

Resoconto integrale
Seduta del 31 gennaio 2019 – parte UC ore 14,45

Il giorno 31 gennaio 2019 alle ore 13,15 è convocata, con nota prot. n. AL.2019.2239 del 25/01/2019, presso la sede dell'Assemblea legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità in seduta ordinaria e in **udienza conoscitiva**.

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
ROTTINI Manuela	Presidente	Partito Democratico	5	presente
BARGI Stefano	Vicepresidente	Lega Nord	2	presente
IOTTI Massimo	Vicepresidente	Partito Democratico	4	presente
ALLEVA Piergiovanni	Componente	L'altra Emilia Romagna	1	assente
BAGNARI Mirco	Componente	Partito Democratico	1	presente
CAMPEDELLI Enrico	Componente	Partito Democratico	2	presente
FABBRI Alan	Componente	Lega Nord	1	assente
FACCI Michele	Componente	Gruppo Misto	1	assente
GALLI Andrea	Componente	Forza Italia	1	assente
GIBERTONI Giulia	Componente	Movimento 5 Stelle	4	assente
LIVERANI Andrea	Componente	Lega Nord	1	presente
LORI Barbara	Componente	Partito Democratico	2	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico	5	presente
PETTAZZONI Marco	Componente	Lega Nord	2	presente
POLI Roberto	Componente	Partito Democratico	2	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Nord	1	presente
PRODI Silvia	Componente	Gruppo Misto	1	presente
PRUCCOLI Giorgio	Componente	Partito Democratico	1	assente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Nord	1	assente
RANCAN Matteo	Componente	Lega Nord	1	assente
RAVAIOLI Valentina	Componente	Partito Democratico	2	presente
ROSSI Nadia	Componente	Partito Democratico	1	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico	2	presente
SASSI Gian Luca	Componente	Gruppo Misto	1	assente
TAGLIAFERRI Giancarlo	Componente	Fratelli d'Italia	1	assente
TARASCONI Katia	Componente	Partito Democratico	1	presente
TARUFFI Igor	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
TORRI Yuri	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
ZAPPATERRA Marcella	Componente	Partito Democratico	1	presente

Sono presenti i consiglieri: Giuseppe PARUOLO, Silvia PICCININI, Andrea BERTANI, Stefano CALIANDRO, Luciana SERRI, Paolo CALVANO

È altresì presente l'assessore Raffaele Donini

Partecipano alla seduta: l'ing. Helmuth Moroder e Paolo Ferrecchi (Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente)

Presiede la seduta: Manuela RONTINI

Assiste la segretaria: Samuela Fiorini

Alle ore 14,55 la Commissione riprende i propri lavori in udienza conoscitiva presso la Sala polivalente "Guido Fanti" dell'Assemblea legislativa con il seguente o.d.g.:

UDIENZA CONOSCITIVA

7618 - Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"". (Delibera di Giunta n. 2045 del 03 12 18).

Partecipano

Mauro Agostini	-	AMR Agenzia mobilità di Romagna
Giuseppe Amorelli	-	FIAB Federazione italiana amici della bicicletta
Paolo Bianchi	-	Aeroporto di Bologna
Laura Bianchini	-	AIRIMINUM 2014 Spa
Valerio Benelli	-	FIAB Rimini
Francesco Bernanasca	-	Polizia stradale di Bologna
Silvia Bertoni	-	Città metropolitana di Bologna
Claudio Bitelli	-	Tecnico FISH E.R.
Tommaso Bonino	-	SMR
Matteo Bosetti	-	Autovia Padana SPA
Pietro Bosi	-	Provincia di Piacenza
Maurizio Buzzani	-	FAISA CISAL E.R.
Christian Calzolari	-	ANAS
Paolo Cirillo	-	AUTOSTRADe PER L'ITALIA
Alberto Conti	-	WWF
Leonardo Corbucci	-	AIRIMINUM 2014 Spa
Sergio Crespi	-	Interporto Bologna Spa
Rosalia Curigliano	-	CNA Emilia-Romagna
Francesca Despini	-	Dipartimento di ingegneria "Enzo Ferrari" di UNIMORE
Bruno Di Iorio	-	Associazione I Pedalalenza
Roberto Di Maio	-	SLM FAST CONFSAI
Sergio Donati	-	FEDERALBERGHI E.R.
Gilberto Facondini	-	UNIONE COMUNI BASSA ROMAGNA
Roberto Fagnani	-	Assessore Comune di Ravenna
Emilio Fanlini	-	Comune di Piacenza
Gino Ferri	-	Consigliere FIAB –PARMA - BICINSIEME
Alessandra Filippi	-	Assessore ambiente e mobilità sostenibile Comune di Modena
Giorgio Fiorillo	-	SRM
Lorenzo Frattini	-	Presidente Lega Ambiente E.R.
Ivano Galvani	-	AIPO
Sandro Gasparrini	-	Amministratore delegato Soc. F.A. Srl – Aeroporto Forlì
Alessandro Giorgetti	-	FEDERALBERGHI E.R.
Fabio Grande	-	SOGEAP Spa - Aeroporto Parma
Giuseppina Gualtieri	-	Presidente TPER
Francesco Guaraldi	-	Delegato Università Studi di Modena e Reggio UNIMORE
Giancarlo Guarrera	-	Aeroporto Marconi
Antonio Gurrieri	-	Confcommercio E.R.
Giulio Kerschbaumer	-	Legambiente E.R.

Gino Maioli	-	Presidente Dinazzano PO Spa
Claudio Maltoni	-	Comune di Forlì/FMI
Davide Marenghi	-	Provincia Piacenza
Simona Negrini	-	FEDERMETANO
Guido Nicconi	-	CONFETRA
Donato Nigro	-	Dirigente Serv. trasporti Città metropolitana di Bologna
Giulia Olivieri	-	Legambiente Medicina
Michele Orcesi	-	SOGEAP Spa - Aeroporto Parma
Andrea Ostan	-	Autovia Padana
Costantino Pandolfi	-	ENAC Ente nazionale aviazione civile
Cinzia Panici	-	AMR ROMAGNA
Barbara Panzacchi	-	Sindaco di Monghidoro
Nicola Pasi	-	Sindaco di Fusignano
Dora Ramazzotti	-	Aeroporto di Bologna
Laura Randi	-	AMR Agenzia Mobilità di Romagna
Marco Ravaioli	-	Assessore Comune di Forlì
Cristina Romagnoli	-	Comune di Cento
Luca Rossi	-	Direttore gen.le Confindustria E.R.
Alessandro Santoni	-	Sindaco San Benedetto Val di Sambro
Roberto Savorani	-	Comitato promotore SS16
Nevio Senni	-	Coordinatore reg.le FIAB
Davide Sighinolfi	-	Rete Ferroviaria italiana
Giuseppe Silvestrini	-	FA Forlì – Aeroporto Forlì
Luciano Spaggiari	-	TEP Parma – Trasporti pubblici Parma
Marco Spinedi	-	Interporto Bologna Spa
Alberto Squarzina	-	Autorità portuale Ravenna
Fabio Stampini	-	Agenzia Mobilità e TPL Modena
Sergio Sverzellati	-	Comune di Piacenza
Maria Elisabetta Tanari	-	Sindaco Comune di Gaggio Montano
Gian Domenico Tomei	-	Presidente Provincia di Modena
Fabrizio Toselli	-	Sindaco di Cento
Mirno Tutino	-	Assessore Comune di Reggio Emilia
Francesca Verlicchi	-	Comitato promotore SS16
Michele Vernaci	-	Agenzia Mobilità Reggio
Ernesto Vizza	-	RFI – SCT/LN
Gregor Klaus Vogel	-	Autostrada del Brennero Spa
Friederich Paul Wendler	-	Amministratore delegato SOGEAP Spa -Aeroporto Parma
Francesco Zanoni	-	Confcooperative E.R.

7618 - Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"". (Delibera di Giunta n. 2045 del 03 12 18).

M. RONTINI (*Presidente commissione Territorio Ambiente Mobilità*): Buongiorno a tutti.

Diamo inizio a questa seconda parte di seduta della Commissione Territorio, Ambiente Mobilità, che, come sapete, è riunita in udienza conoscitiva sull'oggetto 7618, che è la proposta di Piano regionale integrato dei trasporti il PRIT 2025, deliberato dalla Giunta il 3 dicembre 2018.

Come sapete, è dal 2016 che con diversi atti questa Regione, la Giunta, l'Assemblea legislativa è impegnata in tutto quello che è l'iter che ci porterà nei prossimi mesi ad approvare definitivamente il PRIT 2025 in Aula.

È stato avviato il procedimento con la delibera n. 1073 nel 2016. Fu poi approvato l'ordine del giorno in Assemblea legislativa e poi c'è stata sui territori, con una grande partecipazione e tanti incontri, la Conferenza di pianificazione che si è conclusa a marzo 2017. È stata affiancata anche da un processo di partecipazione dei cittadini chiamato "Buona mobilità verso il PRIT 2025". Poi si è arrivati alla redazione degli elaborati che sono stati appunto deliberati dalla Giunta e proposti all'attenzione dell'Assemblea legislativa della Commissione che presiedo e che ci porteranno nei prossimi mesi a fare cosa? Lo ripeto perché forse non è chiaro a tutti qual è l'iter procedurale che adesso ci aspetta. Noi approveremo in Commissione la proposta della Giunta; proposta che poi approderà in Aula. Come avviene per i Piani regolatori, per quelli che sono gli atti di pianificazione, inizieranno poi da quel giorno i sessanta giorni per le osservazioni in cui tutti i soggetti istituzionali, gli *stakeholder*, tutti coloro che sono titolati a presentarle, visto che il piano rimarrà depositato presso le sedi dei comuni, presso le province, sarà pubblicato *on line*, potranno depositare queste osservazioni, che verranno controdedotte dagli uffici della Regione Emilia-Romagna, dell'assessorato, e poi tornerà in Assemblea legislativa per l'approvazione finale.

Ci ho tenuto a ripercorrere brevemente l'iter che ci ha portati fin qui per dare risalto anche alla grande disponibilità che in questi anni l'assessorato ha messo su questo, così come sugli altri atti che lo hanno riguardato, ad un confronto con tutte le parti sociali, economiche, l'associazionismo, le istituzioni e gli enti locali. Ci saranno anche nei prossimi mesi, nelle prossime settimane opportunità di dialogo e confronto per migliorare la proposta depositata dalla Giunta.

Nella prima seduta della Commissione della prossima settimana verrà anche nominato il relatore di maggioranza e, laddove vorranno, anche il relatore di minoranza, che saranno poi altre figure che, insieme alla Presidenza della Commissione, potranno dialogare con voi e rendere più fruibile anche questo scambio. Qualsiasi osservazione che voi vogliate far arrivare in questa fase e, eventualmente, anche la sintesi degli interventi che farete qui li potete far arrivare alla segreteria della Commissione, scrivendo alla mail da cui avete ricevuto l'invito per la seduta di oggi.

Io ho finito. Per noi è un momento importante perché oggi, a differenza di quello che facciamo sempre, vi ascoltiamo. Noi siamo abituati, nei nostri lavori, a parlare molto. Oggi la seduta, invece, è dedicata all'ascolto vostro, delle vostre istanze, delle vostre sollecitazioni.

Passo la parola in apertura, per un breve intervento di inquadramento, all'assessore Donini e poi a voi. C'è già una lunga lista di interventi. Vi chiederò la massima collaborazione nel chiedervi di attenervi ciascuno a sette-otto minuti. Dopodiché, non perché non ci sia disponibilità, ma per far sì che tutti rimaniamo in questa sala fino alla fine, tutti ci ascoltiamo, vi rinviterò a terminare a breve.

Assessore, a lei la parola.

R. DONINI (*Assessore ai trasporti, reti infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale e agenda digitale*): Grazie, presidente. Grazie a voi per avere colto questa opportunità. Presento, anche se lo conoscete, il direttore generale del settore trasporti, mobilità e infrastrutture, Ferrecchi, e anche alla pianificazione territoriale e ambiente, ma stiamo sul PRIT, che resterà qui per tutta la durata della audizione per annotare anche subito le vostre osservazioni, che vi invito, come è consuetudine, a formalizzare per iscritto nelle prossime settimane.

Diceva giustamente la presidente “vogliamo fare un percorso partecipato”. Molti interlocutori di voi sono gli stessi che hanno partecipato al percorso di formazione della legge urbanistica, quindi immagino proprio una cosa del genere, cioè un percorso che parte da oggi, che terrà aperta la Commissione con sedute di approfondimento, ma che avrà anche alcuni importanti *focus* di approfondimento nei territori, dimodoché quando si parla di logistica magari andiamo nella zona dove la logistica è preminente, quando si parla di fragilità territoriali e di connessione con le grandi arterie del traffico possiamo andare a discutere nei territori dove questo fabbisogno è più marcato, quando si parla di trasporto pubblico possiamo registrare anche alcuni *focus* nei territori sui quali intendiamo investire molte energie e molte risorse per qualificare complessivamente la rete del trasporto pubblico. Quindi, è un percorso partecipato.

Per noi non è importante fare presto, è importante fare bene. Ci metteremo tutto questo anno e avremo occasione per recepire tutte quelle indicazioni (ovviamente alcune saranno in contrasto fra loro, ma faremo una sintesi) che provengono dal territorio.

Non è che in questi quattro anni abbiamo dormito. In questi quattro anni abbiamo costruito gran parte della proposta del PRIT, che ora però deve trovare un'organicità, un disegno strategico, riconoscersi in una dimensione unitaria, per portare il Piano dei trasporti della Regione Emilia-Romagna a obiettivi non conservativi, ma ambiziosi e possibilmente anche di natura riformista rispetto allo *status quo*.

