

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 19/11/2010 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 19 novembre 2010, alle ore 9.30, presso la sala Polivalente della Regione Emilia-Romagna, in Viale A. Moro n. 50 - Bologna, si è tenuta la seconda 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. 2010/0273489 del 05/11/2010, per discutere il seguente ordine del giorno:

- *illustrazione dei contributi valutativi espressi dai partecipanti sui contenuti dei documenti di Piano presentati nella prima seduta;*
- *illustrazione dei contributi sui contenuti dei documenti di Piano, presentati da parte dei soggetti invitati a partecipare nel corso della seduta del 5 novembre u.s., rivolta alle sole associazioni economiche e sociali;*
- *discussione;*
- *varie ed eventuali.*

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

Sono inoltre presenti i Rappresentanti dei Soggetti chiamati a partecipare che hanno sottoscritto il registro delle presenze allegato al presente verbale.

Alfredo Peri - Assessore alla programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali e immateriali, mobilità, logistica e trasporti, Regione Emilia-Romagna.

L'Assessore apre la seduta informando i presenti che, conclusa la fase di presentazione ed illustrazione del Documento Preliminare, attualmente è in corso la fase di raccolta dei contributi inviati dai soggetti coinvolti finalizzata alla costruzione del Piano, ricordando inoltre l'importanza che tali contributi hanno per la predisposizione e adozione del Piano stesso.

L'Assessore segnala inoltre che già dalle settimane precedenti continuano a pervenire contributi in cui si esprimono forti sollecitazioni riguardo alla mancanza di specifiche scelte all'interno del PRIT.

A tal proposito precisa che la fase attuale consiste nelle attività di elaborazione del Piano, pertanto risulta evidente che nel Documento Preliminare, da cui si è partiti e che disegna le strategie e i criteri generali del Piano, sono assenti alcune sottolineature e accenti.

Ricorda, infine, che la procedura attualmente in corso riguarda l'esame dei contributi pervenuti dai soggetti coinvolti (Enti territoriali, Associazioni di categoria e di rappresentanza) che guardano al Piano come strumento condiviso finalizzato alla programmazione dei prossimi anni.

Tali contributi serviranno ad elaborare la sintesi finale necessaria per l'adozione, alla quale seguirà la fase delle osservazioni ed infine quella di approvazione del Piano.

Paolo Ferrecchi - Direttore Generale reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità Regione Emilia-Romagna.

Illustrando una presentazione video che sintetizza ciò che è avvenuto dal 29 settembre u.s. fino ad oggi nell'ambito della Conferenza di pianificazione, indica in particolare il numero di contributi pervenuti alla data odierna e i soggetti presenti alle precedenti sedute della Conferenza.

A riscontro di alcune osservazioni fatte dai presenti informa che dalla settimana successiva tutti i contributi pervenuti saranno disponibili per la loro visione all'interno del sito internet dedicato al PRIT e ricorda la data del 20 dicembre prossimo, coincidente con il giorno della seduta conclusiva della Conferenza, quale ultimo giorno utile entro cui possono essere inviati i contributi stessi.

Proseguendo l'intervento segnala che, su indicazione della Giunta regionale ai sensi alla L.R. n. 3/2010, è in corso di definizione e di implementazione un'attività volta alla partecipazione della società regionale nell'elaborazione del PRIT e che tale iniziativa prescinde dalla Conferenza di pianificazione in corso.

L'Assessore **Alfredo Peri** invita i soggetti presenti alla Conferenza a intervenire al dibattito.

Giancarlo Biserna – Vice Sindaco, Comune di Forlì

Aprè l'intervento informando che è stato consegnato un contributo di sintesi per l'aggiornamento del PRIT condiviso con altre realtà territoriali della provincia e che in questa sede si limiterà a svolgere una semplice riflessione.

Evidenzia che i contributi inviati ovviamente riguardano sostanzialmente grandi progetti inseriti in contesti ampi, che oggettivamente dovranno avere un loro seguito nelle politiche regionali. Tuttavia ritiene importante tenere in considerazione che, a volte, all'interno di tali progetti sono presenti dei "punti", realizzabili a costi molto inferiori rispetto l'intero sistema di opere, i quali hanno la capacità di qualificare l'intero progetto e di mettere in rete una gran parte del territorio, completando così i percorsi virtuosi già intrapresi.

A tale proposito riporta l'esempio dello scalo merci di Villa Selva (FC) che con la realizzazione di opere relativamente minori (es. tratto stradale di circa 1,5/2 km collegante la

via Emilia bis allo scalo) si risolverebbe una situazione molto più complessa in quanto, a prescindere dalla dimensione dell'intero progetto, nessuna altra alternativa potrebbe incidere al territorio e all'area vasta attraverso la realizzazione di un modesto intervento come quello sopra descritto.

Tale aspetto si immagina possa essere presente anche in altri interventi nel resto del territorio regionale.

Ricorda infine che, nell'ambito del settore ferroviario e dei rapporti con le Aziende ferroviarie, il 13 dicembre prossimo entrerà in vigore il nuovo orario ferroviario 2011, sottolineando l'impegno e l'attenzione che la Regione pone verso questo aspetto. Conclude comunicando che per l'Ente Locale il tema dei servizi ferroviari è considerato un argomento delicato ed importante, in quanto l'asse centrale della Romagna ha delle esigenze sentite e diffuse da porre all'attenzione.

