

Il 30 maggio a Bologna, assieme alla Regione Emilia Romagna, terremo un convegno dal titolo "Sciogliamo i Nodi".

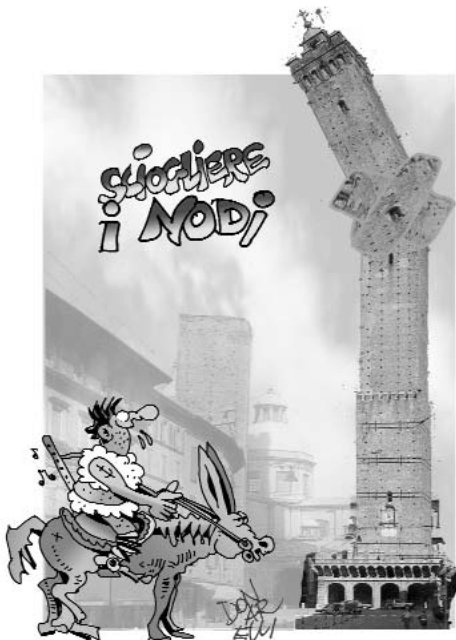
Il traffico che strangola le metropoli è un tema di grande rilievo e complessità che interessa in particolare i cittadini delle grandi città, ai quali condiziona pesantemente la qualità della vita.

Il sistema dei trasporti e della logistica nelle grandi aree metropolitane influenza non solo la gestione del tempo, l'ambiente, l'economia di ogni famiglia, ma anche l'organizzazione ed il modello di crescita delle città stesse.

La crescita impetuosa del trasporto individuale nel secondo dopoguerra ha fatto nascere l'illusione che esso fosse in grado di soddisfare qualsiasi esigenza di trasporto con l'effetto, tra l'altro, di diffondere residenze su un territorio vasto e di smantellare buona parte del trasporto urbano a guida vincolata che aveva assicurato fino a quel momento una velocità commerciale più alta ad un costo minore dell'attuale.

Peraltro, fino a qualche anno fa i grandi investimenti riguardavano essenzialmente la realizzazione dei grandi assi infrastrutturali, sia quelli stradali, che quelli autostradali e ferroviari: certamente perché era necessario collegare le varie parti del Paese rimaste quasi isolate dopo gli eventi bellici, ma anche perché costituivano un volano efficace per la ripresa economica post bellica.

Sta di fatto che ancora



oggi, quasi ogni giorno nelle ore di punta, siamo abituati a vedere code interminabili sulla tangenziale di Mestre, su quella di Bologna o quella di Milano, sul GRA di Roma e comunque su tutte le strade di adduzione alle grandi città con i problemi, anche di sicurezza, che ormai conosciamo fin troppo bene.

Oggi intervenire è più difficile, ma non più rinviabile.

Tutti gli amministratori delle grandi città hanno come problema principale quello del traffico. Non esistono ricette buone per ogni situazione e i costi degli interventi sono molto alti.

Di sicuro si può dire che è necessario un forte intervento programmatico che coinvolga le Regioni e gli altri Enti locali, ma il coinvolgimento deve riguardare anche gli Enti e le Aziende che gestiscono i vari sistemi di trasporto.

Non esistono "modi" che, da soli, possano risolvere il problema, non si possono operare scelte ideologiche; tutte le modalità devono dare il contributo a loro più congeniale.

Sarà questo il tema su cui discuteremo a Bologna, in particolare nella mattinata.

Nel pomeriggio invece si discuterà del sistema ferroviario nella Regione Emilia Romagna, con i rappresentanti delle aziende, dei Comuni, della Confindustria e naturalmente con l'Assessore regionale che voglio da subito pubblicamente ringraziare per aver creduto in questa iniziativa ed averne efficacemente agevolato e consentito la realizzazione.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE  
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDAI

ANNO 12°

N° 7-8/2003



## E' possibile sciogliere i nodi del traffico? Parliamone...

*Il convegno che Assidifer, il sindacato dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha organizzato a Bologna per il 30 maggio con la Regione Emilia Romagna ha come tema "Sciogliamo i nodi".*

*E' evidente che il titolo, un pò provocatorio, si riferisce ai nodi di traffico, a tutte quelle situazioni, cioè, nelle quali gli utenti del trasporto stradale, ma anche ferroviario, si trovano coinvolti loro malgrado, quando necessità di lavoro o di turismo li costringono a muoversi dalle rispettive sedi.*

*Nel suo editoriale, riportato qui sopra, Nicola Tosto cita i nodi più tragicamente noti del Paese, a cominciare da Mestre che detiene, purtroppo, ogni record in fatto di congestione e caos stradale.*

*Ma oltre quelli citati, molti altri "nodi" sono costantemente agli "onori" delle cronache: Napoli, Firenze, Palermo per dirne soltanto qualcuno.*

*Anche il traffico ferroviario, al limite dell'intasamento ad esempio sulla Firenze-Bologna e sulla Roma-Napoli, crea i suoi serissimi problemi.*

*Per discuterne, per affrontare questi argomenti e per cercare di dare una risposta, seppure molto parziale data la complessità della situazione, Assidifer e Regione Emilia Romagna hanno organizzato un incontro tra i rappresentanti degli utenti di strade, autostrade e ferrovie con i politi-*

*ci delle aree maggiormente interessate e i vertici delle società che gestiscono le aziende di trasporto e le infrastrutture.*

*Il sindacato dei dirigenti del Gruppo FS, ben sapendo che quello del traffico è un problema di estremo interesse e di grande attualità, e ben sapendo che, qualora esso non venisse affrontato e risolto in tempi brevi, potrebbe provocare la paralisi delle grandi aree urbane e addirittura di gran parte delle attività produttive e commerciali che si svolgono intorno ad esse, ha preso l'iniziativa di questo convegno, offrendo così una importante opportunità a Società, amministratori pubblici e politici. Tocca a loro, ora, non lasciar cadere questa opportunità.*

*Che ci attendiamo da questa manifestazione? Fondamentalmente una cosa: la chiarezza nella esposizione dei problemi e la disponibilità da parte di tutti di ascoltare le ragioni degli altri. Può sembrare, così concepito, un programma minimo, ma non è così: se oggi i problemi reali fossero esposti con chiarezza e fossero affrontati in modo serio, se se ne parlasse più spesso e con competenza nelle sedi adatte, se chi ha il dovere istituzionale di ascoltare ascoltasse e facesse tesoro di quanto viene detto da chi quei problemi li vive tutti i giorni, allora, probabilmente, le cose nel nostro Paese andrebbero meglio.*

Roberto Martinez

## SOMMARIO

2

I PRINCIPALI INVESTIMENTI DI RETE FERROVIARIA ITALIANA IN EMILIA ROMAGNA

3

I TRASPORTI FERROVIARI E LA REGIONE

4

FER, UNA REALTÀ IMPORTANTE NEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

5

L'OFFERTA DI TRASPORTO FERROVIARIO DI TRENITALIA NELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

DIVISIONE CARGO: IL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA

6

INTERVISTA AD ALFREDO PERI, ASSESSORE ALLA MOBILITÀ E AI TRASPORTI DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

IL NODO STRADALE DI BOLOGNA

IL PIANO DEGLI INTERVENTI REGIONALI SULLE STRADE NEL PERIODO 2002-2005

7

GLI INTERVENTI 2000-2004 SULLA RETE ANAS

LE GRANDI OPERE

9

LA LOGISTICA: IL SISTEMA

11

NAVIGAZIONE INTERNA E MARITTIMA NELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

L'OMBELICO DI VENERE

# I principali investimenti di Rete Ferroviaria Italiana in Emilia Romagna

Per ragioni di evoluzione storica degli interventi e per assetto strutturale della domanda di trasporto sono i nodi più che le linee gli elementi strutturali del sistema che maggiormente soffrono della scarsa capacità di offerta. Questa situazione è il principale elemento di criticità da risolvere per migliorare le prestazioni e la qualità dei servizi offerti dall'infrastruttura ferroviaria; infatti la crescita del traffico nei nodi è il fattore di maggiore cambiamento da affrontare, sia in termini quantitativi sia in termini di priorità temporali di intervento.

La capacità ottenuta dalla realizzazione del quadruplicamento della direttrice dorsale per il Sistema AV/AC rappresenta il principale intervento di potenziamento dei prossimi anni. Le attività di costruzione delle nuove linee AC avranno nel medio termine un impatto non trascurabile in ordine alla regolarità del servizio, ma anche alle effettive possibilità di sviluppo dello stesso.

Si pongono quindi due rilevanti problemi:

- garantire, ad intervento completato, una equilibrata continuità della capacità dei singoli elementi della rete, evitando che la capacità offerta dai nuovi elementi della rete stessa non sia totalmente utilizzabile, a causa di colli di bottiglia dei nodi di accesso alle grandi aree urbane e di snodo per le diverse direttrici di traffico;
- gestire la fase transitoria di realizzazione delle linee, durante la quale assicurare al sistema la maggiore potenzialità possibile in termini di capacità e di prestazioni offerte.

Per quanto riguarda il primo aspetto, è stato avviato un programma di interventi che sta sviluppando un riassetto e un potenziamento delle linee all'interno dei principali nodi ferroviari della rete, al fine di permettere la piena utilizzabilità della capacità derivante dalle nuove linee e delle linee storiche migliorate.

In questo processo la progettazione infrastrutturale ha tenuto nella massima considerazione i futuri programmi di esercizio, approfondendone gli aspetti trasportistici per rendere complessivamente più coerente il sistema.

In quest'ottica la specializzazione delle linee per tipologia di traffico è uno dei punti cardine, separando il traffico viaggiatori di media e lunga percorrenza da quello di ambito regionale ed individuando, per il trasporto delle merci, itinerari di aggiramento dei nodi che non ne occupino le linee interne.

Questo schema generale di programmazione dei servizi merci è stato sviluppato operativamente nel nodo di Bologna attraverso la linea di Cintura che consente il transito sud-nord o l'istadamento dei treni merci verso l'Interporto di Castelmaggiore e lo Scalo di smistamento di San Donato.

In questo processo riorganizzativo, ad esempio, la linea Pontremolese diviene un corridoio preferenziale del traffico merci Milano/Torino verso i porti dell'alto e medio Tirreno, in quanto si rivela come elemento decongestionante della relazione Piacenza - Bologna - Firenze, interessata da un consistente volume di trasporto viaggiatori regionale ed a lunga percorrenza.

La specializzazione dei flussi di traffico all'interno del nodo di Bologna comporta la possibilità di destinare tutte le direttrici di penetrazione all'offerta per i servizi passeggeri e trasporto locale.

Se a questo si aggiunge che i programmi dell'Alta Capacità prevedono la separazione di questa tipologia di traffico, con la linea indipendente Milano-Firenze-Roma-Napoli dedicata alla penetrazione del nodo di Bologna, si può affermare che a sistema realizzato buona parte delle linee storiche afferenti verso Bologna saranno destinate per gran parte della loro capacità al servizio locale e regionale. La non interferenza di quest'ultimo con le altre tipologie di traffico permetterà di disegnare sistemi di offerta più coerenti con le richieste delle imprese ferroviarie.

Il valore complessivo dei principali investimenti in Emilia Romagna è di circa 9000 milioni di euro, di cui oltre 7500 destinati alle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità, al loro innesto nel Nodo di Bologna, all'integrazione con le linee storiche ed alla realizzazione della nuova Stazione AV/AC interrata di Bologna Centrale.

Questi nel dettaglio i principali investimenti di RFI in Emilia Romagna, con i risultati attesi da ciascuno di essi.

- **Nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità.** La nuova linea tra Firenze e Bologna, costituita da un tracciato caratterizzato da ben 73 km in galleria, consentirà di aumentare l'attuale offerta di 180 treni a 380 treni al giorno, con una riduzione di percorrenza da 57 a 30 minuti, mentre la nuova linea tra Bologna e Milano consentirà di passare dagli attuali 280 treni al giorno a 480 treni, con tempi di percorrenza che si ridurranno da 1 ora e 42 minu-

ti a 1 ora. Tra Firenze e Bologna la nuova linea AV/AC sarà interconnessa con la linea storica nei punti terminali (Firenze Castello e Bologna San Ruffillo); più articolato il sistema nel tratto tra Bologna e Milano, dove le interconnessioni saranno a Milano Rogoredo, Piacenza, Fidenza, Parma, Modena, Castelfranco e Lavino. La fine del complesso dei lavori è programmata nel 2007, ma già dal 2006 è prevista l'attivazione della tratta Castelfranco/Modena Sud - Bologna.

- **Nuova stazione AV/AC di Bologna Centrale.** La nuova stazione interrata AV/AC consentirà l'innesto delle due nuove linee nel Nodo di Bologna, realizzando la continuità fisica di tutta la linea AV/AC tra Firenze e Milano; il completamento della nuova stazione è previsto nel 2007. La stazione sarà anche raggiungibile dalle direzioni Verona e Venezia attraverso le nuove interconnessioni presso Bivio S. Viola e Bivio Battiferro.

- **Sistema Comando e Controllo del Nodo e ACS di Bologna Centrale.** Nell'estate di quest'anno partiranno i lavori per la realizzazione del potenziamento tecnologico del Nodo di Bologna, che vedrà l'introduzione di un più avanzato sistema di gestione integrata della circolazione ferroviaria nel Nodo (SCC) e la sostituzione dell'ormai obsoleto ACEI con un nuovo apparato centrale statico (ACS); ciò permetterà di raddoppiare la capacità della stazione di Bologna, con una elevata specializzazione dei binari per flussi di traffico; l'investimento complessivo sarà pari a circa 400 milioni di euro.

- **Servizio Ferroviario Metropolitano.** La specializzazione dei traffici derivante dagli investimenti infrastrutturali e tecnologici, ed il conseguente aumento di capacità del Nodo di Bologna e delle linee storiche, ha consentito l'avvio di un progetto di utilizzo più spinto delle linee insistenti sul Nodo per trasporto passeggeri di tipo metropolitano. Tale progetto prevede la realizzazione di 13 nuove fermate e l'adeguamento di 9 stazioni, tutte attrezzate con standard identificativi della loro funzione, ed è stato articolato in tre fasi: la prima, del valore di 16 milioni di euro, sarà completata nel corso di quest'anno, la seconda e la terza, del valore rispettivamente di 21 milioni e di 9,5 milioni di euro, saranno entrambe completate nel corso del 2007. Il progetto del nuovo SFM è pienamente interfacciato con quelli di potenziamento tecnologico precedentemente richiamati, con particolare riferimento nuovo SCC di Nodo, che gestirà, a regime, la circolazione ferroviaria su tutta l'area interessata al SFM.

- **Raddoppio della linea Bologna - Verona.** Sono in corso i lavori per il raddoppio Nodo Bologna - Verona per l'importo complessivo di 810 milioni di euro. Il raddoppio del tratto emiliano della linea sarà realizzato in tre fasi: entro la fine del prossimo anno sarà completata la tratta Tavernelle E.-San Giovanni in Persiceto; a questa seguiranno la tratta San Giovanni in P.-Crevalcore e, a finire, la tratta Crevalcore-Nogara. L'opera finita consentirà di aumentare la capacità fino a 180 treni al giorno tra Bologna e Verona (in particolare si prevede un aumento dei treni a carattere regionale/interregionale fino a circa 110 treni), con una riduzione del tempo di percorrenza fino ad un massimo di 35 minuti rispetto ad oggi.

