

PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI RAVENNA.

Le proposte di Confartigianato ai Candidati al Parlamento italiano – 25 settembre 2022

Porto – Territorio - Infrastrutture

Confartigianato ha sempre sostenuto tutte le politiche attente alle **connessioni e alle infrastrutture necessarie al trasporto ed alla movimentazione di merci e persone**. Dalla realizzazione del nuovo **hub portuale**, che contempla anche lo sviluppo di strade e ferrovia a supporto della circolazione delle merci, alla proposta di un nuovo, moderno e veloce **collegamento viario di Ravenna con il centro Italia e con il nord est** per superare l'**inadeguatezza dell'E45 e della Romea**, ormai totalmente superate rispetto agli attuali flussi di traffico. Parlare di collegamenti significa essere consapevoli della ricchezza che genera una circolazione efficiente di persone e merci, del valore aggiunto per il territorio e del contributo indiscutibile alla crescita del Pil locale: l'accessibilità è garanzia di crescita.

È infatti indiscutibile che un **sistema infrastrutturale e logistico efficiente** produca ricchezza per il territorio, valorizzazione delle aree, crescita occupazionale, visibilità, impatto ambientale ridotto, migliore sicurezza stradale. Ecco perché occorre operare per ridurre tutte quelle inefficienze che generano danni e costi sociali non accettabili: noi crediamo che il territorio della Provincia di Ravenna e le sue aree produttive debbano svilupparsi secondo modelli di fruizione efficiente e, con concretezza, nel rispetto della sostenibilità ambientale, come evidenziato nel Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia Romagna realizzato da Uniontrasporti.

Macro obiettivi

Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto per lo sviluppo organizzati dal Sistema Camerale dell'Emilia-Romagna possono essere raggruppate secondo i seguenti **macro obiettivi**:

MO 1: ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI AL PORTO DI RAVENNA

in relazione ai piani previsti per lo sviluppo commerciale e turistico dello scalo ravennate, per quanto riguarda sia i collegamenti di ultimo miglio, sia quelli verso le aree più vicine (ferrarese, imolese, forlivese e riminese) e in generale dei poli logistici previsti dalla ZLS;

MO 2: POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI

in particolare da/verso il porto di La Spezia, punto di riferimento per i traffici destinati/provenienti dal sistema produttivo dell'asse della Via Emilia, con il nodo strategico dell'Interporto di Parma;

MO 3: MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE

al fine di rendere l'area più turistica della regione maggiormente accessibile, con collegamenti efficienti mediante modalità smart & green;

MO 4: RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE IN DIREZIONE NORD-SUD E EST-OVEST

potenziando le principali direttrici stradali, esistenti e in progettazione, e rendendo più agevole l'attraversamento del nodo di Bologna;

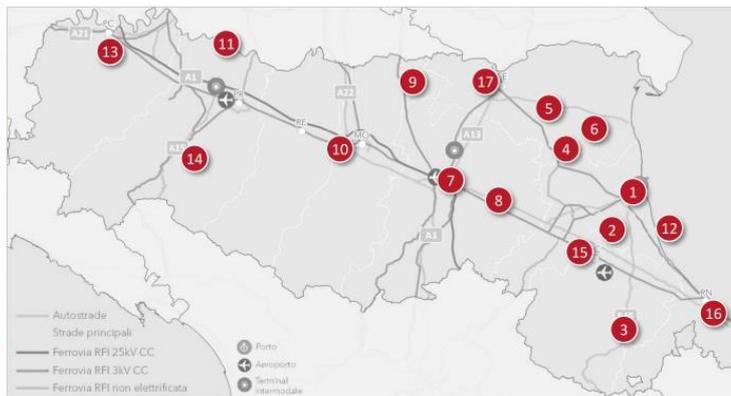
MO 5: SVILUPPO DELLE MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-SOSTENIBILI ALTERNATIVE ALLA GOMMA

oltre alla promozione del trasporto su ferro, lo sviluppo dell'Idrovia Ferrarese, sia per finalità turistiche che commerciali, rappresenta un'opportunità da considerare.

