

ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE,  
URBANISTICA  
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI  
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI



# Conferenza di pianificazione PRIT 2010-2020

Verso il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti

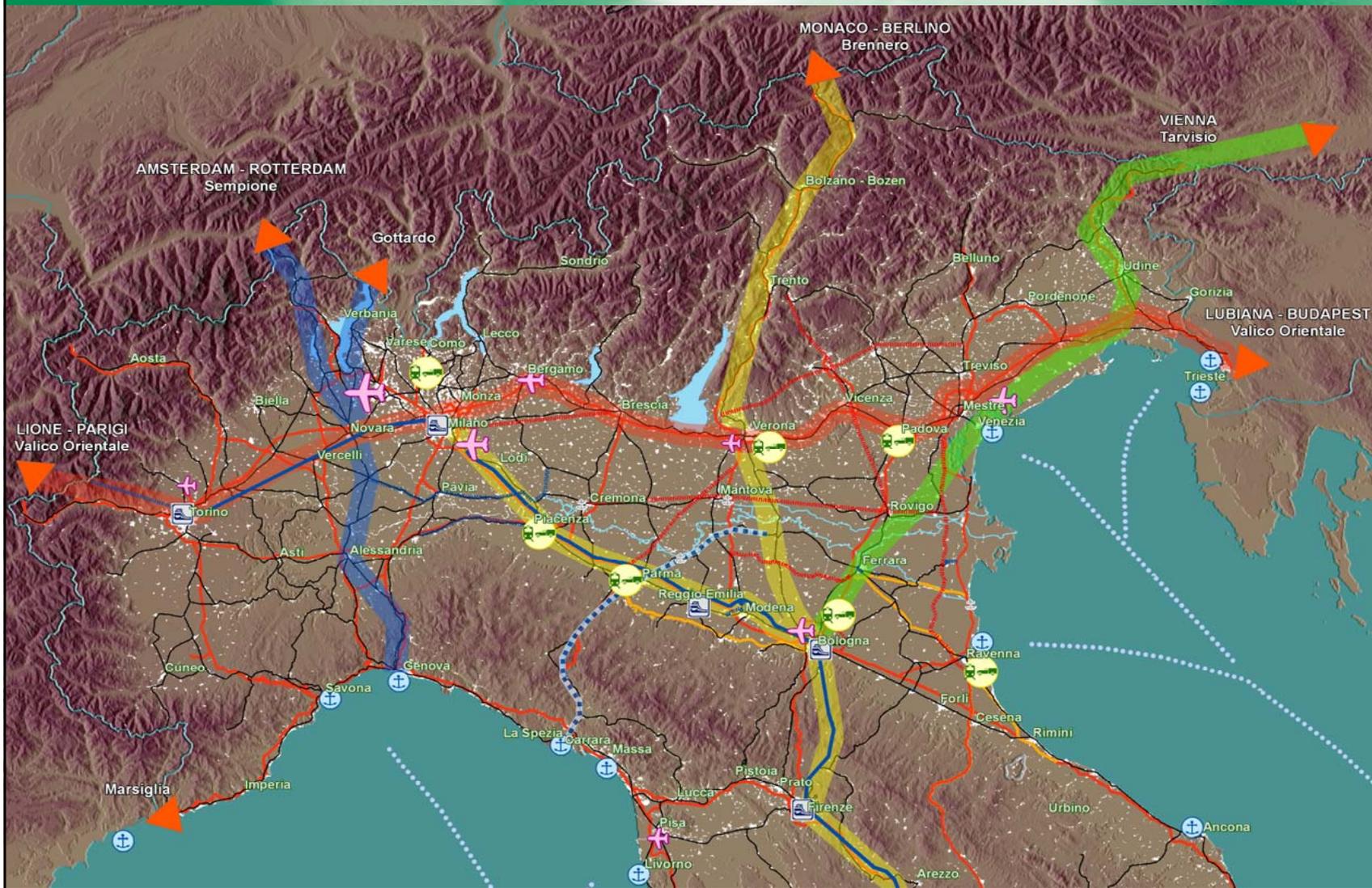
24 settembre 2010

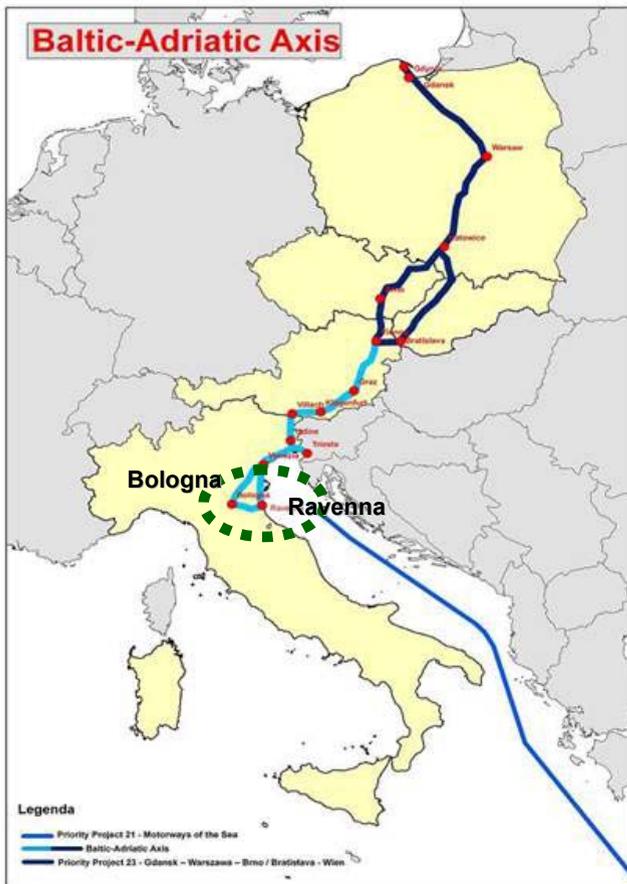
Auditorium Viale Aldo Moro n. 18 - Bologna

Ore 9,30 - 13



# Regione Emilia-Romagna





La Regione Emilia Romagna è tra i promotori di un nuovo asse ferroviario denominato **“Corridoio Adriatico-Baltico”**.

Questo nuovo asse giocherebbe un importante ruolo di supporto allo sviluppo economico delle regioni attraversate, in termini di **coesione europea e di accessibilità territoriale complessiva**.

## Inquadramento Infrastrutturale

La regione Emilia Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, con ruolo e funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale Italiano.

### Principali Corridoi Plurimodali

- **Il Corridoio Dorsale Centrale est-ovest:** autostrada A1, nodo autostradale tangenziale di Bologna, nuova rete Alta Velocità ferroviaria affiancata a quella storica;
- **La Direttrice Adriatica:** autostrada A14, e strade SS16, E45 e E55 per il collegamento Nord – Est Europa, Porto di Ravenna e interconnessione ferroviaria per i trasporti nel mediterraneo;
- **La Direttrice Tirreno – Brennero:** Ti.Bre, asse ferroviario del Brennero, con integrazione della linea ferroviaria Parma – La Spezia con la linea Parma – Poggio Rusco, Autostrade A22 e A15 della Cisa.

# Regione Emilia-Romagna





# **Quadro Conoscitivo:**

**Situazione attuale**

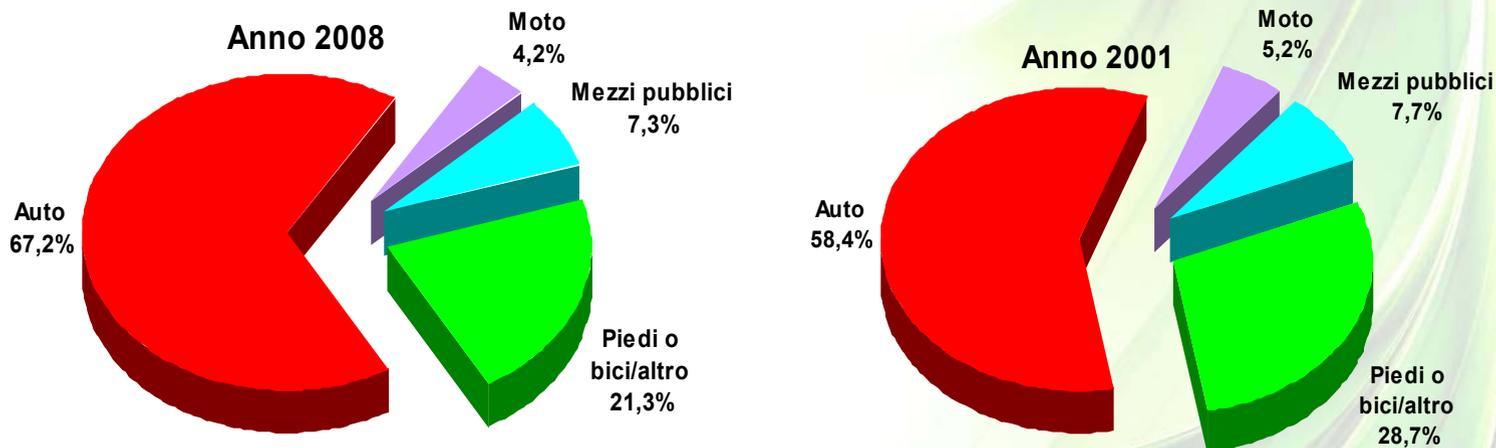
## La domanda di mobilità regionale

- La domanda di mobilità passeggeri generata dalla popolazione residente in Emilia-Romagna è risultata **in forte crescita nel periodo 2001-2008**:
- Gli **spostamenti\*km** sono aumentati **del 51%**, e sono pari a circa 126 milioni (giorno medio feriale);
- Il numero degli **spostamenti** complessivi si è mantenuto **sostanzialmente stabile**: 8,9 milioni (nel 2001 erano 9,0);
- Sono invece **aumentate la percorrenza media** ed il **tempo** dedicato alla mobilità: **66 minuti/giorno** contro 57 del 2001 (+ 16%)

- Si è inoltre **modificata la loro ripartizione**, con forte aumento della mobilità extra – comunale:
  - 5,8 milioni** (pari al 65%) hanno Origine e Destinazione all'interno dello stesso Comune;
  - 3,1 milioni** (pari al 35%) hanno Origine e Destinazione in Comuni diversi (mobilità **extra-comunale**, oltre **1 milione in più** rispetto al 2001)

■ La ripartizione per modalità dello spostamento, vede sempre l'auto fortemente maggioritaria e in ulteriore crescita.

