

Infrastrutture, Trasporti, Mobilità nell'Emilia occidentale

Alfredo Peri

Il mondo interconnesso che oggi conosciamo e la forte spinta verso una sempre più accentuata globalizzazione dei processi e delle relazioni, induce un certo imbarazzo nel momento in cui ci si esercita a ragionare di “Aree Vaste” che corrispondono, grosso modo, a piccole porzioni dei complessi sistemi metropolitani in continua evoluzione.

Anche aggregate, le tre Province di Piacenza, Parma e Reggio Emilia (considerando anche Modena la differenza non è così rilevante) da un punto di vista demografico e sociale (poco più di 1,3 milioni di ab.) rimangono pur sempre un piccolo sistema.

Certamente il dato dimensionale non costituisce in se un valore negativo e, al tempo stesso, non può nemmeno diventare l'emblema di una sorta di resistenza alla globalizzazione in onore ad un teorico principio del “piccolo è meglio”.

Il dato fondamentale, dal quale sarebbe meglio non prescindere, è la consapevolezza dei fenomeni in atto; come questo sistema territoriale, sociale, economico, si colloca nel contesto mondo; quali strumenti ci diamo per governare la nostra dimensione e per dialogare con altri sistemi.

Questa breve ma necessaria premessa è ancor più utile nel momento in cui guardiamo all'Emilia Occidentale dal punto di vista delle infrastrutture, della mobilità e della logistica, cioè da quel complesso sistema di opere e servizi che costituiscono lo strumento, la causa e al tempo stesso l'effetto delle relazioni delle persone e delle merci.

Può essere utile segnalare alcuni caratteri fondamentali di questo sistema territoriale.



(Scuola Media Reggiolo – 3D)

1 ° CARATTERE

L'asse della via Emilia, oltre che nominare queste terre, è stato per secoli il principale snodo infrastrutturale che ne ha indotto e accompagnato lo sviluppo, tanto che anche le più recenti evoluzioni non si sono di molto discostate dal punto di vista geografico. Infatti, accanto alla via Emilia storica si sono realizzate: le tangenziali sia nelle città che nei Comuni più piccoli per evitare il traffico di attraversamento, la line ferroviaria storica, la linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità, oltre che numerose infrastrutture logistiche, pubbliche e private che insistono sempre su questo asse.

L'insieme di questo complesso sistema infrastrutturale è stato per decenni la premessa e l'effetto dello sviluppo insediativo, un fortissimo generatore economico/industriale e l'ossatura fondamentale dell'evoluzione sociale di questi luoghi.

In particolare su questo asse ha preso corpo quell'economia distrettuale composta dalla piccola e media impresa che, per un lungo periodo, si è strutturata su catene logistiche industriali abbastanza corte e progressivamente sbilanciata nella mobilità su gomma.

Le città e i comuni che insistono su tale asse, essendo il cuore dello sviluppo produttivo, hanno avuto un forte incremento insediativo, condizionando la logistica sociale (infrastrutture del welfare, strutture sanitarie, servizi sociali, strutture ludiche e della pratica sportiva), la logistica della formazione (scuole, università, centri di formazione), la logistica delle attività artigianali e commerciali (aree artigianali, centri commerciali, ipermercati, etc).

Questo carattere così marcato costituisce uno dei condizionamenti più forti rispetto alla matrice della mobilità per origine/destinazione degli spostamenti di persone e merci.



2 ° CARATTERE

Tutto il sistema del Nord Italia, compreso quello della Emilia Romagna, è interessato dalle relazioni Nord/Sud, con particolare riferimento agli scambi fra le infrastrutture portuali del Sud Italia e del Tirreno con i distretti industriali e distributivi del Nord, proseguendo verso l'Europa Centrale e quella dell'Est. Di pari passo con il processo di unificazione europea, in tale contesto evolutivo si è rafforzata una pianificazione comunitaria che colloca l'Italia nei grandi assi di relazione infrastrutturale, chiamati a sorreggere e favorire quell'integrazione europea così in affanno negli ultimi tempi. Le Reti TEN (Trans European Network) riguardano quindi da vicino i nostri territori sia nelle relazioni Est/Ovest dell'Europa allargata, che quelle fra le grandi infrastrutture logistiche del Nord Europa e il Mar Mediterraneo.

Proprio questo contesto europeo che in larga misura corrisponde alle necessità di relazione del nostro sistema produttivo, ha consentito di consolidare intese fra le Istituzioni territoriali, i Governi Nazionali e le Istituzioni Europee, fino a condividere progetti d'infrastrutturazione e a finanziarne almeno una parte.

Questo ha riguardato le piattaforme logistiche strategiche, gli assi autostradali, le reti ferroviarie tradizionali e ad Alta Velocità, i valichi alpini e appenninici, il sistema dei porti e degli aeroporti.

Si può quindi affermare che, oltre alle corte catene logistiche regionali e interregionali, si sono nel tempo consolidate le cosiddette "lunghe catene del capitalismo moderno", che interessano il continente europeo e, ovviamente, come questo dialoga in modo globale con gli altri sistemi extra europei.