- **Quadruplicamento tratta Corticella-Castelmaggiore della Bologna-Padova.** Il quadruplicamento tra Corticella e Castelmaggiore realizzerà il prolungamento a doppio binario, in affiancamento ai binari della Bologna - Padova, della linea di Cintura di Bologna tra le stazioni di Bologna Corticella e Castelmaggiore consentendo, di fatto, il collegamento diretto tra l'Interporto di Bologna e la linea di Cintura stessa, separando i traffici merci da quelli viaggiatori, con il conseguente potenziamento di questi ultimi. L'attivazione del quadruplicamento, per un valore di investimenti pari a 26 milioni di euro, è prevista entro il 2003. Successivamente si procederà alla banalizzazione della tratta Bologna C.le - Castelmaggiore della linea Bologna - Padova, prevista per fine 2004.

- **Potenziamento della Bologna - Padova.** Dopo l'attivazione del nuovo ponte sul Po avvenuta nel settembre 2001, sono in corso i lavori per il completamento dell'adeguamento del ponte preesistente, che consentiranno di concludere il raddoppio della linea, e per l'ultimazione del potenziamento tecnologico della linea, consistente nell'attivazione delle ultime tratte di blocco automatico e nell'adeguamento della linea di contatto. Gli interventi, del valore complessivo di 160 milioni di euro, consentiranno di passare, dagli attuali 130 a 190 treni al giorno, con una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 15 minuti. L'ultimazione dei lavori di raddoppio è prevista nel 2004, mentre il completamento del potenziamento della linea di contatto entro il 2005.

- **Potenziamento della Pontremolese.** Il potenziamento della linea La Spezia-Parma, consistente in

interventi tecnologici ed infrastrutturali (tratti in variante ed in raddoppio), si inserisce nel potenziamento dell'itinerario Tirreno-Brennero (corridoio TIBRE) e consentirà, a lavori ultimati, di far circolare tra La Spezia e Parma fino a 180 treni al giorno con una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 45 minuti; l'investimento complessivo sarà di 785 milioni di euro. In territorio emiliano si realizzerà una variante di tracciato tra Pontremoli e Berceto ed una nuova galleria di valico, nonché il raddoppio dei tratti di linea Parma-Fornovo e Fornovo-Solignano.

- **Potenziamento tecnologico Bologna-Rimini.** La tratta Castelbolognese-Rimini è integrata nel Sistema Comando e Controllo della Direttrice Adriatica; i lavori nella tratta romagnola sono all'80% di avanzamento, e se ne prevede la conclusione nel 2004. L'investimento relativo è di 30 milioni di euro. La restante tratta (da Bologna C.le a Castelbolognese) sarà progressivamente inserita nel nuovo SCC del Nodo di Bologna. Sempre entro il 2004 si prevede inoltre di realizzare la banalizzazione della tratta Bologna C.le - Mirandola Ozzano.

- **Realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treni.** Al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza della circolazione ferroviaria, sull'intera rete è stato avviato il progetto SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni), che consente, attraverso l'interfacciamento tra apposite apparecchiature inserite sull'infrastruttura ("sottosistema di terra") e sui treni ("sottosistema di bordo"), di trasferire informazioni al treno, condizionandone la marcia in caso di mancata risposta del personale di macchina. In Emilia Romagna è previsto l'attrezzaggio di molte linee, per un investimento di circa 44 milioni di euro; entro dicembre di quest'anno è prevista l'attivazione del tratto Piacenza-Bologna.

- **Realizzazione nuovo scalo merci di Modena Marzaglia.** Nell'ambito dei lavori connessi alla realizzazione della nuova linea AC/AV, è prevista la delocalizzazione dello scalo merci di Modena in un nuovo scalo, che sarà realizzato in località Marzaglia; tale scalo, che sarà integrato in un sistema logistico a supporto del comprensorio della ceramica di Sassuolo, prevede un finanziamento di 57 milioni di euro e sarà realizzato entro il 2007. È previsto che il nuovo scalo sia collegato da un binario dedicato con la linea Modena-Mantova e l'interconnessione AV/AC di Modena Ovest, per realizzare l'indipendenza dei flussi merci in direzione Verona-Brennero sia rispetto alla linea storica Bologna-Milano, che peraltro in quel tratto sarà ricostruita in una nuova posizione, che alla stazione di Modena.

- **Realizzazione nuovo scalo merci di Villa Selva.** Sulla linea Bologna-Rimini, in località Villa Selva, tra le attuali stazioni di Forlì e Forlimpopoli, sarà realizzato un nuovo impianto dedicato al servizio merci. Il progetto, che si inserisce nell'ambito di una progressiva razionalizzazione della logistica merci di una parte della Romagna, consentirà la delocalizzazione dello scalo merci di Forlì e la contestuale valorizzazione di aree ferroviarie nelle stazioni di Forlì, Rimini e Cesena. Il costo complessivo della prima fase è di circa 24 milioni di euro; l'avvio dei lavori è previsto nel 2004, per una durata di circa due anni.

- **Nuovo scalo merci pericolose Ravenna.** Nell'ambito di un progetto co-finanziato dal Ministero dell'Ambiente e da altri Enti Locali, è in corso la realizzazione di un nuovo scalo destinato all'interscambio con la ferrovia delle merci pericolose nell'ambito delle lavorazioni che interessano l'area del Porto di Ravenna; l'importo dei lavori, la cui conclusione è prevista nel 2005, è di 27 milioni di euro.

Altri interventi sono in corso o sono allo studio per l'adeguamento di peso assiale e di sagoma per consentire la realizzazione della cosiddetta "Autostrada Viaggiante", e per la creazione di itinerari merci alternativi in Romagna, il "Corridoio Transcispadano", che integra le linee di RFI con linee della FER (Ferrovie Emilia Romagna). Gli interventi descritti non esauriscono la massa di interventi in corso e previsti nella regione (soppressione passaggi a livello per circa 60 milioni di euro, messa in sicurezza delle lunghe gallerie per 50 milioni, tratti di blocco automatico banalizzato a sezioni corte nel Nodo, mantenimento in efficienza delle linee, restyling delle stazioni, ecc.), ma costituiscono senz'altro quelli più qualificanti per rendere conto dell'impegno in atto e di quelli che saranno gli scenari del trasporto ferroviario nel prossimo decennio.

Maurizio Gentile,  
Direttore Compartimentale Infrastruttura Bologna  
Pasquale Ventrella,  
Direttore Compartimentale Movimento Bologna



# I trasporti ferroviari e la Regione

Parla l'ing. Ginocchini, Direttore dell'Agenzia Trasporti Pubblici della Regione

L'ing. Bruno Ginocchini è da due anni il Direttore dell'Agenzia Trasporti della Regione Emilia Romagna ed è considerato un po' il papà del trasporto pubblico su ferro della Regione. A lui abbiamo voluto fare qualche domanda per comprendere bene la ragione del successo del trasporto su ferro nella regione.

**Ing. Ginocchini, l'Emilia Romagna è una delle Regioni italiane nelle quali viene utilizzato più massicciamente il trasporto ferroviario. Può darci qualche dato per comprendere meglio questo fenomeno?**

La rete ferroviaria in Emilia-Romagna è lunga 1350 km. Gli spostamenti giornalieri su ferro che interessano la regione sono circa 180.000. Di questi spostamenti circa 40.000 riguardano il solo attraversamento del territorio regionale; dei restanti 140.000, che hanno almeno una origine o una destinazione dentro la regione, circa 102.000 utilizzano i treni regionali. Gli altri utilizzano i treni a lunga percorrenza.

I treni che circolano ogni giorno sul territorio della regione sono 950: 750 sono gestiti da Trenitalia, gli altri 200 sono gestiti da FER (Ferrovie Emilia Romagna), una società regionale, da ACT e da ACTM. Come è noto, dal 2001, tutti i treni locali in servizio nell'Emilia Romagna sono passati nella competenza della Regione.

Sono inoltre oggetto delle nuove competenze le infrastrutture di oltre 350 km di ferrovie regionali e i servizi locali, sia delle ferrovie regionali (oltre 200 treni al giorno di media) che di Trenitalia (oltre 450 treni al giorno di media).

**Quanto costa alla Regione l'esercizio complessivo del trasporto locale, sia quello gestito da Trenitalia che quello svolto da FER e dalle ferrovie minori?**

Ogni anno, per i treni di interesse regionale, attraverso la stipula di contratti di servizio, Trenitalia riceve dalla Regione Emilia Romagna 66 milioni di euro.

Ogni anno FER e le altre società minori ricevono dalla Regione, sempre con contratti di servizio, 34 milioni di euro per la gestione delle ferrovie regionali e per i servizi svolti. Il trasferimento delle responsabilità, nel nostro come in altri settori, rappresenta una utile occasione per migliorare i servizi resi ai cittadini. E il miglioramento dei servizi è il primo obiettivo che si è dato l'Agenzia Trasporti Pubblici che io

dirigo.

**Parlando di obiettivi, quali sono i programmi, e quindi gli obiettivi generali, della sua Agenzia nel settore del trasporto su rotaia?**

I nuovi compiti, e quindi gli obiettivi, della Regione Emilia Romagna riguardano il completamento, il ripristino e il risanamento delle Ferrovie Regionali, la programmazione e il finanziamento del trasporto ferroviario passeggeri di livello regionale e interregionale e prevedono la regolamentazione del comportamento di Trenitalia e delle Ferrovie Regionali nello svolgimento dei servizi mediante *Contratti di Servizio*, a garanzia della qualità e dell'interesse dei cittadini con l'introduzione di sanzioni nel caso di disservizi e qualità scadente. In particolare, con un *Progetto Qualità* si stanno acquistando treni nuovi e rimodernando quelli in esercizio.

Con un contributo regionale di 66,5 milioni di euro sono stati acquistati, e sono già in servizio, 5 TAF (treni ad alta frequentazione) e 5 *treni regionali veloci*. Altri 15 milioni di euro sono stati destinati all'acquisto di 15 *Minuetto*, elettrotreni di ultima generazione, per il trasporto di medio e breve raggio.

Il *Minuetto*, in servizio dal 2004, porterà 345 persone (146 posti a sedere e 199 in piedi), viaggerà a 160 chilometri orari, sarà dotato di pedane per carrozzine dei portatori di handicap e degli optional propri dei treni Eurostar: sistema di videosorveglianza, display esterni ed interni, impianti di diffusione sonora e per le scritte in braille, prese per computer e cellulari.

**Dunque, nel settore del trasporto pubblico locale, la Regione Emilia Romagna si pone veramente all'avanguardia per quanto riguarda l'offerta del servizio ferroviario. Ing. Ginocchini, mi può dire in poche parole quali sono le iniziative che connotano il miglioramento dei servizi, l'efficienza e la qualità del servizio ferroviario regionale?**

Nell'ottica del miglioramento dell'offerta sono stati installati dei terminali, che si auspica saranno operativi entro l'estate, in 60 piccole stazioni ferroviarie situate sulle linee principali e su quelle ad esclusivo traffico locale quali: Porrettana, Ferrara-Rimini, Lavezzola-Faenza,

Pontremolese, Fidenza-Cremona e Faenza-Marradi.

I monitor forniscono una serie di informazioni in tempo reale e, in alcuni casi, multilingue (treni in partenza e in arrivo, punti vendita dei biglietti, ecc.) a cui possono accedere anche i non vedenti grazie ad un pulsante che trasforma le informazioni visive in messaggi sonori.

Per migliorare l'efficienza del servizio ferroviario regionale, in particolare, anche dal punto di vista della comunicazione, e per recepire le esigenze dei cittadini, sono stati messi a punto due ulteriori strumenti: un sito [www.ferroviaer.it](http://www.ferroviaer.it) ed il Numero Verde 800 388988.

Infine, la competenza sui servizi permette di realizzare un sistema integrato di mobilità, specialmente per i pendolari, raccordando i parcheggi scambiatori con i vari servizi del trasporto pubblico.

**Quanto costa tutto questo alla Regione?**

Gli investimenti nelle ferrovie regionali, lungo le varie direttrici, ammontano complessivamente a circa 200 milioni di euro. Questi investimenti concorrono ovviamente a creare un sistema omogeneo e completo con i ben più cospicui interventi statali sulla nuova linea ad *Alta Capacità* e sulle principali linee FS. Comunque, mi creda, per la Regione Emilia Romagna la rete ferroviaria ha oggi, e dovrà avere ancora di più in futuro, una funzione di straordinaria importanza, in quanto è il ferro la vera modalità che ci può consentire di attenuare la pressione sulle strade, di ridurre l'impatto ambientale, di far viaggiare in sicurezza persone e merci.

*La ringrazio, ing. Ginocchini, per la sua cortesia e per la sua disponibilità. Ho molto apprezzato quanto mi ha detto sul ruolo positivo che il trasporto su ferro svolge oggi e dovrà svolgere in futuro nella sua regione: come lei, sono anch'io convinto che solo incrementando l'uso del treno potremo limitare i danni economici e sociali che ci derivano dalla congestione del traffico stradale, potremo viaggiare finalmente con tranquillità e sicurezza e, soprattutto, potremo consegnare un ambiente sano e vivibile alle generazioni che ci seguiranno.*

Roberto Martinez



Gentile Iscritto Assidifer, oggi, poter scegliere una Banca per comodità, solidità, tradizione e qualità dei servizi, è una scelta molto difficile ed impegnativa. L'ampia offerta del settore bancario a volte fa compiere delle scelte affrettate dettate il più delle volte dall'istinto! Banca Manager, per sua natura e per sua mission, si estranea da questa panoramica alquanto caotica. Essa è il frutto della tradizione di un gruppo bancario solido come il Gruppo Bancario Capitalia e dell'innovazione data da Federmanager, la

## Le ragioni di una scelta sicura

Federazione dei Dirigenti Industriali. La possibilità di avvalersi di una Banca creata per le necessità della classe dirigenziale italiana e per il mondo dei liberi professionisti è una novità assoluta nel mondo bancario del nostro paese. Una banca di nicchia per una clientela di alto standing. Grazie a canali innovativi quali il telefono, internet e uffici di Consulenti Finanziari su tutto il territorio nazionale, il servizio Banca Manager vuole essere un servizio di qualità. Una Banca aperta 24 ore su 24, 365 giorni all'anno con il supporto di

moderne tecnologie e soprattutto in grado di offrire sempre una consulenza finanziaria personalizzata. Per ogni approfondimento sull'offerta di prodotti e servizi, non esiti a contattare il Call Center al nr. Verde 800.185.185 ed a prendere un appuntamento, senza impegno, con un promotore finanziario di Banca Manager. Sappiamo che diversificare i propri risparmi non è sempre una scelta molto facile...noi lo facciamo di mestiere! Questo è il nostro carattere distintivo, questa è la nostra forza!