Cosa abbiamo fatto in questi anni? Cito alcune cose, poi mi taccio. Abbiamo – unica Regione in Italia, credo – sottoscritto con il Governo – l'altro, ma l'avremmo fatto anche con questo, del resto la nostra disponibilità al dialogo è sempre nota – un accordo quadro per le infrastrutture strategiche, nel quale non è che abbiamo fatto poco, abbiamo dimezzato il fabbisogno di infrastrutture del vecchio quadro infrastrutture della Regione: da 24 miliardi di euro di fabbisogno, che corrispondevano poi a tutta una serie di tracciati stradali, autostradali, ferroviari, portuali, interportuali, aeroportuali e via dicendo, ad una dimensione che vede dimezzato il nostro fabbisogno di infrastrutture, da 24 miliardi a 12 miliardi. Si traduce anche, ovviamente, nelle scelte del PRIT.

Abbiamo equiparato gli investimenti in strade, superstrade e autostrade, con gli investimenti in ferrovia, più o meno 50-50 nelle nostre priorità. Prima era il 64 per cento in strade, superstrade e autostrade e il 24 per cento in ferrovie. Questo dentro l'accordo quadro sulle infrastrutture strategiche della Regione, alcune delle quali fanno discutere, alcune delle quali non fanno discutere, anzi siamo sollecitati in modo unanime ad attuare, alcune delle quali sono state confermate e quindi sono parte integrante della proposta che la Giunta ha elaborato di Piano dei trasporti, ma in questo quadro in questa dimensione, cioè in una dimensione che ha voluto riqualificare complessivamente la pianificazione delle infrastrutture riequilibrando ferro e strade e ovviamente anche lasciando 400-500 metri di nuove autostrade non come prioritarie.

Seconda cosa che abbiamo fatto. Dall'inizio del nostro mandato abbiamo litigato con i vari Governi, e qui siamo stati bipartisan, da Lupi in poi, per inserire i nostri aeroporti nel decreto nazionale degli aeroporti. All'inizio non era così facile. Adesso sono tutti dentro con caratteristiche di aeroporti nazionali, tranne Forlì, ma nel decreto abbiamo preteso venisse scritta la norma che

consentirà, anche all'aeroporto di Forlì, nel caso in cui raggiungessero i requisiti del decreto, di essere inserito negli aeroporti di carattere nazionale.

L'obiettivo ambizioso del PRIT è che questi aeroporti – ovviamente Bologna è quello centrale, l'aeroporto internazionale, ma anche Rimini, Forlì e Parma – possano avere il loro piano di sviluppo che ci si metta a servizio delle necessità infrastrutturali degli aeroporti e che progressivamente si offra un disegno strategico di collaborazione con gli aeroporti nella direzione di un sistema integrato e possibilmente specializzato. Non vuol dire che un aeroporto fa solo una cosa, perché tutti faranno tutto, faranno passeggeri e cargo, però che ci siano delle collaborazioni e delle sinergie soprattutto nell'ambito delle politiche di internazionalizzazione.

Una terza cosa che abbiamo fatto molto importante riguarda la logistica. Noi siamo una regione che cresce moltissimo in termini di prodotto interno lordo per la logistica, che ha un volume di traffico importante. Basti pensare a un dato. Prima della grande crisi avevamo 18 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro. Dopo, ovviamente, sono calate anche le merci, perché otto anni di recessione vogliono dire molto. Adesso noi siamo già attorno ai 20 milioni di merci su ferro, che sono circa il 9 per cento del totale. Vogliamo aumentare di molto questa soglia e vogliamo, soprattutto, anche qui, costituire una rete (abbiamo formato un *cluster* per questo) tra poli logistici che insieme non solo facciano formazione e specializzazione, ma si vadano a prendere un po' di quote di mercato, oltre Gronda, da Venezia fino a Milano, che impediscono molto spesso alle merci su ferro di arrivare nei nostri poli di logistica, in modo da cogliere queste opportunità di mercato.

Abbiamo fatto un patto per il trasporto pubblico locale, che stiamo onorando pedissequamente, con tutte le difficoltà del caso, però con tutti i soggetti interlocutori, che vede la nostra Regione la prima in Italia per crescita, per esempio, di trasporto pubblico, passeggeri su ferro. Ieri il dato di Pendolaria è stato veramente sbalorditivo. Siamo cresciuti del 79 per cento in termini di passeggeri. Gli altri sono cresciuti di una cifra, dello "zero virgola". Abbiamo fatto tante politiche per questo e le continueremo a fare.

Qual è il disegno organico del PRIT? Mettere al centro del trasporto pubblico il sistema ferroviario metropolitano di Bologna, Città metropolitana, considerare da Ravenna a Rimini, dove abbiamo ancora tante vulnerabilità, una sorta di Città metropolitana del mare, anche se non è giuridicamente equiparata, ovviamente, alla Città metropolitana di Bologna, e che quindi abbia anch'essa una sorta di SFM del mare, con l'idea di una metropolitana di superficie e di costa che possa anche vedere sistemi intermodali e che metta a rete anche le diramazioni che oggi sono più in difficoltà e più periferiche, interconnettendole fra loro, e penso per esempio alla zona del Modenese, ma non solo a quella, anche del Reggiano e del Ferrarese. Poi centrare l'obiettivo strategico di considerare il trasporto pubblico su gomma, che è ancora la stragrande maggioranza del trasporto pubblico, come un trasporto che svolga anche la funzione di adduzione rispetto al trasporto pubblico su ferro.

Per il trasporto pubblico stiamo parlando di tutte politiche e tutte pianificazioni e programmazioni che abbiamo concordato e concertato con tutti nel Patto per il TPL, quindi Accordo quadro sulle infrastrutture, Decreto aeroporti, *Cluster* della logistica, Patto per il trasporto pubblico locale, Piano per la mobilità elettrica. Quando ci hanno detto che eravamo i primi in Italia per la mobilità elettrica, siamo andati a vedere i dati e ci siamo ridimensionati molto nelle nostre ambizioni, perché sono dati ancora ultra marginali, per cui è molto facile essere primi in quella classifica, però pensiamo che il PRIT debba puntare su una mobilità sostenibile, che non è fatta solo di trasporto pubblico locale, ma è fatta anche, per esempio, di una qualificazione di sostenibilità anche del trasporto privato con, per esempio, una progressiva e meticolosa disseminazione su tutto il territorio regionale di colonnine per la ricarica, in modo da dare possibilità agli operatori di potersi implementare. Questo è un accordo che abbiamo siglato di recente.

Abbiamo l'ambizione di continuare a crescere nel trasporto sostenibile su bici. Oggi la media nazionale è il 5 per cento, noi siamo al 10 per cento, vogliamo arrivare al 20 per cento. Abbiamo fatto una legge, approvata all'unanimità dall'Assemblea legislativa regionale, proprio per questo, e questo significa che non solo il PRIT deve contenere la rete delle piste ciclabili della regione, ma deve anche incentivare politiche di connessione, per esempio, treno-bici, in modo da intercettare sempre più quote di mobilità casa-lavoro e casa-scuola per quello che riguarda il trasporto sostenibile.

In questi anni, quindi, abbiamo approvato atti legislativi, di origine pattizia, di investimenti e di politiche che compongono... Ovviamente, stiamo parlando anche del porto di Ravenna che per noi, e nel PRIT, non è il porto "di" Ravenna come dico sempre, ma è il porto "a" Ravenna. È il porto della Regione Emilia-Romagna, primo porto in Italia per importazioni di merci che noi pensiamo debba avere un collegamento molto forte in termini di connessione, sbarchi, merci, ferrovie fino ai poli di logistica e fino anche al Brennero.

D'altra parte è in corso anche il progetto di adeguamento infrastrutturale dello stesso porto, con un progetto molto costoso e ambizioso.

Mi fermo qui perché potrei parlare otto ore e la collega Rontini fra un po', quando smette di tossire, mi darà una gomitata. È per noi importante dare un disegno organico. In questi anni abbiamo fatto tanto, ma adesso abbiamo l'occasione di mettere assieme quello che abbiamo fatto, dare un'anima al PRIT, al Piano regionale dei trasporti, dare una direzione di marcia, nel segno della sostenibilità, della competitività e ovviamente anche della intermodalità tra vari sistemi di mobilità.

Presidente **RONTINI**. Grazie, assessore. Ringrazio anche l'ingegner Ferrecchi per essere qui con noi.

Il primo intervento è di Roberto Fagnani, assessore del Comune di Ravenna, a cui ricordo di stare nei sette minuti. Grazie.

R. FAGNANI (*Assessore ai lavori pubblici, grandi infrastrutture, mobilità, sussidenza e servizi geologici, sport del Comune di Ravenna*). Buon pomeriggio.

È chiaro che non posso che ribadire di essere favorevole a questo Piano strategico e quindi di essere anche molto soddisfatto nel vedere mappate, messe nella strategia, importanti opere infrastrutturali della viabilità del mio territorio, del territorio ravennate. È un territorio che credo non possa più aspettare. Purtroppo Ravenna, nonostante la sua importanza, nonostante la sua filiera, il suo tessuto economico molto importante, paga... Come diceva prima l'assessore Donini, non ne faccio una questione politica, perché è un problema decennale. Ravenna è isolata dal resto del mondo e in questi anni hanno governato tutti, quindi il problema è di decenni, non soltanto un problema attuale. Credo che non possa più aspettare proprio per l'importanza e per il tessuto economico che il nostro territorio ha.

Potete vedere anche in questi giorni, a causa della chiusura della Ravegnana, i grossi disagi che ha il nostro territorio e anche noi come comune. Purtroppo, il traffico si riversa anche sulle strade cittadine, provocando grossi disagi ai cittadini, provocando un traffico importante, provocando anche problemi infrastrutturali ai quali gli enti locali – in questo caso il comune – devono sopperire, e non sempre con l'aiuto degli enti sovraordinati. Oggi più che mai l'importanza di una viabilità esterna del nostro territorio deve essere rimarcata in modo forte.

Ripeto, siamo favorevoli a questo piano. In tema di mobilità, martedì abbiamo approvato, come comune, penso i primi in regione, forse tra i primi in Italia, il Piano urbano della mobilità sostenibile. Quando l'ho presentato ho detto che quando si approva un piano non è mai un punto

di arrivo, ma è un punto di partenza, perché dopo bisogna usare gli strumenti per poter attuare quello che viene messo in un piano.

Dopo l'approvazione del PRIT, il fatto importante sarà quello di, finalmente, cominciare a trovare i finanziamenti per poter fare questa importante opera del quale il comune, il territorio ravennate necessita, rimarcando fortemente il ruolo del porto. Giustamente, l'assessore Donini e il presidente Bonaccini hanno detto più volte che il porto di Ravenna sicuramente non è soltanto di Ravenna, ma di tutto il nostro territorio, per l'importanza dell'arrivo di materie prime che servono per tutta la filiera economica della nostra regione, a maggior ragione in virtù di un importante progetto, l'hub portuale, l'escavo dei fondali, l'approfondimento dei fondali a 12 metri e mezzo, che porterà sicuramente il nostro porto – chiaramente la differenza la fa, come sempre, il mercato – ad essere ancora più competitivo e ancora più appetibile, tenendo conto che già oggi il nostro porto fa qualcosa come 27 milioni di tonnellate di movimento di materia. Quindi, è un porto che già oggi ha numeri importanti, ma che con il progetto dell'hub portuale punta, chiaramente, ad aumentare i suoi numeri. È per questo che diventa sempre più importante non isolare Ravenna.

Mi preme rimarcare come questa partita non sia una partita che debba portare avanti solo il territorio ravennate. Proprio per l'importanza che ha il porto nella nostra regione, credo che sia un tema da portare avanti tutti quanti insieme. La filiera economica della nostra Regione è importante proprio per le materie prime che arrivano nel porto di Ravenna.

In tema di trasporti, bene, si va sempre più verso una mobilità sostenibile. L'assessore lo avrà sentito tante volte: ringraziamo perché in qualche modo è stato riconosciuto il ruolo della Romagna in tema di agenzia di mobilità romagnola. Siamo stati l'unico territorio ad oggi che, seguendo una linea regionale, ha fatto nascere nel marzo 2017 l'Agenzia unica della mobilità romagnola, un'agenzia che oggi sta già lavorando per la gara. Proprio ieri abbiamo presentato, con l'ottimo lavoro delle nostre collaboratrici (qui vedo l'amministratore unico Agostini e le due collaboratrici), quello che è il primo *step* per poter andare in gara, abbiamo una sede unica, quindi di fatto ringrazio veramente la Regione per aver dato attenzione a questo ruolo che tutta la Romagna ha messo in piedi, tenuto conto che si lavora in sinergia e si lavora in un progetto unico di territorio.

Ripeto, credo che in tema di infrastrutture Ravenna non possa più aspettare, perché credo sia importante non soltanto per il nostro comune, non soltanto per il nostro territorio, ma per tutta la regione.

RONTINI. Grazie, assessore Fagnani. Ha risparmiato due minuti.

Cedo adesso la parola a Gino Ferri, consigliere della FIAB di Parma – Bicsieme, che invito ad accomodarsi qua... Va bene. Allora, do la parola a Simona Negrini, consulente per le attività regionali di Federmetano. Buongiorno.

Ho dimenticato di dire che i lavori di oggi si svolgono in diretta *streaming* su richiesta dei consiglieri, quindi anche il video dell'udienza conoscitiva sarà disponibile nei giorni successivi sul sito della Regione Emilia-Romagna.

Prego.

S. NEGRINI (*Federazione nazionale distributori e trasportatori di metano Federmetano*). Intanto ringrazio per questo clima collaborativo e per questa occasione che ci viene data per poter dare il nostro contributo su questo provvedimento, che è davvero enorme, complesso e veramente di grande portata.

Abbiamo sentito parlare di tantissimi progetti, tantissime opere e tantissimi obiettivi ammirevoli, non abbiamo sentito chiaramente citare il metano per auto. Noi siamo la Federazione nazionale dei distributori stradali di metano e chiaramente è nostro dovere e obbligo richiamare l'attenzione delle Amministrazioni anche proprio su questa soluzione, che peraltro è già

ampiamente conosciuta qui da noi, considerato che si tratta di un settore che ha già un forte sviluppo che, a nostro avviso, non va disperso. Anzi, va valorizzato e ulteriormente potenziato. Questo perché, ultimamente, proprio a seguito delle politiche che sono state portate avanti a livello nazionale e con il recepimento di importantissime direttive, proprio anche sulla qualità dell'aria e sullo sviluppo della infrastruttura dei combustibili alternativi, oggi il nostro settore sta registrando una crescita ed uno sviluppo importante.