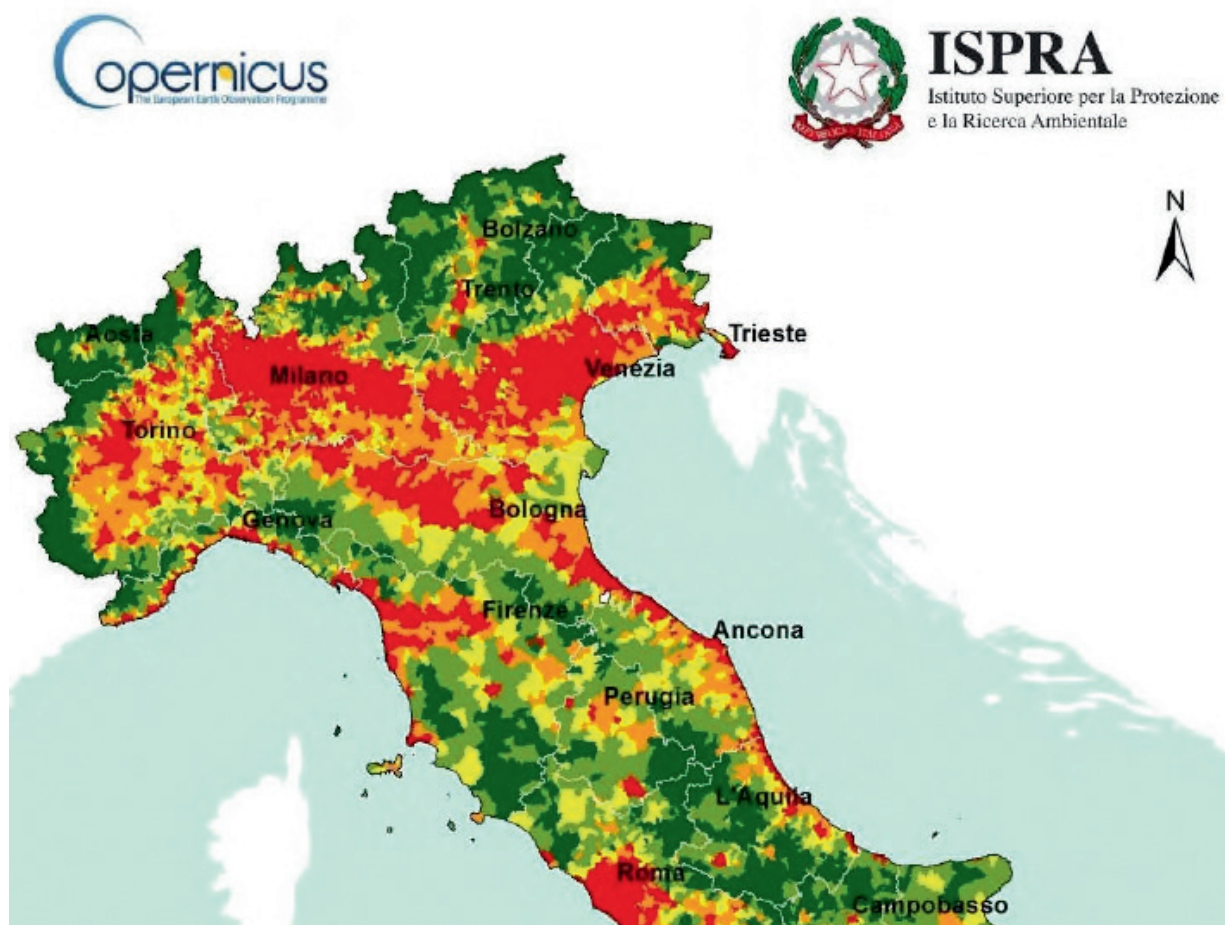
3 ° CARATTERE

Se guardiamo alla mobilità locale, è evidente come questa sia strettamente connessa, se non interdipendente, alle scelte di carattere urbanistico e territoriale. In questo intreccio si è forse registrata una delle più critiche contraddizioni fra lo sviluppo insediativo e urbanistico e la pianificazione infrastrutturale e della mobilità. Dentro e fuori dalle città si è consumata una colpevole distanza proprio fra questi due mondi dove, il prevalere della forza trainante dello sviluppo urbanistico ha costretto le esigenze della mobilità e dei trasporti ad inseguire tale dinamica, dovendo spesso trovare soluzioni a problemi già conclamati.

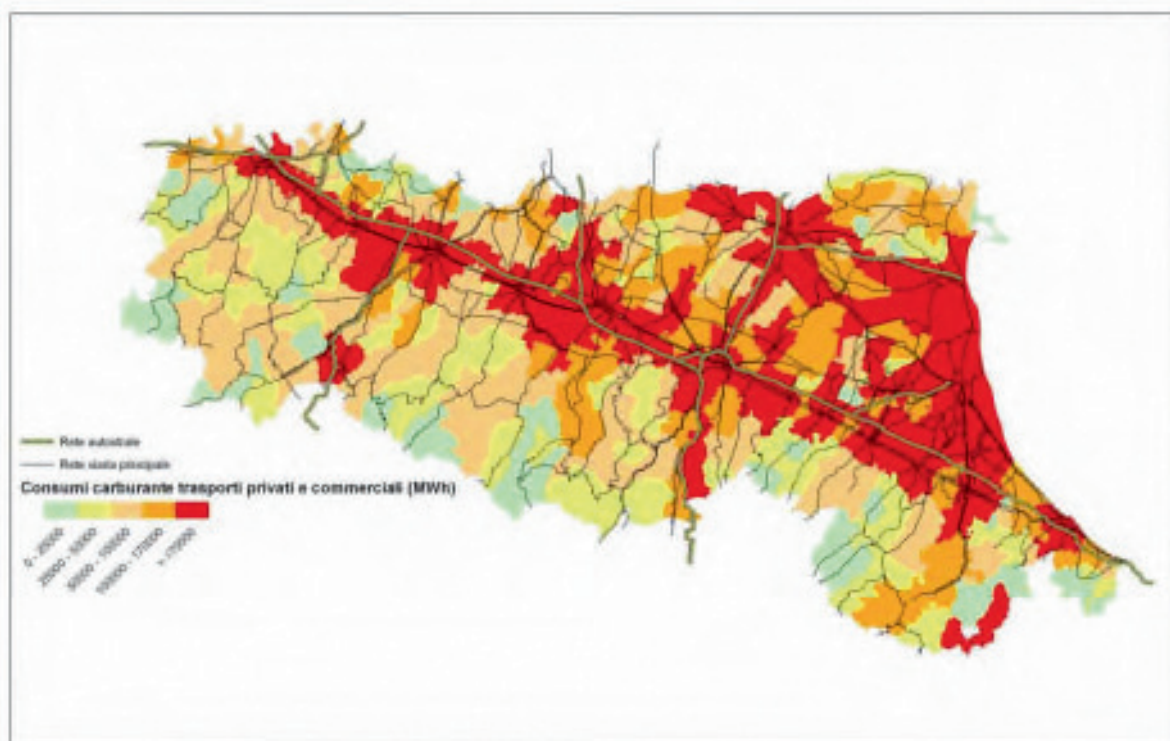
Salvo rare eccezioni, la dislocazione di funzioni (pubbliche e private) generatrici di mobilità sono avvenute prescindendo da razionalità trasportistiche e da parametri di sostenibilità: prima le case, le fabbriche, gli ospedali, i centri commerciali, etc., e solo in seguito i collegamenti stradali, le ferrovie, i sistemi di trasporto rapido, le piste ciclabili...

Possiamo dire che tale fenomeno, diffuso in tutto il Nord Italia, ha trovato qualche filtro in Emilia-Romagna, grazie alla lunga e consolidata cultura pianificatoria, ma senza risolvere compiutamente tale contraddizione.

(Studio ISPRA sulla massiccia urbanizzazione del nord Italia)



A questo si deve aggiungere l'altro dato culturale e sociale che caratterizza le scelte di mobilità in modo fortemente sbilanciato a favore dell'uso dell'auto privata a scapito di tutte le altre modalità, in particolare quelle collettive. Ancora oggi in Emilia-Romagna, il dato di 700 auto ogni 1000 abitanti, ci colloca nei primi posti a livello mondiale in questa non certo razionale classifica.