Alberto Serra - Resp. Mktg e Comunicazione

Messaggio pubblicitario



## CONTO DIRIGENTI

### CONDIZIONI ECONOMICHE GENERALI

Conto Corrente	
Canone trimestrale	6,5 euro
<b>Tasso creditore annuo</b>	<b>3,25% sui depositi fino a 7.500 euro</b> <b>2% sulla parte di deposito superiore ai 7.500 euro</b>
<b>Tasso debitore annuo</b>	- nei limiti del fido concesso Prime Rate ABI meno 0,5% - oltre i limiti di fido Prime Rate ABI più 1,5%
<b>Commissione di massimo scoperto</b>	- nei limiti del fido 0,15% trimestrale - oltre i limiti di fido 0,50% trimestrale
Capitalizzazione interessi creditori e debitori	trimestrale
<b>Libretto assegni</b>	<b>gratuito</b>
Credito rotativo	10.000 euro
Operazioni bancarie	
<b>Costo unitario operazioni</b>	- gratuite le prime 40 operazioni per trimestre (160 annuali) - 0,80 euro le ulteriori
Bonifici	<b>Internet gratuiti</b> <b>Call Center Italia: gratuiti</b> <b>Estero:</b> 13,00 euro (in uscita), + 0,05% (commissioni di servizio)
Giroconti	<b>gratuiti</b> gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Pagamenti	<b>gratuiti</b> gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Domiciliazione utenze	<b>gratuiti</b> gratuiti fino alle 40 operazioni trimestrali
Valute versamenti	
Bonifici in entrata	2 giorni lavorativi
Contanti e assegni circolari	stesso giorni di Banca di Roma
Assegni bancari, assegni circolari di altre banche, assegni e vaglia postali	2 giorni lavorativi
Estratto conto	
<b>Riepilogo annuale cartaceo</b>	<b>gratuito</b>
<b>Trimestrale cartaceo</b>	<b>gratuito (incluso nel canone trimestrale)</b>
Altre condizioni	
Imposta di bollo	25,56 euro all'anno
Estinzione conto	75,00 euro

Bancomat	
<b>Canone annuo</b>	<b>gratuito</b>
<b>Prelievi ATM / Bancomat</b>	<b>gratuiti su tutti gli sportelli</b>
Prelievi ATM estero (circuito CIRRUS)	3,00 euro
<b>Pagamenti POS/Pagobancomat</b>	<b>gratuiti</b>
Pagamenti POS estero (circuito MAESTRO)	10,00 euro
Massimali prelievi ATM-Italia (Bancomat)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimali prelievi ATM-Estero (CIRRUS)	giorno: 250,00 euro mese: 1.500,00 euro
Massimale pagamenti POS-Italia (Pagobancomat)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale pagamenti POS-Estero (Maestro)	mese: 750,00 euro (anche in un'unica soluzione)
Massimale FASTPay	singolo pagamento: 62,00 euro

Carta di credito (condizioni principali)	
Carta Base (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	16,00 euro
Carta Oro (Visa/Mastercard)	
Canone annuale	42,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Base	1.600,00 euro
Massimale Visa/Mastercard Oro	5.200,00 euro
Commissione prelievo contanti	4%
Data debito pagamenti	giorno 25 del mese
Estratto conto	1.29,00 euro
Rimborso rateale	
Tasso di interesse annuo	TAN 15,6% (Carta Base) 15% (Carta Oro) T.A.E.G.: 18,437% (Carta Base) 16,428% (Carta Oro)
Importo rata mensile (a scelta tra):	• rata variabile - 1/4 del saldo mensile (rata min: 75,00 euro) - 1/8 del saldo mensile, solo per la Mastercard Base (rata min: 50,00 euro) • rata "fissa" (superiore alla rata minima sopraindicata)

Operatività titoli	
<b>Canone annuo</b>	<b>gratuito</b>
<b>Custodia e amministrazione titoli</b>	<b>25,00 euro</b>
Imposta di bollo	25,56 euro
<b>Estratto Conto Titoli annuale cartaceo</b>	<b>gratuito</b>
Nota informativa	
Invio cartaceo, su richiesta	2,00 euro
Commissioni	
Azioni, warrant, covered warrant	0,25% (commissione minima: 10 euro)
Obbligazioni	0,25%
Compravendita BOT	3 mesi: 0,10% 6 / 12 mesi: 0,15%
Opzioni Iso-Alfa	1 per mille sul ctv del sottostante
Minifib	10,00 euro per contratto
Fib30	14,00 euro per contratto
Mibo30	14,00 euro per contratto
Altre condizioni	
Ordini impartiti per telefono o tramite promotore	commissione aggiuntiva di 3,5 euro
Trasferimento titoli in uscita	10,00 euro per titolo
Servizi aggiuntivi	
• Analisi tecnica/fondamentale (abbonamento Future Best)	10,00 euro al mese
• Video corsi e video lezioni	3,00 euro al mese
• Sala operativa on line	10,00 euro al mese
• Book a 5 livelli	- 2,00 euro - gratuito per chi effettua più di 40 operazioni nel mese
• Overlook (software di analisi tecnica e prezzi in tempo reale)	10,00 euro al mese
<b>Canone mensile gratuito per tutti i servizi aggiuntivi per chi effettua più di 100 operazioni di trading in un mese (promozione valida fino al 31/12/2002)</b>	

## FER, una realtà importante nel sistema di trasporto ferroviario regionale

Fenomeni come la globalizzazione della produzione e dei mercati stanno obbligando le varie istituzioni ad un generale ripensamento delle scelte politiche al fine di rispondere a quella che si configura come un'omogeneizzazione dei bisogni e delle richieste: di scambi, di relazioni, e non solo. Riconoscere i cambiamenti avvenuti su scala planetaria si traduce necessariamente nella definizione di un nuovo rapporto tra economia, società e territorio, al centro del quale il tema del futuro sviluppo dei trasporti viene a rappresentare un fattore di alta criticità e di favorevole potenzialità, allo stesso tempo. Mobilità sostenibile e organizzazione efficiente di un territorio -in chiave di qualità ambientale, sociale ed economica- sono, pertanto, argomenti da tempo oggetto di grande interesse in Italia, come in tutta Europa.

Promuovere uno sviluppo più equilibrato del sistema dei trasporti, rendere sostenibile la mobilità di persone e merci: sono queste le priorità di ogni azione politica finalizzata ad uno sviluppo che si possa tradurre in concreta crescita. Per questi motivi, emerge intensamente la necessità di promuovere iniziative che mirino a modificare l'attuale ripartizione modale, a vantaggio del trasporto collettivo, in particolare, incentivando l'uso del mezzo ferroviario e operando per renderlo più competitivo rispetto al trasporto individuale e al trasporto merci su gomma: una prima risposta al continuo aumento del traffico stradale, che ha ormai raggiunto livelli di elevata insostenibilità.

In Italia, l'attuale modello di organizzazione del sistema ferroviario prevede, accanto all'attività delle Ferrovie dello Stato, quale maggiore titolare del settore, la presenza di una rete ferroviaria di rilevanza locale e generalmente di proprietà pubblica. Queste "ferrovie regionali" rappresentano un forte legame diretto con il territorio che le ospita; fattore particolarmente vero per una regione come l'Emilia-Romagna che nell'ereditare nuove competenze sul trasporto ferroviario locale (sulla base della "Bassanini") ha visto la riunificazione delle principali linee ferroviarie: Parma-Suzzara, Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro e Bologna-Portomaggiore.

La nascita della società Ferrovie Emilia Romagna è, infatti, legata all'emanazione del decreto legislativo 422/97 (così come modificato dal D.L.vo 400/99) che, nel più complessivo progetto di riforma della pubblica amministrazione, ha previsto il conferimento alle autonomie territoriali di importanti competenze in tema di trasporti; successivamente, l'accorpamento delle quattro distinte Gestioni Commissariati Governative operanti in Emilia Romagna è stato incentivato con l'emanazione della legge regionale n. 30/98. Nell'aprile del 2000 è stata costituita la FER, divenuta definitivamente operativa il 1° gennaio del 2001, che esercita per conto dell'azionista pubblico di riferimento - la Regione - le attività relative all'erogazione dei servizi e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria delle quattro ex Gestioni commissariati governative. Dalla fine del 2001, soci della FER sono diventate anche le Province di Parma, Mantova, Ferrara, Reggio Emilia, Modena, Bologna e Ravenna.

Attualmente, nell'ambito di definizione di un nuovo quadro normativo nazionale sulle Società, si potrà giungere alla trasformazione definitiva di FER da Società a Responsabilità Limitata a Società Per Azioni (secondo quanto già autorizzato dalla Giunta Regionale in data 03/07/2001).

Nel processo delineato, è però rimasto inizialmente in sospeso il delicato tema del passaggio delle infrastrutture delle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara, in prima istanza affidate ad RFI Spa., in quanto considerate tratte particolarmente rilevanti ai fini trasportistici nazionali ed internazionali. La Regione Emilia Romagna, che da tempo aveva indicato nei propri programmi l'importanza di dotarsi delle Cispadana ferroviaria al fine di creare un rapido collegamento fra il porto di Ravenna ed i porti del versante tirrenico, ha conseguentemente condotto una serie di iniziative nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI Spa per il trasferimento delle infrastrutture delle linee sopra citate.

Il risultato ambito dalla Regione è stato conseguito con l'emanazione della Legge 166/02, che inoltre prevede esplicitamente che "per la realizzazione degli interventi funzionali al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie delle linee in questione, coerentemente ai programmi di utilizzo delle risorse nell'ambito di itinerari di rilievo nazionale ed internazionale, si provveda attraverso una intesa generale quadro, con la quale vengano individuate le risorse necessarie". Di conseguenza, è attualmente in corso di definizione il nuovo Accordo di Programma fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni territorialmente competenti, nel quale viene sancito il passaggio delle infrastrutture delle linee alle Regioni Emilia-Romagna e Lombardia, e l'affidamento alla Regione Emilia-Romagna delle funzioni amministrative e programmatiche concernenti la progettazione, la costruzione, l'ammodernamento, la manutenzione e la gestione delle linee e dei relativi impianti. Per svolgere tali compiti, la Regione Emilia-Romagna, in qualità di Ente concedente, si avvarrà di FER alla quale viene, inoltre, affidato il ruolo di stazione appaltante dei futuri interventi previsti sulla rete.

Attualmente, FER risulta, dunque, una società a responsabilità limitata ad intero capitale pubblico, di maggioranza della Regione, avente sede legale a Bologna e sede tecnica-amministrativa a Ferrara e concessionaria dei beni e dei servizi inerenti il trasporto ferroviario sulle linee delle quattro ex-Gestioni Commissariati Governative operanti in Emilia Romagna; le concessioni hanno durata novennale per le infrastrutture, mentre l'affidamento dei servizi è stabilito fino al 31/12/2003.

La struttura aziendale della Società è attualmente al centro di un importante processo di riorganizzazione finalizzato a unificare, razionalizzare e ottimizzare le risorse professionali e tecniche delle precedenti distinte gestioni, attraverso una nuova organizzazione dei servizi ed una diversa collocazione del personale. Questo processo è stato avviato, all'inizio del 2001, dal primo Amministratore Unico di FER, l'Ing. Silvano Bonaiuti che, nomi-

nato a titolo transitorio, ha fornito un contributo fondamentale al non facile processo di riunificazione delle quattro distinte gestioni. Il processo di riorganizzazione è quindi proseguito con l'attuale amministrazione. A questa attività di ristrutturazione, in via di completamento, si affianca il confronto con le Organizzazioni Sindacali, anch'esso in fase conclusiva, al fine di definire le parti normative ed economiche del nuovo Accordo aziendale, che consentirà di disporre di un quadro organizzativo di riferimento funzionale alla nuova Società ed alle esigenze di univocità nei trattamenti economici e normativi del personale proveniente dalle precedenti realtà gestionali.

L'attuale attività ordinaria di FER si esplica principalmente nella gestione di circa 260 chilometri di rete ferroviaria in concessione dalla Regione. La società dispone, inoltre, di impianti distribuiti sul territorio, quali: depositi e officine a Suzzara, Guastalla, Ferrara-Porta Reno, Bologna-Roveri dove vengono effettuate le manutenzioni ordinarie del materiale rotabile e l'officina grandi riparazioni a Sermede, dove viene effettuata la manutenzione straordinaria. Sulla base dei dati presentati nella relazione al bilancio consuntivo per l'anno 2001, per il traffico ferroviario merci risultano disponibili 19 locomotive, mentre per il trasporto ferroviario passeggeri sono attualmente a disposizione 48 automotrici e 30 rimorchiati per un totale di 78 pezzi che permettono di esercire servizio sulle linee Parma-Suzzara, Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro e Bologna-Portomaggiore, per un totale di 2.052.863 treni per km. Il trasporto ferroviario merci viene effettuato principalmente sulle tratte e direttrici Ravenna-Guastalla, Bologna S. Donato-Mirandola-Revere, Mantova Frassineto-Ravenna, Bologna S. Donato-Bologna Interporto-Ferrara-Rovigo, Ferrara-Ravenna, Ravenna-Gonzaga, per un totale di 47.125.000 tonnellate per km e 371.579 treni per km. Inoltre, vengono effettuati noleggi ferroviari per conto di Trenitalia su varie tratte regionali ed interregionali, per un totale di 449.075 treni per km. La società dispone anche di licenze per la gestione delle autolinee interurbane nei bacini di Bologna, Ferrara e Rimini, per le quali sono a disposizione 84 veicoli, per un totale di 2.344.000 autobus per km. Infine, per quanto riguarda il servizio di noleggio autobus con conducente, nel corso del 2001 FER ha fornito 1.525 servizi, per un totale di 471.787 km.

Al di là della gestione e della organizzazione delle attività strettamente ordinarie volte ad assicurare il servizio trasportistico, FER ha intrapreso, negli ultimi due anni, scelte significative ed azioni mirate a consentire una crescita della società ed il suo inserimento competitivo nel mondo imprenditoriale e sta adottando una serie di iniziative strategiche per favorire e stabilire nuove alleanze con altri soggetti economici presenti sul territorio regionale, e non, ed impegnati nel trasporto pubblico locale. Si ricordano ad esempio: la costituzione con l'Atc di Bologna della "Suburbana Bologna Vignola", per la gestione della linea ferroviaria Casalecchio-Vignola e dell'esercizio del trasporto su tale linea in collegamento con le altre reti regionali e nazionali; l'ingresso della FER nel "Consorzio Adriatica", al fine di attrezzarsi tecnicamente e raggiungere un idoneo livello di competitività in previsione della partecipazione a gare nazionali nel settore del trasporto collettivo su gomma; la costituzione, con l'Act di Reggio Emilia, della Dinazzano-Po Spa, società che risponde alla esigenza di FER di partecipare attivamente all'esercizio tecnico ed economico di scali intermodali, nell'ottica di favorire lo sviluppo dei collegamenti fra il porto di Ravenna e le piattaforme logistiche presenti nel comprensorio reggiano.

