

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

2010-2020

Quadro Conoscitivo

Allegato n° 1

“Inquadramento generale”

(allegato al cap. 1)



PRIT
2010
2020

PLURIVIE

**UN SISTEMA INTEGRATO DI MOBILITÀ PER
UNA REGIONE EFFICIENTE, VIVIBILE E SOSTENIBILE**

Novembre 2009

Figura 1
PIL per abitante nel 2005
EU27=100

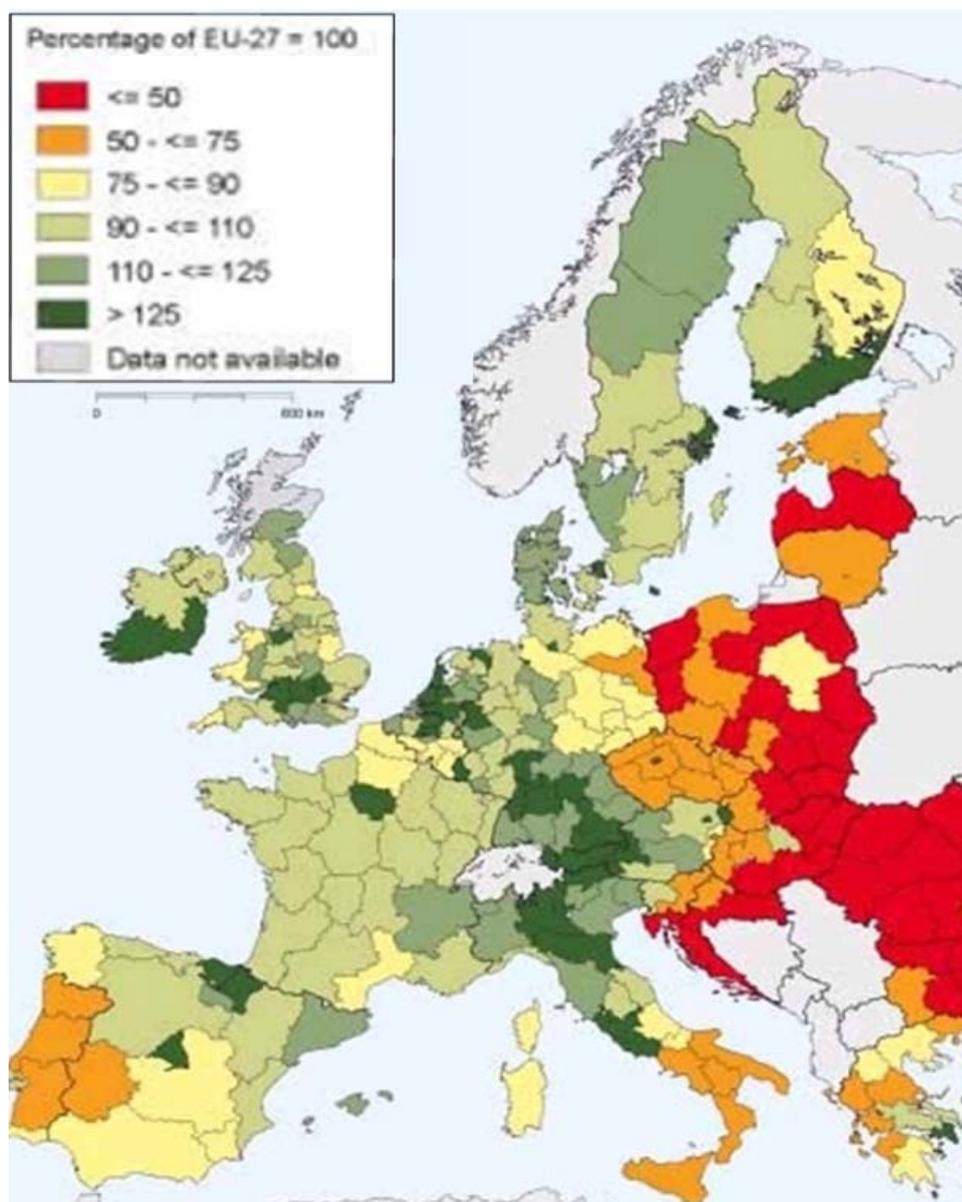


Figura 2
Variazione percentuale del valore aggiunto per abitante (2001-2005)

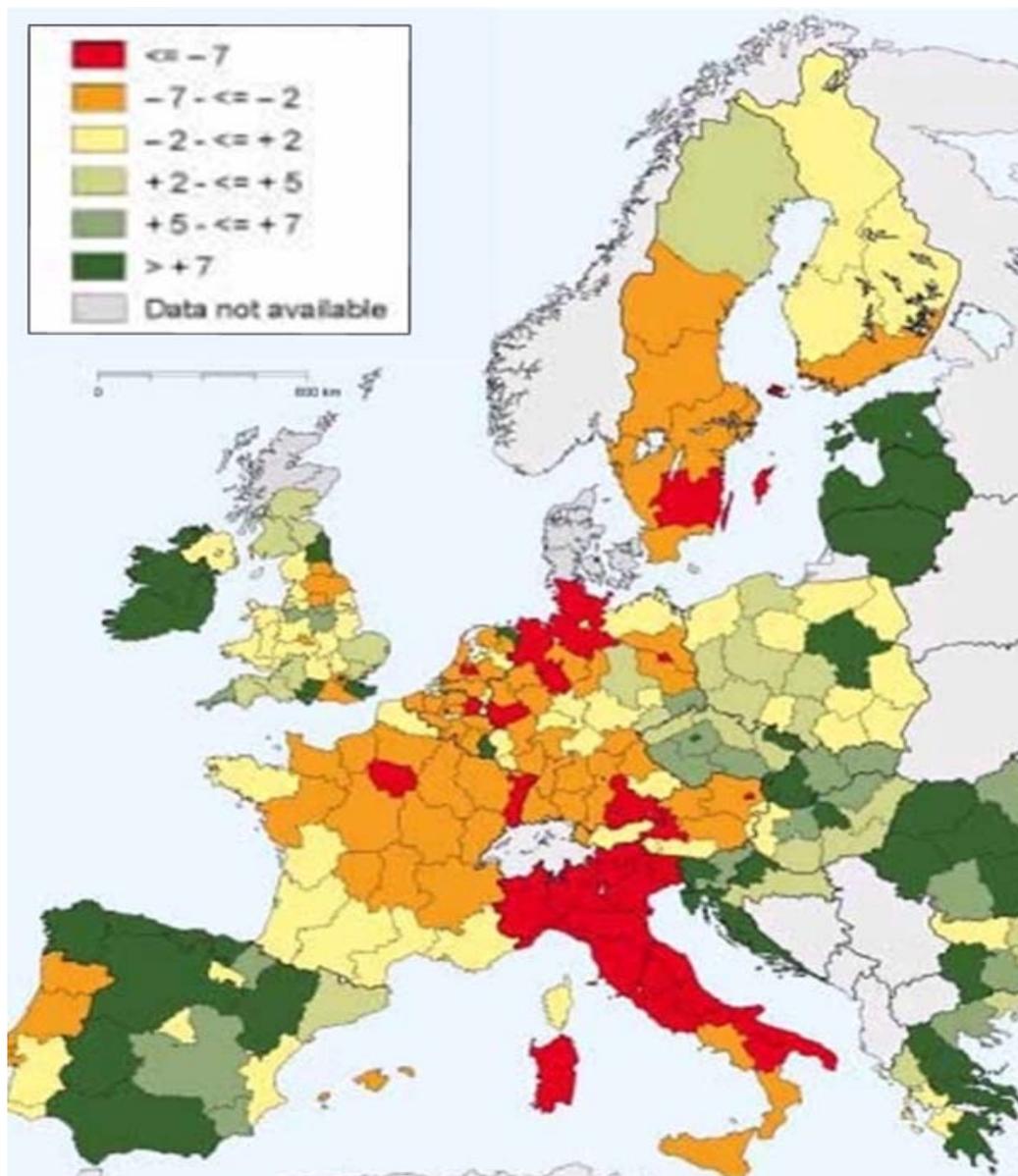


Figura 3
Rete TEN-T
Situazione maggio 2008

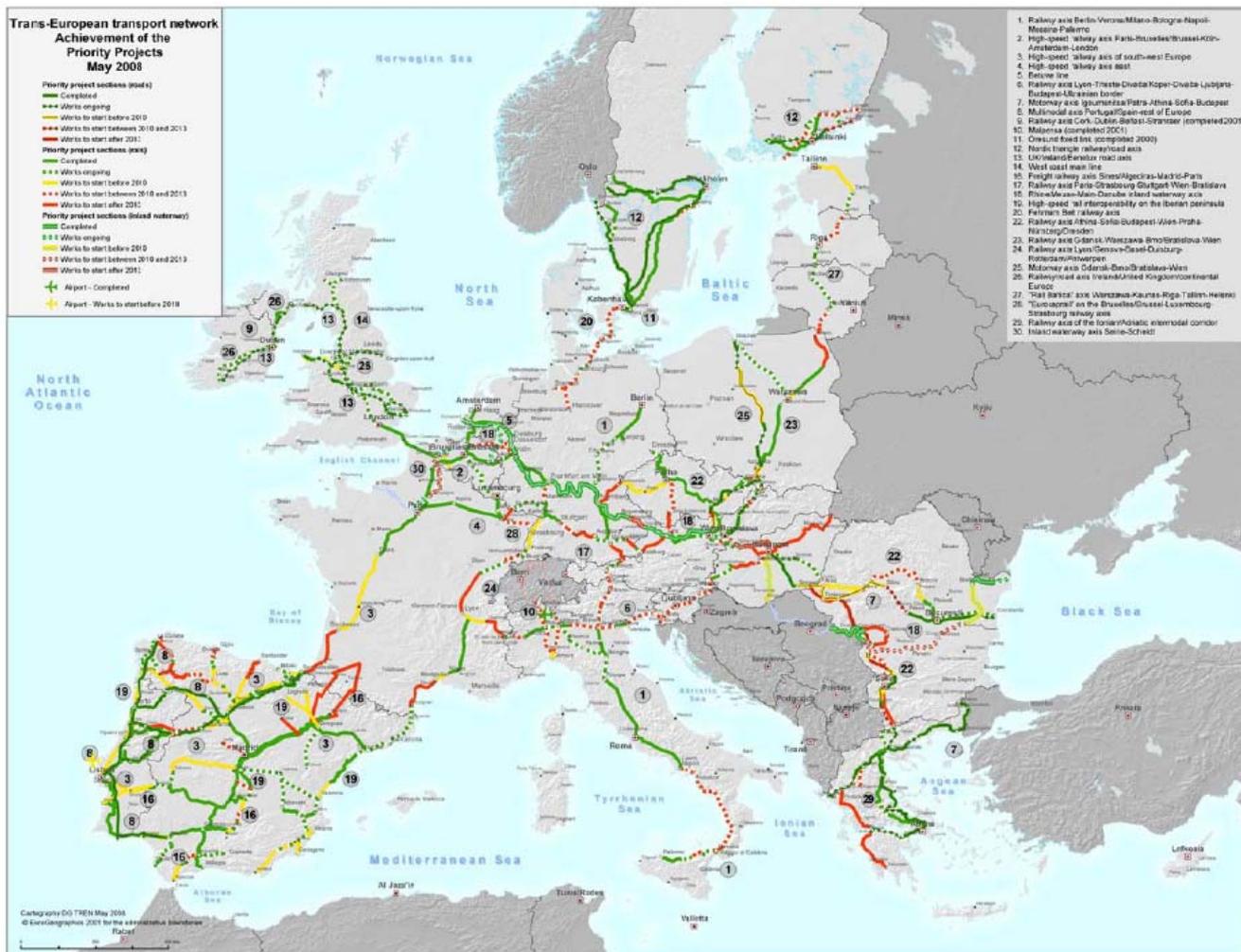


Figura 4
Densità popolazione residente in Emilia-Romagna al 31/12/2007

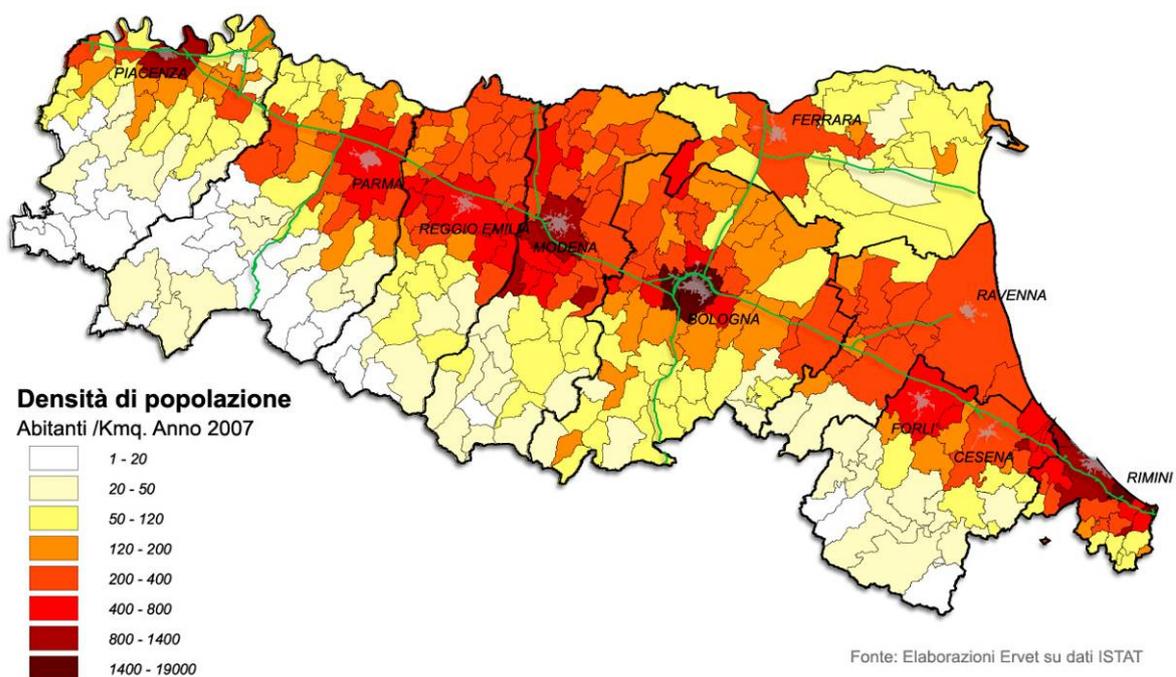


Figura 5
Variatione densità popolazione residente in Emilia-Romagna (1997-2007)

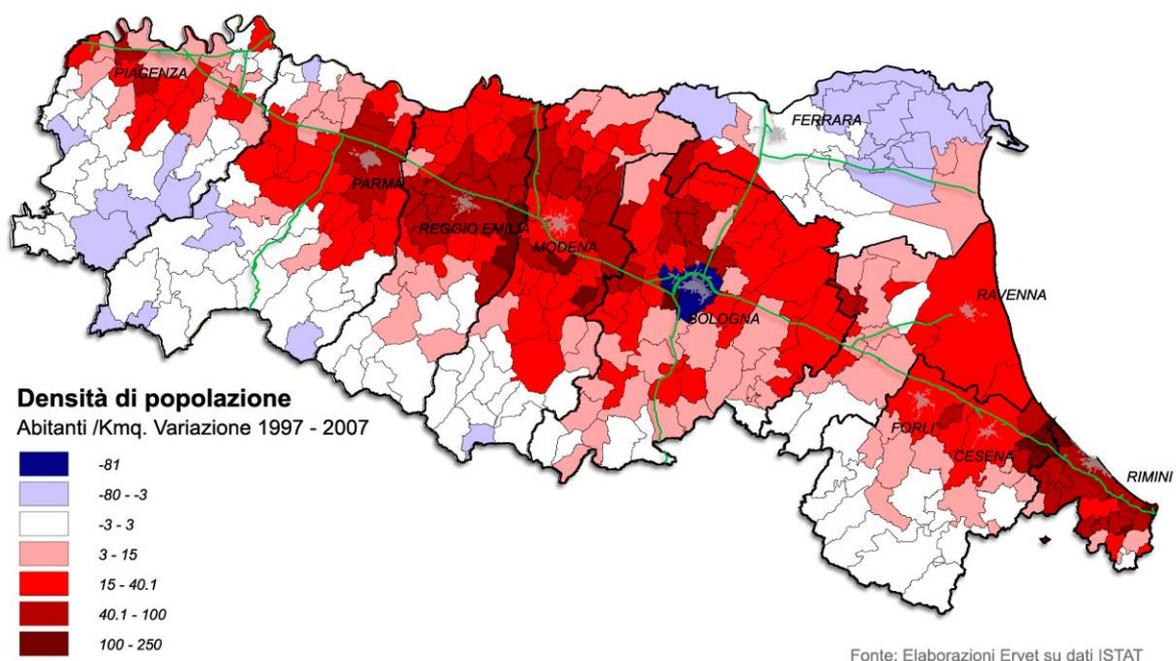
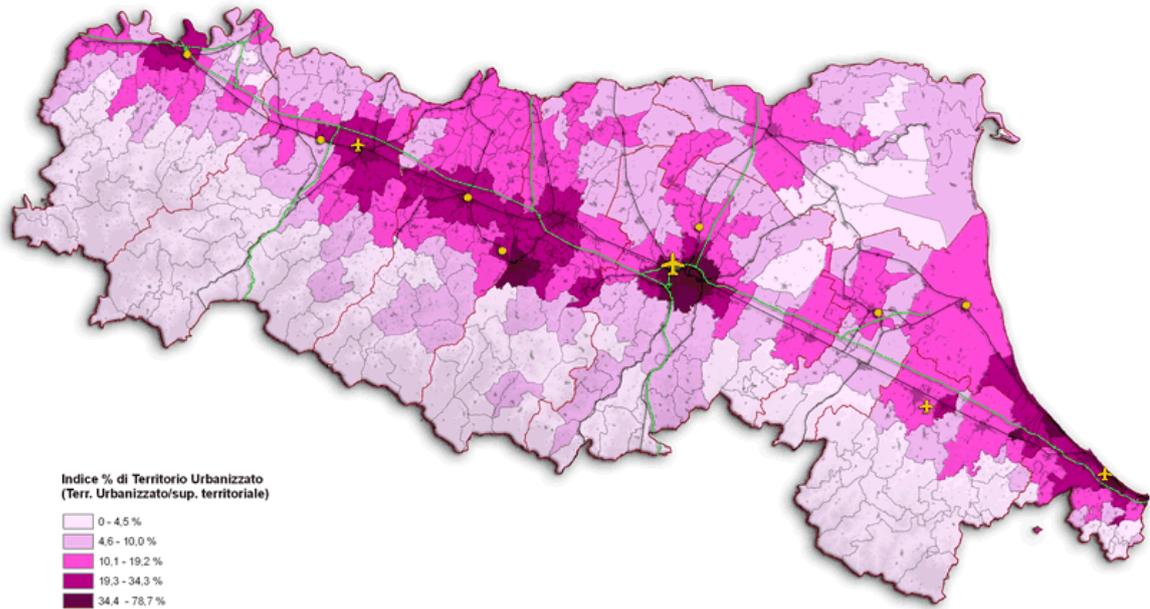