Che far e nell'Emilia Occidentale?

In questo contesto, succintamente descritto, l'obiettivo fondamentale potrebbe essere così sintetizzato:

“Costruire le condizioni per un nuovo e più avanzato equilibrio fra pianificazione territoriale, sostenibilità ambientale, efficienza/efficacia nella gestione delle infrastrutture e dei servizi, offrendo utili alternative all'uso improprio delle modalità trasportistiche più impattanti. Il tutto però, senza perdere di vista le necessità competitive di quest'area territoriale e le necessarie evoluzioni dei riferimenti culturali e sociali”.

Per uscire dall'ovvio ed entrare nella complessità dei problemi è evidente che si tratta di ricercare, sui singoli pezzi del sistema, nuovi livelli di mediazione fra enunciati apparentemente contrapposti, sapendo che la strategia di un territorio e della sua Comunità, che voglia porsi in relazione con le dinamiche esterne, sia con altri sistemi territoriali analoghi che con la situazione internazionale, non può prescindere da soluzioni infrastrutturali che, in ogni caso incidono sul tessuto preesistente.

L'Area vasta dell'Emilia Occidentale può ri/costruire la propria fisionomia ed esprimere le proprie potenzialità affrontando alcune questioni che, per comodità espositiva, provo a sintetizzare per temi.

1- Le infrastrutture per la mobilità di merci e persone

Partendo dalla rete autostradale, possiamo affermare che la dotazione di quest'Area non richiede nuove grandi progettazioni non previste dagli strumenti di pianificazione approvati. Piuttosto si tratta di affrontare e risolvere alcuni nodi poco efficienti e di portare a compimento progetti che per troppi anni sono rimasti degli enunciati.

Nelle relazioni Est/Ovest la A1 assolve egregiamente il proprio compito e, forse, la previsione della 4^a corsia fra Modena Nord e Lodi, può non essere considerata una grande priorità.

Ma, come si diceva in premessa, quest'autostrada che si configura come la Nuova Via Emilia, è ora affiancata dalla linea AV ferroviaria. Proprio nel territorio dell'Area Vasta Emilia Occidentale, le due maggiori infrastrutture di relazione Est/Ovest e Nord/Sud del nostro Paese, corrono parallele e, appare del tutto evidente, oltre che ragionevole, **progettare e realizzare una connessione fra le due strutture in coincidenza della fermata Mediopadana di Reggio Emilia**. Sarebbe uno dei rari esempi mondiali, di scambio modale fra AV ferroviaria e autostrada, allargando di fatto l'area d'incidenza della Stazione, riducendo i tempi di percorrenza, favorendo un ulteriore travaso di traffico dalla gomma verso il ferro. Inoltre, con questo investimento di modeste dimensioni e che potrebbe essere a totale carico dei soggetti gestori (Trenitalia, Autostrade Per l'Italia, Italo), **si collegherebbe l'Aeroporto Verdi di Parma ad un grande snodo autostrada/Alta Velocità (scambio modale aria/ gomma/ ferro)** con evidenti benefici in termini di passeggeri potenziali del Verdi. Oltre al ruolo della A1 ci sono alcuni snodi ancora da risolvere per rendere più efficiente e razionale la rete autostradale dell'Area. In particolare su Piacenza sarebbe necessario risolvere in altro modo l'innescio fra la Piacenza/Torino e la A1, realizzando

un nuovo breve tratto a Nord dell'attuale sedime, allontanando così l'autostrada dal centro città.

A Parma il tema principale è costituito dal progetto di prosecuzione della A15 verso la A22 (Brennero). La cosiddetta Tibre è una delle infrastrutture fondamentali per il sistema di relazione fra i porti del Tirreno/Nord-Italia/Europa. Il tratto da realizzare ha sicuramente un impatto territoriale, in particolare in regione Lombardia. Una soluzione ragionevole potrebbe essere quella di realizzare, oltre al primo lotto cantierato, un secondo lotto fra Trecasali fino ad incrociare la Cremona-Mantova, rendendo così funzionale e utile l'infrastruttura, raccordandosi con la rete autostradale lombarda. Il prolungamento fino a Nogarole Rocca potrebbe essere rinviato a future valutazioni di opportunità.

A Modena il punto più critico è l'innesto della A22 sulla A1. In questo caso, il progetto di Bretella fra Campogalliano e Sassuolo è l'occasione per risolvere il problema, collegando il sistema autostradale con il nuovo scalo ferroviario di Marzaglia (e anche Dinazzano). Sul prolungamento fino a Sassuolo, la scelta può essere consegnata ad un'ulteriore riflessione con gli Enti Locali.

Da queste valutazioni appare chiaro che, la soluzione di questi nodi darebbe un significativo impulso e maggiore competitività ad alcuni dei principali centri logistici dell'Area: **le Mose a Piacenza, il Cepim di Parma, Dinazzano e Marzaglia a Reggio E. e Modena.**

A questi poi si aggiungono molte altre infrastrutture logistiche, sia pubbliche che private, con ruoli fondamentali di snodo e di volano per distretti produttivi e imprese medio grandi, che fondano buona parte delle proprie speranze competitive sull'integrazione ferro/gomma dove, il sistema autostradale costituisce l'ossatura delle relazioni medie e lunghe.

Un ulteriore, fondamentale contributo deriva dal sistema viario regionale e provinciale che, nell'Area Vasta dell'Emilia Occidentale, è fondato su tre assi portanti: **Cispadana, Pedemontana e collegamenti appenninici.**

Il completamento e la buona gestione di questi Assi (Cispadana autostradale e prosecuzione verso ovest con sistema aperto, completamento della Pedemontana nei tratti ancora mancanti, messa in sicurezza e varianti delle statali e provinciali che connettono pianura, montagna e regioni confinanti a sud) dovrebbe diventare uno degli elementi essenziali per la pianificazione territoriale, per liberare i centri abitati dal traffico passante, per efficientare la logistica di breve raggio.

In buona sostanza, le necessità infrastrutturali per la mobilità su gomma si concentrano su poche opere di completamento e messa in sicurezza della rete e su una manutenzione, ordinaria e straordinaria, che deve trovare nuovi e più avanzati livelli di efficienza.

Anche per ciò che riguarda la rete ferroviaria, in questo territorio, si tratta di dare finalmente compimento a progetti individuati e pianificati da molto tempo. **Il raddoppio della ferrovia Pontremolese** rimane l'opera più importante e urgente non solo per l'Emilia Occidentale ma anche come infrastruttura di rango nazionale ed europeo, per la sua funzione di connessione fra i porti del Tirreno, i distretti produttivi della Pianura Padana, i valichi alpini del Brennero e del Gottardo, il nord dell'Europa.

