urbano.

I territori artificializzati negli ultimi 30 anni sono cresciuti del 72%, c'è stata un'accelerazione che nell'ultimo decennio è rallentata ma ancora non si tratta di un'inversione di tendenza reale e significativa. In questo senso la pianificazione di settore come il PRIT dovrà concorrere all'obiettivo strategico del PTR, cioè un governo del territorio inteso come risorsa finita sulla quale occorrerà effettuare un processo di revisione culturale, amministrativa, politica, progettuale e normativa su cui produrre innovazione.

La crescente urbanizzazione, che in Emilia-Romagna non ha significato la grande urbanizzazione da metropoli europea, ha prodotto invece un insediamento molto diffuso con un'uscita dalle città capoluogo e un accrescimento dei comuni limitrofi che va di pari passo con l'aumento della mobilità individuale. Questo fenomeno rende evidente le difficoltà avute negli anni passati, cioè una programmazione urbanistica territoriale che veniva prima della politica sulla mobilità e sulle infrastrutture. Questa logica non è più percorribile, quella distanza di tempi decisionali e operativi ha creato molte difficoltà e la rincorsa non sempre produce efficienza da un punto di vista delle prestazioni. Le

conseguenze, ovviamente, si vedono anche da un punto di vista della qualità ambientale e anche della sicurezza.

In merito alle criticità attuali l'Assessore pone l'attenzione su diversi punti:

- difficoltà d'integrazione tra urbanistica e pianificazione dei servizi e della mobilità: si tratta di un obiettivo di riequilibrio ancora da raggiungere in termini concreti e utili;
- elevata criticità nel corridoio est-ovest: in pochi km sono concentrati infrastrutture (via Emilia, autostrada, tangenziali, ferrovia, ecc.) e relazioni all'interno di un tessuto urbano omogeneo e con forte insediamento sociale con conseguenze inimmaginabili;
- aumento del traffico pesante di attraversamento: per effetto della crisi si sta assistendo a un consistente spostamento dalla modalità ferro verso la modalità gomma, cioè esattamente il contrario dell'attesa della politica regionale e di quella nazionale. Si stima che nel momento massimo di crisi si è verificato un calo degli spostamenti su gomma del 5% e un calo degli spostamenti su ferro del 30%; ciò ha significato che la modalità gomma ha resistito alla crisi perché ha risucchiato mobilità dalla modalità ferro;
- organizzazione logistica: è necessario produrre molta più operatività perché la teoria non è sufficiente a spostare la pratica;
- sicurezza stradale: si propone il tema, ancora non risolto, del numero degli incidenti che in ambito urbano è dell'ordine del 70% rispetto al totale dell'incidentalità con un aumento sulle fasce deboli. Ciò è legato sia allo sviluppo delle città ma anche alle caratteristiche intrinseche della mobilità. Nonostante questi dati, è stata rilevata una diminuzione del numero degli incidenti complessivi e soprattutto una riduzione rilevante del numero dei deceduti. È da sottolineare che l'aver realizzato una serie di interventi volti alla messa in sicurezza delle infrastrutture autostradali ha effettivamente fatto la differenza: il calo del 60-70% degli incidenti mortali in autostrada è un dato altamente significativo. Agire sull'infrastruttura in questo caso ha permesso di avere un effetto diretto sulla sicurezza.

A livello comunitario, il Libro verde pone l'attenzione sui temi della sostenibilità, in particolare, propone il pacchetto Energia-clima 20-20-20, cioè ridurre del 20% i gas a effetto serra, portare al 20% il risparmio energetico e aumentare del 20% il consumo da fonti rinnovabili con l'obiettivo specifico sui trasporti (il 10% cioè dovrà provenire da fonti rinnovabili).

Si tratta di una sfida – sottolinea l'Assessore - considerando che la Commissione europea, per quanto riguarda la qualità dell'aria, ha avviato una procedura d'infrazione contro l'Italia per inadempienza. Questo è un problema ancora sottovalutato nei suoi effetti pratici cioè nei danni ambientali e di salute dei cittadini ma anche nei suoi effetti istituzionali e politici.