Nonostante tale argomento non richiami direttamente il PRIT, si ritiene che questo argomento debba essere affrontato anche nella prospettiva del PRIT stesso, poiché con tutti gli aspetti trattati relativi al sistema infrastrutturale, anche questa problematica è necessario risolverla.

Alberto Rossini – Dirigente Servizio Progetti di area vasta e mobilità, Provincia di Rimini.

Informa i presenti che la Provincia di Rimini ha sostanzialmente predisposto il documento contenente le osservazioni al PRIT e che lo presenterà alla Regione successivamente all'approvazione del testo da parte della Giunta provinciale, specificando inoltre che le infrastrutture e l'assetto infrastrutturale per la mobilità e la viabilità proposte nel documento stesso sono già inserite all'interno del PTCP di Rimini, approvato nel 2008.

Prosegue l'intervento informando che in tale occasione si limiterà ad esporre alcuni punti principali del documento, tra cui il primo riguarda il recente ingresso dei sette comuni dell'Alta Valmarecchia in Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, tramite un provvedimento legislativo del Governo dell'agosto 2009 e successiva legge regionale dell'Emilia-Romagna: un territorio vasto e poco popolato (340 kmq per poco meno di 20.000 abitanti), pertanto con una densità abitativa sostanzialmente bassa. Evidenzia la necessità di integrare le previsioni infrastrutturali del PTCP di Rimini con il nuovo territorio montano, collegandolo al resto della provincia e soprattutto con il versante romagnolo-cesenate (Bagno di Romagna/Sarsina), pertanto anticipa che il contributo conterrà una proposta di integrazione dell'Alta Valmarecchia anche rispetto all'ambito previsionale relativo all'asse stradale E45 Orte-Ravenna.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, Rossini sottolinea la necessità del territorio riminese di avere relazioni ferroviarie veloci ed efficaci verso il nord Italia (Bologna/Milano), in ragione degli investimenti fatti sul sistema fieristico e congressuale, nell'ambito della riqualificazione dell'offerta turistica, e della concreta inattuabilità ad oggi dell'Alta Velocità ferroviaria lungo l'asse adriatico.

Nello specifico, tale esigenza nasce dalla possibilità di sviluppare l'offerta turistica 365 giorni l'anno, attraverso l'eliminazione di alcuni nodi/strozzature (tratto Bologna-Castelbolognese), nonché il potenziamento della linea Rimini-Ravenna tramite un miglioramento dei servizi ferroviari non solo nel periodo estivo ma tutto l'anno, al fine di alleggerire il traffico stradale lungo la SS16 Adriatica e la Romea, strade note per la loro pericolosità.

Conclude l'intervento segnalando la necessità di prevedere l'istituzione di un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede protetta che colleghi Rimini con la Repubblica di San Marino, in ragione di un possibile maggiore dialogo tra San Marino e il sistema regionale e soprattutto dell'elevato pendolarismo presente tra i due territori (ca. 5000/6000 persone al giorno), in quanto attualmente la principale forma di collegamento è la SS72, la seconda strada a livello italiano con il più alto tasso di incidentalità.

Guido Ceroni – Direttore Autorità Portuale di Ravenna.

Apri l'intervento evidenziando che il Documento Preliminare nella sua sostanza appare positivo e raccoglie gli elementi che interessano la dimensione portuale dal punto di vista dell'inquadramento trasportistico regionale, il quale in ogni caso ritiene debba essere aggiornato quanto meno sui seguenti tre argomenti:

1. Corridoi europei e reti TEN-T.

Richiama due elementi che la Regione pare abbia "conquistato": il corridoio Adriatico-Baltico fino a Bologna/Ravenna, che sembra prossimo all'inserimento nelle nuove reti europee, e i porti dell'alto Adriatico da Ravenna a Capodistria che sono stati provvisoriamente inseriti nei cosiddetti *Core Ports* europei.

Ritiene che entrambi i risultati vadano consolidati e pertanto, al di là dell'iniziativa politica ed istituzionale della regione, considera doveroso esplicitare tali argomenti in modo evidente all'interno del Piano.

2. Trasporto Ferroviario.

Comunica che a seguito anche del lavoro svolto nell'ultimo anno e mezzo e alla luce dell'orientamento della Regione soprattutto per quanto riguarda la ristrutturazione aziendale di FER (Ferrovie Emilia Romagna), in particolare la separazione della gestione infrastrutturale da quella dei servizi ferroviari, ritiene di richiamare con forza la necessità di lavorare tramite azioni/iniziative finalizzate a favorire la costituzione di un soggetto imprenditoriale di scala regionale, come più volte dichiarato dall'assessore, tale da poter affrontare le questioni del servizio ferroviario in modo competitivo e non assistito. Considera pertanto che tale tema venga esplicitato nel Piano.

3. Porti Alto Adriatico.

In riferimento alla dimensione che sta assumendo il settore dei porti dell'Alto Adriatico e considerato i progetti di sviluppo per questi porti che in questo momento si stanno presentando, ritiene opportuno porre con maggiore evidenza e forza le prospettive che tali scali possono avere, nella fattispecie per quello di Ravenna, attualmente punto di entrata di materie prime per il bacino produttivo centro-padano emiliano.

In particolare, considera che se si guarda oltre al bacino dell'insieme padano è opportuno porsi l'obiettivo di raggiungere il centro Europa.