Do solamente alcune cifre che possono essere significative, ma poi ci siamo già portati un po' avanti e abbiamo già presentato e inviato il nostro contributo su questo PRIT.

Attualmente la rete distributiva del metano compresso conta già in Emilia-Romagna 220 distributori. È già una soluzione implementata sia come trasporto merci che come trasporto pubblico. Citiamo il caso TPER che ha già oltre 250 mezzi circolanti con un forte contributo, un valevole contributo su quello che è l'abbattimento a livello emissivo fra Bologna e Ferrara.

Sia per il trasporto pubblico passeggeri che per il trasporto merci questa soluzione è già implementata, ma può essere sfruttata maggiormente. Anche con il traffico privato abbiamo cifre importanti.

Vorrei, invece, sottolineare il forte sviluppo che stiamo avendo in ambito LNG, metano liquido, che è relativamente nuovo. Come rete ci siamo sviluppati in maniera veramente consistente solamente negli ultimi due anni. Abbiamo una rete nazionale che conta 39 impianti e in più ce ne sono altri 25 in realizzazione. Di questi ce ne sono sette attivi in Emilia-Romagna tra Piacenza e Rimini. Anche questi, come trasporto merci, rappresentano una soluzione nuova, ma comunque già concreta, attuabile. Quindi, andrebbe potenziata e valorizzata in questo senso.

La LNG, tra l'altro, oltre al fatto che le flotte veicolari ci sono già perché abbiamo Scania, abbiamo Volvo, abbiamo IVECO, che già producono questi mezzi con percorrenze anche molto lunghe, fino a 1.500 chilometri. Per cui, visto il trasporto merci e la posizione strategica del nostro territorio, questo è veramente uno di quei prodotti, una di quelle soluzioni che va assolutamente sostenuta in questa fase.

L'LNG, peraltro, verrà adottato a brevissimo anche da TPER per il trasporto merci, che ha già aggiudicato alcune gare per la consegna di circa 45 mezzi di trasporto pubblico passeggeri a LNG. Quindi, arriveranno a breve.

Un'altra cosa mi permetto di dire. Il mio tempo, forse, non è più tanto. Volevo solamente sottolineare il fatto che abbiamo anche la soluzione a emissioni zero, quella del biometano, che attualmente, a parte i diversi impianti che già ci sono sul nostro territorio, può essere utilizzato in rete, immesso in rete in forma compressa, ma può anche essere liquefatto e trasportato su gomma. Per cui, è assolutamente versatile ed è considerato – e lo è – a impatto zero. Anche questa, dal punto di vista della mobilità sostenibile, è una di quelle soluzioni che andrebbero sostenute.

Il contributo che noi volevamo dare e che, comunque, abbiamo dettagliato meglio all'interno del nostro scritto è di tenere in maggiore considerazione questa soluzione e di mantenere un approccio possibilmente di neutralità tecnologica, che, a nostro avviso, viste le peculiarità di ogni soluzione (elettrico compreso), è la soluzione migliore, ognuno per il proprio ambito, per risolvere il problema di qualità dell'aria e decarbonizzazione.

Questo è quanto.

RONTINI. Grazie. Quella nota, se la vuole lasciare agli atti perché eventualmente venga distribuita a tutti i commissari, la può lasciare qui alla segreteria. Via mail, nei prossimi giorni, tutti i consiglieri la riceveranno.

La parola a Sandro Gasparrini, amministratore delegato della società FA Srl, quella che ha in gestione l'aeroporto di Forlì.

Poi si prepari Matteo Bosetti.

Anche a Gasparri ricordo che ha sette minuti.

S. GASPARRINI (*Amministratore delegato della società FA Srl Aeroporto di Forlì*). Grazie.

Le mie sono esclusivamente alcune considerazioni di carattere generale nel contesto aeroporti e trasporto aereo, con un focus che riguarda trasversalmente un po' tutti, quindi non parlerò di Forlì come scalo singolo. L'analisi, che non so se voi condividerete, parte da questo assunto: che il diritto alla mobilità sia un fatto innegabile utile per tutta la collettività non c'è bisogno che io lo stia a spiegare; che nel corso progressivamente degli anni questo diritto subirà una costrizione sempre maggiore in virtù dell'insufficienza delle infrastrutture rispetto all'incrementarsi della domanda è altrettanto pacifico. Quello che oggi appare essere una istantanea che mostra il panorama della rete degli aeroporti italiani quale per certi aspetti forse esorbitante le necessità è di un falso clamoroso perché - vi do solo questo dato - nel corso dei progressivi 10-15 anni andremo verso un raddoppio della richiesta di trasporto passeggeri, altrettanto per le merci, e il sistema continentale italiano, lombardo, veneto, centro-nord, Emilia-Romagna e Toscana, che per certi aspetti ancora oggi è legata all'Emilia-Romagna, andranno sotto collasso. È fuor di dubbio questo, perché nuovi aeroporti non ne verranno costruiti e il sistema andrà, appunto, a generare quello che viene considerato un livello di affaticamento progressivo. Molti parlano di collasso in senso fisico. No! Ma di disarmonie e di diseconomie ve ne saranno progressivamente.

Allora quello che oggi appare essere un motivo sentito secondo il quale l'Emilia-Romagna, con quattro scali, ne ha fin troppi rispetto a quello che sarebbe necessario, diventerà una risorsa per il Paese. Sapete perché? È semplice: perché le prospettive di crescita indicheranno che la Lombardia avrà bisogno di collocare il doppio degli attuali passeggeri, cioè da 50 a 100 milioni, e non crediate che sarà automatico trasportare tutti su Malpensa *oberto collo*. Per cui, vi sarà un'attenzione a scaricare traffico verso l'Emilia, e Parma sarà il primo che, bene o male, verrà toccato.

Così come è la questione dell'aeroporto di Bologna. Le distanze si riducono, signori. Il fatto che il mondo si avvicina è, anch'esso, di un'evidenza lampante.

Quello che oggi viene considerato lontano (Cina, Asia o quant'altro) diventerà il mercato del domani. Vent'anni fa parlavate di andare a Parigi, ad Amsterdam come una località lontana, una località internazionale. Oggi è sotto casa. Domani lo sarà la Cina e gli altri Paesi.

L'Emilia-Romagna è una regione prima della classe. Non può rimanere succube a intermezzi di scali intermedi per raggiungere località distanti. Dovrà raggiungere un'autosufficienza di capacità di collegamenti diretti fino a distanze intercontinentali. Le infrastrutture oggi esistenti in regione dovranno essere adeguate oggi perché i tempi di risposta in questo settore... Oggi si parla del 2025 per il PRIT. Per il trasporto aereo il 2025 è come se dovessi cominciare questa mattina per fare qualcosa da mettere in essere nel 2030 e forse negli anni a seguire.

Nel 2030, credetemi, molti, ma molti di voi saranno più che arrabbiati dalla congestione che troveranno sugli attuali scali se essi resteranno quali essi sono.

Ben venga l'indicazione dell'assessore Donini, che condivido perfettamente: va oggi creata una risposta armonica, partecipata.

Problema delle risorse. Sapete qual è la prima risorsa che necessita? Non i soldi, ma la compartecipazione di tutto il territorio sui progetti. Questa sì che serve, perché solo da qui potete riuscire ad impostare un programma che possa dare la risposta. Grazie.

RONTINI. Grazie. Per ora siete stati bravissimi. Mi dovete scusare. So di non rendermi simpatica a ricordarvi il rispetto dei tempi. Lo faccio semplicemente perché ci sono qui sul mio tavolo ventitré richieste di intervento. Siccome Matteo Bosetti ha comunicato di voler rinunciare all'intervento, chiamo Francesco Guaraldi, delegato dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia. L'intervento successivo - ve lo preannuncio - è quello di Ernesto Vista.

F. GUARALDI (*ricercatore delegato dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia*). Un brevissimo intervento. In particolare io rappresento un laboratorio che si occupa di guida autonoma. Volevamo rafforzare un po' il tema della mobilità connessa; tema che comunque è citato tra le misure di sicurezza, con tutti gli interventi dal punto di vista dell'infrastruttura sulle autostrade in particolare e strade principali che saranno necessari nel prossimo futuro con l'avvento del 5G.

Crediamo che questo sia un punto da maggiormente sottolineare, soprattutto con l'approvazione del decreto Smart Road che in qualche modo sta favorendo la nascita sul nostro territorio, che comunque, oltre a Torino, è sicuramente il territorio principale per le aziende costruttrici d'auto e tutti i fornitori [...] di una collaborazione in questo senso per promuovere la ricerca, ma soprattutto anche l'accettazione da parte dei cittadini che si troveranno fra pochi anni a doversi confrontare con queste tecnologie. È molto importante anche per evitare un utilizzo improprio di questa tecnologia.

RONTINI. Grazie per averci portato un po' di futuro anche in questa discussione. Visto che è stato enunciato, chiamo Alberto Conti del WWF.

A. CONTI (*WWF*). Grazie, presidente.

In questo PRIT non abbiamo visto l'inversione di tendenza che auspicavamo in favore del trasporto pubblico su ferrovia e su strada. Abbiamo visto ancora una prevalenza netta dei grandi assi autostradali. Siamo contrari alla Tirreno Brennero, alla Cispadana e alla Campogalliano-Sassuolo. Vediamo comparire come funghi nuovi caselli autostradali. Sicuramente c'è stato un lieve riequilibrio a favore della ferrovia, un maggiore bilanciamento, ma rendiamoci conto che come ferrovie, come trasporto pubblico siamo molto indietro. Quindi, sarebbe servito un più deciso cambio di passo in relazione a questo.

Se non togliamo le auto dalle strade non risolveremo mai il problema. Il trasporto pubblico deve diventare competitivo con l'auto. C'è chi dice che se viene meno il mercato dell'auto va in crisi l'economia mondiale. Se non va in crisi il mercato dell'auto e non vogliamo mandarlo in crisi, almeno che venga sostituito da un mercato del trasporto pubblico efficiente e economicamente interessante, oltre che effettivamente trasformatore delle nostre abitudini.

Tanto per fare un esempio, io sono di Forlì. Stiamo guardando il PUMS di Forlì. È una delusione totale, un libro di intenti che non ha alcuna attinenza su realizzazioni concrete. Debbo dire che anche nel PRIT ci sono tante opere che non si sa se saranno finanziate. È più che altro un libro di intenti. Speriamo che questi intenti, per la parte pubblica e per le ciclovie, vengano in qualche modo realizzati e finanziati. Soprattutto si prevedono finanziamenti per i grandi assi stradali di cui, ho detto prima, siamo contrari.

Esamineremo con attenzione ancora una volta questo Piano regionale integrato dei trasporti e faremo le nostre osservazioni, auspicando che prima dell'approvazione anche le associazioni ambientaliste vengano tenute in debito conto.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Do adesso la parola a Roberto Savorani del Comitato promotore della Strada Statale 16. Rinuncia a favore della collega, ho capito. Avevo visto che erano due persone iscritte per questo comitato. Quindi, do la parola a Francesca Verlicchi. Prego.

F. VERLICCHI (*Comitato promotore SS16*). Buonasera. Sono Verlicchi Francesca e rappresento il Comitato per la strada statale 16.

Ci siamo conosciuti negli anni e abbiamo raccolto anche molte firme a favore della creazione di una variante della strada statale Adriatica per la parte che va da Ferrara fino a oltre Ravenna, perché di fatto ci troviamo in una situazione di una infrastruttura assolutamente non adeguata, tanto più non abbiamo neanche una ferrovia altrettanto adeguata per questa cosa.

Ci troviamo, quindi, a dover ricordare il fatto di riuscire in qualche modo a ricongiungere i vari piccoli pezzi di variante che nel frattempo sono state fatte. In particolare, avremmo bisogno di sapere se lo stralcio che era stato poi messo in progetto esecutivo da Argenta a Ponte Bastia, che avrebbe dovuto essere la connessione tra l'Argentano e il Ravennate, inizierà quantomeno.

Ricordo che, nel frattempo, la petizione *on-line* è stata riaperta e ho raccontato altre firme, proprio perché è molto sentita questa cosa. Anche perché negli ultimi anni abbiamo avuto un incremento dell'incidentalità esagerata, con numerosi incidenti mortali e molti con feriti gravi, proprio perché (per chi non lo sapesse) la strada si presenta con una banchina minuscola, dove due camion non riescono a passare in maniera affiancata, tanto che spesso si ribaltano nei campi laterali.

A questo si aggiungono ultimamente molti reclami anche da parte della popolazione, perché ci sono molte case che iniziano a tremare al passaggio dei camion, quindi con danni strutturali al passaggio dei mezzi pesanti. Poi se al passaggio dei mezzi pesanti aggiungiamo quella che è la pendolarità e tutta l'infrastruttura economica che passa nell'unica strada utilizzabile, è chiaro che urge un intervento, un intervento anche per aiutare il collegamento anche a livello del porto dell'Emilia-Romagna, il porto di Ravenna, che di fatto in questo momento si trova, anch'esso, cattedrale nel deserto, e aiutare anche il passaggio di flussi turistici, economici, sia regionali che sovraregionali, tra il Veneto, l'Emilia-Romagna e il proseguimento poi nelle Marche.

Questo anche alla luce, eventualmente, di riuscire a sgravare un po' anche il nodo di Bologna magari di un certo tipo di traffico che potrebbe essere convogliato da un'altra parte.

Chiediamo che questa variante torni in esecuzione proprio perché siamo veramente disperati, non abbiamo alternative, di fatto, a questa strada.

Grazie mille.

RONTINI. Grazie. L'assessore Donini, prima di lasciarci, ci vuole salutare.