Andrebbe inoltre rapidamente completato l'ammodernamento delle linee ferroviarie minori che interessano Parma, Reggio-Emilia e Modena, con l'elettrificazione e la dotazione dei più avanzati sistemi di sicurezza per la marcia dei treni. Proprio la ramificazione del sistema ferroviario che attraversa l'Emilia, con i raccordi con i poli logistici e con singole aziende (ad es. Barilla a Parma, Ikea a Piacenza, etc...), diventerebbe ancor più rilevante è strategico nel momento in cui, finalmente, si inizierà ad utilizzare anche la linea AV/A/C per il trasporto delle merci.

2 - Questo luogo nel nuovo mondo

Come dimostrano i sistemi più avanzati, proprio dall'assetto infrastrutturale, il punto centrale rimane l'integrazione delle reti che ha come presupposto la loro specializzazione.

Integrare le piattaforme logistiche, la rete viaria, quella ferroviaria, i porti, gli aeroporti! Su questa capacità, che deve farsi strategia di governo dei processi, saper scegliere le priorità, decidere cosa siamo disposti a rinunciare per garantire un miglior funzionamento del sistema, si gioca la moderna identità competitiva di un sistema territoriale e sociale.

Purtroppo, molto di frequente, le valutazioni e le contrapposizioni quando si tratta di scegliere le priorità infrastrutturali, di capirne il senso in una visione medio lunga, soffrono di un colpevole deficit di consapevolezza delle dinamiche larghe che stiamo vivendo. Solo come esempio dialettico, proviamo per un attimo a pensare come sarebbe oggi il nostro territorio e la nostra economia senza l'Autostrada della Cisa, la linea ad Alta Velocità o le tangenziali delle città capoluogo di provincia. La domanda appare retorica solo con il "senno di poi".

Per uscire da una dialettica tutta introversa può essere utile richiamare la raffinata analisi sulla dialettica fl u s s i - l u o g h i che Aldo Bonomi ha sintetizzato in "Territorio e Politica" Einaudi ed.:

"...Se nel Novecento la grande fabbrica è il luogo di elaborazione delle identità collettive e cardine delle capacità competitive, nel nuovo scenario è il territorio a farsi fabbrica a cielo aperto (cluster d'impresa, distretti industriali, etc...). L'ipermodernità che avanza è dunque composta dalla dialettica fra flussi e luoghi, e in mezzo appare la categoria del territorio come spazio della loro dialettica. I luoghi costituiscono la spazialità intessuta di reti corte, di rapporti di prossimità, di culture locali e pro-

duzioni tipiche. A sua volta il concetto di flussi sta ad indicare l'ipertrofia di quel l'aspetto delle società moderne relativo alla comunicazione e interconnessione tra ambiti diversi e spesso contrapposti. I flussi sono la manifestazione di istanze sistemiche caratterizzate da mobilità dei ruoli, mobilità geografica, simultaneità delle comunicazioni. Per semplificare, i flussi sono le transnazionali che sorvolano il mondo e ogni tanto decidono di atterrare; sono le Internet Company... da Google a Microsoft; sono le migrazioni, che partono e arrivano nei luoghi e li cambiano, piaccia o non piaccia; è il sistema finanziario globale; sono i linguaggi scientifici oppure i grandi corridoi infrastrutturali con i quali il capitalismo delle reti e l'Unione Europea unificano dall'alto la geografia continentale; sono flussi le reti della logistica che attraversano i luoghi modificandoli. Insomma... parlare del territorio dentro la dialettica flussi-luoghi significa parlare di territorio all'epoca del capitalismo totale dispiegato. In questo salto di paradigma i flussi connettono i luoghi e ciò avviene sia dal punto di vista dei processi globali di produzione economica del valore, sia dal punto di vista del meticcio culturale.

... le trasformazioni indotte dalla dialettica flussi-luoghi-luoghi non riguarda quindi soltanto la dimensione produttiva... quanto soprattutto la liquefazione delle forme di coesione sociale e la divaricazione tra dimensione identitaria e competitività dei territori.

... il territorio diventa espressione dinamica della combinazione tra flussi globali e processi di radicamento locali. Da questo punto di vista il territorio non è più la sommatoria dei contesti locali governati secondo lo schema piramidale centro-periferia, ma piuttosto un insieme di piattaforme territoriali di interconnessione dei flussi di diversa natura e intensità.

Tuttavia, alla faticosa emersione di nuove reti nel mercato non è seguito il costituirsi di un nuovo tessuto geocomunitario sul fronte politico-istituzionale e della coesione sociale.” (Aldo Bonomi)

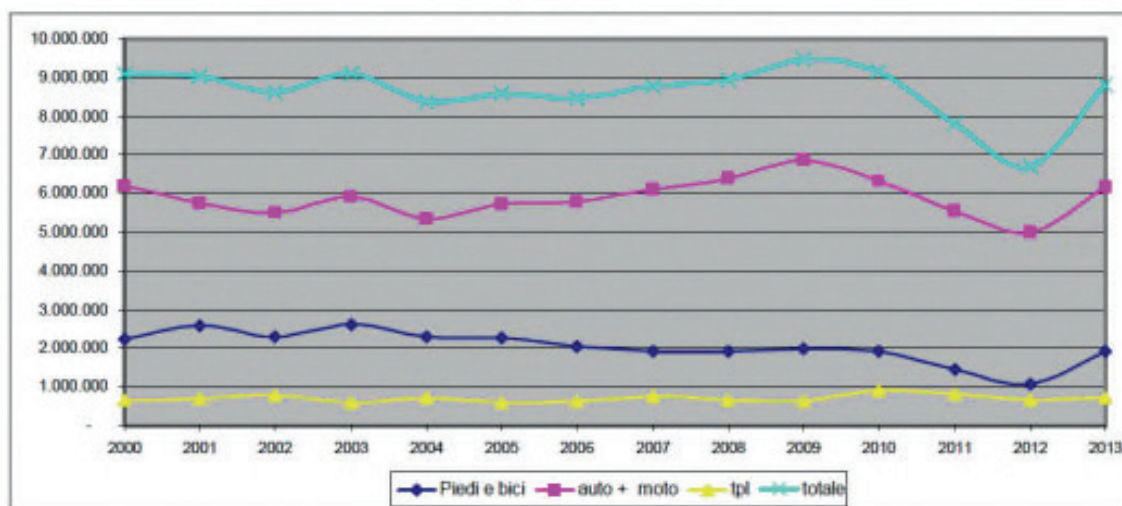
Se questo è lo scenario nel quale ci muoviamo, mentre ragioniamo del territorio emiliano dal punto di vista delle infrastrutture e della mobilità, siamo chiamati a compiere uno sforzo di comprensione proprio della nostra peculiare dialettica fra flussi globali e questo specifico luogo, consapevoli che proprio i caratteri e la dimensione di quei flussi globali hanno già cambiato profondamente il nostro luogo, la nostra comunità territoriale e il ruolo che possiamo e dobbiamo svolgere.