In questo contesto occorre porsi questo problema anche dal punto di vista dell'attenzione politica da parte della Regione Emilia-Romagna, mettendo in campo una serie di strumenti che riguardano non solo i corridoi europei ma anche una serie di iniziative rispetto ai servizi ferroviari e ai rapporti con i soggetti della grande logistica europea, così da porsi in un ruolo attivo e non di supplenza al lavoro che devono svolgere altri soggetti (attori privati o Autorità Portuale) nell'individuazione e nella ricerca di grandi soggetti di tipo commerciale/finanziario/armatoriale, i quali possono consolidare gli obiettivi, alzando così il "livello" rispetto allo sforzo attualmente impiegato anche dall'Autorità Portuale.

Patrizia Bianchini - Assessore Pianificazione territoriale, Urbanistica, Provincia di Ferrara.

Si condivide la filosofia della Regione riguardo la necessità di uniformare le scelte sulla mobilità con quelle relative alla pianificazione territoriale soprattutto rispetto all'urbanistica. Questo è il principio base per cercare di governare la domanda di mobilità da parte dei cittadini tenendo conto di quello che già c'è ma soprattutto di quello che è attualmente in itinere.

La Provincia di Ferrara è essenzialmente interessata a due grandi opere: la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, già prevista nel PRIT dell'86 che collegherà le provincie di Reggio Emilia, di Modena e di Ferrara e la trasformazione in autostrada della Ferrara-mare che collegherà tutta la costa adriatica nord della Regione alla città di Ferrara e che attraverso la Cispadana permetterà di arrivare fino al Brennero. Questo grande sistema di mobilità si completerà quando sarà realizzata da parte di ANAS la E55 che si spera sia futura e non futuribile in modo d'avere anche un collegamento diretto con il centro sud del Paese direttamente dal nord-est.

In questo quadro si evidenzia la necessità, per quel che riguarda la Cispadana, di effettuare dei collegamenti con importanti centri del territorio. Per quello che riguarda, invece, l'autostrada Ferrara-mare è necessario realizzare una complanare che colleghi la città con il Polo ospedaliero di Cona che avrà carattere regionale.

Su questo stesso orientamento è necessario completare la linea ferroviaria suburbana detta anche metropolitana di superficie che si disporrà lungo la linea ferroviaria della FER che da Ferrara va fino a Codigoro. Questa è una realizzazione importante che serve a completare i collegamenti così come sarà necessario completare il passante ferroviario di Ferrara attraverso il quale si potenzierà tutta la linea ferroviaria di Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco fino al Brennero, si tratta di un'importante collegamento soprattutto commerciale. A questa Grande rete si contrapporrà una Rete di base che sarà costituita essenzialmente da circonvallazioni già previste e che servirà a migliorare collegamenti già esistenti ma anche a migliorare la viabilità dei centri abitati.

Nel contributo presentato alla Regione sono state fatte ulteriori considerazioni su varie tematiche: trasporto pubblico su gomma, uso del suolo, governo della mobilità, mobilità ciclabile, sicurezza stradale, la portualità in particolare sui porti regionali di Goro e di Porto Garibaldi e sul Porto comunale di Gorino.

L'idrovia è un altro punto importante attraverso il quale si pensa di sviluppare un traffico turistico e commerciale, forse più turistico che commerciale. A questo proposito si informa che sono stati appena appaltati i lavori sia per l'allargamento del porto canale a Porto Garibaldi sia per la realizzazione del nuovo ponte Valle Lepri.

Un'ulteriore considerazione è sul sistema logistico. La Provincia di Ferrara è una delle più grandi produttrici agricole sul territorio nazionale soprattutto per quanto riguarda le granaglie ma anche per altre coltivazioni che stanno avendo uno sviluppo in campo energetico anche se questo tipo di sviluppo non è molto gradito. Oltre a questo, i sistemi delle altre opere infrastrutturali configurano un sistema di trasporto molto più articolato e sviluppato. In questo quadro ci sembra evidente l'assenza di un polo logistico che copra l'area nord orientale della Regione. Quindi in questa sede la Provincia di Ferrara pone la seguente riflessione: la Provincia di Ferrara ha lavorato proficuamente con il territorio nel corso del tempo al fine di predisporre questo contributo al PRIT. Il confronto continuerà nel proseguo di questa importante programmazione effettuata dalla Regione alla quale si chiede di svolgere sempre con maggior forza il compito di coordinamento principale assolutamente necessario per i territori.

Dott.ssa Ilaria Di Cocco - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici (Ufficio Paesaggio) e le Soprintendenze a tale ufficio collegate e coordinate.

Riassume le linee guida del contributo già consegnato.

In primo luogo c'è la difficoltà se non l'impossibilità a esprimere un parere in merito ai vari interventi presentati vista la scala della rappresentazione cartografica e visto il fatto che sono presenti segni molto generici su una cartografia semi illeggibile. La cartografia presentata, per quanto riguarda le aree naturali protette e i fattori strettamente ambientali, in qualche modo si riflette sulla Relazione ma non viene rappresentata l'interazione con le aree di tutela paesaggistica della Regione. Quindi, in questa fase, si segnala che è necessario integrare la documentazione in modo da poter esprimere un parere. Ancora più impossibile è poter esprimere un parere in merito ai beni architettonici tutelati ma in un certo senso è anche normale a questa scala di intervento.

