RegioneEmilia-Romagna

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 05/11/2010 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 5 novembre 2010, dalle ore 9.30, presso la Sala del 4° piano della Regione Emilia-Romagna, in Viale Aldo Moro n. 21 - Bologna, si è tenuta la **terza 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. 2010/0254203 del 18/10/2010, per discutere il seguente ordine del giorno:

Raccolta dei contributi valutativi sui documenti di Piano presentati.

Per la Regione Emilia-Romagna sono presenti Paolo Ferrecchi, Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità – con funzioni di Presidente della Conferenza e Francesco Saverio Di Ciommo, Segretario della Conferenza.

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

Apre i lavori della Conferenza il Dott. Francesco Saverio Di Ciommo, Segretario della Conferenza, indicando la finalità della presente seduta che si configura come una giornata di ascolto, da parte della Regione, dei contributi presentati dagli invitati,

sottolineando che detti contributi dovranno essere, se non depositati in data odierna, inviati o consegnati entro la metà di novembre, prima della seduta del 19 novembre 2010 riservata agli enti partecipanti per avere un primo ritorno anche da loro.

Il Dott. Di Ciommo cede la parola al primo intervento.

L'Ing. Simona Tondelli, rappresentante della **Federazione degli Ordini degli Ingegneri di Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Parma, Rimini, Reggio Emilia**, prende la parola, che cederà, per approfondire alcune tematiche, ai colleghi di Modena e Reggio Emilia, e dà lettura del seguente contributo:

Il nuovo PRIT è un aggiornamento del precedente piuttosto che un nuovo piano in senso stretto: anche le azioni strategiche ricalcano – sostanzialmente - quelle delineate dal PRIT98. Ciò è coerente con i vincoli esistenti soprattutto quelli dovuti alla carenza di risorse finanziarie. Il nuovo PRIT punta al completamento del quadro infrastrutturale già pianificato dal PRIT98 e all'ottimizzazione e riqualificazione dell'esistente.

Detto questo, dalla lettura dei documenti si osserva l'inefficacia delle misure ed azioni programmatiche a suo tempo definite e oggi confermate in ordine:

- alla diversione della domanda di trasporto di persone dal mezzo privato al mezzo pubblico;
- al riequilibrio della domanda di trasporto delle merci a favore del ferro;
- ai conseguenti impatti ambientali.

Ma allora, se le misure che erano state ipotizzate non hanno consentito il raggiungimento degli obiettivi a suo tempo stabiliti, come è possibile che le medesime, riproposte in questo "piano confermativo" possano portare a risultati significativi?

Gli obiettivi illustrati nel documento preliminare, per quanto condivisibili sotto il profilo generale, non paiono invece sufficientemente declinati e concreti. Si chiede pertanto che il piano, proprio in ragione della sua forte valenza programmatica e della situazione di grande scarsità e incertezza di fondi attribuiti agli enti locali, che rendono sempre più difficile governare la mobilità, venga formulato tenendo conte della fattibilità degli interventi, sia in termini economici che temporali, riorganizzando quanto

proposto in base ad un elenco di priorità che metta al primo posto gli interventi sul trasporto pubblico su ferro e su gomma (a cui collegare quindi la maggior parte dei finanziamenti disponibili).

Rispetto alcuni temi (aeroporti, alta velocità, ecc.) si ritiene che la Regione, pur non avendo competenza diretta, dovrebbe esplicare in modo forte il suo ruolo di coordinamento indirizzando le scelte e garantendo l'integrazione dei progetti con il territorio in cui questi si inseriscono (vedi caso della stazione medio-padana di Reggio Emilia di cui si dirà in seguito) e il coordinamento delle scelte relative alle diverse modalità di trasporto (potenziali sinergie aeroporto/logistica, interscambio, ferro/gomma, ecc.).

Inoltre, si ritiene necessario individuare alcune azioni strategiche importanti - già delineate nei documenti preliminari presi in considerazione - sulle quali puntare per "forzare la mano" sui finanziamenti:

1. riconoscimento dell'area metropolitana centro-emiliana e potenziamento infrastrutturale a livello di area vasta (passante nord di Bologna, Via Emilia BIS);
2. rafforzamento delle interconnessioni tra rete e stazioni AV, altre reti del trasporto pubblico e territorio;
3. promozione della diversione modale da trasporto privata al trasporto pubblico, attraverso il contenimento dello sprawl, il ridisegno del trasporto pubblico urbano (comprese le linee di trasporto pubblico di massa), l'intermodalità;
4. assunzione di misure monetizzazione degli impatti negativi prodotti dal sistema dei trasporti da finalizzare agli interventi nel trasporto pubblico;
5. riduzione delle emissioni di CO2.

Per quanto riguarda il Passante nord di Bologna il PRIT 2020 non affronta in modo esplicito il tema del Passante Nord di Bologna.

Si ritiene necessario, nell'elaborazione del piano definitivo, di approfondire il tema della "bocciatura del tracciato" attualmente contenuto nel PTCP di Bologna e nei PSC che lo hanno recepito da parte dell'Europa; non è chiaro ad oggi quale sarà il nuovo

tracciato, né quali potranno essere le ripercussioni sugli strumenti di pianificazione già approvati e sulle previsioni in essi contenuti (es. aree industriali di espansione/riqualificazione individuate dal PTCP).

Si ritiene indispensabile chiarire il ruolo del "passante", che dovrebbe essere un bypass con pochissimi ingressi/uscite, al fine di non fare sì che diventi vettore di diffusione urbana.

In merito al Sistema di trasporto AV ferroviaria e stazioni AV sul territorio regionale la nuova linea AV/AC che interessa il territorio regionale entra in relazione con le linee ferroviarie nazionali tradizionali in numerosi punti – le interconnessioni – ma soprattutto si relaziona con il sistema di trasporto regionale e locale nelle uniche due stazioni AV previste nella Regione: la stazione AV di Bologna e la fermata Mediopadana da realizzare nel territorio di Reggio – Emilia.

Dal punto di vista del traffico passeggeri, le previste interconnessioni tra la rete AV/AC e quella esistente necessitano di maggiori approfondimenti da parte del Prit; si riscontrano infatti le seguenti problematiche:

- non sono adeguatamente esplicitate le previsioni sui flussi passeggeri provenienti dal servizio AV che dovranno trovare adeguate risposte dai servizi di trasporto locali; in sostanza non vengono chiaramente valutate le ripercussioni sul sistema della mobilità regionale e locale dovute alle previsioni di traffico passeggeri sul servizio ferroviario veloce;

- sebbene il Prit descriva la tratta AV Bologna-Milano, non viene riportata alcuna indicazione sulla fermata medio padana di Reggio Emilia in termini di caratteristiche del nodo, stato della realizzazione, tempi di attuazione, scenari previsti; proprio in ragione della particolarità dell'impianto previsto a Reggio Emilia – una fermata AV intermedia in territorio extraurbano –, si ritiene che il Prit dovrebbe approfondire le possibili ricadute sul territorio in termini di domanda potenziale, di frequenza del servizio offerto in rapporto al bacino di utenza servito, ecc.

Nel documento preliminare è indicato che il PRIT deve anche stabilire i limiti del finanziamento pubblico al trasporto pubblico locale. In questo senso è importante approntare un efficace sistema di monitoraggio che assicuri un uso efficiente delle risorse, nonché il raggiungimento degli obiettivi di incremento del trasporto collettivo, in base al quale potrà essere via via condizionata la riassegnazione dei finanziamenti stessi. Riconosciuto l'impegno della Regione al potenziamento dei servizi minimi, si osserva che il principale modo per ottenere la diversione modale da privato a pubblico in ambito urbano/metropolitano è quello di potenziare il mezzo pubblico.

Si condivide pienamente l'obiettivo della forte integrazione tra politiche trasportistiche e politiche urbanistiche e territoriali; tuttavia, occorre mettere in evidenza che l'orizzonte temporale definito dal nuovo PRIT (l'anno 2020) rende di fatto inattuabile tale obiettivo, in quanto le sue scelte, per essere portate in attuazione, nella maggior parte dei casi necessitano di un recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e nei piani urbanistici comunali.

Considerando che ad oggi circa il 70% dei comuni emiliano-romagnoli si è dotato di PSC adottato o approvato e che per sua natura tale strumento ha un orizzonte temporale di medio-lungo termine (attorno ai 15 anni), considerando inoltre il tempo di redazione e approvazione sia dei PTCP che dei PSC, è facile prevedere che le indicazioni fornite dal nuovo PRIT potranno essere recepite solo su un orizzonte temporale che travalica quello del piano stesso.

Con questo, ovviamente, non si vuole proporre di rinunciare a tale obiettivo, ma piuttosto si intende portare l'attenzione sulla necessità di una programmazione più concreta e sull'opportunità di coinvolgere gli Enti locali fin da subito in una logica di sussidiarietà, al fine di non vanificare il raggiungimento degli obiettivi.

Prolungare una linea di TPL (o istituirne una nuova) grava sui bilanci degli enti locali, viceversa lo sviluppo del consumo del territorio produce proventi ai medesimi enti. In questo caso si vedono trasformazioni del territorio che non sono compatibili (dal punto di vista della sostenibilità finanziaria) con le modalità per una corretta gestione della mobilità. Il potenziamento del TPL di solito avviene ex-post una volta che la pressione degli insediati riescono ad incidere sul decisore pubblico, se e quando questo dispone

delle risorse finanziarie. Il tutto avviene al di fuori dei binari del processo di pianificazione.

L'effettiva integrazione tra politiche trasportistiche e politiche urbanistiche rende quindi necessario agire su più fronti: quello del condizionamento delle scelte urbanistiche rispetto alla presenza/previsione certa di una rete di trasporto pubblico locale a servizio del nuovo insediamento (è la presenza del servizio pubblico che conferisce l'idoneità insediativa al sito) e quello del mix funzionale, garantendo la permanenza di artigianato di servizio compatibile con la residenza all'interno dei quartieri residenziali e scoraggiando le tendenze in atto, che vedono l'abbandono di questo tipo di funzioni a favore delle residenze, generando una separazione funzionale ancora più accentuata che contribuisce all'aumento degli spostamenti.

È inoltre importante che il PRIT2020 preveda di potenziare l'efficacia del trasporto pubblico urbano in termini di incremento dei passeggeri x chilometro. La previsione di incremento dei servizi minimi al 2020 del 10%, che nel documento preliminare è indicata come ragionevole, può infatti essere insufficiente se non sostenuta da una netta politica urbanistica di sviluppo delle aree metropolitane.

Il documento preliminare affronta il tema del trasporto rapido di massa solo con alcune affermazioni di principio.

Si dovranno studiare nuove modalità per definire le scelte di sistemi di trasporto rapido di massa che, in realtà di medie dimensioni come le città dell'Emilia-Romagna, per il numero di passeggeri in gioco, devono trovare giustificazione tecnica adeguata per la propria realizzazione e sostenibilità economico-finanziaria nella gestione.