Come spiegare altrimenti le scelte di grandi multinazionali (Amazon, Ikea,..) che nulla hanno a che fare con le tipicità dell'Emilia e che si sommano alle scelte di altre grandi imprese mondiali che continuano ad investire nei nostri distretti (agro-alimentare, piastrelle, meccanica, biomedicale, motori,..)? Forse i valori che abbiamo aggiunto a quelli ereditati dalla storia secolare di questo luogo, cioè le infrastrutture, il welfare, la formazione, la cultura diffusa, hanno “dato una mano”, per rimanere agganciati ai quei flussi globali che caratterizzano il nuovo mondo.

3 - Questo luogo nel nuovo mondo

L'Area Vasta dell'Emilia Occidentale non sfugge alle criticità derivanti da una mobilità poco efficiente e pesantemente sbilanciata verso l'utilizzo dell'auto privata. Nelle tabelle che seguono risulta del tutto evidente che, sia il territorio regionale che quello emiliano devono fare i conti con questi squilibri che, oltre a risentire dell'andamento economico complessivo più o meno favorevole, si attestano su valori che rischiano di superare la soglia della governabilità e della sostenibilità.

Figura 24-bis Numero degli spostamenti per modalità nel giorno medio feria e (2000-2013)



Quadro di riepilogo Emilia-Romagna, ripartizione modale per spostamenti e spostamenti *km, giorno feriale medio

Spostamenti/g

	2001	2013
Piedi	1.736	1.132
Bici	858	795
Moto	472	408
auto	5.267	5.747
Mezzi pubblici	691	729
Totale	9.024	8.812

Spostamenti-giorno*km

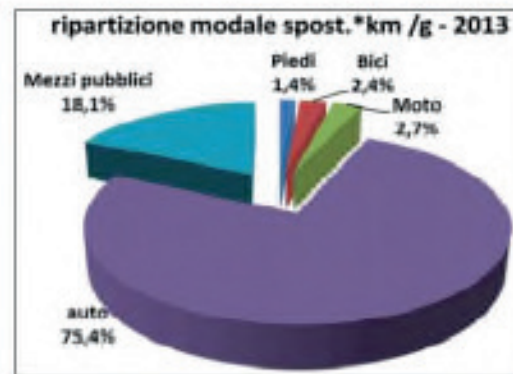
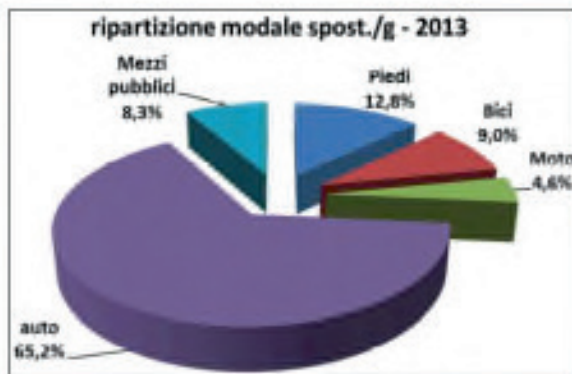
	2001	2013
Piedi	2.192	1.577
Bici	2.162	2.747
Moto	2.188	3.046
auto	62.348	84.521
Mezzi pubblici	14.501	20.280
Totale	83.391	112.170

share su spostamenti/g, %

	2001	2013
Piedi	19,2	12,8
Bici	9,5	9,0
Moto	5,2	4,6
auto	58,4	65,2
Mezzi pubblici	7,7	8,3
Totale	100,0	100,0

share su spostamenti giorno*km; %

	2001	2013
Piedi	2,6	1,4
Bici	2,6	2,4
Moto	2,6	2,7
auto	74,8	75,4
Mezzi pubblici	17,4	18,1
Totale	100,0	100,0



	2013	
	% Intra-comune	% Extra-comune
Piedi o bici	32,3	0,8
Mezzi privati	60,5	88,7
Mezzi pubblici	7,2	10,5
Totale	100,0	100,0

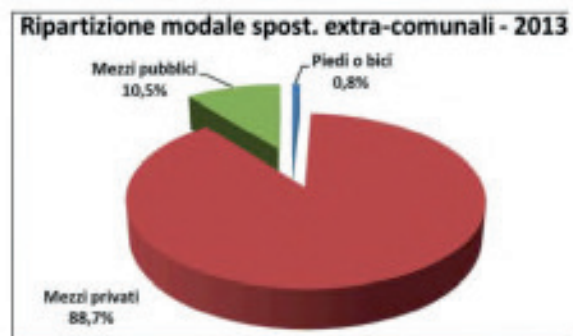
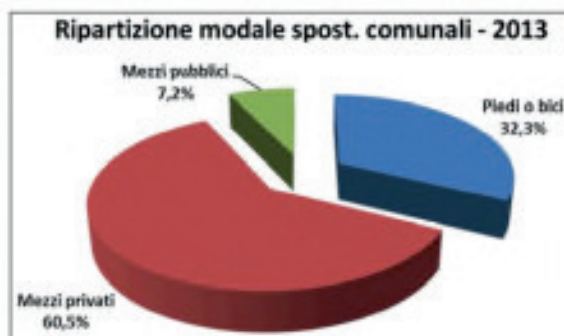


Figura 38 - Frequenza d'uso dell'automobile - Quota % di utilizzatori (nei 3 mesi precedenti intervista) (2012-2013)