DONINI. Prima di congedarmi e lasciare, ovviamente, oltre alla presidente Rontini, al direttore Ferrecchi il proseguimento di questa riunione, volevo solo dire una cosa brevissima che mi sento di precisare: il PRIT è un Piano di programmazione. Non è un piano di investimenti. È chiaro che poi da lì ci sono gli investimenti.

È importante che si discuta, come è stato fatto finora, peraltro, o di direzioni di marcia o comunque di puntuali integrazioni alle arterie di traffico o modalità di connessione fra i poli modali eccetera. Ecco, il PRIT non è il piano degli investimenti. È un'altra cosa. Comunque, Argenta va avanti.

RONTINI. Grazie, assessore.

Gino Maioli, presidente di Dinazzano Po. Poi, Donato Nigro.

G. MAIOLI (*Presidente di Dinazzano Po SpA*). Buon pomeriggio a tutti.

Proprio perché per entrare nel merito c'è tempo, volevo fare solo due ragionamenti complessivi legati alle merci su ferrovia e al sistema logistico della Regione Emilia-Romagna, anche partendo dai pilastri. Ho dato una lettura veloce, confesso, del PRIT, proprio perché è uno strumento di programmazione e non di investimento diretto, subito. Se i pilastri sono: soddisfacimento equilibrato dei bisogni dei territori all'interno di un'attuazione subordinata al soddisfacimento di

requisiti di fattibilità, credo che chi governa questa Regione debba appunto partire da qui per fare alcuni ragionamenti.

Siccome dentro quel PRIT c'è un aumento del 30 per cento dei passeggeri, più 30 per cento dei passeggeri, ma c'è anche più 30 per cento del trasporto merci su ferrovia. L'invito che faccio è: non costruiamo un'equazione algebrica per cui 30 più 30 fa meno 25. È una battuta. Perché ho questa preoccupazione? Perché non c'è niente di più rigido di un'infrastruttura ferroviaria.

Per far crescere sia i passeggeri che le merci ferroviarie abbiamo bisogno di velocizzare le reti ferroviarie, togliere gli imbuto, togliere le strettoie. Dentro il PRIT, secondo me, questo c'è. Io chiedo attenzione, come sistema logistico, a questo aspetto. È vero che il trasporto ferroviario è cresciuto in questi anni rispetto alla crisi. È cresciuto per due motivi, sostanzialmente. Il mercato del trasporto merci si è aperto. Non c'è solo Trenitalia Cargo, oggi MIR, che fa trasporto su ferrovia, ma ci sono anche diciassette imprese private che fanno trasporto su merci, molte delle quali operano anche sul nostro territorio e sui terminal logistici della regione. Questa è stata una delle azioni.

L'altra è che i Governi in questi anni hanno compreso la necessità di intervenire. Su questo aspetto faccio un invito, e finisco velocemente. Uno dei due motivi che hanno fatto decollare il trasporto merci è stato l'istituzione dello sconto tracce e anche, in parte, il Ferrobonus. Perché si è arrivati a livello nazionale a queste scelte, che sono scelte che la Regione aveva fatto negli anni precedenti? Per coprire i costi accessori che derivano da quello che dicevo prima, i limiti infrastrutturali che allungano i tempi di percorrenza, che aumentano i costi di gestione.

Io ho notato che nell'elaborato, nel documento c'è un accenno a questo. Io mi sento di invitare il Consiglio regionale a rivalutare questa questione e ad aprire di nuovo questa discussione. È vero che a livello nazionale ci sono 100 milioni di euro a servizio di questo sconto tracce, ma è anche vero che è una cifra fissa, finita e che più aumentano i chilometri di treni merci che si fanno in Italia più diminuisce il contributo. Il rischio è che, a fronte dei tempi di risoluzione delle questioni infrastrutturali e dei limiti infrastrutturali, interventi che sono, bene o male, inseriti tutti, penso anche agli *hub* ferroviari del porto di Ravenna, questo costo, che rimane legato alle limitazioni infrastrutturali, riporti non a un aumento dei treni merci, ma a una possibile riduzione, perché il treno merci è fuori mercato spesso rispetto al camion.

Questo ragionamento, secondo me, va fatto anche nel rapporto con lo sviluppo dei treni passeggeri. In questa sede non voglio aprire confronti, ma credo che alla politica stia di valutare anche questo: in una traccia ferroviaria ci sta un treno, che sia passeggeri o che sia merci; se ci sono due treni sulla stessa traccia, purtroppo succede qualche cosa di brutto, come è accaduto.

Allora, ridurre le potenzialità del trasporto merci, avere poca attenzione rispetto all'aumento del trasporto merci (fatemelo dire così) può significare una ricaduta negativa anche del PIL della Regione. Io sono indegnamente presidente di uno scalo ferroviario che fa 3.700.000 tonnellate, per la maggior parte sono materie prime in entrata e piastrelle in uscita, immaginiamo cosa vuol dire ridurre la potenzialità di questo scalo.

Per cui, mi sento di chiedere a chi amministra questa Regione di stare appieno dentro i principi di questo strumento: equilibrio, ragioniamo, facciamo dei processi condivisi, per costruire un aumento delle potenzialità del trasporto merci.

Grazie.

RONTINI. Grazie, Maioli.

Colgo l'occasione per dire che anche nei giorni successivi sarà possibile da parte vostra inviare osservazioni e anche suggerimenti di emendamenti. Starà poi ai componenti della Commissione valutare se quelle proposte farle proprie e depositarle formalmente all'atto della discussione generale.

Chiamo adesso Donato Nigro, dirigente del servizio trasporti della Città metropolitana di Bologna. Poi Claudio Vitelli.

D. NIGRO (*Dirigente Serv. Trasporti Città metropolitana di Bologna*). Buonasera. Grazie, presidente.

Vorrei molto rapidamente portare il contributo della Città metropolitana anche in questa occasione. Già due anni fa presentammo un contributo valutativo e conoscitivo sul PRIT, quindi oggi siamo ben contenti di riaprire questo confronto alla luce anche di molte novità che si sono sviluppate. In particolare, cito il Piano urbano della mobilità sostenibile della Città metropolitana e del Comune di Bologna adottato alla fine di novembre dello scorso anno.

Credo che rispetto a questo importante avanzamento ci sia da aprire un confronto anche su quello che il PRIT crediamo debba recepire in termini di sviluppi ulteriori della mobilità dell'area metropolitana bolognese che tanta importanza ha anche a livello regionale.

In particolare, al centro di questo piano vi è il servizio ferroviario metropolitano, per il quale il PRIT 2025 riteniamo che debba porre degli ulteriori avanzamenti, perché così com'è configurato l'SFM nel PRIT non ci sembra che ci dia garanzia di una sua attuazione nei tempi giusti e programmati perché possa esplicare i suoi effetti già nei prossimi due o tre anni.

C'è questa progressività che è necessaria, che non rintracciamo in maniera precisa e determinata all'interno del PRIT. Come ho detto, ci saranno i tempi e le modalità per confrontarci con la Regione da oggi, per così dire, al momento in cui verrà approvato.

Un altro aspetto di dettaglio più tecnico riguarda il fatto che il PRIT si correda di un quadro conoscitivo che forse andrebbe aggiornato, perché alcuni dati in particolare riferiti all'utenza ferroviaria mi pare che siano rimasti fermi al 2014, a meno che non ci siano ulteriori documenti che non mi sono noti.

Sul trasporto pubblico locale, in particolare su quello su gomma, il PRIT prevede limitati sviluppi in termini di risorse, in termini di aumento di offerta.

In sei anni, fino al 2025, prevede il 10 per cento in più, considerando che già il patto per il TPL, che è stato citato dall'assessore Donini, prevede questo aumento del 10 per cento già al 2020. Benché conveniamo su un nuovo assetto dei servizi di trasporto pubblico che veda nell'armatura ferroviaria l'asse portante con cui i servizi di trasporto pubblico locale devono interfacciarsi, ci sembra, però, che vada sostenuto più adeguatamente il trasporto pubblico su gomma.

Pensate solo che il PUMS metropolitano prevede, nello scenario di piano al 2030, che oggi, dei 400.000 spostamenti che dobbiamo portar via al mezzo privato, 167.000 vadano sul sistema di trasporto pubblico costituito sia dal ferro che dalla gomma. Di fronte a questi dati, anche la gomma dovrà crescere, sicuramente.

Rinvio a ulteriori appuntamenti e occasioni anche per una memoria di dettaglio da parte della Città metropolitana.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Claudio Bitelli, tecnico della FISH Emilia-Romagna.

Poi Luca Rossi.

C. BITELLI (*Tecnico FISH Emilia-Romagna*). Buonasera a tutti.

Sono contento di essere qui a rappresentare una parte dell'utenza del sistema dei trasporti, che sono le persone con disabilità. Io sono qui a nome di FISH, la Federazione italiana per il superamento dell'handicap, federazione di diverse associazioni di questa categoria di utenti dell'Emilia-Romagna.

È un'utenza che non è poi tanto di nicchia, dal momento che la disabilità – come ci insegna l'Organizzazione mondiale della sanità – nasce quando le caratteristiche della persona non si incontrano con le caratteristiche dell'ambiente. Quando una persona con le sue potenzialità non riesce ad accedere all'utilizzo di un bene o di un servizio, lì si crea disabilità.

Nell'essere qui a cercare di dare un piccolo contributo al PRIT, ricordiamo che come si realizza il sistema dei trasporti, le considerazioni che vengono fatte e l'attenzione che viene fatta verso un'utenza ampliata va a definire il tasso di disabilità che noi incontreremo o che faremo sorgere, se saranno più o meno accessibili i sistemi di trasporto.

Da questo punto di vista, a livello di diritti facciamo riferimento alla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, che è legge dello Stato italiano (legge n. 18/2009), che impegna gli Stati, quindi anche le Regioni, a garantire i diritti all'accessibilità e alla mobilità, che sono diritti assoluti, ma sono anche diritti che concernono il fatto di dare uguali opportunità o il massimo delle opportunità possibili alle persone con maggiore difficoltà. Se pensiamo all'enorme bacino di utenza di persone con problematiche funzionali dovute all'età avanzata, capiamo che il problema non è di poca importanza.

Abbiamo scorso un po' rapidamente (lo confesso) il PRIT, dal nostro punto di vista verificando che ci sono diversi accenni al tema dell'accessibilità, al tema della sicurezza, al tema dell'accessibilità strutturale dei mezzi, al tema del turismo, e il turismo con disabilità oggi è un segmento non del tutto trascurabile, che speriamo cresca ancora, al tema anche della formazione degli utenti, all'attenzione alla diversità di utenti dei sistemi di mobilità. Crediamo anche che sia necessaria una formazione degli operatori, e qui diamo uno stimolo in questo senso, soprattutto per chi lavora *frontline* con l'utenza, e anche un supporto ai tecnici progettisti, perché parlare di disabilità non significa solamente pensare ai ciechi e alle persone in carrozzina, che sono il classico stereotipo della disabilità, quindi alle barriere architettoniche o ai percorsi sensoriali, ma dobbiamo prendere in considerazione una gamma molto più ampia di bisogni e di difficoltà, incluse quelle di tipo cognitivo. Quindi, il problema dell'orientamento, delle segnalazioni, della segnaletica e delle comunicazioni all'interno dei mezzi pubblici e delle strutture è di importanza notevole.

Chiediamo che questi accenni che ci sono rispetto alla popolazione con disabilità siano portati a concretezza visibile adottando criteri di progettazione di dettaglio e legati all'universo del *design* o forse, con un termine più comprensibile, progettazione per un'utenza ampliata quindi che tenga in considerazione una serie di bisogni; una progettazione che sia anche il più possibile partecipata. Esistono norme per la progettazione rispetto alla popolazione con disabilità, ma oltre alle norme si possono introdurre elementi di esperienza, elementi critici anche rispetto alla normativa, e migliorare la qualità delle progettazioni.

Esistono in Emilia-Romagna dei servizi. L'Emilia-Romagna è una regione straordinariamente ricca da questo punto di vista in Italia. Esistono due centri regionali, uno a Reggio Emilia, che si occupa di accessibilità urbana e ambientale, il Centro regionale di informazione sul benessere ambientale; un altro a Bologna, il Centro regionale ausili, che si occupa delle possibilità di autonomia per le persone con disabilità. Esiste una rete di Centri provinciali per l'adattamento degli ambienti, *in primis* dell'ambiente domestico, ma penso anche alle strutture pubbliche a supporto del sistema dei trasporti che si chiama rete dei CAD.

Ci auguriamo che queste strutture possano essere consultate, utilizzate insieme anche alle risorse di competenza presenti nelle associazioni della regione Emilia-Romagna per arrivare a una modalità progettuale e realizzativa rispettosa e che faccia crescere anche la consapevolezza della società rispetto alla diversità dei bisogni che esistono.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Luca Rossi, direttore generale di Confindustria Emilia-Romagna. Poi, Alessandro Santoni.

L. ROSSI (*Direttore generale di Confindustria Emilia-Romagna*). Grazie, presidente. Buon pomeriggio a tutti. È chiaro che una pianificazione così complessa, ovviamente, deve tenere conto di una serie di elementi di natura geografica, sociale, economica, dal traffico di attraversamento, a quello interno, alle esigenze di mobilità di persone e merci. Cercherò, ovviamente, di focalizzarmi sulla parte di mia diretta competenza, che è quella che ha a che fare con le dinamiche economiche e industriali. Credo che anche solo rispetto a quando è stata scritta la prima bozza di questo piano, alcune dinamiche economiche siano cresciute, probabilmente, molto oltre quanto fosse logico ipotizzare a quel punto. Penso alla complessità e allo sviluppo di alcune filiere industriali, alla crescita dell'export, all'attrazione degli investimenti, alla capacità di attrarre nuovi investimenti di questo territorio, ai flussi turistici, allo sviluppo degli investimenti nella logistica e al commercio elettronico, che probabilmente oggi rappresentano i principali *driver* della crescita economica della nostra regione.