■ Ripartizione per modalità utilizzata:



■ Il tasso di motorizzazione dal 2001 è aumentato del 10%:  
84 veicoli/100abitanti (superiore alla media nazionale)

## La domanda di mobilità regionale

### Traffico totale merci in Emilia-Romagna (dati 2005)

Modalità	Tipo di flusso	Tonnellate/anno
Strada	<b>Origine o Destinazione in E-R</b>	<b>132.168.698</b>
	<b>Flussi intraregionali</b>	<b>119.672.526</b>
	<b>Attraversamento</b>	<b>70.053.216</b>
	Totale strada	321.894.440
Ferrovia	<b>Arrivi e partenze</b>	<b>14.096.214</b>
	<b>Attraversamento (dato 2001)</b>	<b>6.751.000</b>
	Totale ferrovia	20.847.214
Totale strada + ferrovia		342.741.654
Porti	<b>Porto di Ravenna</b>	23.879.193
Navigazione interna	<b>Sistema idroviario Padano-Veneto</b>	678.979
Aeroporti	<b>Bologna, Forlì, Parma, Rimini</b>	29.334

## La dotazione delle infrastrutture

### Indicatori superiori alla media nazionale

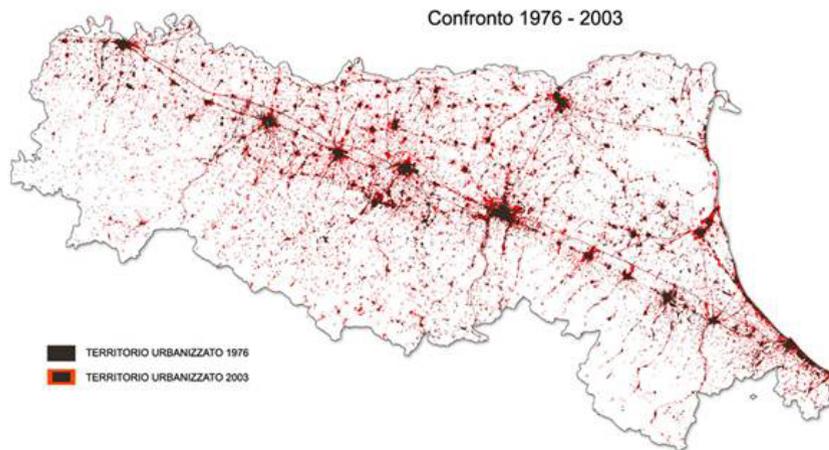
Indicatore	Emilia - Romagna	Nord - Est	Italia
Lunghezza totale delle strade	13.566 km	31.862 km	182.136 km
Km di strade per 1.000 abitanti	3,2	2,8	3,1
Strade per 100 kmq di superficie	61,3	51,5	60,5
Autostrade a 3 o 4 corsie sul totale	44,2 %	29,7%	23,7%
Lunghezza totale della rete ferroviaria	1.567 km	3.717 km	20.229 km
Km di Rete ferroviaria per 100 kmq di sup.	7,0	6,0	6,7

## La dotazione dei mezzi

Autoveicoli circolanti per 100 abitanti	83,3	79,6	79,1
<b>TPL: Autolinee urbane</b>			
Posti - km offerti per abitanti	1.240	1.090	1172
<b>TPL: Autolinee extra - urbane</b>			
Posti - km offerti per abitanti	1.116	1.383	1.220

## Dinamiche insediative e impatti sul territorio

EVOLUZIONE DEL TERRITORIO URBANIZZATO (Periodo 1976 - 2003)



Elaborazioni ERVET su fonte dati Regione Emilia Romagna

**Negli ultimi trent'anni i territori artificializzati sono cresciuti più del 72%.**

La Regione si caratterizza per l'ampiezza dei **fenomeni diffusivi** d'insediamenti residenziali e produttivi spesso **disgiunti da dinamiche demografiche positive** (Bologna, Piacenza, Ferrara) in parte generato da una **domanda effettiva di insediamenti** e in parte **pilotato da dinamiche di carattere essenzialmente speculativo.**

## **Dinamiche insediative, impatti sul territorio, effetti sul modello di mobilità**

**La crescente urbanizzazione** del territorio, con *effetto sprawl* e modello insediativo altamente energivoro, è connessa ad una struttura della mobilità sempre più basata sul mezzo privato e con **continua richiesta di nuove infrastrutture**.

**Qualità dell'Aria** tra le peggiori in Europa, problematica condivisa con tutte le altre regioni dell'area padano-alpina, anche a seguito di caratteristiche morfologiche e climatiche sfavorevoli dell'area. Si evidenziano particolari criticità per ozono e particolato fine.

## Criticità attuali (1/2)

- **Difficoltà d'integrazione** tra pianificazione urbanistico-territoriale e pianificazione delle reti e dei servizi di trasporto.
- Gli **obiettivi di riequilibrio** verso la mobilità collettiva sono stati solo in parte raggiunti, tendenza al rafforzamento ulteriore dell'utilizzo dei mezzi privati
- **Elevata criticità del corridoio Est-Ovest** – via Emilia, ferrovia storica, autostrada A1, autostrada A14 – che concentra la maggior parte della popolazione e delle attività economiche della Regione.
- **Aumento del traffico pesante** di puro attraversamento.
- Un **diverso modello di organizzazione logistica** (razionalizzazione dei flussi, ottimizzazione dei carichi, riorganizzazione gerarchica delle piattaforme logistiche, sviluppo dell'intermodalità) non è mai decollato.

## Criticità attuali (2/2)

**Sicurezza stradale:** la posizione dell'Emilia-Romagna appare particolarmente critica nel contesto nazionale.

- **Alto numero d'incidenti in ambito urbano** con elevato coinvolgimento di utenza debole
- **Elevata mortalità negli incidenti extraurbani**, legata soprattutto alla velocità

## Nuovi obiettivi Unione Europea al 2020

### Pacchetto Energia Clima 20 – 20 – 20

- Riduzione del 20% di gas effetto serra;
- Portare al 20% la quota di energie rinnovabili nel consumo finale di energia
  - L'obiettivo specifico dei Trasporti: 10 % da Energia Rinnovabile
- Nuova Decisione dell'Unione Europea sulla riduzione di emissioni di CO2 da autoveicoli.

## Politiche Nazionali

- Politiche nazionali inadeguate basate su elenchi di “Opere Strategiche” scollegate dai Piani Nazionali e con finanziamenti incerti.

### **NUOVA MANOVRA FINANZIARIA GOVERNATIVA :**

- Tagli alle Regioni per TPL e rete infrastrutturale locale: messa in discussione del ruolo di governo locale.



# **Documento preliminare**

## **Obiettivi, linee di azione, proposte**

## **Nuovo PRIT 2010 – 2020**

**In linea con le principali esperienze europee, la Regione Emilia Romagna promuove l'aggiornamento del Prit riaffermando il ruolo della pianificazione in un settore fortemente esposto a impatti territoriali.**

### **IMPOSTAZIONI DEL NUOVO PIANO**

#### **METODO**

**Coerenza con le strategie definite dal PTR**

**Piano di Settore, a campo d'azione delimitato;**

**Rapporto e integrazione con altri Piani di Settore (Energetico, Ambientale,...) per il perseguimento dello Sviluppo Sostenibile**

#### **APPROCCIO STRATEGICO**

**Necessità di politiche ai diversi livelli territoriali**

**Governo della Domanda**

**Innovazione e integrazione del Sistema**

**Il diritto alla sicurezza.**

## PRIT 2010-2020 e PTR

Le principali strategie del **PTR** per la mobilità :

✓ **Ripartire dalle città, rivalutando la quantità e qualità degli spazi pubblici :**

priorità alle reti della mobilità sostenibile, e al tema della sicurezza ;

✓ **Reti con funzioni ordinarie della Regione Sistema:** contenere il consumo del suolo, partendo dalla accessibilità dei luoghi e dei servizi; le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali devono essere ordinati a partire dalla rete infrastrutturale della mobilità;

## Le principali strategie del PRIT 2010-2020

### Conferma degli attuali corridoi plurimodali

Completamento degli interventi previsti con:

- Potenziamento della Grande rete stradale
- Riqualificazione della Rete di base a sostegno della mobilità locale e del TPL

### Politiche di governo della domanda di mobilità:

- Necessità di innovazioni di sistema, tecnologiche e organizzative, in particolare nel campo dei servizi di mobilità collettiva e nella logistica.
- Razionalizzare e integrare i sistemi

### Riaffermare il ruolo della pianificazione e programmazione:

- Introdurre elementi di efficienza trasportistica e prerequisiti di fattibilità per gli insediamenti :
  - analisi mobilità indotta e caratteristiche offerta attuale/programmata TPL
  - Aree produttive con adeguati livelli di accessibilità alla piattaforma logistica regionale.