Figura 6
Indice di territorio urbanizzato (2003)



Analisi ed elaborazioni a cura di ERVET - Fonte: Regione Emilia Romagna - ISTAT

Figura 7
Concentrazione di PM10 (2004)

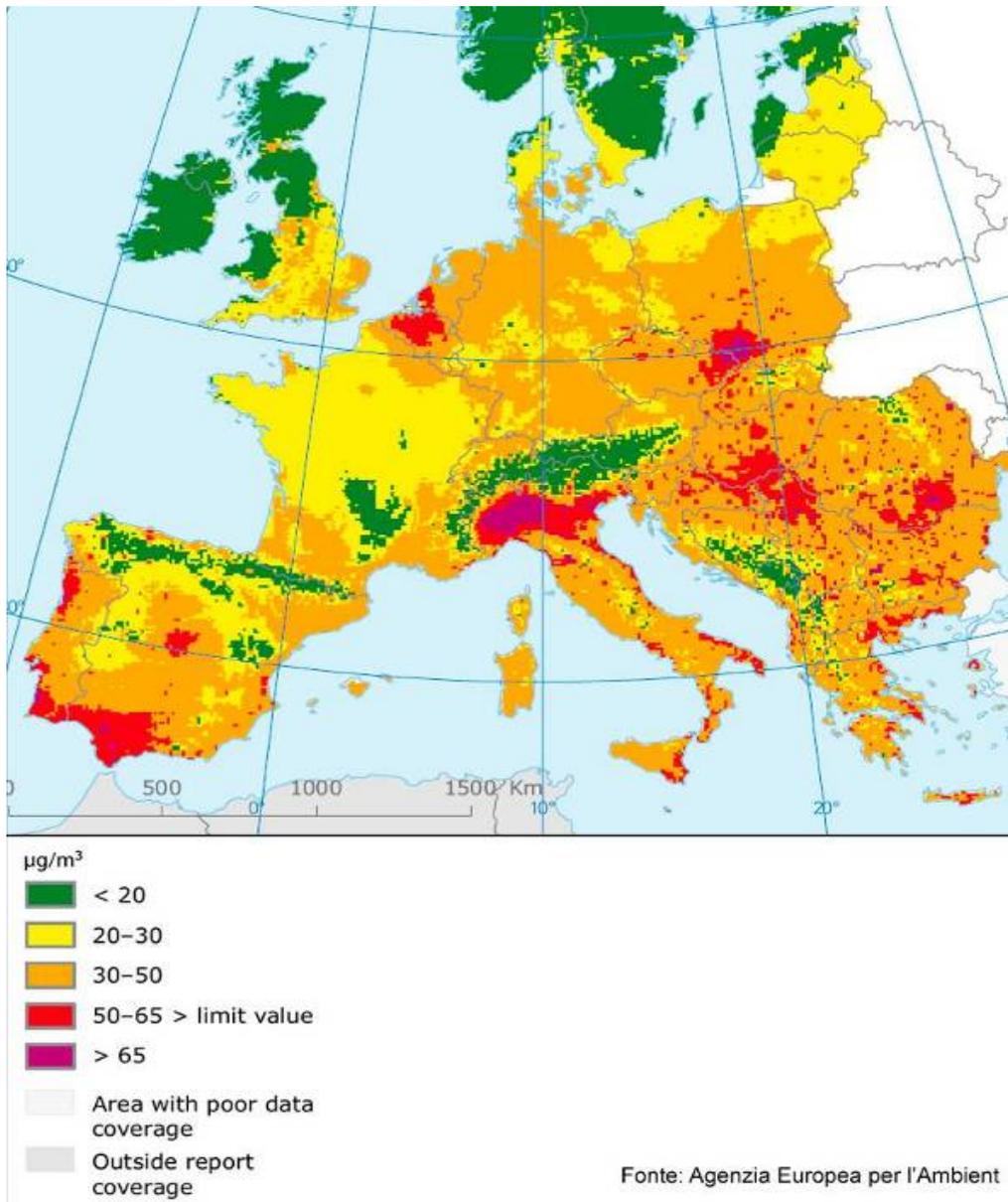


Figura 8
Grado di frammentazione ecologica



- | | |
|---------|--|
| 1 | Il grado di vulnerabilità ecologica è basato sulla frammentazione delle aree naturali. L'indicatore illustra la proporzione delle aree frammentate rispetto a quelle omogenee. |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |
| no data | |

Fonte: ESPON

Tabella 1
Quadro sinottico dei principali piani e programmi europei

	Reti infrastrutturali armonizzazione e liberalizzazione dei servizi	Accessibilità	Riequilibrio modale e logistica	Integrazione di sistema	Servizi per la mobilità	Sviluppo sostenibile		Innovazione tecnologica e formazione
						Ambiente	Sicurezza	
Agenda Territoriale Europea e Carta di Lipsia (2007)								
Progetto per la rete transeuropea dei trasporti (TEN)								
Orientamenti strategici comunitari 2007-2013								
Kyoto e Pacchetto “20- 20-20”								
Libro bianco dei trasporti (2001)								

Piano di azione per la logistica del trasporto merci (2007)								
Libro verde sulla mobilità urbana (2007)								
VII Programma Quadro sulla ricerca e sviluppo (2007-2013)								

	Indirizzi/Obiettivi strategici
	Indirizzi/Obiettivi strategici e progetti/azioni

Tabella 2
Quadro sinottico dei principali piani e programmi nazionali

	Reti infrastrutturali armonizzazione e liberalizzazione dei servizi	Accessibilità	Riequilibrio modale e logistica	Integrazione di sistema	Servizi per la mobilità	Sviluppo sostenibile		Innovazione tecnologica e formazione
						Ambiente	Sicurezza	
Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) - 2001								
Piano della logistica (2006)								
Linee guida del Piano Generale della Mobilità (PGM) - 2007								
QSN 2007-2013								

	Indirizzi/Obiettivi strategici
	Indirizzi/Obiettivi strategici e progetti/azioni

Quadro della programmazione comunitaria

Di seguito si propone una breve descrizione dei principali programmi e piani comunitari.

Agenda Territoriale Europea e Carta di Lipsia

Dopo un percorso durato alcuni anni, il 24 e 25 maggio 2007, i Ministri europei per la pianificazione e lo sviluppo territoriale hanno approvato a Lipsia (Germania) il documento “Agenda Territoriale dell’Unione Europea – verso una Europa più competitiva e fatta di regioni diverse”¹, che si propone di definire il quadro strategico per l’implementazione dell’approccio territoriale integrato nelle politiche europee (anche quelle settoriali) per i prossimi decenni, mettendo le basi per un nuovo e aggiornato schema di sviluppo dello spazio europeo (dopo lo SSSE del 1999), e contribuendo all’attuazione delle strategie di Lisbona rinnovata e di Goteborg.

Tra le *priorità per lo sviluppo territoriale* individuate, alcune hanno effetti diretti sulle politiche infrastrutturali e di trasporto comunitarie e nazionali: il rafforzamento del policentrismo e dell’innovazione attraverso la cooperazione delle aree metropolitane (*city regions*) e delle città; il rafforzamento ed estensione delle reti trans-europee, da perseguire attraverso lo sviluppo integrato e sostenibile dei sistemi di trasporto multimodali ed eliminando le barriere ai trasporti internazionali e all’accesso alle tecnologie dell’informazione e comunicazione.

A completamento dell’Agenda Territoriale, i Ministri europei hanno adottato la Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili (2007), che individua una serie di principi e strategie per promuovere una *politica di sviluppo urbano integrata* che comprenda la dimensione sociale, economica e ambientale della città, e un’*attenzione speciale ai quartieri degradati all’interno dei contesti urbani*. La Carta di Lipsia raccomanda in particolare la creazione e la garanzia di spazi pubblici di alta qualità, la modernizzazione delle reti infrastrutturali e il potenziamento dell’efficienza energetica, nonché - specialmente per i quartieri sfavoriti - la promozione di un trasporto pubblico compatibile con l’ambiente, efficiente e a basso prezzo.

La rete transeuropea dei trasporti (TEN, Trans european network) e le autostrade del mare

Il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) è stato lanciato dal Consiglio Europeo di Essen del 1994, per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone, nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell’Unione particolarmente svantaggiate.

Nel 2004 le TEN-T sono state modificate per rispondere alle difficoltà incontrate nel primo decennio e per aggiornare il piano alle nuove esigenze dell’Europa allargata. All’interno delle TEN-T sono stati individuati 30 progetti prioritari, dichiarati di interesse europeo, tra cui le autostrade del mare, la cui data di completamento è prevista entro il 2020.

La base legale dell’azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel

¹ Basato sulla relazione “The Territorial State and Perspectives of the European Union”.

Trattato UE (artt. 154, 155, 156). Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quale elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti.

Le reti transeuropee sono presenti in tre settori di attività:

- Le TEN-Trasporti (TEN-T): comprendono grandi progetti prioritari che concernono il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite.
- Le TEN-Energia (TEN-E): riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale. Gli obiettivi principali sono la realizzazione di un mercato unico dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento.
- Le TEN-Telecomunicazioni (eTen): mirano a sviluppare servizi elettronici basati sulle reti di telecomunicazione. Fortemente incentrate sui servizi pubblici, rappresentano il nucleo dell'iniziativa eEurope "Una società dell'informazione per tutti".

Tre decisioni del Consiglio e del Parlamento europeo definiscono le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE-T):

- Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996
- Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001
- Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004².

Orientamenti strategici comunitari per il periodo 2007-2013

In coerenza con le politiche perseguite negli anni passati, la nuova programmazione comunitaria 2007-2013 ha confermato, tra gli orientamenti strategici³, gli investimenti per accrescere l'accessibilità, e quindi, l'attrattività delle regioni e città negli Stati membri. Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto diventa fondamentale: a) per rendere possibili incrementi di produttività per le imprese e quindi le prospettive di sviluppo delle

² Prevede la creazione di una rete transeuropea delle "autostrade del mare" che intende concentrare i flussi di merci su percorsi logistici basati sulla modalità marittima con lo scopo di ridurre la congestione stradale e di migliorare l'accessibilità delle aree insulari e periferiche. Le autostrade del mare potranno includere il trasporto combinato di merci e persone, a condizione che le merci rivestano un ruolo predominante. Il costo totale per la realizzazione dei suddetti 30 progetti è stimato in 220 miliardi euro, di cui 20,35 miliardi finanziati direttamente dall'UE (per il periodo 2007-2013). La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fornisce per la realizzazione delle reti prestiti a particolari condizioni per il servizio del debito.

³ Decisione del Consiglio 2006/702/CE.

⁴ Lo standard ERTMS/ETCS, da considerarsi tra le più significative innovazioni introdotte nel panorama ferroviario, consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni comuni, definite con un linguaggio comune, gestite con **componenti interoperabili comuni a terra e a bordo**.

⁵ Il paniere di gas serra considerato nel Protocollo include sei gas: l'anidride carbonica, il metano, il protossido di azoto, i fluorocarburi idrati, i perfluorocarburi, l'esafioruro di zolfo.

⁶ I Paesi che hanno ratificato il Protocollo, al fine di raggiungere il loro obiettivo di riduzione, potranno avvalersi anche dei cosiddetti "meccanismi flessibili": si tratta di misure quali l'Emission Trading (ET), il Clean Development Mechanism (CDM) e la Joint Implementation (JM).

⁷ Le aziende interessate dai tagli sono quelle alimentari, agricoltura, trasporti, commercio, servizi.

⁸ COM(2007) 607 definitivo.

⁹ All'interno della disamina dei contenuti del Libro Verde, vengono richiamati anche gli indirizzi e gli obiettivi che la Commissione ha definito per migliorare l'ambiente urbano, come ad esempio la Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano [COM/2005/0718 def].

regioni interessate, agevolando la circolazione delle persone e delle merci; b) moltiplicare le opportunità commerciali. Con riferimento alle TEN-T, favoriscono una piena integrazione dei mercati nazionali, specialmente all'interno dell'Unione allargata. Questo obiettivo deve essere perseguito in coerenza con il principio di sostenibilità ambientale (conformemente al Libro Bianco), passando a modalità più compatibili con l'ambiente. Gli investimenti in infrastrutture dovranno essere affiancati da una gestione adeguata del traffico, con particolare attenzione alla sicurezza, realizzando una ripartizione modale dei trasporti più equilibrata e pulita. Dette strategie dovrebbero includere, ad esempio, i sistemi di trasporto intelligenti, le piattaforme multimodali e, in particolare, la tecnologia usata per il sistema ERTMS⁴ e per il programma di ricerca ATM sul cielo unico europeo (SESAR – per una gestione più uniforme del traffico aereo in Europa).

Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” e sua revisione di medio periodo

Nel 2001 la Commissione europea ha adottato un Libro bianco sui trasporti (COM 370), con il quale venivano fissati obiettivi e linee di azione comunitarie per realizzare un sistema capace di riequilibrare le modalità di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita di quello aereo.

Nel 2006, con la comunicazione “Mantenere l'Europa in Movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente” – la Commissione ha proposto un riesame intermedio del Libro bianco. Vista la difficoltà incontrata nel conseguimento di risultati misurabili e strutturali - nel trasferimento modale del traffico da gomma a mare e ferro e il sostanziale fallimento dell'*integrazione modale* fondata su misure normative, tecnologie informatiche, liberalizzazioni e modalità di rapida attuazione - la Commissione propone una rivisitazione dei concetti di trasporto combinato e intermodalità, e della loro ottimizzazione, per una “co-modality”, ossia per un uso efficiente di differenti modi di trasporto e loro combinazione al fine di ottenere un ottimo e sostenibile utilizzo delle risorse in un'ottica di incremento della sicurezza, riduzione dell'incidentalità, efficienza energetica e ambientale.

Il Libro bianco contiene una sessantina di proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti per perseguire quattro principali macro-obiettivi: 1) il riequilibrio modale, attraverso la regolazione della concorrenza e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto; 2) l'eliminazione delle strozzature, attraverso il decongestionamento dei grandi assi e trovando soluzione alla carenza dei finanziamenti; 3) il posizionamento degli utenti al centro della politica dei trasporti, accrescendo la sicurezza stradale e razionalizzando il trasporto urbano; 4) il controllo degli effetti della mondializzazione dei trasporti.

Il Libro bianco definisce alcuni orientamenti delle politiche europee sui trasporti:

- rilanciare le ferrovie;
- migliorare la qualità del trasporto su strada;
- promuovere i trasporti marittimi e fluviali;
- conciliare la crescita del trasporto aereo con l'ambiente;
- fare dell'intermodalità una realtà;

- realizzare la rete transeuropea dei trasporti;
- rafforzare la sicurezza stradale;
- decidere un'efficace politica di tariffazione dei trasporti;
- riconoscere i diritti e i doveri degli utenti;
- sviluppare trasporti urbani di qualità;
- mettere ricerca e tecnologia a servizio di trasporti puliti ed efficienti;
- sviluppare gli obiettivi ambientali a medio e lungo termine per un sistema di trasporto sostenibile.

Indirizzi in materia di cambiamenti climatici

Nel dicembre 1997, in seno alle Nazioni Unite, viene firmato il primo “Protocollo di Kyoto”, un atto esecutivo che contiene obiettivi legalmente vincolanti e decisioni sulla attuazione operativa di alcuni degli impegni della Convenzione Quadro sui Cambiamenti Climatici (United Nation Framework Convention on Climate Change), a conclusione della terza sessione plenaria della Conferenza delle parti (COP3). Il Protocollo impegna i paesi industrializzati e quelli a economia in transizione (i paesi dell'Est europeo), dell'*Annex 1*, a ridurre complessivamente del 5,2 per cento le principali emissioni antropogeniche di gas serra entro il 2010 e, più precisamente, nel periodo compreso tra il 2008 e il 2012⁵.

Il Protocollo di Kyoto prevede impegni di riduzione differenziati da paese a paese. All'interno dell'Unione Europea, si è convenuto un obiettivo di riduzione della CO2 dell'8%; per l'Italia l'obiettivo si traduce in un impegno di riduzione del 6,5% delle emissioni⁶.

Il Protocollo di Kyoto è entrato in vigore il 16 febbraio 2005. Sono in corso i negoziati per un nuovo protocollo “Kyoto 2” che dovrà essere approvato entro il 2009 e che avrà il compito di definire nuovi obiettivi fino al 2020.

In tema di cambiamenti climatici, un importante pacchetto di misure è stato adottato il 23 gennaio 2008 dalla Commissione Europea “Pacchetto di proposte su energia e clima”, che dà attuazione agli impegni assunti dal Consiglio europeo in materia di lotta ai cambiamenti climatici e promozione delle energie rinnovabili del marzo 2007. Le misure previste intendono accrescere significativamente il ricorso alle fonti energetiche rinnovabili in tutti i paesi e imporranno ai governi obiettivi giuridicamente vincolanti.

Gli obiettivi della Commissione europea, nell'ambito del “pacchetto energia e cambiamenti climatici”, puntano a dare attuazione al “Piano 20-20-20”:

- un impegno unilaterale dell'UE a ridurre di almeno il 20% le emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990 entro il 2020 e l'obiettivo di ridurre le emissioni del 30% entro il 2020 a condizione che venga concluso un accordo internazionale sui cambiamenti climatici;
- un impegno ad aumentare l'efficienza energetica del 20%;
- un obiettivo vincolante per l'UE del 20% di energia da fonti rinnovabili entro il 2020, cui si affianca un obiettivo del 10% per i biocarburanti.

La Commissione ha calcolato un impatto pari allo 0,5% del Pil Ue (tre euro a settimana

per ogni cittadino europeo da qui al 2020), con aumenti per le bollette elettriche che dovrebbero essere nell'ordine del 10-15% rispetto allo scenario tendenziale a fronte di una riduzione della fattura petrolifera pari a 50 miliardi l'anno.

La Commissione europea ha confermato per l'Italia gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ nei settori non ETS⁷ al 2020 (-13%) e la quota di energia rinnovabile nei consumi finali di energia (17%).

Piano di azione per la logistica del trasporto merci

La Commissione europea nel 2007 – a seguito di specifica comunicazione, “La logistica delle merci in Europa, la chiave per una mobilità sostenibile” - ha adottato un piano di azione specifico⁸ [COM(2007) 607 definitivo] con il quale vengono espresse una serie di azioni per una migliore efficienza e sostenibilità del trasporto di merci in Europa. Il riesame intermedio del Libro Bianco del 2001 ha ribadito che la logistica svolge in Europa un ruolo cruciale nel garantire una mobilità sostenibile e competitiva e nel contribuire al conseguimento di altri importanti obiettivi, come un ambiente meno inquinato, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la sicurezza dei trasporti.