Nell'ambito degli accordi presi nella costituzione della Dinazzano-Po Spa, si inserisce inoltre la realizzazione da parte di FER di un nuovo scalo ferroviario intermodale con valenza regionale in sulla linea ferroviaria Parma-Suzzara-Ferrara (a Boretto in provincia di Reggio Emilia), allo scopo di creare -in ottemperanza alle previsioni del Prit'98- un polo logistico collegato a tutte le reti di trasporto via acqua, ferroviaria e strada, anche al fine di concentrare le attività in un punto servito da servizi adeguati ed evitare così la dispersione nel territorio di singoli insediamenti, con conseguente disordine ambientale ed infrastrutturale. A tale fine, è stato recentemente sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra FER e gli altri soggetti interessati all'intervento per definire e conformare l'azione comune risultante dal coordinamento degli atti ed interventi riguardanti il realizzando Polo Logistico Intermodale d'Emilia Centrale all'interno di un procedimento espressamente configurato per accelerare e razionalizzare la ponderazione dei veri interessi pubblici e consentire, con procedura semplificata, l'approvazione delle variazioni agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica necessarie. Un altro importante impegno della FER riguarda la progettazione esecutiva degli interventi infrastrutturali sulla tratta Poggio Rusco-Parma, previsti dalla legge 166/2002. La disponibilità a breve termine di tale progettazione (per la quale nel futuro Accordo di Programma Stato-Regioni è assunto impegno di provvedere con uno stanziamento di 3,8 milioni di euro) è indispensabile allo scopo di concretizzare l'attuale impegno del Governo a finanziare il completamento dei lavori di riassetto, potenziamento ed elettrificazione della tratta ferroviaria Ferrara-Parma che, ad interventi ultimati, verrà a rappresentare un'essenziale direttrice per il rapido collegamento fra il porto di Ravenna e le piattaforme logistiche del comprensorio reggiano, per poi raggiungere agevolmente da Parma i porti tirrenici di La Spezia, Genova e Livorno.

Un ruolo fondamentale nelle future prospettive della Società è, inoltre, assunto dal dialogo e confronto, da tempo in atto con Trenitalia Spa, per giungere alla definizione di un'alleanza fra le due aziende che consentirà alla FER di presentarsi adeguatamente sostenuta alle future gare di appalto della gestione dei servizi per il trasporto pubblico. Infine, per conseguire un'organica soluzione alle numerose problematiche legate al trasporto delle merci e alla razionalizzazione dell'insieme dei servizi necessari per mobilità delle stesse, nell'ottica di garantire qualità

e prezzi concorrenziali rispetto al trasporto su gomma, la Regione, attraverso FER, sta promuovendo la costituzione di una società nel settore della logistica che, includendo i maggiori interlocutori pubblici e/o pubblici-privati presenti nel settore a livello regionale, abbia come compiti principali la gestione ed amministrazione di impianti logistici e terminali intermodali, la promozione la gestione e la commercializzazione dell'attività logistica delle merci e dei servizi collaterali connessi, l'organizzazione, la gestione, la vendita e l'intermediazione dei servizi di trasporto di merci, per ferrovia o su strada.

Tutte queste iniziative, promosse da FER sotto l'impulso politico della Regione Emilia-Romagna, si inseriscono nella linea che l'istituzione regionale ha avviato nel campo dei trasporti, in funzione della incentivazione della mobilità del trasporto delle persone e delle merci per via ferroviaria, non solo come importante iniziativa di carattere ambientale, ma anche come strumento indispensabile per garantire il mantenimento, ad un livello sostenibile, dei ritmi di sviluppo socio-economico storicamente consolidati in Emilia Romagna. Per la realizzazione di questo disegno sono già state assunte significative attività d'investimento. In questo contesto, una delle prime iniziative, e probabilmente la più importante, è stata l'attivazione sulla tratta Ravenna-Reggio Emilia di una serie di servizi per il trasporto delle argille dal porto di Ravenna al "comprensorio delle ceramiche", nel territorio reggiano-modenese, a cui partecipano Trenitalia-Divisione Cargo, Dinazzano-Po Spa, Sapir Spa e FER. I notevoli ostacoli oggettivamente riscontrati in quest'operazione sono prevalentemente riconducibili al problema di fondo che caratterizza la mobilità delle merci, ovvero riuscire a rendere competitivo, in termini di fattore economico e tempo, il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma. Soluzioni concrete per la risoluzione a breve termine di queste difficoltà sono, comunque, previste dalla attivazione dell'articolo 38 della legge 166/2002 che prevede l'erogazione di contributi statali, in conto gestione di esercizio, per l'abbattimento dei costi aggiuntivi del trasporto ferroviario. Inoltre, la Regione Emilia-Romagna sta intraprendendo, attraverso FER, ogni utile iniziativa per l'acquisizione di materiale rotabile e per la sistemazione e razionalizzazione di quei tratti ferroviari che potrebbero consentire adeguate economie di scala.

Contemporaneamente, la Regione Emilia-Romagna sta supportando FER nella prosecuzione del rilevante programma di investimenti a medio termine che prevedono la realizzazione di interventi infrastrutturali sulle linee in concessione e l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Ingenti investimenti sono, infatti, in fase di progettazione e/o di realizzazione sulla tratta Bologna-Portomaggiore per il completamento nell'area cittadina del comune di Bologna dell'interramento ed elettrificazione della linea, al fine di migliorare il servizio ferroviario. E' in fase di ultimazione la costruzione del raccordo ferroviario Portomaggiore-Dogato di Ostellato che consentirà il collegamento diretto della tratta Bologna-Portomaggiore con quella Ferrara-Codigoro, aprendo una nuova direttrice per i trasporti. Sono in corso i lavori per la semplificazione del traffico in corrispondenza del nodo ferroviario della stazione di Ferrara, che prevede l'interramento delle due linee ferroviarie Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini e la realizzazione di un passante ferroviario che colleghi in modo diretto le linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Suzzara, allo scopo di garantire un passaggio rapido dei treni merci esclusivamente in transito. Contestualmente, sono in corso lavori di ristrutturazione della linea Ferrara-Codigoro al fine di poter istituire un servizio passeggeri di tipo suburbano tra la stazione centrale di Ferrara e la stazione FER di Quartesana garantendo un rapido cadenzamento dei convogli.

Nel settore del materiale rotabile sono in corso di acquisizione locomotori elettrici di nuova generazione che consentiranno il raggiungimento di velocità più elevate, oltre a garantire migliorate capacità di spunto, nonché locomotori di potenza adeguata al trasporto di treni merci completi. Ciononostante, le difficoltà incontrate nell'acquisto di nuovo materiale rotabile, legate agli elevati costi e alla lunghezza dei tempi di consegna incompatibili con le effettive necessità del trasporto, ha reso necessaria la riqualificazione del materiale già in dotazione, prevedendo l'ammodernamento delle automotrici per il trasporto passeggeri, la completa riqualificazione di numerose carrozze e la progressiva rimotorizzazione dei locomotori merci.

Nel settore del trasporto collettivo su strada, sono state recentemente espletate le procedure di gara per l'acquisto di nuovi autobus da destinare al servizio di linea al fine di poter abbassare l'età media del parco veicoli a disposizione ed avvicinarlo agli standard europei.

Infine, nel corso dei prossimi giorni il CesiFer, struttura preposta da RFI, dovrebbe provvedere al rilascio del certificato di sicurezza, che costituisce un risultato importante nell'ottica di sviluppo della società, in quanto elemento indispensabile per qualsiasi azienda che voglia operare nel settore ferroviario anche a livello nazionale.

Il quadro presentato indica chiaramente come la Regione, attraverso FER, intenda svolgere un ruolo attivo e strategico per la programmazione della mobilità in Emilia-Romagna, nell'ottica del complessivo sviluppo futuro, economico e sociale, del territorio regionale. FER, insomma, non viene a rappresentare solo una società nata per spostare merci e persone da un luogo all'altro della regione, ma diviene punto fondamentale nella pianificazione delle scelte politiche regionali di riorganizzazione della mobilità e dei trasporti, i cui effetti incideranno, sicuramente, sull'economia, sull'ambiente, sulla qualità di vita dell'intero territorio emiliano-romagnolo, e che potranno avere ripercussioni anche a livello nazionale ed europeo.

Roberto Soffritti,  
Amministratore Unico  
delle Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.



## L'offerta di trasporto ferroviario di Trenitalia nella Regione Emilia Romagna

500 treni, 160000 posti offerti, 100000 viaggiatori nel giorno medio feriale, per oltre 12700000 treni\*km in un anno: l'istantanea del trasporto ferroviario regionale è in questi grandi numeri. Peraltro incompleti, visto che fotografano solo i servizi, programmati nel 2003, che la Direzione Regionale Emilia Romagna di Trenitalia svolge in osservanza del contratto di servizio pubblico sottoscritto con la Regione Emilia Romagna. Tra i quali, pur rientrandovi pressoché tutti i collegamenti interregionali tra Ancona e Milano, e tra Bologna e Torino/Genova, non sono compresi, ad esempio, diversi altri collegamenti, tra i più importanti dei quali vanno almeno segnalati gli interregionali tra Bologna e Venezia e tra Bologna e Verona. Non vi rientrano, infine, tutti i servizi svolti, a differenza di quelli appena elencati, da società diverse da Trenitalia: la regionale FER, la reggiana ACT e la modenese ATCM, sugli oltre 300 chilometri di linee regionali non esercitate da RFI.

Si tratta, dicevamo, di grandi numeri, numeri che pongono il trasporto regionale emiliano-romagnolo in sesta posizione nella graduatoria nazionale per produzione annua di servizi. Si tratta di numeri che testimoniano una crescita lenta ma costante dal 2000 a oggi, frutto di incrementi di servizio apportati a un programma di esercizio che si regge sull'equilibrio difficile tra la domanda crescente della Regione Emilia Romagna e i limiti di risorse, non soltanto umane e tecniche di Trenitalia, ma anche di capacità dell'infrastruttura, che caratterizzano questa Regione e il suo nodo ferroviario più importante: Bologna. E' satura la linea Bologna-Milano ed è satura la linea Bologna-Firenze. Sono al limite della saturazione le linee commerciali Bologna-Rimini e Bologna-Venezia. E' ancora largamente a binario unico la linea commerciale Bologna-Verona. Tutte queste linee accolgono traffici promiscui, merci e viaggiatori e, tra questi ultimi, traffici a lungo, a medio e a corto raggio, con quantità di fermate e velocità diverse, tutti da integrare e far convivere sulla medesima infrastruttura. Come si possa produrre maggior trasporto ferroviario regionale in queste condizioni è il problema che occupa tutti gli attori -istituzionali, amministrativi e tecnici- che hanno a cuore lo sviluppo del trasporto ferroviario come argine alla progressiva paralisi della mobilità di persone e merci e al progressivo degrado dell'ambiente.

Dal punto di vista dell'infrastruttura, almeno sulle tratte sature, la soluzione è programmata da tempo: sta nell'aumento di capacità dell'asse Firenze-Bologna-Milano, da realizzarsi mediante il raddoppio dei binari. A buon punto tra Firenze e Bologna, i lavori per il raddoppio dei binari sono appena iniziati tra Bologna e Milano e si completeranno solo tra qualche anno. Così come solo tra qualche anno sarà disponibile maggior capacità nella stazione centrale di Bologna, in cui pure sono pre-

visti, contestualmente all'indisponibilità dei binari dall'XI al XV, i lavori di costruzione della stazione sotterranea a servizio delle nuove linee. Sarà allora possibile utilizzare le tracce liberate dai treni più veloci per aumentare l'offerta di trasporto regionale. Altri lavori, più o meno impegnativi e ambiziosi, sono pure programmati sulle altre linee commerciali: tra questi il progressivo raddoppio della linea Bologna-Verona, senza il quale ogni serio intervento di incremento e di razionalizzazione dell'offerta oraria, nel tratto regionale emiliano della linea, è improponibile. Sono programmati, e in qualche caso già realizzati, lavori sulle linee secondarie tesi ad aumentare la capacità di traffico mediante interventi di velocizzazione dei tracciati, di adeguamento della tecnologia di gestione della circolazione, di realizzazione di condizioni di sicurezza (costruzione di sottopassi e smantellamento di passaggi a livello) a cui sono chiamati a concorrere anche gli enti locali territoriali.

Dal punto di vista dell'offerta commerciale, la soluzione sta nel perseguimento di progressivi criteri di efficienza nella costruzione dell'orario -mediante la realizzazione di sistemi cadenzati e omotachici; nell'impiego delle risorse tecniche -mediante la messa in circolazione di materiale rotabile più moderno, più veloce e maggiormente specializzato; nell'impiego delle risorse umane -mediante la compatibilizzazione delle irrinunciabili condizioni di sicurezza del trasporto con le tecnologie sempre più evolute dei sistemi di comando e controllo della circolazione. Per la verità, dal 2000 (una data che non ha solo il valore simbolico del volgere del millennio ma rappresenta anche il momento in cui il trasporto regionale passa di fatto sotto le responsabilità programmatiche delle Regioni) a oggi risposte di questo tipo sono state già date. Si è partiti dall'impegno finanziario profuso dalla Regione Emilia-Romagna nella partecipazione all'acquisto di nuovo materiale rotabile: 5 TAF, 10 locomotive E464, 5 complessi di vetture UIC-Z completamente ristrutturate e climatizzate. Un impegno che si completerà, già a partire dal prossimo anno, nella progressiva acquisizione al trasporto regionale emiliano-romagnolo di 15 *Minuetti*, i nuovi elettrotreni destinati ai servizi a media frequentazione. Si è proseguito impostando anche sulla direttrice Bologna-Ravenna un sistema orario cadenzato, integrandolo con il preesistente sistema interregionale dell'Ancona-Milano e con un più sistematico sistema regionale Bologna-Rimini. Inoltre sono stati proposti, seguendo il solco indicato dal Piano Regionale dei Trasporti, i primi collegamenti regionali veloci tra Bologna e Pesaro/Ancona. E' dalla fine marzo di quest'anno che, grazie all'anticipata conclusione dei lavori di inserzione, in totale indipendenza di flusso, della linea Porrettana nella stazione centrale di Bologna, al sistema cadenzato orario tra Bologna e

Porretta è stato inframmezzato il primo nucleo -costituito da 5 coppie- di un sistema cadenzato orario tra Bologna e Marzabotto. Per il 2004, le coppie tra Bologna e Marzabotto saliranno a 11, mentre un potenziamento del servizio, fino a 5-6 coppie in più, è stato richiesto tra Parma e Fornovo. Studi di fattibilità, tuttora in corso, tendono a verificare in quale misura e sotto quali condizioni possano essere incrementati i servizi regionali tra Modena e Carpi e tra Bologna e Poggio Rusco. E siccome l'incremento di servizio non sta solo nell'incremento dei treni, ma anche nell'incremento delle fermate, sta prendendo progressivamente forma il progetto di *Servizio Ferroviario Metropolitano* a cui molto tengono Comune e Provincia di Bologna, afflitti da un eccesso di mobilità automobilistica pari, oramai, all'80% degli spostamenti giornalieri all'interno del territorio provinciale. E' una realtà la nuova stazione di Casalecchio Garibaldi, servita oggi dai soli treni del sistema Bologna-Marzabotto, in cui già dal 2004 fermeranno anche tutti i treni del sistema Bologna-Porretta, giovandosi degli interventi di velocizzazione che dovrebbero giungere a conclusione entro l'anno. Sarà utilizzabile la fermata, già disponibile, di Casteldebole; mentre già nel corso del 2003 potrebbero essere dirottati sulla nuova fermata di Ozzano i servizi che oggi fanno capo a Mirandola Ozzano, in attesa che, nel 2004, gli stessi servizi possano essere accresciuti. Fin da settembre, se ultimata, la nuova fermata di Funo potrebbe essere utilizzata da molti dei treni regionali in circolazione sulla Bologna-Venezia, in attesa che nel 2004 tutti i treni regionali vi svolgano, com'è doveroso per una località così importante, regolare servizio. E alle viste c'è già Rastignano, nel Bolognese, mentre è quasi completata la fermata all'interno della Fiera di Rimini tra Rimini e Sant'Arcangelo.