Relativamente a tale argomento si ritiene che debba essere evidenziato il ruolo di questi sistemi di trasporto, e la loro integrazione con il trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda l'intermodalità al fine di raggiungere l'obiettivo di prioritaria importanza dato, su scala regionale, al trasporto su ferro ed al trasporto pubblico locale, è necessaria, oltre ad una maggiore efficienza dei servizi di trasporto collettivo (incremento delle linee, delle frequenze, ecc.), la realizzazione di punti di interscambio auto/bici/autobus/treno, e l'integrazione con gli aeroporti.

In particolare l'aeroporto di Bologna, una vera intermodalità TPL-Aereo richiede il collegamento diretto con una linea ferroviaria con treni a media/lunga percorrenza che passi dentro all'aeroporto. Per gli aeroporti di secondo livello rispetto a Bologna (Parma, Forlì e Rimini), l'intermodalità va valorizzata in relazione al rapporto col TPL. Si tratta infatti di aeroporti che sono scalo di importanti tratte, non solo di traffico interno, ma internazionale, di compagnie "low-cost", un nuovo modo di viaggiare che va sempre più affermandosi e che deve essere considerato in uno strumento programmatorio di lungo periodo.

Se si considera la mobilità relativa alle merci per il modo gomma si può constatare che sui 321 milioni di spostamenti anno (2005), 70 riguardano spostamenti di attraversamento e 120 riguardano spostamenti di interscambio. Evidentemente i principi costituzionali di sussidiarietà impongono alla regione il sacrificio derivante dalle ricadute negative del traffico, in termini di inquinamento ambientale, congestione veicolare, ecc.

È opportuno però che nel PRIT 2020 si avvii lo studio metodologico per l'internalizzazione dei costi esterni, con particolare riferimento alle ricadute sulle aree urbane. Nel documento dovrebbero essere indicate le varie soluzioni sulla tariffazione, con le valutazioni in termini di efficienza ed efficacia comprese le questioni relative al grado di accettabilità da parte del pubblico, le conseguenze sociali, il recupero dei costi ed il coordinamento con le politiche di tariffazione urbana.

Inoltre, se, da un lato, si condivide la finalità di tassare una modalità inquinante per scoraggiarne l'uso e orientare la domanda verso mobilità meno inquinanti (ferro, bici...), occorre però ricordare che tale tassazione ha senso solo se è presente una modalità di trasporto alternativa efficiente e affidabile da proporre all'uso dell'auto privata che viene tassato.

Sarebbe allora opportuno indicare chiaramente nel PRIT2020 quali interventi e quali processi di concertazione istituzionale attivare per ottenere risorse che dovrebbero essere destinate al potenziamento del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda gli impatti ambientali, pare che, rispetto al PRIT98, l'inquinante CO2 passi in secondo piano, dato che negli scenari programmatici e tendenziali non vi è

alcuna previsione al riguardo (nella relazione e nella VAS, che tratta solo in modo generico e discorsivo il tema degli effetti per l'energia ed il clima, senza quantificare il contributo atteso dalle strategie e azioni previste) e ciò stride con il fatto che il PRIT98 era imperniato sul raggiungimento degli obiettivi fissati a Kyoto.

Considerando poi che gli obiettivi di Kyoto sono stati fino ad ora largamente disattesi, le azioni previste paiono del tutto insufficienti a gli obiettivi energetici "20 20 20" assunti dal Piano Energetico Regionale, considerato che il trasporto contribuisce per il 40% alle emissioni di CO2.

Anche il contributo alla riduzione dell'inquinamento ottenibile della diffusione dell'alimentazione elettrica pare insufficiente; inoltre, si invita a valutare (integrando il rapporto ambientale) che cosa questa scelta comporterà in termini di costo energetico ed ambientale di produzione delle batterie e di smaltimento, per evitare che da potenziale opportunità, essa si trasformi in un problema in futuro.

L'Ing. Tondelli cede la parola a **Stefano Curli** dell'**Ordine degli Ingegneri di Reggio Emilia**, rappresentante del *gruppo area vasta Mo-Re-Pr* e degli Ordini degli Ingegneri di Modena, Reggio Emilia, e Parma che interviene nello specifico per quanto riguarda la Via Emilia, presentando in sintesi ciò che segue. Nell'autunno del 2008 gli Ordini delle provincie di Parma, Reggio Emilia e Modena hanno dato vita ad un percorso di incontri che hanno avuto come principio ispiratore quello della AREAVASTA MO-RE-PR e il suo assetto infrastrutturale.

Questo percorso si è sviluppato dando vita a tre incontri che hanno trattato tre temi fondamentali della progettazione infrastrutturale dei territori di riferimento, il primo incontro si è svolto a Reggio Emilia nell'autunno del 2008 con tema "Muoversi nell'area vasta, la via Emilia bis", il secondo a Modena nel 2009 con tema "Lo scalo merci di Marzaglia", l'ultimo a Parma a marzo di quest'anno con tema "Il corridoio Tirreno/Brennero".

La recente espansione delle aree di Parma e Reggio Emilia e il rafforzamento dei legami fra Reggio e Modena hanno portato alla formazione della vasta area consolidata di Modena-Parma-Reggio, con una popolazione di 1,1 milioni di abitanti. Il territorio costituito dalla Provincia di Parma dalla Provincia di Reggio e dalla Provincia di

Modena è, sotto molteplici aspetti (economico, sociale, produttivo, etc.), caratterizzato da una forte omogeneità, frutto di un percorso di sviluppo per molti aspetti comune.

È di fatto già presente, a parte alcune marginali interruzioni, un complesso sistema urbano lineare che collega, praticamente senza soluzione di continuità, Parma con Modena ed è radicato nell'asse della via Emilia storica. Bologna, invece, è ancora separata da Modena per lo scarso incremento e integrazione fra alcuni comuni (Castelfranco, Crespellano, Bazzano), ma la sua aggregazione al sistema centro-emiliano sembra imminente.

Tale sistema, individuabile nell'asse della via Emilia storica, composto dalle tre Città Capoluogo, da S. Ilario e Rubiera e dalle numerose frazioni urbane che la costellano, è ormai diventato un unico tessuto continuo e come tale andrebbe studiato. I flussi di traffico, di persone e di merci che per motivi diversi (lavoro, svago, famiglia, servizi, produzione o altro) si muovono nel territorio delle tre province ci dicono che nella percezione comune questa interconnessione è già operativa. Ha dunque preso forma quella conurbazione lineare lungo la via Emilia prefigurata da Franco Farinelli (1984), che presenta spiccate protuberanze a nord e a sud, dovute anche alla notevole estensione dei comuni. La densità di popolazione è relativamente bassa, ma il consumo di suolo elevato, per la dispersione degli abitati sul territorio.

Questa interessante presa d'atto della formazione dell'area metropolitana del "sistema centro-emiliano" evidenziata recentemente anche da Fabrizio Bartaletti conferma l'intuizione degli ordini provinciali degli ingegneri di Parma Reggio Emilia e Modena che nel 2008 hanno attivato un percorso di iniziative per trattare i problemi dell'area vasta con particolare riferimento alla mobilità e all'infrastrutturazione.

Si tratta quindi di agevolare questo processo ormai già avviato, consolidandolo e, soprattutto a livello infrastrutturale, mettendo in campo scelte che vadano nella direzione di creare una rete di area vasta capace di risolvere i nodi critici presenti, ma anche di favorire uno sviluppo territoriale coeso e sinergico del sistema Parma-Reggio-Modena. Il sistema urbano composto dalle 3 città capoluogo e dai centri minori fra queste dislocati, sistema che sviluppa lungo l'asse della via Emilia è di fatto diventato negli ultimi anni un'unica grande città lineare che ospita una popolazione di 1,1 milioni

di abitanti e che, a parte alcune modeste interruzioni, non conosce soluzione di continuità per più di 60 km.

Se consideriamo questo sistema nel suo complesso è evidente come, dal punto di vista economico-imprenditoriale, da quello dei servizi, e non ultimo da quello della popolazione residente, esprima nel suo insieme le potenzialità di una grande città europea. Questo sistema, a nostro parere però, proprio per la sua particolare conformazione, necessita, per esprimere al meglio le proprie potenzialità, di una rete infrastrutturale particolarmente efficiente in grado di favorire i flussi di traffico, di persone e di merci che si muovono al suo interno, flussi che seguono ovviamente dinamiche molto diverse rispetto a un normale agglomerato urbano con sviluppo radiocentrico.

L'infrastruttura fondamentale per la riuscita di questo modello di città anomala che a nostro parere consentirebbe al nostro territorio di posizionarsi ai vertici dell'economia Europea sotto molteplici aspetti è sicuramente la via Emilia bis.

Concludendo appare a nostro avviso fondamentale, per risolvere le criticità emerse dalla lettura appena svolta, ma anche e soprattutto per avviare quel percorso virtuoso che auspichiamo e ci proponiamo di sostenere in ogni forma e luogo, che consenta di vedere l'opera realizzata nella sua totalità in tempi ragionevoli, che venga individuato un percorso di coordinamento progettuale e di fattibilità generale dell'opera che deve essere assunto in primo luogo da ANAS e in secondo luogo dalla Regione.

Occorre premettere che sia il PRIT98 sia quello in itinere riconoscono la problematicità del collegamenti est-ovest. Se si focalizza l'attenzione sul corridoio multi-modale est-ovest la via Emilia costituisce l'asse portante della mobilità dell'area metropolitana centro-emiliana, di cui si prevede il decongestionamento con lo spostamento di parte del traffico sulle strade Cispadana e Pedemontana. In particolare il PRIT 98 definiva come non proponibile il potenziamento della Via Emilia in sede con uno standard di piattaforma tipico degli assi di scorrimento extraurbani poiché presenta ormai su tutta la sua estensione caratteristiche tipiche di strada urbana.

In questo paragrafo si vuole evidenziare che si ritengono non condivisibili alcune argomentazioni e le conclusioni contenute nel documento preliminare del PRIT2020 circa gli interventi da prevedersi sulla SS9 Emilia.

In tale documento si evidenzia la criticità particolarmente acuitasi negli ultimi anni relativa alla situazione di crescente congestione che si verifica lungo il corridoio centrale, rappresentato dalla A1/A14 e dalla parallela SS9 Emilia. I traffici che interessano queste infrastrutture, già elevati all'epoca della redazione del Prit98, sono aumentati in modo assai consistente e più di quanto previsto. Le infrastrutture viarie presentano un livello di servizio prossimo alla saturazione e pertanto necessitano di interventi urgenti di potenziamento per assorbire il traffico attuale e di previsione. Al riguardo si citano recenti esperienze evidenzianti che l'ampliamento in sede di tratte esistenti migliora l'indice di fluidità e l'indice di sicurezza ed inoltre abbassa il livello di inquinamento (al riguardo ci si permette di evidenziare che si tratta della conferma fatti abbastanza intuitivi). Si evidenzia poi che la rete autostradale assorbe quote di mobilità per i percorsi di breve-medio raggio, ossia mobilità locale, che deve essere almeno parzialmente sottratta alla viabilità ordinaria. Si conclude affermando l'opportunità di realizzare gli interventi di ampliamento delle sedi autostradali esistenti.