Credo che il piano possa contribuire a sviluppare efficienza e investimenti pubblici già a breve termine, ma è soprattutto necessario che la pianificazione sia capace di costruire un sistema di infrastrutture e di trasporto moderno ed efficiente nel medio e lungo periodo, soprattutto considerando i tempi dei processi decisionali realizzativi in questo Paese, che caratterizzano la realizzazione di opere infrastrutturali, piccole o grandi che siano.

Per questo riteniamo che sia utile e fondamentale, anzi, una discussione aperta e ampia, in modo da definire i contenuti nei tempi previsti, ma entrando nel merito delle questioni e dell'impatto che le questioni hanno sullo sviluppo economico e sociale dell'Emilia-Romagna, sulla sostenibilità ambientale e di come si possa trovare una sintesi tra queste dimensioni in una pianificazione strategica a medio-lungo periodo. O siamo capaci di anticipare o di tentare di governare la complessità che abbiamo di fronte o saremo sempre in emergenza, come oggi purtroppo siamo.

Non voglio entrare nei dati economici di questi ultimi giorni, anzi di queste ultime ore, ma resta la sostanza di una Regione che, pur crescendo più della media del Paese, ormai strutturalmente stabilmente da anni, resta ancora lontana da alcune delle Regioni con cui compete tutti i giorni, che crescono più velocemente di noi. Su questo è importante non perdere mai di vista il fatto che il sistema di trasporto e della logistica rappresenta un punto fondamentale della competitività di questo territorio. Il PIL dell'Emilia-Romagna viaggia con le persone e con i *container* e con il valore aggiunto che su di essi le imprese riescono a costruire. Occorre averlo sempre presente quando si ragiona di pianificazione di trasporti e infrastrutture.

Abbiamo anche visto, con tutta evidenza, che le dinamiche di digitalizzazione in corso stanno portando a una crescita di flussi non solo di dati e di bit, ma anche di persone, di merci e di *container*. Quindi, è evidente che tutta l'infrastrutturazione immateriale che caratterizza questo territorio, forse anche più di altri, e che ne ha fatto sempre un territorio di eccellenza a livello europeo, si regge anche su un sistema infrastrutturale, certamente digitale, ma anche tradizionale, che è fatto di città intelligenti, ma è fatto anche di cavi, di stazioni, di binari, di strade, di ponti, di aeroporti, di linee ferroviarie. Non dobbiamo dimenticare che tutto questo deve riuscire a stare insieme in una compatibilità complessiva tra sviluppo e sostenibilità.

Diventa, allora, anche per noi inevitabile e particolarmente urgente parlare di due aspetti in particolare, su cui vorrei semplicemente aprire un capitolo di discussione, che poi ovviamente affronteremo attraverso proposte più puntuali, la prima riguarda le infrastrutture, la seconda riguarda la logistica.

Il quadro delle opere infrastrutturali prioritarie, per quanto ci riguarda, è noto da tempo, e va dal Passante di Bologna alla Cispadana, alla bretella Campogalliano-Sassuolo, alla Tirreno-Brennero.

A questi si aggiungono anche le necessità da tempo richiamate, che poi assumono di volta in volta carattere di emergenza, e penso alla E45 o alla poc' anzi richiamata strada Adriatica, la strada statale 16, di volta in volta. Così come credo che vi siano tutta una serie di interventi anche sulla cosiddetta "rete di base", che fanno spesso riferimento alla dorsale della via Emilia, che rappresenta la nervatura principale della nostra società regionale anche per la concentrazione di abitanti e di persone che lì abitano, lavorano o semplicemente transitano, perché spesso piccoli snodi territoriali o locali (pensiamo alle tangenziali delle città, da Piacenza a Rubiera, a Reggio Emilia) comportano ritardi e inefficienze per persone e cittadini di tutto il Paese.

Dal punto di vista della logistica, vorrei citare due tematiche particolari. Al di là della necessità di valorizzare e integrare sempre più i nodi chiave della nostra regione, che sono nodi che rappresentano porti di ingresso e punti di uscita fondamentali per i nostri sistemi produttivi, dalla rete degli interporti agli investimenti in logistica nell'area di Piacenza, che hanno complessità a loro volta anche particolari, e naturalmente al porto regionale, cioè il porto di Ravenna, vorrei però evidenziare come nel PRIT si faccia riferimento al tema del cosiddetto "governo della domanda", cioè l'idea che si possa tentare di incidere sui comportamenti degli operatori della logistica e su chi la domanda di logistica genera, in primo luogo le imprese, in un'ottica di innovazione e di sviluppo anche di nuove soluzioni e di tecnologie nuove per rendere più efficiente e più sostenibile la logistica. Credo che questa sia un'area su cui occorrerà lavorare molto, tenendo conto che sicuramente ci sono grandi opportunità per lo sviluppo di progetti anche innovativi, tenendo conto che, di fatto, ogni impresa rappresenta di per se stessa un nodo logistica, grande o piccolo che sia, ma sempre più integrato con quelli che operano a monte e a valle del suo sistema produttivo ed è quindi molto importante cercare di utilizzare questo strumento del piano per introdurre una serie di concetti di innovazione che poi dovremo declinare anche in strumenti operativi. Allo stesso modo penso, ad esempio, al tema del trasporto ferroviario su cui è stata avviata negli anni scorsi una sperimentazione – ovviamente, parlo del trasporto ferroviario per le merci – che è stata prima in Italia credo particolarmente positiva e che dovrebbe essere ancora riproposta.

Mi fermo qua. Grazie.

RONTINI. Grazie.

Chiamo Alessandro Santoni, sindaco del Comune di San Benedetto Val di Sambro. Si prepari Antonio Gurrieri.

A. SANTONI (*Sindaco del Comune di San Benedetto Val di Sambro*). Buonasera a tutti.

Gentilissima presidente, questo mio intervento non è finalizzato a esprimere un giudizio sul piano, bensì per avanzare due richieste che illustro anche a nome dei colleghi sindaci dei Comuni di Castel d'Aiano, Gaggio Montano, Loiano, Monghidoro, Monterenzio e Monzuno, ovviamente ringraziandola per l'invito a partecipare ai lavori in oggetto.

Tale richiesta, che sottoponiamo a questa Commissione, riguarda la valutazione di due proposte relative alla rete infrastrutturale di interesse regionale, il potenziamento del nodo autostradale di Bologna attraverso il passante sud e la bretella Reno-Setta.

Relativamente al potenziamento del nodo autostradale di Bologna riteniamo utile e conveniente approfondire ogni aspetto legato a tale soluzione, che oltre a costituire una fondamentale base per lo sviluppo infrastrutturale dell'intera valle del Savena e dell'Idice, e ovviamente dei relativi Comuni, consentirà inoltre di alleggerire il traffico sugli itinerari tracciati autostradali e tangenziali, limitare al minimo il consumo di suolo e l'impatto paesaggistico, sviluppandosi il tracciato per la maggior parte in galleria e, sempre per lo stesso motivo, ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico nonché la vulnerabilità strutturale dal punto di vista sismico, e infine non perdere definitivamente l'opportunità della ricucitura a sud della città e la

conseguente possibilità di creare una bretella autostradale capace di rappresentare una valida alternativa in caso di problemi legati a incidenti o a necessità manutentive.

Riguardo alla bretella Reno-Setta, riteniamo opportuno riconsiderare e approfondire la possibilità di realizzare questa fondamentale infrastruttura – lo ricordiamo – già sostenuta nel recente passato da cittadini e associazioni di categoria con decine di migliaia di firme. Tale opera, con soli 8 chilometri di collegamento, consentirebbe a tutto il comparto dell'Alto Reno, densamente popolato e ricco di aziende di grande rilevanza e con importanti potenzialità turistiche, di raggiungere con tempi di percorrenza dimezzati sia la città di Bologna che i centri toscani. Ciò rappresenterebbe una grande opportunità di sviluppo per un territorio che nel recente passato, e tuttora, ha vissuto e sta vivendo una profonda crisi sia nel comparto turistico che in quello imprenditoriale.

Le aziende patiscono la carenza di un sistema di collegamento stradale snello e veloce tra l'Appennino, la pianura bolognese e la Toscana. I costi di tale svantaggio incidono negativamente sul funzionamento delle aziende stesse e sulle conseguenti decisioni degli imprenditori, che difficilmente continueranno a investire sui nostri territori, determinandone un progressivo spopolamento.

Lo stesso dicasi, infine, per il turismo. Una viabilità più efficiente favorirebbe l'affluenza di persone sul nostro territorio, consentendo a questa parte di montagna di inserirsi in maniera concreta e produttiva nel *trend* positivo della città di Bologna. Non dimentichiamo che l'Alto Reno può contare su una stazione sciistica come quella del Corno alle Scale e sul comparto termale di Porretta, che potrebbero rappresentare in questo modo una grande potenzialità per tutto il territorio metropolitano.

Come noterà dal tenore della richiesta, con il dovuto rispetto istituzionale e delle competenze in materia, ciò che si chiede è che venga quantomeno effettuata un'analisi costi-benefici su entrambe le proposte progettuali, ovviamente con valori attualizzati, volta ad individuare tutti gli aspetti connessi all'eventuale realizzazione delle opere sopradette, senza limitarsi, dunque, ai soli parametri economici di finanziamento, ma che metta a confronto anche i costi sociali e quelli eventualmente derivanti dalle infrazioni comminate dall'Unione europea in tema di inquinamento, al pari dei benefici economici, sociali e sanitari che tali soluzioni porterebbero alla città di Bologna e alla Città metropolitana nel suo complesso, tenuto anche in debito conto, sempre in ottica di benefici, che si potrebbero riutilizzare, a parere nostro, gli enormi volumi di terra scavati per la realizzazione delle gallerie per il riempimento di vecchi siti estrattivi di cave di gesso dismesse, che rappresentano oggi delle criticità dal punto di vista della sicurezza, prima fra tutte l'ex cava del Prete Santo e la Ponticella di San Lazzaro, intervento, questo, che sancirebbe la definitiva messa in sicurezza anche di quell'abitato.

Grazie.

RONTINI. Grazie, sindaco. Anche a lei dico che, se vuole lasciare il testo del suo intervento alla segreteria, lo distribuiremo.

Antonio Gurrieri, funzionario di Confcommercio Emilia-Romagna.

Poi Barbara Panzacchi.

A. GURRIERI (*Confcommercio Emilia-Romagna*). Buonasera a tutti.

Come Confcommercio Emilia-Romagna, vogliamo sottolineare alcuni aspetti attinenti alla logistica, al trasporto merci, oltre che alla mobilità turistica. Partiamo dai dati elaborati da Unioncamere Emilia-Romagna, che evidenziano nel terzo trimestre 2018, ma anche più recentemente (sono usciti oggi anche gli ultimi dati di Movimprese) un andamento fortemente negativo - parliamo del meno 2,2 per cento - in particolare per le vendite al dettaglio specializzato

non alimentare, ma anche per quello alimentare, con un calo complessivo dell'1,7 per cento delle imprese attive sul territorio.

Riteniamo, quindi, che le azioni identificate dal PRIT 2025 debbano anche essere temperate con interventi che garantiscano la migliore accessibilità ai centri commerciali naturali e una conseguente rivitalizzazione degli stessi.

Vista la stretta correlazione tra i piani settoriali della mobilità e gli strumenti di pianificazione territoriale, riteniamo che si debbano individuare e indirizzare azioni per il miglioramento del sistema della mobilità, che concorrono anche al contrasto della dispersione insediativa e del consumo del suolo, in linea con quanto stabilisce la nuova legge urbanistica. A tal fine, deve essere garantita la salvaguardia degli strumenti urbanistici e autorizzativi nel commercio al dettaglio in sede fissa e di rispetto delle politiche di insediamento commerciale.

La scelta di privilegiare insediamenti in zone periferiche o in aree non urbanizzate (ad esempio, outlet) ha provocato in questi anni, oltre che un consistente consumo di suolo, un rilevante aumento della mobilità, perlopiù automobilistica, con fenomeni di congestione nei periodi di punta.

Sono all'orizzonte ulteriori potenziamenti dei poli periferici, con rischio di incremento di questi fenomeni e una conseguenziale perdita di centralità del commercio e dei servizi ubicati nei centri urbani, sia centrali sia periferici, visti anche i crescenti costi di accessibilità. Quindi, il mantenimento di un'offerta commerciale concentrata in ambito urbano e servita adeguatamente dal servizio pubblico deve essere, a nostro avviso, uno degli obiettivi del documento di piano.

Per quanto attiene alle misure inerenti alla mobilità sostenibile, in particolare quelle identificate in accordo con il PAIR 2020, riteniamo opportuno privilegiare interventi che non danneggino l'accessibilità del centro, ma contribuiscano, anzi, a migliorarla.

Riteniamo che l'attivazione di procedure partecipative, che coinvolgano cittadini e forze economico-sociali, possono contribuire alla ricerca di soluzioni che contemperino le esigenze del cosiddetto "governo della domanda".

In luogo dell'estensione delle ZTL che contribuirebbero, a nostro avviso, alla desertificazione dei centri storici, si propone l'attivazione di misure integrative o alternative, peraltro già previste nel PAIR 2020 e richiamate nel documento di piano in commento, che siano equivalenti in termini di riduzione dei flussi veicolari, quali, ad esempio, l'istituzione di zone al limite 30 chilometri orari, aumento dei percorsi casa-scuola, pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti, aumento delle corsie preferenziali, incremento dei servizi di *bike* e *car sharing*, azioni di *mobility management*, percorsi casa-lavoro.

Si pone, inoltre, il problema di migliorare i servizi per l'accessibilità da un lato utilizzando appieno le opportunità offerte dalle nuove tecnologie, ad esempio per migliorare l'utilizzo dei parcheggi esistenti, dall'altro per infrastrutturare adeguatamente le aree pedonali tenendo conto anche delle esigenze degli utenti delle attività commerciali.

Desta perplessità la possibilità di adottare soluzioni che prevedano l'ingresso nella zona per veicoli non autorizzati dietro pagamento di una tariffa, così come un sistema di tariffazione della sosta definito in maniera dinamica durante la giornata, in modo da avere il 60 o l'80 per cento degli spazi di parcheggio sempre disponibili.