Il Piano d'Azione per la logistica intende migliorare il flusso di informazioni che accompagna il trasporto fisico delle merci, semplificare le procedure amministrative, rafforzare la competenza e il potere di attrazione del settore della logistica e incoraggiare i servizi di qualità. Inoltre, promuove l'innovazione nella logistica in ambienti urbani e nel trasporto sulle lunghe distanze, nei «corridoi verdi», ovvero quei corridoi che, combinando l'uso di diversi modi di trasporto, offrono soluzioni efficaci dal punto di vista del consumo energetico.

Libro verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”

Sempre nel 2007 la Commissione Europea adotta un Libro verde sulla mobilità urbana (COM 551) che fa il punto sulle ragioni per *definire una vera e propria politica europea in materia di mobilità urbana*⁹.

In particolare il documento propone di affrontare cinque sfide per una migliore organizzazione della mobilità urbana:

1. per un traffico scorrevole nella città;
2. per una città più pulita;
3. per un trasporto urbano più intelligente;
4. per un trasporto urbano accessibile;
5. per un trasporto urbano sicuro.

Il Libro verde evidenzia poi due ulteriori capitoli-chiave: 1) una nuova cultura della mobilità urbana; 2) il nodo delle risorse finanziarie.

Sulla scorta del Libro verde, la Commissione ha dato il via a una seconda consultazione, con l'obiettivo di presentare un piano di azione recante proposte e iniziative concrete per una mobilità urbana più sostenibile.

Nel Libro verde si legge che:

- il modello di riferimento è un trasporto collettivo efficiente, flessibile, in grado di

soddisfare le esigenze elementari di mobilità ed accessibilità, pensando soprattutto alle categorie svantaggiate (anziani, disabili, basso reddito);

- si auspica una piena integrazione della mobilità pedonale e ciclabile nelle politiche di mobilità urbana, sviluppando infrastrutture e iniziative di sensibilizzazione. Solo accenni a *car sharing* e *car pooling*;
- si riconoscono i risultati ottenuti nella lotta all'inquinamento con le limitazioni al traffico e i pedaggi urbani, ma si auspicano orientamenti e norme armonizzate a livello UE per non ostacolare la libertà di circolazione di persone e merci;
- si sottolinea la necessità di ridurre l'impatto negativo del transito di mezzi pesanti in città, utilizzando veicoli più piccoli e più puliti e un'adeguata pianificazione dei percorsi per evitare corse a vuoto e soste inutili. Si raccomanda un'integrazione della distribuzione merci all'interno della città nelle politiche urbane e a livello istituzionale;
- ampio spazio è dedicato alle nuove tecnologie da applicare al trasporto urbano, guardando sia allo sviluppo delle motorizzazioni meno inquinanti e al risparmio energetico, sia all'infomobilità (applicazioni in futuro potenziate dal sistema satellitare Galileo). Si auspica lo sfruttamento dei sistemi di trasporto "intelligente" per i nuovi servizi di Tpl (gestione flotte, biglietteria automatica ecc.), per la logistica urbana, per la differenziazione tariffaria (per orario, categorie di utenti ecc.);
- una pianificazione efficiente della mobilità urbana dovrebbe essere imperniata su piani di mobilità integranti le grandi conurbazioni metropolitane e comprendenti il trasporto sia di merci che di persone entro il perimetro cittadino e nell'area metropolitana. Si sollecita l'emanazione di linee-guida per i Piani di Trasporto Urbano Sostenibile già previsti nella comunicazione sulla Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano (2006);
- si fa riferimento ad un "multiforme sostegno comunitario" per il settore dei trasporti, fondi strutturali 2007-2013, VII programma quadro per la ricerca, programmi comunitari dedicati (CIVITAS-Plus), finanziamenti BEI. E poi ipotesi di aumenti tariffari, pedaggi urbani, finanziamenti privati.

VII Programma Quadro sulla ricerca e sviluppo (2007-2013)

L'attenzione dell'Unione Europea al tema dei trasporti si manifesta anche nel campo della ricerca e sviluppo. Nell'ambito del VII Programma Quadro di RST - principale strumento con cui l'Unione europea finanzia la ricerca in Europa – la priorità tematica dei trasporti rientra all'interno di uno dei quattro obiettivi fondamentali perseguiti (Obiettivo Cooperazione) che si propone di sviluppare sulla base dei progressi tecnologici ed operativi e della politica dei trasporti europea: sistemi paneuropei di trasporto integrati, più sicuri, più ecologici e «intelligenti» a vantaggio di tutti i cittadini, della società e della politica in materia di clima, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali; consolidare e approfondire la competitività che le industrie europee hanno raggiunto nel mercato mondiale.

Le priorità della ricerca sono finalizzate nel settore dell'aeronautica e trasporti aerei, a:

- Rendere più ecologici i trasporti aerei;

- Aumentare l'efficienza temporale;
- Garantire la soddisfazione e la sicurezza della clientela;
- Migliorare il rapporto costi-efficienza;
- Protezione degli aeromobili e dei passeggeri;
- Ricerca di punta per i trasporti aerei del futuro;

- nel settore dei trasporti sostenibili di superficie (ferroviario, stradale e delle vie d'acqua), a:

- Rendere più ecologici i trasporti di superficie (riduzione dell'inquinamento ambientale e acustico; riduzione dell'impatto dei trasporti sui cambiamenti climatici; formazione degli utenti; sviluppo di motori e apparati propulsori puliti ed efficienti);
- Incentivare ed incrementare il trasferimento modale e decongestionare gli assi di trasporto (sviluppo in Europa di reti, infrastrutture e sistemi di trasporto e di logistica innovativi, intermodali e interoperativi che siano sostenibili, a livello regionale e nazionale);
- Garantire una mobilità urbana sostenibile per tutti i cittadini, ivi compresi quelli svantaggiati (modelli organizzativi innovativi, compresi veicoli «puliti» e sicuri e mezzi di trasporto meno inquinanti, nuove modalità di trasporto pubblico di alta qualità e razionalizzazione dei trasporti privati, infrastrutture di comunicazione, pianificazione integrata dell'urbanistica e dei trasporti tenendo conto della loro relazione con la crescita e l'occupazione);
- Migliorare la sicurezza tecnica e i sistemi di protezione;
- Potenziare la competitività;

Sostenere il sistema europeo di navigazione via satellite (Galileo e EGNOS).

Quadro della programmazione nazionale

Di seguito si propone una breve descrizione dei principali programmi e piani nazionali.

Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)

Il PGTL, adottato nel 2001 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, costituisce il quadro sovragiografico del sistema trasportistico. Rappresenta il principale strumento di pianificazione messo a disposizione alle Regioni, le quali sono chiamate a fissare ed integrare gli obiettivi indicati dal PGTL, nonché coordinare le attività delle province e dei comuni al fine di garantire unitarietà negli interventi. Esso si inserisce in un contesto caratterizzato da un'intensità competitiva particolarmente accentuata, da una maggiore attenzione agli aspetti ambientali, da tendenze al decentramento amministrativo, nonché da una crescita della domanda di servizi trasportistici e logistici sempre più complessa.

Gli obiettivi del Piano coinvolgono sia il livello infrastrutturale che quello di servizio, e prevedono:

1) per quanto riguarda i trasporti:

- il miglioramento della dotazione infrastrutturale del Paese attraverso la realizzazione di nuove opere e, soprattutto, il recupero e il potenziamento di quelle esistenti al fine di ridurre i problemi di congestione (Centro–Nord) ed eliminare i limiti di accessibilità (Mezzogiorno). Al fine di consentire l'ottimizzazione degli investimenti pubblici, conferendo a questi ampio respiro temporale e coordinazione sinergica in una logica di rete, il documento di piano ha individuato un insieme di infrastrutture di rilievo nazionale - per livello ed estensione territoriale dei traffici - riunendole nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT);
- la riduzione del gap infrastrutturale tra il Nord ed il Sud del Paese attraverso la realizzazione della cosiddetta "continuità territoriale", in particolare verso le isole, nonché per mezzo dello sfruttamento delle opportunità nate in relazione alla crescita dei traffici nel Mediterraneo. Il tutto all'interno di un progetto più ampio di integrazione della rete trasportistica italiana con quella europea;
- il consolidamento delle strutture aziendali attraverso politiche di incentivazione per la realizzazione di operazioni straordinarie (ad esempio, fusioni ed acquisizioni), nonché mediante misure volte a favorire una sostanziale crescita manageriale, allo scopo di fornire alle imprese conoscenze e capacità sufficienti per competere sui mercati europei e mondiali;
- la razionalizzazione della domanda di trasporto ed incentivazione all'utilizzo di modalità di trasporto economicamente, socialmente e ambientalmente più efficienti;
- la promozione dell'intermodalità come risposta alle esigenze espresse dal mercato ed alle prospettive di sviluppo del settore;
- l'apertura del mercato del trasporto e l'innalzamento degli standard di sicurezza.

2) per quanto riguarda la logistica:

- la crescita del patrimonio infrastrutturale del Paese a supporto delle attività logistiche;

- l'eliminazione degli ostacoli che limitano il collegamento funzionale della rete infrastrutturale italiana con quella dell'Europa;
- la crescita dell'offerta plurimodale;
- lo sviluppo di una cultura logistica moderna;
- l'ottimizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane (*city logistics*).

Legge Obiettivo – Programma delle infrastrutture strategiche

Nel 2001, per cercare di velocizzare l'attuazione organica del processo di infrastrutturazione del Paese e risolvere i gravi deficit di infrastrutture che avevano ostacolato la crescita e la modernizzazione del Paese, è stata adottata la cosiddetta Legge obiettivo (legge n. 443 del 21 dicembre 2001). Con essa il Governo si proponeva di accelerare la realizzazione di alcune grandi opere, attraverso una revisione dei processi di decisione e di autorizzazione dei progetti ad opera del Governo centrale che - su proposta dei ministri competenti e delle Regioni interessate - doveva individuare infrastrutture pubbliche e private ed insediamenti industriali *di preminente interesse nazionale*. Pur tenendo conto dei contenuti del PGTL, venivano trascurati gli obiettivi e le strategie su intermodalità, integrazione in termini di reti e di servizi e logistica¹⁰.

Il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nel 2001, prevedeva una serie di interventi articolati all'interno di sottosistemi: il sistema dei valichi; i corridoi infrastrutturali plurimodali; gli hub aeroportuali, portuali e interportuali; i sistemi urbani e i sistemi idrici.

Nel corso della passata legislatura, il Governo ha intrapreso una rivisitazione complessiva, arrivando a definire in un nuovo documento ("Infrastrutture prioritarie, Aprile 2008) le priorità infrastrutturali per i prossimi anni, in accordo con le Regioni, secondo i criteri di: condivisione tra i livelli istituzionali diversi, coerenza con il disegno generale di programmazione di sviluppo e stato di avanzamento e livelli di sostenibilità complessiva degli interventi.

Il nuovo Governo, all'interno dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011, definisce le linee programmatiche del prossimo quinquennio e, al tempo stesso, riporta ogni azione, ogni impostazione strategica all'interno di un organismo istituzionale di nuovo unitario: il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Piano della logistica

Il Piano affronta i temi fondamentali legati al settore trasporti e logistica nel panorama nazionale: dall'inquadramento a livello europeo, alle specificità dell'Italia, al rapporto tra trasporti e territorio, alla domanda e offerta di trasporto e logistica, ai settori (autotrasporto, combinato terrestre, combinato marittimo, trasporto aereo), alla *city logistics*.

Il Piano ha lo scopo di migliorare e rendere più efficiente il settore dei trasporti e della logistica per rilanciare la competitività del Paese e rappresenta lo strumento di attuazione del "Patto per la Logistica", siglato con il Governo il 1° luglio 2005 dai

¹⁰ ISFORT (2006), Rassegna dei provvedimenti normativi nel settore della logistica, con particolare riferimento alle iniziative delle regioni.

rappresentanti della domanda e dell'offerta di trasporto e logistica.

La strategia del Piano punta a cambiare il modello organizzativo delle imprese di produzione, insieme agli operatori di trasporto, sviluppando una logistica pubblica di supporto ai processi di modernizzazione della domanda e dell'offerta, in un'ottica di filiera. Si prevede di riorganizzare l'offerta dei prodotti e servizi su sette piattaforme logistiche integrate: Nord – Ovest, Nord – Est, Tirrenico - Adriatica del Nord, Tirrenico - Adriatica Centrale, Tirrenico Sud, Adriatica Sud, Mediterraneo Sud.

Le recenti modifiche nella geografia e consistenza dei flussi (nel mercato della domanda e dell'offerta di mobilità, nelle politiche industriali e commerciali delle imprese di produzione e di distribuzione, nei processi di produzione dei servizi di trasporto, negli orientamenti comunitari di politica economica dei trasporti) impongono di identificare e realizzare interventi di ottimizzazione delle funzioni logistiche differenziati in ragione dei territori di riferimento, dei processi organizzativi che fanno capo agli attori della domanda e dell'offerta, dei mercati di produzione e di consumo che gli attori economici presidiano e/o sui quali intendono competere.

Le penalizzazioni negli ambiti territoriali indagati, in termini di accessibilità, sono fondamentalmente determinate da un processo di diffusione del sistema insediativo e produttivo sul territorio e scarsa accessibilità ai porti.

Questo è lo spirito che ha animato gli studi di base per l'elaborazione del Piano della Logistica, da cui discendono le *policies*, di seguito elencate in estrema sintesi:

- favorire la crescita dimensionale delle imprese;
- riequilibrare la competitività delle aziende italiane di autotrasporto rispetto alle straniere;
- favorire l'efficiente allocazione del traffico;
- favorire il rinnovo del parco veicoli;
- favorire la de-regolamentazione.

Linee guida del Piano Generale della Mobilità (PGM)

Nel 2007, il Ministero dei Trasporti ha approvato le linee guida per il nuovo Piano Generale della Mobilità. Nel seguito si evidenziano i principali cambiamenti rispetto all'approccio seguito nel PGTL del 2001, gli obiettivi che persegue e le aree di azioni strategiche individuate per quanto riguarda sia la mobilità delle persone che delle merci.

Il Piano generale della mobilità può essere definito un Piano-processo, un piano in costante aggiornamento, la cui parola chiave è integrazione. Integrazione che si declina in tre modi diversi e concomitanti: l'integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi, in particolare dell'Europa; quella tra i diversi modi di trasporto; l'integrazione tra livelli, per tener conto del fatto che oltre a garantire le migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze è indispensabile tener conto della mobilità di breve e media percorrenza.

Efficienza, sicurezza, sostenibilità sono i requisiti basilari che devono caratterizzare il sistema della mobilità nazionale secondo le Linee guida del Piano.

L'Efficienza si articola, a sua volta, in obiettivi specifici: riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi di produzione dei servizi; innalzamento della qualità dei servizi;

processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento.

Le linee guida del PGM identificano quale area di intervento strategico per una mobilità sostenibile quella della logistica. In particolare, identifica le criticità sulle quali focalizzare gli interventi:

- la modificazione dei sistemi distributivi a scala urbana e regionale, con la crescita della frequenza dei rifornimenti nelle aree urbane e con la crescita della grande distribuzione organizzata;
- la necessità di integrazione sempre maggiore delle varie aree di produzione e di consumo.

Le aree di azione strategiche rilevanti per la mobilità delle merci sono:

- *city logistics* e distribuzione regionale;
- trasporto merci, intermodalità e logistica territoriale;
- porti internazionali e autostrade del mare.

Le aree di azione strategiche comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi e trasversali a componenti e fasce della mobilità sono:

- innovazione ed ITS (Intelligent Transportation System);
- ricerca e formazione.

Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013

Tra i quattro macro-obiettivi identificati nel Quadro Strategico Nazionale (QSN) per la politica regionale di sviluppo 2007- 2013, uno in particolare riguarda direttamente l'ambito trasportistico: il potenziamento delle filiere produttive, dei servizi e della concorrenza, da perseguirsi attraverso due principali priorità:

- la priorità n. 6 "*Reti e collegamenti per la mobilità*";
- la priorità n. 8, "*Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani*".

Priorità 6. Reti e collegamenti per la mobilità.

Con questa priorità si pone l'attenzione alla necessità di uniformare i processi, di migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, nonché di assicurare l'integrazione e la sinergia dei differenti livelli di reti dislocate alle diverse scale, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto. Risponde direttamente alle principali criticità del territorio, che - nel caso delle regioni del Centro-Nord - sono: una urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare; una domanda di accessibilità e di mobilità (per persone e merci) debolmente soddisfatta; una offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi (reti lunghe e mobilità interna); elevati livelli di congestione dei territori regionali e dei sistemi urbani.

La priorità si articola in un obiettivo generale ("accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo") e in tre obiettivi specifici:

- contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata,

sicura, interconnessa ed omogenea;

- promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;
- favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche;
- migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.

Priorità 8. Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.

Questa priorità si propone di promuovere la competitività, l'innovazione e l'attrattività delle città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita, e il collegamento con le reti materiali e immateriali. Si articola in programmi:

- per città metropolitane o altre città, di cui vanno valorizzate: a) la funzione trainante; b) le potenzialità competitive nei mercati sovra-regionali e internazionali;
- per sistemi territoriali inter-comunali, nei quali vanno sostenute: a) le connessioni economico-produttive; b) l'offerta di servizi a scala territoriale.