Per quanto riguarda la problematica della Via Emilia, nel documento preliminare si segnala che essa è caratterizzata da una precaria situazione funzionale, e che presenta in quasi tutta la sua estensione, da Piacenza a Rimini, tipiche caratteristiche di strada urbana, per la quale quindi risultano spesso improponibili, ipotesi di potenziamento in sede. Si sostiene poi che gli interventi da porre in essere devono essere orientati alla realizzazione di opere che raggiungano l'obiettivo di distogliere il traffico e la congestione dai centri abitati, senza però costituire un'infrastruttura di dimensioni tali da rappresentare un'alternativa al sistema autostradale per i traffici di breve-medio percorrenza. In base a tali considerazioni nel documento preliminare si valuta che lo standard di riferimento della SS9 Emilia, che si conferma debba appartenere alla rete di base, debba essere ad una corsia/senso, salvo situazioni relative a specifiche tratte che presentino caratteristiche particolari come il tratto in variante all'attuale statale nell'area piacentina, che prevede un nuovo ponte sul Po, per il quale si rende necessaria la realizzazione a due corsie/senso (cap 5.1.1).

Così facendo, si propone una classificazione della via Emilia non adeguata a spostamenti di breve –medio raggio, analoghi a quelli che attualmente impiegano questa infrastruttura, con origini e destinazioni all'interno della Regione (vedi ad esempio nella realtà dell'area vasta gli spostamenti tra Parma - Reggio – Modena). I flussi di traffico che attualmente impegnano giornalmente la via Emilia storica raggiungono infatti livelli di intensità tali da non potere essere smaltiti dall'infrastruttura esistente, in particolare in un contesto largamente urbanizzato, quale quello dell'area Vasta PR RE MO.

Inoltre, pur condividendo l'opportunità di realizzare gli interventi di ampliamento delle sedi autostradali esistenti, che si ritengono necessari ed opportuni, occorre però sottolineare che l'ipotetico ruolo di assorbimento del traffico di breve medio raggio ipotizzato per l'autostrada non può assolvere ad un assorbimento delle relazioni locali esistenti tra le province suddette, anche per la presenza di un importante snodo infrastrutturale, quale la stazione ferroviaria medio padana, che dovrà poter essere raggiunto senza dover usufruire dell'asse autostradale.

Una forte politica di tutela della vivibilità e di allontanamento del traffico veicolare che attualmente occupa la via Emilia sulla rotta autostradale, comporterebbe per quest'ultima un carico di traffico giornaliero sull'ordine dei 160.000 veicoli equivalenti nella tratta Parma - Reggio – Modena, difficilmente smaltibile dall'autostrada, seppur potenziata a 4 corsie per senso di marcia, o comunque già molto vicino al limite della sua capacità, anche in considerazione di un'auspicabile ripresa economica.

A questo occorre aggiungere la vulnerabilità complessiva del sistema che così si andrebbe a disegnare, che in caso di blocco dell'autostrada andrebbe a paralizzare l'intera regione (il citato tronco autostradale è già da ora caratterizzato da tassi di incidentalità molto elevati, che periodicamente arrestano la circolazione e riversano l'intero traffico sulla rete ordinaria).

Allo stesso modo, almeno sotto un punto di vista "etico", non pare corretto attribuire esclusivamente ad un'infrastruttura a pedaggio la mobilità di breve raggio che riguarda spostamenti pendolari e operativi su realtà urbane complesse, quale ad esempio il sistema metropolitano Parma Reggio Modena in assenza di alternative di percorso e/o modali valide e sostenibili.

Nel documento preliminare del PRIT non figura pertanto il concetto di via Emilia Bis e della sua identificazione di opera prioritaria, come sostenuto e promosso a livello delle nostre tre province sia dagli Ordini Professionali, sia dalle rispettive Amministrazioni, concetto peraltro maturato ed assorbito anche dai rispettivi PTCP, che ne definiscono un ipotetico tracciato (seppur migliorabile nella sua definizione puntuale) nei propri PTCP.

Il P.T.C.P. di Parma prevede un nuovo tracciato per la via Emilia bis che si snoda a nord della ferrovia fra il ponte sull'Enza e l'inizio della Variante di Parma e fra Pontetaro e la variante di Fidenza. Per la strada attuale propone: una rimodulazione della sezione stradale; una migliore regolamentazione degli innesti dalla restante viabilità; una riduzione, dove possibile, degli accessi diretti, con l'obiettivo di fluidificare il traffico e di migliorare la sicurezza dei numerosi abitati che si affacciano sulla Via Emilia. Si tratta di un tracciato complanare alla viabilità storica che gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e provinciale indicano a 2 corsie per senso di marcia. Anche le vicine province di Reggio e Modena hanno pianificato il tracciato di una nuova Emilia.

Si ritiene infine che l'asse della via Emilia debba essere progettato a servizio dell'area metropolitana (area vasta) centro-emiliana sulla base delle seguenti osservazioni:

- l'asse della via Emilia è costituito da un insieme di tracciati viari comprendenti il tracciato storico che per sua natura è difficilmente modificabile in modo significativo e dal tracciato definito via Emilia-bis costituito preferibilmente da una serie di tracciati costituenti la "variante" a quello storico della via Emilia;

- il tracciato della via Emilia-bis si può prefigurare come il raccordo dei vari tratti viari tangenziali ai centri abitati con l'obiettivo di spostare il traffico di attraversamento dei medesimi centri ed in modo da aumentare la capacità stradale dell'asse della via Emilia come sopra definito;

- la sezione stradale deve essere dimensionata sulla base dei volumi di traffico con ampio margine di dimensionamento in modo da conseguire i benefici in termini di fluidità, sicurezza e riduzione dell'inquinamento dimostrati dall'esperienza sopra citata;

- va respinto il concetto che l'infrastruttura richiama il traffico dato che un'infrastruttura si carica nella misura in cui esiste una domanda di trasporto che valuta conveniente utilizzare la medesima e, se inserita in un'articolata rete di trasporto come il caso in questione, il caricamento della nuova infrastruttura riduce il traffico su altri archi della rete: è in una logica di rete che si debbono valutare i costi e i benefici derivanti dalla realizzazione delle infrastrutture stradali;

- i traffici rilevati sulla via Emilia si aggirano fra i 20.000 e i 35.000 veicoli al giorno con una percentuale di mezzi pesanti fra il 12% e il 20%, il che dimostra che non è possibile sostenere che il tracciato della via Emilia debba essere ad una corsia/senso, i volumi di traffico richiedono il raddoppio delle corsie per il miglioramento del livello di servizio;

- un nuovo tracciato della via Emilia-bis, può scaricare il traffico sulla via Emilia storica: l'incremento di capacità del tracciato storico conseguente alla realizzazione dell'Emilia-bis consentirà la realizzazione di quegli interventi finalizzati alla riqualificazione e alla razionalizzazione della sede esistente, soprattutto per il TPL e la mobilità "lenta" prefigurati nel documento preliminare.

Interviene **Massimo Fognani**, **Unionapi** regionale, dà lettura del seguente contributo:

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.

Vengono espresse le seguenti 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.

Interviene **Pasini** di **Unioncamere** che facendo una sintesi del documento che hanno già depositato ricorda che le valutazioni, le raccomandazioni e le proposte presentate, non possono prescindere dalle difficoltà della pianificazione dei trasporti causata dalla discontinuità negli indirizzi politici forniti in materia, dovuta ad un quadro normativo ed istituzionale fortemente modificato rispetto a un po' di anni fa, e bisogna riconoscere che la possibilità della programmazione territoriale di incidere oggi è assai ridimensionata rispetto anche solo ad un decennio fa. Questa consapevolezza deve farci rimboccare le maniche e indurci ad elaborare e condividere una proposta in grado di sviluppare una strategia unitaria fortemente integrata tra istituzioni ed interessi economici presenti sul territorio e fornire soluzioni concrete e praticabili relativamente alle priorità da affrontare.

Nei documenti di piano viene riconosciuto , ma bisogna fare un passo in avanti perché l'obiettivo fondamentale del PRIT 98-10 di spostare una maggiore quantità possibile di passeggeri e merci trasportate dalla gomma alla rotaia, sviluppando intermodalità, non solo non è stato raggiunto, ma le tendenze riscontrate sono andate in senso diametralmente opposto rispetto alle previsioni sia per i passeggeri che per le merci con un calo del trasporto merci ferroviario fra il 2008 ed il 2009 del 25%, con previsioni per il futuro non ottimistiche. Allora diventa fondamentale per confermare questo obiettivo che non può essere abbandonato capire le ragioni di questo risultato che si ritrovano principalmente nella relazione fra costi ed efficienza e flessibilità del servizio, opposto agli obiettivi indicati dalla programmazione, non si può prescindere nella programmazione di linee di intervento ed azioni in materia di logistica e trasporti per il prossimo decennio, se davvero si vogliono conseguire risultati di equilibrio modale. Su questo punto l'analisi è assai carente e il Piano reticente.

Nel decennio scorso sono state le infrastrutture ferroviarie (AV/AC Milano-Bologna Bologna-Firenze) a determinare la gran parte degli interventi realizzati previsti nel PRIT): su 30,5 mld di interventi previsti, quelli ad oggi realizzati e completati sono stati pari a 13,6 mld e di questi circa 10 mld hanno riguardato le tratte emiliane dell'AV. Certamente apprezzabile è stato anche lo sforzo fatto dalla Regione Emilia-Romagna per potenziare ed ammodernare il materiale rotabile della rete regionale. Nonostante ciò ed i lavori di potenziamento degli scali ferroviari il trasporto merci su ferrovia però è risultato in calo ed in previsione è ancora in calo nei prossimi anni. Questo è un altro punto dal quale non si può prescindere e sul quale occorre riflettere per decidere quanto realisticamente si può fare per favorire lo sviluppo dell'intermodalità e lo spostamento di merci da gomma a rotaia.

Non può che essere condiviso l'obiettivo di questo PRIT di riequilibrare verso la mobilità collettiva persone e soprattutto merci, da perseguire però non come mere dichiarazioni d'intenti o con scelte tra loro discordanti ai vari livelli istituzionali, ma con politiche realistiche ed incentivanti davvero. Anche sulla viabilità gli interventi realizzati sono stati importanti: quarta corsi sull'A1 tra Bologna e Modena; terza corsia dinamica e nuovo casello Fiera sull'A14 a Bologna; terza corsia sull'A1 tra Casalecchio e Sasso Marconi, ecc. . Sono inoltre in corso di realizzazione Pedemontana e Cispadana.

Il completamento degli interventi previsti dal precedente Piano è indispensabile alla definizione ed avvio di ulteriori opportuni e necessari interventi.

Pare poi fondamentale l'indirizzo che questo PRIT fa del PTR di subordinare per il futuro la pianificazione urbanistica di sviluppo e realizzazione di trasformazioni urbane, insediamenti residenziali e produttivi, agli assetti attuali ed a quelli previsti della rete infrastrutturale della mobilità, rovesciando in tal modo la tendenza generalmente diffusa seguita fino ad oggi. Se questo indirizzo davvero si concretizzerà, si tratterà di una vera e propria auspicabile quanto attesa rivoluzione nella programmazione ed uso, e non abuso, del territorio.