Per quanto riguarda i beni archeologici, in questo senso c'è già un'esperienza positiva, è necessario che si tenga conto di tutti i vincoli dettati dalle nuove norme in materia di archeologia preventiva. Si propone che si facciano il prima possibile, dal punto di vista paesaggistico, studi di archeologia preventiva parallelamente a quelli di fattibilità nell'interesse delle infrastrutture stesse. Infatti se si studia fin dall'inizio un percorso nelle possibili relazioni con i siti di maggior importanza che a norma di legge, del così detto Codice degli appalti, non possono essere spostate dal luogo in cui si trovano, è molto meglio che poi trovarsi i problemi quando il progetto è già in uno stato di studio più avanzato in cui sarà più difficile modificarlo.

Dal punto di vista paesaggistico, nonostante la difficoltà cartografiche incontrate, la Soprintendenza ha espresso delle forti preoccupazioni, questo non significa che non si debba cambiare nulla, il paesaggio è necessariamente qualcosa di vivo che si modifica. La Soprintendenza non può esimersi dall'esprimere questa preoccupazione soprattutto riguardo agli interventi nuovi che vanno a modificare delle zone ancora oggi di pregio e ben mantenute. La fattibilità dal punto di vista paesaggistico di un intervento, come può essere quello della Cispadana che va a tagliare dei territori ancora fortemente agricoli con un paesaggio ben conservato, deve essere fortemente studiata, oltretutto anche se la cartografia è inadeguata attraversa aree di tutela e quindi potrebbe avere delle ricadute fortissime. Quindi in questo senso e in più in generale la raccomandazione è di cercare di evitare tutto quell'effetto a cascata di creazione di nuovi svincoli di nuove urbanizzazione perché si sa che la viabilità risolve dei problemi ma trae nuovo popolamento e quindi crea in qualche modo delle nuove

situazioni di saturazione, di consumo del suolo. Un intervento che preoccupa molto la Soprintendenza e che sembra infattibile è quello della nuova Romea E55 che andrebbe a tagliare il sito riconosciuto dall'Unesco della città di Ferrara e del suo Delta in cui il riconoscimento Unesco come Patrimonio dell'Umanità è legato proprio all'integrità e conservazione del sito nella sua forma originaria come paesaggio costruito nel luogo. In questo senso occorre prestare molta attenzione perché si potrebbe perdere tale riconoscimento per il quale la Provincia e il Comune di Ferrara stanno investendo tanto dal punto di vista di valorizzazione del loro territorio.

Un altro tema su cui riflettere è il corridoio Est-Ovest in cui il potenziamento dei vari interventi viene a creare una fascia sempre più ampia e più densa di saturazione tra la ferrovia dell'alta velocità, la ferrovia ordinaria, l'autostrada, la via Emilia e tutte le tangenziali che vanno pian piano a creare sempre dei nuovi archi di raccordo. Si crea in qualche modo una fascia di saturazione fortissima che non sembra in linea con le Direttive di cui sono stati dati tutti i riferimenti e le Linee guida sulle autorizzazioni paesaggistiche sembrano fortemente in contrasto.

Mancano, inoltre, nel Piano la disamina di tutti gli aspetti paesaggistici come può essere il rapporto con la centuriazione che non vengono presi in esame, quindi in qualche modo la raccomandazione della Soprintendenza è di cercare di evitare il più possibile interventi a cascata, di costruzioni che poi richiedono nuovi svincoli di nuove aree di urbanizzazione. La Soprintendenza è consapevole che questo è legato a molti aspetti economici ma è necessario tenere in considerazione, in riferimento alla qualità della vita delle persone, anche il consumo del suolo che è un tema molto delicato e che effettivamente come gli aspetti ambientali, come l'inquinamento che sono stati presi in considerazione molto attentamente nel Piano debba essere altrettanto valutato attentamente.

Alfredo Peri - Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali e immateriali, mobilità, logistica e trasporti, Regione Emilia Romagna.

Con la Soprintendenza la Regione dovrà fare un tavolo specifico per fare una riflessione comune. L'assessore sottolinea che l'elemento più innovativo del nuovo Piano è che dal punto di vista delle grandi opere si modificherà il meno possibile il Piano precedente. Bisogna tener conto anche del fatto che c'è una visione molto attenta a non appesantire i problemi già esistenti anche se è altrettanto evidente che non si può tornare indietro rispetto ad alcuni dati già acquisiti. È evidente che ci deve essere un'interlocuzione fra Regione e Soprintendenza ma anche tra Regione, Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Beni culturali e Ministero dell'Ambiente, infatti poiché non è una questione solo regionale è necessaria una concertazione a scala più ampia. Con la Soprintendenza sarà opportuno, oltre allo scambio dei contributi, fare un Tavolo specifico per ragionare insieme su questi elementi.

Marino Montese - Assessore all'infrastruttura e mobilità, Provincia Forlì-Cesena.

La filosofia del Piano è condivisibile, la Provincia di Forlì-Cesena a livello territoriale ha fatto un breve documento, firmato congiuntamente dai due sindaci e dal Presidente della Provincia, che sintetizza gli argomenti più importanti. Il territorio provinciale presenta delle carenze dal punto di vista infrastrutturale sia ferroviario sia rispetto al trasporto pubblico. Si segnalano in particolare la E55-E45, importante per la Regione, per il Paese, per l'Europa,

importantissima, per il Porto di Ravenna e per il collegamento sia con il nord sia con il sud del Paese, che non può continuare ad essere nelle condizioni attuali.