La priorità si articola in un obiettivo generale ("Promuovere la competitività, l'innovazione e l'attrattività delle città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita, e il collegamento con le reti materiali e immateriali") e tre obiettivi specifici, fra i quali interessano:

- Sostenere la crescita e la diffusione delle funzioni urbane superiori per aumentare la competitività e per migliorare la fornitura di servizi di qualità nelle città e nei bacini territoriali sovracomunali e regionali di riferimento;
- "Elevare la qualità della vita, attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi derivanti dalla congestione e dalle situazioni di marginalità urbana, al contempo valorizzando il patrimonio di identità e rafforzando la relazione della cittadinanza con i luoghi". *Si osserva la necessità di migliorare i servizi di trasporto e di promuovere modalità maggiormente sostenibili;*
- "Favorire il collegamento delle città e dei sistemi territoriali con le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della conoscenza". *Si punta alla realizzazione di interventi per lo sviluppo economico e competitivo e per il rilancio delle città e delle sue funzioni.*

Pianificazione e programmazione settoriale

Schede di sintesi

Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile 2008/2010

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI
<i>Legge Regionale 21 aprile 1999, n. 3</i> <i>VI Programma di Azione Ambientale</i> <i>Strategia in materia di Sviluppo Sostenibile (SSS) dell'UE</i> <i>Strategia d'Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia</i>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regione
CONTESTO
<p>L'Assemblea legislativa dell'Emilia Romagna ha approvato mercoledì 3 dicembre 2008 il Piano d'azione ambientale per un futuro sostenibile 2008-2010, che mette a disposizione quasi 150 milioni di euro nel biennio 2009-10. Il Piano d'azione ambientale è nato in Emilia-Romagna con la L.R. n. 3/1999, che ha provveduto a riorganizzare le proprie competenze in materia ambientale e a prevedere l'elaborazione del proprio <u>Programma Triennale Regionale di Tutela Ambientale</u>, inteso come documento di indirizzo con cui il Consiglio Regionale orienta le azioni della Regione, delle Province e degli Enti Locali in materia ambientale. Nel 2004 è stato approvato il secondo Programma Triennale Regionale di Tutela Ambientale, denominato "<u>Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile 2004/2006</u>", elaborato attraverso un metodo di lavoro intersettoriale, che ha consentito di raccordarlo ed integrarlo con gli altri strumenti regionali di pianificazione e programmazione, già in vigore o in fase di definizione, che interagiscono e si intersecano con lo sviluppo sostenibile e che richiede nel contempo la partecipazione e la corresponsabilizzazione di tutti gli attori sociali, culturali, economici, istituzionali interessati.</p> <p>Il <u>Piano di Azione Ambientale per un Futuro Sostenibile 2008/2010</u> costituisce l'attuale e specifico strumento di programmazione, principale riferimento programmatico per l'implementazione delle linee strategiche regionali in materia di tutela ambientale è il nuovo strumento di programmazione che delinea gli indirizzi strategici, individua le matrici ambientali prioritarie verso le quali orientare le scelte operative sia della Regione che delle Amministrazioni Provinciali. L'integrazione delle strategie ambientali con quelle economiche e sociali diventa elemento imprescindibile non solo nella elaborazione delle scelte di sviluppo ma innanzitutto nella conoscenza e rappresentazione stessa dei problemi e dei fattori in gioco. Nel contesto di questo terzo Piano di Azione Ambientale, la sostenibilità viene intesa presupporre la conservazione dell'equilibrio generale e del valore del patrimonio naturale, la ridefinizione di criteri e strumenti di analisi costi/benefici nel breve, medio e lungo periodo, in modo da rispecchiare le conseguenze e il valore socio-economico reale dei consumi e della conservazione del patrimonio naturale ed una distribuzione ed un uso più equi delle risorse. Gli stanziamenti esclusivamente regionali assommano a 71 milioni 700 mila euro; fondi nazionali e comunitari portano il totale a 148 milioni 700 mila euro.</p>
OBIETTIVI
Nel contesto del Piano di Azione Ambientale per un Futuro Sostenibile 2008/2010, gli orientamenti ai quali si ispirano le strategie sono basati su un <u>approccio preventivo</u> e sul concetto di <u>condivisione della responsabilità</u> . Questo programma affronta i grandi problemi ambientali (cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico e delle acque, degrado e gestione del suolo, gestione dei rifiuti, etc.), ma intende innanzitutto creare una interrelazione tra le diverse categorie di attori e i

principali settori, attraverso una serie di strumenti integrati.

In particolare, il Piano contiene i riferimenti al contesto programmatico dell'Unione Europea, l'analisi delle principali emergenze ambientali dell'Emilia-Romagna, il richiamo alle politiche di sostenibilità fin qui avviate dalla Regione nei diversi settori, l'individuazione delle strategie di fondo da perseguire nonché le tipologie di azione, i settori coinvolti, gli strumenti e gli attori; le priorità di azione, gli strumenti finanziari (regionali, nazionali, comunitari) e le modalità di attuazione.

AZIONI

Il Piano adotta l'individuazione di sei aree prioritarie entro cui articolare: l'analisi dei problemi e delle criticità, la definizione degli obiettivi generali e, dunque, degli obiettivi specifici e l'individuazione delle azioni da intraprendere:

- 1) Cambiamenti climatici e energia pulita
- 2) Trasporti sostenibili
- 3) Consumo e produzione sostenibile
- 4) Conservazione e gestione delle risorse naturali
- 5) Ambiente e salute
- 6) Istruzione e formazione

In riferimento all'area tematica 2) Trasporti sostenibili, per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti e contemporaneamente contribuire al miglioramento della qualità dell'aria (in Emilia –Romagna soprattutto negli agglomerati urbani e lungo la fascia della via Emilia e della conurbazione costiera), il programma evidenzia la necessità di sviluppare tre filiere di azioni:

- mobilità sostenibile e logistica della distribuzione delle merci;
- edilizia sostenibile e risparmio energetico;
- aziende produttive e di servizi.

Qualità dell'aria e inquinamento acustico

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI
<p>Qualità dell'aria</p> <p>Decreto ministeriale 02/04/2002, N. 60</p> <p>Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa</p> <p>Prevenzione e riduzione dell'inquinamento acustico</p> <p>L.R. 15/01 prevede l'attuazione di una complessa e articolata serie di azioni, in capo a soggetti diversi, volte alla riduzione ed alla prevenzione dell'inquinamento acustico: classificazione acustica del territorio e piani di risanamento comunali, piani di risanamento delle aziende nonché piani di contenimento e abbattimento del rumore per le infrastrutture di trasporto, valutazioni previsionali di impatto acustico e di clima acustico.</p> <p>Direttiva Europea 2002/49/CE, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, ha l'obiettivo primario di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale.</p> <p>Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194, introduce alcuni elementi di novità nella legislazione italiana, tra cui: l'obbligo di utilizzare i descrittori acustici Lden e Lnight, che rappresentano gli indicatori, rispettivamente del fastidio globale (intera giornata) e dei disturbi del sonno (la notte dalle ore 22.00 alle ore 06.00).</p> <p>Delibera Regionale n. 591 del 26/4/2006, alla "individuazione degli agglomerati e delle infrastrutture stradali di interesse provinciale".</p>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Comunitario / Nazionale / Regionale / Provinciale / Comunale
INQUADRAMENTO/CONTESTO
<p>Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, valutate anche le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, costituiscono un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna</p> <p>Il 31 luglio 2007 è stato sottoscritto da Regione, Province e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, l'ACCORDO DI PROGRAMMA SULLA QUALITÀ DELL'ARIA per il triennio 2006 – 2009 finalizzato, in particolare, alla gestione dell'emergenza da PM10 ed al progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE, che ha definito gli impegni delle parti, in coerenza con le strategie previste dai Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria e dall'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico Regionale di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 109 del 3 aprile 2007. Il 12 settembre 2008 è stato approvato l'aggiornamento dell'Accordo di programma per il 2008-2009.</p> <p>Le risorse pubbliche e private complessivamente investite (ed in parte da investire) in Emilia-Romagna dal 2001 al 2010, grazie agli Accordi per la qualità dell'aria, ammontano a 963 milioni di euro, di cui 523 milioni provenienti dalla Regione. Le voci di spesa più significative riguardano il rinnovamento e la riqualificazione del parco autobus dell'Emilia-Romagna; il potenziamento delle piste ciclabili e della mobilità sostenibile delle persone; il rinnovo del materiale rotabile ferroviario sulle linee di competenza regionale; il contenimento dei consumi energetici in campo produttivo e civile.</p> <p>Sono 10.500 le auto che in Emilia-Romagna hanno fino ad oggi usufruito dei contributi regionali per la conversione a metano. Ulteriori interventi potranno essere finanziati dai Comuni con i 5 milioni di euro in arrivo nel 2009. Ma le nuove risorse verranno anche destinate a finanziare per la prima volta i filtri antiparticolato per i motori diesel. La novità è resa possibile dai decreti ministeriali - usciti nei mesi di marzo e aprile - di omologazione dei filtri antiparticolato destinati</p>

appunto ai veicoli a gasolio.

Tali risorse si collocano in una più ampia azione finalizzata al miglioramento dell'aria dei centri urbani con ulteriore risorse mobilizzate da altri interventi regionali: dal Piano di azione ambientale, ad esempio, che ha stanziato a questo riguardo circa 3,2 milioni di euro nel 2007, mentre 33 milioni di euro - di cui 8 milioni 700 mila a Bologna - sono arrivati in Emilia-Romagna grazie in base al "Programma di finanziamenti per la tutela ambientale" dell'ottobre 2006, sottoscritto con il Ministero dell'ambiente e rivolto soprattutto a migliorare la rete ciclabile, il rendimento energetico degli edifici pubblici e la circolazione dei mezzi pubblici.

Altro impegno prioritario del Servizio è la **PREVENZIONE E RIDUZIONE GLI EFFETTI NOCIVI DELL'ESPOSIZIONE AL RUMORE AMBIENTALE** che vede fra le principali fonti di inquinamento le infrastrutture di trasporto (stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali) con il traffico che ad esse è correlato.

• ACCORDO DI PROGRAMMA SULLA QUALITÀ DELL'ARIA 2006 - 2009

Obiettivi

Migliorare l'efficacia delle azioni necessarie per ridurre il numero delle giornate in cui viene superato il limite di emissione per il PM10 e per gli altri inquinanti normati, nella stagione autunno-inverno, contemporaneamente alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a favorire il perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalle direttive dell'U.E. e recepiti da ultimo con il DM 60/02 e dal DM 261/02.

Azioni

L'Accordo, per ciascun tema individuato, definisce una serie di azioni specifiche.

Per la **mobilità sostenibile**:

- promozione e sostegno all'utilizzo del trasporto pubblico locale durante l'intero arco della giornata e per l'intero territorio interessato dai piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria, dando priorità a quegli interventi organizzativi e tecnologici in grado di rendere il trasporto pubblico più attrattivo rispetto a quello privato delle persone e delle merci;
- potenziamento e ammodernamento dei veicoli del trasporto pubblico, anche mediante la riqualificazione del parco esistente;
- realizzazione di sistemi di tariffazione integrata e di servizi di Infomobilità;
- razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico urbano attraverso l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie disponibili, come ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici, la diffusione della sperimentazione del telecontrollo sugli incroci semaforici ed il controllo informatizzato degli accessi;
- sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico, predisponendo, tra l'altro, dei punti di interscambio modale e migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie;
- potenziamento e messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani, nonché incremento di una rete di itinerari protetti e sicuri casa-scuola per agevolare l'uso prevalente della bicicletta per tutti gli spostamenti di lunghezza inferiore ai 5 km;
- diffusione della figura del Mobility Manager ed attuazione di azioni di mobility management, con il coinvolgimento di tutte le parti istituzionali, economiche e sociali presenti nel territorio;
- realizzazione e/o potenziamento dei servizi integrativi e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il car sharing e il car pooling;
- incentivazione al rinnovo del parco auto privato, come ad esempio la trasformazione dei veicoli privati da benzina a metano/GPL, l'installazione dei filtri antiparticolato nei veicoli diesel, ecc.;

- prosecuzione controllo annuale dei gas di scarico (bollino blu) di tutti i veicoli di proprietà dei residenti nel territorio regionale;
- verificare, secondo quanto previsto dal Codice della strada, l'obbligo di spegnimento del motore dei veicoli in tutte le situazioni non derivanti dalle dinamiche del traffico e della circolazione stradale;
- prevedere nei capitolati d'appalto di opere pubbliche la condizione di utilizzo di mezzi omologati almeno Euro 3 dotati di filtro antiparticolato, privilegiando i parchi veicolari eco-compatibili, (elettrici, ibridi, gas metano e gpl);

Per la logistica regionale:

- migliorare l'efficienza e la razionalizzazione del trasporto delle merci e la riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli commerciali, attraverso: azioni di tipo regolamentativo (degli accessi e/o del carico/scarico) per fasce orarie, per tipologia di veicoli (inquinamento, portata, saturazione carico) ecc.; azioni di tipo organizzativo per la riorganizzazione del trasporto e per il coinvolgimento degli operatori e di tutti gli stakeholders interessati, finalizzate a rendere socialmente e ambientalmente sostenibile l'espletamento delle attività economiche e produttive; azioni di gestione della mobilità e di pianificazione finalizzate al consolidamento dei carichi diretti in città e alla riduzione del numero di mezzi circolanti;
- disseminare i risultati dei progetti riguardanti differenti settori del trasporto merci e della logistica, sviluppati sia nell'ambito delle iniziative comunitarie, sia di quelle regionali e locali;
- promuovere la sperimentazione di progetti pilota che coinvolgono direttamente sistemi locali di imprese ("distretti industriali") oppure aree industriali esistenti o in progetto (ad esempio AEA) che intendono cooperare per razionalizzare le proprie reti di approvvigionamento e di distribuzione e sviluppare azioni logistiche innovative orientate all'individuazione ed attivazione di soluzioni di immediato impatto.

Per le attività produttive e le aziende di servizi:

- incentivare le aziende di Servizi a dotarsi di un parco veicoli diesel con sistemi di filtrazione dei gas di scarico;
- promuovere sistemi di trasporto intermodale che prevedano l'utilizzo della rete ferroviaria per il trasporto di merci e di rifiuti;
- indirizzare le Aziende di trasporto pubblico locale e di servizi all'utilizzo di gasolio con tenore di zolfo < 10 ppm;
- prevedere nei capitolati d'appalto la condizione di utilizzo di mezzi omologati almeno Euro 4 o Euro 3 dotati di FAP, privilegiando i parchi veicolari ecocompatibili (elettrici, ibridi, gas metano e gpl);
- individuare le forme più opportune per incentivare la riconversione del parco veicolare circolante, in particolare quello commerciale leggero, con veicoli a basso impatto ambientale promuovendo la destinazione di risorse nazionali, regionali e locali e favorendo anche iniziative per determinare agevolazioni fiscali;
- promuovere, sulla base di alcune positive esperienze, l'attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali anche con il concorso delle Aziende pubbliche di trasporto, delle Agenzie locali della mobilità e dell'attività dei mobility managers.

• PREVENZIONE E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO

Obiettivi

Prevenire o ridurre gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale, cui è esposto l'essere umano in particolare nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore.

Azioni

Gli strumenti individuati per il conseguimento degli obiettivi fissati dalla direttiva sono:

- a) la realizzazione di una mappatura acustica per determinare quale sia l'attuale esposizione al rumore ambientale;
- b) l'informazione al pubblico sul rumore ambientale e sui relativi effetti;
- c) l'adozione di piani di azione, fondati sulla mappatura acustica, per evitare e ridurre il rumore ambientale, intervenendo laddove i livelli di rumore ambientale possano avere effetti nocivi sulla salute umana, e per conservare lo stato attuale laddove la qualità acustica dell'ambiente è già buona.

Gestione Integrata Zone Costiere (GIZC)

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI
-
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regione
CONTESTO
<p>La Regione Emilia-Romagna ha elaborato uno specifico Piano di indirizzi per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC), il cui significato è quello di conferire continuità, organicità e prospettiva all'insieme di politiche necessarie per governare con un approccio sistemico questi territori. In accordo con le raccomandazioni dell'Unione Europea relative alla Gestione Integrata delle Zone Costiere, viene assicurato un approccio integrato e partecipato per consentire che la gestione delle zone costiere dell'Adriatico possa avere caratteristiche di sostenibilità economica e ambientale, ma allo stesso tempo caratteristiche di equità e coesione sociale. La zona costiera dell'Emilia-Romagna è di importanza strategica per l'intero territorio regionale. Crocevia storico di scambi commerciali, comprensorio turistico tra i più importanti d'Europa, sede di habitat naturali fragili, evidenzia problemi propri di una zona sensibile, attivamente impegnata nella ricerca di un punto di equilibrio sostenibile con fattori insediativi e produttivi, locali e continentali, marittimi e terrestri, di forte pressione. In primis il sistema del fiume Po, che giunge al mare dopo aver attraversato una delle aree più densamente produttive d'Europa. Il contesto territoriale di riferimento è una fascia di 130 km di costa lineare, bassa e sabbiosa, con 60 km di sistemi di difesa rigidi. Tale area richiede una continua manutenzione e attività di ripascimento, legati alla costante erosione costiera dovuta all'azione del mare, all'insufficiente trasporto di inerti ed ai fenomeni di subsidenza. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, l'area è affetta da fenomeni di subsidenza naturale indotta dall'estrazione di fluidi dal sottosuolo, fino a valori di qualche centimetro all'anno. Inoltre, il territorio di riferimento è una delle aree sensibili ai fenomeni di eutrofizzazione e di anossia delle acque marino-costiere, in cui il carico inquinante sversato dal bacino del Po riveste un ruolo fondamentale.</p>
OBIETTIVI
<p>Il progetto affronta le numerose problematiche delle aree costiere correlate tra loro, a carattere biologico, ecologico, fisico, economico e sociale. LA GIZC (Gestione Integrata delle zone costiere) è un processo dinamico, continuo e iterativo inteso a promuovere l'assetto sostenibile delle zone costiere. Essa cerca, nel lungo periodo ed entro i limiti imposti dalle dinamiche naturali e dalla capacità ricettiva delle zone in questione, di trovare un equilibrio tra i benefici connessi alle seguenti attività: sviluppo economico e usi antropici delle zone costiere; tutela, preservazione e ripristino dell'ambiente; riduzione al minimo della perdita di vite umane e dei danni alle cose; accesso del pubblico alle coste e fruizione delle stesse.</p> <p>La GIZC si avvale della collaborazione e della partecipazione informata di tutte le parti interessate al fine di valutare le azioni necessarie a perseguire i seguenti obiettivi prioritari: riorientare verso la sostenibilità economica, sociale ed ambientale tutte le attività che interessano la costa emiliano-romagnola; approvare le linee guida a livello regionale, provinciale e comunale; avviare e realizzare i progetti pilota; trasferire l'esperienza in altre realtà territoriali e partecipare a progetti e programmi internazionali.</p> <p>Il progetto GIZC dell'Emilia-Romagna ha preso in considerazione 9 matrici/aree riguardanti sia questioni connesse alle principali problematiche insistenti sul sistema costa, che altre connesse alle attività dell'uomo ed ai suoi insediamenti produttivi e civili.</p>

- Sistema fisico costiero, fattori di rischio e strategie di difesa
- Carichi inquinanti, gestione risorse idriche, monitoraggio
- Portualità, rifiuti da natanti, rischi da trasporto marittimo
- Valorizzazione degli habitat, della biodiversità e del paesaggio
- Turismo
- Pesca ed acquicoltura
- Agricoltura
- Risorse energetiche
- Sistema insediativo ed infrastrutturale (servizi e mobilità)

AZIONI

Il progetto prevede una fase iniziale di raccolta ed organizzazione dei dati esistenti, di definizione delle criticità e delle opportunità. Il secondo step riguarda la definizione delle interrelazioni tra le diverse matrici, attraverso una visione integrata. Si perviene quindi alla definizione ed approvazione di specifiche "Linee guida", contenenti finalità, linee di intervento ed azioni di supporto. Successivamente, si sviluppa la fase attuativa del progetto, che si divide in:

- monitoraggio delle azioni orientate alla GIZC a livello locale;
- monitoraggio delle modifiche e delle integrazioni apportate agli strumenti di pianificazione e programmazione locale (quali PTCP e PSC) in conformità agli indirizzi GIZC;
- approfondimento del quadro conoscitivo alla scala territoriale locale;
- "assessment" degli strumenti di pianificazione al livello locale per la verifica della loro coerenza agli indirizzi GIZC;
- avvio e finanziamento di azioni pilota ad elevato livello di integrazione.