Tali interventi, infatti, a nostro avviso, contribuirebbero ulteriormente a indirizzare il flusso degli utenti verso aree con accesso al parcheggio non a pagamento, a scapito della competitività degli esercizi di vicinato situati nei centri storici.

Attenzione deve essere rivolta alla distribuzione urbana delle merci, proseguendo lo studio e la sperimentazione di soluzioni per la distribuzione delle merci nell'ultimo o primo miglio anche in ragione dello sviluppo sottolineato dal documento del commercio *on line* che ha comportato un aumento evidente di traffico merci, soprattutto corrieri.

Per limitarne l'impatto logistico si evidenzia la necessità di favorire lo sviluppo di una distribuzione integrata *on-off line*, utilizzando i punti vendita come punti di ordine e ritiro dei prodotti e dei resi, in luogo del modello totalmente virtuale, promuovendo sperimentazioni soprattutto in ambito urbano.

Il PRIT 2025 conferma le politiche di rinnovo del parco circolante con la rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, quali metano e GPL, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, puntando al potenziamento della disponibilità di infrastrutture di ricarica. A tal proposito, si chiede una ulteriore implementazione di risorse per rinnovare il parco circolante dei veicoli commerciali.

Per quanto attiene alla mobilità turistica, rileviamo la forte crescita di presenze turistiche registrate in questi anni e che pone conseguentemente importanti problemi sulla rete dei trasporti, sia di lungo raggio, per il raggiungimento della meta turistica da altre regioni piuttosto che paesi, sia di breve, per spostamenti interni alla regione. La capacità di intercettare flussi turistici di lungo raggio dipende, evidentemente, in primo luogo da un adeguato sviluppo del sistema aeroportuale regionale, che ad oggi registra una forte crescita di Bologna.

Opere infrastrutturali, quali la Cispadana, la bretella di Campogalliano-Sassuolo ed il passante autostradale di Bologna (sosteniamo convintamente l'iniziativa della Regione, che recentemente, il 28 gennaio, ha formalmente richiesto al Governo la convocazione in tempi rapidi della Conferenza dei servizi), sono importantissime, così come il potenziamento dei collegamenti sull'alta velocità e sulla rete regionale. Occorre, inoltre, implementare la rete infrastrutturale che collega la riviera con il polo ferroviario aeroportuale di Bologna.

Per quanto riguarda – sto terminando – la mobilità turistica di corto raggio, si evidenzia anche in questo caso, come per il commercio, la necessità di avere centri ad alta presenza turistica facilmente accessibili, dotati di infrastrutture e servizi per la mobilità, quali ad esempio luoghi di attestamento dei mezzi privati e collettivi (bus turistici, ad esempio) e disponibilità di mezzi per la mobilità elettrica e per la mobilità cosiddetta "dolce".

Decisivo pare lo sviluppo della mobilità di costa, sia attraverso il potenziamento del trasporto su ferro (vedi metropolitana di costa, linea Ravenna-Rimini) sia supportando forme di mobilità dolce integrata, come le piste ciclabili. Per le aree interne della regione si deve puntare anche allo sviluppo della mobilità integrata per il turismo sostenibile, trasporto bici in treno e in bus, ma anche sul miglioramento della viabilità secondaria, la cui scarsa manutenzione appare in qualche caso drammatica. Basti pensare alle devastanti ripercussioni che sta avendo la chiusura della E45 anche in ragione dell'impossibilità di utilizzare la viabilità secondaria, che versa in condizioni critiche.

Nell'immaginare un auspicato avvio dei lavori, chiediamo, infine, per quanto riguarda in modo particolare la viabilità autostradale, che questi possano prevedere, nel periodo ricompreso fra maggio e settembre, un'attenta valutazione di periodi di sospensione per non creare problemi all'afflusso dei turisti nelle località di villeggiatura, ma questa è una nota del tutto evidente.

Vi ringrazio per l'attenzione.

RONTINI. Grazie. Nel caso lo voglia, anche lei può lasciare la copia dell'intervento oppure mandarcela. Benissimo.

Do la parola a Giandomenico Tomei, presidente della Provincia di Modena, poi Lorenzo Frattini.

G. TOMEI (*Presidente della Provincia di Modena*). Grazie, presidente.

Intervengo solo per manifestare che nella provincia di Modena è indubbio che il manifatturiero è all'avanguardia e ha necessità di infrastrutture, infrastrutture che da tempo si

stanno aspettando sul territorio. Il PRIT, ovviamente, le contempla, ma se ne ribadisce la necessità del mantenimento.

Abbiamo, inoltre, la necessità di verificare alcuni elementi - nei prossimi giorni vedremo di presentare le nostre osservazioni, o direttamente o tramite i consiglieri regionali con degli emendamenti - sul corridoio ferroviario che collega Sassuolo a Vignola. L'avevamo inserito nel PTCP della Provincia di Modena del 2009, che riprendeva, tra l'altro, il PRIT del 1998, perciò su questo noi chiediamo che venga reinserito, perché questo manca, ovviamente ribadendo la necessità di mantenere tutte quelle infrastrutture necessarie allo sviluppo del territorio, che in buona parte ho visto, e anche un'attenzione per lo sviluppo del nostro territorio, che oggi vede veramente un elemento di grandissima difficoltà. Grazie.

RONTINI. Grazie.

Lorenzo Frattini, presidente di Legambiente Emilia-Romagna.
Poi, Alessandra Filippi.

L. FRATTINI (*Presidente di Legambiente Emilia-Romagna*). Grazie. Mi fa piacere poter parlare del PRIT dopo una nostra richiesta che avevamo fatto un paio d'anni fa, purtroppo disattesa. È una situazione che in qualche modo ha finito la sua vigenza naturale già da quasi un decennio. Questo dibattito, a nostro avviso, andava fatto prima. Per il poco tempo che ho, darò un commento qualitativo, poi anche noi manderemo le osservazioni.

La prima cosa da dire è che nel PRIT c'è di tutto, lo diceva forse anche l'assessore all'inizio, sia a livello di obiettivi che di risorse. Si va dalla mobilità sostenibile alle autostrade, ma forse ci sono troppe cose e non si capisce qual è la priorità. È chiaro che quando ci si trova nei piani questa situazione, cioè avere di tutto senza mettere al primo posto qualcosa, è ovvio che poi la concretizzazione e l'applicazione del piano dipende essenzialmente dalla volontà politica.

Se stiamo ai titoli di giornali e alle dichiarazioni del presidente e dell'assessore di questi ultimi mesi banalmente la priorità non è né il ferro né il trasporto pubblico locale, ma, cito i titoli dei giornali, è la Cispadana, la bretella Campogalliano-Sassuolo, i 50 milioni per il completamento della Tirreno-Brennero stradale, l'aeroporto di Parma e così via. Non c'è una analoga agitazione di obiettivi per quanto riguarda, banalmente, i problemi dei pendolari. Penso al completamento dell'SFM, il servizio ferroviario di Bologna, o dei disagi dei pendolari che quotidianamente devono prendere la Parma-Brescia con dei vagoni e con dei treni diesel che spesso e volentieri li lasciano a piedi.

Questa considerazione di mancanza in qualche modo di rischio di conflittualità tra gli obiettivi viene messa in rilievo dalla stessa VAS, dalla Valutazione di Impatto Ambientale, quando dice che potenzialmente gli obiettivi possono confliggere tra di loro. Noi riteniamo che questa non sia una potenziale conflittualità, ma è già in atto. Se guardiamo gli ultimi anni, di fatto, quello che si è inaugurato come infrastrutture sono il primo lotto della Tirreno-Brennero, diverse strade. Non abbiamo assistito a miglioramenti infrastrutturali sul lato del ferro.

Venendo a qualche richiesta più puntuale, quello a cui noi ambiremmo in un piano del genere è di avere un documento che ponga al centro l'obiettivo di spostare lo *share* modale, cioè l'utilizzo dei vari sistemi di trasporto, dall'auto ad altre modalità più sostenibili, quindi agire di conseguenza, sia come priorità politica che come destinazione delle risorse.

Chiediamo formalmente che questo la valutazione di impatto ambientale strategica lo valuti, valuti con che priorità allocare le risorse, così capiremo almeno effettivamente quale parte del piano verrà realizzato.

A livello puntuale, gli obiettivi non ci sembrano sfidanti. È vero, Legambiente ha segnalato che dal 2011 al 2017 – lo diceva Donini prima – in Emilia-Romagna sono cresciuti notevolmente i

passenger del trasporto ferroviario. Siamo, però, ancora all'ottavo posto, se facciamo una media di passeggeri su abitanti, rispetto ad altre regioni. Non siamo al top. Quindi, l'aumento previsto di un 12-13 per cento di treno non ci permetterebbe nemmeno di superare i primi della classe, come ad esempio la Lombardia.

A livello di *modal share* urbano, buona parte degli spostamenti è chiaro che avvengono nelle città. È lì che bisogna aggredire, in qualche modo, la mobilità se vogliamo combattere il cambiamento climatico e l'inquinamento. Mi correggerà Ferrecchi se sbaglio. Si indica il 50 per cento, cioè il 50 per cento...

No, il 50 per cento di auto. Stare al di sotto del 50 per cento nelle zone urbane. Anche questo ci sembra piuttosto basso. Noi avevamo proposto una mozione in Consiglio, che alcune forze politiche hanno anche fatto proprio, ma che purtroppo è stata bocciata, per porre come obiettivo il 38 per cento al 2030, non dappertutto, ma ovviamente nei contesti urbani. Ricordo che la Città metropolitana di Bologna, cioè tutta la provincia, di fatto, si dà un obiettivo – se non vado errato – del 40 per cento al 2030, quindi molto al di sotto di quello che fissa il piano.

Parlando di cantieri e di opere, visto che il mondo economico, giustamente, è preoccupato anche del lavoro, crediamo che ci sarebbero diversi cantieri da far partire che ci aiuterebbero nella competitività. Ho già citato il servizio ferroviario metropolitano, che attende da un decennio di essere completato, e il collegamento ferroviario Tirreno-Brennero. Se vogliamo portare le merci nel centro Europa è bene ricordarci che in Austria stanno costruendo un tunnel ferroviario, non una nuova autostrada, così come il nuovo Gottardo svizzero è ferroviario e non autostradale, quindi da quelle parti vorrebbero merci che viaggiano su treno, piuttosto che su camion. Credo che sia bene ricordarlo.

Il collegamento con il porto di Ravenna è fondamentale, ma anche qui, per quello che dicevo prima, dovrebbe essere prima di tutto ferroviario. Crediamo utile – l'avevamo già proposto – uno studio di fattibilità su un trasporto di forza lungo la costa perché – è vero – nella Romagna c'è uno degli *hotspot* turistici nazionali e non è possibile che non esista un sistema di trasporto rapido e veloce lungo l'asse costiero. Cominciare da uno studio di fattibilità può essere il primo passo per vedere se questo un domani sia fattibile.

Quelli che citava Gino Maioli prima li sottoscriviamo tutti come obiettivi. Il potenziamento delle linee minori: le linee ferroviarie che insistono su Modena, piuttosto che su Parma, potrebbero costituire dei servizi ferroviari metropolitani di superficie, peraltro previsti anche in alcune pianificazioni locali, e penso ai PTCP di Parma e di Modena.

Così come ci sono cantieri utili e ce ne sono altri da stralciare, noi crediamo che banalmente la Cispadana autostradale, al di là degli impatti, sia un'illusione dal punto di vista finanziario. Ritornare all'idea di una strada normale avrebbe molte più *chance* di rispondere ai bisogni dei cittadini di quei territori e avrebbe molto meno impatti. Lo stesso per la bretella Campogalliano-Sassuolo: fare il primo lotto intanto permetterebbe di partire in fretta, risolverebbe dei problemi veri e avrebbe infinitamente meno impatti.

Sul Passante di Bologna, non è una competenza stretta della Regione, però si legge sui giornali che uno dei temi è anche quello di risparmiare rispetto alle risorse di Autostrade. Noi crediamo che le risorse che Autostrade aveva allocato per il nodo di Bologna vadano tenute tutte, in parte utilizzate per l'adeguamento della tangenziale, ma le rimanenti servono a potenziare il sistema di trasporto pubblico. In altri territori questo è stato fatto.

Chiudo dicendo che, nel 2019, un piano regionale in Emilia-Romagna, il motore economico del Paese, come leggiamo e come effettivamente è, dovrebbe volare alto e disegnare dei cambi di paradigma, confrontandosi con le realtà verdi d'Europa. In questo momento, così com'è il piano non lo fa. Crediamo che ci sia il tempo per rimetterlo in carreggiata e speriamo che venga fatto.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Solo una precisazione. Frattini ha detto – non so a cosa si riferisse – che altre volte non gli è stata data la possibilità di intervenire. Forse non era ancora arrivato in apertura di seduta quando ho ripercorso quello che è stato l'iter procedurale che ci ha condotti fin qui, ricordando la Conferenza di pianificazione, così come anche il percorso partecipativo sulla Buona Mobilità, che conosco perché una di quelle tappe si è svolta a Faenza, che è la mia città, dove i colleghi, i rappresentanti di Legambiente hanno avuto modo, anche in quella sede, di intervenire.

Lui stesso ha ricordato la discussione, bella, con tanti punti di vista diversi che abbiamo svolto in Aula su quell'ordine del giorno che era una loro sollecitazione. Comunque, la cosa che ci tenevo a dire è che, appunto, sia l'assessore che la sottoscritta abbiamo ribadito che questo è un percorso aperto al confronto, alle proposte migliorative. Quindi, ci saranno nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, occasioni ulteriori rispetto all'udienza conoscitiva di oggi, anche nei territori, così come è stato fatto con la legge urbanistica, al netto di quello che poi è il giudizio di merito sul progetto di legge approvato, che daranno a tutti la possibilità di intervenire nel merito con osservazioni, sollecitazioni, proposte.

Siamo aperti al confronto e alla discussione. Questo ci tenevo a ribadirlo, anche a vantaggio di coloro che poi ci hanno raggiunto in corso di seduta.