In Emilia-Romagna porsi nell'ottica delle attuali politiche nazionali è doppiamente complicato. Nei decenni scorsi si è lavorato tenendo in considerazione la riduzione dello spreco, per cui attualmente il margine di attività, che pur ancora esiste, è molto ridotto.

Nei momenti di crisi, in un territorio come l'Emilia-Romagna, ridotto all'essenziale e nel quale la richiesta di mobilità è molto elevata e in cui viene ridotto l'ambito dei servizi, la difficoltà diventa una difficoltà reale e doppia. Occorre quindi graduare la leva degli interventi rispetto alle capacità effettive del territorio di sostenerli e di sopportarli altrimenti si potrebbero avere conseguenze spiacevoli.

A seguire l'Assessore evidenzia come il metodo del nuovo PRIT 2010-2020 sia già stato delineato: coerenza con le strategie definite dal PTR e integrazione con altri Piani di settore. L'obiettivo è quello di riuscire a riconiugare il governo del territorio con la pianificazione di settore in modo tale che non siano solo coerenti ma che sostengano la realizzazione delle strategie a livello macro. Questo si può realizzare con quello che viene descritto come "approccio strategico", vale a dire riuscire a porsi non tanto sotto il profilo dell'innovazione quantitativa, visto che non c'è bisogno di aumentare la dotazione infrastrutturale come era qualche decennio fa ma governare la domanda. Governare la domanda di mobilità, governare la domanda di infrastruttura, governare la domanda di buona mobilità, intendendo con questo il concorso plurale di punti di vista, di vocazioni, di specificità, anche territoriali oltre che settoriali ma che tentano di convergere verso un obiettivo condiviso. Sarà questa la bussola del nuovo PRIT.

Durante il dibattito sul PTR uno dei temi fondamentali è stato quello del policentrismo. Continuare a sostenere che ogni singolo territorio debba avere tutte le infrastrutture: l'aeroporto, la fiera, l'autostrada, la ferrovia, la stazione, una sorta di microcosmo sistemico, non è più sostenibile, non solo perché non c'è più relazione fra costo d'investimento e funzione, ma perché è alla dimensione regionale che occorre puntare. La competizione si fa su macro sistema, con una logica attuale di globalizzazione, internazionalizzazione e competizione.

Attualmente si sta anche lavorando sul tema della macro regione. A breve ci saranno appuntamenti importanti con le Regioni del nord con le quali, al di là delle politiche, si sta convergendo in modo significativo su molte questioni che è necessario affrontare a livello macro, come ad esempio il tema sulla qualità dell'aria.

La qualità dell'aria, la dispersione urbanistica, i servizi, le grandi infrastrutture di largo interesse servono a competere non solo con le macro regioni europee ma anche quelle degli altri continenti. Dal un punto di vista della cultura programmatica questo può essere interessante ma bisogna poi tradurlo in termini locali tenendo conto del problema del consenso e della diafrasi politica.

Lavorare sull'innovazione e sull'integrazione di sistema può aiutare: spesso la filiera scientifica e tecnica aiuta a rendere reale ciò che culturalmente questo Paese discute in termini umanistici. Spesso la tecnologia, l'innovazione, la ricerca dà un mano a ritrovare questo punto di congiunzione oltre che ad avere anche degli effetti su alcuni elementi epocali come il tema della sicurezza.

L'Assessore pone l'accento inoltre sulla necessità di ripartire dalle città: bisognerà fare un lavoro enorme sul tema della qualità urbana e della riqualificazione urbana. In questo senso si consuma meno suolo se la nuova politica territoriale urbanistica assume il tema fondamentale della qualità delle città. Le città amministrative devono confrontarsi inevitabilmente con la dimensione reale delle nostre città. Negli ultimi anni si è lavorato in modi diversi ad esempio sul tema degli interporti. La funzionalità degli stessi dipende

dalla capacità che abbiamo di poter iniettare nel sistema governo di rete soprattutto nella parte relativa alla comunicazione fra le diverse modalità.