Davanti a un tale fermento di lavori, tutti vorrebbero che il servizio ferroviario regionale avesse sviluppi immediatamente percepibili, in particolare lo vorrebbero i viaggiatori. Ma la scommessa che tutti gli attori -istituzionali, amministrativi e tecnici- che hanno a cuore lo sviluppo del trasporto ferroviario vorrebbero vincere è quella di spostare durevolmente nel tempo i viaggiatori dalla mobilità privata a quella pubblica, e ferroviaria in particolare. La fretta, avendo questo obiettivo, è cattiva consigliera: i servizi aggiuntivi, le nuove fermate, i sistemi d'orario devono essere introdotti gradualmente, ne vanno verificati gli impatti su servizi e sistemi esistenti, e vanno consolidati prima di essere ulteriormente estesi.

Silvano Bonaiuti,  
Direttore Trasporto Regionale Emilia Romagna

## Divisione Cargo: il trasporto delle merci per ferrovia

Per le mie attuali responsabilità, nella Ricerca e Sviluppo di Divisione Cargo di Trenitalia, è un utile bagaglio di esperienza, quella maturata in tanti anni di direzione delle attività operative merci in un territorio come l'Emilia Romagna, tra i più industrializzati e dinamici dell'Italia e d'Europa.

Con piacere ho accolto la richiesta del nostro sindacato, di scrivere un breve commento sulle attività connesse al trasporto merci ferroviario in Emilia Romagna.

Promuovere, organizzare, produrre e vendere il trasporto delle merci, utilizzando la soluzione ferroviaria in Emilia Romagna, richiede un'adeguata analisi del contesto di mercato e la capacità d'individuare soluzioni innovative di offerta che generino valore e riducano i costi sia dentro il perimetro ferroviario che per gli altri fattori di produzione del servizio "door to door".

Caratteristiche del mercato regionale sono:

- una forte presenza dell'interscambio internazionale sia terrestre che marittimo;
- una propensione per la vendita dei prodotti "franco partenza", per cui la decisione sulla soluzione di trasporto viene delegata, di fatto, al ricevitore;
- tre importanti comparti produttivi industriali, quello delle piastrelle, quello alimentare e quello meccanico che sono alla base dell'organizzazione di ogni trasporto complesso in Regione;
- un Porto come quello di Ravenna, naturale punto di avvio per la soluzione ferroviaria, con una significativa presenza industriale nel chimico e con un siderurgico in continua crescita. L'offerta di servizi conto terzi, nel Porto, riguarda diverse merceologie, importanti quelle dei minerali per l'industria ceramica e di container che stanno trovando una giusta dimensione, con operatori di rilevanza internazionale di recente arrivati a Ravenna.

Inoltre, le caratteristiche di Regione di attraversamento per i trasporti, determinano l'esigenza di governare situa-

zioni di traffico che in molti casi supera quello di origine locale.

La struttura ferroviaria deve organizzare giornalmente l'effettuazione di circa 300 treni merci nella Regione, di cui 160 di combinato 45 treni completi convenzionali, 95 per i servizi connessi al traffico diffuso che transitano per l'importante scalo di smistamento di Bologna S. Donato.

Negli anni '90 venivano trasportate per ferrovia circa 6 milioni di tonnellate l'anno di merci della Regione e venivano organizzati servizi per un'equivalente quantità di tonnellate in attraversamento. Nel 2002 si è arrivati a trasportare 12 milioni di tonnellate anno della Regione ed oltre 13 milioni di tonnellate di attraversamento, raggiungendo in anticipo diversi obiettivi sulle quantità trasportate e sulla razionalizzazione del reticolo logistico offerto per i treni.

La congestione dei principali assi ferroviari, sui quali sono finalmente in corso importanti investimenti infrastrutturali, connessa alle esigenze di un miglior rapporto tra costi e ricavi per le imprese ferroviarie, ha reso necessaria una maggiore selezione nelle opportunità di business, cercando di ridurre lo scarto negativo tra treni programmati per il mercato (e quindi dei costi) e treni effettuati, perché realmente acquistati dai clienti (e quindi ricavi).

L'esigenza di qualità nella resa, anche nel servizio merci, ha indotto maggiore attenzione nell'assegnazione delle risorse tecniche ed umane ed un'adeguamento dei processi produttivi e manutentivi, realizzato con la nuova organizzazione di Cargo nella quale la struttura commerciale è stata articolata per aree di business.

La soluzione intermodale, attuata per una parte significativa dell'offerta, è quella più congeniale al sistema produttivo locale e si è basata sia su logistiche private che su quelle aperte a più operatori, di rilevanza nazionale ed internazionale quali l'Interporto di Bologna, l'Interporto di Parma i raccordi nei distretti di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

I principali temi per il futuro, sono comuni a quelli con cui si vuole attuare lo sviluppo della soluzione ferroviaria e della sua quota di mercato in Europa, secondo gli indirizzi del Libro Bianco.

La ricerca di soluzioni innovative vede nell'Emilia Romagna un interessante banco di prova in cui sono stati sperimentati e realizzati treni più pesanti delle 1.600 tonnellate lorde vendibili nelle migliori condizioni tecniche e di trazione e di pendenza delle linee, raggiungendo in differenti situazioni 2.200, 2.600 e 3.200 tonnellate lorde trainabili.

L'invito di trasporti attraverso linee secondarie della Rete complementare come la Faentina e la Porrettana, nonché la realizzazione di treni completi Ravenna Dinazzano, utilizzando il percorso Ravenna Ferrara Suzzara Guastalla Dinazzano, consentono di rispondere alla domanda di servizio senza impegnare la Rete fondamentale.

L'apertura del mercato ai nuovi operatori ferroviari, già presenti sul territorio, potrà stimolare ulteriori iniziative e su alcuni progetti, delle alleanze, come quella realizzata fin dal 1999 tra Trenitalia e Fer (la ferrovia regionale) su alcuni treni merci interni alla Regione.

L'applicazione delle nuove regole per il lavoro nel settore ferroviario, che con il recente contratto sottoscritto dalle parti sociali, dovrebbero consentire un periodo di tranquillità e di maggiore adattamento del lavoro al servizio merci. In conclusione è importante che si mantenga alta e costante l'attenzione che si registra sulle tematiche del trasporto merci ferroviario, sia nella parte pubblica ed in questo la Regione Emilia Romagna è tra le più presenti anche finanziariamente, sia nelle componenti economico produttive come di recente è avvenuto nella Federazione Regionale degli Industriali che ha deciso di elaborare un piano della logistica e trasporti che al centro pone le condizioni per un maggiore utilizzo della soluzione ferroviaria.

Giuseppe Casini

# Quattro chiacchiere con Alfredo Peri, Assessore alla Mobilità e ai Trasporti della Regione Emilia Romagna

L'Assessore Alfredo Peri, 46 anni, responsabile della mobilità e dei trasporti della Regione Emilia Romagna, ha già ricoperto incarichi di alto livello istituzionale, prima come Sindaco di Collecchio, poi dal 1991 al 1999 Come Presidente del Parco Regionale di Carrega, quindi, Consigliere provinciale di Parma, ha ricoperto la carica di Vice Presidente di quella Amministrazione.

Come Assessore alla mobilità e ai trasporti, Alfredo Peri ha competenza su un territorio molto vasto e sicuramente delicato e complesso, essendo la Regione Emilia Romagna, importante crocevia dei principali traffici Nord-Sud e Est-Ovest del Paese. L'Assessore Peri ha accolto con entusiasmo la proposta del Sindacato dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato di organizzare un convegno sul tema "Sciogliamo i Nodi", dimostrando così notevole sensibilità al problema gravissimo del traffico e offrendo alla sua regione e al Paese l'opportunità di riunire il 30 maggio a Bologna i massimi esperti del settore e i vertici delle maggiori aziende italiane di trasporto. All'Assessore Peri abbiamo posto qualche domanda.

**Assessore, l'Emilia Romagna è la regione che ha, sul suo territorio, le più importanti infrastrutture viarie e ferroviarie del Paese ma, nonostante ciò, strade, autostrade e linee ferroviarie sono fra le più intasate d'Italia, certamente perché la sua regione è al centro delle maggiori direttrici di traffico fra est e ovest e fra nord e sud.**

**Cosa fa la Regione per migliorare la situazione del traffico e per "sciogliere, per dirla con il titolo del convegno del 30 maggio, "i nodi" dell'Emilia Romagna?** Sciogliere i nodi dell'Emilia-Romagna significa, come lei ha giustamente detto, non solo collegare il Nord ed il Sud del Paese, ma significa anche collegare il Nord e il Sud dell'Europa.

Il traffico, in determinati giorni dell'anno, ma purtroppo sempre più spesso, strangola le nostre città.

L'Emilia-Romagna, per questa ragione ha aperto cantieri di grandi opere come la variante di valico e la linea veloce ferroviaria che consentirà di raggiungere Milano in meno di un'ora e Firenze in 30 minuti.

Insieme agli Enti Locali e al Governo abbiamo deciso poi di dar corso alla realizzazione della quarta corsia fra Modena e Bologna e si è individuata una soluzione unitaria e di lungo termine per il Nodo di Bologna; i progetti preliminari per la Nuova Romea e per il collegamento tra l'Autocisa e la Brennero, inoltre, sono in fase avanzata di definizione.

Nel portare avanti questi impegni partiamo da una priorità, che è quella di promuovere una mobilità sostenibile, con la salvaguardia della salute e dell'ambiente al primo posto.

Vogliamo che il valore della mobilità si leghi sempre più con l'ambiente.

Per questo parliamo di opere non calate dall'alto, ma frutto della condivisione delle esigenze delle città e dei paesi emiliano-romagnoli, che hanno avuto voce nelle decisioni che li hanno riguardati e che hanno trovato nella Regione un alleato per la salvaguardia della salute dei cittadini e

dell'ambiente.

**Quali strategie avete perseguito per raggiungere questi obiettivi?**

Per perseguire una sfida così complessa abbiamo da tempo deciso di assumere la programmazione quale strumento fondamentale di governo del territorio, con grande attenzione ad un'efficace gestione delle risorse.

Questa strategia di base ci ha consentito già nella passata legislatura di costruire un Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) nel quale si sono articolate le esigenze, gli indirizzi e le soluzioni per la mobilità di questa regione e dell'Italia. Se democrazia è partecipazione, governare vogliamo che sia condivisione.

In un settore strategico come questo, nel quale la riforma della costituzione in senso federalista offre ampie possibilità di coordinamento e concertazione, è necessario il rispetto delle reciproche attribuzioni, fra Governo, Regioni ed Enti Locali.

**Ritiene che le iniziative intraprese siano sufficienti per risolvere i problemi di mobilità in una regione così vasta e così complessa nelle sue articolazioni?**

Siamo consapevoli che le opere che vorremmo poter realizzare sono indispensabili, urgenti, ma non sufficienti per gestire e risolvere i problemi connessi alla mobilità. Stiamo lavorando su progetti che aiutino a spostare sempre più passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia; realizziamo intese e mettiamo risorse per decongestionare il traffico delle città e contribuire alla riduzione di smog e polveri; investiamo risorse e professionalità per aumentare la sicurezza stradale e diffondere una nuova cultura dell'educazione alla guida; vogliamo continuare a realizzare infrastrutture per la mobilità "debole", ciclabile, pedonale, per i bambini.

E' una sfida ricca di sollecitazioni positive poiché riguarda la qualità dello sviluppo e la qualità della mobilità di una Regione forte e europea come la nostra.

**Assessore, mi ha appena detto che in Regione avete già aperto importanti cantieri per la realizzazione di grandi opere. Per risolvere i problemi di mobilità è sufficiente, secondo lei, intervenire solo sulle infrastrutture?**

Una volta definito il PRIT, per attuarlo occorre lavorare su due fronti: le infrastrutture e l'organizzazione.

In questa Regione abbiamo l'urgente bisogno di decongestionare per continuare a svolgere un ruolo nella mobilità nazionale, continuando a servire un territorio che continua ad avere forti toni di sviluppo.

Per questo stiamo utilizzando tutti gli strumenti disponibili, ordinari e straordinari per potenziare e riqualificare le infrastrutture, dalle grandi opere alla viabilità statale e di interesse regionale. In questo senso è fondamentale avere buoni progetti, condivisi dai territori e le loro istituzioni e, ovviamente, risorse adeguate. Come Regione, insieme agli Enti Locali, stiamo facendo la nostra parte.

Per quanto riguarda la parte non strettamente connessa all'infrastruttura la Regione ha adottato forme di limitazione del traffico per migliorare la qualità dell'aria, stiamo svolgendo inoltre, con convinzione, un ruolo di coordinamento e di programmazione insieme agli Enti Locali che

hanno competenze e responsabilità dirette.

**La congestione del traffico, come sappiamo tutti benissimo, provoca una quantità notevole di problemi al territorio e purtroppo di danni di carattere economico e sociale. Quali provvedimenti ha preso o sta prendendo la Regione Emilia Romagna per risolvere i problemi di mobilità nel suo territorio?**

Non scopriamo oggi che la mobilità è una necessità più forte di ieri, e che muovendoci provochiamo un grande impatto sull'ambiente e quindi sulla nostra salute.

Mentre ripensiamo i caratteri e gli strumenti del nostro sistema economico e di vita, c'è l'urgenza di ridurre questo impatto, soprattutto nelle nostre città.

Possiamo decidere come farlo, ma non abbiamo più tempo per valutare se farlo.

Da questa consapevolezza, prima ancora che da direttive e parametri europei, abbiamo assunto e stiamo assumendo provvedimenti di limitazione concordate del traffico, azioni di ammodernamento dei veicoli circolanti, investimenti per potenziare trasporti pubblici, diffondere l'uso di veicoli elettrici e a metano, monitorare costantemente la situazione, ripensare il trasporto delle merci nei centri urbani.

**Il trasporto delle merci è il vero problema, il vero punto di criticità, nel sistema della mobilità del nostro Paese. Per sciogliere i nodi di traffico, in particolare quelli generati dal trasporto delle merci, cosa ritiene sia veramente necessario?**

La mobilità delle merci è direttamente proporzionale al tasso di sviluppo economico che, come è noto, in questa Regione continua ad essere alto e diffuso.

Ho già detto che servono infrastrutture per sciogliere i nodi e ridurre le congestioni. Ma per quante opere possiamo fare ciò non sarà mai sufficiente.

Stiamo concentrando gli sforzi e le risorse per spostare quote significative di traffico dalle strade alla ferrovia.

Veri e propri progetti di logistica combinata come stiamo sperimentando fra Ravenna, Bologna, e il comparto ceramico insieme a Enti Locali e operatori.