Opportuno e condivisibile è inoltre il superamento del datato concetto di policentrismo regionale e l'assunzione della concezione di regione sistema, definita come un territorio organizzato in una grande diffusa rete infrastrutturale che interconnette le diverse componenti, sia residenziali che produttive, locali.

Perché questo concetto sia concretamente perseguibile è tuttavia indispensabile che si sviluppi una pianificazione territoriale che in primo luogo contrasti la grande dispersione insediativa che ha segnato profondamente questi anni quindi che si lavori per costruire un diverso modello di organizzazione della logistica, che responsabilizzi le imprese (che hanno esternalizzato sulle strade e sui territori il proprio magazzino) e le faccia crescere nella gestione efficiente della logistica aziendale e delle merci.

Questa prospettiva configura un rinnovato protagonismo per istituzioni cittadine ed imprese, una sfida difficile ma importante, perchè può portare da un lato a modificare culture di crescita urbana che hanno devastato territori e duplicato infrastrutture in modo inefficiente e costoso, e dall'altro a modificare strategie di business che esternalizzando fanno gravare sulla collettività problemi e costi. Questo è particolarmente vero nella realtà delle piccole e medie imprese, pertanto le Camere di Commercio sono fin da ora pronte a fare la loro parte ed a lavorare con le imprese e le loro associazioni di rappresentanza nell'evoluzione, costruzione e diffusione nella realtà della piccola e medio impresa di una moderna cultura della logistica.

Gli interventi previsti a completamento ed attuazione del PRIT98, anche con il coinvolgimento degli investitori privati, definiscono indubbiamente il quadro di minima

dei progetti da avviare ed attuare per garantire a questo territorio regionale nei prossimi decenni una mobilità accettabile per persone e merci. In particolare si vuole qui evidenziare e condividere la priorità per i seguenti interventi sulla rete stradale:

- Soluzione definitiva della congestione del nodo di Bologna, con la realizzazione del passante autostradale nord di Bologna, con contestuale restituzione ai traffici urbani e metropolitani del tratto cittadino dell'A14 e della tangenziale,
- Realizzazione della E55 Nuova Romea da Cesena a Mestre, lungo un corridoio parallelo all'attuale pericolosissima SS309 Romea,
- Riqualificazione ad autostrada della E45 a sud di Cesena, eliminando finalmente un vero e proprio scandalo nazionale e realizzando l'asse centrale di collegamento alternativo all'A1,
- Riqualificazione della spesso congestionata SS16 Adriatica, unico asse viario al servizio della direttrice da Cattolica a Ravenna/Ferrara,
- Completamento di Cispadana e Pedemontana nei tratti ancora non realizzati.

I positivi risultati ottenuti in termini di decongestione del traffico a seguito dell'ampliamento a 4 corsie dell'A1 da Modena a Bologna e della realizzazione della terza corsia dinamica sull'A14 a Bologna, suggeriscono di continuare con queste tipologie d'intervento portando a quattro corsie il tratto dell'A1 tra Modena e Milano e quello dell'A14 tra Bologna e la diramazione per Ravenna, nonché di portare a tre corsie il tratto dell'A13 tra Bologna e Ferrara ed il tratto dell'A22 tra Modena ed il ponte sul Po.

Si concorda inoltre sulla necessità di realizzare gli interventi riguardanti la realizzazione:

- del raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo,
- del raccordo autostradale Autocisa – Autobrennero,
- Della trasformazione e riqualificazione in autostrada della Ferrara – mare.

Oltre a questi interventi dei quali si riconosce e condivide la priorità di realizzazione il sistema camerale emiliano – romagnolo ed in particolare le Camere di Commercio di Piacenza e Modena segnalano due esigenze, non considerate dal Piano, ma

particolarmente sentite dagli ambienti economici e dai sistemi d'impresa che operano su quei territori:

1. La proposta di realizzazione di una Diagonale a 4 corsie che colleghi Fiorenzuola a Castel San Giovanni nel piacentino a sud della città, nodo strategico nella logistica regionale e nazionale, ma territorio pressoché ignorato nella proposta di Piano, dando così risposta all'esigenza di creare una valida alternativa all'autostrada che attraversa la città, e fluidificare il traffico che insiste su una rete provinciale assai vetusta ed affaticata. Questa proposta, sostenuta da pressoché tutte le categorie economiche piacentine, è volta a creare una valida alternativa all'autostrada, contenendo la costante crescita del traffico di attraversamento della città di Piacenza, in buona parte traffico pesante movimentato anche dalla piattaforma logistica piacentina, e diminuendo allo stesso tempo sia il traffico sulla rete provinciale che l'elevato tasso di inquinamento sul territorio comunale originato dal traffico autostradale. Questo intervento potrebbe essere realizzato in project finance, relativamente al quale esistono già disponibilità di alcuni soggetti imprenditoriali a farsi carico dei costi realizzativi del progetto;
2. L'esigenza, particolarmente avvertita dai territori e dai sistemi d'impresa che sugli stessi insistono ed operano, di realizzare un'ulteriore arteria autostradale di collegamento tra Emilia e Toscana e più precisamente tra Modena – Lucca - Livorno. Il territorio di Modena con la vicina Reggio Emilia rappresenta da decenni una delle aree dal punto di vista economico e sociale più avanzate e dinamiche del nord Italia che po' e chiede di interconnettersi, in logica di area vasta interregionale, con il territorio toscano definito dalle province di Lucca, Livorno e Pisa. Questo nuovo collegamento della nostra regione con la costa tirrenica non è certo visto in alternativa a quella adriatica, ma unicamente in una prospettiva di complementarietà. Nel contempo il nuovo collegamento garantirebbe a quest'area della Toscana un'importante direttrice verso l'Emilia-Romagna, la pianura Padana ed il Brennero.

Un terzo tema, che il Piano affronta per linee generali ma rinvia a successivi approfondimenti, riguarda la complessa problematica della via Emilia da Piacenza a

Rimini ed il suo ripensamento funzionale. La strada ha ormai assunto caratteristiche di arteria urbana e richiede un ridisegno complessivo della sua destinazione funzionale che passi in primo luogo attraverso il completamento del sistema delle tangenziali cittadine dei centri localizzati sulla via Emilia.

Circa poi le strade statali non trasferite nel 2001 alle Province e rimaste in carico all'Anas (SS45, SS62, SS63, SS12, SS64, SS67, SS72), per le quali si riscontra una situazione di diffusa scarsa manutenzione anche a fronte di situazioni di traffico crescente ed addirittura in alcune tratte congestionato, si chiede che la Regione eserciti una forte pressione su Anas, perché questa riesca a garantire manutenzione, ammodernamento ed interventi di attuazione di varianti all'attraversamento di centri abitati in forte espansione.

Relativamente al trasporto ferroviario si condividono le previsioni del Piano relativamente al:

- Completamento del raddoppio della linea Pontremolese, per realizzare finalmente l'itinerario Tirreno – Brennero,
- Quadruplicamento della tratta Bologna – Castelbolognese,
- Raddoppio della tratta Carpi – Soliera, al servizio dello scalo merci di Marzaglia,
- Rafforzamento della dotazione infrastrutturale, specialmente al servizio delle merci, del nodo ferroviario di Faenza.

Oltre a questi interventi il sistema camerale emiliano – romagnolo ed in particolare le Camere di Commercio di Ferrara e della Romagna avanzano:

1. La proposta di completamento del corridoio adriatico ferroviario, al servizio sia delle merci che dei passeggeri, realizzando la linea ferroviaria Adria – Ravenna (Romea ferroviaria). Lo scopo dell'intervento è quello di realizzare un percorso ferroviario tra Venezia e Bologna alternativo alla congestionata linea passante per Padova e Rovigo, inserendo Ravenna ed il suo porto nel corridoio adriatico ferroviario che in tal modo si andrebbe a qualificare e completare. Le tratte ferroviarie interessate all'intervento sono l'Adria – Codigoro e la Codigoro – Ravenna, con quest'ultima che potrebbe sfruttare l'asse utilizzato dalla prevista

arteria stradale E55. Il progetto era già genericamente previsto, come asse plurimodale Venezia – Ravenna, nel precedente PRIT 1998-2010 della regione Emilia-Romagna, oltre che nel PRT della Regione Veneto e nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale delle Province di Ferrara e Rovigo. Oltretutto nel PRIT della Regione Veneto il collegamento Codigoro – Adria è trattato con priorità alta. La programmazione territoriale e dei trasporti delle Province di Ferrara, Ravenna e Rovigo da anni ha affrontato, studiato e proposto la realizzazione dell'intervento per connettere la Romagna con il ferrarese ed il basso Veneto e più in generale il nord-est con il centro-sud lungo la direttrice del corridoio adriatico. Con la realizzazione di questo progetto, fortemente richiesto da istituzioni ed ambienti economici locali e supportato da analisi e studi di fattibilità, si potrà dare finalmente una positiva risposta ad una domanda di migliore accessibilità, mobilità ambientalmente sostenibile ad un'area a forte connotazione e vocazione turistica, oltre che di efficiente connessione del sistema portuale ravennate ad una rete ferroviaria adeguata.

2. La richiesta, particolarmente sentita dall'utenza, di completare celermente il programma di elettrificazione delle tratte ferroviarie regionali e nel contempo garantire livelli minimi di qualità del servizio e del materiale rotabile, specie in alcune tratte del trasporto ferroviario nazionale e locale che, pur essendo particolarmente usate da lavoratori, studenti e pendolari, non riscuotono una sufficiente attenzione da parte di chi offre e gestisce il servizio. A mero titolo d'esempio si richiama, una per tutte, la difficile situazione della tratta Ravenna – Ferrara, sulla quale i disagi per i viaggiatori (lavoratori pendolari e studenti) sono quotidiani: materiale rotabile vetusto, carrozze sporche, corse spesso soppresse improvvisamente, mancanza di adeguate coincidenze.

Relativamente a trasporto merci e sviluppo della logistica il Piano si propone di far diventare la logistica un "elemento importante dell'organizzazione delle imprese", da un lato favorendo una nuova organizzazione e gestione della logistica nelle imprese (anche se non vengono poi specificate modalità e strumenti), dall'altro intervenendo nella logistica urbana, dopo le esperienze fatte in questi anni. Su questi temi, come pure sulla prevista sistematizzazione dell'Osservatorio sulle merci e sull'autotrasporto, il sistema camerale è pronto fin da ora a fare la propria parte al fianco delle imprese e delle loro

associazioni, con l'obiettivo di far crescere e qualificare sempre più cultura e l'economia della logistica sia nelle imprese che al servizio delle stesse.

Da ultimo infine, ma non certo per importanza, si deve affrontare il tema delle risorse finanziarie necessarie per attuare le previsioni del Piano, tema che resta aperto e solo sfiorato nella proposta di Piano, dal momento che:

- per portare a compimento gli interventi di completamento del PRIT98 si valuta che occorrono in circa 6 mld di euro,
- per realizzare gli interventi aggiuntivi al PRIT98 si valuta che occorrono ulteriori 6,5 mld di euro, dei quali 3,4 mld totalmente da reperire.