Riaffermare un ruolo della pianificazione diventa obiettivo primario, prosegue l'Assessore. In quest'ottica esistono anche scuole di pensiero, tutt'altro che teoriche, che direbbero che si potrebbe fare a meno della programmazione in modo da assicurare più margine di operatività ai cittadini e alle imprese. Un esempio lampante di ciò lo si può riscontrare nella SCIA (inserita dal governo nell'ultima manovra Finanziaria), che sostituisce una serie molto fitta di autorizzazioni riferita alle attività produttive ma che senz'altro avrà ripercussioni anche sull'edilizia e quindi di conseguenza sul governo del territorio. Il ragionamento che viene portato avanti è il seguente: il cittadino e l'impresa sono titolati ad agire prima ancora di chiedere le autorizzazioni perché agiscono sulla base della necessità, e si dà per scontato che ciò che si fa, faccia bene a tutti. In questo senso i concetti di pianificazione e programmazione diventano eterei.

La sfida della semplificazione va accettata a una condizione: tutto ciò funziona proprio se viene irrobustito il lato della programmazione e della pianificazione strategica, che fa quasi da humus culturale. In assenza di ciò anche la legittima libertà individuale non è detto che persegua l'interesse collettivo.

Il concetto di semplificazione deve essere assunto rafforzando le competenze degli enti pubblici, che deve ritornare ad essere autorevole nell'esercizio della pianificazione, specializzando anche la sua capacità di controllo.

Se sul Piano energetico l'Emilia Romagna vuole diventare la Germania d'Europa - per citare una nazione che ha accettato fino in fondo la sfida in campo energetico - deve spostare sul tema dell'energia gli investimenti, i progetti, l'innovazione, la ricerca, l'impresa e i trasporti.

Assicurare l'accesso e le pari opportunità a tutti rappresenta un elemento fondamentale. Rendere accessibile l'autobus o il treno al portatore di handicap vuol dire orientare la ferrovia, la città a quel tipo di modalità. Lavorare in quella direzione significa per esempio elaborare linee guida per le intersezioni, gli attraversamenti e le rotatorie. In quest'ottica è determinante promuovere dei meccanismi partecipativi e di governance con tutti gli attori coinvolti. In questo senso anche se non partiamo da zero (esperienze sono state fatte con le rappresentanze degli enti, con i sindacati, con le aziende) c'è la necessità di strutturare il tutto anche formalmente.

L'intervento dell'Assessore Peri prosegue poi con un quadro sulle infrastrutture stradali. La proposta è quella di aumentare la capacità della Grande rete, mettendo in sicurezza e potenziando la rete esistente. Viene illustrata la carta dell'ampliamento della Grande rete: quarta corsia Modena Nord - Piacenza, terza corsia Modena - Brennero; terza corsia Bologna - Padova, quarta corsia Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna; terza da Rimini sud verso Ancona. Questo lavoro di ampliamento della Grande rete si può dire sia già in fase di attuazione: in particolare proprio in questi giorni è stato concluso l'accordo per la realizzazione del tronco Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna e si passerà quindi alla progettazione definitiva. Per Modena Nord - Piacenza i tavoli sono ancora aperti: si è ancora in una fase di sintesi fra le varie richieste territoriali e la disponibilità dei soggetti di programmazione. Sulla Brennero i lavori di ampliamento sono in fase di realizzazione ed è partito, il cantiere della terza corsia di

Rimini, che, se pur con delle questioni ancora da approcciare, è fondamentale essendo uno dei punti di maggior sofferenza. E' stato formalmente aperto il tavolo per l'ampliamento della terza corsia Bologna – Padova.

In questa sede vengono riconfermate le grandi riqualificazioni: Ferrara – Mare (il progetto che prevede la trasformazione della stessa da superstrada ad autostrada è già in fase di gara).

Più problematico appare il tema della E45 –E55 – afferma Peri - non per mancanza di una procedura in atto, ma perché fondamentalmente è stata scelta la strada più lunga e complicata a monte, che prevede un unico grande progetto. Rispetto a questo l'obiettivo della Regione è quello di convincere il Governo e le altre Regioni interessate a intraprendere modalità più operative rispetto alla modalità del progetto unico che difficilmente vedrà la realizzazione dell'opera in tempi brevi.