Sviluppo del sistema produttivo

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI
<p>D.g.r. 1411_2007, Individuazione delle industrie trainanti e dei sistemi produttivi di specializzazioni dell'Emilia-Romagna</p> <p>Programma Triennale delle Attività Produttive 2003-2005</p> <p>Promozione delle filiere produttive, aggregazione delle piccole e medie imprese e internazionalizzazione del sistema regionale di innovazione, ricerca e sviluppo. Nell'ambito del Programma, inoltre, la Regione Emilia-Romagna ha avviato un percorso per la realizzazione di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA)</p> <p>Progetto REDECON (acronimo di REgional DEvelopment along COrridors and Nodes), ammesso al cofinanziamento dell'Unione Europea nell'ambito del Programma di Iniziativa Comunitaria INTERREG III B CADSES NP nel maggio 2006, coinvolge 11 partner europei. L'obiettivo principale del progetto è quello di fornire uno strumento innovativo a supporto della pianificazione territoriale e gestione della localizzazione di attività economiche che permetta di quantificare il "potenziale" di un'area nell'ottica di uno sviluppo regionale sostenibile.</p> <p>L. 14 maggio 2002, n. 7, per il sostegno e la promozione del sistema della ricerca industriale, dell'innovazione e del trasferimento tecnologico PRRIITT (Programma Regionale per la Ricerca Industriale, Innovazione e Trasferimento Tecnologico)</p>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regionale / Provinciale / Comunale
INQUADRAMENTO/CONTESTO
<p>Il sistema produttivo emiliano-romagnolo presenta un carattere fortemente sistemico che si esplicita attraverso significative concentrazioni settoriali delle imprese, forti complementarità intersettoriali di tipo tecnologico, produttivo e organizzativo, intense relazioni di interscambio e di collaborazione, numerose iniziative comuni a livello settoriale e intersettoriale. Si tratta prevalentemente di sistemi di produzione locale e cluster industriali, centrati sulla presenza diffusa di piccole e medie industrie e caratterizzato dalla presenza di vocazioni manifatturiere di eccellenza.</p> <p>In questo contesto, però, causa di una scarsa comprensione delle dinamiche innescate dalle scelte localizzative di imprese e operatori in termini di generazione di flussi di trasporto delle merci, non è stato considerato come prioritario il "fattore logistico". La frammentazione di flussi di fornitura, la presenza di imprese pluri-localizzate, la necessità di gestire un mercato geograficamente disperso e fortemente orientato al cliente, hanno determinato una moltiplicazione esponenziale dei traffici stradali, modalità di trasporto privilegiata per rispondere alle esigenze del tessuto produttivo, in quanto flessibile e capillare. Si riscontra una forte sovrapposizione tra spazi urbani e flussi merci, che ha trasformato il territorio regionale in una sorta di "piattaforma logistica diffusa" a supporto delle attività produttive, congestionata e spesso disorganizzata, con effetti negativi sull'ambiente e sulla salute, oltre che sull'efficienza e sull'efficacia degli stessi sistemi manifatturieri.</p>
PREVISIONI
<p>I processi di globalizzazione mettono a rischio la capacità di governo territoriale e aprono prospettive in larga parte sconosciute, con determinanti dello sviluppo imposte dall'esterno dei sistemi locali, come la concorrenza dei paesi a basso costo del lavoro, il cambiamento dei paradigmi scientifici e tecnologici e gli impatti sui sistemi produttivi locali.</p> <p>La tendenza in atto, rispetto alle previsioni urbanistiche fino al 2010 fanno presumere un persistere della diffusione di aree industriali disperse e di piccole dimensioni¹¹.</p>

¹¹ ITL (2008), *La localizzazione delle imprese – Fattori di accessibilità e modelli di cooperazione*, Quaderni della Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità.

Lo sviluppo di nuovi processi produttivi, basati sui metodi di “specializzazione flessibile” e di produzione *just in time*, determinerà la domanda di nuove tipologie di infrastrutture di trasporti e comunicazione. La “rivoluzione logistica” dei corrieri ha visto mescolarsi flussi fisici ed elettronici nei quali la stessa rete di trasporto diventa parte del processo produttivo, controllato e monitorato dalle telecomunicazioni, generando nuova domanda di spazio stradale come parte integrante dei sistemi produttivi¹².

OBIETTIVI¹³

L'obiettivo è quello di contrastare la dispersione insediativa attraverso politiche di riconcentrazione delle attività produttive, che coinvolgano gli attori dei trasporti e della produzione, per favorire localizzazioni più razionali dal punto di vista logistico, facilitando le aggregazioni nella stessa area di imprese collegate da rapporti di subfornitura o appartenenti alla stessa filiera produttiva oppure favorendo la riaggregazione delle diverse unità produttive della stessa impresa.

Accanto ad un processo di dismissione nel breve periodo delle aree più piccole e meno favorite (per posizione, per dotazione di servizi alla produzione, per vicinanza ai servizi di trasporto merci, per accessibilità ai servizi di trasporto pubblico e alla rete stradale) occorrerebbe creare una rete di poli logistici integrati a cui appoggiare una rete di grandi aree industriali allo scopo di massimizzare il ricorso all'intermodalità da parte del sistema produttivo e al trasporto collettivo per la mobilità della forza lavoro.

AZIONI¹⁴

- Sviluppo di partnership tra domanda ed offerta di servizi di trasporto merci e logistica grazie anche alla cooperazione tra imprese manifatturiere nella gestione logistica e nella pianificazione dei flussi di trasporto (es. creazione di masse critiche per lo sviluppo dell'intermodalità);
- Miglioramento dell'organizzazione dei flussi logistici tramite l'ottimizzazione dei percorsi e relativa riduzione dei chilometri percorsi dai mezzi di trasporto grazie all'applicazione di strumenti di simulazione ICT;
- Riduzione dei costi di trasporto e l'aumento del livello di servizio ai clienti grazie ad un aumento della saturazione dei mezzi ed una riduzione del numero di veicoli circolanti sul territorio regionale;
- Pianificazione della scelta delle imprese da localizzare nelle aree industriali, al fine di individuare i giusti mix di imprese, generatrici dei traffici, per facilitare comportamenti logistici cooperativi tra imprese insediate nelle stesse aree industriali;
- Miglioramento delle competenze e delle capacità del personale impiegato nella funzione logistica attraverso una definizione di standard di competenze e conoscenze per i profili professionali nella logistica, quali input per un'offerta formativa in grado di sostenere la competitività d'impresa e del sistema regionale.

¹² ITL (2008), *La localizzazione delle imprese – Fattori di accessibilità e modelli di cooperazione*, Quaderni della Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità.

¹³ ITL (2008), *La localizzazione delle imprese – Fattori di accessibilità e modelli di cooperazione*, Quaderni della Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità.

¹⁴ Tratto dalle principali ricadute del Forum Regione-Imprese sulla Logistica, lanciato per iniziativa dell'Assessorato Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagna nel corso del 2004 e sviluppato in collaborazione con la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL)

Sviluppo del sistema distributivo sul territorio regionale

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI PROGRAMMATICI
<p>Legge Regionale del 10/07/1999 n° 14</p> <p>Norme per la disciplina del commercio in sede fissa in attuazione del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114 - artt. 1 comma 5 e 14.</p>
<p>Delibera del Consiglio Regionale del 23/09/1999 n° 1253</p> <p>"Criteri di pianificazione territoriale e urbanistica riferiti alle attività commerciali in sede fissa"</p>
<p>Delibera del Consiglio Regionale del 26/03/2002 n° 344</p> <p>"Integrazione del comma 1.6 della deliberazione del Consiglio regionale n. 1253 del 23 settembre 1999 in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica"</p>
<p>Delibera del Consiglio Regionale del 10/02/2005 n° 653</p> <p>Integrazione della deliberazione del Consiglio regionale 23 settembre 1999, n. 1253 in materia di urbanistica commerciale (proposta della Giunta regionale in data 24 gennaio 2005, n. 84)</p>
<p>Delibera del Consiglio Regionale del 13/02/2008 n° 155</p> <p>Definizione delle modalità di esercizio nel medesimo punto di vendita del commercio all'ingrosso e al dettaglio.</p>
<p>Delibera del Consiglio Regionale del 29/02/2000 n° 1410</p> <p>"Criteri e condizioni per regolare gli obiettivi di presenza e sviluppo delle grandi strutture di vendita, in attuazione dell'art.3, comma 2, lett. b) della L.R. n. 14/1999"</p>
<p>Circolare n. pg/2007/22530 del 24 gennaio 2007 esplicativa del d.l. 223 del 2006, convertito in legge n. 248 del 2006</p> <p>Le Direzioni Generali Attività Produttive, Commercio, Turismo e Sanità hanno emanato una circolare contenente indicazioni operative sulle misure di liberalizzazione introdotte dal Decreto Bersani del luglio scorso.</p>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regionale / Provinciale / Comunale
INQUADRAMENTO/CONTESTO
<p>In Emilia-Romagna è sempre più forte la presenza di punti vendita "moderni", risultato di un processo iniziato nei primi anni '90, quando la rete distributiva regionale era praticamente costituita soltanto da punti vendita di piccole e medie dimensioni. I dati relativi alla densità distributiva indicano uno scostamento dalla media del Nord-Est: la densità risulta complessivamente più bassa (251 mq ogni 1000 abitanti contro 285) e soprattutto è diversa la ripartizione tra gli ipermercati (72 mq ogni 1000 abitanti contro 67), e i supermercati (120 mq ogni 1000 abitanti contro ben 145). Si tratta di dati di assoluto rilievo che avvicinano l'Emilia-Romagna alle aree europee più densamente popolate, soprattutto se si deve tenere conto che il territorio regionale ha una porzione consistente di zone collinari e montane.</p> <p>Nel dettaglio, la dinamica complessiva delle diverse formule distributive evidenzia chiaramente come il 4,1% di crescita della superficie moderna in Emilia-Romagna (dato in linea con la media nazionale, pari al 4%), si debba essenzialmente allo sviluppo dei supermercati (+3,9%, con un saldo positivo tra aperture e chiusure di 9 nuovi esercizi) e soprattutto a quello dei discount (+15,2%, con un saldo positivo di ben 16 punti vendita). Il contributo degli ipermercati è stato molto più limitato (+1,3%), anche per effetto di alcune chiusure di punti vendita di grandi dimensioni, in particolare nell'area bolognese. I dati evidenziano chiaramente come, a differenza di quanto avviene a livello nazionale, la saturazione del mercato regionale stia spingendo gli operatori a concentrarsi sugli esercizi di taglia media.</p>

PREVISIONI
Crescita di tutte le tipologie distributive, con il mantenimento di un sostanziale equilibrio tra i differenti format di vendita. Ulteriore modernizzazione nella media e grande distribuzione, senza stravolgimenti o brusche accelerazioni. Qualificazione degli esercizi di vicinato e rafforzamento della rete delle associazioni di consumatori.
OBIETTIVI
Favorire l'equilibrio tra le diverse tipologie distributive, promuovere più concorrenza e garantire il riconoscimento di alcuni specifici diritti del cittadino nella sua veste di consumatore di beni e utente di servizi.
AZIONI
Tra le iniziative realizzate direttamente dalla Regione a favore dei consumatori, coordinate dal Servizio programmazione della Distribuzione commerciale, ci sono l'attivazione dell'Osservatorio regionale prezzi e tariffe, la creazione del portale di informazione Ermes Consumer, programmi di informazione sulla sicurezza stradale, la campagna regionale per il risparmio idrico e una serie di servizi per l'accesso alle informazioni sulla qualità dei prodotti alimentari.

Turismo e qualità delle aree turistiche

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI
<p>Legge Regionale n. 40 del 23 dicembre 2002. Finanziamenti per lo sviluppo e la riqualificazione del patrimonio e dell'offerta turistica regionale</p> <p>La legge regionale 40/02 disciplina l'offerta turistica in Emilia-Romagna, programma e finanzia gli interventi per riqualificare il settore turistico. La legge prevede diverse linee di finanziamento. Oltre ad erogare contributi per incrementare la produttività delle aziende ricettive, turistico-ricreative, per il turismo montano ed il termalismo e per la realizzazione/riqualificazione di strutture e impianti di servizio, è prevista una linea di finanziamento specifica a soggetti pubblici ed organismi a carattere non commerciale per migliorare la qualità urbana e ambientale delle località turistiche, attraverso interventi su strutture ricettive, sportive, culturali, congressuali, interventi di arredo urbano, la realizzazione di piste ciclabili, aree sosta camper, interventi su arenili, campeggi, rifugi montani, ostelli per la gioventù. E' prevista la possibilità, inoltre, di finanziare, attraverso bandi normativi specifici, progetti finalizzati e progetti innovativi.</p>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regionale / Provinciale / Comunale
CONTESTO¹⁵
<p>Il tema dell'accoglienza e dell'ospitalità è da intendersi come disponibilità e capacità da parte dei soggetti che vivono il territorio (cittadini, operatori, residenti temporanei), dell'organizzazione del sistema (informazione, strutture, orari) e dell'amministrazione che gestisce il territorio (viabilità e mobilità, politiche territoriali, pulizia e ambiente).</p> <p>L'Emilia-Romagna esprime una molteplicità di prodotti turistici e segmenti di offerta (ciascuno dei quali strettamente legato al modo di tradurre l'accoglienza e l'ospitalità in modo differente) e si può affermare che, nel complesso ed esteso panorama turistico (nazionale e non solo), può continuare a giocare un ruolo eccellente là dove sarà capace di migliorare costantemente i propri standard di offerta.</p> <p>Esistono specifici elementi e ambiti di intervento strategici per la definizione del concetto di accoglienza e di ospitalità di una località che, qualora deficitarii o non ben gestiti, costituiscono criticità per la definizione di località accogliente ed ospitale. I temi della mobilità e della viabilità (interna alle destinazioni turistiche e in termini di accesso ad esse) sono particolarmente problematici da affrontare e risolvere sia a livello regionale (politiche/interventi che vedono il coinvolgimento di società di gestione e organi competenti non solo regionali) che locale (in termini di confronto tra operatori e amministrazione pubblica).</p> <p>La qualità dell'esperienza turistica risulta inevitabilmente inficiata se i viaggi di arrivo e partenza dalla destinazione risultano fortemente ostacolati; se la mobilità delle persone all'interno della destinazione risulta difficoltosa; se esistono condizioni che possono rendere difficoltosa la circolazione e gli spostamenti oltre che favorire una cattiva percezione (inquinamento acustico e visivo) del luogo di vacanza. Va inoltre considerato che il traffico e la sua congestione genera ricadute particolarmente pesanti sulla qualità dell'ambiente e, in definitiva, sul livello di soddisfazione della vacanza. In proposito va osservato che l'efficienza dei flussi di traffico non dipende solo dalla qualità delle vie di comunicazione, ma anche – nei momenti di eccezionale afflusso di turisti – dalla gestione intelligente dei flussi di traffico.</p> <p>Gli elementi puntuali su cui intervenire prevedono un approccio organico e sistemico al problema, quale preconditione per</p>

¹⁵ Un sistema accogliente ed ospitale. Ottavo Rapporto dell'Osservatorio Turistico Regionale, a cura di Unioncamere Emilia-Romagna, Collana Emilia-Romagna Economia, Franco Angeli, Milano, 2004.

l'adozione di programmi e provvedimenti puntuali di governo integrato della mobilità locale.

PREVISIONI¹⁶

Relativamente al posizionamento sul mercato globale, occorre una strategia mirata a conseguire qualità, eccellenza ed unicità.

Per l'ulteriore sviluppo del sistema turistico, la Regione si deve proporre come volano per uno sviluppo innovativo e competitivo che superi i confini delle "politiche di distretto" attraverso POLITICHE STRATEGICHE DI INTEGRAZIONE TRA SISTEMI promuovendo un PATTO CONDIVISO tra tutti i soggetti che operano nel sistema, per incidere sui grandi nodi: trasporti e viabilità; valorizzazione e difesa ambientale; valorizzazione urbanistica; ricerca e innovazione (per organizzazione/prodotti/servizi turistici); sapere e lavoro; logistica.

La programmazione strategica deve favorire e sostenere la realizzazione di interventi sul "patrimonio" urbanistico, ambientale e territoriale caratterizzati dal rispetto dell'integrità dell'ecosistema, dalla valorizzazione dell'identità stessa di tale patrimonio, dalla capacità di sostenere l'innovazione e la crescita qualitativa del "sistema imprese" in un ambito di sviluppo sostenibile e di affermazione delle logiche di filiera e di rete.

Oltre ad un miglioramento complessivo del sistema di promozione e commercializzazione turistica incisivo, dinamico e capace di presentare e di vendere il turismo emiliano-romagnolo sul mercato interno e sui mercati internazionali è necessario supportare l'innovazione dei prodotti turistici e degli interventi strutturali.

La prospettiva è quella di riportare il turista al centro del sistema con strategie finalizzate a garantire la sicurezza, l'accessibilità (ai luoghi, alle strutture, ai servizi), l'efficienza del sistema di informazione e di accoglienza.

OBIETTIVI¹⁷

L'obiettivo strategico regionale è quello di sviluppare e sostenere i "prodotti turistici" congiuntamente ai "territori e le destinazioni turistiche", promuovendo "politiche strategiche di integrazione tra i sistemi" con progetti organici che siano proposti e condivisi, in un forte ambito di trasversalità, da tutti i comparti.

Tra gli obiettivi di medio e breve periodo:

- Accrescere la competitività sul mercato interno e sui mercati internazionali del sistema delle imprese, dei territori, delle destinazioni, dei prodotti/servizi turistici;
- Qualificare la mobilità e la logistica, con una particolare attenzione ai temi dell'intermodalità;
- Promuovere la riqualificazione del tessuto urbano e delle strutture ricettive con una nuova politica di "recupero" e "riuso" del patrimonio edilizio esistente;
- Puntare all'utilizzo di strutture, quali le Società di Trasformazione Urbana, in grado di intervenire efficacemente e su macro aree nella riqualificazione del comparto turistico;
- Ridefinire la mission di APT Servizi srl, quale soggetto deputato ad attuare le azioni di promozione turistica per i mercati internazionali, mentre le Unioni di prodotto agiranno prevalentemente sul mercato italiano;
- Realizzare Sistemi Turistici Locali (STL) - aggregazioni di soggetti pubblici e privati che operano per la promozione e la valorizzazione dei territori e dei contesti di appartenenza - attraverso un'offerta integrata.

AZIONI¹⁸

Promozione

¹⁶ Dalla presentazione del Responsabile del Servizio Turismo e Qualità Aree Turistiche, sul tema della "Qualità dello sviluppo e politiche pubbliche", nell'ambito della Cabina di Regia, 15 novembre 2007.