Occorre operare sulle singole filiere produttive, assumendo il trasporto come anello fondamentale del processo che ha impatto economico, ambientale e sociale. Insomma non bastano nuove strade, qualche ferrovia e buona volontà. Occorre investire molto sull'organizzazione, i centri di interscambio, il sistema.

**Grazie, Assessore. Certamente la realizzazione di grandi opere stradali e ferroviarie aiuterà molto la risoluzione dei problemi del traffico, e soprattutto contribuirà a rendere meno pesante la congestione intorno ai grandi centri urbani della sua regione e del Paese. Credo anch'io, però, che solo nuove infrastrutture non basteranno: per risolvere i tanti problemi della mobilità sarà indispensabile un impegno organizzativo notevole, l'assunzione di provvedimenti ad hoc e, sono d'accordo con lei, tanta, tanta buona volontà!**

Roberto Martinez

## Il nodo stradale di Bologna

**L'asse tangenziale/autostradale di Bologna, che ha svolto per molto tempo la sua funzione sia di livello regionale che di collegamento nazionale, risente ormai da molti anni dell'aumento esponenziale dei livelli di traffico.**

L'esigenza, da molti condivisa, di trovare soluzioni che guardino alla prospettiva lunga, decongestionando uno dei suoli più importanti d'Italia, ha registrato nell'agosto 2002 una svolta fondamentale: tutte le Istituzioni, Governo, Regione, Provincia e Comuni, hanno concordato sulla realizzazione di un nuovo passante autostradale, a nord di quello attuale, con la contestuale liberalizzazione dell'esistente infrastruttura come tangenziale a quattro corsie per senso di marcia.

Il tavolo tecnico/istituzionale, coordinato dalla Regione Emilia-Romagna, con le proposte di tutte le istituzioni pubbliche, insieme all'ANAS e Società Autostrade, ha completato il proprio lavoro di merito sul tracciato e la Provincia di Bologna ha elaborato, col contributo della

Regione Emilia Romagna, uno studio di fattibilità che sarà presentato al Governo nei prossimi giorni, per l'inserimento dell'opera nel DPEF di giugno 2003.

Al tempo stesso gli Enti hanno concordato sull'urgenza di riqualificare alcuni svincoli dell'attuale tangenziale, con priorità per quello dell'aeroporto Marconi, e realizzare i nuovi caselli della Fiera e di Crespellano, oltre alle barriere per ridurre l'impatto acustico ed ambientale. La realizzazione del nuovo passante autostradale consentirà anche una sostanziale rifunzionalizzazione di gran parte del sistema viabilistico bolognese, senza diminuire il ruolo di connessione dei grandi traffici Nord-Sud e Est-Ovest.

D'altra parte questa opera si collegherà agli interventi in corso di realizzazione fra Bologna e Firenze e cioè la cosiddetta Variante di Valico e fra Bologna e Modena, dove si è avviata la costruzione di una quarta corsia autostradale.

## Il piano degli interventi regionali sulle strade nel periodo 2002-2005

Cispadana, Pedemontana, adeguamento della San Vitale e quadrante nord di Bologna. Sono queste le nuove opere principali della programmazione regionale di settore, che verrà attuata dal 2002 al 2005. E' un piano da 670 M/Euro per 86 interventi, di cui 46 già finanziati per 122 M/Euro, molti dei quali riferiti ad opere per la sicurezza stradale.

Il programma prevede inoltre interventi per l'ammodernamento e la riqualificazione della rete stradale, a cui si aggiunge il sistema delle tangenziali e della relativa accessibilità urbana.

È un programma che interviene sulla rete viaria di interesse regionale, realizzato attraverso un approfondito lavoro di concertazione con le Province, tenendo tuttavia conto delle priorità che la Regione ha indicato nel Piano regionale integrato dei trasporti.

Il finanziamento dei singoli interventi è effettuato sulla base della loro cantierabilità e cioè sullo stato della progettazione e acquisizione dei pareri, così da dare al programma la maggiore concretezza possibile.

Con questo stesso programma sono state inoltre definite le risorse da trasferire alle Province per la manutenzione straordinaria sulla rete trasferita, per un importo complessivo pari a 20 M/Euro per il 2001, a 20 M/Euro per il 2002, a 15 M/Euro per il 2003 ed a 10 M/Euro per il 2004, per far fronte agli interventi urgenti da realizzare sulle strade ex ANAS da lunghi anni carenti di manutenzione.



# Gli interventi 2000-2004 sulla rete ANAS

In Emilia Romagna la rete statale, dopo il trasferimento di circa 2000 km alle province è rimasta di circa 1000 km.

Su tale rete il Ministero delle Infrastrutture, d'intesa con le Regioni, effettua la programmazione triennale degli investimenti relativi alle opere stradali che realizza l'ANAS.

Gli ultimi programmi 2000, 2001 - 2003 e 2002 - 2004 hanno finanziato opere per più di 400 M/Euro; a tali finanziamenti si aggiunge quello straordinario derivante da fondi speciali, destinato alla realizzazione del collegamento dal casello di Campogalliano sulla A22 a Sassuolo (Area delle Ceramiche).

Fra gli interventi finanziati fra il 2000 e il 2003 vi sono due lotti di Pedemontana a Reggio E. e Modena, la tangenziale di Fiorenzuola, un lotto della Marano - Silla sulla Porrettana, le tangenziali di Argenta e Alfonsine sulla SS16 Adriatica, la complanare di Bologna fra S. Lazzaro e Osteria Grande, un lotto per la riqualificazione della E45 fra Canili e Quarto.

Gli interventi finanziati invece nel piano 2002 - 2004, alcuni dei quali già in corso di realizzazione, sono i seguenti:

1. SS12 / exSS324 - completamento della variante di Pievepelago - 5,681 M/Euro.
2. SS12 "dell'Abetone e del Brennero" - variante di Pavullo: polo industriale S. Antonio Lotto 1° - Stralcio 1° - 4,132 M/Euro.
3. SS16 Tangenziale di Ravenna - svincoli a livelli sfalsati con la SS67 e SC "via Vicoli" 14,461 M/Euro.
4. completamento della tangenziale nord di Parma sulla SS9 "via Emilia"- raccordo tra Cispadana e tangenziale nord - 5,165 M/Euro.

5. SS16 "Adriatica" - miglioramento del livello di servizio della tangenziale di Rimini nel tratto compreso fra il km 201+400 e il km 206+000 - 12,911 M/Euro.
6. SS9 "via Emilia": tangenziale est di Parma - 2,582 M/Euro.
7. SS9 "via Emilia": tangenziale ovest di Parma - 15,494 M/Euro.
8. Integrazione per l'intervento di variante all'abitato di Alfonsine sulla SS 16, tra Ponte Bastia e Ravenna - 1,756 M/Euro.
9. Integrazione per l'intervento di variante alla SS 16 tra Ponte Bastia e Argenta - 16,010 M/Euro.
10. SS63 "del valico del Cerreto" - variante alla statale in corrispondenza dell'abitato del Bocco in Comune di Casina (RE) - lavori di completamento dal km 88+600 al km90+104 - 25,823 M/Euro.
11. Sistema tangenziale di Forlì - collegamento viario tangenziale est - lotto1° e lotto 2° - stralcio 1° - 30,306 M/Euro.

Alle opere sopra indicate si devono aggiungere altri sette interventi di riserva (Area di Inseribilità), il cui finanziamento, come per lo scorso triennio, potrà essere attivato da parte dell'ANAS a seguito di ribassi d'asta o di altre economie che dovessero verificarsi nell'arco del triennio 2002 - 2004, sull'intero programma ANAS a livello nazionale. Tali interventi, fermo restando il criterio della cantierabilità, costituiranno il punto di partenza per la concertazione del prossimo programma triennale 2003 - 2005.

Le opere ricadenti in Area di Inseribilità sono:

1. SS309 "Romea" - tunnel stradale per l'attraversamento dell'Idrovia Ferrarese in corrispondenza del porto - canale di Porto Garibaldi.

2. Sistema tangenziale di Forlì - collegamento viario tangenziale est - lotto 2° - stralcio 2°.
3. SS62 "della Cisa" - collegamento fra la SS62 e l'autostrada A15 "Autocamionale della Cisa".
4. SS9 "via Emilia" Complanare alla A14 (S. Lazzaro - Osteria Grande) - lotto 3°.
5. SS12 Variante in località Montale.
6. SGC E45 - adeguamento al tipo III CNR del tratto fra Ravenna (km 250+000) a Bagno di Romagna (km 175+490): lotto 4° Bagno di Romagna - Quarto (dal km 175+490 al km 185+000).
7. SGC E45 - adeguamento al tipo III CNR del tratto fra Ravenna (km 250+000) a Bagno di Romagna (km 175+490): miglioramento statico del viadotto Fornello al km 167+800.

Per completare il quadro degli interventi ANAS nella Regione Emilia Romagna, occorre ricordare che numerose sono le opere in corso da parte dell'Ente, alcune delle quali anche sulle strade ricadenti nella rete di interesse regionale, recentemente trasferite alle Province. Tali lavori, iniziati prima del trasferimento delle infrastrutture su cui insistono, ai sensi del DPCM 21 settembre 2001, dovranno essere completati a cura dell'ANAS; essi riguardano, ad esempio, le varianti di Migliarino, Colorno e S. Polo di Torrile, Nonantola, Ponte Navicello, Boretto, Gualtirolo, Finale Emilia (1° lotto), Fiumana, Tombina - Suasia e Ranzano, il 3° lotto dell'Asse Modena - Sassuolo Urbana e, non ultimi, i lavori di realizzazione di tratti di Cispadana, nelle Province di Ferrara, Reggio Emilia e Parma, e di Pedemontana nell'area delle ceramiche.

## Le grandi opere

### Variante di Valico

Il progetto complessivo dell'opera autostradale che, si ricorda, prevede la realizzazione di una bretella di due corsie in aggiunta alle due attuali da La Quercia a Barberino del Mugello oltre che l'ampliamento a tre corsie per senso di marcia nel tratto da Casalecchio a La Quercia, è stato definitivamente approvato dagli Enti in conferenza dei servizi il 24 settembre 2001.

I lavori di alcuni lotti sono già avviati da alcuni mesi: in particolare procede lo scavo della Galleria di Monte Mario (2° lotto in Comune di Sasso Marconi), mentre si stanno avviando i lavori del 1°, 3° e 4° lotto fino a La Quercia.

E' invece in corso la progettazione esecutiva dei lotti centrali, dal 5° all'8°, fra La Quercia e l'imbocco della galleria di valico, mentre quest'ultima (lotti 9 e 10 + 11 in territorio Toscano) è già andata in gara.

### Quarta corsia sulla A1 Modena - Bologna (dal casello di Campogalliano al casello di Bologna Borgo Panigale):

In data 8 febbraio 2002 è stata sottoscritta una convenzione fra la Regione Emilia Romagna, la Società Autostrade, l'ANAS e gli Enti locali territorialmente interessati, per il potenziamento a 4 corsie del tratto tra l'interconnessione Modena Brennero (A22) e l'interconnessione Bologna Borgo Panigale.

Questa convenzione prevede l'impegno da parte di Autostrade a realizzare, oltre agli interventi autostradali, opere connesse di particolare interesse per il territorio attraversato, quali: il prolungamento della corsia sud della complanare di Modena nel tratto compreso fra lo svincolo sulla SS 12 presso il Cantone di Mugnano ed il casello autostradale di Modena Sud, la realizzazione di un raccordo viario nord - sud a S. Cesario sul Panaro, l'installazione di barriere fonoassorbenti in vari tratti dell'asse auto-

stradale.

In data 28/06/2002 il progetto complessivo è stato approvato in conferenza di Servizi.

Nel frattempo, la Società Autostrade ha avviato alcuni lavori preliminari alla realizzazione della quarta corsia, che si sono conclusi da poche settimane.

### Area delle ceramiche

Il principale intervento previsto nell'area delle ceramiche è quello relativo alla *bretella di collegamento tra Campogalliano e Sassuolo* che sarà realizzata dall'ANAS e non più dalla Società Autobrennero, come inizialmente previsto. Pertanto l'intervento è stato inserito nel programma triennale dell'ANAS 2002 - 2004, con una previsione di spesa di 210 M/Euro.

Inoltre, nell'ambito degli accordi procedurali relativi alla realizzazione del quadruplicamento ferroviario veloce della tratta Milano - Bologna sottoscritti nel luglio 1997 e nel luglio 1998, sono previsti i seguenti interventi:

1. variante alla SS9 Emilia fra la tangenziale di Modena e il nuovo scalo merci di Cittanova - Marzaglia per un costo complessivo di 41,320 M/Euro, di cui è in corso la progettazione da parte dell'ANAS;
2. III° lotto asse Modena - Sassuolo Urbana (i lavori, appaltati dall'ANAS, sono in corso e se ne prevede la conclusione nella primavera del 2003);
3. tangenziale di Castelfranco Emilia (già appaltata dall'ANAS),
4. Pedemontana: raddoppio del tratto Fiorano - SP15 (in fase di consegna dei lavori da parte dell'ANAS).

**Bretella Autostradale Tirreno - Brennero (TIBRE) (collegamento A15 della Cisa - A22 del Brennero):**

La bretella Parma - Nogarole Rocca, prevista nel piano economico finanziario della Società Autocisa, è anche inserita nella Delibera Cipe di approvazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche di cui alla L.443/2001.

L'infrastruttura, partendo dalla interconnessione fra la A1 e la A15 ad ovest di Parma, prosegue verso nord, attraverso i Comuni di Fontanellato e Parma in piccola parte nonché Trecasali e Sissa, con un tracciato che è stato definito di concerto fra la Provincia di Parma, l'Autocisa ed i Comuni territorialmente interessati.

La Società AutoCisa (titolare della concessione per la realizzazione della nuova opera) ha già provveduto a depositare il progetto presso la Regione Emilia Romagna per l'avvio del procedimento approvativo con le modalità previste dalla Legge Obiettivo.

Dopo che la Regione avrà espresso il proprio parere al Ministero (entro il 21/6/2003), il CIPE delibererà sul finanziamento dell'opera.

### Strada di grande comunicazione E55 Nuova Romea

L'opera è contenuta nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE con delibera n. 121/2001, con una previsione di spesa di 90,897 M/Euro a fronte di un costo complessivo previsto in 929,622 M/Euro.

E' in corso, da parte del Veneto la progettazione preliminare della E55 nel tratto Venezia - Ravenna: la partecipazione finanziaria per tale progetto è di 1,549 M/Euro per ciascuna regione.

Il progetto sarà consegnato al ministero entro i primi di giugno per il suo finanziamento nell'ambito del DPEF 2003.





Ghella® S.p.A.