Su questo tema il sistema camerale emiliano – romagnolo avanza la richiesta di procedere quanto prima alla definizione del piano finanziario che accompagni e completi le previsioni realizzative del Piano, onde evitare che questo si traduca in tutto o in parte in un mero documento programmatico che prescinde dalle risorse indispensabile alla sua attuazione. Ciò anche delineando i possibili ed alternativi scenari da affrontare, considerando le difficoltà che sta attraversando ed anche nei prossimi anni segnerà negativamente la finanza pubblica. A tale proposito esprime la massima disponibilità a cooperare per ricercare assieme le possibili e necessarie risposte per quei progetti che possono trovare sul mercato dei capitali le risorse necessarie alla loro realizzazione.

prende la parola il **Sig. Ballotta** rappresentante della **CISL Emilia-Romagna che ha redatto d'intesa con le Segreterie Regionali CGIL CISL UIL dell'Emilia – Romagna congiuntamente alle Segreterie Regionali di Categoria FILT FIT UILTRASPORTI un documento,** che è una sintesi di quanto segue:

Il Sindacato dell'Emilia Romagna chiede di approntare il nuovo Piano Integrato dei Trasporti 2010 – 2020 per conseguire il sistema integrato regionale di mobilità sostenibile ed intermodale per persone e merci, con una qualificata organizzazione ed una nuova caratterizzazione dei nodi territoriali conseguendo un'azione positiva per attraversare la crisi economica in atto.

Non serve un PRIT sommatoria o che prende atto che gli unici interventi sono "3° o 4° corsie autostradali", che certo portano più sicurezza ma non fanno riequilibrio intermodale ne conseguono una strutturale tutela dell'aria e continuano ad incrementare il carico ambientale sul territorio.

Per quanto riguarda le priorità del sistema trasporti stico regionale:

Per la mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Come è noto ogni anno il trasporto pubblico regionale e locale su ferro e gomma è utilizzato mediamente da oltre 285 milioni di passeggeri ma è urgente migliorarlo ulteriormente per offrire un positivo sistema di mobilità sostenibile in alternativa all'uso dell'auto che determina un evidente inquinamento dell'aria in quasi tutte le città dell'Emilia-Romagna.

Ovviamente serve dare continuità all'azione di regolazione degli Enti Locali affinché si incrementi la velocità commerciale dei mezzi pubblici dando seguito al completamento della chiusura all'accesso ai centri storici attuato in modo differenziato tra le città.

Inoltre vanno agevolate le azioni affinché il Trasporto Pubblico Locale si attui con mezzi pubblici non inquinati (es. rinnovo mezzi, taxi elettrici ecc...).

Alla Regione il Sindacato chiede di promuovere un'azione integrata sulla necessaria riconversione del settore AUTOMOTIVE con riferimento all'interfacciamento con Piano Attività Produttiva, Piano Ricerca, Piano Energetico.

Inoltre la proposta del Sindacato è quella di promuovere una "industrializzazione" del settore TpL con 3 condizioni:

- progettualità su scala regionale facendo interagire i diversi attori della mobilità così da risaltarne le specificità e integrazioni, conseguendo adeguata massa critica con necessarie capacità industriale e finanziaria

- integrazione ferro/gomma

- monitoraggio sistemico nelle evoluzioni in termini di richiesta di mobilità delle persone e delle merci per un miglior utilizzo delle risorse e per maggiori funzioni nel ciclo della mobilità (gomma, ferro, merci)

Potenziamento trasporto ferroviario regionale e nell'area metropolitana di Bologna.

Come è noto si sta completando nel territorio regionale il quadruplicamento ferroviario AV/AC da Milano/Bologna/Firenze che ha impegnato una striscia di pianura padana larga 14 metri da Bologna a Milano.

Costruita con interconnessioni che comprendono le città (Piacenza, Parma, Modena) risulta idonea strutturalmente per trasportare anche merci a differenza dei noti sistemi costruiti in Spagna e Francia. Nonostante questo impegno infrastrutturale, la sua realizzazione rischia di essere un'opera al solo servizio di un ben determinata tipo di utenza.

Le scelte operate in questi anni da parte di Trenitalia sono state quelle di ridurre progressivamente nel tempo l'offerta del trasporto di massa quello meglio identificato come "Servizio Universale" a vantaggio di quello ad Alta Velocità.

Il tutto accompagnato da un riposizionamento in termini di diminuito interesse rispetto al servizio Regionale che oggi nella nostra realtà dimostra di non essere in grado di intercettare a pieno le necessità di mobilità della cittadinanza; palesando chiare difficoltà in termini di offerta e qualità del servizio e con previsioni di maggiori sofferenza rispetto ai già preannunciati tagli di risorse.

Il rischio per assurdo è che in presenza di un sensibile miglioramento della capacità infrastrutturale non faccia riscontro un altrettanto miglioramento della capacità di trasporto con ripercussioni sensibili rispetto al piano della Mobilità Regionale e al patto del contenimento dell'inquinamento ambientale.

In concreto il trasporto regionale rischia di non riceve alcun miglioramento, infatti pur se in presenza di treni che quasi viaggiano in orario presentano troppo spesso carrozze chiuse e prive di condizionamento/riscaldamento.

Il Sindacato richiede un "ruolo industriale" dei gestori ferrovieri attraverso:

- gestioni integrate nel garantire un buon servizio all'interno
- caratterizzazione delle funzioni di officina e di servizio

Inoltre per il Servizio Ferroviario Metropolitano serve una finalizzazione al servizio dell'area vasta di Bologna per costituire una rete integrata con il trasporto pubblica su gomma (vedi ruolo 8 direttrici passanti e 16 fermate nel comune di Bologna ed 86 nell'intera provincia).Contestualmente è urgente la riqualificazione della stazione di Bologna e l'attuazione di un sistema d'accesso con caratteristiche intermodali.

Ovviamente la caratterizzazione trasportista ferroviaria di Bologna derivante anche dal completamento della stazione AV/AC richiede che sia rafforzata e qualificata una capacità di manutenzione dei mezzi di locomozione e trasporto mantenendo l'attuale capacità operativa di manutenzione nell'ambito di un Polo manutentivo regionale.

Per un sistema regionale aeroportuale per persone e merci

Le difficoltà economiche che sta attraversando l'intero settore del trasporto aereo richiedono di attuare una progettualità ed azione per integrazione degli scali della nostra regione. Vi è la necessità di procedere ad un'analisi sullo stato dei diversi scali, sia sul versante extra-aviation che aviation, per promuovere accordi tra i gestori e dar corso ad un piano industriale che tenga conto delle diverse caratteristiche degli scali e che possa permettere l'ingresso di risorse economiche di soci privati prevedendo anche la funzione di trasporto celere di merci.

Infatti, già attualmente si delinea per alcuni settori del nostro sistema produttivo l'esigenza di competere con aree orientali (es. Cina) per cui servirà un sistema integrato di trasporto aereo prevedendo ad esempio la caratterizzazione prevalentemente una funzione di trasporto merci e consolidando un necessario collegamento ferroviario e celere tra siti aeroportuali contigui.

Per la Logistica Integrata

La persistente mancanza di una vera politica nazionale dei trasporti e della logistica ha prodotto un sistema disarticolato e squilibrato tra le diverse modalità di trasporto, con costi complessivi per il Paese sul piano dell'inefficienza, dell'ambiente e

dell'occupazione. Anche l'ipotesi di un riequilibrio modale ha dovuto scontare il fatto che il sistema intermodale ferro - gomma rimane legato a logiche di politica industriale delle FS e non a strategie nazionali, così come la gomma – mare è ancora troppo limitato per essere considerato un'alternativa efficace. In tale ambito anche le più recenti scelte del Governo, in merito agli incentivi per il settore dell'autotrasporto, non rispondono ad una strategia finalizzata ad incentivare il dimensionamento delle aziende, ma piuttosto a logiche legate all'emergenza e al consenso. Per il settore della logistica, infine, non è mai stato avviato un percorso che valorizzi la collocazione italiana a piattaforma logistica del mediterraneo con conseguenti ricadute positive per l'occupazione e la fiscalità, contrariamente a quanto fatto da altri paesi della Comunità Europea che di questo segmento hanno fatto un punto di forza dell'economia nazionale.

Il confronto aperto con la Conferenza Regionale per la Pianificazione rappresenta l'occasione anche per riaffermare e consolidare la scelta fatta sulla ricomposizione anche contrattuale dell'intero ciclo della movimentazione delle merci, il cui fine era - e rimane tuttora - volto a un'omogeneizzazione dei diritti dei lavoratori/lavoratrici e del costo del lavoro, con una strategia che propone un impianto di relazioni industriali e un'impostazione contrattuale funzionale a favorire la strutturazione delle imprese e l'innovazione nei processi produttivi.

A questo fine è necessario introdurre ulteriori regole per garantire la crescita ed il consolidamento delle imprese strutturate che fanno della qualità l'arma vincente per la sfida sulla competizione e, nel contempo, per evitare che la concorrenza si sviluppi unicamente sul costo del lavoro, con ripercussioni molto negative per la qualità del servizio prestato, per la sicurezza dei lavoratori/lavoratrici e della circolazione stradale, nonché per la fiscalità generale. Come il comparto del trasporto merci, anche il comparto del facchinaggio è caratterizzato, in misura crescente, da un diffuso ricorso a pratiche elusive e da una forte presenza di lavoro irregolare che sta producendo effetti gravi sulle cooperative regolari e sui salari e sui diritti dei lavoratori/lavoratrici. Anche l'entrata in vigore del Decreto 221/03 che ha disciplinato il funzionamento del Registro sulle imprese di facchinaggio, peraltro depotenziato pesantemente dal decreto 223/06 sulle liberalizzazioni, è risultato inefficace rispetto alla crescita dell'irregolarità del settore. In questo scenario, dumping contrattuale e appalti concessi al massimo ribasso,

il rinnovo del CCNL UNIFICATO rappresentare l'occasione per un patto che impegni tutti i soggetti firmatari a riproporre un insieme di regole minime che consenta di salvaguardare diritti e tutele, qualità e professionalità. In tal senso il Sindacato chiede che anche il Tavolo Istituzionale insediato presso l'Assessorato Regionale al Lavoro, in data 9 novembre 2009, su "Sicurezza e regolarità del rapporto di lavoro nella logistica" va riattivato nel più breve tempo possibile ritenendo, che dalla crisi se ne esca anche contrastando l'illegalità e che la ripresa economica si concretizza e si consolida con e nella legalità.