Riguardo al tema ferroviario è necessario creare le condizioni per costruire un cadenzamento regolare nella tratta regionale Rimini-Bologna collegato con il Trasporto Rapido Costiero, in particolare, è fondamentale d'estate. Se però si pensa al futuro dei prossimi 10 anni si deve cercare qualcosa di nuovo, creare degli incentivi ai cittadini per far sì che la mobilità vada verso quel cambiamento indispensabile per poter considerare tutti quei discorsi teorici che hanno poi delle difficoltà dal punto di vista pratico per la loro sostenibilità. Per creare incentivi, si deve allora pensare a forme nuove, come la tramvia Forlì-Cesena, si tratta di una zona urbanizzata e quando nella vecchia sede della via Emilia si avrà il nuovo tratto, sarà il progetto, l'idea su cui lavorare o almeno si prevede, o almeno si spera non sia un sogno ma un obiettivo.

Francesco Giangrandi - Presidente della Provincia di Ravenna

Si ringrazia la Regione per questa Conferenza e si condividono in particolare due aspetti del PRIT:

- il riferimento al precedente PRIT in maniera ferma e decisa nel quale ci fu un lavoro sul territorio molto complesso e assiduo permettendo di disegnare un PRIT che ha delineato tutte le linee strategiche della Regione e che il Presidente della Provincia di Ravenna ritiene siano ancora valide e infatti sono state riproposte;
- il collegamento al Piano Territoriale Regionale dove c'è un disegno strategico condiviso dal Presidente della Provincia di Ravenna che prevede Bologna come il "portale" regionale di riferimento (università, sanità, aeroporto).

Inoltre nel PRIT deve essere riconsiderato con forza, e in parte viene effettuato, gli itinerari che attraversano l'Europa da nord a sud, da est a ovest, che per quanto riguarda l'Emilia Romagna sono gli itinerari della E55, della E45, della via Emilia, del corridoio l'Adriatico, ai quali occorre fare velocemente riferimento, dal punto di vista stradale. Tutto il resto è manutenzione perché altrimenti se non si ha questo disegno strategico davanti si fanno cose che sono importanti ma che non sono oggetto di strumenti pianificatori.

Questo concetto viene riconfermato anche per quanto riguarda il tema ferroviario: l'alta velocità attraversa il territorio della Provincia di Ravenna, occorrono quindi dei cadenzati che raggiungano l'alta velocità, e questo aspetto va descritto. Il problema della Provincia di Ravenna è arrivare a Bologna in tempi utili per poter essere alternativi al trasporto su gomma.

Rispetto alle opere previste, il Presidente rispetta il parere di tutti quelli che sono intervenuti alla Conferenza e afferma che se si continua così con il Piano quinquennale dell'ANAS nessuno deve avere delle preoccupazioni di consumo ulteriore di territorio, non si fa assolutamente niente da 20 anni e da questo punto di vista il Presidente riconferma che occorre stare con i piedi per terra.

È necessario convergere sugli obiettivi della Conferenza di servizi, non è possibile continuare ad avere delle SUAP, degli sportelli unici o avere delle Conferenze dove qualcuno sta fuori e poi manda il parere dopo, con il risultato che l'unico lavoro che si doveva fare nella Provincia di Ravenna, un incrocio che non c'entra niente con il PRIT, non sia stato fatto per un parere che era contrario.

Bisogna stare molto attenti, prosegue il Presidente, su questi ragionamenti perché si deve tutelare il paesaggio, si tratta della tutela del territorio che deve riguardare tutte le situazioni come si è fatto per i fiumi, per i quali sono stati fatti tanti lavori perché se non succede mai quello che succede in altri luoghi non è solo una questione di fortuna, ma è una questione che nel territorio in parte si è lavorato. Bisogna poi prestare attenzione all'assetto del territorio, alla tenuta del territorio più che al suo consumo. Ecco perché occorre ragionare sul PRIT e sul PTR guardando le linee lunghe e non le linee brevi, allora andremo da qualche parte.

L'ing. Ferrecchi ringrazia il Presidente.

Patrizia Barbieri - Assessore Programmazione e Sviluppo economico del territorio; Urbanistica; Politiche per la Montagna, Provincia di Piacenza.

Si condivide l'ultimo intervento nel senso che anche l'Assessore è una fautrice della tutela del territorio però quando la tutela del territorio non diventa mortificazione del territorio o assenza di risposta per un territorio che lo richiede. La Provincia di Piacenza insieme al Comune di Piacenza hanno fatto pervenire i rispettivi contributi in cui sono presenti aspetti particolarmente importanti. L'Assessore prosegue dicendo che Piacenza, anche se è spostata geograficamente verso Milano e quindi presenta delle peculiarità e delle problematiche che sono ovviamente diverse da quelle illustrate dai presenti alla Conferenza, potrebbe diventare una grande risorsa, una grande risposta per il territorio dell'Emilia Romagna.

La Provincia di Piacenza ha grosso problema, una strozzatura all'interno della città di Piacenza, questo ovviamente impedisce quelle che sono i collegamenti che dovrebbero esserci tra la Lombardia e la Regione Emilia-Romagna. Ci sono situazioni come il crollo del ponte che danno dei tagli all'economia, al territorio, all'intera Regione. L'Assessore Barbieri chiede alla Regione di consentire, facendo anche riferimento al progetto che lo stesso Ministero delle Infrastrutture condivide, che ci sia un'interconnessione che permetta di passare da Rottofreno, con un nuovo casello autostradale, direttamente a Guardamiglio sponda lombarda. Si tratta di attraversare un fiume, si spera che non ci siano troppi problemi nel senso che occorre stabilire quali sono le priorità cioè di stabilire che di fatto la qualità dell'aria e la qualità della vita non consentono di mantenere questo nodo autostradale sulla testa delle persone che vi abitano perché tutti gli altri tipi di soluzioni, come le targhe alterne o la chiusura il giovedì o la domenica, non risolvono il problema.