## Obiettivi Operativi del PRIT 2010-2020

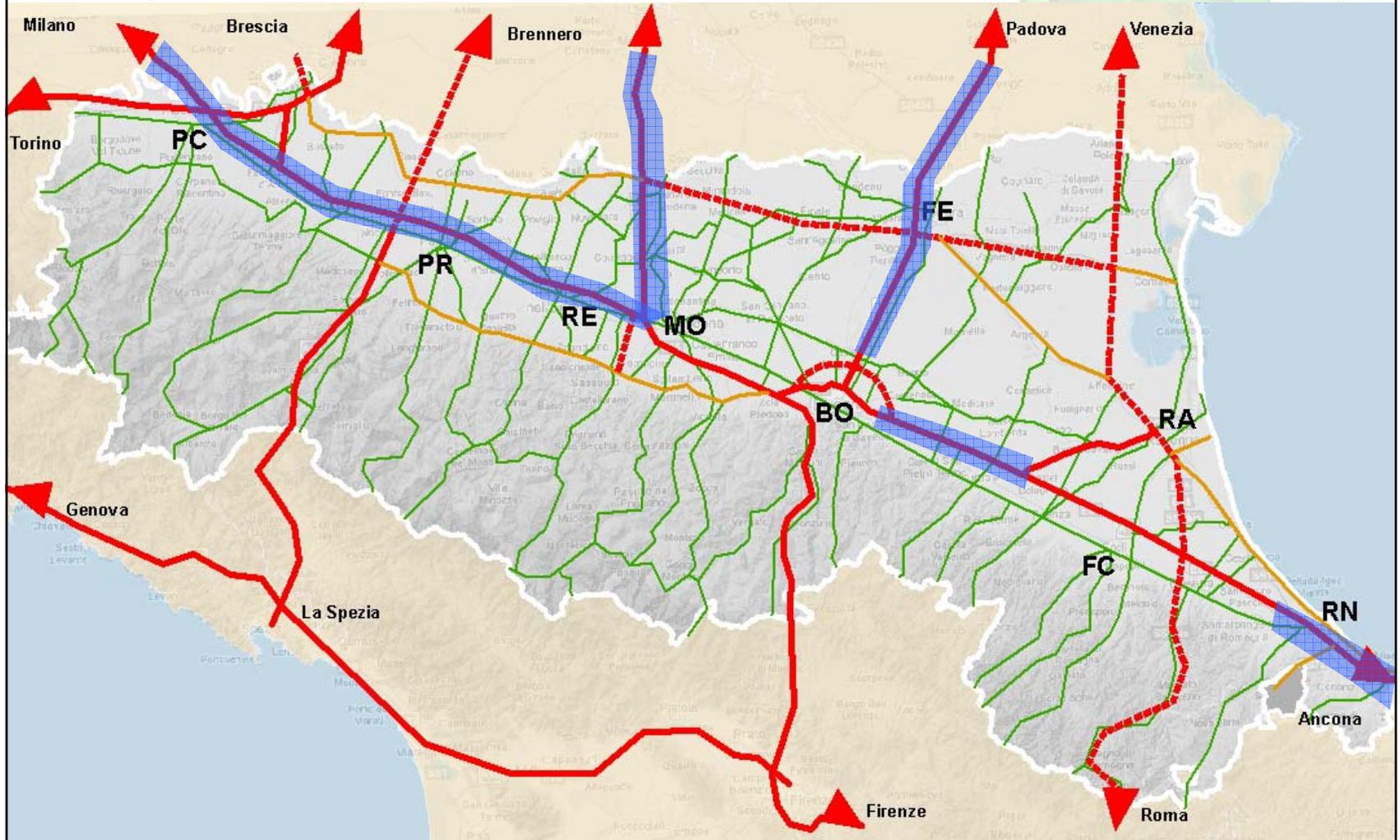
**In coerenza con il PTR e i Piani di settore ambientali ed energetico le strategie proposte devono:**

- Garantire adeguata accessibilità territoriale per persone e merci;
- Assicurare elevata affidabilità, sicurezza e competitività del territorio;
- Assicurare lo Sviluppo Sostenibile del territorio riducendo il consumo energetico, l'uso delle risorse territoriali, la vivibilità delle città e dei territori;
- Assicurare pari opportunità di accesso per tutti, in particolare le fasce più deboli e gli utenti della mobilità "lenta";
- Promuovere meccanismi partecipativi e di *governance* con tutti gli attori coinvolti.



# Infrastrutture Stradali

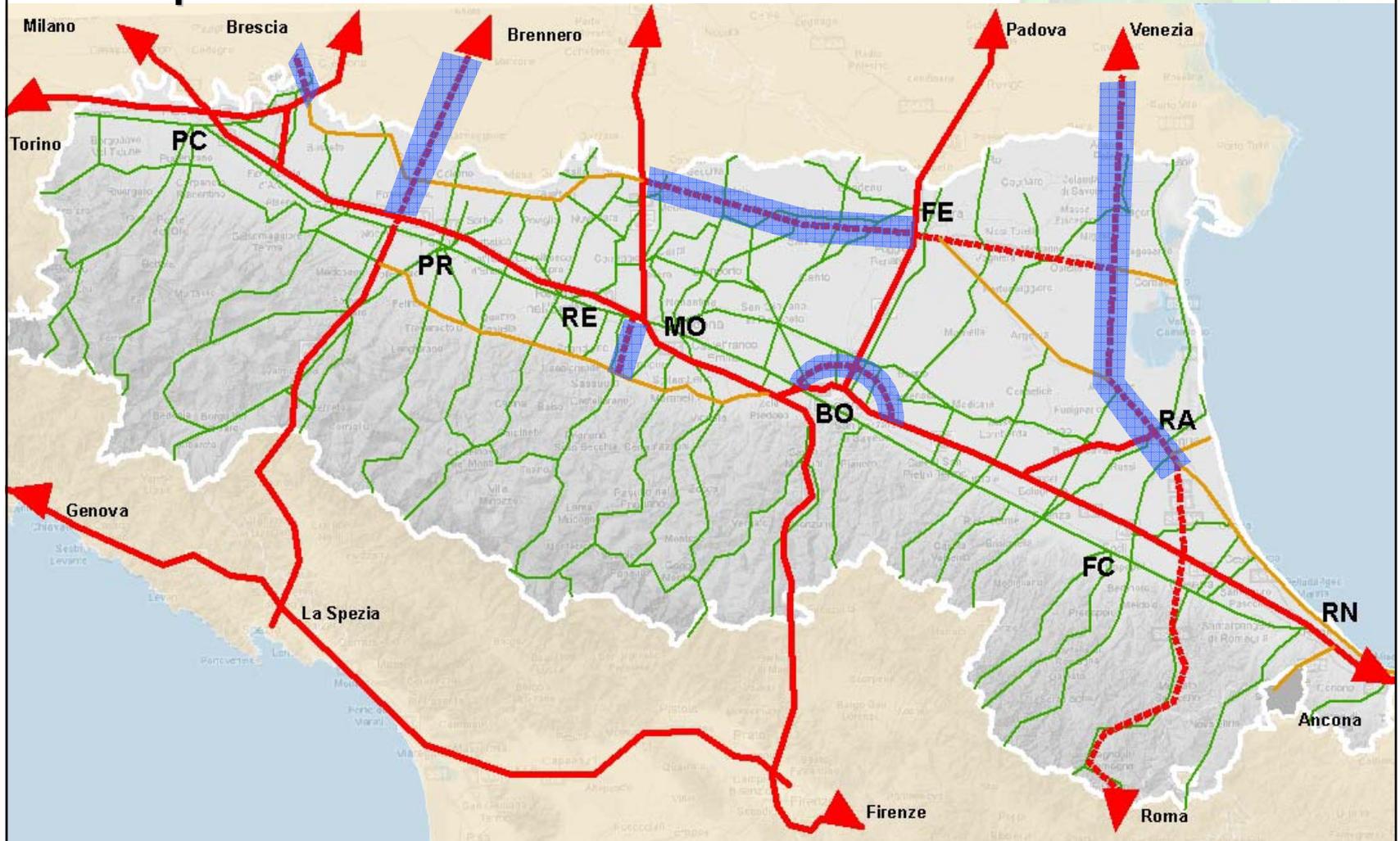
## Opere Grande Rete Autostradale: Potenziamenti di Capacità