Per quanto riguarda le nuove realizzazioni ce ne sono alcune che non assumono carattere di novità: l'autostrada regionale Cispadana, per la quale è già finita la procedura di gara; l'E55, come infrastruttura fondamentale per il quadrante est della regione ed anche come completamento delle relazioni fra il corridoio Adriatico, il nord Italia ed il nord Europa; il tratto Autostradale A21 da Piacenza in direzione Cremona/Brescia.

Rispetto alla rete di interesse regionale si conferma: l'asse Cispadano come asse fondamentale e complementare a quello centrale della via Emilia e a quello della Pedemontana. Rispetto a questo asse siamo ad uno stadio di realizzazione abbastanza avanzato con una progettualità che prevede: autostrada regionale Cispadana, riqualificazione della Ferrara - Mare, completamento della parte non autostradale fino a Piacenza ad incrociare l'autostrada Piacenza/Cremona/Brescia. Così facendo l'asse Cispadano diventa l'asse Est-Ovest che consente, oltre a rimodulare e riqualificare il fronte dei servizi infrastrutturali in un quadrante abbastanza rilevante della regione, il collegamento al Porto di Ravenna e al Corridoio Adriatico, ovviamente a condizione che si realizzi almeno un tratto dell'E55.

Ragionamento analogo, anche se più contenuto, sull'Asse della Pedemontana - Bologna / Parma e fino al confine con la provincia di Piacenza - che collega distretti economici e produttivi molto importanti. Anche in questo caso si è giunti ad uno stato di realizzazione molto avanzata e l'obiettivo è continuare in questo lavoro fino al completamento.

Si lavorerà anche per una forte integrazione della Rete di base principale, che è formata dal reticolo di viabilità proveniente da ANAS – trasferite – integrata ovviamente con la viabilità provinciale. A questo proposito si può certamente dire che il metodo costruito in questi anni ha dato ottimi risultati: l'aver scelto di investire sulle Province come elemento di programmazione locale, conoscenza del territorio, selezione delle priorità e anche di stazione appaltante, ha consentito una gestione efficace e rapida delle risorse.

In questo settore adesso il problema diventa economico finanziario, in questo senso la nuova manovra economica mette in seria difficoltà questo sistema.

L'Assessore ricorda anche che la regione Emilia-Romagna, di recente, ha acquisito i comuni dell'Alta Valmarecchia. Anche in questo caso bisognerà effettuare un lavoro di omogeneizzazione da un punto di vista infrastrutturale.

La regione necessita di un reticolo rivisitato, ogni infrastruttura deve adempiere ai suoi ruoli - per tanti anni la via Emilia è stata l'infrastruttura che ha assorbito dalle biciclette al trasporto eccezionale.

Il lavoro effettuato in questi anni – sottolinea Peri - ci consente di specializzare e gerarchizzare la rete anche attraverso l'uso di strumenti quali divieti, regolazioni, inibizioni perché il traffico va appunto governato e il diritto alla mobilità non significa usare la rete come si vuole. Questo lavoro ci permette di rendere più efficienti gli investimenti che vengono realizzati sia sulla rete di interesse regionale sia sulla rete di base.

Nello scenario che si delinea da qua al 2020 la massima crescita della mobilità stradale arriva a un più 20%. Se viene acquisito questo dato, come riferimento per valutare le scelte infrastrutturali, si riesce a mantenere al 2020 sotto il 5% la quota di rete a rischio congestione: questo ovviamente non è da considerare come un dato scientifico ma è indispensabile per capire se la rete degli investimenti va in una direzione strategica virtuosa oppure se ci consegna ulteriori problemi.

L'intervento prosegue poi con uno sguardo al trasporto ferroviario sulla rete nazionale: si dovrà completare il lavoro in corso, attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti (aumento quantitativo, qualitativo e prestazionale), escludendo la realizzazione di nuove grandi infrastrutture. Oltre alle opere previste dal Piano, sulla rete nazionale in questa prima fase, l'elettrificazione delle restanti linee attualmente ancora diesel consentirà di raggiungere l'obiettivo di rendere intercomunicante la rete nazionale con quella regionale.