Nella logistica e la movimentazione delle merci in Emilia Romagna sono impegnate un numero rilevante di operatori che utilizzando dati Unioncamere indica:

- 22.000 operatori con funzioni di facchinaggio
- 14.000 persone nell'Autotrasporto conto terzi (serve verificare parametri di iscrizione agli Albi Provinciali Autotrasporto con l'obiettivo di creare condizioni di trasparenza sul fronte dell'offerta)
- 7.000 dipendenti Imprese Autotrasporto

Per il Sindacato le priorità/obiettivo per una "buona logistica" nel nuovo PRIT 2010/2020 riguardano:

a. La riorganizzazione delle filiere produttive in atto, causa la crisi, richiede che si ridiscuta del "franco/fabbrica" e "franco destino" rispondendo ad obiettivi tra di loro interdipendenti quali:

- Le necessarie "reinternalizzazioni" delle attività di ciclo necessarie per conseguire "qualità e rispetto tempi" nelle singole produzioni.
- Nel caso di esternalizzazione, appalti e/o fornitura di servizi di autotrasporto, logistici e di movimentazione delle merci il rispetto delle condizioni economiche e normative agli addetti del settore così come disciplinate dal CCNL di categoria rappresenta un primo elemento per evitare che la concorrenza scarichi i sui costi unicamente sui lavoratori/lavoratrici, sia in termini di tutele e retribuzioni sia dal versante della sicurezza sul lavoro. Va altresì sollecitata, al Governo,

l'emanazione di specifico provvedimento per una diversa disciplina della legge 223/1991. Infine, va richiesto al Governo un ulteriore provvedimento che, a fronte di un reale potere di controllo in capo al committente sui doveri dell'appaltatore rispetto ai quali è chiamato a rispondere in solido, ed in presenza delle seguenti caratteristiche "nell'ambito di quanto previsto dall'art. 29 del DLgs 276/2003 e dall'art. 35 della legge 248/96" va introdotta una procedura che se attivata dall'impresa appaltante nell'ambito di una tempistica predefinita, la esoneri dalla responsabilità in solido.(es.elenco nominativo lavoratori,DURC, ecc...)

- Come organizzare nelle aree ecologicamente attrezzate servizi comuni per attivare piattaforme logistiche con le necessarie connessioni intermodali, compito primario degli Enti che governano il territorio (Nel vecchio PRIT riscontrate in 165 Comuni presenza di Sistemi Produttivi Locali, oggi sono definite n.° 44 Aree Ecologicamente Attrezzate)

- Le regole sociali e le necessarie azioni di formazione per figure professionali di sistema e utilizzo nuove tecnologie, compreso mezzi ecologicamente positivi.

b. Il trasporto merci su ferro e il ruolo degli interporti e del porto di Ravenna.

Il disimpegno di Trenitalia su trasporto di merci su ferro presuppone un'azione integrata per costruire un sistema attrattivo che proponga il trasporto merci con modalità sostenibili ambientalmente, con un ruolo organizzato ed attrezzato degli interporti, peraltro in fase di potenziamento (es. Marzaglia/Mo, Selva/Fo,Le Mose/ Pc), attraverso la collocazione baricentrica dell'Interporto di Bologna nel collegamento con il Brennero per raggiungere il Centro-Europa dello stesso porto di Ravenna con riferimento ai sistemi produttivi che la crisi economica sta modificando ampiamente.

Al riguardo l'attuale capacità operativa presente in Emilia-Romagna con le strutture FS/CARGO occorre sia anche utilizzata per l'organizzazione di un trasporto intermodale che caratterizza il ruolo del "trasporto su ferro" su direttrici con riferimento al Centro – Europa e il Nord – Est e il Corridoio Adriatico. In questa nuova necessaria "magliatura della rete ferroviaria" si

colloca anche la funzione della FER nel trasportare merci a scavalco tra Liguria ed Emilia Romagna prevedendo una necessaria strutturata organizzazione con idonee tutele per il personale.

La nuova funzione dei siti territoriali nel sistema regionale:

a) Si chiede di valutare l'organizzazione di una logistica integrata e sostenibile ambientalmente nel distretto ceramico e la funzione gli interporti di Marzaglia e Dinazzano connessi dal necessario collegamento ferroviario tenuto conto della costruzione della bretella autostradale Campogalliano- Sassuolo

b) La ormai prossima realizzazione della autostrada regionale Cispadana da Reggiolo a Ferrara, che si intreccerà, mediante il tratto di Cispadana "stradale" già realizzato da Reggiolo verso Parma, con la autostrada Ti-Bre, richiede fin d'ora di valutare anche in raccordo con le regioni confinanti - le ricadute di questo sistema di collegamenti nel cuore della pianura padana "manifatturiera" sulle aree industriali, sulla logistica delle merci, sui grandi insediamenti commerciali. Quindi un ruolo della Cispadana come asse alternativo a Via Emilia, ma con caratteristiche di corridoio trasportistico come propone UE (con strade/ferro/compensazioni ambientali e navigazione PO). Va verificata la nuova caratterizzazione del territorio di Reggio Emilia come "cerniera" di transito merce verso il Brennero e necessarie connessioni alla fermata AV/AC Medio-padana.

c) Il nodo trasportistico di Bologna può trovare una "qualificazione strutturale" se il previsto passante autostradale a Nord di Bologna avrà caratteristiche adeguate per ridurre l'impatto territoriale e contemporaneamente renderà disponibile completamente all'uso del traffico cittadino l'intera Tangenziale e penalizzerà il transito l'attuale traffico pesante di transito tra Nord/Sud.

d) Occorre una verifica del rapporto tra il sistema produttivo di Parma (industria agroalimentare) e la funzione dell'Interporto su l'asse trasportistico TIBRE. Serve ripensare anche al trasporto merci sul Po (vedi non uso banchina di Pieve Saliceto) partendo dall'affermazione che il progetto di bacinizzazione del medio corso del fiume non serve alla navigabilità e l'uso del fiume stesso, può avere un

futuro realistico solo in una logica di valorizzazione ambientale turistico-ricreativa. Per il trasporto merci non può essere ignorare l'esistenza in parallelo al Po della linea ferroviaria Parma – Suzzara e della sua possibile connessione con la ipotizzata "Ti-Bre ferroviaria".

e) Precisare la già delineata nuova funzione del territorio di Piacenza di interconnessione tra il sistema Emilia – Romagna e il sistema Lombardia che è polarizzato verso Milano.

f) Il territorio di Ferrara richiede un potenziamento della rete di trasporti adeguata per l'estensione geografica della provincia stessa, caratterizzate da zone a vocazione industriale e zone turistiche.

   Contestualmente è prevedibile un incremento della necessità di connessioni rafforzate con la direttrice Brennero e con Padova / Mestre.

g) Il ruolo della Porto di Ravenna come "finestra" del sistema regionale sull'Adriatico che presuppone un potenziamento certo dei fondali marini ma anche una migliore organizzazione delle connessioni modali con il territorio. Va favorita la realizzazione del nuovo terminal container (350/400000 teus anno stimabili realisticamente, in un periodo di medio termine, a fronte di interventi concreti di promozione e ricerca) nella chiarezza degli impegni e delle strategie dei soggetti imprenditoriali che intervengono o vorranno intervenire nella specifica attività.

h) A fronte della necessaria riconversione dell'attività turistica si richiede un'azione integrata sia sulla Costa Adriatica sia sui territori che sono connessi con offerta turistica complementare(es. Forlì, Cesena) per cui serve sia attiva una rete di mobilità integrata e sostenibile ambientalmente.

Interviene quindi il **Dott. Rossi** per **Confindustria** anticipando parte del contributo ancora in via di definizione, che verrà trasmesso nei tempi previsti e riguarderà tre ambiti principali: infrastrutture, logistica e trasporto in senso più ampio, con riferimento anche alle ricadute sul territorio. Nell'incontro odierno, tuttavia, intende porre l'accento sul solo tema della logistica, fondamentale del resto per le industrie manifatturiere.

Chiede anzitutto che il PRIT assuma tra i propri obiettivi anche quelli prioritari del sistema industriale, vale a dire la necessità di un miglioramento continuo di competitività ed efficienza del sistema logistico regionale e delle imprese. Il contesto attuale, come noto, non appare favorevole: vi è un calo generalizzato nel trasporto ferroviario merci, e per l'Emilia-Romagna in particolare esiste un oggettivo problema in termini di bilanciamento dei flussi di traffico, tra import ed export e rispetto alle direttrici. Vi sono tuttavia nel nostro territorio grandi opportunità di sviluppo nei settori del trasporto merci e della logistica, anche al di là delle attività al servizio dell'industria manifatturiera.

Un intervento in tema di logistica industriale deve abbracciare tre ambiti principali: uno legato alle infrastrutture, attraverso interventi di razionalizzazione, coordinamento, sinergia tra nodi quali centri logistici, interporti, il porto di Ravenna e così via, cercando di valorizzare le competenze, le specializzazioni e valutando le direttrici prioritarie che ciascuno di questi ambiti può avere, concentrando le risorse pubbliche in quei centri che vengono condivisi e ritenuti prioritari, come avvenuto con l'Accordo tra Regione e RFI.

Gli altri due ambiti riguardano l'offerta e la domanda. Sull'offerta la Regione ha già avviato in questi ultimi mesi un intervento importante di incentivazione del trasporto merci ferroviario: è fondamentale proseguire in questa direzione, cercando di mettere a disposizione delle imprese-clienti servizi competitivi, agendo su tre leve fondamentali (riduzione dei tempi di percorrenza, dei rischi di ritardo e dei costi di trasporto) e individuando il mix giusto di tali componenti per garantire un recupero di efficienza che convinca le imprese a spostare progressivamente quote di trasporto dalla gomma al ferro o a forme comunque più efficienti, anche dal punto di vista ambientale.

Dal punto di vista della domanda di servizi, partendo dal concetto che ogni impresa committente è un soggetto attivo di logistica, gli obiettivi sono noti: la questione del franco destino, il ricorso all'outsourcing (l'utilizzo di operatori specializzati al posto del trasporto conto proprio, che come sappiamo è assolutamente inefficiente, dal punto di vista complessivo oltre che ambientale), il sostegno a progetti di sviluppo di singole imprese, filiere, aree produttive, la formazione e la ricerca (ambiti che da questo punto di vista possono consentire ampi margini di recupero), fino al tema del personale,

sull'esempio di iniziative già attuate dalla Regione in altri settori sul tema del temporary management.

Un ultimo aspetto riguarda il tema della logistica urbana, di particolare rilievo per un territorio caratterizzato da sviluppo diffuso quale quello dell'Emilia-Romagna: sarà necessario trovare un corretto equilibrio tra regolazione e incentivi, per mettere gli operatori privati nelle condizioni di offrire servizi più sostenibili e vantaggiosi per la collettività.

Il **Dott. Righi** rappresentante dell'associazione **Italia Nostra** e interviene anche per **Legambiente** con la quale hanno esaminato il documento preliminare e il quadro conoscitivo disposti dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito del processo istituzionale di formazione del PRIT 2010 e presentati in sede di conferenza di pianificazione.

In primo luogo esprimono apprezzamento per la consapevolezza, presente in tutto il documento preliminare, della necessità imperativa di un sostanziale *riequilibrio verso la mobilità collettiva, per passeggeri e merci, sia in ambito urbano che extraurbano*, quale asse portante di una politica della mobilità che accompagni migliori livelli di servizio e qualità della vita a vantaggio dei cittadini ad effetti di vitale importanza per la salvaguardia dell'ambiente e del clima. E apprezzamento anche per la franchezza con cui è tratto il bilancio del PRIT98 e sono individuate le criticità.

Il quadro che ne risulta è gravemente preoccupante.

Nel decennio di efficacia del PRIT98 non soltanto non si sono registrati progressi nel riequilibrio a favore della mobilità collettiva, ma ha avuto luogo un rafforzamento ulteriore delle posizioni dominanti dei mezzi privati.