Un altro aspetto a cui la Provincia di Piacenza è particolarmente interessata riguarda il rafforzamento del Porto di Ravenna. Per poter avere una valenza regionale deve essere consentito alla Provincia di Piacenza di avere una propria piattaforma logistica che si rivolga anche al Porto di Genova, questo per consentire un discorso che può essere Genova-Piacenza o anche La Spezia. La Provincia non vuole andare contro quelle che possono essere delle potenzialità territoriali ma se non si riesce ad avere questa connessione tra la piattaforma logistica e il Porto di Genova ben difficilmente diventerà risorsa, perché pur avendo insediamenti logistici diffusi sul territorio (che non sono solo quelli Piacenza ma anche la cosiddetta Y rovesciata: Castel San Giovanni, Fiorenzuola) alla fine ci si riduce ad avere dei territori che sono pieni di capannoni vuoti e questo perché non si riesce più a portare il manifatturiero. Allora se si crea una logistica territoriale diversa dove oltre allo stoccaggio del container o del materiale si riesce ad avere la lavorazione di materie prime o di quello che arriva effettivamente si dà un'occasione territoriale di un certo tipo. L'Assessore Barbieri torna a ripetere la richiesta che è stata condivisa con il Comune perché si è voluto assumere

iniziative che fossero di comune accordo con il Comune di Piacenza. La rivendicazione forte è quella di avere la possibilità che venga riconosciuto questo scambio, questa connessione con il Porto di Genova. Fra la Liguria e Ravenna non ci deve essere un discorso di competizione ma di complementarità, questo consentirebbe al nord-ovest di poter interfacciarsi verso l'Adriatico.

L'ultima argomento riguarda la metropolitana di superficie: la situazione è disastrosa, i Comuni si lamentano perché non funziona il collegamento ferroviario tra la sponda lombarda e la sponda emiliana, ci sono delle reti che possono funzionare perché non pensare ad un discorso di metropolitana.

Roberto Savini - Assessore urbanistica e politiche territoriali, edilizia privata, Comune di Faenza.

L'Assessore fa i complimenti all'Assessorato regionale trasporti sui documenti del Piano in quanto sembrano completi e ben fatti e si condividono sia nella forma sia nella sostanza. L'Assessore sottolinea l'aspetto del trasporto dal punto di vista commerciale, in particolare lo scalo merci che viene menzionato nel Piano. Si vuole porre l'attenzione sul fatto che lo scalo merci è dentro la città e questo crea molti problemi, per cui c'è la necessità di fare questo spostamento. Nella Provincia di Faenza ci sono due importanti attività: quella agricola e quella legata alla ceramica che utilizzano questo scalo merci per il trasporto delle materie prime oppure anche per l'esportazione.

Riguardo al tema ferroviario c'è la questione del collegamento tra il Porto di Ravenna e l'asse ferroviario della via Emilia. Oggi i treni che partono da Ravenna e vanno verso l'asse principale devono fare scambio dentro la stazione di Faenza. Questo *bypass*, che tra l'altro è disegnato nel Piano e che dovrebbe andare da Ravenna verso Forlì, rappresenta per il Comune di Faenza un tema fondamentale.

Rispetto al trasporto su gomma si accoglie con piacere che sia previsto il casello autostradale di Castel Bolognese questo però si collega all'aspetto della circonvallazione nord che interesserebbe sia Faenza sia Castel Bolognese cioè tutti quei veicoli che uscirebbero dall'autostrada da Faenza per Castel Bolognese per evitare che vadano sulla via Emilia serve una bretella che collega Castel Bolognese- Faenza verso la zona sud per poi ritornare sulla via Emilia più a valle di Faenza verso Forlì. L'assessore ringrazia.

Paolo Gandolfi - Assessore alla Mobilità, Infrastrutture e Lavori Pubblici, Comune di Reggio Emilia.

Del documento preliminare si vogliono evidenziare in particolar modo alcuni punti di cui si ritiene importante seguire l'evoluzione all'interno dei prossimi elaborati di piano.

In primo luogo il tema della Via Emilia: se da un lato si concorda nell'affidarle un ruolo non alternativo agli assi individuati dal nuovo PRIT, che riprende sostanzialmente l'assetto di quello precedente, dall'altro si considera una forzatura l'indicazione di riqualificazione sulla sede esistente dal momento che, pur restando come detto all'interno della classificazione proposta, la Via Emilia risponde a esigenze diverse da tratto a tratto e in alcuni sarebbe opportuna una valutazione più approfondita, in particolare tra Modena e Parma per i volumi di traffico e l'interferenza con gli insediamenti presenti. In tale ottica il completamento della tangenziale nord di Reggio Emilia, ad esempio, non può essere interpretato come un problema

della città, ma come un tema di funzionamento di sistema, di priorità ovviamente assoluta per il Comune, all'interno di un disegno di livello regionale: del resto se le città non hanno la possibilità di intervenire con il soggetto titolato (sia esso ANAS, il governo o un altro) per risolvere i problemi secondo le priorità, è necessario che in una qualche misura tali esigenze, anche se di natura locale, vadano valutate con adeguatezza all'interno degli strumenti regionali.