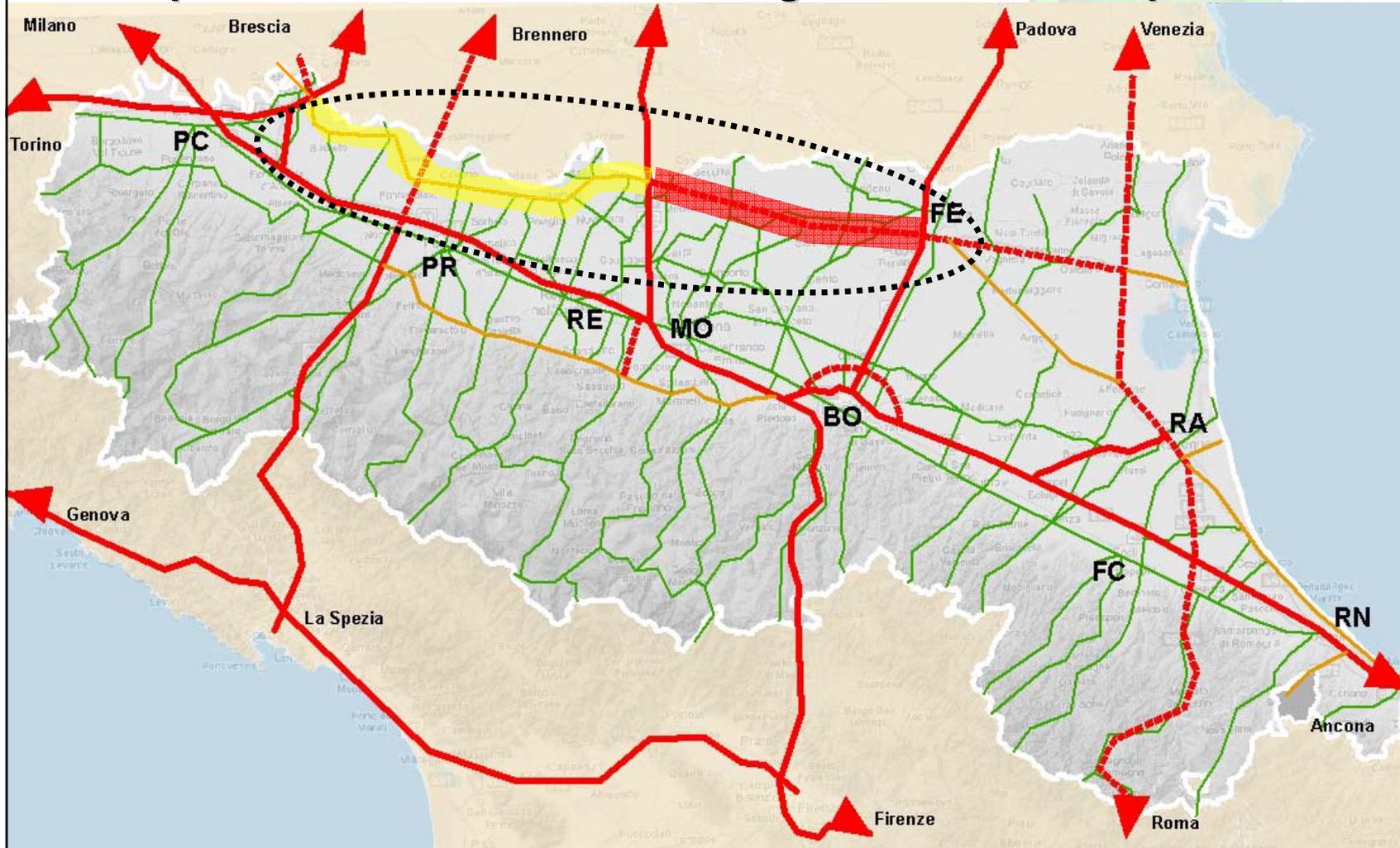
## Opere Grande Rete Autostradale: Riqualficazioni



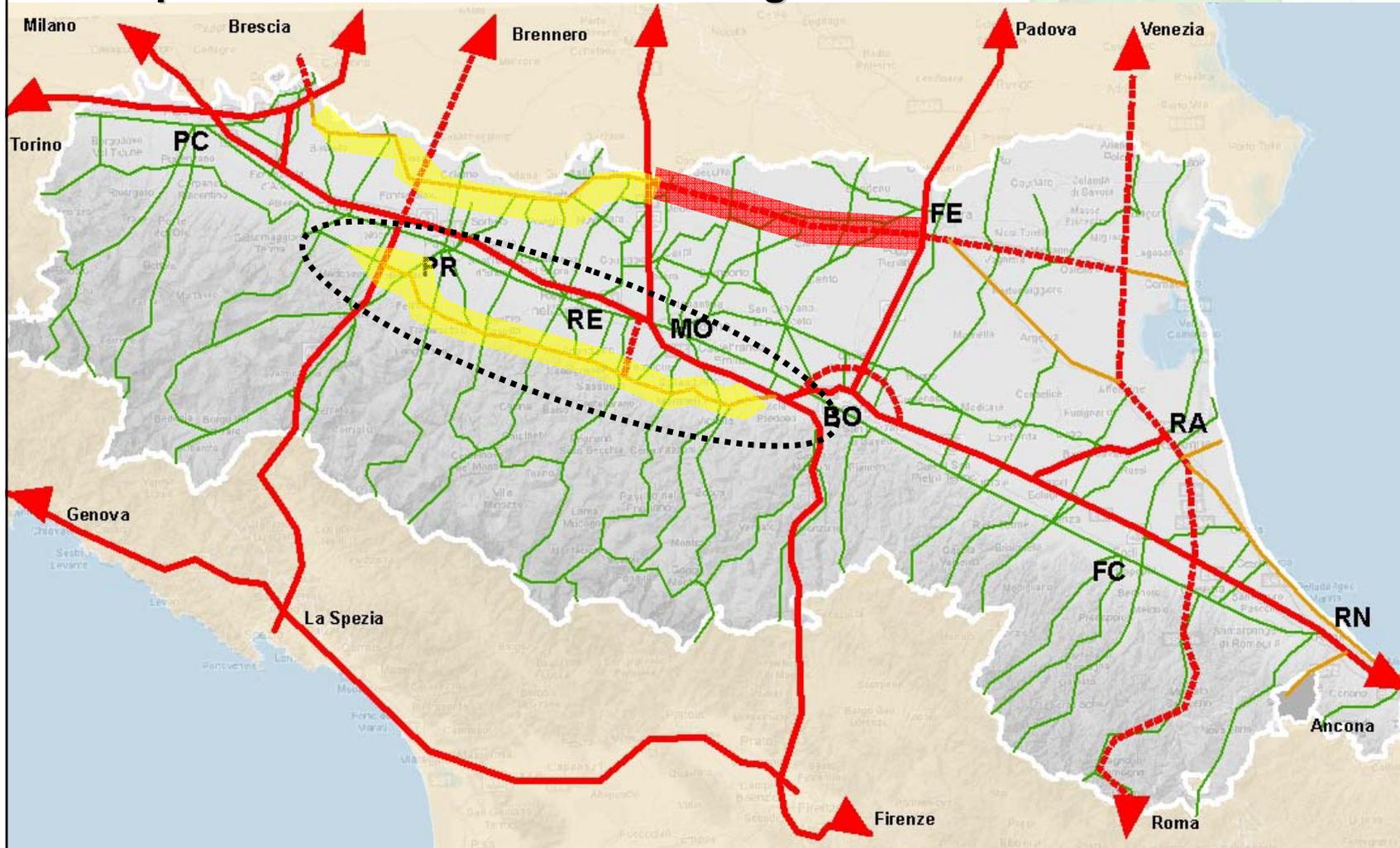
## Opere Grande Rete Autostradale: Nuove Realizzazioni