¹⁷ Dalla presentazione del Responsabile del Servizio Turismo e Qualità Aree Turistiche, sul tema della "Qualità dello sviluppo e politiche pubbliche", nell'ambito della Cabina di Regia, 15 novembre 2007

¹⁸ Dalla presentazione del Responsabile del Servizio Turismo e Qualità Aree Turistiche, sul tema della "Qualità dello sviluppo e politiche pubbliche", nell'ambito della Cabina di Regia per il PTR, 15 novembre 2007

- Piano strategico annuale
- Piano annuale operativo di APT Servizi srl
- Programmi annuali delle Unioni di Prodotto
- Programmi Turistici di Promozione Locale
- Progetti speciali

Commercializzazione

- Progetti di promocommercializzazione realizzati da aggregazioni di imprese turistiche aderenti alle UDP
- Sviluppo dei Club di Prodotto
- Informazione
- Situr
- Gestione Servizi
- Standard Dei Servizi
- Iat
- Last Minute
- Gestione del sito "emiliaromagnaturismo"
- Raccolta dati statistici ISTAT

Turismi Emergenti - Progetti Interregionali ed Europei

- Iniziative dirette dell'Assessorato e finanziamento a soggetti esterni per lo sviluppo di turismi emergenti e/o per la valorizzazione di territori di interesse turistico
- Turismo sportivo: cicloturismo- turismo equestre- mountain bike- sci-trekking - turismo nautico -moto turismo -golf
- Turismo culturale: Luoghi ebraici- Luoghi della memoria 1943-1945-Rocche e Castelli, Paesaggi d'Autore (luoghi dei grandi personaggi della musica, della letteratura, del cinema e dell'arte)
- Turismo naturalistico: sviluppo di Parchi e riserve - Bird watching
- Qualità del territorio (Progetto CARE - Interreg IIIB area CADSES) - Certificazioni di qualità: diffusione e promozione di marchi - Interventi di lotta alle zanzare - L.R. 15/91
- Progetti interregionali di sviluppo turistico: Ospitalità nei borghi-Azione di promozione interregionale del sistema congressuale - Valorizzazione comprensorio sciistico Tosco-emiliano - Terme d'Italia: Valorizzazione delle realtà termali italiane attraverso azioni pro-pubblicitarie, di animazione locale e di formazione degli operatori - La Via Francigena - Terra dei motori
- Progetti Europei: Rural tour – Marimed - Green link - Seaways - Care

Piano Energetico Regionale

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

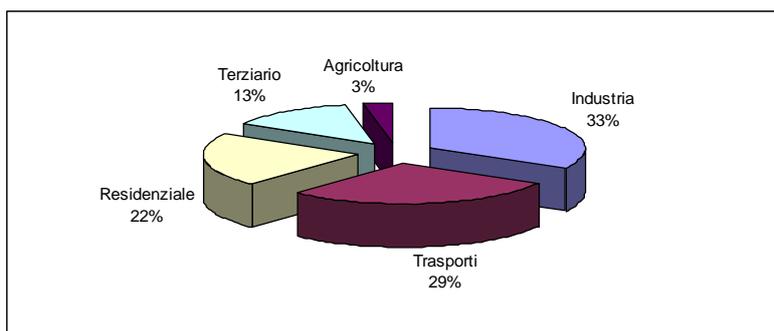
Legge regionale 26/2004

SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Regione

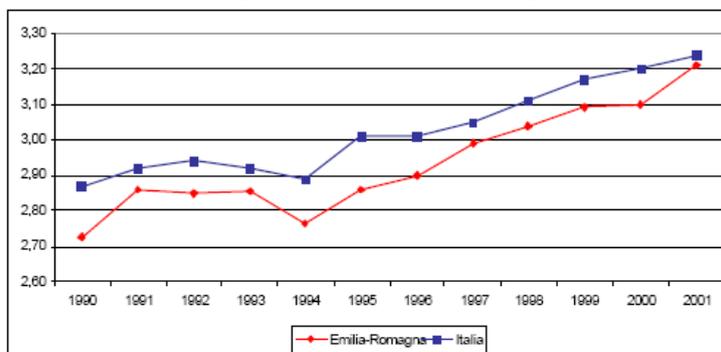
CONTESTO

L'analisi del bilancio energetico regionale indica una continua crescita dei consumi finali di energia. L'incidenza del settore trasporti sui consumi finali è pari al 29%



Il **consumo energetico pro-capite**¹⁹ regionale è attestato su un valore pari a 3,4 tep/abitante (anno 2003). Nel periodo 1990-2003 è sempre risultato inferiore al dato nazionale. L'incremento medio annuo regionale superiore a quello nazionale ha portato ad una **sostanziale convergenza** dei due valori. L'asimmetria rispetto alla media europea rispetto a questo indicatore è evidente.

Fig. 1 -Consumi energetici pro-capite (Emilia-Romagna, Italia) – tep/a



[...] i motivi, sono riassumibili nell'insufficiente livello degli investimenti in risparmio energetico e uso efficiente dell'energia e nelle rigidità strutturali che caratterizzano il sistema dei trasporti

PREVISIONI

Lo scenario evolutivo tendenziale spontaneo del sistema energetico regionale offerto dal P.E.R., riferito al 2010 e 2015, muovendo dall'analisi dell'andamento dei consumi settoriali per fonte energetica, rapportati alle variabili economiche di riferimento, evidenzia i principali elementi di criticità in termini di:

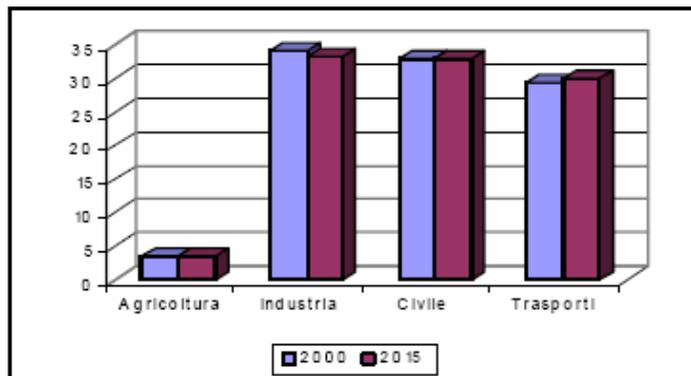
- sicurezza degli approvvigionamenti
- diversificazione delle fonti

¹⁹ L'indice di intensità energetica misura la quantità di energia necessaria per produrre beni e servizi. Più basso è tale indice migliore è l'efficienza energetica del sistema socio-economico-territoriale

- rispetto dei vincoli ambientali

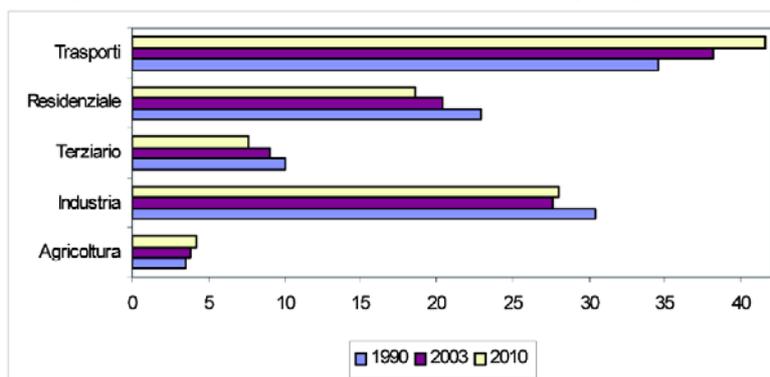
Le previsioni circa l'energia finale richiesta ed acquistata dalle imprese e dalle famiglie, è riportata in Fig. 2²⁰.

Fig. 2 - Incidenza percentuale dei settori sui consumi finali di energia: confronto 2000-2015



Il punto di maggiore criticità, come è ben evidente, è dato dai trasporti. Lo stesso "peso" sulle emissioni regionali di CO₂ legate al settore trasporti rispetto agli usi finali, come riportato nella fig.3, desta le maggiori preoccupazioni.

Fig. 3 - Incidenza percentuale sulle emissioni di CO₂ legate agli usi finali



OBIETTIVI

Il Programma Energetico Regionale si propone di: garantire maggiore sicurezza degli approvvigionamenti; limitare la crescente dipendenza dalle fonti di importazione; ridurre la bolletta energetica; tutelare l'ambiente. In sostanza un'energia più sostenibile, più competitiva, più sicura.

Gli obiettivi generali del P.E.R. che hanno dirette implicazioni sulle politiche dei trasporti sono:

- promuovere il miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali dei trasporti, il riequilibrio modale, la promozione dell'intermodalità, una migliore organizzazione qualitativa e quantitativa dell'offerta alternativa al trasporto stradale, l'innovazione tecnologica nel governo della mobilità, la promozione della ricerca applicata e di progetti pilota per la diffusione dei mezzi a basse o nulle emissioni inquinanti per il trasporto delle persone e delle merci, l'attivazione di accordi con i principali operatori del settore;
- assumere gli obiettivi nazionali di limitazione delle emissioni secondo quanto stabilito dalle Direttive europee 1999/30/CE e 2000/69/CE recepite dallo Stato italiano e di gas ad effetto serra posti dal protocollo di Kyoto del 1998 sui cambiamenti climatici come fondamento della programmazione energetica regionale al fine di contribuire al raggiungimento degli stessi.

²⁰ Le previsioni sono state elaborate a partire dall'anno 2003 fino all'anno 2015, ed è stato preso come anno base di riferimento il 1995 per esprimere tutti i valori a prezzi costanti e consentire quindi un miglior confronto tra i dati.

Obiettivi al 2010

Complessivamente si delinea un piano di investimenti per oltre 5 miliardi di Euro in grado di produrre al 2010, rispetto allo scenario evolutivo spontaneo del sistema, un **risparmio energetico** pari a circa **1,7 Mtep/a** e una riduzione delle emissioni di **gas** ad effetto **serra** pari a circa **5 milioni di tonnellate all'anno**. Gli obiettivi sono di due tipi: 1) risparmio energetico e 2) qualificazione del sistema energetico regionale.

Tabella 2 – Obiettivi di risparmio energetico al 2010

Risparmio energetico per settore	Risparmio di energia (Mtep/a)	Riduzione emissioni (tCO ₂ /a)	Investimenti (milioni di euro)
Civile	0,55	1.400.000	3.250
Industria	0,40	1.120.000	900
Agricoltura	0,05	120.000	140
Trasporti	0,68	2.150.000	1.200
Totale	1,68	4.790.000	5.490

Ad integrazione degli obiettivi al 2010, il PER definisce un ulteriore set di "obiettivi prestazionali", con un orizzonte temporale al 2015, orientati al: 1) risparmio energetico ed uso efficiente delle risorse (ridurre nei primi 10 anni l'intensità energetica dell'1,5% all'anno), 2) sicurezza, continuità, economicità degli approvvigionamenti.

AZIONI

L'obiettivo prestazionale di ridurre l'indice di intensità energetica di 1,5 punti percentuali all'anno e di aumentare in eguale misura il contributo delle fonti rinnovabili nei consumi elettrici finali nei prossimi 10 anni, impone un salto di qualità nelle prestazioni di edifici, processi produttivi, impianti, prodotti, mezzi di trasporto, sistemi territoriali, reti e servizi pubblici e di pubblica utilità.

Alcuni strumenti sono stati adottati a livello comunitario, altri sono di competenza del Governo centrale (es. leva fiscale).

Tra gli interventi delineati dal Piano che si propongono la "razionalizzazione energetica del settore dei trasporti":

1) rafforzamento delle azioni disciplinate dalla L.R. 30/98, con particolare riferimento a:

- il riequilibrio modale in particolare con l'attivazione del Sistema Ferroviario Regionale e Metropolitano;
- l'intermodalità;
- la valorizzazione dei mezzi collettivi;
- il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- lo sviluppo delle reti di mobilità pedonale e ciclabile e dei sistemi integrati di mobilità previsti nei piani urbani della mobilità e nei piani urbani del traffico;
- i progetti integrati sviluppati anche attraverso le competenze dei responsabili della mobilità aziendale e di area;
- i progetti di car-sharing e car-pooling;
- la valorizzazione dei sistemi telematici per la migliore erogazione dei servizi e la riduzione della quantità degli spostamenti delle persone e delle merci.

2) iniziative specifiche finanziate dal Fondo di cui all'art.12 della L.R. n°26, che sono confluite nell'Asse 4 del piano triennale del PER 2007-2009 (Azioni 4.1. e 4.2), volte a favorire:

- la diffusione di mezzi ad elevata efficienza energetica e ridotte emissioni inquinanti nei servizi di trasporto pubblico locale;
- la promozione di veicoli privati ad alta efficienza energetica e ridotte emissioni inquinanti, in particolare per il trasporto merci locale;

3) una specifica linea di ricerca per la sperimentazione e promozione di biocarburanti e altri carburanti a basso contenuto di carbonio e dell'idrogeno.

Programmi Speciali d'Area

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI / PROGRAMMATICI
<p><i>Legge Regionale del 19/08/1996 n° 30</i></p> <p>Norme in materia di Programmi speciali d'area</p> <p><i>Delibera della Giunta Regionale del 15/04/1997 n° 538</i></p> <p>Prime proposte per l'attuazione di Programmi d'area e criteri per la costituzione del gruppo di lavoro ai sensi dell'art. 3 della L.R. 30/96 "Norme in materia di Programmi d'area"</p> <p><i>Delibera della Giunta Regionale del 18/05/1999 n° 699</i></p> <p>Attivazione del Programma speciale d'area "Area del distretto ceramico" e costituzione di un gruppo di lavoro ai sensi dell'art. 3 della L.R. 30/96 "Norme in materia di Programmi d'area"</p> <p><i>Delibera della Giunta Regionale del 06/05/2002 n° 669</i></p> <p>Proposte per l'attivazione di Programmi d'area e criteri per la costituzione dei gruppi di lavoro ai sensi dell'art.3 della L.R. 30/96 "Norme in materia di Programmi d'area"</p>
SCALA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO
Regionale
CONTESTO
<p>I Programmi Speciali d'area sono uno strumento di programmazione negoziata istituito dalla Regione Emilia-Romagna con la legge regionale n. 30 del 19/8/96, dal titolo "Norme in materia di Programmi Speciali d'area". Il programma d'area è un complesso di interventi per la valorizzazione di aree territoriali con particolari situazioni economiche, sociali, culturali ed ambientali, o per aree urbane dove sono necessari consistenti interventi di riqualificazione e recupero che prevedono la partecipazione - sia alla predisposizione che alla realizzazione - degli enti locali dell'ambito territoriale interessato e delle parti sociali e dei privati interessati.</p> <p>I primi Programmi speciali d'area attivati con la D.G.R. n. 538 del 1997 e D.G.R. n. 699 del 1999 sono stati sperimentati in 9 zone della territorio regionale ed hanno coinvolto la totalità delle Amministrazioni Provinciali (Città della costa, Reggio Emilia, Modena, Parco della salute, Valle del Reno, Porto di Ravenna, Basso ferrarese, Val Tidone Val Luretta, Distretto ceramico).</p> <p>Coerentemente con gli obiettivi della programmazione regionale, con la D.G.R. n. 669 del 2002, sono state individuate, poi, ulteriori sette aree territoriali che rappresentano, sia per varietà che per distribuzione territoriale, un campione significativo per la seconda sperimentazione della legge regionale 30/96 (Area del polo logistico di Piacenza, Pò fiume d'Europa, Alta valle del Sillaro, Area città di Imola, Parco nazionale delle foreste casentinesi, Valle del Bidente e Forlimpopoli, Area del basso ferrarese, Territorio rurale della pianura cispadana).</p> <p>Infine, con la delibera n. 1020 del 17/7/2006 sono state attivate le procedure di formazione di due nuovi programmi d'area (Ferrara città patrimonio universale dell'Unesco, Parma e l'insediamento e dell'Authority per la sicurezza alimentare)</p>
PREVISIONI
<p>I Programmi d'area possono essere considerati come il piano proposto da un Territorio con una propria identità per risolvere problemi o afferrare opportunità per un periodo limitato di tempo e con un budget definito. I Programmi d'area sono una modalità di lavoro ottimale per affrontare una combinazione di più fattori: attuazione di strategie locali, integrazione tra opere, molteplicità di attori pubblici e privati, pluralità di obiettivi afferenti a più settori, presenza di più fonti di copertura per gli investimenti, un contesto amministrativo, sociale ed imprenditoriale attrattivo per gli investimenti, reti</p>

stabili di collaborazione per la valorizzazione delle risorse economiche, umane e culturali locali.

OBIETTIVI

AZIONI

La maggior parte dei programmi avviati sono interessati da interventi relativi alla mobilità e alla riorganizzazione logistica; si va da interventi di potenziamento e riorganizzazione della viabilità - sia per una più complessiva valorizzazione di un territorio a scopo turistico (ad esempio, Val Tidone – Val Luretta) o per il miglioramento dell'accessibilità di alcuni abitati (come quelli della Valle del Reno) o di aree urbane da riqualificare - ad interventi su importanti infrastrutture, il Porto di Ravenna.

Guardando a questa programmazione e alle ricadute principali in termini di infrastrutture ed interventi del sistema mobilità e trasporti, si possono evidenziare le previsioni realizzative di alcuni specifici Programmi speciali d'area.

Modena e Reggio sono due realtà urbane nelle quali si interviene con questo strumento di programmazione negoziata per la riqualificazione di alcune aree caratterizzate da sistemi insediativi complessi, da scarsa qualità urbana, dalla carenza di integrazione funzionale con le parti più qualificate della città. Nel caso di Modena, l'impianto complessivo del Programma parte dall'esigenza di assicurare al Quadrante Nord della città (dove è forte l'impatto del movimento dei mezzi pesanti afferenti allo scalo merci e al mercato bestiame e il disagio dovuto alla discontinuità introdotti dalle linee ferroviarie e dal nodo stazione) un'integrazione con il sistema urbano centrale, attraverso la riorganizzazione della viabilità interna e di accesso, la realizzazione di un nuovo polo merci e di un centro intermodale, il riassetto del comparto stazione e realizzazione di un centro intermodale per il trasporto delle persone (autostazione, trasporti urbani, stazione ferroviaria). Recupero delle aree dismesse e riqualificazione della viabilità sono i temi forti del Programma d'area "Riqualificazione urbana di Reggio Emilia", un intervento che presenta una continuità su vasta scala fra elementi storici, morfologici e funzionali nell'ambito di un contesto ampio dotato di quelle caratteristiche che producono un vero e proprio esempio trasferibile di città sostenibile.

Il Programma Speciale d'Area "**Porto di Ravenna**" si propone la piena valorizzazione del porto, dell'interporto e delle aree circostanti attraverso diverse azioni, tra cui il rafforzamento della logistica portuali e la realizzazione del Terminal passeggeri, creando così un tessuto economico produttivo forte, equilibrato ed eco compatibile, capace di consolidare il ruolo di Ravenna come fattore strategico dello sviluppo regionale.