I dati presentati dal documento preliminare mostrano che rispetto al 2001 l'utilizzo dell'autovettura ha accresciuto la sua quota dell'8,8%, mentre il trasporto pubblico locale ha perso l'1,3 % e gli spostamenti a piedi o in bicicletta sono diminuiti del 7,4%. E il numero medio di passeggeri per autovettura è sceso da 1,45 a 1,10.

Nel movimento merci solo il 40% di quelle potenzialmente attraibili dalla ferrovia la utilizza effettivamente, e addirittura nel recente biennio il traffico merci su ferrovia è diminuito di un quarto. Il documento preliminare riconosce che *"un diverso modello di organizzazione logistica in Regione ... in verità non è mai decollato"*, mentre è *"aumentato verticalmente il traffico pesante di puro attraversamento"* (+45% in cinque anni!).

Il giudizio complessivo dato dal documento è quindi *"molte questioni cruciali nel sistema della mobilità regionale restano ad oggi irrisolte o addirittura peggiorate"*: l'accessibilità del territorio, la qualità dei modelli di mobilità extraurbana e urbana, la qualità ed efficacia dei servizi di mobilità collettiva.

La maggiore preoccupazione è data dal dilagare del movimento autoveicolare individuale negli spostamenti di persone e merci, del tutto opposto a quanto è indispensabile attuare per concorrere con efficacia agli obiettivi dell'Unione Europea al 2020 (-20% le emissioni di gas serra, +20% l'efficienza energetica, 20% la quota di energia da fonti rinnovabili), e per affrontare gli sconvolgimenti nella disponibilità e nei mercati dell'energia che saranno prodotti su scala mondiale dal pieno sviluppo delle nuove economie.

Non convincente invece appare l'analisi dei fattori che hanno agito in contrasto con gli obiettivi assunti dal PRIT98.

Un fattore importante sono state certamente le dinamiche insediative (denunciate dal documento anche qui con ammirevole franchezza), che dalla metà degli anni '90 hanno corrisposto alla completa abdicazione della regione nel governo del territorio, e che sono riassunte dall'agghiacciante aumento del 60% del territorio artificializzato in soli dieci anni, fra il 1994 e il 2003.

E' vero però che occasioni straordinarie per sperimentare e affermare sistemi di trasporto rapido di massa sono state soffocate a Modena, svendute a Parma, dubbiosamente utilizzate a Bologna.

Ed è vero che le amplissime potenzialità aperte al movimento merci su ferrovia dalla quadruplicazione della linea Bologna-Milano trovano la nostra regione non pronta a

trarne vantaggio. Il solo sistema intermodale per il distretto ceramico, largamente ultimato nelle infrastrutture ferroviarie, potrebbe aumentare subito di un terzo il trasporto di merci su ferrovia in Emilia-Romagna. Resterà invece inutilizzato per molti anni perché manca la viabilità di accesso e collegamento.

Se questa è stata la sorte di occasioni così altamente rappresentative per l'affermazione di nuove logiche nel trasporto pubblico locale e per il rilancio delle ferrovie, non si può sperare che nella prassi generale di governo della mobilità e del territorio, ai diversi livelli, abbiano potuto radicarsi consapevoli politiche e conseguenti comportamenti tesi a un'inversione di tendenza.

Sulle linee formulate dal documento preliminare queste associazioni esprimono sia rilievi critici che apprezzamenti.

Sul sistema della viabilità non condividono la conferma acritica dell'impianto infrastrutturale definito dal PRIT98, ritenendo non sufficientemente motivate le scelte relative alla grande viabilità, con particolare riferimento alla connessione Parma-Nogarole Rocca, al passante autostradale a nord di Bologna, al collegamento autostradale di Sassuolo, già servito dalla superstrada, alla Cispadana. Le valutazioni e le motivazioni portate in merito dal PRIT 98 non possono mantenere significato a valle delle condizioni profondamente diverse in cui viene formato il nuovo PRIT, quali lo stesso documento preliminare assume a forte riferimento.

La connessione autostradale fra Castelvetro Piacentino e il porto di Cremona, con un nuovo scavalcamento del Po, interferisce gravemente con ambiti fluviali classificati quali sito di interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS). Un gruppo di personalità di massimo prestigio nell'università e nell'amministrazione locale ha collaborato alla stesura di un ampio e documentato dossier, che del progetto sottolinea evidenti e clamorose lacune di approccio, di analisi e di risposta ai problemi, proponendo soluzioni alternative serie, molto meno impattanti e decisamente meno costose.

In linea generale, riguardo agli interventi di sviluppo e adeguamento dei sistemi infrastrutturali, va osservato che nel documento preliminare nessuna attenzione è dedicata al loro impatto sul contesto paesaggistico e ambientale (due righe su ottanta

pagine accennano al paesaggio), nonostante siano proprio le opere di questo genere a comportare i maggiori impatti, spesso devastanti.

Ai valori del paesaggio, dei beni culturali e del contesto ambientale devono invece essere riconosciuti peso e dignità non minori degli altri fattori che intervengono a orientare e condizionare la progettazione e la realizzazione delle opere. La realizzazione della quarta corsia dell'autostrada A1, se proprio indispensabile, deve ad esempio essere occasione per un sistematico disegno di riordinamento paesaggistico dei suoi margini, teso principalmente a preservare i paesaggi agrari attraversati (generalmente di alto valore qualitativo e testimoniale) dall'intrusione percettiva di componenti ad essi estranee. Altrettanto vale per i programmi di riqualificazione della rete stradale di base. La riflessione su questi temi può partire da esempi decisamente non felici negli interventi di mitigazione paesaggistica della linea TAV, evidente frutto dello spicciativo adempimento di una fastidiosa superfluità.

Un analogo ordine di considerazioni va proposto sul tema della continuità della rete ecologica, che esige rispetto e che nella mitigazione paesaggistica può trovare nuove importanti connessioni.

Pieno è il consenso sulla conferma del riequilibrio della ripartizione modale a vantaggio dei mezzi di trasporto collettivi, di persone e di merci, quale obiettivo principale, quasi principio fondante del PRIT 2010. E' essenziale che i deludenti risultati ottenuti finora non intacchino la saldezza dell'impegno su questo obiettivo.

Su questo è certamente decisivo il successo di quella ricomposizione di governo della mobilità e governo del territorio (che giustamente il documento preliminare rivendica con energia), quale condizione per esprimere una pianificazione integrata e politiche unitariamente concepite e condotte ai diversi livelli e centri di responsabilità.

A questo fine è necessario che la politica della mobilità e la sua strumentazione riescano ad affrancarsi dall'eccessiva subordinazione al quadro delle risorse assegnate e previste, è necessario che il PRIT sia meno *piano degli investimenti* e sia più impegnato a costruire il quadro di riferimento e orientamento per la pianificazione del territorio e delle infrastrutture e per il governo della mobilità alle scale territoriali sottordinate e alle politiche locali.

Ne è valido esempio la materia dei sistemi di trasporto rapido di massa, con le mortificanti vicende vissute e in corso. Nelle città di medie dimensioni un trasporto pubblico locale affidato esclusivamente alle flotte autofiloviarie (meno di 1.400 sono i mezzi dedicati al trasporto urbano in tutta la regione!) non è certamente in grado di realizzare un'alternativa all'autovettura né quanto a capienza nelle ore di punta né quanto a tempi di percorrenza. Come mostrano diffuse esperienze in Europa, il rafforzamento sostanziale del trasporto pubblico può venire solo dalla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, competitivi per capacità e velocità. E solo per questa via può attuarsi la difesa dei valori e della vitalità dei centri storici, non certo con il forzoso inserimento di grandi strutture di parcheggi, attrattori di maggior traffico.

L'adozione da parte della Regione di una chiara linea sui sistemi di trasporto rapido di massa è indispensabile comunque, anche in assenza di risorse prevedibili, per orientare la stessa pianificazione urbanistica, per preparare culturalmente e operativamente i centri di responsabilità locali, e rivendicare politiche convergenti all'indispensabile salto di qualità e quantità nell'offerta di trasporto pubblico locale.

La necessità di definire incisive e coerenti politiche è peraltro comune a molta parte delle istanze che il documento preliminare propone, quali la razionalizzazione dei flussi interni di traffico merci, le politiche nei confronti dell'attraversamento del territorio regionale dei flussi merci, le logiche e le linee guida per la riqualificazione della rete stradale di base (in primo luogo della via Emilia), la realizzazione di varianti ai centri abitati più congestionati, ma anche la promozione della mobilità dolce e di forme innovative.

Maggiore attenzione andrebbe dedicata a questo proposito alla formazione e al consolidamento nel territorio regionale di centri responsabili del management della mobilità, a partire dalle esperienze già in corso e in forme appropriate alle diverse realtà locali. Dipende largamente da questo l'efficacia della promozione di sistemi e mezzi di trasporto alternativi e in generale della mobilità sostenibile a livello urbano, la fattibilità stessa di piani di spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, di agevolazione al trasporto pubblico, lo sviluppo di sistemi ad uso condiviso di auto e bici e del car-pooling.

Un'ultima annotazione di carattere generale: la previsione ISTAT di incremento di popolazione in regione di ulteriori 381.000 abitanti al 2020, ovvero +9%, e addirittura di 783.635 abitanti al 2035 (+18,5%), non può essere accettata acriticamente, come appare nel documento preliminare. A porre un limite all'ulteriore antropizzazione del nostro territorio regionale, che già produce livelli di inquinamento ai massimi mondiali, interverranno comunque -se non equilibrate politiche- gli sconvolgimenti prodotti dalla redistribuzione internazionale delle produzioni industriali.

Interviene poi **Kim Bishop** per **Legambiente Emilia-Romagna** esprimendo condivisione e apprezzamento per la forte spinta, nella descrizione delle linee strategiche del documento preliminare di piano, verso una mobilità sostenibile, assolutamente necessaria in un quadro programmatico che deve prevedere un "nuovo " futuro.

E' infatti necessario, come ormai indicato in diverse direttive europee che stiamo recependo, adeguare la programmazione dei trasporti ad un globale risparmio energetico e quindi anche diminuzione di emissioni inquinanti e gas serra.

Esprimiamo anche apprezzamento per la franchezza con cui è tratto il bilancio del PRIT 98. il bilancio infatti mette in luce che non ci sono stati in regione molti progressi nel settore della mobilità collettiva; invece si registrano continui aumenti nell'utilizzo dei mezzi privati, un calo nell'utilizzo del trasporto pubblico locale e negli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Registriamo però, in antitesi rispetto alle linee strategiche e alle riflessioni negative sul bilancio ambientale del PRIT 98, una conferma acritica della pianificazione delle opere infrastrutturali stradali: ritroviamo la connessione autostradale tra il porto di Cremona e Castelvetro Piacentino (nuovo ponte sul fiume Po), la connessione Parma-Nogarole Rocca, il completamento della Cispadana, la via Emilia bis, il collegamento autostradale di Sassuolo che è attualmente già servito dalla superstrada e altri lavori sulle bretelle provinciali.