In merito al sistema AV/AC, il completamento delle opere infrastrutturali, per cui attualmente si soffre un forte ritardo, consentirà di completare il disegno della grande infrastrutturazione della rete nazionale, al fine di rendere efficiente il sistema ferroviario anche a livello europeo.

A seguire l'Assessore illustra la parte della sua presentazione relativa alla rete regionale, che completa, assieme alla rete nazionale, l'intero reticolo ferroviario della regione, all'interno delle quali si inserisce inoltre il sistema ferroviario metropolitano di Bologna. Nell'ambito del "Piano straordinario" di interventi di potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria di proprietà regionale (circa 350 km su cui agisce principalmente FER), attualmente in corso di realizzazione, vengono illustrate le principali azioni previste al fine di continuare su tale percorso, con particolare riferimento alla sicurezza della rete e dei passeggeri. In tale contesto sono evidenziate due considerazioni importanti:

1. il sistema ferroviario è concepito come spina dorsale dell'intero sistema della mobilità regionale delle persone e anche delle merci;
2. le stazioni assumono un ruolo fondamentale sulle quali si dovrà ancora lavorare per renderle un vero punto di interscambio modale nelle città. Tale aspetto dovrà essere esteso anche alle piccole città. Alcune città come Parma, Modena e Bologna stanno già

proseguendo verso questo obiettivo. Questo sistema dovrebbe essere esteso anche ai piccoli centri attraversati dalla rete ferroviaria regionale, nei quali scambiare ferro-gomma-bicicletta, incardinandoli nello snodo, regia di tutto il sistema, come elementi fondamentali. Parallelamente all'integrazione modale si deve proseguire con l'integrazione tariffaria al fine di raggiungere gli obiettivi.

Questo sistema funziona se ha altri due elementi fondamentali:

1. la possibilità di produrre servizi, cercando di aumentarli nel prossimo decennio, considerata la manovra finanziaria;
2. il materiale rotabile: un servizio di mobilità collettiva è attraente se sono attraenti i mezzi, i quali devono essere accessibili e attraenti sul piano della qualità (qualità del reale del viaggio). Su questo tema la Regione Emilia-Romagna sta eseguendo uno sforzo straordinario, in cui investe risorse significative per il rinnovo industriale relativo all'acquisto di materiale rotabile, così come fatto sostanzialmente negli anni passati con gli autobus (ora in controtendenza).

Oltre a questo è necessario un grosso ammodernamento della dimensione industriale del settore, al fine di aumentare la capacità di investimento delle imprese, evitando un carico eccessivo al solo comparto pubblico.

Inoltre l'Assessore ricorda l'importanza della "metropolitana di costa" lungo la riviera romagnola, al fine di dare una risposta adeguata ad una area con elevata richiesta di mobilità e di elevata produzione interna lorda.

A conclusione della presentazione del Piano nel settore ferroviario vengono illustrati gli obiettivi al 2020: incremento del 50% della produzione chilometrica annua dei servizi di competenza regionale e incremento dei passeggeri trasportati del 100%.

Relativamente al trasporto pubblico locale, l'Assessore richiama la necessità di ricercare uno spazio vero per l'innovazione tecnologica, ricordando il processo di riforma avviato alla fine degli anni '90 nel settore del TPL, che nella nostra regione va ulteriormente perseguito: uscire dal conflitto di interessi in questo settore e ridisegnarne la geografia dei poteri. Questo meccanismo deve andare verso una dimensione di tipo industriale, attraverso azioni di programmazione e di controllo in capo agli Enti Locali.

L'esperienza delle agenzie per il trasporto pubblico fatto in Emilia Romagna ha convinto per certi versi ma ovviamente ha avuto dei limiti. In questo senso ammodernarsi diventerà sempre più indispensabile se precede il percorso di industrializzazione di chi i servizi li produce.

Se c'è l'industria in campo pubblico ci vuole un soggetto che autorevolmente sia capace di dare gli ordini, ovviamente non in modo autoritativo, ma derivati dalla strategia della programmazione. In questo senso si sta facendo un lavoro che probabilmente aiuterà a raggiungere questi obiettivi anche prima della scadenza di questo Piano.