Pur senza ragionare sulla Via Emilia, quindi, come asse infrastrutturale nuovo, vi sono tuttavia elementi nuovi da introdurre e valutare che non erano presenti nel PRIT precedente, quali ad esempio le relazioni tra questa e le altre infrastrutture, stradali e ferroviarie, che la fiancheggiano, la fermata dell'Alta Velocità di Reggio Emilia (non in competizione ma complementare a quella di Bologna) o come l'infrastruttura svolge la propria funzione di collegamento all'interno delle province e tra le province e le città.

Vi sono inoltre elementi in continua variazione, ad esempio la progressiva diminuzione della distanza media percorsa sulla A1 in territorio emiliano: tale fenomeno, che verrà probabilmente rafforzato dalla condivisibile realizzazione della quarta corsia fino a Lodi, propone un tema nuovo, di relazione tra le infrastrutture presenti, e tra autostrada e territorio: sembra portare infatti verso un utilizzo quasi suburbano dell'autostrada e, quindi, ad un'impostazione delle relazioni con il territorio (a partire dai caselli) più vicina alla A4 che alla A1 storica, nel senso che oggi il nostro non è più quel grande territorio agricolo dove negli anni Cinquanta è stata realizzata la A1 ma assomiglia piuttosto a quello pedemontano alpino, con esigenze e funzioni molto diverse. Il tema delle relazioni tra i vari elementi del corridoio intermodale centrale comprende naturalmente, come detto, anche la parte ferroviaria, su cui il PRIT sembra proporre contenuti importanti per lo sviluppo del trasporto ferroviario nel territorio regionale.

L'ultimo punto non è di stretta competenza regionale, tuttavia la Regione, e dunque il Piano, può avere un ruolo importante: le politiche a favore della sostenibilità del traffico urbano e della diversione modale, nelle nostre città, verso mezzi alternativi all'auto privata. Partendo dalle positive esperienze degli Accordi firmati tra Regione e Comuni, che permettono di gestire il tema a livello regionale e in modo più organico (esempio isolato in ambito nazionale, come rilevato in occasione della riunione dell'ANCI a Milano), è necessario che tale approccio diventi un elemento di politica dei trasporti. Se si vuole infatti provare a cambiare, all'interno dei centri urbani, e a spingere la ripartizione modale verso sistemi alternativi, è necessario da un lato superare in queste parti del territorio, che sono le più congestionate, la visione che finora ci ha portato a considerare la mobilità automobilistica come una necessità cui dare risposte e il trasporto pubblico come un mito per certi versi e in certi momenti anche ideologico, ma sul quale è difficile riuscire ad apportare cambiamenti forti, perché si sa quali investimenti comporti produrre nel trasporto pubblico dei salti percentuali anche piccoli, soprattutto nelle città di minori dimensioni (Bologna in questo senso ha qualche vantaggio in più). E' necessario, dall'altro lato, puntare sulla mobilità ciclabile, che rappresenta lo strumento con maggiori potenzialità per spostare il traffico dai veicoli a motore ad uso privato, soprattutto nelle città medio-piccole, come dicono tutti i riferimenti a partire dai casi europei, che registrano un target del 25-30%. Quello della mobilità ciclabile non è solo un tema rete e di grandi itinerari, è un tema soprattutto di mobilità urbana, da finanziare e rafforzare perché probabilmente, in termini di capacità di investimenti dei territori, di efficacia come mobilità alternativa e di capacità di cambiamento delle condizioni, racchiude molte più forze ed energie, al momento congelate all'interno di questo passaggio tra la mobilità automobilista e ciclabile, di quello che si pensa.

Un piccolo accenno, infine, sulla velocità nelle aree urbane: molte volte, infatti, agli interventi che limitano la velocità (ad esempio la creazione di zone 30) seguono dibattiti nelle città nei quali si sostiene che producano effetti negativi, addirittura più inquinamento, mentre come noto non solo producono benefici ambientali ma anche maggiore sicurezza e favoriscono la mobilità alternativa all'automobile. E' opportuno quindi inserire tali valori all'interno di qualche strumento forte che sostenga e dia certezza alle azioni dei Comuni, in modo che questi ultimi non debbano continuamente rimettere in discussione proposte e forme di intervento che in Paesi quali Svizzera, Francia e Germania sono ormai consolidate e fanno parte delle politiche non solo urbane ma nazionali.

Pietro Spirito – Direttore Generale Interporto di Bologna.

