



**Data:** 27/03/2010

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

## **Emilia, più mezzi pubblici e meno auto. Il governatore Errani a caccia del quarto mandato: integrazione tra ferro, gomma e biciclette - La rivale Bernini: no alle metropolitane**

In Emilia Romagna i trasporti sono la seconda voce di spesa: tolta la sanità valgono il 12%. Il Tpl (230 milioni l'anno) e i treni (120 milioni) sono circa il 3% del bilancio corrente. Gli investimenti per le ferrovie ammontano a 400 milioni (fino al 2015) e per il rinnovo bus a 30 (fino al 2010); poi ci sono cinque milioni l'anno per la qualità dell'aria e 15 milioni per gli accordi di programma più 20 milioni per l'integrazione tariffaria. Vasco Errani è presidente dal 1999, tutti i sondaggi lo danno in testa. È il simbolo delle Regioni rosse. La sfidante del Pdl, è la parlamentare Anna Maria Bernini. Introvabile il programma, bianco il sito ufficiale, la candidata si batte per una «politica del fare», per «concretezza, chiarezza e innovazione». No netto alla metropolitana di costa a Rimini e al people mover a Bologna, due delle priorità del governatore uscente: «Costano un sacco e non servono a mente», sostiene. Quanto a Errani, ecco i suoi impegni per il dopo-elezioni. Qual è la strategia del centro-sinistra per i trasporti? Potenziare i servizi, investire su una forte integrazione fra gomma, ferrovia e biciclette e rinnovare i mezzi, treni e bus, e l'organizzazione. Staremo dalla parte dell'utente e aumenteremo accessibilità e attrattività del trasporto collettivo. L'integrazione tariffaria con il titolo di viaggio unico regionale va in questa direzione. Quali politiche per la mobilità sostenibile? Contrasterete l'uso dell'auto privata? L'approccio è di sistema. Gli accordi sulla qualità dell'aria e la mobilità sostenibile, dopo otto anni di esperienza, coinvolgono oltre 80 Comuni e tutte le Province. Continueremo a investire in misure strutturali di regolazione del traffico e di logistica urbana e in incentivi per veicoli più puliti. Quindi nei varchi elettronici per l'accesso ai centri storici, che si stanno diffondendo in tutte le città, e nell'aumento dei mezzi elettrici anche attraverso l'attivazione di una rete per la ricarica delle auto. Le vostre priorità per le infrastrutture? Sulla rete viaria: Passante di Bologna, nuova Romea E45-E55, Campogalliano-Sassuolo, Tirreno Brennero. Sulla rete autostradale ampliamenti con 3 Poi la Cispadana, la prima autostrada regionale, il metrò di Bologna, people mover fra stazione e aeroporto di Bologna, e il trasporto rapido costiero a Rimini. Continuerete a sostenere la liberalizzazione del Tpl su gomma e su ferrovia? Sì, per noi le liberalizzazioni sono il metodo più trasparente per costruire relazioni contrattuali fra committente e gestori e per spingere l'innovazione industriale fra le aziende. Questo vale sia per la gomma che per le ferrovie. Riordino del sistema aeroportuale regionale: si farà? L'Emilia Romagna ha bisogno di una robusta rete di aeroporti, capaci di rispondere alla forte domanda di collegamenti con l'Europa e il mondo, anche a sostegno della competitività del sistema produttivo. Pensiamo a tre linee di azione: forte integrazione modale con le altre reti di trasporto, società aeroportuali più forti, con un azionariato motivato e non solo pubblico, e rapporti commerciali coordinati con le compagnie aeree Quali saranno i nodi portanti del sistema logistico, attorno a cui far ruotare i flussi delle merci? Gli interporti di Bologna e di Parma, porto di Ravenna, terminal intermodali di Piacenza, Dinazzano, Marzaglia, Villaselva, Faenza, Lugo e Imola. Con Rfi abbiamo aperto un «tavolo sulla logistica» per ridefinire un quadro condiviso degli impianti merci, vista anche la politica di chiusura e riduzione degli scali che il gruppo Fs attua, culminato con la firma di un accordo nel 2009. Sosterrete progetti di logistica a favore delle imprese? Sì. La legge 15, che ha avuto il sì della Uè, incentiva con nove milioni in tre anni il trasporto merci su ferrovia. Contiamo di incrementare il traffico circa 2,5 milioni di tonnellate l'anno. L'adesione è stata molto alta: 21 imprese hanno fatto domanda, per 49 servizi ferroviari. Nel 2010 finanzieremo 17 imprese per circa 2,7 milioni di tonnellate in più.