## Opere Grande Rete Stradale Regionale: Asse Cispadano

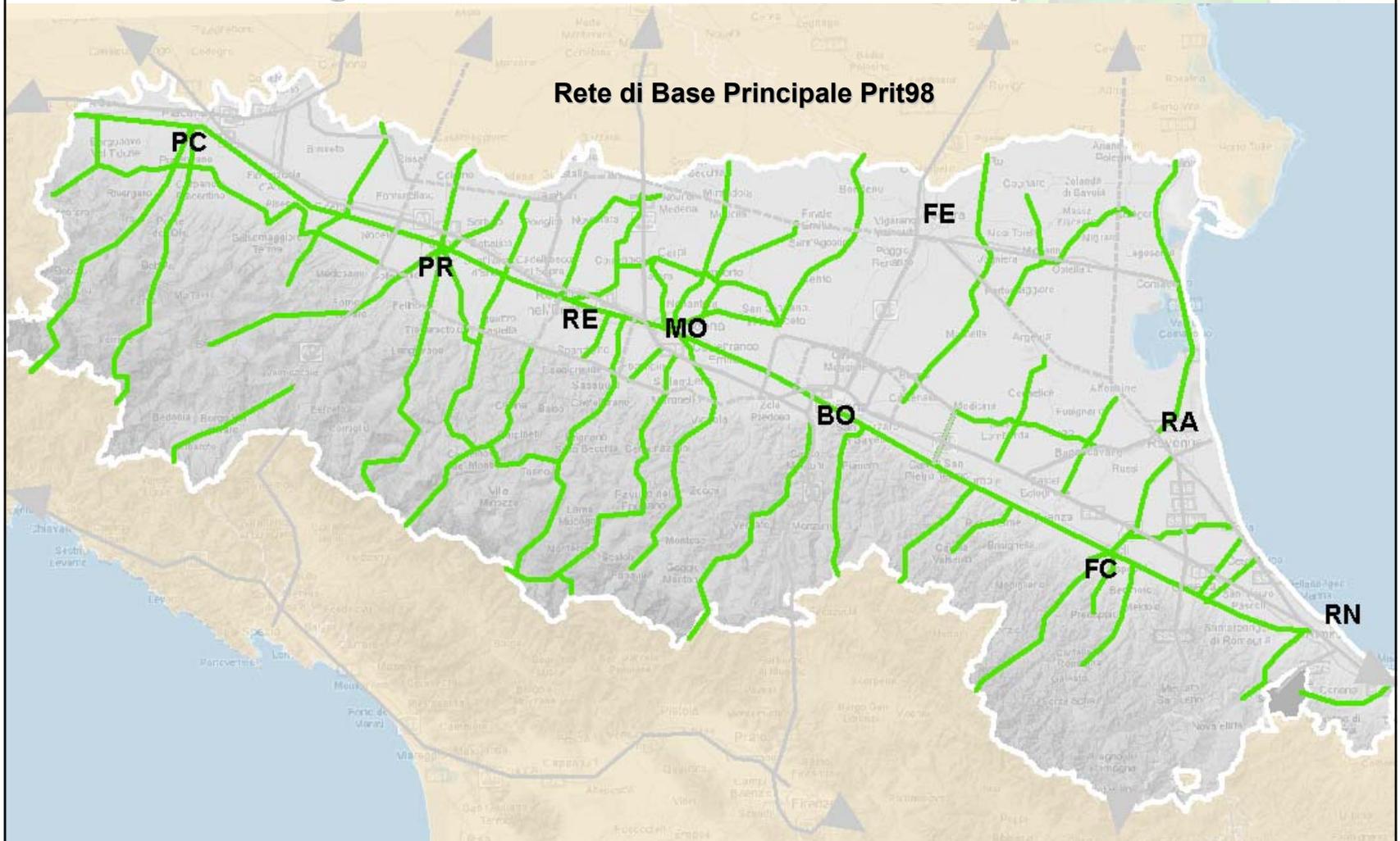


## Opere Grande Rete Stradale Regionale: Asse Pedemontano



## Integrazione della Rete di Base Principale (1/3)

Rete di Base Principale Prit98

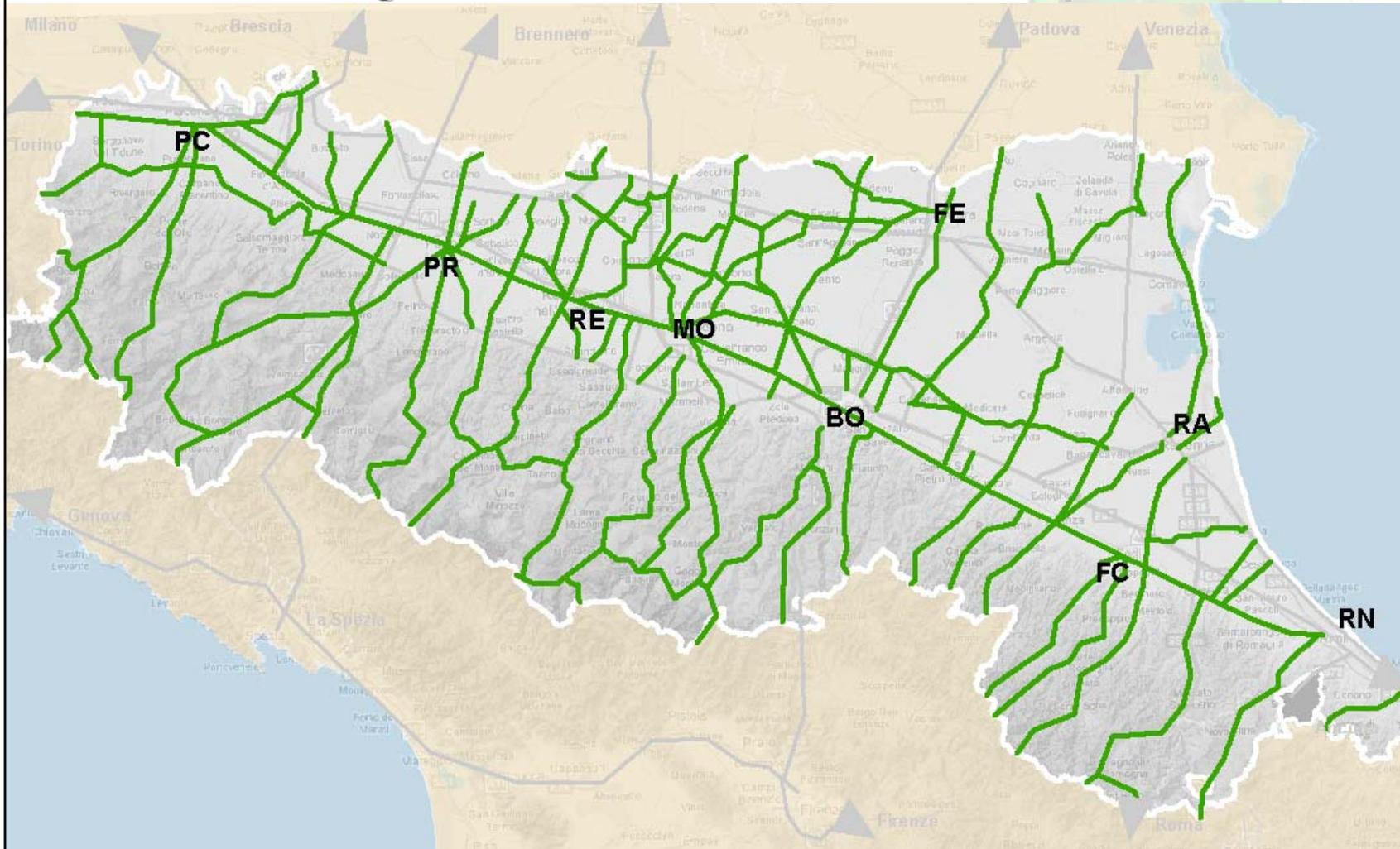


## **Integrazione della Rete di Base Principale (2/3)**

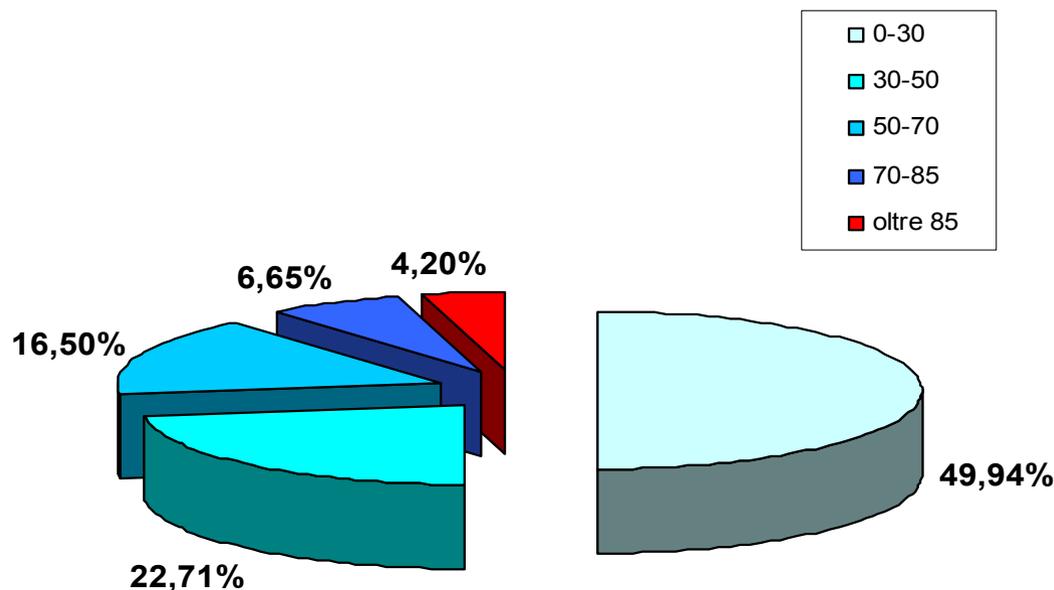
### **Principi:**

- Estensione della Rete di Base nei Comuni della Alta Val Marecchia
- Inserimento dei tracciati di strade statali ed ex-statali trasferite
- Inserimento di eventuali sistemi stradali di accesso alla rete autostradale comprensiva dei caselli
- Revisione della rete nelle tratte dove sono già state realizzate o previste varianti

## Integrazione della Rete di Base Principale (3/3)



## Prestazioni della Rete di Previsione 2020



Nello scenario di massima crescita della mobilità stradale al 2020 (+20%), senza considerare strategie per l'intermodalità, nell'ora di punta mattutina, gli interventi previsti consentono di mantenere sotto il 5% la quota di rete in congestione.