La parola adesso ad Alessandra Filippi, assessora del Comune di Modena. Poi, Mirko Tutino.

A. FILIPPI (*Assessora all'ambiente e mobilità sostenibile del Comune di Modena*). Grazie, presidente.

Buongiorno a tutti. Auspico, relativamente alla precisazione ultima, che è stata fatta anche precedentemente, la necessità e l'urgenza di intervenire effettivamente di far parlare ai territori relativamente a questa tematica, a questa pianificazione. Lo dico perché, al di là degli emendamenti puntuali, che sicuramente faremo presenti, abbiamo proprio bisogno che ci sia una cabina di regia a livello regionale, che faccia da cabina di regia non solamente con i territori e con i portatori di interesse dei territori, ma anche con gli enti sovraordinati.

Lo dico in particolare per una problematica che c'è nella Provincia e nel Comune di Modena, in quanto, così come tantissimi altri Comuni, anche Modena sta redigendo il Piano urbano della mobilità sostenibile che, naturalmente, ha degli obiettivi ambiziosi, come tutti i Piani urbani della mobilità sostenibile devono essere, ma che, in particolare nel nostro territorio, per essere sostenibili devono puntare in maniera forte sugli investiti investimenti, sulla logistica delle merci e sul trasporto pubblico locale.

Ci siamo confrontati in questi mesi con i comuni vicini, circostanti. Il Distretto ceramico ha recentemente adottato il proprio PUMS. Il comune di Carpi è in via di adozione. Modena tenterà di adottarlo entro fine mandato. Abbiamo necessità, però, di sviscerare e di condividere determinati nodi su cui non possiamo fare a meno di confrontarci con la Regione, ma anche con altri enti e istituzioni.

Abbiamo condiviso in questi mesi, anche con l'Agenzia della mobilità di Modena, la necessità di investimenti importanti sul trasporto pubblico locale, su quello che abbiamo definito, analogamente a Bologna, il "sistema metropolitano modenese". Il sistema metropolitano modenese pone al centro le infrastrutture ferroviarie esistenti, che devono essere potenziate e adeguate dal punto di vista infrastrutturale, non solamente nei mezzi, che auspichiamo in primavera – parlo della Modena-Sassuolo – possano davvero arrivare, ma per rendere un sistema di tipo metropolitano abbiamo bisogno anche di lavorare tanto sull'infrastruttura.

Non abbiamo visto nel documento l'inserimento della ferrovia Modena-Sassuolo nell'elenco delle ferrovie di interesse nazionale. Ci era stato promesso in un incontro che ne erano rimaste fuori

tre, tra cui questa, e che sarebbe stata inserita. Vorremmo avere anche delle garanzie che questo inserimento effettivamente porti a investimenti reali e che non porti, in realtà, al contrario. Su questo puntiamo molto e ci teniamo molto.

Abbiamo visto che, effettivamente, nel PRIT compare il raddoppio dei collegamenti della Modena-Carpi. Abbiamo bisogno di verificare assieme a voi che tutto questo abbia effettivamente gambe, attuazione e, eventualmente, anche risorse.

Un altro punto di criticità, al di là della fattibilità concreta di questi interventi, per poi inserirli nel PUMS, che sono processi dove dobbiamo indicare interventi reali, che hanno una cadenza di due, cinque, dieci anni, che presuppongono investimenti. Quindi, non sono promesse su carta, sono promesse che teoricamente noi dobbiamo garantire ai nostri cittadini.

Un altro nodo critico è lo scalo merci e l'intreccio tra la posizione dello scalo merci di Marzaglia, che comincia in questo periodo ad avviarsi: manca la bretellina di collegamento, che è ricompresa all'interno del progetto della Modena-Sassuolo. Stiamo, però, avendo difficoltà a interloquire con la società di progetto per capire se effettivamente un tracciato studiato nel 2005 ad oggi abbia ancora quelle caratteristiche che consentano di svolgere alla logistica, non solamente nazionale ma anche per gli operatori privati, che possa costituire effettivamente uno scambio intermodale efficiente e adeguato ad oggi rispetto al 2005. Questo interlocutore purtroppo non ci risponde, chiediamo appunto che in questi *focus* che eventualmente andremo ad affrontare che la Regione si faccia, anch'essa, promotrice e ci dia una mano, perché sono investimenti a lungo termine ed estremamente strategici e rilevanti per il futuro.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Mirko Tutino, assessore del Comune di Reggio Emilia.

M. TUTINO (*Assessore Ambiente, Mobilità, Infrastrutture e Lavori pubblici, Politiche energetiche del Comune di Reggio Emilia*). Grazie. Buon pomeriggio. Anch'io voglio ringraziare per questa occasione di confronto che ci consente, in una fase importante, di poter entrare nel merito degli argomenti. Ovviamente, un intervento esaustivo lo metteremo per iscritto, anche con un confronto fatto con le nostre strutture tecniche e aprendo un dibattito nel territorio.

L'elemento che mi interessa sottolineare riguarda una grande infrastruttura del nostro territorio comunale, che credo debba essere considerata all'interno di questo strumento di programmazione come un elemento centrale, e mi riferisco alla Stazione ad alta velocità Mediopadana. È un nodo che oggi tocca tra i 3.000 e i 4.000 passeggeri al giorno. Abbiamo delle stime che parlano di 1,3-1,4 milioni di passeggeri. Ovviamente, io non voglio fare confronti né stabilire delle priorità, ma si è parlato prima di scali aeroportuali che sono molto distanti da queste cifre, e credo che un'attenzione, pur considerando le differenze, le gerarchie e i ruoli diversi, a una stazione di questo tipo ci debba essere.

È una porta di accesso alla rete ferroviaria nazionale di alta velocità, utilizzata dalle province dell'Emilia-Romagna, Parma, Modena e Reggio Emilia in particolare, ma anche da province esterne all'Emilia-Romagna, Cremona, Mantova, fino ad arrivare a Verona. Queste sono le valutazioni che abbiamo fatto, perché ci siamo fatti carico in questi anni di sondare la mobilità dei passeggeri, capire da dove arrivavano, come arrivano nella stazione e da soli ci siamo anche fatti carico della realizzazione delle infrastrutture necessarie per l'accoglienza di queste persone. Proprio nel bilancio 2019 il Comune di Reggio Emilia, anzi nel 2018, con l'attuazione del 2019, sono inseriti oltre 4 milioni di euro di investimenti per l'automazione del parcheggio su ampliamento e quindi, di fatto, mettendo a disposizione di un pubblico molto più vasto, con risorse finanziate dalla sola fiscalità del nostro territorio e del nostro Comune, un'infrastruttura davvero significativa e importante.

Sulla Mediopadana – mi collego al secondo argomento che vorrei citare - uno degli aspetti che risulta più evidente per chi vuole raggiungere la stazione è l'impossibilità di raggiungerla con i servizi di trasporto pubblico ferroviario. Se una persona da Sassuolo, da Modena, da Parma volesse raggiungere la nostra stazione ad alta velocità attraverso la linea ferroviaria, di fatto, dovrebbe fare un'odissea, dovrebbe raggiungere la stazione di Reggio Emilia con treni a bassa frequenza, poco presenti, molto vecchi, e su questo dirò qualcosa dopo. Ad oggi le linee arrivano su un binario, non sono connesse con l'altro binario che va verso Guastalla su cui, appunto, si appoggia la stazione Mediopadana.

C'è una connessione da rendere più moderna, da rendere più aggiornata, che apre il tema, il secondo tema appunto, delle ferrovie locali del nostro territorio.

Si è detto, lo ha detto bene prima l'assessore Donini, che dobbiamo essere in condizioni di non creare delle sovrapposizioni tra ferro e gomma. Noi siamo assolutamente d'accordo con questa valutazione. Deve esserci, però, la garanzia che il ferro funzioni, perché in tantissime occasioni noi siamo stati costretti a dover intervenire con la gomma parallelamente alle linee di trasporto su ferro, semplicemente perché le linee di trasporto su ferro hanno dei buchi orari troppo rilevanti oppure perché la gestione dell'esercizio ha portato, in tante occasioni, in occasioni quotidiane, o per interi periodi dell'anno, a dover sostituire il mezzo su gomma che sta nel traffico al mezzo su ferro.

Ad oggi le nostre tre ferrovie locali, che purtroppo non hanno contribuito alla crescita di passeggeri del trasporto ferroviario che prima veniva citata, sono tre ferrovie che funzionano come scuolabus su ferro: la mattina altamente utilizzate dagli studenti e poi completamente non utilizzate, perché, di fatto, non hanno frequenza, non hanno le caratteristiche che dovrebbero avere.

La Regione ha avviato un ottimo Piano di infrastrutturazione e di elettrificazione di queste linee, che però si misura con alcuni limiti. Dobbiamo avere la garanzia che nell'esercizio queste nuove linee elettrificate infrastrutturate siano in condizione di garantire quella qualità che si può ritrovare sulla linea Milano-Bologna o, comunque, avvicinarsi a quel tipo di frequenza e di qualità, altrimenti sono linee su cui si investe molto, ma che non hanno né una funzione tramviaria per il territorio comunale e per l'area urbana di Reggio Emilia, che conta complessivamente circa 300.000 abitanti, né una utilità per i pendolari e per chi la utilizza provenendo da più lontano, con una difficilissima connessione con le altre linee ferroviarie. Penso a quella di Mantova e alla Milano-Bologna.

Queste sono le considerazioni che volevamo fare. Aggiungo che l'ammodernamento delle linee ferroviarie per noi è particolarmente interessante, anche per un tema. La Via Emilia è tagliata sia a est che a ovest, rispettivamente dalla Reggio Emilia-Ciano e dalla Reggio Emilia-Sassuolo. Quindi, abbiamo la necessità di evitare, con l'aumento della frequenza dei treni, che si fermi, si paralizzi il traffico cittadino, compresa la parte nord, in diverse ore della giornata.

Propongo un tavolo di confronto con gli enti locali del nostro territorio per esaminare questo specifico aspetto, che non credo oggi sia ignorato. Riconosco il fatto che c'è una valutazione, c'è complessivamente attenzione rispetto a questo territorio, ma ha bisogno di essere approfondito e più concertato per consentirci di rendere questo PRIT un po' anche nostro.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Mi scuso, probabilmente lo pronuncerò male. Chiamo Wendler Friederich Paul, amministratore delegato di SOGEAP Aeroporto di Parma.

Appena rientra, recuperiamo l'intervento. Grazie.

Procedo allora con Nicola Pasi, sindaco di Fusignano ed anche consigliere delegato alla mobilità e trasporti della provincia di Ravenna.

N. PASI (*Sindaco di Fusignano e consigliere delegato alla mobilità e trasporti della provincia di Ravenna*) Vi ringrazio per questa occasione di confronto, come per il lavoro fatto fin qui, un lavoro che credo si sia distinto non tanto nel disegnare un PRIT dei sogni, ma nella ricerca di priorità, quindi nel costituirsi come un vero e proprio piano di lavoro, un piano di lavoro che è stato accompagnato anche da tante azioni concrete che ne hanno accompagnato la definizione, che hanno già messo in campo alcune azioni.

Nel condividere questa logica, faccio solamente alcune sottolineature, a partire da quel ruolo che ricopro da qualche settimana, ovvero di coordinatore per la provincia di Ravenna del tema infrastrutturale. Parto dalla considerazione che la rete provinciale, nel momento in cui è stata avviata questa discussione, apparteneva a quelle cose della provincia che non erano di moda. Credo che in questi lunghi anni, in cui le Province non hanno avuto risorse né personale, rischi di trasferirsi completamente sul sistema infrastrutturale, che ha bisogno di recuperare, quindi non dimentichiamoci gli investimenti che servono per la manutenzione della rete provinciale e, allo stesso tempo, per l'adeguamento dei manufatti e dei ponti. Poi ci sono realtà – la provincia di Ravenna è una di quelle – che hanno azzerato il sistema dei ponti durante il passaggio della guerra, che compiono settant'anni e che, quindi, hanno bisogno, probabilmente congiuntamente, di un sistema di intervento non demandabile.

Arrivo ai contenuti del piano. Molto bene la sottolineatura data in particolare al porto di Ravenna. Ripeto, in un tema di sistema portuale adriatico, il porto di Ravenna non è soltanto il porto della Regione Emilia-Romagna, è il porto che nel sistema adriatico può contare su un vero retroporto, che non è confinato dalla montagna, ma ha l'Emilia-Romagna al proprio interno.

In questo contesto se ha un limite, il porto di Ravenna, che non è ancora superato sono le infrastrutture che lo collegano al resto della regione. Alcuni nodi urbani sono sicuramente da superare, ma soprattutto ha una dimensione di circa 50 chilometri di carenza e inadeguatezza di collegamenti, a partire da quello ferroviario. Al porto di Ravenna arrivano molte materie prime, materiali anche pesanti, come l'argilla, che far girare su gomma porta all'ammaloramento del sistema stradale. Quindi, credo che l'uscita ferroviaria del porto di Ravenna debba rimanere una delle priorità della nostra Regione.

Ripeto, anche il tema stradale e infrastrutturale non è secondario. In particolare, per la Romagna vi è una strada che ha lo stesso valore del sistema via Emilia per la regione, e quella strada è la strada statale 16, è la strada che raccorda la Romagna turistica, che oggi - lo ripeto - va da Rimini a Ferrara, è una strada che in particolare da Ravenna a Ferrara è mancante di un intero tratto, che va da Ravenna a Portomaggiore, un tratto che collega il porto di Ravenna con Ferrara e con il basso Veneto. Questa la ritengo, come è stato detto anche negli incontri precedenti, una priorità che non può essere sottesa. La strada statale 16 per la Romagna ha lo stesso valore che la via Emilia ha per la regione.

Il tema del trasporto pubblico a Ravenna e l'area del Ravennate, in particolare la Bassa Romagna, sconta un isolamento anche dal punto di vista del servizio ferroviario rivolto verso Bologna. Su questo si sta facendo un importante lavoro, già avviato e in corso di assestamento per conciliare la necessaria pendolarità con la velocizzazione della tratta, e questo è un lavoro che stiamo portando avanti insieme, con l'obiettivo, già da giugno, di avere una soluzione molto efficace.