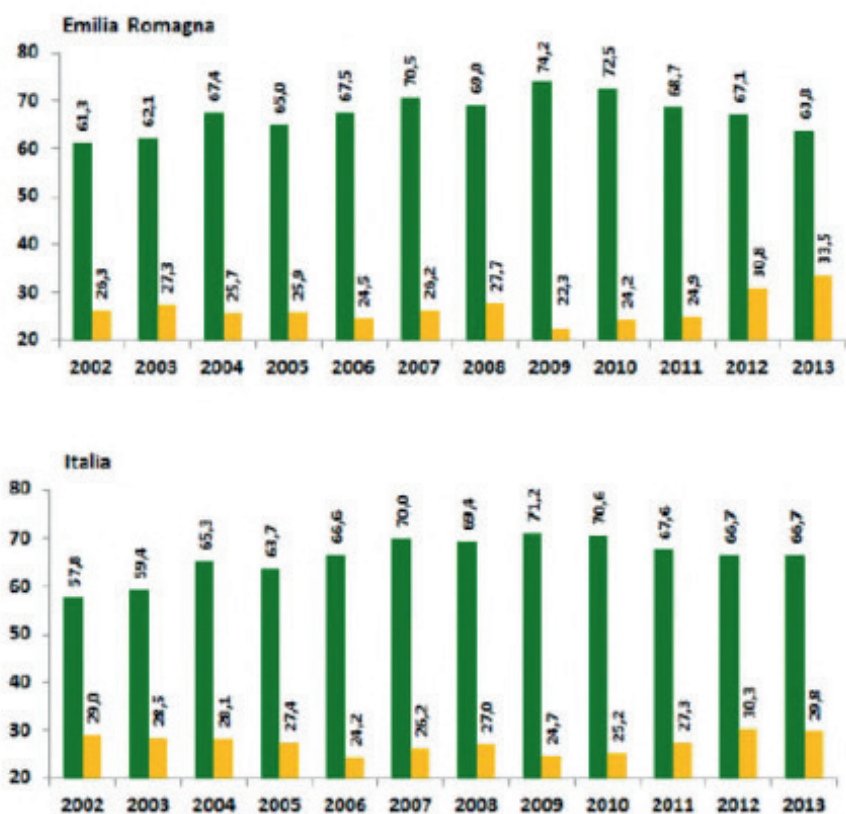


Figura 45 - Tasso di mobilità - Quota % di popolazione mobile (chi ha effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale)