Il trasporto pubblico deve conquistare nuovi classi sociali e nuovi bacini di utenza. In altri paesi d'Europa il mezzo pubblico viene usato da tutte le classi sociali - nei mezzi pubblici si trova dal manager all'operaio - .

In questo settore l'Emilia Romagna è fortemente sbilanciata (in conformità con il dato nazionale) solo su alcune categorie; occorre quindi un'auto promozione della mobilità collettiva. I servizi devono essere a disposizione di tutti abbattendo quelle barriere percettive e culturali per cui "sopra un certo reddito si gira in auto e sotto un certo reddito si usa il mezzo pubblico per necessità". Il mezzo pubblico deve essere fondamentale per tutti; questo significa realizzare progetti quali Stimer, sviluppare ed integrare il sistema.

Questo sistema funziona se insieme agli enti locali si riesce a produrre una nuova stagione di programmazione e di dettaglio operativo.

Riguardo al progetto di tariffazione unica integrata regionale Stimer, ormai noto e ampiamente illustrato in passato, l'Assessore dichiara che si prevede di arrivare quasi a regime già entro il 2011, quindi ben prima dell'orizzonte temporale di Piano: il prossimo decennio dovrà perciò servire per sfruttare tutte le potenzialità di questo sistema, a partire dall'integrazione e dal potenziamento con altri servizi e settori, per realizzare quella logica di rete già richiamata e che può essere favorita, anche in questo caso, dall'innovazione tecnologica.

Anche sulla mobilità ciclabile si dovrà fare un salto di qualità, partendo dalle esperienze rilevanti fatte sul territorio, come ad esempio a Ferrara, Parma e Reggio Emilia, per fare uscire tale modalità di trasporto dal semplice atteggiamento volontaristico o passionale, già comunque presente in quote rilevanti di cittadini, e rendere la vita facile a chi vuole spostarsi in bicicletta, soprattutto in ambito urbano: una quota molto importante di mobilità sostenibile può essere infatti assegnata anche a questo mezzo, e l'obiettivo percentuale che è stato fissato pare quindi importante ma non troppo ambizioso.

Un altro elemento fondamentale che ha visto già attivate alcune novità e su cui continuare a investire, non solo dal punto di vista finanziario ma anche e soprattutto organizzativo, è rappresentato dall'infomobilità, sia per il monitoraggio dei flussi sia per favorire la fruibilità e l'efficacia del TPL e la sua integrazione con quello privato.

Uno dei temi fondamentali sull'innovazione in questa regione nei prossimi anni è identificare la tecnologia, dal punto di vista della motorizzazione, sulla quale concentrarsi: è già stato fatto un lavoro enorme per rendere quelle esistenti più sostenibili (l'Emilia-Romagna è oggi la regione più metanizzata d'Italia), adesso il salto proposto è sull'elettrico. Ritenendo anche in questo caso che sia necessario partire dalla rete, siamo ormai prossimi all'accordo con ENEL per una prima dotazione di rete elettrica regionale per la ricarica di auto elettriche: non si tratterà tuttavia, immediatamente, di una rete a disposizione del singolo cittadino ma riguarderà le flotte (grandi aziende, Enti pubblici e così via) o grandi punti nodali quali stazioni e punti di interscambio. L'idea comunque è chiara: investire e fare investire chi ne ha possibilità e competenza, in misura molto rilevante nei prossimi anni su questo settore, in tutti gli ambiti in cui può rivelarsi efficace, dalla distribuzione delle merci alla mobilità leggera e alle biciclette, contando anche su un altro elemento non trascurabile: la presenza sul territorio regionale di piccole, medie e anche grandi imprese e di centri di ricerca che già lavorano nella filiera della motorizzazione elettrica e lo fanno nei livelli alti della competizione economica.

Si passa poi ad analizzare il campo della logistica, in merito al quale è necessario oltrepassare il tema delle sole dotazioni infrastrutturali per affrontare quello dell'attività logistica vera e propria: come insegna l'esperienza, le due cose non sono automatiche. Per trasferire merci dalla gomma al ferro occorre fare un lavoro logistico straordinario, creare o consolidare relazioni fra il porto di Ravenna e gli interporti della regione, tra questi e i porti dell'Alto Tirreno, accordi con altre zone e operatori fuori dal contesto regionale, e così via.