1894

**Oltre 100 anni di attività  
nel settore.**

**Impresa specializzata  
nella costruzione di  
opere in sotterraneo.**

**Il Gruppo progetta e  
realizza strade, ferrovie,  
metropolitane,  
impianti idraulici e  
opere marittime.**

Venezuela - Metropolitana di Caracas

**ITALIA**

**Ghella S.p.A.**  
Piazza Cardinale Consalvi, 9  
00196 - ROMA  
Tel. (+39) 06 3609441  
Fax (+39) 06 3232305  
e-mail: roma@ghellagroup.com

**VENEZUELA**

**Ghella Sogene, C.A.**  
**Ghella S.p.A. Sucursal de Venezuela**  
Edificio O Centro Altamira, Piso 12  
Av. San Juan Bosco y San Felipe  
2da Transversal D Urb. La Castellana  
CARACAS (VENEZUELA)  
Tel. (+58) 212 - 26.12.211  
Fax (+58) 212 - 26.22.018  
e-mail: caracas@ghellagroup.com

**GUATEMALA**

**Ghella Sogene, C.A. Sucursal de Guatemala**  
Boulevard Los Proceres 5-56, Zona 10  
Edificio Unicentro 10; Nivel, Oficina 1001  
CIUDAD DE GUATEMALA (GUATEMALA)  
Tel. (+502) 36.64.475 / 36.64.485  
Fax (+502) 36.64.495  
e-mail: guatemala@ghellagroup.com

**REPUBBLICA DOMINICANA**

**Consorcio GAW**  
Calle Salvador Sturla No. 17, Tercer Piso, Edificio  
Confederación del Canada Dominicana, Ensanche Naco  
SANTO DOMINGO (REP. DOMINICANA)  
Tel. (+1) 809 56.65.253 / 56.65.241  
Fax (+1) 809 - 56.65.497  
e-mail: sdomingo@ghellagroup.com

**HONDURAS**

**Ghella S.p.A. Filial de Honduras**  
Boulevard Suyapa, entre Canon y Tecnisa,  
del redondel, 2da entrada a la derecha, casa n. 3644  
TEGUCIGALPA M.D.C.  
HONDURAS  
Tel. (+504) 23.20.321  
Fax (+504) 23.26.512  
e-mail: tegucigalpa@ghellagroup.com

**COSTA RICA**

**Ghella Sogene de Costa Rica, S.A.**  
Carretera a Pavas, 50 metros Norte  
San José (COSTA RICA)  
Tel. (+506) 296.78.61  
Fax (+506) 231.3881  
e-mail: sanjose@ghellagroup.com

[www.ghellagroup.com](http://www.ghellagroup.com)



Rep. Dominicana - Impianto Idroelettrico Ò Rio Blanco

Italia - Ferrovie dello Stato - Alta Velocit' MI-NA

Venezuela - Molo di attracco raffineria Ò El Palito Ò



# LA LOGISTICA: IL SISTEMA

## Piattaforma Regione

Le merci richiedono di essere trasportate ovunque e per fare ciò occorre creare reti di collegamenti il più possibile diffuse. E' ciò che viene definito sistema logistico, cioè la capacità di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto: da quello su rotaia a quello su strada fino a quello aereo o per mare. Un sistema logistico che funziona riesce a razionalizzare la movimentazione delle merci. Significa per esempio far sì che i Tir riducano i percorsi a vuoto, con l'evidente vantaggio di forti riduzioni dei flussi di circolazione stradale.

A questo scopo il Piano regionale dei trasporti ha pensato l'Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica, chiamata "piattaforma Regione".

Si tratta di un progetto, soprattutto riorganizzativo e gestionale, che può essere espresso in quattro punti:

- fare in modo che la localizzazione dei servizi logistici o di attività collegate al trasporto più o meno avanzate, più o meno integrate, che si creeranno nei prossimi anni in Emilia-Romagna, sia guidata da una politica illuminata verso siti posti il più possibile in prossimità della rete primaria regionale e dei suoi punti nodali e di interscambio;
- fare in modo che la stessa rete si qualifichi sempre più anche in senso tecnologico, in favore di modalità sempre più rapide, affidabili e meno impattanti;
- sviluppare e realizzare sistemi di interfaccia tra grande rete e rete locale, per impedire che i sistemi più pesanti e più nocivi per la salute e per l'organizzazione della vita sociale invadano gli insediamenti urbani diffusi della nostra regione;
- creare ISOLE VERDI, ovvero ampie zone del territorio regionale, da cui sia escluso il traffico dei mezzi pesanti.

## L'Interporto di Parma

L'interporto di Parma è localizzato a Bianconese di Fontevivo (PR) a nord-ovest di Parma. Rappresenta un centro distributivo per il sud Europa e l'Italia centro-settentrionale collegato alla rete primaria nazionale sia stradale (Autostrada A1/A15) che ferroviaria attraverso la linea Milano-Bologna, al porto di La Spezia e all'aeroporto di Parma.

L'interporto costituisce un insieme di opere, infrastrutture ed impianti che consentono la ricezione, custodia, manipolazione e smistamento delle merci.

Offre un servizio logistico completo sia per le materie prime che per i prodotti finiti.

## L'Interporto di Bologna

L'interporto di Bologna è localizzato a 15 km a nord della città, in un'area extraurbana non congestionata, collegata all'intera rete ferroviaria nazionale attraverso la Bologna-Venezia, una linea in grado di sostenere l'immissione di ingenti quote di traffico. L'Interporto è, inoltre, collegato all'intera rete autostradale attraverso l'A13 Bologna-Padova alla quale si accede per mezzo dell'apposito casello "Bologna-Interporto".

Vi sono insediate imprese di logistica, spedizionieri aerei e doganali, autotrasportatori, operatori intermodali, corrieri ed espressi, imprese di facchinaggio ecc. Si estende su una superficie di oltre 2.000.000 mq., con la possibilità di un ulteriore sviluppo fino a 4.270.000 mq.

E' la prima struttura in Europa dotata di una rete telematica che collega tutti gli edifici dell'area interportuale e conseguentemente le aziende insediate. I servizi svolti dalla rete telematica sono: la gestione della sicurezza, il controllo tecnologico degli edifici, il controllo ingresso/uscita degli automezzi pesanti, la gestione dell'informazione - trasmissione dati, Internet, Extranet, ecc.

L'interporto di Bologna, che fa da supporto anche al sistema intermodale ferrarese, costituisce il perno primario del sistema interportuale e intermodale della Regione.

## Il Polo logistico piacentino

Il polo logistico integrato di Piacenza è collocato nel comparto Le Mose, alla periferia est della città. E' un'infrastruttura per il trasporto e la logistica di merci pesanti e riveste un importante ruolo, non solo per l'area occidentale dell'Emilia Romagna, ma anche per la Lombardia.

La zona industriale di Le Mose è caratterizzata da una convergenza di infrastrutture di comunicazione: le autostrade A1 (Milano-Bologna) e A21 (Torino-Piacenza-Brescia) e le strade statali 9 (Piacenza-Bologna) e 10 (Piacenza-Cremona), la linea ferroviaria Milano-Bologna e l'interconnessione con la linea veloce.

La piattaforma logistica integrata di Piacenza offre un servizio di stoccaggio, movimentazione e distribuzione merci e si propone come partner per le aziende produttive che intendono "terziarizzare" le proprie attività logistiche. Piacenza Intermodale è in grado di offrire possibilità di trasporto su strada e intermodale per un'ampia gamma di merceologie, con particolare specializzazione sulle merci pericolose.

La piattaforma logistica integrata, dotata di servizi informatici e telematici, è situata nel fulcro dell'area centro-padana.

La Regione insieme a Comune di Piacenza, Provincia e Camera di Commercio hanno affidato uno studio di fattibilità inerente la realizzazione di una banchina fluviale sul Po che sarà collegata con la viabilità ordinaria e autostradale, con la ferrovia e con la piattaforma Logistica di Le Mose. Tale banchina potrà collegare Piacenza via fiume al mare e quindi al porto di Ravenna e andrà a sottolineare la plurimodalità dello snodo piacentino.

## Il Polo di Lugo

Il nuovo scalo intermodale è localizzato a 3 km dal Casello di Lugo-Cotignola lungo l'autostrada A14 e in prossimità delle linee ferroviarie Rimini-Ravenna-Castel Bolognese e Faenza-Lugo-Lavezzola-Ferrara.

Il terminal è gestito dalla Lugoterminal S.p.A., partecipata al 100% dalla società Imola Legno, uno dei principali importatori italiani di legname, con terminal nei porti di Livorno e Molfetta. Il terminal dispone di piazzali per 22.000 mq, con colonnine per contenitori frigoriferi in sosta, cui si aggiungeranno altri 22.100 mq dedicati allo stoccaggio e alla movimentazione delle unità di carico.

In futuro il polo disporrà di altre aree raccordate destinate alla terziarizzazione delle attività di logistica delle piccole e medie imprese per un investimento complessivo previsto di quasi 23 miliardi di vecchie lire.

Quando sarà pienamente operativo il polo potrà offrire servizi di trasporto intermodale e combinato in particolare di prodotti agroalimentari che, lavorati nelle aziende romagnole, possono essere distribuiti nei paesi del nord ed est Europa.

## LA REGIONE DI FRONTE ALLA SFIDA LOGISTICA

La Regione Emilia Romagna si sta impegnando per operare una radicale riorganizzazione dei sistemi di distribuzione delle merci nelle principali città, allo scopo di rendere il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale più funzionale e soprattutto meno dirompente sulla circolazione dei mezzi e sull'ambiente. I principali obiettivi sono:

- a) ridurre il numero dei veicoli merci circolanti negli agglomerati urbani, in particolare nei centri storici (aumento dei carichi unitari, razionalizzazione dei percorsi);
- b) promuovere la sostituzione dei mezzi tradizionali con mezzi a basso o nullo impatto ambientale.

Da una parte quindi la Regione continuerà a promuovere l'intermodalità, come il miglioramento dei collegamenti viari e ferroviari del porto di Ravenna, l'adeguamento alla classe V dell'idrovia ferrarese, la riqualificazione e lo spostamento di alcuni scali merci, la realizzazione di piattaforme logistiche. Verranno d'altra parte perseguite politiche operanti su di un piano diverso, rappresentato dallo sviluppo della tecnologia e dell'e-governement del traffico. In questo quadro le politiche di settore regionali si indirizzeranno prevalentemente verso le seguenti iniziative.

- *L'elaborazione del "Piano Regionale della Logistica".*  
E' stato attivato lo "Studio di Sistema dell'Assetto Logistico Merci dell'Emilia" nelle provincie di Parma, Reggio Emilia e Modena. L'articolazione complessiva delle attività prevede tre fasi di lavoro, dalla definizione dello stato dell'arte e delle tendenze in atto all'individuazione di misure ed azioni atte a sostenere lo sviluppo dell'organizzazione logistica in un sistema equilibrato e sostenibile dal punto di vista economico, ambientale e territoriale. E' già previsto uno studio analogo anche per le rimanenti provincie della Regione.

- *L'Istituto di formazione e ricerca sui trasporti e la logistica*

Ne è prevista la costituzione nel 2003 da parte dell'Università degli Studi di Bologna e dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, sede di Piacenza, con la eventuale partecipazione di altri soggetti pubblici e/o privati. La Regione si impegna all'erogazione di un contributo alle spese di funzionamento di ammontare non superiore a 180.760 □ annui, per i primi tre anni di vita dell'Istituto.

- *Il Progetto di legge regionale sulla logistica*  
Il progetto di legge intende individuare azioni di sostegno regionale per il miglioramento della qualità e della funzionalità del sistema dei nodi e delle infrastrutture e del sistema dei servizi di supporto al trasporto delle merci con azioni che tendano ad aumentare la competitività delle imprese e dei territori regionali.

- *Il Progetto regionale in materia di autotrasporto e motorizzazione civile.*

Il progetto di legge detta una prima disciplina regionale delle funzioni in materia di autotrasporto e motorizzazione civile già attribuite alle Province. L'obiettivo è quello di rendere operative le Province nel più breve tempo possi-

bile perseguendo la semplificazione amministrativa e l'uniformità nel trattamento degli utenti su tutto il territorio regionale.

- *Il Progetto di legge regionale su "autostrade del mare" e cabotaggio marittimo.*

Si intende individuare specifiche azioni di sostegno del cabotaggio marittimo, a fronte di un effettivo trasferimento di traffico merci dalla modalità stradale alle vie d'acqua.

- *Lo sviluppo del trasporto combinato e dell'intermodalità.*

Si stanno promuovendo numerose iniziative volte allo sviluppo del trasporto combinato mediante il sostegno regionale. In questo programma sono impegnati il porto di Ravenna (la società Sapir), la società di gestione delle ferrovie regionali (FER), l'Interporto di Bologna, la società Dinazzano-Po.

- *La partecipazione a progetti europei nell'ambito del programma INTERREG III*

La Regione Emilia Romagna è attiva nel gruppo di coordinamento nazionale delle regioni che partecipano a progetti europei e che hanno scelto la Logistica come tema unificante di tutti i progetti, sviluppandone i seguenti punti:

- sistemi intelligenti per il trasporto delle merci;
- logistica urbana;
- logistica di filiera;
- piattaforme regionali;
- logistica nei corridoi plurimodali;
- network tra gli attori e per gli attori della logistica.



ASSIDIFER FEDERMANAGER  
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

FEDERMANAGER  
Federazione Nazionale Dirigenti  
Aziende Industriali  
Via Ravenna, 14 - 00161 ROMA

Il sottoscritto, in merito alla Legge 675/96 sulla "Tutela dei dati personali", esprime il consenso alla comunicazione dei propri dati personali alle organizzazioni sindacali cui aderisce, direttamente o indirettamente, codesto Sindacato nonché agli organismi costituiti e costituendi per iniziativa della Federazione Nazionale Dirigenti Industriali.

Cognome .....

Nome .....

Nato il ..... a .....

Codice Fiscale .....

Titolo di studio.....

Indirizzo abitazione .....

.....

Cap ..... Città.....

Tel. ....

Matricola .....

Società di appartenenza.....

Sede di lavoro.....

Struttura in cui è inserito.....

.....

Tel..... Fax.....

.....

dichiara la propria adesione

all' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

Autorizza la propria sede contabile a trattenere

mensilmente, a decorrere dal

1° .....

la quota di associazione sindacale a favore

dell' ASSIDIFER FEDERMANAGER.

.....

Preso atto delle intese fra ASSIDIFER

FEDERMANAGER e FEDERMANAGER conferma la

propria adesione alla FEDERMANAGER tramite il

Sindacato Territoriale competente.

.....

.....

.....

Firma.....

.....

Per associarsi all' ASSIDIFER compilare e consegnare una copia della presente scheda al Coordinatore RSA.



**Clf S.p.A. dispone di una struttura tecnico produttiva altamente specializzata, forte delle esperienze maturate nel corso di questi quasi cinquanta anni.**

**Le capacità di analisi e programmazione permettono di affrontare i lavori più complessi sia di progettazione e manutenzione che di rinnovo e costruzione delle linee ferroviarie, tranviarie e metropolitane.**



**Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A.**

Direzione Generale

40129 Bologna - Via della Cooperazione 34

Tel 0517323424 Fax 051324135

**Centro operativo**

42100 Reggio Emilia

Tel 0522/555220 Fax 0522/555265

Email [clf.spa@clfspace.it](mailto:clf.spa@clfspace.it) - [www.clfspace.it](http://www.clfspace.it)





# Navigazione interna e marittima nella Regione Emilia Romagna

## Le vie navigabili

La navigazione commerciale viene praticata in Emilia Romagna sia sul mare sia attraverso il sistema idroviario padano veneto, e quindi sul Po e sull'idrovia ferrarese che sbocca a mare nel porto canale di Porto Garibaldi (Comune di Comacchio). Entrambe sono modalità di trasporto praticate da millenni, ma mentre quella marittima ha trovato nel progresso tecnologico nuova linfa e motivo di espansione, la modalità per acqua interna è divenuta sempre più marginale. E' tuttavia da ritenere che un collegamento funzionale tra le due modalità possa giovare a entrambe e che il collegamento di uno snodo importante come quello di Piacenza al mare, con una modalità di trasporto sostenibile dal punto di vista ambientale, sia un'opportunità da non perdere.