Servizi, formazione e ricerca per il trasporto e la logistica sono i temi di cui si occupa il Programma Speciale d'Area "**Polo Logistico di Piacenza**". La collocazione fra il sistema metropolitano milanese e centro-padano e quello industrializzato dell'Emilia consente al Comune di Piacenza di svolgere una funzione centrale nei processi di sviluppo di infrastrutture per il polo logistico. Le azioni progettuali si concentrano, quindi, sulla realizzazione di alcune opere importanti, tra cui: il raccordo del casello autostradale di Piacenza sud, il raccordo ferroviario con la linea Piacenza – Cremona, l'innesto sulla SS9, la realizzazione di un asse di scorrimento nord della città, la metropolitana leggera, la realizzazione di una piattaforma di stoccaggio e distribuzione delle merci.

Passando ad ambiti territoriali vasti, il Programma Speciale d'Area "**Città della Costa**" è l'esempio di un contesto, fortemente connotato per la rilevanza del settore alberghiero e l'elevata concentrazione turistica, rispetto al quale ci si prefigge, anche attraverso interventi sull'accesso e la mobilità, una complessiva riqualificazione ambientale delle aree urbane costiere e dei servizi da esse offerte come fattori strategici competitivi del modello turistico romagnolo.

La logistica con la creazione di transit point e progetti relativi alla riorganizzazione dei trasporti sono il cuore del Programma speciale d'area del **Distretto Ceramico**. In uno dei principali distretti produttivi della Regione Emilia-Romagna, caratterizzata dalla forte concentrazione di imprese operanti nel settore delle piastrelle di ceramica e dal conseguente

congestionamento del traffico, la realizzazione di aree attrezzata –sia sotto il profilo logistico sia sotto il profilo informatico-telematico - per la movimentazione delle merci alleggerirà le vie di comunicazione interne al Distretto. Sono poi previsti importanti progetti per il potenziamento dello Scalo ferroviario di Dinazzano, la costruzione del nuovo Scalo ferroviario di Modena Cittanova-Marzaglia e per aumentare il trasporto su rotaia e quello su gomma al fine di realizzare un migliore collegamento del distretto alle principali vie di comunicazione internazionali.

Tabella 3
Accordi di scala sovra-regionale

Ambiti dell'Accordo	Obiettivi	Soggetti partecipanti	Note
<p>Accordo tra Regioni della Pianura Padana e le Province Autonome finalizzato ad individuare indirizzi comuni per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area della Pianura Padana</p>	<p>Rendere sinergici gli sforzi e coordinare i singoli piani regionali e provinciali per l'individuazione di concrete ed efficaci azioni per il miglioramento della qualità dell'aria della pianura padana</p>	<p>Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto, Piemonte, Province Autonome di Trento e Bolzano, Cantone Ticino</p>	<p>28/10/2005</p>
<p>Protocollo di intesa per il potenziamento infrastrutturale dei collegamenti appenninici</p>	<p>Condividere le scelte strategiche del Piano Generale dei Trasporti e confermare le previsioni di intervento che interessano i collegamenti tra Toscana ed Emilia-Romagna</p>	<p>Regione Emilia-Romagna Regione Toscana</p>	<p>Protocollo firmato il 31/7/2003</p>
<p>Accordo di programma per la realizzazione e la gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate</p>	<p>Realizzare e gestire il potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ed ulteriori opere funzionalmente collegate</p>	<p>Regione Emilia-Romagna, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Liguria, Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI), Autorità Portuale di La Spezia, Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrativo della Provincia di La Spezia, Massa Carrara e Parma</p>	<p>Accordo firmato il 2/12/2004</p>
<p>Progetto "Po Valley Spatial Vision"</p>	<p>Perseguire un assetto territoriale dell'Europa maggiormente equilibrato e policentrico, attraverso il</p>	<p>Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia, Provincia di Torino, agenzie locali</p>	<p>Dal 2004</p>

	<p>rafforzamento delle relazioni fra aree metropolitane in un'ottica di complementarità fra le varie aree</p>		
<p>Tavolo interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile della macro-regione padana</p>	<p>Individuare un sistema di coerenze e a promuovere la competitività delle regioni interessate nel nuovo contesto di sviluppo europeo, in una visione di scala multiregionale</p>	<p>Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Veneto e delle Province di Trento e Bolzano</p>	<p>Dal 2007</p>

Tabella 4
Quadro sinottico dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale

PTCP	Reti infrastrutturali, l'armonizzazione delle norme, la liberalizzazione dei servizi		Accessibilità	Riequilibrio modale e logistica	Integrazione di sistema e razionalizzazione della distribuzione delle merci	Servizi per la mobilità e TPL	Sviluppo sostenibile		Innovazione tecnologica e informazione	
	Quadro infrastrutturale	Liberalizzazione e nuova regolazione					Ambiente	Sicurezza	Innovazione	Formazione e informazione
Piacenza	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	Dark Blue	Dark Blue	White	Light Blue	Light Blue
Parma	Dark Blue	White	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	White	Light Blue	Light Blue	White	White
Reggio Emilia	Dark Blue	White	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	White
Modena	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	White	White
Bologna	Dark Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue
Ferrara	Dark Blue	White	Dark Blue	White	Dark Blue	Dark Blue	White	White	White	White
Ravenna	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	White	White
Forlì-Cesena	Dark Blue	White	Dark Blue	White	Light Blue	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	White	Dark Blue
Rimini	Dark Blue	White	Light Blue	White	Light Blue	Light Blue	Light Blue	White	White	White

Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale – Tematiche principali

PTCP	Tema: 1) Reti infrastrutturali, l'armonizzazione delle norme, la liberalizzazione dei servizi: 1.a) Quadro infrastrutturale
Piacenza Fonte: Documento preliminare di Piano – 2007	La dotazione di infrastrutture rientra negli obiettivi strategici. Alcune delle azioni individuate sono: completamento della tangenziale e asse di scorrimento Nord a Piacenza, nuova tangenziale a Fiorenzuola, linea ad alta capacità ferroviaria, la realizzazione di un servizio metropolitano ferroviario lungo gli assi Castel S. Giovanni – Piacenza – Castelvetro e Castel S. Giovanni – Piacenza – Fiorenzuola.
Parma	<ul style="list-style-type: none"> - Pedemontana tratto Collecchio - Noceto - Medesano con ponte sul fiume Taro; - Sistema Pedemontano complanare alla A15 tratto dal nuovo ponte Collecchio - Medesano alla SS9 in loc. Pontetaro, collegamento con il casello autostradale a Parma ovest; - Cispadana: realizzazione della Cispadana nel tratto compreso tra SP72 Parma Mezzani ed SP60 Sorbolo Coenzo; - Viabilità sud di Fidenza collegamento tra SS9 Emilia ed ex SS359 di Salsomaggiore. <p>Tratti di viabilità primaria, finanziati con il "Programma triennale 2002 – 2004 di intervento sulla rete viaria di interesse regionale" della Regione Emilia-Romagna.</p> <p>In fase di realizzazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il nuovo ponte sul Taro a nord della ferrovia Milano-Bologna ed il suo raccordo con la tangenziale nord di Parma; - il completamento del tratto ovest della tangenziale nord di Fidenza - variante alla SS 9 Emilia ; - la tangenziale di Collecchio, variante alla SS62 Cisa; - la tangenziale dei centri abitati di Colorno e San Polo di Torrile, variante alla ex SS 343 Asolana; - la tangenziale ovest del centro capoluogo, collegamento tra la SS9 Emilia e SS62 Cisa.
Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano	<p>Strategie e azioni:</p> <p>Il PTCP (nel documento preliminare) identifica una gerarchia di progetto dell'assetto delle infrastrutture per la mobilità (nodi e reti) basata sull'effettiva funzionalità e ruolo ricoperto dalle infrastrutture.</p> <p>Azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare il corridoio integrato Cispadano ed in un'ottica di corridoio integrato con l'asse viario, attuazione del Ti-BRE ferroviario e della cd cispadana ferroviaria (diretrice strategica vocata al trasporto su ferro di connessione con il porto di Ravenna); - completare l'asse della via Emilia bis: tra Reggio Emilia e Rubiera –Modena e definire l'intesa con i comuni interessati al nuovo corridoio a nord dell'asse attuale e della ferrovia Mi-Bo; - completare l'asse pedemontana; - completare il corridoio della SS63; - completamento della connessione autostradale nel comprensorio ceramico (bretella Campogliano – Sassuolo), opere di riassetto viario previste nel quadrato ovest del Comune di Modena e messa in connessione dei sistemi tangenziali; - completare la maglia del sistema della mobilità su gomma di interesse regionale formata dagli assi nord-sud (asse occidentale, asse orientale); - promuovere il funzionamento a sistema dello scalo regionale di Dinazzano con il previsto terminal intermodale di Marzaglia (Modena); - potenziare le relazioni tra Dinazzano con i porti Ravenna e La Spezia; - attualizzare il ruolo del porto fluviale dell'Emilia centrale (Boretto) quale terminal intermodale per l'interscambio gomma-acqua ed interscambio con il vettore ferroviario.
Modena Fonte: Relazione – variante generale al PTCP - 2008	<p>Sintesi degli obiettivi e delle azioni strategiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adeguamento del sistema infrastrutturale per migliorare l'integrazione del territorio modenese con i grandi sistemi plurimodali: aeroporto di Bologna – sistema ferroviario ad Alta Capacità, Sistema Ferroviario Regionale e Progetto Modena

Metropolitana (integrazione dei centri urbani con Reggio e Bologna);

- Sistema autostradale (integrato dall'autostrada regionale Cispadana);
- Sistema della viabilità provinciale da gerarchizzare, potenziare, integrare secondo logiche di qualificazione e compensazione ambientale e territoriale.

Azioni e politiche di Piano:

- La linea ferroviaria Modena – Sassuolo;
- I sistemi di preferenziazione per il TPL;
- Il progetto della nuova Cispadana.

Azioni strategiche:

- Progetto autostradale regionale della Nuova Cispadana: opportunità e problematiche di riorganizzazione dell'assetto territoriale della fascia a nord del territorio della provincia;
- Il sistema infrastrutturale della fascia urbana centrale: Emilia ovest, corridoio Modena est, ruolo della Pedemontana in connessione con Bazzano e il casello della Muffa;
- Il sistema delle infrastrutture nella fascia ovest del territorio provinciale: Campogalliano e A22, connessione con Modena Nord, ruolo della Dogana, rapporto con la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo (strategicità della connessione Campogalliano-Dogana-nuovo casello Modena Nord- Marzaglia);
- Qualificazione del corridoio infrastrutturale del trasporto pubblico Modena – Castelfranco – Bologna: le relazioni funzionali con il SFM di Bologna.

Linee d'azione:

Il PMP assume come strategia primaria quella fondata sui due grandi progetti per il trasporto collettivo e quello individuale, cioè il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e il Passante Autostradale Nord, che costituiscono l'armatura infrastrutturale "Adeguamento e Potenziamento del Sistema autostradale e tangenziale di Bologna".

Il **progetto "3° corsia dinamica"**, si fonda sulla trasformazione, in via temporanea durante forti fenomeni di congestione, della corsia di emergenza nella terza corsia di scorrimento. Quindi rispetto allo stato precedente agli interventi, l'ulteriore corsia è stata ricavata dalla riduzione della larghezza delle corsie e dall'occupazione di una fascia della sede stradale della tangenziale. Il progetto comprende quindi:

- allargamento del sedime autostradale e realizzazione della terza corsia;
- realizzazione del nuovo casello della Fiera e della viabilità di adduzione (Loop Michelino);
- rifunzionalizzazione degli svincoli della tangenziale e realizzazione rotatorie;
- interventi per la mitigazione acustica.

Le variazioni al PRI98 proposte dal PMP sono di seguito elencate:

1. La tangenziale di Bologna viene estesa ad est dell'attuale casello di San Lazzaro fino alla prevista barriera di Ponte Rizzoli andando pertanto a comprendere anche i due tratti, nord (prevista) e sud (esistente), di complanare;
2. La SP 65 "della Futa" viene innalzata da viabilità Intercomunale a Rete di Base di interesse Regionale svolgendo una funzione di connessione paragonabile a quella della SS64 Porrettana di collegamento con la rete extraprovinciale;
3. Il tratto della exA1, dal nuovo casello di Sasso Marconi all'innesto con la Nuova SS64 Porrettana, viene innalzata da Viabilità extraurbana secondaria di rilievo Intercomunale a Rete di Base di interesse Regionale avendo mutato funzione in seguito agli interventi per la Variante di Valico che la rendono parte dei collegamenti con la rete autostradale;
4. Il tratto della SP 6 "Zenzalino" dalla SP 3 alla SP 253 viene innalzata da Viabilità extraurbana secondaria di rilievo Intercomunale a Rete di base di interesse Regionale in quanto tratto di rete viaria di connessione con la rete autostradale;
5. Il tratto di via Emilia Levante da Imola a Castel San Pietro e la tangenziale di Imola vengono trasformate da Grande Rete della viabilità di interesse nazionale/regionale a Rete di Base di interesse Regionale, la variante di Toscanella da Grande Rete a viabilità extraurbana secondaria Intercomunale. Tale variazione trova la sua coerenza relativamente all'individuazione di un collegamento Bologna-Imola attraverso il potenziamento dell'autostrada A14 a quattro corsie o la realizzazione della

Bologna

Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.

Complanare.

6. Nel Comune di Bentivoglio è inoltre individuata l'ipotesi di un eventuale nuovo casello da realizzarsi nel lungo periodo, per il quale si richiede venga redatto un apposito Studio di Fattibilità al fine di valutare soluzioni meno impattanti rispetto al territorio.

7. Si individua inoltre nel Comune di San Benedetto Val di Sambro l'ipotesi di un nuovo casello, da sottoporre a Studio di Fattibilità, da realizzarsi nel lungo periodo sull'attuale tracciato della A1 MI-FI finalizzato al miglioramento dell'accessibilità al territorio circostante.

Ferrara

Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999

Dotazione infrastrutturale:

- Completamento della variante della SS16 "Adriatica" compresa fra la località Consandolo sino alla tangenziale di Ravenna, con connessione ad Alfonsine con il tracciato internazionale E45-E55;

- completamento della E55 nel tratto Ravenna-Venezia, al servizio del sistema costiero, e a supporto di processi di riordino degli insediamenti costieri, oltre che ovviamente come asse viario internazionale;

- Individuazione di un nuovo tracciato per la E55 su Comacchio-Codigoro-Ariano, riservando alla Romea funzioni prevalenti di traffico turistico e di "strada parco";

- tracciato Alfonsine-Argine Agosta-Volania, di particolare interesse in quanto posto in fregio al proposto canale Po-Ravenna, col quale si verrebbe così a costituire un fascio infrastrutturale di utilizzo multiplo per l'attraversamento nord-sud del territorio ferrarese litoraneo;

- itinerario di nuova realizzazione congiungente la Transpolesana, la Cispadana e l'asse della Via Emilia attraverso Badia Polesine-Ficarolo-Bondeno-Finale Emilia-S.Giovanni in Persiceto. Tale direttrice è uno dei principali elementi di accessibilità all'itinerario trasversale Cispadano ed è realizzabile utilizzando, con opportune rettifiche ed ammodernamenti, in gran parte strade esistenti sino a configurare un tracciato Vicenza-Bologna di più vasta portata per circa 123 km. dai due capisaldi estremi (A4 a Vicenza, A1 a Bologna) e può rappresentare un momento di integrazione nella direttrice Nord-Sud, particolarmente rilevante per l'area centese, per tutto l'alto ferrarese e per la pianura occidentale bolognese.

Le proposte avanzate nel P.R.I.T. *per la realizzazione di un asse ferroviario cis-transpadano* collegante l'area milanese con la direttrice adriatica e by-passante il nodo di Bologna, comportano programmi di *adeguamento e potenziamento* (doppio binario ed elettrificazione) *sia sulla Suzzara-Ferrara che sulla Ferrara- Ravenna.*

Sistema della mobilità

il PTCP definisce le priorità di intervento infrastrutturale nel quadro dei seguenti **obiettivi**:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati **strategie**: infrastrutturali (eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, sviluppare la logistica e realizzare infrastrutture e servizi "di nodo" dove si verificano i maggiori punti di frizione, perché coinvolgono soggetti diversi con comportamenti non necessariamente collaborativi); organizzative (fissare le regole tra regolatore e gestore del servizio, indicatori di qualità e relativi livelli di standard minimi per costruire la "carta dei servizi della mobilità"); di tutela dei consumatori (dare maggiori garanzie di accesso alla mobilità attraverso la certezza dei diritti e migliori servizi d'informazione);

- Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. In considerazione della scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, la strategia delinea la necessità di ottimizzare gli investimenti infrastrutturali. Attraverso interventi sul fronte organizzativo-gestionale per consentire ad una data dotazione di infrastrutture, di elevare significativamente l'efficienza.

Ravenna

Fonte: Relazione generale – 2006

SS9 Via Emilia

La realizzazione della variante alla via Emilia in corrispondenza dell'abitato di Castelbolognese, quale stralcio dell'intervento complessivo di adeguamento e razionalizzazione della via Emilia, si considera di assoluta priorità. Allo stato attuale esiste l'accordo – in relazione al tracciato - tra i comuni di Faenza e Castelbolognese. ANAS ha più volte espresso la propria volontà di procedere alla definizione progettuale di tale intervento. Sarà cura della Provincia sollecitare l'ANAS.

Nuova S. Vitale

Decisa la realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza dello svincolo A14bis – SP n.31 Madonna di Genova, al fine

di convogliare il traffico proveniente dalla SP n.95 in direzione del porto di Ravenna e delle zone turistiche della costa. La rotonda lungo la stessa S.Vitale in corrispondenza dell'abitato di Godo di Russi (via Monaldina) risulta già progettata.

SP Naviglio

Per quanto attiene alla realizzazione della cosiddetta tangenziale di Bagnacavallo, questo intervento riveste priorità massima per la Provincia.

SP Borello, SP Brisighellese (variante ovest dell'abitato di Russi), SP Selice

Le SP Borello, la previsione della variante Ovest di Russi lungo la SP Brisighellese, nel caso in cui i traffici e le esigenze di salvaguardia ambientale la giustifichino, l'adeguamento funzionale della SP Selice dal confine provinciale alla SS16 (di cui è già in fase di redazione il progetto definitivo/esecutivo di un primo stralcio da Massa Lombarda all'abitato di Conselice) sono assi prioritari per la Provincia (si veda a tal riguardo alla cartografia di progetto allegata al PTCP).

SP Quarantola, SP S. Bernardino, Via Lunga, SP Fringuelline

Gli interventi di ristrutturazione funzionale e realizzazione di nuovi assi viari tra la città di Lugo ed i restanti comuni dell'area, che dovrebbero interessare le SS.PP. Quarantola, S. Bernardino, Fringuelline, il nuovo tracciato della Via Lunga e la circonvallazione di Voltana, saranno approfonditi in sede di elaborazione del Piano d'Area.