Secondo l'Assessore Peri tale lavoro in parte dipende dall'input proveniente dal pubblico (in termini di direttrici, di scelte fatte sui territori, di intese che chiamino in causa tutti i soggetti e così via), ma un ruolo fondamentale ce l'ha ovviamente il mondo dell'impresa, a partire da quale rapporto si instaura tra chi opera nella manifattura e chi opera nella logistica (ad esempio sul tema del franco fabbrica). Quindi la Regione mantiene la propria posizione all'interno del Piano Nazionale della Logistica, nelle relazioni interregionali, nel presidio dei corridoi, poi occorrono gli attori, dai privati fino a quelli più vicini ai soggetti pubblici di questa regione.

Dal punto di vista dell'offerta, nei prossimi dieci anni la Regione intende continuare sulla linea, indicata anche dall'accordo firmato con Rete Ferroviaria Italiana, della razionalizzazione e della definizione delle funzioni perché rete significa anche specializzazione e quindi comunicazione tra i vari punti con vocazioni e qualità diverse, del potenziamento e sviluppo dei nodi, della promozione dell'intermodalità.

Fondamentale, infine, l'azione sulla domanda, sulla localizzazione delle imprese, sul modo in cui le varie parti del sistema produttivo si scambiano le merci, per diminuire la dispersione, per promuovere e investire nella logistica urbana, tema sul quale molto è stato fatto in questi anni e su cui proseguire nei prossimi, perché le esperienze fatte nel nostro territorio rappresentino il gradino necessario per compiere quello successivo.

Dobbiamo infine, come pubblico, orientare l'uso modale con aiuti mirati: i bonus ferroviari introdotti dalla Regione per ridurre il prezzo della tonnellata trasportata via ferro rappresenta in tal senso un esempio positivo, concreto e pressoché isolato, proprio in un momento di crisi, quando perciò sarebbe più necessario, visto che un analogo provvedimento dello Stato è stato recentemente bocciato e dovrà ricominciare di nuovo il proprio iter.

L'intervento prosegue con un'analisi della situazione relativa al porto di Ravenna, uno dei poli logistici fondamentali di questa regione, del Nord Adriatico e quindi dell'Italia. Rimane per certe merceologie uno dei principali porti italiani, deve ora fare in modo di non mancare le nuove filiere competitive internazionali, come quella dei container, affrontando la sfida della riconversione produttiva. A tal fine sono in programma importanti interventi sia in ambito portuale sia nella rete infrastrutturale di collegamento.

La Regione da un lato non dimentica la funzione di gronda svolta fra Adriatico e Tirreno (soprattutto con Genova, La Spezia e Livorno), un elemento fisico-storico che va quindi presidiato, dall'altro ha lavorato per la creazione di un'intesa tra Ravenna, Venezia, Trieste e Koper, grazie alla quale si è raggiunto un equilibrio che, seppure forse ancora instabile, potrebbe permettere di utilizzare al meglio quella grande rete di infrastrutture portuali.

Senza entrare nel dettaglio in questa sede, il confronto avverrà direttamente con gli Enti e i soggetti che agiscono nel grande nodo portuale di Ravenna, tenendo sempre presente il punto di vista di chi deve utilizzarlo, le imprese già in relazione e quelle potenziali, dato che il retroporto di Ravenna deve considerarsi arrivare fino a Piacenza.

Per quanto riguarda la navigazione interna, l'Assessore sottolinea la necessità di completare l'infrastrutturazione. L'Idrovia Ferrarese in particolare ne rappresenta un punto fondamentale e in tali ambiti sono in corso diverse gare d'appalto. E' necessario però sottolineare ora un problema più generale, da porre all'interno del PRIT e come istituzione Regione: il Po è una delle matrici fondamentali della nostra macro-regione, che ha svolto e svolge tuttora un ruolo straordinariamente rilevante. Deve essere trattato quindi come questione nazionale, indipendentemente dal fatto che le competenze siano divenute di scala regionale perché questa è stata la scelta compiuta a livello centrale qualche anno fa. Il Po presenta un'altissima sensibilità ambientale e territoriale, non è quindi possibile lasciarlo esposto a convenienze locali.