# Trasporto Ferroviario

## Potenziamento della Rete Nazionale

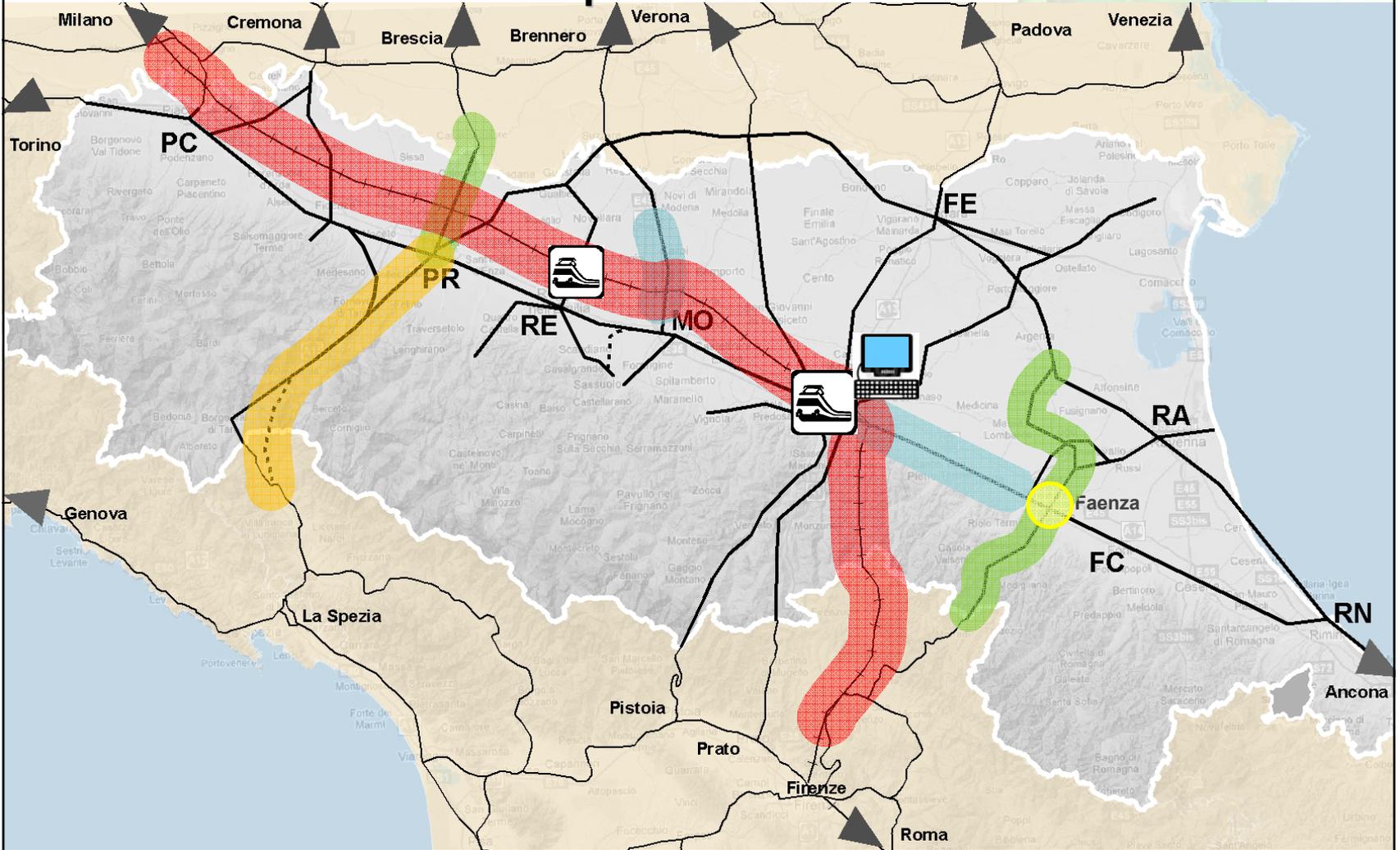
- Quadruplicamento tratta Bologna-Castelbolognese (linea Adriatica);
- Raddoppio della tratta Soliera-Carpi (linea Modena-Mantova);
- Potenziamento itinerario **TiBre** (Tirreno-Brennero) e completamento del raddoppio della linea Pontremolese (linea Parma-La Spezia);
- Elettrificazione restanti linee (Granarolo-Lugo-Faenza, Faenza-Borgo S.Lorenzo, Parma-Piadena);
- Riconfigurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo di Faenza, anche al fine di collegarlo al potenziamento delle relazioni tra Ravenna e Ferrara (bypass merci);
- Raddoppio linea Porrettana (tratto Casalecchio-Sasso Marconi) per velocizzare e stabilizzare i servizi.
  
- **Completamento del sistema AV/AC ferroviario:**
  - **passante sotterraneo AV di Bologna;**
  - **nuove stazioni AV Bologna Centrale e di Reggio Emilia (Mediopadana).**

**Tali interventi consentiranno l'utilizzo della rete storica per ulteriori servizi ai passeggeri.**

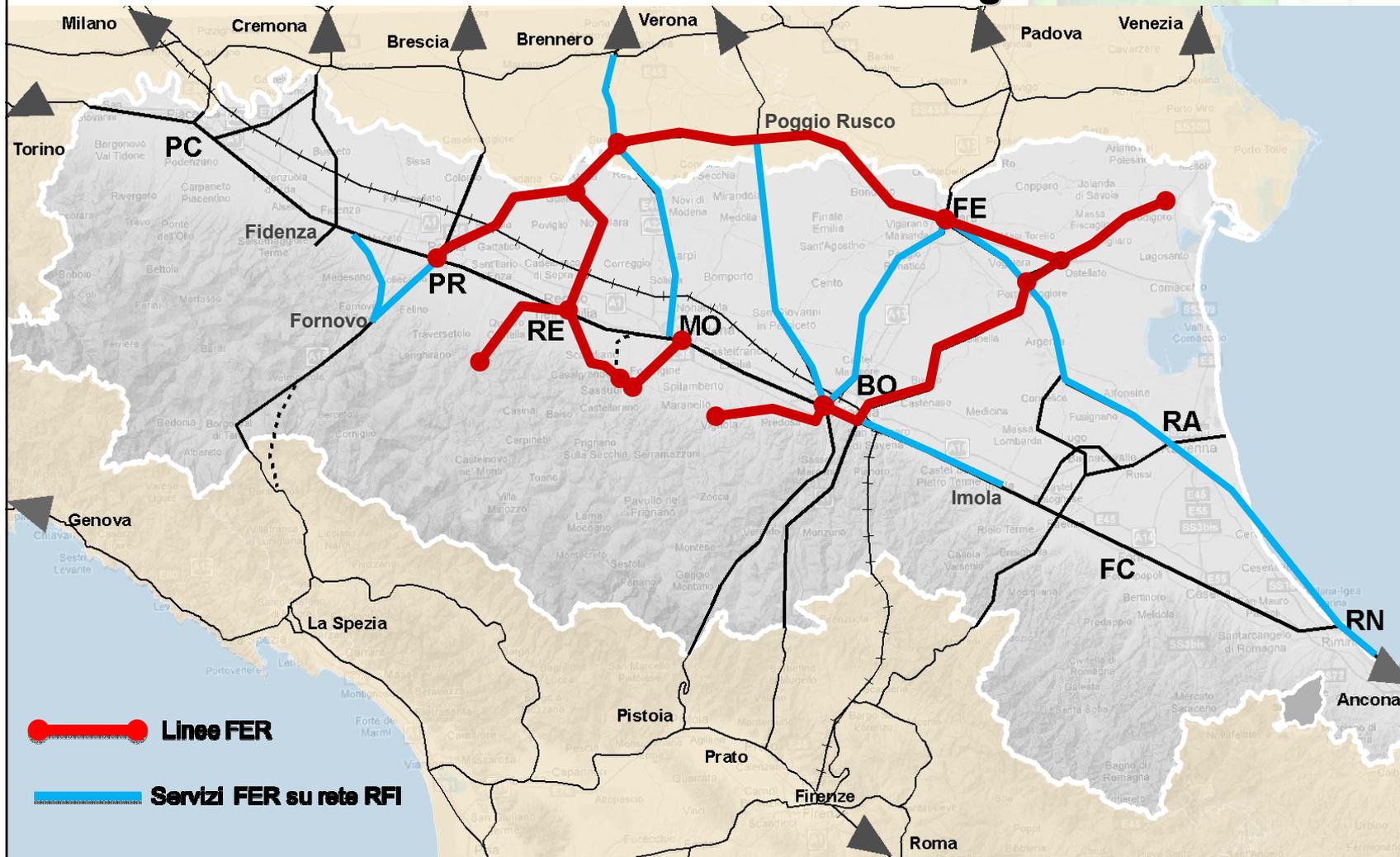


Regione Emilia-Romagna

## Grandi Opere Rete Nazionale



## RETE REGIONALE - Servizi FER su rete Regionale e rete RFI



## Infrastruttura e Servizi Rete Regionale

### Proseguimento del “piano straordinario” di interventi di potenziamento e ammodernamento

- Interventi di elettrificazione sulle linee e rinnovo armamento ferroviario;
- Riduzione od automazione dei passaggi a livello (previsto anche sulla rete nazionale);
- Maggiore integrazione con la rete nazionale per garantire l'interoperabilità (di particolare rilievo il nuovo nodo di interscambio di Reggio Emilia AV);
- Miglioramento dell'accessibilità delle stazioni (eliminazione barriere architettoniche) e integrazione della rete con gli altri sistemi di trasporto (punti di interscambio);
- Miglioramento dei livelli di servizio e degli standard di sicurezza nell'esercizio ferroviario;
- Ulteriore incremento dei servizi ferroviari
- Acquisto di nuovo materiale rotabile.
- **Completa attuazione del servizio SFM**
- **Attivazione della Metropolitana di Costa – TRC (Trasporto Rapido Costiero)**

