

PROPOSTE SU STRATEGIA REGIONALE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE

Rispetto alla nuova legge sulle Zone Logistiche Semplificate si avanzano le seguenti valutazioni e richieste.

Si premette che non è chiaro come la normativa nazionale e regionale sulle ZLS potrà manifestarsi si manifesterà sul territorio.

Se le ZLS rappresentano un'opportunità per agevolazioni e finanziamenti, questi devono essere usati per **politiche che siano win/win rispetto a lavoro e ambiente**. Al contrario non devono esserci incentivi a soluzioni che aggravino l'impatto climatico.

Dunque devono essere previste semplificazioni ed incentivi che premiano percorsi di:

- spostamento di quote di traffico dalla gomma al ferro
- elettrificazione delle flotte su gomme
- eventuale sostituzione del gas metano e GNL con biometano e bioGNL (per motori non immediatamente disponibili in elettrico)
- azzeramento delle emissioni delle ditte (con creazione di impianti FV singoli o consorziati ad esempio sfruttando le possibilità delle Comunità Energetiche)
- riconoscimento di incentivi a quelle aziende che già hanno avviato percorsi di spostamento delle merci su ferro, anche al di fuori dei poli logistici attualmente individuati nelle ZLS (pensiamo alla Barilla o alla ditta Keracoll).
- riutilizzo di aree già edificate

Richiedere ai gestori degli interporti e delle aree industriali delle ZLS un censimento dei capannoni vuoti, e aree inutilizzate: un lavoro necessario per dare priorità di scelta a tali aree quando si presenti la richiesta di nuove ditte.

Nel disegno delle ZLS occorre tenere assieme anche la necessità di facili collegamenti ferroviari verso nord e attraverso i valichi alpini. Allo stato attuale delle cose, uno degli effetti della fluidificazione del sistema del trasporto su ferro a nord delle Alpi e nei valichi è l'aumento di competitività dei porti del nord Europa a discapito di quelli nazionali, per la diminuzione dei costi ferroviari nell'asse nord-sud Europa. Occorre quindi che anche i centri logistici regionali ed il Porto di Ravenna abbiano vie veloci di collegamento su ferro verso le Alpi.

In tal senso risultano particolarmente importanti le direttrici delle merci verso il Brennero (Parma Suzzara, e Ravenna Suzzara), e le infrastrutture al servizio del distretto ceramico (in particolare collegamento scali Dinazzano Marzaglia) e il potenziamento della rete afferente a Sassuolo. A queste vanno aggiunte le tratte (RFI) di uscita dal porto di Ravenna: tratta Ravenna Ferrara ancora a binario unico e dunque a forte sottoutilizzo e la Castel Bolognese Ravenna (a binario unico fino a Russi).

In generale è necessario aumentare la funzionalità della rete ferroviaria regionale (elettrificandola) e la sostenibilità dei centri logistici e del Porto di Ravenna (elettrificandoli e dotandoli di scali ferroviari adeguati e strutture per biometano liquefatto, necessario alla fase di transizione per i grandi motori), finanziamento alla sostituzione delle flotte, e ai centri di interscambio.

Sul Porto di Ravenna – su cui la Regione intende costruire la politica per la ZLS – si dovranno attuare tutte le migliori politiche ambientali, compresa la massima attenzione alla gestione delle operazioni di dragaggio e i relativi fanghi.



LEGAMBIENTE
emilia-romagna

Altre ZLS liguri

Pur comprendendo la centralità che la Regione vuole dare al Porto di Ravenna si ritiene necessario che la riflessione sulle ZLS dialoghi con quanto sta succedendo anche nei porti liguri, che sembrano guardare all'Emilia come a zone geograficamente rientranti nelle ZLS dei porti di Genova e La Spezia.

Tale riflessione risulta utile:

- perché le scelte liguri potrebbero avere effetti anche sui territori regionali e dunque sarebbe bene un lavoro di pianificazione per evitare aumenti di pressioni ambientali sul nostro territorio;
- il porto di Ravenna ha limiti geomorfologici che non possono essere ignorati;
- le infrastrutture di attraversamento dell'Appennino devono essere adeguate al massimo utilizzo del treno, per disincentivare il traffico di attraversamento dei camion. In particolare da anni si segnala l'inadeguatezza della linea TI- BRE che negli ultimi anni è risultata al centro del dibattito sulla possibilità di avviare cantieri di adeguamento. Si richiede dunque un impegno chiaro su questo obiettivo anche da parte della Regione.

01/03/2021