Per lo stesso motivo anche il tema della bacinizzazione va affrontato avendo ben presente il ruolo fondativo, in un territorio sovraregionale, del Po, per cui una sua eventuale alterazione può sì essere presa in considerazione, ma deve essere esaminata e valutata con la massima attenzione e chiarito in quale direzione si intende procedere. Le scelte che emergeranno anche nel corso del presente lavoro saranno portate nel dibattito già aperto con le altre Regioni interessate, da svolgersi naturalmente in chiave concertativa e di co-programmazione ma nel quale l'Emilia-Romagna intende rimettere al centro tale aspetto fondamentale del fiume Po.

La presentazione dell'Assessore Peri prosegue con un'analisi del settore aeroportuale, evidenziando come vada affrontata anzitutto la situazione a breve-medio termine, perché il mercato non concede tempi lunghi come un orizzonte 2020: la fase in cui l'apparato pubblico investiva cifre rilevanti sugli aeroporti, anche opportunamente, per dotare il territorio anzitutto dell'infrastruttura, si è, com'è evidente a tutti, conclusa: in quella attuale si nota invece come alla fine le risorse impiegate risultino spesso a vantaggio dei vettori, i quali presentano una forte propensione al fatturato e alla redditività piuttosto che all'interesse collettivo, com'è normale che sia per le imprese private.

Pur non avendo competenze particolarmente dirette sul tema, la Regione ha da tempo chiarito la propria posizione: l'insieme degli aeroporti presenti sul territorio regionale può funzionare, essere confermato nelle dimensioni e sviluppare le proprie potenzialità solo in una logica di sistema, la cui articolazione può naturalmente prevedere varie gradazioni. Ma se prevale invece la logica della concorrenza reciproca, tutti avranno qualcosa da perdere e difficilmente ci saranno vincitori.

Si tratta comunque di un tema delicato - sottolinea Peri - che va trattato direttamente con gli interlocutori, come viene del resto già fatto quotidianamente.

Quello della sicurezza stradale è un tema particolarmente importante, sul quale l'Emilia-Romagna ha sperimentato un approccio innovativo, grazie all'attività dell'Osservatorio regionale: la sicurezza stradale come tema non solo tecnologico ma umanistico, lavorando quindi sull'educazione, la formazione, la sensibilizzazione, con le scuole, con i centri educativi, con la famiglia, per educare e non limitarsi all'approccio

sanzionatorio, che l'esperienza ci ha mostrato non funzionare, da solo, soprattutto via via che aumentano le disponibilità tecniche, la possibilità di muoversi, il potere individuale del singolo: i fatti drammatici che si leggono sui giornali sono infatti esempi che spesso denotano sia tematiche sociali sia una certa insensibilità nell'utilizzo di strumenti, tecnologie, mezzi con i quali soprattutto i più giovani non possono quindi essere lasciati soli.

Secondo l'Assessore, è necessario ora proseguire e porsi nuove mete e nuove ambizioni, mettendo a valore quanto fatto, perché è un lavoro che non finisce mai: la Regione ha naturalmente investito anche sull'altro aspetto, vale a dire il monitoraggio, la mappatura di ciò che accade, la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, l'intervento preventivo laddove ci sono più incidenti, tutte attività che fanno da pre-condizione. Tuttavia non va disperso quell'approccio umanistico costruito con pazienza certosina in questi anni, che deve diventare la matrice forte dell'innovazione che produciamo in questo settore e può essere quello che ci aiuta a creare il nuovo protagonista della mobilità buona che intendiamo promuovere.

Ultimata la sua presentazione, l'Assessore Peri ringrazia e, preso atto che non ci sono interventi, chiude la seduta odierna alle ore 12:30.

Il Presidente
della Conferenza di Pianificazione
(Alfredo Peri)



Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
(Francesco Savario Di Gionno)