La rete idroviaria padano-veneta si sviluppa per 957,5 km. E' costituita dal fiume Po, che rappresenta l'asse portante centrale, e da una serie di canali interni che lo collegano al mare (idrovia ferrarese per lo sbocco a sud e Po di levante e Po Brondolo per lo sbocco a nord). Vi è poi il sistema di porti fluviali commerciali ad esso collegato che è costituito dai porti di Mantova e Cernaia, vi è attualmente in costruzione il Porto dell'Emilia Centrale, a Boretto (RE), e si stanno avviando studi per la fattibilità di un porto fluviale a Piacenza.

La parte della rete idroviaria padano-veneta presenta uno standard che garantisce una moderna navigazione commerciale e si sviluppa per 500 Km. Gli interventi prioritari per lo sviluppo dei traffici commerciali per acque interne sono quindi quelli necessari alla rimozione delle strozzature e a dare continuità allo standard di navigazione.

L'Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI) gestisce, anche per conto delle altre regioni padane, la parte più rilevante (85%) della rete idroviaria padano-veneta costituita dal Po e dall'idrovia ferrarese.

L'Azienda provvede al monitoraggio dei fondali del Po ai fini della navigazione, agli interventi di manutenzione e di dragaggio del Po e dell'idrovia ferrarese e alla progettazione delle infrastrutture e dei lavori per l'adeguamento della rete.

La movimentazione attuale sulla rete idroviaria di interesse regionale ammonta a circa 800.000 tonnellate/anno (esclusi i traffici interni e quelli fluvio-marittimi che si esauriscono all'interno della rete veneta).

Gli interventi indicati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti richiedono investimenti infrastrutturali per l'eliminazione delle strozzature esistenti e la realizzazione di un adeguato sistema portuale interno, ma soprattutto una buona integrazione tra la navigazione fluviale e quella di cabotaggio marittimo.

Con questi interventi il movimento complessivo sulla rete idroviaria regionale si prevede che aumenterà di 7-10 milioni di tonnellate nell'anno 2010.

## Le autostrade del mare

Il termine "Autostrada del Mare" viene utilizzato per indicare il trasporto combinato strada-mare di merci. Per realizzare in modo concreto il sistema delle Autostrade del mare è necessaria la condivisione e la disponibilità di tutti i soggetti che intervengono nella catena del trasporto a realizzare tra loro in modo integrato e

coordinato gli interventi di loro competenza. Fondamentale è comunque il rafforzamento di linee di navigazione già esistenti.

Da un recente studio predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, risulta che il porto di Ravenna è tra gli 8 porti strategici italiani e la linea Ravenna - Catania è la più significativa dell'Adriatico sia come quantità di traffico (nel 2001 si sono avuti 38.100 mezzi pesanti trasportati con il 90% di traffico non accompagnato ed un coefficiente di riempimento del 95%, spesso in overbooking) che come frequenza (attualmente le partenze dal nuovo terminal traghetti su questa linea sono di 4-5 volte a settimana).

## Il Porto di Ravenna

Con circa 24 milioni di tonnellate movimentate nel 2001 il porto di Ravenna è diventato lo sbocco del nord Europa verso il Mediterraneo e, attraverso il Mar Nero, verso l'estremo oriente. E' uno dei principali scali italiani ed ha assunto una posizione di leadership nazionale/internazionale sia nella movimentazione di cereali, mangimi e fertilizzanti che nei traffici di prodotti metallurgici e di materie prime per il comparto ceramico.

Il porto di Ravenna rappresenta un importante nodo per lo sviluppo del progetto delle "Autostrade del Mare" e veicola il flusso delle merci tra il Nord e l'Est Europa all'interno Corridoio adriatico. Inoltre è interconnesso con le altre infrastrutture di trasporto, quali la rete viaria, la rete ferroviaria, la rete idroviaria e gli aeroporti.

Ravenna vede prevalere l'attività di "feederaggio" cioè l'attività di trasporto merci con navi medio-grandi verso porti intermedi da dove navi di dimensioni maggiori partono per destinazioni diverse e lontane.

Oggi l'area portuale occupa una superficie complessiva di 2.080 ettari, di cui 1.500 già urbanizzati o in via di urbanizzazione e 580 di superficie d'acqua. Nelle banchine, che si estendono complessivamente per oltre 12,3 km, sono state autorizzate ad operare 17 imprese che dispongono di moderne tecnologie per la movimentazione dei più diversi generi di prodotti.

L'Autorità Portuale, istituita a Ravenna con legge del 1994, ricopre un ruolo centrale nella pianificazione, progettazione e realizzazione degli interventi di infrastrutturazione del porto ed individua, attraverso il suo Piano Operativo Triennale, le strategie per lo sviluppo.

Le opere rientranti nel nuovo piano regolatore del porto adottato nel 2000 dall'Autorità Portuale (approvato dalla

Regione l'anno successivo) sono:

1. nuovo Terminal traghetti;
2. escavo del canale a - 10,50 m;
3. riprofilatura della curva di Marina di Ravenna;
4. delocalizzazione dello scalo ferroviario merci pericolose;
5. prolungamento della dorsale ferroviaria in sinistra canale;
6. approfondimento del canale da - 11,50 m (progetto in attesa di approvazione del Consiglio Superiore LL.PP.);
7. urbanizzazione della via Baiona (funzionale al terminal traghetti).
8. interventi di tipo informatico sulla sicurezza della navigazione (Port Approach Control - PAC).

## La Sapir Spa

La Sapir è la Società per azioni Porto Industriale di Ravenna. Fu costituita il 28 giugno 1957 per iniziativa della Camera di Commercio di Ravenna, dell'ENI e dell'ANIC. Qualche mese dopo entrò a fare parte il Comune di Ravenna (novembre '57) e, nel '59 la Provincia. Negli anni settanta entrò nella compagine societaria la Regione Emilia Romagna.

Negli anni '50 e '60 fu l'ANIC a sostenere lo sviluppo di Sapir e quindi il porto.

Grazie a finanziamenti statali sono state realizzate le opere a mare (avamposto) e le opere di potenziamento del canale, affidate a Sapir, in qualità di concessionaria.

Sapir Spa gestisce tuttora, direttamente o attraverso partecipazioni societarie i terminali più importanti all'interno del Porto di Ravenna, tra cui un frigo terminal specializzato nella gestione delle merci deperibili, un terminal passeggeri, un terminal container ed un terminal destinato prevalentemente alle rinfuse (di cui è unica proprietaria) da cui nel 2001 sono transitate 1.600.000 tonnellate di merci secche, 480.000 tonnellate di liquidi, 36.000 semirimorchi.

La Regione Emilia Romagna ha affidato in concessione alla Società Sapir la realizzazione di un'area attrezzata e destinata al terminal per lo scarico, lo stoccaggio e smistamento di merci specializzate.

La Sapir Spa gestisce tuttora i terminali più importanti all'interno del Porto di Ravenna: la sua attività ha perso il carattere istituzionale pur rimanendo invariata la composizione prettamente pubblica della compagine azionaria, le finalità statutarie, la peculiare attenzione al legame tra la propria attività e lo sviluppo del territorio e dell'occupazione.

Di recente, per affrontare la globalizzazione del mercato e per rafforzare la propria potenzialità gestionale, Sapir si è accordata con Contship, il colosso tedesco che si occupa del trasporto di containers su nave. Attraverso uno scambio azionario hanno istituito una nuova società TCR (Container Terminal Ravenna), partecipata al 70% da Sapir e per il 30% da LSCT (Contship Italia).

Con la TCR si sono create nuove condizioni e nuove opportunità per servire nuovi mercati. E' stato acquisito il nuovo servizio Maersk Sealand che collega Ravenna al porto hub di Gioia Tauro e ai porti israeliani.

Inoltre con l'avvio dei nuovi collegamenti feeder settimanali con Gioia Tauro, Taranto, Malta, Damietta si sono create nuove prospettive di traffico per il porto. I vantaggi di appartenere ad un network internazionale quale Contship Italia-Eurogate (Amburgo-Brema) dà forza propulsiva a Ravenna che si avvia ad essere integrata in un sistema globale di rete intermodale che si avvale delle più avanzate tecnologie quali internet, web, ed, etc. per offrire al cliente finale un servizio efficiente e competitivo.

## L'ombelico di Venere



Quando sentite parlare della cucina bolognese fate una riverenza, ché se la merita. E' un modo di cucinare un po' grave, se vogliamo, perché il clima così richiede; ma succulento, di buon gusto e salubre, tanto è vero che colà le longevità di ottanta e novant'anni sono più comuni che altrove. Così il forlivese Pellegrino Artusi nel suo celebre libro "La Scienza in cucina e l'arte di mangiar bene" introduce la ricetta dei Tortellini di Bologna.

C'è chi sostiene che l'inventore di questo fantastico piatto si sia ispirato per la forma della pasta all'ombelico incastonato nel bel ventre della dea Venere, tante volte raffigurato nell'arte classica, ritenuto un po' l'anticamera del ...piacere.

Bologna, città del gusto, non solo per il buon cibo ma anche per l'aria che vi si respira, con le sue testimonianze storiche, la cultura, l'arte e per la straordinaria gente che vi abita. Un sapiente mix di sapori che convergono in un'armonia unica, come il gusto del ripieno dei tortellini!

Una città scenografica, come un grande teatro, fatto di portici, di piazze e di fughe prospettiche, dove è bello passeggiare tra vetrine eleganti, boutiques e botteghe di salumi, mostre d'antiquariato e negozi di pasta fresca.

Qui i servizi funzionano: i mezzi pubblici partono e arrivano in orario con quanto indicato sulle tabelle delle fermate; le biciclette riescono a convivere con il traffico automobilistico; chi va a piedi può camminare "protetto" dai portici nella bella e nella cattiva stagione.

Una città cosmopolita dove lo straniero non si sente tale, anche perché il carattere del bolognese è accogliente, ben disposto ad accogliere culture e tradizioni diverse: qui è nata la prima università d'Europa per la necessità di aggiornare il diritto romano nei codici di Giustiniano, importati da Ravenna, per dirimere le controversie tra Papato ed Impero. Così Bologna divenne il centro di cultura della legge civile, una scuola di diritto, in opposizione a Parigi, centro della cultura teologica.

Ancora oggi nella "dotta" affluiscono studenti da tutto il mondo per frequentare corsi universitari che in molti definiscono unici, rispetto al clima che si respira in altri atenei.

Del resto in una città "mediatrice" per eccellenza un ragazzo, nel guado tra giovinezza e maturità, vi si trova a proprio agio. Bologna è ricca di tanti luoghi di ritrovo, tra ristoranti, piccole trattorie, teatri, discoteche, pub e locali dove si sperimentano nuove forme artistiche d'avanguardia: tante occasioni d'incontro

per vivere una spensierata e sana goliardia!

La piazza Maggiore è da sempre il centro della città. Dal Duecento, accanto al Palazzo del Podestà, al Palazzo Comunale e al Palazzo dei Notai comincia a sorgere il tempio di San Petronio come simbolo del potere locale di fronte a Roma. Alla fabbrica del tempio si lavorerà per tre secoli.

Ma riprendendo il discorso sul cibo e sulle cose buone di questa terra ricca e opulenta, come si fa a non nominare il parmigiano, il prosciutto crudo, il culatello, il lambrusco, l'aceto balsamico o la piadina, tanti prodotti straordinari delle diverse province dell'Emilia Romagna?

Tutti questi gioielli culinari hanno trasformato questa Regione in una sconfinata food-valley italiana. In particolare il re dei formaggi, il Parmigiano reggiano, di cui non sono cambiati nei secoli l'arte della lavorazione - frutto del genio italico - gli ingredienti e il sapore inconfondibile, inutilmente contrastato dal nordico Parmesan, resta un formaggio intramontabile, ambasciatore del gusto italiano nel mondo.

In definitiva una Regione dove si può raggiungere il giusto equilibrio di benessere tra pancia e cervello e far sì che la vita sembri più rosa, profumata e gustosa, quasi come... una bella mortadella di Bologna!

Claudio Vecchiotti

Regione Emilia Romagna



Convegno

Assidifer Federmanager



## "Sciogliamo i nodi"

Bologna, 30 maggio 2003  
Grand Hotel Holiday Inn

### Programma

Ore 9,30

#### Indirizzi di saluto

**G. Guazzaloca**, Sindaco di Bologna  
**V. Prodi**, Presidente della Provincia di Bologna  
**V. Errani**, Presidente della Regione Emilia Romagna  
**G. Taddei**, Vice Presidente Federmanager

#### Introduzione

**N. Tosto**, Segretario Generale Assidifer Federmanager

#### Relazioni

**G. Leonida**, Responsabile Centro Studi Confetra  
**V. Gamberale**, Amministratore Delegato Soc. Autostrade  
**M. Moretti**, Amministratore Delegato RFI

#### Interventi

**M. Spinedi**, Responsabile Area Trasporti e Logistica Nomisma  
*"Le influenze dei grandi Corridoi europei sui nodi del traffico italiano"*  
**R. Chisso**, Assessore alle Politiche per l'Ambiente e per la Mobilità, Regione Veneto  
**R. Conti**, Assessore Urbanistica, Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Regione Toscana

#### Conclusioni della mattina

**G. Cimoli**, Presidente e Amministratore Delegato Gruppo FS

Ore 13,00 - Colazione di lavoro

Ore 15,00

#### Tavola Rotonda

"I trasporti ferroviari nell'Emilia Romagna:  
le infrastrutture e i servizi"

Moderatrice: **M. Pivetti**, giornalista de *Il Sole 24 Ore*

#### Partecipano:

**A. Peri**, Assessore alla Mobilità e ai Trasporti, Regione Emilia Romagna  
**G. Guazzaloca**, Sindaco di Bologna  
**R. Reggi**, Sindaco di Piacenza  
**V. Mercatali**, Sindaco di Ravenna  
**M. Moretti**, Amministratore Delegato RFI  
**R. Renon**, Amministratore Delegato Trenitalia  
**M. Bucci**, Presidente Federazione dell'Industria Emilia Romagna

**I L F U T U R O È N E I N O S T R I P E N S I E R I**

Coopsette scrive pagine importanti per la vita degli uomini e delle loro comunità. Partendo da un'idea di sviluppo inteso come evoluzione del pensiero, il gruppo Coopsette opera con successo nella promozione e realizzazione di progetti integrati su vaste aree urbane, nella costruzione di infrastrutture, nella produzione di strutture prefabbricate ed infissi, nell'armamento ferroviario, nelle soluzioni di arredamento per uffici. Coopsette è una realtà imprenditoriale forte, che vive in prima persona i cambiamenti e le esigenze della comunità in cui è inserita. Per questo i suoi progetti partono dall'uomo per trasformarsi in risultati capaci di accrescerne la qualità di vita.

**coopsette**   
il pianeta dell'armonia