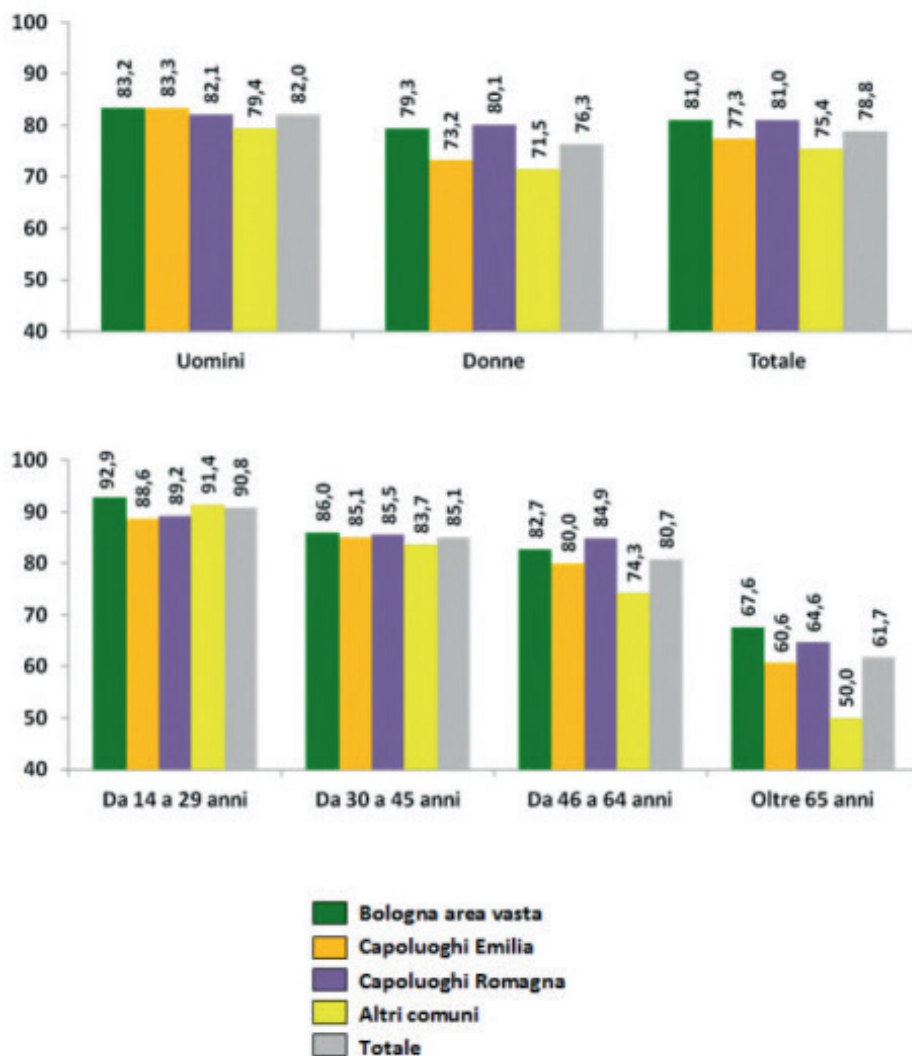


Figura 48 - Distanza media - Distanza media giornaliera pro capite per corsa

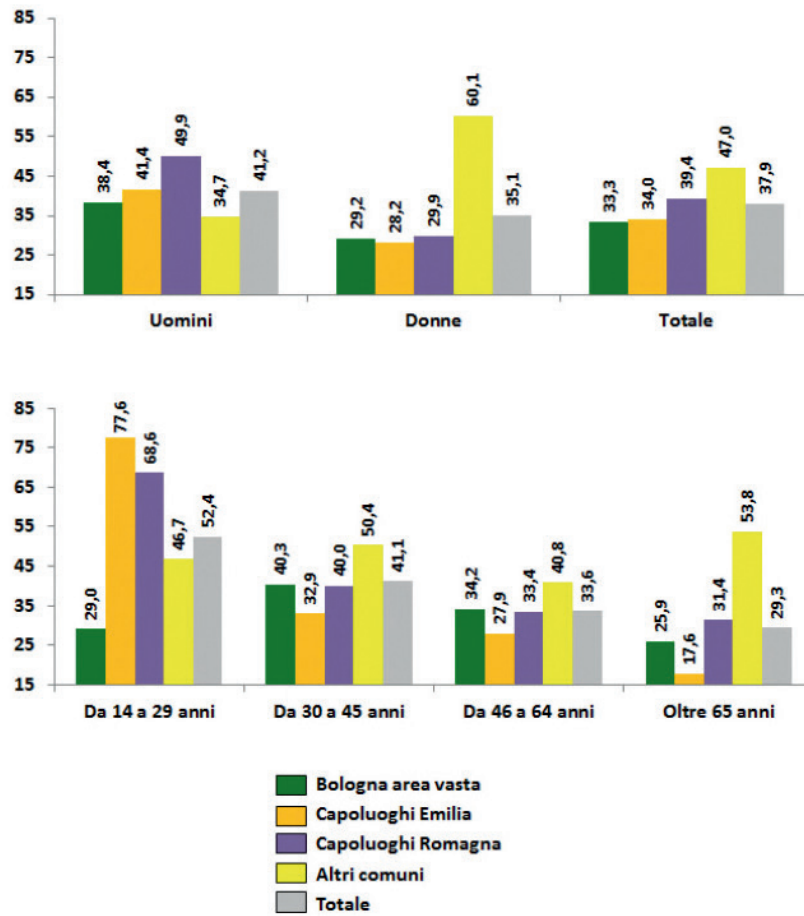
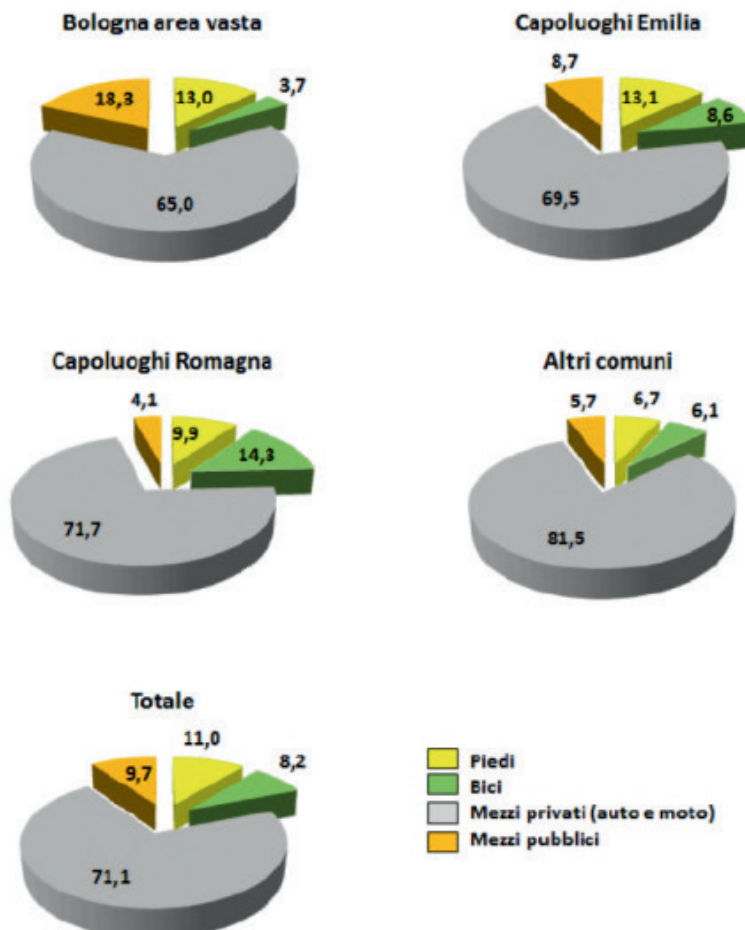


Figura 56 - Distribuzione spostamenti per mezzo di trasporto



Sono dati, indicatori, che testimoniano di una diffusa cultura della mobilità disponibile a pagare anche prezzi importanti in termini di inefficienza, insicurezza, scarsa razionalità in cambio delle libertà individuali che derivano dall'uso preponderante dell'auto privata.

È evidente come tutto ciò produca rilevanti problemi in termini d'impatto sull'ambiente, sprechi energetici, inefficienze organizzative e ostacoli molto importanti nella pianificazione delle nostre città. Criticità di questa natura e dimensione richiedono, ovviamente, una strategia e interventi di scala sovraregionale e nazionale, dal momento che tutta la pianura Padana soffre di queste contraddizioni. Basti pensare alle conseguenze che la cattiva mobilità produce sulla qualità dell'aria e a quanto siano ancora precarie e insufficienti le misure coordinate fra le Regioni e il Governo centrale.

È altrettanto evidente che le caratteristiche dell'Area Vasta dell'Emilia, la dimensione delle città e l'intensità delle relazioni fra le stesse, offrono interessanti opportunità per contribuire a ridurre tali criticità e per sperimentare anche scelte di governo dei problemi più avanzate ed efficienti. Allo stesso tempo, il processo di riforma delle Istituzioni Pubbliche ha portato alla sostanziale soppressione delle Province, la riforma costituzionale approvata dal Parlamento riscrive la distribuzione delle competenze fra Governo e Regioni, la riforma della Pubblica Amministrazione (Decreti Madia) richiede una revisione delle Società a Partecipazione pubblica e interviene direttamente sulle norme che regolano il Trasporto Pubblico Locale.

Per dirla in breve, si è modificata la precedente "Geografia dei Poteri", con il criterio prevalente della sottrazione, ma non si è ancora disegnato il nuovo sistema Istituzionale.

Sul tema della mobilità, delle infrastrutture e dell'indispensabile intreccio con le politiche di pianificazione territoriale, questo scenario ci consegna dei buchi, dei vuoti gestionali, che dovranno essere al più presto riempiti, auspicabilmente con strategie e norme che guardino al periodo medio lungo e ai problemi che richiedono nuovi e più efficaci strumenti di governo.

Anche in questo settore, quindi, il tema centrale è governare i processi, non solo per trovare nuovi e più avanzati livelli di razionalità, ma per indurre e sostenere cambiamenti profondi trovando, con analisi e conoscenza, le dimensioni territoriali ed istituzionali più adeguate ad affrontare queste sfide.

È allora evidente che sarebbe un errore pensare alle Aree Vaste come un nuovo livello istituzionale strutturato e rigido. Sarebbe invece molto utile e, per tanti versi innovativo, costruire modelli e regole che impegnino tutti i soggetti coinvolti in un determinato sistema (nel nostro caso quello delle infrastrutture e della mobilità, individuale e collettiva) ad una intensa e orientata collaborazione, partendo dai processi reali, dalle esigenze delle Comunità e guardando agli obiettivi che si vogliono ottenere.