In questo contesto, bene il ragionamento di integrare il trasporto ferroviario con il sistema di trasporto pubblico locale e anche in questa situazione di esperimenti che stiamo facendo stiamo capendo l'importanza di mettere a sistema questi due sistemi di mobilità pubblica, con un'attenzione particolare anche al tema della programmazione che deve avere nell'indirizzo il tempo e le risorse per essere sviluppata non soltanto nelle contingenze, e il tema delle stazioni.

In particolare, ripeto, la stazione di Lugo, non è la stazione di Lugo, è un *hub* ferroviario di un sistema territoriale di 100.000 abitanti che si chiama Bassa Romagna.

Ultimo tema, sempre per accenni, è il tema della mobilità ciclabile. Come per il trasporto pubblico che in Romagna non è soltanto urbano, ma è anche extra urbano, la Romagna è fatta di un sistema territoriale policentrico, quindi molte tratte sono anche extra urbane. In questa logica, anche la mobilità ciclabile, a mio avviso, in Romagna, può essere declinata non soltanto in termini urbani, ma in termini extra urbani.

Bene l'investimento fatto dalla Regione. Su questo nel primo giro la provincia di Ravenna forse non ha avuto una capacità progettuale sufficiente a concretizzare troppi interventi, però andiamo avanti in questa direzione.

Come territorio ci attrezzeremo per essere pronti alla sfida.

Grazie.

RONTINI. Scusandomi se faccio un errore di pronuncia, chiamo Wendler Friederich Paul, amministratore delegato di SOGEAP Aeroporto di Parma.

F. WENDLER (*Amministratore delegato di SOGEAP Spa Aeroporto di Parma*). Sono veramente contento di partecipare ad un incontro che parla in maniera approfondita di una situazione territoriale di mobilità, partendo da un'area sia aeroportuale che quella che riguarda la logistica in generale. Ci sono delle novità che si stanno vedendo e verificando sul territorio.

La Regione Emilia-Romagna, grazie ai suoi componenti, ha fatto una disamina incredibile con questo piano ed è veramente molto interessante, ma estremamente complesso quello che la Regione si trova ad affrontare quando affronta tutti gli argomenti che riguardano la pianificazione.

Se guardiamo, e stiamo guardando, verso il futuro, come ha detto l'assessore Donini, non su un Piano integrato di trasporti, di azioni che devono essere fatte, ma su un Piano regionale integrato di trasporti per quanto riguarda anche le prospettive future e quelle che possono essere messe in conto, devo dire che stiamo lavorando proprio in quella direzione. L'aeroporto di Parma è un aeroporto che ha una grande attrattività. È un aeroporto che può essere complementare a quelle che sono le attività svolte anche dagli altri aeroporti intorno a se stessa e può portare anche una modifica, un cambiamento importante sulla parte logistica.

Ho sentito parlare prima della Cispadana, che collega effettivamente i porti di Ravenna in maniera diretta. Devo dire che anche la parte che andrà, prima o poi, anche verso tutta la zona tirrenica dovrebbe portarci grandi vantaggi. È un aeroporto che può effettivamente collegare due mari e può essere considerato molto vicino a un polo attrattivo dal punto di vista di *e-commerce*. Amazon, casualmente, che si trova nella zona di Piacenza, sta portando in maniera importante merce in tempo reale e, devo dire, con più frequenza rispetto a prima. Quindi, si sta cambiando, si sta modificando questa opportunità.

Una cosa forse non appare, però è chiaro che questo è un grande e complesso lavoro che è stato fatto all'interno di questo documento. Io mi riservo di fare delle osservazioni di cose che potrebbero essere anche importanti, magari coniugandole insieme all'Ente nazionale per l'aviazione civile, anche insieme all'aeroporto di Bologna, su alcuni temi che potrebbero essere ancora più importanti dal nostro punto di vista. Ad esempio, l'aeroporto di Parma gode di una ferrovia che si trova dalla parte della pista sud. Questa ferrovia è collegabile, con 300 metri di rotaia, direttamente all'aeroporto e può portare dei grossi vantaggi, perché l'unico altro aeroporto che in questo momento in Europa assomiglia a quello di Parma, come posizionamento, è l'aeroporto di Lipsia, che attualmente in Germania fa un milione di tonnellate di merci e due milioni di passeggeri.

Visto il futuro e visto quello che ho sentito dire da altri colleghi, anche di altri aeroporti, tipo lo scalo di Forlì, sentivo dire che si ritiene che la crescita sarà tale per cui riuscire a soddisfare questa domanda di mercato sarà molto difficile.

L'altra cosa che mi ha colpito in maniera molto positiva è stata una frase che ho trovato a pagina 189, che fa fare delle considerazioni importanti, secondo il mio punto di vista. Dice: "La concorrenza tra gli aeroporti appare, inoltre, meno articolata sulla differenziazione delle destinazioni e delle tipologie di servizi, anche in considerazione del fatto che l'utente si dimostra disponibile e, anzi, ormai è abituato a valutare per il proprio spostamento una pluralità di scali di partenza, distanti tra loro anche decine di chilometri". Questa è un'affermazione molto giusta per quanto riguarda il traffico etnico e il traffico turistico, è veramente importante la connettività e la velocità che ci consente di raggiungere le altre destinazioni quando si parla di traffico *corporate*, colui che vuole fare affari all'estero.

Questa è una parte che, secondo me, dimostra che un aeroporto, anche in un territorio che magari sembra lontano per taluni, alla fine risulta molto vicino se i prezzi e la parte concorrenziale dei vettori è tale per cui crea altre attività.

Quello che io spero e che mi auguro è che la prospettiva della ibridicità o aerei ibridi porti a delle conseguenze vantaggiose per tutto il territorio. I primi esperimenti sono già partiti in Scandinavia. Questo fatto, visto che si sta andando sempre più verso l'ibrido, porta a dei vantaggi enormi anche sulle attività aeree che andranno a svilupparsi nel futuro.

Per quanto riguarda lo scalo di Parma, invito tutti a passare dallo scalo di Parma. Ritengo che sia in una posizione geografica eccellente, come è eccellente la posizione geografica dell'intera Emilia-Romagna. Quindi, far parte di questa area vasta è motivo di orgoglio, è motivo di desiderio di portare qualche cosa che può creare quella attrattività che può essere veramente propedeutica a uno sviluppo importante per tutto il territorio, con l'aiuto anche di una considerazione infrastrutturale regionale.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

Do la parola a Nevio Senni, coordinatore regionale della FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

N. SENNI (*Coordinatore regionale FIAB*). Premesso che il piano è un omnibus, quindi copre moltissime cose, tutte interessantissime, noi vogliamo evidenziare due cose, che sono anche esplicitate nella Tavola E, la rete delle ciclovie regionali. In questo momento siamo a conoscenza di due mappe, una che si chiama Carta del pedalabile che si è conclusa a Natale, di cui non abbiamo ancora avuto gli esiti. Non sappiamo a questo punto, essendo questa la più recente, se è stata recepita dalla Carta delle ciclovie regionali o se sono due cose che viaggiano separate. Auspichiamo che siano la stessa cosa, anche perché una cosa inserita in questa mappa significa investimenti, significa ciclovie nazionali che vanno a far parte della legge del Piano nazionale e quindi soldi. Soldi significano flussi turistici, che producono soldi. Quindi, auspichiamo che queste qui siano completamente omogenee e compatibili.

L'altra cosa che abbiamo notato e già segnalato sono argini. Gli argini fluviali sono delle vie, sono delle ciclovie importantissime che sono sia turismo, sia casa-lavoro. Valorizzate queste, ma soprattutto risolvete il problema delle concessioni perché attualmente sugli argini ci si va abusivamente. È una rete di collegamento fondamentale su tutta quanta la pianura. Gli argini sono alti, non ci sono sicuramente macchine e collegano moltissimi centri.

Da ultimo la ciclovia Adriatica. La zona adriatica – oggi è stata citata moltissime volte – è fondamentale, collega la Germania con Lecce. Ci risulta che, ad oggi, la regione Emilia-Romagna non

abbia ancora fatto una convenzione che permetta l'inserimento nel Piano nazionale a tutti gli effetti. Auspichiamo che questo venga fatto in breve tempo. Grazie.

RONTINI. Grazie. Chiedo a questo punto a Gino Ferri, che si era riservato di intervenire eventualmente dopo il coordinatore, se vuole venire.

Gino Ferri, lo ricordo, lo avevo detto prima, è consigliere della FIAB di Parma Bicinsieme.

G. FERRI (*consigliere della FIAB – Parma – Bicinsieme*). Grazie. Comunque rimarrò un po' sul piano locale perché sul territorio di Parma scorre una ciclovia nazionale che si chiama Ti-Bre. È stata evocata in sede ferroviaria, la Ti-Bre ferroviaria che va da Brescia, Parma, La Spezia, ma c'è anche un'infrastruttura ciclabile fatta di strade basse, che portano da Verona a Mantova, passando da Casalmaggiore e tutto il territorio di Parma fino alla Cisa, dove si interseca con la famosa via Francigena, che è pedonale, che è per marciatori e pellegrini, ma anche per cicloturisti, sempre più, sono vie strategiche di flussi turistici che aumentano ogni anno. Queste sono stime ufficiali degli enti nazionali che devono essere tenute in considerazione. Servono, poi, anche agli spostamenti dei trasporti locali. Rimanendo sul territorio di Parma, gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola dai comuni della provincia al capoluogo purtroppo risentono della difficoltà di mantenere finanziamenti di manutenzione sulle piste e sulle strade secondarie, che permetterebbero una continuità di mobilità locale.

Sui discorsi che sono stati fatti finora, mi permetto di dire che difficilmente la ciclabilità, la mobilità ciclistica viene evocata spontaneamente da tante realtà. Si è parlato in sede di amministratori, si è parlato in sede di aziende, di associazioni di commercio e di industria. La ciclabilità – mi sento di dire in una sede come questa, programmatica e di sguardo verso il futuro – dovrebbe essere centrale, sempre pronta ad affacciarsi su qualsiasi progetto di viabilità stradale o ferroviaria. L'intermodalità è una chiave per la sostenibilità dei trasporti. L'intermodalità fa conto sulla bicicletta. La bicicletta in treno per gli spostamenti di lavoro, di studio, di turismo è sempre presente.

Quello che voglio dire, senza avere qualcosa di scritto e di riflettuto, sentendo i vari interventi espressi finora, è che ho colto questa assenza di interesse, di sentimento verso questa mobilità che nei Paesi europei, che citiamo sempre come nostre pietre di confronto, è all'ordine del giorno, è diffusa, è sostenuta, mentre qui non è, dal nostro punto di vista, abbastanza tenuta in considerazione.

Vorrei, quindi, insistere sulla necessità di mettere un'attenzione in sede programmatica alla mobilità sostenibile attiva, basata sulla bicicletta e anche, ovviamente, sulla mobilità pedonale.

Grazie.

RONTINI. Grazie.

L'ultimo intervento, a meno che qualcun altro non decida di aggiungersi, è quello di Marco Ravaioli, assessore del Comune di Forlì.

M. RAVAIOLI (*Assessore alla mobilità del Comune di Forlì*). Buonasera a tutti, in particolare ai superstiti. Grazie, presidente.

Il mio intervento, comunque, è brevissimo, non vi preoccupate. Non sono qui tanto per parlare della municipalità del Comune di Forlì, che rappresento, nel quale si sta lavorando, anche con grande ambizione forse, sui piani della mobilità sostenibile, ma prendendo spunto da quel lavoro in questo caso parlo di un territorio.

Chi mi ha proceduto o, comunque, i miei conterranei hanno parlato, giustamente, del porto di Ravenna, della tranvia, della MetroMare e dell'aeroporto di Forlì, e aggiungo anche dello scalo

merci di Forlì. Insomma, questo territorio, pensandolo come un'unica provincia, come area vasta, ha una potenzialità di apertura rispetto al mondo, come si diceva prima, è molto più vicina rispetto a qualche anno fa, e in questa apertura potenziale, che è evidente, è già nel territorio, in questi giorni - è cronaca nazionale - si sono aperte due grosse crepe, nel vero senso della parola, una è la E45 (bene o male, penso che tutti quanti sappiamo cosa sta succedendo) e l'altra grande problematica è la statale 67, che collega Forlì e Ravenna, ovverosia l'aeroporto, che è in fase di grande rilancio, e il porto. Queste due strade interrotte hanno quasi isolato un territorio, che con queste potenzialità non penso si possano sottovalutare queste aperture, quindi, come abbiamo già posto come osservazione, che ho visto che il PRIT ha recepito, direi di porre questo tema della connessione tra questi territori, soprattutto in infrastrutture importanti non solo per lo spostamento delle persone, ma in questo caso anche delle merci, quindi anche di interessi.

Questo era il tema che volevo portare, per poi magari guardare anche davvero molto lontano, ma incominciare a immaginare anche di aprire altre strade che possano davvero collegare l'Adriatico con il Tirreno. Se guardate una cartina geografica, vedete che questo territorio da questo punto di vista è abbastanza chiuso in sé e non è, forse, il caso, viste le potenzialità che ci sono.

Grazie.

RONTINI. Ringrazio tutti per la collaborazione piena.

Mi scuso se sono stata un po' troppo autoritaria, ma penso che alla fine sia stato utile, perché siete stati tutti ampiamente nei tempi. Il momento di oggi pomeriggio sarà utile in questo prosieguo di percorso che ci porterà ad adottare prima in aula il PRIT e poi ad approvarlo definitivamente. Vi ricordo che chi volesse inviare osservazioni o spunti per fare in modo che arrivino a tutti i membri della Commissione, li deve mandare via e-mail all'indirizzo SegrCommIII@regione.emilia-romagna.it e che, anche se non tutti hanno potuto partecipare fino alla fine della seduta, verrà reso disponibile ai commissari il resoconto integrale di oggi.

Grazie e buon pomeriggio.

La seduta termina alle ore 17,10