

Intervista a Alfredo Peri

Assessore alla Mobilità e ai trasporti della Regione Emilia Romagna

Assessore, qual'è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

L'Emilia-Romagna è il "cuore trasportistico" del paese. E' un territorio strategico sia come sistema-cerniera della mobilità Ovest-Est e Nord-Sud, sia come sistema economico e sociale fra i più densi e dinamici italiani nel quadro europeo. Il traffico che la attraversa quotidianamente è eccezionalmente elevato (248 treni e 65 mila veicoli/giorno solo sul corridoio Firenze - Bologna - Milano) e, rispetto a questa realtà, ci troviamo a dover fare i conti con infrastrutture in condizione di vera e propria emergenza. Le prospettive di sviluppo della Regione, e non solo, sono quindi strettamente correlate alla realizzazione, che abbiamo avviato, di un sistema integrato e sostenibile delle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Stiamo gestendo una fase, che non sarà breve, che vede la presenza nel nostro territorio di cantieri che porteranno alla realizzazioni di opere di interesse nazionale ed europeo, nella prospettiva di un rinnovamento complessivo di valore storico che, ad esempio, raddoppierà in pochi anni la capacità ferroviaria.

L'assetto della viabilità e dei trasporti dell'Emilia-Romagna cambierà dunque radicalmente grazie ad opere quali l'alta capacità ferroviaria, il Passante Nord e il Metrò di Bologna, la nuova Romea, la Parma-Brennero, nuovi collegamenti per il Porto di Ravenna e ad interventi per potenziare il sistema idroviario padano-veneto.

Per quanto riguarda le ferrovie, in questo momento sono aperti cantieri fra i più grandi d'Europa, che riguardano: la tratta Bologna-Firenze; l'attraversamento della strategica stazione di Bologna; la fermata medio-padana della Bologna-Piacenza a Reggio-Emilia, progettata da Santiago Calatrava; il raddoppio della Bologna-Venezia e della Tirreno-Brennero e Parma. Sono partiti anche i cantieri per la realizzazione della Variante di valico e della quarta corsia tra Modena e Bologna. Stanno per iniziare i lavori sulla tangenziale e sulla autostrada di Bologna, per creare nuovi caselli e la terza corsia dinamica, mentre è in esecuzione il Piano triennale di investimenti sulla viabilità di interesse regionale, per la quale negli ultimi due anni la Regione ha finora già stanziato oltre 170 milioni di euro.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove infrastrutture in Emilia?

La Regione ha stanziato quote rilevanti del proprio bilancio per la viabilità di interesse regionale, cui non sempre ha corrisposto un adeguato impegno a



Alfredo Peri, Assessore alla Mobilità e ai trasporti della Regione Emilia Romagna



livello nazionale, in particolare negli ultimi anni, nonostante gli accordi sottoscritti e le norme che regolano il passaggio di titolarità.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Per poter affrontare al meglio i problemi connessi alla presenza di cantieri di così grandi dimensioni, abbiamo puntato sul metodo della concertazione, con un rilevante impegno istituzionale teso ad assicurare e garantire il coinvolgimento degli Enti locali, dei cittadini e delle categorie. L'Osservatorio ambientale sulla variante di valico e sui cantieri dell'alta velocità ferroviaria, gli accordi siglati con Tav per

gli espropri sono alcuni esempi del nostro modo di procedere. E' un metodo che in principio richiede sicuramente tempo, ma che in una seconda fase permette di procedere rapidamente con i lavori nei cantieri.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Il tessuto istituzionale dell'Emilia-Romagna ha individuato ciò che serve. E' scritto nero su bianco nelle intese che abbiamo siglato con gli Enti locali e con il Governo. Ciò che ancora manca sono la coerenza e il rispetto degli strumenti di programmazione da parte del Governo. C'è poi un'esigenza che sovrasta tutto ed è quella delle risorse sia per gli investimenti, per i quali occorrerebbe un più alto senso di responsabilità da parte del Governo nella scelta delle priorità, sia per la gestione dei servizi del trasporto pubblico locale.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, sia per la realizzabilità effettiva delle infrastrutture sia dal punto di vista dell'economia emiliana?

In materia di mobilità e infrastrutture, la politica regionale si basa sulla sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo. Ciò su cui puntiamo sono le ferrovie e gli autobus e sull'intermodalità, in modo che sia possibile rispondere alle esigenze di un numero di passeggeri sempre maggiore e che si possa trasferire quote rilevanti di merci dalla gomma al ferro. I costi sociali che stiamo sopportando a causa dell'inefficienza del sistema attuale sono quelli di una grande insicurezza individuale, legata all'elevata incidentalità, e a maggiori oneri economici e ambientali. Ciò che serve a livello trasversale è, invece, una nuova cultura logistica e della mobilità.