## Obiettivi al 2020

### *Articolazione tra i servizi Regionali (R) e Regionali Veloci (RV)*

#### rispetto ai valori attuali:

- Incremento del **50%** della produzione chilometrica annua dei servizi di competenza regionale, a cui si aggiungono i servizi di interpolo, attesi dalla “lunga percorrenza nazionale”, e quelli a contratto dalle regioni contermini;
- Incremento dei passeggeri trasportati del **100%**





# Trasporto Pubblico Locale

## Trasporto Pubblico Locale

*La mobilità che si genera e termina nei confini comunali è circa il 65% della domanda regionale.*



- Necessità di politiche di governance condivise sul tema della mobilità urbana con **nuove regole di accesso agli spazi urbani**
- Completamento del processo di riforma del TPL avviato con la L.R. 30/98;
- Lo sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa rappresenta una efficace risposta solo nelle aree urbane a forte domanda di mobilità e con problemi di congestione. Tali sistemi presuppongono una strategia di riassetto dell'intero sistema di trasporto collettivo di superficie.
- Necessità di creare una diversa ripartizione modale degli spostamenti (riequilibrio delle modalità di trasporto), soprattutto in ambito urbano.

## Strumenti e Politiche

Fenomeni di congestione del traffico concentrati nelle aree urbane (soprattutto causati dai mezzi privati) che si ripercuotono negativamente sulla vita del cittadini.

- Promozione e educazione dei cittadini all'uso del mezzo pubblico
- Migliore accessibilità al sistema dei servizi pubblici attraverso politiche integrate per il trasporto urbano
- **SISTEMA STIMER:** sistema regionale di tariffazione integrata a "biglietto unico" per le diverse modalità
- Sviluppare altre forme di servizio collettivo, attraverso la verifica di nuove esigenze, più flessibili e meno costose (taxi-bus, car pooling, car sharing, bike sharing e simili)
- Promozione dell'adozione di strumenti di programmazione e pianificazione coordinati con gli strumenti urbanistici (PUT/PUM > PSC/POC)



## Obiettivi al 2020 per il TPL



Maggiore competitività e attrazione del TPL attraverso politiche complementari che consentano l'aumento della velocità commerciale e la regolarità del servizio e disincentivino l'uso dell'auto privata.



- Razionalizzazione dei servizi finalizzata alla costruzione di un sistema di adduzione al trasporto ferroviario (integrazione ferro-gomma).
- Incremento del 10% dei servizi minimi.
- Rinnovo delle flotte di autobus, al fine di mantenere almeno costante l'età media del parco veicolare (10 anni nel 2008). Tra il 2010 e il 2020 occorreranno almeno 330 nuovi veicoli/anno.



# **Politiche per la Mobilità Sostenibile**

## Promozione del trasporto pubblico e intermodalità

“**Mi Nuovo**”: forme di abbonamento integrato treno + autobus



“**Mi nuovo in bici**” integrazione dei sistemi di bike sharing e con il trasporto ferroviario



### Carta unica di pagamento della mobilità regionale:

integrare nella medesima **smartcard** altri servizi per la mobilità dei cittadini quali il *bike sharing*, il *car sharing* e il pagamento della sosta

- semplificazione per l'utenza all'accesso e all'uso del trasporto pubblico;
- incentivazione della domanda e fidelizzazione della clientela
- conoscenza di dati di traffico necessari alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale

## Mobilità ciclabile

- crescita dell'attrattività della mobilità ciclo-pedonale come elemento complementare del TPL.
- Miglioramento dell'accesso alle stazioni e ai luoghi di scambio modale
- Adozione di politiche relative all'incremento dell'uso della bicicletta e promozione del bike-sharing nelle città
- Azioni di Mobility Management per percorsi casa-lavoro e casa-scuola



Obiettivo al 2020:  
**target del 15%**, quale quota di ripartizione modale in ambito urbano.

## Infomobilità

- **Diffusione del telecontrollo delle flotte di trasporto pubblico**
- Attivazione di **servizi di Infomobilità** pubblica e privata per migliorare la fruibilità e l'efficacia del TPL
- Integrazione delle informazioni relative al traffico privato e di quelle relative al TPL
- **Sviluppo del progetto MTS:** sistema di monitoraggio dei flussi sulla viabilità d'interesse regionale per il miglioramento della funzionalità della rete stradale.
- Servizi di informazioni all'utenza: **Travel Planner**, orario integrato del trasporto pubblico.

## Rinnovo tecnologico e politiche sull'uso dell'auto privata

- Promozione di politiche di **car-pooling e car-sharing**
- Il **Rinnovo tecnologico** del parco veicolare al 2020 contribuirà al miglioramento della qualità dell'aria

Conferma delle politiche di promozione della metanizzazione delle auto;

Politiche per i veicoli ad alimentazione elettrica a due e quattro ruote e Piano di infrastrutturazione "elettrico" per:

- contribuire all'uso "intelligente" di questi mezzi senza incrementare la mobilità privata
- per la distribuzione urbana delle merci
- per favorire l'uso di bici elettriche



Le previsioni indicano una quota di mercato:

- Auto ibride il 10-15% nei prossimi 5 anni;
- Auto elettriche il 10% nei prossimi 10 anni.



# Logistica e Trasporto Merci

## Logistica e trasporto merci

La Regione Emilia-Romagna conferma il proprio ruolo di **piattaforma logistica integrata**, non quindi semplice insieme di diverse modalità di trasporto.

### Obiettivi principali:

- favorire **la diversione modale** dalla gomma al ferro
- **promuovere il trasporto ferroviario** di quelle merci che potenzialmente sono trasferibili dalla modalità stradale
- intervenire **sui flussi di attraversamento**, sollecitando l'azione dello Stato e sviluppando iniziative congiunte tra le Regioni interessate

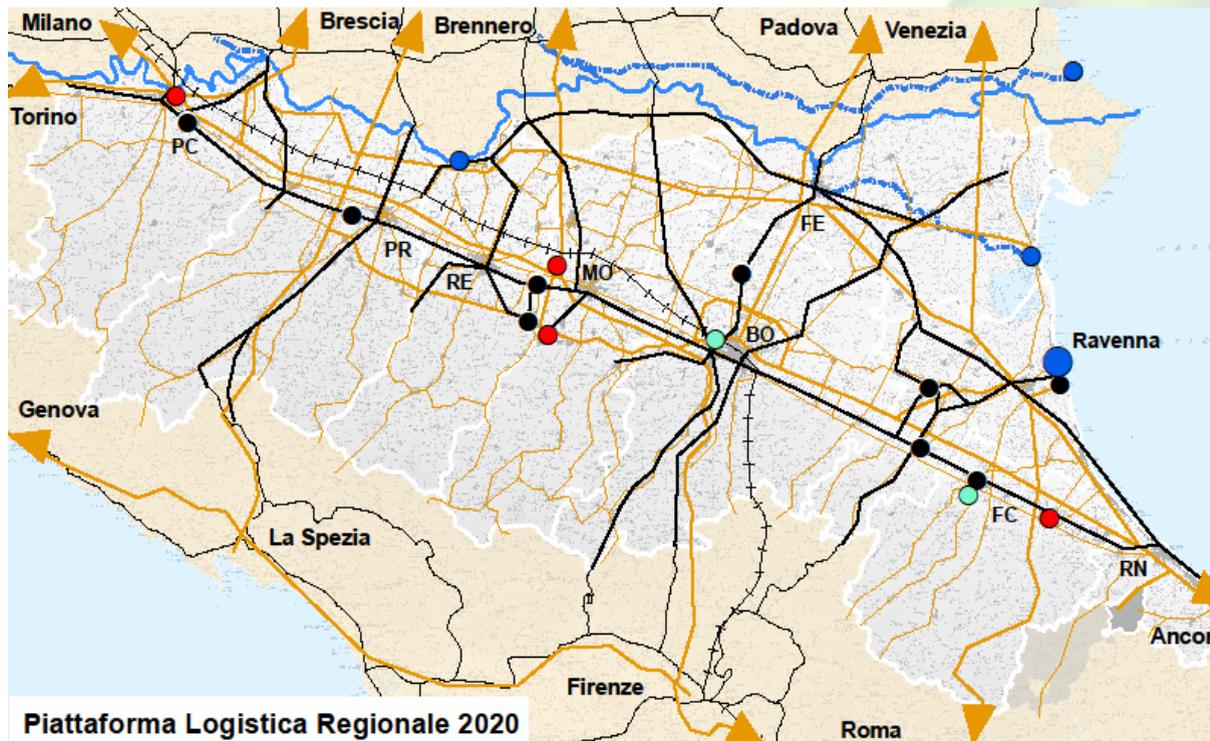
### Azioni principali:

- **sull'offerta**, agendo sull'ottimizzazione infrastrutturale e organizzativa, e sull'integrazione fra modalità diverse
- **sulla domanda**, agendo sui modelli organizzativi del sistema logistico

## Logistica e trasporto merci – Azioni sull’offerta

### Piattaforma Logistica Integrata Regionale 2020.

- Razionalizzazione e definizione funzioni e ruoli della piattaforma;
- Potenziamento e sviluppo dei nodi per favorire l’intermodalità.