Selezione delle priorità

Livello 1

| N° | Intervento | M O | N° | Intervento | M O |
|----|---|-------|----|---|-------|
| 1 | Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio) | 1 | 15 | Raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna | 1-3-5 |
| 2 | Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola | 1-4 | 16 | Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto) | 3-5 |
| 3 | Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina | 4 | 17 | Riqualificazione dell'Idrovia Ferrarese | 1-5 |
| 4 | Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna) | 1-4 | | | |
| 5 | Adeguamento Ferrara-mare (RA 8) | 1-4 | | | |
| 6 | Realizzazione Nuova Romea (mini E55) | 1-4 | | | |
| 7 | Potenziamento del nodo di Bologna | 4 | | | |
| 8 | Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna) | 4 | | | |
| 9 | Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana | 4 | | | |
| 10 | Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo | 4 | | | |
| 11 | Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre | 4 | | | |
| 12 | Estensione della "metropolitana della costa" | 3 | | | |
| 13 | Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna | 1-2-5 | | | |
| 14 | Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese | 2-5 | | | |



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Una volta insediato il nuovo Governo è prioritario che venga accolto il progetto messo in campo dalla **Regione Emilia Romagna**, di realizzare quella **Zona Logistica Semplificata** che nella sua attuale stesura prevede, **per il territorio della nostra provincia e per il Porto di Ravenna**, delle importanti aree di espansione logistico - produttiva. Difatti su 28 Comuni interessati 6 sono della nostra provincia e più precisamente Bagnacavallo, Conselice, Cotignola, Faenza, Lugo, Ravenna.

Se a ciò aggiungiamo i lavori appaltati per l'**approfondimento del Canale Candiano**, la prossima **realizzazione della stazione marittima nel terminal crociere**, che permetterà di imbarcare e sbarcare crocieristi che partono o arrivano da Ravenna con indubbie e consistenti ricadute economiche per il settore commerciale e turistico della nostra città, diventa prioritario definire tutte quelle strategie che facciano **diventare concretamente il Porto di Ravenna il porto della nostra Regione**, non solo per definizione come lo è stato fino ad oggi.

Non a caso, la **Zona Logistica Semplificata** prevede tra le altre cose l'opportunità di creare la **Zona Franca Interclusa nel porto di Ravenna**, che permette di beneficiare dell'**esenzione di Iva e dazi per merci importate in Italia da Paesi non UE**, favorendo lo stoccaggio delle merci che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere reimmesse sul mercato, stimolando così il fenomeno del ri-export attirando imprese con queste esigenze.

A fronte di questi scenari, e se vi sarà la volontà politica di svilupparli, **dovranno inevitabilmente essere fatte delle scelte** evidenziate nel già citato Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia Romagna tra cui:

- **la realizzazione del progetto della cosiddetta "mini E55"**, definito dalla Regione Emilia Romagna per creare un collegamento a nord attraverso l'adeguamento e messa in sicurezza della SS16 che colleghi velocemente Ravenna con Ferrara e Venezia
- **Il raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese – Ravenna**, per un più veloce collegamento via ferro utile non solo per il trasporto delle merci, ma anche per i flussi turistici.

Oil & gas

Lo **sviluppo economico deve essere sempre compatibile con la salvaguardia dell'ambiente**, per favorire l'equità sociale e tutelare i diritti delle future generazioni. Si tratta di temi di altissimo valore etico che trovano la loro consacrazione nell'accordo sul clima adottato dalla conferenza di Parigi del 2015 ed entrato in vigore nel novembre 2016. L'obiettivo è dunque quello di evitare pericolosi e irreversibili cambiamenti climatici, che peraltro si stanno già manifestando in tutta la loro potenza, attraverso la **riduzione in maniera significativa delle emissioni nocive** e **applicando le migliori conoscenze scientifiche** via via disponibili, in un contesto di collaborazione e cooperazione internazionale. Solo così sarà possibile progressivamente raggiungere, a metà di questo secolo, un punto di equilibrio tra emissioni e assorbimenti.

Questo processo, tanto vitale quanto complesso, andrebbe pianificato attraverso l'adozione di un Piano energetico nazionale articolato e fondato su rigorosi principi scientifici per la gestione della cosiddetta **transizione energetica**: il passaggio cioè dall'utilizzo di fonti non rinnovabili (combustibili fossili), all'uso di energie rinnovabili (solare, eolica, idrica, geotermica, mareomotrice e da biomasse), all'adozione di tecniche di risparmio ed efficientamento.