Per stare al tema della mobilità, volendo perseguire una forte inversione di tendenza, di abitudini, di cultura diffusa, e assumendo la dimensione dell'Area Vasta dell'Emilia come quadrante territoriale significativo sulla base degli indicatori della mobilità e della logistica, occorre, a mio parere, agire su alcuni obiettivi essenziali:

- **Integrare territori e funzioni**, non solo in relazione agli spostamenti casa/lavoro, casa/studio o casa/servizi, ma integrando i luoghi e le strutture che, proprio per la loro funzione, reale e potenziale, si configurano come grandi generatori di domanda di mobilità. Ospedali, scuole, università, strutture del welfare, della cultura e dello sport, infrastrutture di rango regionale e nazionale come le stazioni, gli aeroporti, gli interporti e gli scali ferroviari, i porti fluviali. Questi luoghi, queste strutture e i servizi che generano, sono governati con strumenti di programmazione e decisionali che si collocano in modo variabile su scale territoriali ed istituzionali anche molto diverse. Ma, se vengono letti e analizzati dal punto di vista della mobilità, si dovrebbero individuare tutte quelle azioni che favoriscano livelli più avanzati di efficienza e di sostenibilità, agendo proprio sia sulla specializzazione che sull'integrazione. Si potrebbe dire che, quanto di buono ha prodotto il policentrismo Emiliano, prima d'incontrare i suoi limiti, va ricondotto ad una nuova sintesi, proprio integrando quanto si è realizzato.
- **Integrare le modalità di trasporto**, progettando e organizzando i punti nevralgici dello scambio modale, fra breve, media e lunga percorrenza, fra gomma, ferro, ciclabilità e pedonalità, fra mezzi più inquinanti e quelli più sostenibili (elettrico e ibrido). Questo dovrebbe essere il criterio prevalente che orienta la programmazione e la pianificazione dei trasporti nelle città e nel rapporto con i territori.
- **Integrare le tariffe e le modalità di accesso dei cittadini/utenti**, non solo per semplificare la vita quotidiana delle persone ma anche per favorire lo scambio modale, ridurre l'evasione, tenere sotto controllo le politiche sociali connesse ai servizi di mobilità. Da questo punto di vista l'evoluzione tecnologica offre straordinarie possibilità che andrebbero utilizzate in modo sistematico.
- **Integrare la conoscenza e progettare e l'informazione**. Nel mondo interconnesso e digitale la conoscenza di chi programma, decide ed eroga servizi deve diventare sempre più informazione diffusa, in tempo reale, per migliorare le possibilità di scelta dei cittadini e, ovviamente, ridurre disservizi e congestioni.
- **Separare programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale**. Ancor più netta dovrebbe essere la

distinzione fra l'autorità pubblica che si occupa di programmazione della domanda di mobilità, di regolazione, di politiche tariffarie, del controllo di qualità dei servizi, degli investimenti per le infrastrutture essenziali, e quei soggetti, sia pubblici che privati, che producono i servizi da erogare. Nel settore delle imprese di trasporto pubblico locale sarebbero auspicabili e urgenti politiche industriali con, al centro, investimenti per l'innovazione, efficienza organizzativa, occupazione di qualità, sicurezza per i lavoratori e per gli utenti.

Questi obiettivi e la relativa progettualità andrebbe perseguita a partire dall'attuale suddivisione dei 3 bacini così come definita dalle norme regionali sulla base di criteri trasportistici: Piacenza, Parma e Reggio/Modena.

In tale contesto l'Area Vasta dell'Emilia si configura come la somma di tali bacini trasportistici per quanto riguarda la mobilità collettiva e privata, aggiornando compiti e funzioni in coerenza con le riforme istituzionali nazionali e regionali.

La Regione, in questo scenario, dovrebbe definire le strategie di medio e lungo periodo, pianificando gli investimenti infrastrutturali necessari e programmando le risorse gestionali compatibili e adeguate alla domanda di mobilità, compreso il controllo della spesa.

Il venir meno delle Province impone una riflessione sul ruolo delle Agenzie locali della mobilità, e potrebbe essere molto più efficace prevedere in capo alla Regione il compito di gestire le procedure ad evidenza pubblica anche per il trasporto pubblico locale, come già avviene per il Servizio Ferroviario Regionale. La Regione potrebbe avvalersi per tale compito, della Agenzia Regionale FER, che ha già tutti i titoli normativi e che potrebbe essere integrata dalle professionalità formatesi nelle Agenzie Locali.

Tale scelta dovrebbe avere come conseguenza l'attribuzione all'**Area Vasta dell'Emilia** il ruolo fondamentale di concertazione fra il territorio, le sue Istituzioni, i portatori d'interessi e la Regione. Attraverso lo strumento dell'Intesa Istituzionale, l'Area Vasta concorre a definire:

- la quantità e le caratteristiche dei servizi minimi del Tpl e del servizio ferroviario regionale.
- modalità e progetti d'integrazione territoriale, modale e tariffaria.
- la quantità dei corrispettivi regionali (a valere sul Fondo Nazionale Trasporti) e dei contributi degli Enti Locali.
- le priorità infrastrutturali e i progetti funzionali alle strategie della mobilità e della logistica.
- le politiche e le scelte tariffarie tese ad incentivare l'attrattività del Servizio pubblico e l'integrazione modale.
- gli investimenti sull'innovazione, digitalizzazione ed informazione rivolta agli utenti.

Proprio la dimensione dell'Area Vasta dovrebbe aiutare a perseguire il massimo coinvolgimento degli Enti Locali in tali scelte, proporzionate ad una adeguata dimensione territoriale e comunitaria.

Le **Aziende del trasporto pubblico locale**, di proprietà degli Enti Locali, dovrebbero spingere ancora di più il loro percorso di efficientamento sulla base di politiche e piani industriali rivolti sempre più al mercato, alla capacità d'investimento sui mezzi e sull'innovazione nei servizi, alle scelte commerciali attrattive, alla ricerca di alleanze, aggregazioni, sia con operatori pubblici che privati. In tale contesto spetterebbe poi agli Enti Locali proprietari stabilire l'intensità e la qualità del mantenimento del loro ruolo di soci industriali impegnati nella gestione.

PER CONCLUDERE

L'Area Vasta dell'Emilia, anche dal punto di vista delle strategie, delle politiche e delle esigenze della mobilità, non va inteso come un nuovo livello Istituzionale che si pone fra i Comuni e la Regione, come una sorta di nuova e grande Provincia. Piuttosto come uno strumento, un luogo, un ambito, territoriale, sociale, produttivo, infrastrutturale, flessibile, capace di adattarsi, sia come estensione che come intensità, alle esigenze, in questo caso della mobilità, e alle evoluzioni auspicabili e indotte dalle scelte di governo. L'Area Vasta può essere la risposta dinamica alla domanda di quale sia la dimensione più adeguata per risolvere determinati problemi. A condizione, appunto, che mantenga e che sia organizzata e gestita in modo tale da mantenere questo ruolo strumentale e non piegare, forzatamente, le strategie e le politiche all'obiettivo di dover costruire l'Area Vasta. Come dire, invertendo l'ordine dei fattori, il risultato cambiano in modo radicale.

Riferimenti:

- *Le tabelle e i grafici fanno parte del lavoro di aggiornamento del Piano Regionale delle Infrastrutture e della mobilità al 2025.*
- *Aldo Bonomi, "Territorio e Politica" Einaudi Ed.*