Inoltre non possiamo che criticare fortemente la riconferma del passante autostradale nord, opera della dubbia utilità confermata anche da uno studio effettuato dall'Università di Bologna (sarebbe sicuramente più efficace completare opere stradali bloccate da decenni come la Trasversale di Pianura) e la nuova Romea (E55) che creerà forti impatti sul Parco del Delta del Po a altri SIC/ZPS adiacenti, causando ulteriori frammentazioni del nostro territorio che contrastano fortemente anche con le linee dettate dal PTR e dai piani provinciali per la conservazione della rete ecologica regionale.

Continuare a progettare e costruire strade e superstrade che frammentano il nostro territorio secondo la "vecchia logica" che tampona la richiesta di mobilità privata e commerciale originata dallo sprawl urbano (sia di abitazioni private che delle piccole aree industriali/commerciali di tutti i centri urbani), conseguente ad una pianificazione territoriale inefficiente, non è più inquadrabile in quello che il futuro di una popolazione sempre maggiore ci richiede, compatibilmente con la necessità di inquinare meno e consumare minori risorse.

In una fase economica in cui le risorse pubbliche sono sempre più limitate occorre scegliere bene le priorità, per evitare di destinare ingenti capitali pubblici a favore di opere la cui utilità risulti ormai dubbia o legata a interessi fortemente particolari. Viceversa occorre concentrarsi su opere strategiche che abbiano ricadute generalizzate e a lungo termine.

E' necessario quindi avere più coraggio nel destinare i fondi verso le infrastrutture ferroviarie regionali e di trasporto pubblico locale, con progetti organici e che spingano verso una mobilità efficiente e competitiva rispetto al mezzo privato e al trasporto merci su gomma. Notiamo infatti che, anche se il 50% dei fondi destinati dal PRIT 98 sono stati stanziati per le opere ferroviarie, ben il 70% è stato stanziato per i lavori sull'Alta Velocità, lasciando le briciole al potenziamento e miglioramento dei trasporti ferroviari regionali che risultano oggi prossimi al collasso, con fortissimi disagi di tutti i pendolari. Occorre essere consapevoli invece che le strategie per spostare la richiesta di mobilità dalla gomma al trasporto pubblico debbono puntare fortemente alla creazione di una rete di servizi di trasporto locali destinati al pendolarismo e all'ingresso e uscita dai principali centri urbani. In questo occorre che la Regione sappia svolgere un vero

ruolo di governance indirizzando le scelte di mobilità urbana in modo che queste si inseriscano in un quadro strategico generale che superi i confini amministrativi ed eviti il semplice sovrapporsi di iniziative disarticolate tra loro.

Sicuramente sono positivi gli sforzi verso la progettazione della bigliettazione integrata che deve essere più flessibile passando dagli abbonamenti annuali a quelli mensili; ovviamente a monte di una bigliettazione efficiente ci deve essere anche un servizio di trasporto efficiente.

In ultima analisi vogliamo sottolineare la questione delle "misure di compensazione". Quando si costruiscono infrastrutture di grande impatto ambientale si chiede di compensare il danno provocato dalla frammentazione e cementificazione, prevedendo la realizzazione di "opere ambientali" tali da tamponare l'impatto e ricostruire naturalità e biodiversità. E' ovvio che in questo senso non corrisponde all'obiettivo la realizzazione di piccole opere frammentate a livello comunale, come piccoli parchi urbani o panchine (quando non si tratti di rotonde o parcheggi), ma risulta necessario prevedere un progetto organico di ampie aree che possano dare respiro alla rete ecologica regionale realizzando dei veri e propri corridoi che uniscano le aree dei Parchi e della Rete Natura 2000, o magari ampie zone boscate di pianura.

L'Ing. **Antonella Querci** **dell'Autorità Portuale di Livorno** sottolinea la rilevanza strategica del collegamento tra l'Emilia-Romagna e i nodi portuali extra-regionali, con particolare riferimento a quelli toscani. L'Emilia-Romagna infatti si pone come cerniera tra macro-aree economiche internazionali (Europa centrale e centro-orientale, Mediterraneo Orientale e Occidentale): a fronte di dinamiche economiche deboli registrate dal sistema economico produttivo delle regioni italiane, la sponda sud del Mediterraneo e l'Europa centro-nord-orientale mostrano una vitalità economica significativa, in termini sia di produzione sia di consumi, unite a fondamentali macroeconomici solidi e tendenze demografiche importanti. D'altra parte il 50% dell'import-export internazionale dell'Emilia-Romagna entra o esce via mare.

Il sistema portuale toscano, per posizione geografica e collegamenti alle reti intermodali, può assumere un ruolo particolarmente significativo nella crescita del

Mediterraneo Occidentale (Marocco, Algeria, Tunisia, ecc.), qualificandosi come gateway port di riferimento per il sistema economico e logistico distributivo dell'Emilia-Romagna. Quest'ultima infatti, oltre a rappresentare un importante ambito di origine e destinazione finale, svolge anche la funzione di transito da e per l'Europa centro-nord-orientale. Da queste caratteristiche discendono numerose opportunità per un'ampia gamma merceologica, anche per la logistica più "ricca" in termini di impatto sulle economie regionali.

Tra queste, a titolo d'esempio, si pensi all'idea del "land bridge" intermodale per l'agroalimentare e il fresco sul corridoio Livorno-Bologna-Ravenna, che da un lato risponde alla prospettiva di aumento della produttività agricola, della qualità (in termini di standard e "certificazione") di Paesi che peraltro ambiscono a convogliare prodotti anche dell'Africa sub-sahariana, come il Marocco, e dall'altro va incontro alla sempre crescente domanda di prodotti "nuovi" nell'Europa centro-orientale.

A fronte di queste opportunità il porto di Livorno è in grado di svolgere un ruolo di protagonista in virtù della sua vocazione multi-purpose, confermata anche dal recente Piano Operativo Triennale 2010-2012, approvato lo scorso luglio.

In concreto, ragionando in termini di aree di "attrazione" e "gravitazione" trasportistica, logistica e distributiva, il porto di Livorno rappresenta un nodo di riferimento alla luce delle dotazioni di infrastrutture materiali sia attuali sia programmate al 2020. in questa prospettiva particolarmente significativo per il porto di Livorno sarà lo sviluppo del sistema interportuale emiliano, naturale punto di riferimento per l'accesso all'Europa centro-nord-orientale.

In linea con le caratteristiche e le tendenze della logistica, fattore cruciale dello sviluppo e dell'integrazione delle piattaforme della Toscana e dell'Emilia-Romagna è la realizzazione di adeguate infrastrutture immateriali, facendo dei nodi logistici dei "nodi telematici". Questa prospettiva di forte innovazione richiede azioni e progettualità congiunte, che potranno entrare a far parte di accordi di scala sovra-regionale, anche al fine di valorizzare appieno esperienze quali "e-Livorno" (da ieri le operazioni doganali non avvengono più su supporto cartaceo ma via telematica).

Dal momento che nessun altro chiede la parola, **l'Ing. Ferrecchi** ringrazia i partecipanti per la presenza e gli interventi, ricordando il termine di metà novembre per la consegna dei contributi, necessariamente in forma scritta. La riunione di oggi si è dimostrata molto utile e conferma la bontà dell'impianto dato dalla LR n. 20/2000 al processo di pianificazione, che punta a coinvolgere e creare una condivisione forte del piano: la Regione intende anzi allargare tale partecipazione con un progetto specifico ai sensi della LR n. 3/2010, le cui modalità di attivazione sono in via di definizione e saranno comunicate prima della chiusura della Conferenza di Pianificazione. L'**Ing. Ferrecchi** fornisce, infine, qualche informazione aggiuntiva su alcuni dei temi affrontati nel corso della mattinata, perché tutti abbiano un quadro il più possibile aggiornato. Il citato Patto per la Mobilità rappresenta una prima risposta a un evento non prevedibile in fase di elaborazione del PRIT (come noto il documento preliminare è stato approvato nel novembre 2009), vale a dire i cospicui tagli previsti dalla Legge 122: per l'Emilia-Romagna si parla di 340 milioni di euro per il 2011 e di circa 385 dal 2012, strutturali. La Regione dovrà quindi far fronte e compensare con il proprio bilancio le risorse che dovevano essere trasferite dallo Stato (ad esempio 65 milioni di euro dei trasferimenti Bassanini per strade e ferrovie): il Patto vuol essere un momento di responsabilizzazione in cui viene chiesto a tutti, a partire ovviamente dalla Regione stessa, di fare la propria parte per cercare di ridurre al minimo gli impatti sui servizi. Gli obiettivi delineati nel PRIT e il ruolo fondamentale del trasporto pubblico sono comunque confermati e inseriti nelle Linee di Indirizzo, come ha avuto modo di confermare anche recentemente l'assessore Peri: a breve verrà approvato il bilancio e vedremo in che modo saremo riusciti a comprimere i tagli.

Quanto al materiale rotabile, il piano straordinario non ha al momento prodotto tutti i risultati attesi soprattutto a causa delle lunghe tempistiche del settore, sia per la fornitura (mediamente due-tre anni) sia prima ancora per le procedure di gara, dal momento che la competizione e il livello di contenzioso è altissimo: la gara per l'acquisto di materiale rotabile elettrico bandita assieme alla Regione Veneto, ad esempio, è di ormai due anni fa, ma solo questo mese avremo l'espressione di merito su un ricorso, dopo di che se tutto andrà bene potremo passare alla firma del contratto, e da allora partiranno i due anni e mezzo per la fornitura; analogamente le composizioni con locomotore elettrico e carrozze bipiano scontano un ritardo di oltre un anno, mentre è andata meglio con il

materiale diesel, dodici treni acquistati con una procedura d'urgenza e già in circolazione.

In tema di logistica abbiamo prodotto una legge regionale, la LR n. 15/2009, che ha anticipato il ferrobonus varato di recente dal Governo ed evidenziato un approccio orientato all'incremento di traffico, piuttosto che rappresentare un finanziamento ex post degli operatori storici (come invece sostanzialmente si presentava il ferrobonus, almeno nella prima versione). Confidiamo di poter confermare anche l'anno prossimo i 3 milioni di euro per l'incentivazione, prova ulteriore dell'impegno della Giunta a favore del trasporto ferroviario.

Sull'integrazione tariffaria ferro-bus, a dimostrazione del fatto che le politiche indicate trovano attuazione anche parallelamente al piano, stiamo per chiudere un accordo con tutte le aziende e gli Enti Locali per introdurre l'abbonamento mensile a partire dal prossimo gennaio.

Anche il coordinamento tra Regioni, per una sempre maggiore concertazione e condivisione in termini sia di pianificazione sia di interventi, rappresenta un aspetto molto importante: è stato già creato ad esempio un tavolo sovra-regionale per affrontare l'emergenza smog in Pianura Padana, e sono state del resto invitate a questa Conferenza di Pianificazione tutte le Regioni contermini (non registrando tuttavia, al momento, grande partecipazione: alla prima seduta era presente solo la Toscana).

Preso atto che non ci sono altri interventi, la seduta viene chiusa alle ore 12.00.

Il Presidente
della Conferenza di Pianificazione
Paolo Ferrecchi

Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
Francesco Saverio Di Ciommo