Confartigianato è stata e sarà contraria a provvedimenti che di fatto impongono la sospensione dei permessi di prospezione, ricerca ed estrazione di gas naturale, senza che vi sia una concreta **programmazione** sul piano energetico di livello nazionale. Sperando che si superi in tempi rapidi l'attuale grave situazione internazionale e quindi prioritario **estrarre gas dall'Adriatico, limitando la dipendenza da altri Paesi**, sia per limitare maggiori costi per il sistema produttivo e per le famiglie, sia per evitare la perdita di professionalità uniche al mondo e di migliaia di posti di lavoro.

Il principale distretto italiano dell'energia, quello di Ravenna, espressione di un'industria tra le più avanzate in tutto il mondo che produce ricchezza per il territorio, occupazione e innovazione tecnologica nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale, va salvaguardato

Economia circolare e la Tassa e Tariffa rifiuti

Ogni anno nell'Unione Europea si produce un totale di 2,5 miliardi di tonnellate di rifiuti, di cui quasi la metà è smaltita nelle discariche. L'economia lineare, che si affida esclusivamente allo sfruttamento delle risorse, non è più un'opzione praticabile. La transizione verso un'economia circolare sposta l'attenzione sul riutilizzare, aggiustare, rinnovare e riciclare i materiali e i prodotti esistenti.

Quel che normalmente si considerava come "rifiuto" può essere trasformato in una risorsa. Si comprende al meglio l'economia circolare osservando i sistemi viventi naturali, che funzionano in modo ottimale perché ognuno dei loro elementi si inserisce bene nel complesso. I prodotti sono progettati appositamente per inserirsi nei cicli dei materiali: di conseguenza, questi formano un flusso che mantiene il valore aggiunto il più a lungo possibile.

La transizione verso un'economia circolare richiede la partecipazione e l'impegno di diversi gruppi di persone. Il ruolo dei decisori politici è offrire alle imprese condizioni strutturali, prevedibilità e fiducia, valorizzare il ruolo dei consumatori e definire come i cittadini possano beneficiare dei vantaggi dei cambiamenti in corso. Il mondo delle imprese può riprogettare completamente le catene di fornitura, mirando all'efficienza nell'impiego delle risorse e alla circolarità.

Incentivare le imprese ad **un maggiore utilizzo delle dinamiche proprie dell'Economia Circolare significa anche avere una legislazione che aiuti le imprese**, cosa che purtroppo oggi non abbiamo.

Registriamo purtroppo uno stato di confusione proprio dell'attuale normativa dei rifiuti che complica la vita delle imprese ad implementare i circuiti virtuosi propri dell'economia circolare.

Un esempio su tutti riguarda **gli scarti della manutenzione del verde (potature e sfalci) che se fatta su aree pubbliche è considerato rifiuto urbano, se fatta da una impresa su area privata è invece rifiuto speciale con tutte le complicità burocratiche che questo comporta**, prima fra tutte la non possibilità di conferimento presso le Eco Aree.

Nonostante le circolari del Ministero della Transizione ecologica, contro interpretate dall'ANCI e quindi non recepite dai Comuni, **si continua a perpetrare nel diabolico assioma che vede le imprese artigiane che producono rifiuti speciali, obbligate sia pagare per il loro smaltimento, sia a pagare la tassa/tariffa rifiuti. Inoltre, pur non potendo avvalersi del servizio pubblico perché i loro rifiuti sono speciali, si trovano nella impossibilità di avere gli incentivi per l'avvio al recupero di quest'ultimi, previsti solo per chi ha rifiuti urbani riciclabili.**

È comprensibile a tutti che questo ciò non aiuta l'adozione da parte del sistema della piccola e media impresa di azioni proprie dell'Economia Circolare, e che siano necessarie le opportune e urgenti modifiche normative.

Agosto 2022

Confartigianato
Viale Berlinguer, 8 – 48124 Ravenna RA
Tel. 0544.516111 – fax 0544.407733
www.confartigianato.ra.it