## Logistica e trasporto merci - Azioni sulla domanda

- Promuovere una più **razionale localizzazione delle imprese** all'interno delle aree produttive, favorendo aggregazioni di imprese collegate da rapporti di subfornitura o della stessa filiera produttiva.
- Ottenere un maggior **contenimento della dispersione** degli insediamenti produttivi e logistici, inserendo regole precise negli strumenti di pianificazione.
- Promozione della **logistica urbana** e di **regolamentazioni uniformi** a livello regionale.
- **Azioni di governance** con gli stakeholder e le imprese per favorire l'organizzazione e la gestione della logistica attraverso progetti pilota, sperimentazione, diffusione delle procedure di ottimizzazione.
- **Contributi** alle imprese logistiche e alle imprese ferroviarie **per la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario** intermodale e tradizionale a treno completo.





# **Porto di Ravenna e Navigazione Interna**

## Porto di Ravenna

Conferma del **nodo logistico principale dell'Emilia-Romagna.**

Il programma di potenziamento infrastrutturale **intende modificare la funzione e il rango del porto e** quindi anche della Regione, destinata ad un ruolo sempre più importante nella logistica nazionale e centroeuropea.

Politiche di collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico (**Koper, Trieste, Venezia e Ravenna**) con l'obiettivo di promuovere lo Short Sea Shipping e le Autostrade del Mare.

## Opere principali nel Porto di Ravenna

- Approfondimento fondali canali Candiano e Piombone
- nuovo Terminal Container in Penisola Trattaroli (traffico potenziale di 1.500.000 TEU).
- Distripark in area portuale
- Opere retroportuali per favorire l'accessibilità

## Opere nella rete infrastrutturale di connessione

- Riordino del sistema tariffario portuale, al fine di creare agevolazioni per il **trasporto fluviomarittimo**.



## Porto di Ravenna - Trasporto passeggeri

Nuovo Terminal Passeggeri a Porto Corsini.



Distretto della Nautica all'interno del canale Candiano.

## **Sistema idroviario padano veneto**

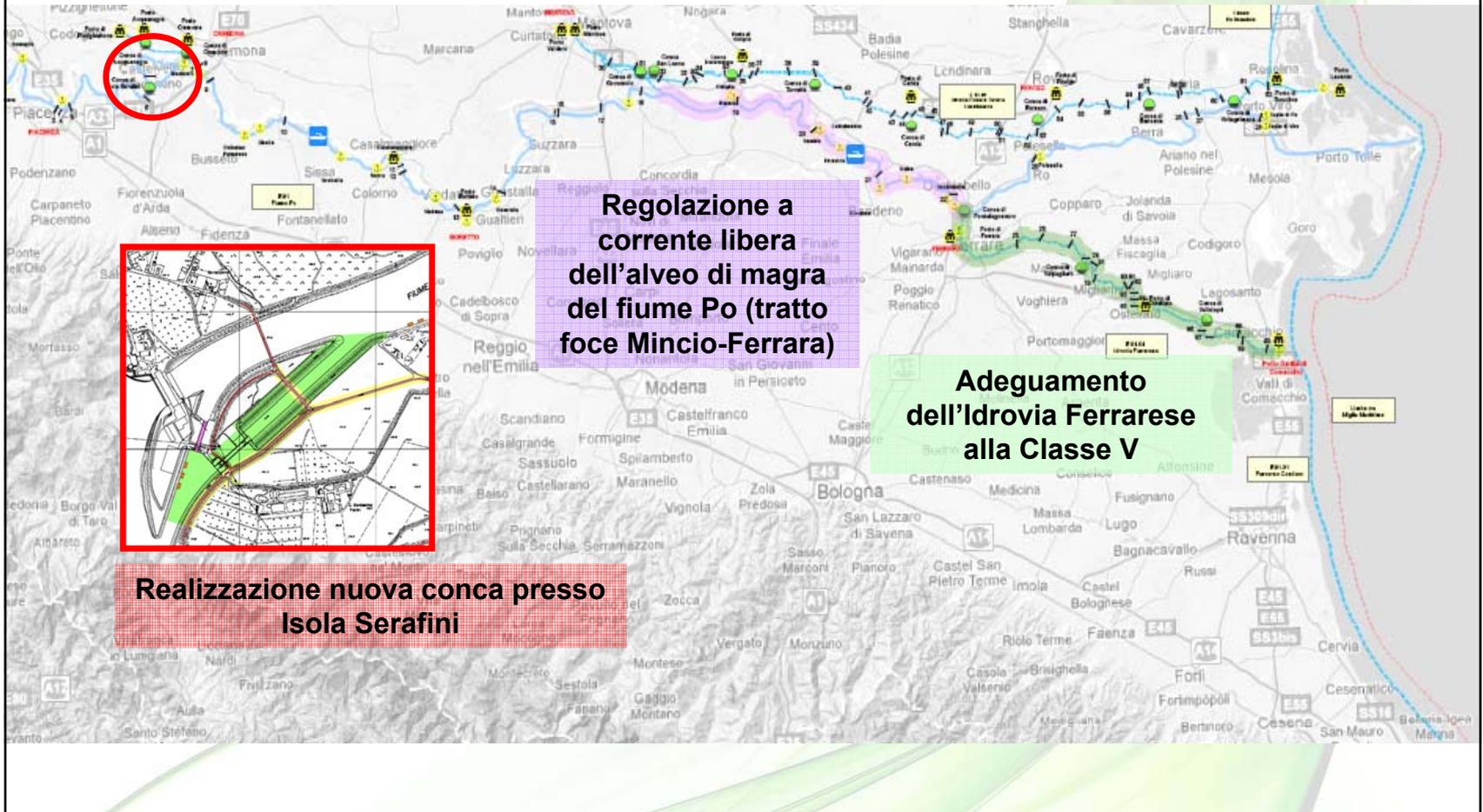
La Regione rinnova l'impegno per lo **sviluppo del Sistema idroviario padano veneto e della navigazione interna.**

Per il successo delle politiche sul sistema idroviario è tuttavia **necessario che venga considerato prioritario anche a livello nazionale.**

Occorre mettere in campo **azioni a livello gestionale e normativo:**

- **Gestione integrata del sistema Po** in capo ad AIPO.
- **Coordinamento tra le Regioni** degli interventi infrastrutturali e di programmazione.

■ **Azioni a livello infrastrutturale:**





# **Sistema Aeroportuale**

## Il Sistema Aeroportuale

- 
- **Le previsioni nazionali e internazionali su passeggeri e merci consentono di confermare i trend di crescita registrati nell'ultimo decennio.**
  - **La costruzione di tale sistema dev'essere posto all'interno di un attento processo di verifica e valutazione a partire dal confronto sui piani industriali sviluppati dalle Società di gestione, che porteranno, nel breve periodo, ad una profonda modifica dell'assetto societario e, auspicabilmente, delle performance dei singoli aeroporti.**
  - **La conferma del sostegno regionale dovrà necessariamente passare attraverso una puntuale verifica della sostenibilità economica, ambientale e del livello di integrazione con gli altri sistemi di trasporto.**



# Sicurezza stradale

## Sicurezza stradale

■ **Promozione di cultura della sicurezza per la modifica dei comportamenti** attraverso l'azione educativa ed informativa, l'accrescimento dell'attività di controllo e repressione dei comportamenti pericolosi.

Rafforzare:

- l'azione del sistema dei soggetti pubblici e privati;
- dell'Osservatorio regionale per l'educazione e la sicurezza stradale;
- il coordinamento fra le diverse forze di polizia affinché il rispetto delle regole per le infrazioni più pericolose diventi ordinario.

■ **Miglioramento delle infrastrutture** – Linee guida regionali e Manuali di buone pratiche, “strada intelligente”, la messa in servizio del Sistema europeo di posizionamento via satellite “Galileo” per sviluppare sistemi più precisi di navigazione e di orientamento).

■ Rispetto dell'obiettivo europeo di riduzione dei morti e feriti.

ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE,  
URBANISTICA  
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI  
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI



# Grazie per l'attenzione



Segreteria organizzativa Conferenza di pianificazione PRIT  
Viale Aldo Moro n. 30 – 40127 Bologna  
Tel. 051/5273660-8735-3226  
Fax 051/5273541  
[segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it)