E' già stato presentato un documento comune, in accordo con il Cepim di Parma, con cui si vuole tra l'altro testimoniare concretamente come sia venuto il momento di mettere insieme, a sistema, le diverse esperienze presenti nel territorio, una direzione del resto contenuta anche nel Documento Preliminare. Rimandando quindi alla lettura del contributo consegnato l'elenco delle singole considerazioni, si vuole oggi porre l'attenzione su un punto molto importante su cui riflettere: analizzando i dati sui magazzini costruiti in Italia negli ultimi tre anni (circa 1,5 milioni di metri quadrati), si osserva come circa un terzo sia stato realizzato in Emilia-Romagna. Spesso in modo disperso sul territorio e spesso senza aver individuato a priori il cliente: sono state quindi compiute, in una fase precedente a quella attuale di crisi economica, operazioni che si potrebbero definire di tipo immobiliare "speculativo", che hanno portato nuova frammentazione e una quantità non trascurabile di magazzini ormai realizzati ma vuoti. Ciò genera da un lato una competizione al ribasso dal punto di vista del valore dei magazzini complessivamente disponibili, dall'altro difficoltà nell'attrarre traffico, che inevitabilmente è determinato dagli operatori e dal mercato. L'esistenza di relazioni, infatti, come ad esempio la citata Genova-Piacenza, non può in linea generale essere impedita o favorita, solo il mercato può decidere di crearla e sostenerla, nel caso vi siano operatori interessati: il problema, quindi, è piuttosto cercare di capire come attrarre gli operatori in luoghi già attrezzati dal punto di vista logistico anziché continuare con la dispersione dei magazzini, che rende meno praticabili le soluzioni ferroviarie, cui servono invece concentrazione e masse critiche. Pur comprendendo quanto sia difficile per gli Enti dire no a possibili introiti ed oneri di urbanizzazione in grado di dare una risposta ad esigenze esistenti, soprattutto in situazioni di finanza pubblica difficile, è tuttavia necessario puntare a concentrare l'insediamento degli operatori logistici e delle imprese che fanno logistica nei punti attrezzati per offrire soluzioni ferroviarie, altrimenti queste non si verranno a concretizzare e la dispersione dell'offerta logistica diventerà certamente una delle difficoltà maggiori da affrontare nel prossimo futuro.

Carmelo Alberto D'Addese - Assessore ai Lavori Pubblici, Comune di Carpi e in rappresentanza dell'Unione dei Comuni "Terre d'Argine"

Premettendo che è già stata effettuata la consegna del contributo, realizzato non solo a nome del Comune di Carpi ma anche dell'Unione Terre d'Argine, in questa sede si vuole in particolar modo porre l'attenzione sulla situazione di grave criticità, ai limiti dell'indecenza, registrata nel nostro territorio dal servizio ferroviario, che finisce per condizionare anche la viabilità: per questo l'Unione ha già espresso la richiesta che la competenza della linea passi alla Regione Emilia-Romagna, soluzione ritenuta definitiva per garantire una maggiore

qualità dei servizi. Alla Regione, cui del resto il problema è già ampiamente noto, si chiede intanto che all'interno del PRIT 2010-2020 venga considerata la necessità del raddoppio tra Soliera e Carpi, della revisione totale del materiale rotabile e degli aspetti riguardanti la sicurezza.

Quanto agli altri temi, si vuole richiamare almeno quello della viabilità: sia perché si faccia in modo, anche grazie al necessario coordinamento tra le Province di Modena e Reggio Emilia, che il previsto sviluppo viario presso le confinanti Reggiolo e Rolo non provochi impatti negativi sulla viabilità cittadina e del territorio circostante, sia per sottolineare il ruolo fondamentale del collegamento con Modena, principale punto di riferimento locale (sotto il profilo commerciale, industriale e così via), per cui i servizi viabili e ferroviari devono risultare adeguati alle esigenze della domanda.

Davide Serrau - Responsabile Servizio Infrastrutture, Società Aeroporto di Bologna.

Nell'occasione odierna si vuole sottolineare l'importanza della definizione dell'approccio strategico alle scelte di piano, portando come esempio la propria esperienza: gli attuali risultati di crescita dei traffici aeroportuali sono infatti noti, ma risale a qualche anno fa il momento in cui si iniziò a pensare alla strategia di sviluppo dello scalo, quando la SAB decise, tra le scelte strategiche appunto, di avvicinare l'aeroporto anche a categorie di utenti che fino ad allora non se ne erano serviti, e di puntare quindi sul traffico low cost.

Le ipotesi indicate nei documenti del PRIT sulla costruzione del network regionale, perciò, risultano condivisibili ma è necessario stabilire il ruolo di Bologna, se si debba o meno, in altre parole, partire da Bologna per lo sviluppo degli aeroporti: si tratta di uno snodo centrale in Emilia-Romagna, definito anche come portale strategico, e la SAB intende fare la propria parte in questo sviluppo ma fondamentale è l'approccio strategico che si intende adottare. Parlare di aeroporti infatti significa anche, ad esempio, parlare di intermodalità, perché l'aeroporto non si pone in contrapposizione ma anzi chiede l'intermodalità per connettere i diversi sistemi di trasporto.

Altrettanto importante infine è considerare con attenzione la risorsa tempo, evitando di disperderla inutilmente: forte altrimenti è il rischio di vedersi sorpassati da quanti oggi occupano posizioni più arretrate ma si dimostreranno capaci di muoversi più velocemente.

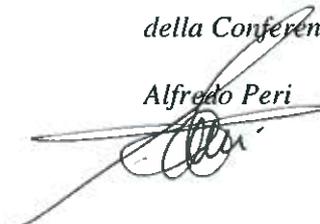
Alfredo Peri - Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali e immateriali, mobilità, logistica e trasporti, Regione Emilia Romagna.

Ringrazia gli intervenuti, ricorda le tempistiche per la consegna dei contributi e chiude alle h.11.30 circa.

Il Presidente

della Conferenza di Pianificazione

Alfredo Peri



Il Segretario

della Conferenza di Pianificazione

Francesco Saverio Di Ciommo