SP Brisighellese, SP Casolana

Il ruolo svolto dalle SSPP Brisighellese e Casolana come collegamento con la Provincia di Firenze e con il comprensorio del Mugello assumono particolare rilievo nel presente Piano; a tal proposito la cartografia di progetto del PTCP ha assegnato ad entrambe le direttrici un rango di notevole importanza (marcaturo con colore azzurro).

SP Naviglio Nord, SP Standiana

Gli interventi di miglioramento della SP101 Standiana rientrano nelle casistiche previste al par. 8.7.10.4 (pag. 242) del Prit, così come gli interventi di adeguamento della SP8 Naviglio rientrano nelle casistiche previste al par. 8.7.10.3 dello stesso Prit.

Sistema autostradale

sono previsti nel territorio provinciale i seguenti interventi:

- A14 - Realizzazione nuovo casello nell'area del Rubicone;
- A14 - Realizzazione eventuale nuovo casello nella tratta Forlì – Forlimpopoli.

Sistema della "Rete stradale di base"

- adeguamento della piattaforma agli standard previsti dalla legislazione vigente Categoria C strade extraurbane, soluzione C1 extraurbane secondarie (Ex IV CNR);
- interventi per la sistemazione funzionale delle intersezioni, anche in riferimento alle condizioni di visibilità;
- interventi per il miglioramento della qualità del deflusso (sistemazione degli accessi laterali, regolazione delle intersezioni, realizzazioni di corsie laterali per traffico locale, tangenziali ai centri urbani, varianti in corrispondenza di aree urbanizzate, rettifiche del tracciato, etc.);
- varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica;
- risoluzione di "punti critici" sotto il profilo della sicurezza, anche attraverso la realizzazione di rettifiche di tracciato e/o varianti locali;
- adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale, installazione di barriere di protezione laterale, realizzazione di piste ciclabili e di interventi di sistemazione del verde e di arredo.

Azioni:

- completamento del sistema tangenziale di **Forlì**, sia per quanto riguarda la Tangenziale Est sia per l'Asse di Arroccamento, e contestuale previsione di interventi per il miglioramento delle condizioni generali di accessibilità all'area urbana;
- ultimazione delle opere già in corso sul sistema tangenziale di **Cesena**, costituzione dell'intero tracciato e suo collegamento diretto a ovest con la via Emilia;
- varianti di tracciato nei tratti di **Savignano sul Rubicone**, con sviluppo all'esterno dei centri urbani (da completare o di nuova realizzazione);
- raccordo fra le tangenziali di **Forlì** e **Cesena** con la funzione di migliorare le condizioni di accessibilità del sistema

Forlì-Cesena

Fonte: Relazione di Piano – 2006

insediativo della via Emilia fra i due capoluoghi; esso si configura anche come collettore e distributore del traffico e delle vallate e come bretella di collegamento con l'E45. Le caratteristiche funzionali di tale tracciato e la tempistica di realizzazione sono da definirsi in relazione alle analisi dei traffici nonché a verifiche ambientali e ad approfondimenti tecnici, già in corso con il progetto, che è attualmente alla fase di progetto definitivo.

Interventi previsti:

- previsto l'inserimento del nuovo casello autostradale del Rubicone a Gatteo.

Priorità:

- completamento della Secante di Cesena;
- realizzazione degli assi tangenziali di Forlì rappresentano.

Interventi di adeguamento previsti:

- Strada Provinciale n. 2 – Forlì - Cervia (via di Cervia);
- Strada Provinciale n. 7 – Cesena - Cervia (*via Cervese*);
- S.P.8 – Cesena - Cesenatico;
- S.P.3 – Forlì – Premilcuore (*del Rabbi*);
- S.P.4 – Forlì - Civitella di Romagna (*Bidentina*).

Nel P.T.C.P. viene confermata, in linea con le indicazioni del P.R.I.T. '98, la realizzazione della metropolitana della Costa. La prima fase, già definita e concordata, va avviata con la messa in sicurezza e la riorganizzazione delle stazioni coinvolte.

OBIETTIVI SPECIFICI, POLITICHE E AZIONI PER IL SISTEMA TERRITORIALE

Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità

- La rete della viabilità principale
- Il trasporto ferroviario e il TPL
- Il trasporto merci
- L'aeroporto
- Il cabotaggio marittimo
- La rete ciclabile
- Politiche di gestione della mobilità

Obiettivi generali:

- maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una sua piena integrazione entro una riaffermata nozione di "corridoio adriatico" come grande sistema di infrastrutture e servizi per le relazioni fra centro Europa e sponda meridionale del Mediterraneo;
- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione delle diverse modalità di trasporto;
- recupero di competitività del trasporto pubblico, attraverso l'innovazione tecnico organizzativa del settore e la realizzazione di un efficace sistema in sede propria;
- più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche per il riordino del sistema insediativo e per l'integrazione delle funzioni centrali e produttive di rilievo provinciale.

Il PTCP prevede la costruzione di un sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali, sia per il trasporto persone che per il trasporto merci:

- potenziamento dell'A14 con ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale;
- la realizzazione della nuova SS 16 in affiancamento all'autostrada (e con nuovo raccordo alla via Emilia);
- la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero;
- l'aeroporto, da valorizzare come "porta" strategica dell'area romagnola e regionale rispetto ai traffici turistici nazionali e internazionali;
- potenziamento del trasporto ferroviario a lungo raggio, anche nella prospettiva di ampliamento sul versante adriatico del servizio di alta velocità, a raggio provinciale e interprovinciale;
- lo sviluppo del cabotaggio marittimo.

Rimini

Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007

Si prospettano interventi per le tre direttrici trasversali SP258 Marecchiese, SS72 per San Marino e SP17 Fondovalle Conca componenti primarie della viabilità extraurbana di rilievo interprovinciale e provinciale:

- di prevalente adeguamento in sede per quanto concerne la Marecchiese, a completamento del processo già avviato;
- ancora di riqualificazione in sede per quanto concerne la SS 72 per San Marino, integrata con una nuova bretella di supporto alla migliore accessibilità del territorio sanmarinese all'aeroporto;
- di completamento del nuovo tracciato della SP 17 con il nuovo attraversamento del Conca all'altezza di Morciano e con la circonvallazione di tale abitato.

PTCP	Tema: 1) Reti infrastrutturali, l'armonizzazione delle norme, la liberalizzazione dei servizi: 1.b) liberalizzazione privatizzazione e nuova regolazione
<p>Piacenza Fonte: Documento Preliminare di Piano – 2007</p>	<p>La Logistica è vista nel PTCP come un campo dell'azione strategica per sviluppare le reti della conoscenza. Le indicazioni del documento preliminare di piano, sono volte a promuovere accordi fra imprese e fra queste e operatori logistici pubblici o privati, al fine di razionalizzare e ridurre l'impatto dei trasporti e dei magazzinaggi delle merci, di ridurre la domanda di infrastrutture e al fine di migliorare le prestazioni delle imprese con lo sviluppo di nuove catene di fornitura (<i>supply chains</i>) a scala mondiale.</p>
<p>Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003</p>	
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	
<p>Modena Fonte: Relazione – variante generale al PTCP - 2008</p>	<p>Politiche e azioni del PTCP: La Relazione di Piano, variante al PTCP (2008) della Provincia di Modena ridefinisce, a partire dalle linee-guida, le modalità di intervento e di adeguamento della rete stradale, nei termini di politiche ed azioni specifiche per l'ambito tematico accessibilità territoriale e mobilità. Le linee-guida erano sviluppate, come specifico approfondimento tematico, per la definizione delle modalità tipo di intervento e di adeguamento della rete stradale, nel Documento preliminare di Piano del 2007. Linee-guida per la definizione delle modalità tipo di intervento e di adeguamento della rete stradale, finalizzate a mettere in condizione i diversi soggetti che possono fungere da operatori (oltre alla Provincia stessa, la Regione, l'ANAS, i soggetti privati attivabili attraverso accordi in sede di pianificazione territoriale e urbanistica, i soggetti attivabili attraverso il meccanismo del project financing) di avanzare ipotesi e proposte coerenti con il complesso delle scelte di assetto del territorio e di qualificazione dell'ambiente, entro i limiti di sostenibilità perseguiti dal PTCP.</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone</p>	<p>Il PMP introduce il ricorso a forme di Road Pricing sulla rete stradale primaria, quale elemento fondamentale di regolamentazione e orientamento della domanda. Il Road Pricing individuato già nel Prit98 come "strumento che permette di affrontare i problemi di congestione in modo da avere un sistema di prezzi per l'uso delle infrastrutture che ripaghi la collettività dei costi effettivi sostenuti per la loro realizzazione e gestione". Le "tariffe inoltre devono essere finalizzate non solo al recupero dell'investimento ma anche per operare <i>politiche di pricing</i>, e quindi di riequilibrio modale. Il PMP prevede, un pedaggiamento che riguarda il sistema tangenziale liberalizzato comprendente i seguenti tratti: Borgo Panigale-Ponte Rizzoli, Casalecchio-Ponte Rizzoli, Interporto-Arcoveggio. Rispetto allo Studio di Fattibilità si ipotizza di liberalizzare anche il tratto di autostrada compreso fra lo sfiocco est del Passante ed il casello di San Lazzaro in un'ottica di riorganizzazione dell'assetto gerarchico della rete stradale. L'obiettivo è quello di riequilibrare i termini della competizione tra modalità di trasporto, incentivando l'uso del sistema ferroviario, coinvolgendo non solo gli assi autostradali, ma anche la viabilità ordinaria che presenta caratteristiche geometriche tali da giustificare un pedaggiamento.</p>

l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.	
Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999	
Ravenna Fonte Relazione generale – 2006	Il Documento Preliminare per il PSC di Ravenna indica al primo posto fra le 'Azioni' per il sistema della mobilità quella di "favorire un sistema di connessione fra SS16, E45 ed E55 allo scopo di collocare Ravenna direttamente nella grande rete di relazioni sud/nord-nord est", ma correttamente non viene individuato un corridoio, essendo materia che non può essere definita a scala comunale. Una volta definito il tracciato, l'ipotesi che la Regione Emilia-Romagna sembra orientata a sostenere, e che anche la Provincia di Ravenna propone, è quella dell'indizione di un bando pubblico per prestazioni integrate comprendenti la progettazione definitiva, la realizzazione e la gestione in forma di 'project-financing' , previa naturalmente la Valutazione di Impatto Ambientale a termini di legge.
Forlì-Cesena Fonte: Relazione di Piano – 2006	
Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007	

PTCP	Tema
	2) L'accessibilità, minore domanda di mobilità, riavvicinamento fra insediamenti e nodi logistici
Piacenza Documento Preliminare di Piano – 2007	<ul style="list-style-type: none"> - rafforzare la connessione tra il sistema provinciale e le reti lunghe, materiali ed immateriali, che si vanno delineando in ambito extraprovinciale, regionale, nazionale ed europeo; - rafforzare la coesione territoriale fra i vari ambiti territoriali del sistema provinciale, migliorando all'interno della provincia la circolazione delle persone, delle merci, delle informazioni, con particolare riferimento alle aree più isolate.
Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003	<p>Intermodalità del trasporto pubblico e privato</p> <p>Il Piano delinea la necessità di una politica attiva a favore dell'intermodalità tra mezzi privati e pubblici e tra ferro e gomma (nell'ambito dei mezzi pubblici) deve essere favorita attraverso specifiche politiche di integrazione da attuare soprattutto attraverso la concertazione tra enti locali e aziende esercenti il trasporto pubblico (TEP e FF.SS.).</p> <p>Le stazioni localizzate nel territorio provinciale sono state così qualificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in base al livello di intermodalità: Borgo Val di Taro (IV CAT), Berceto, Busseto, Fidenza, Fornovo di Taro, Salsomaggiore Terme, Solignano, Sorbolo, Torrile (V CAT), tutte le altre (VI CAT); - in base al peso quantitativo: Parma (II CAT), Fidenza, Salsomaggiore Terme (V CAT), tutte le altre (VI CAT). <p>A partire da tale classificazione è stata prevista dalla Regione una serie di interventi allo scopo di migliorare la funzionalità di tali nodi:</p> <p>Interporto di Parma prospettiva sembra essere per l'interporto di Parma quella di funzionare da area retroportuale, con la condizione però di essere in grado di vendere servizi ad alto valore aggiunto (ad esempio nel comparto agroalimentare), con il limite, sempre esistente, di una difficoltà nell'aumentare notevolmente le superfici destinate alla movimentazione.</p> <p>Rimane ugualmente l'interesse, da parte dell'Interporto di Parma, a sviluppare più intense relazioni con il porto di La Spezia, diventando fondamentale il rafforzamento della maglia infrastrutturale (il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese e il nuovo collegamento autostradale tra Parma Ovest e la Brennero).</p> <p>Aeroporto potenzialmente l'aeroporto di Parma è in grado di catturare quote di utenza per le migliori condizioni di</p>

	<p>accessibilità agli aeroporti di Milano e Bologna.</p> <p>Il servizio a terra deve essere supportato da un'adeguata offerta di destinazioni di volo, in grado di catturare nuove quote di domanda. Occorrerà pertanto studiare i giusti equilibri tra funzionalità del servizio, sostenibilità in termini di costi di esercizio per gli operatori rapportata alle entrate in termini di biglietti venduti e quindi di passeggeri trasportati.</p>
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	<p>Rafforzamento dell'accessibilità del territorio reggiano è tradotta in obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - completamento degli assi est-ovest della "grande rete viaria" della regione; - completamento degli assi nord-sud (asse orientale e asse occidentale) e dell'asse mediano di pianura (Carpi-Novellara); - valorizzare il nodo della stazione Medio padana dell'alta velocità ferroviaria, nodo strategico dell'intermodalità passeggeri; - potenziamento delle relazioni e delle sinergie fra le piattaforme logistiche reggiane (Dinazzano) ed i principali nodi dell'interscambio merci regionali ed extraregionali (Ravenna, Marzaglia, e la Spezia); - valorizzare il trasporto fluviale lungo il Po; - aumentare l'accessibilità dei poli funzionali, con particolare riferimento a quelli che intrattengono maggiori relazioni extralocali, e agli ambiti di qualificazione produttiva migliorandone il raccordo con il sistema autostradale su ferro.
<p>Modena Fonte: relazione di Piano, variante generale al PTCP – 2008</p>	<p>La questione della qualità dell'accessibilità al territorio in un quadro dichiarato di condizioni di sostenibilità è assunta dal PTCP come priorità assoluta.</p> <p>Le politiche legate all'accessibilità devono assumere con questo Piano il carattere di strumento integrato.</p> <p>Obiettivo di Piano: Migliorare l'integrazione dei mezzi di trasporto (interscambio bus-ferro, auto-ferro, bici e piedi-ferro).</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.</p>	<p>Miglioramento dell'accessibilità</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione del Passante Autostradale Nord e la liberalizzazione dell'ultimo tratto di A13 può concretizzare il compimento di una significativa maglia infrastrutturale ortogonale, in grado di garantire un miglioramento dell'accessibilità dei Comuni della Pianura bolognese anche nell'ipotesi di decentrare funzioni pregiate dal cuore urbano, che appare la condizione necessaria per la qualificazione ed il rafforzamento dei centri maggiori della pianura anche con la finalità di porre rimedio alla mobilità pendolare dei residenti attuali e futuri di questi Comuni; - completamento del progetto della Variante di Valico assume un'importanza strategica per il miglioramento dei livelli di accessibilità dei territori montani. <p>Supporti infrastrutturali per l'accessibilità</p> <p>L'intero ambito viario e infrastrutturale della zona ferroviaria dovrà essere potenziato e razionalizzato, onde superare lo stato di congestione attuale. Un contributo determinante per liberare spazi in superficie, da riservare al traffico ciclo-pedonale e dei mezzi pubblici, verrà dall'interramento del viale Pietramellara nel tratto compreso tra viale Masini e via Bovi Campeggi. La realizzazione del tunnel di collegamento nord-sud, da Via Bovi Campeggi all'ex mercato consentirebbe invece una migliore accessibilità alle due parti di città;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con l'entrata in esercizio nel dicembre 2006, del casello Fiera si è avviato il percorso progettuale, volto a migliorare le condizioni di accessibilità non solo del quartiere fieristico, ma anche di altre funzioni ivi presenti di valenza regionale, come il Palazzo dei Congressi, la sede della Regione, sede Regionale RAI, etc. Si evidenzia che per assicurare uno sviluppo adeguato del polo funzionale, oltre all'entrata in esercizio del nuovo casello autostradale è in previsione anche la realizzazione del raddoppio del parcheggio Michelino; <p>Obiettivi strategici</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità del territorio bolognese rispetto alla rete regionale, nazionale ed europea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - completamento e potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano; realizzazione del Passante Autostradale Nord e delle opere connesse compresa la banalizzazione dell'attuale anello tangenziale-autostradale; - completamento della "grande rete" viaria regionale e della rete regionale di base come definite dal Prit; - ottimizzazione dell'accessibilità dei poli funzionali, con particolare riferimento a quelli che intrattengono maggiori relazioni extralocali; - sviluppo del traffico aeroportuale, sia passeggeri che merci, fino alle soglie consentite dalle norme ambientali e per la

	<p>sicurezza;</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione delle infrastrutture per i nuovi servizi ferroviari AV e miglioramento funzionale di quelle esistenti; - attuazione del progetto di grande stazione per Bologna centrale; - miglioramento delle relazioni fra le diverse parti del territorio provinciale; - creazione di nuove centralità ferroviarie per l'accesso all'area centrale di Bologna; - aumento dell'accessibilità dei servizi, di base e sovracomunali; - diminuzione dell'incidentalità e dei danni da essa prodotti; - potenziamento delle relazioni e delle sinergie fra le piattaforme logistiche bolognesi e il porto di Ravenna.
<p>Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999</p>	<p>L'asse Cis-Transpadano si presenta di particolare importanza per l'acquisizione alla modalità ferroviaria dell'interscambio mare-terra che riguarda la portualità adriatica ed un entroterra padano e centro-europeo.</p>
<p>Ravenna Fonte Relazione generale – 2006</p>	<p>Porto di Ravenna - il PTCP descrive un obiettivo di grande complessità, giungere ad un miglior posizionamento del porto rispetto agli scenari adriatici e mediterranei. Questo obiettivo può essere perseguito attraverso un insieme di scelte che intervengono non solo nell'ambito del porto stesso, ma anche "a terra", Nelle azioni "a terra" si collocano le iniziative per migliorare i legami del porto con le altre modalità di trasporto, con i principali poli intermodali del nord Italia (Bologna, Verona, Padova, ecc.) e dell'Europa centro-orientale e con i bacini produttivi di primario interesse (innanzitutto quello delle ceramiche).</p> <p>Nelle azioni "a mare" si collocano:</p> <ul style="list-style-type: none"> lo sviluppo del feederaggio ed il recupero di servizi diretti per l'oltre Suez, verso il medio oriente e possibilmente anche verso il far-east. <p>L'attuazione di opportune azioni per consolidare la posizione di leadership in Adriatico nelle "Autostrade del Mare", risulta essenziale riuscire ad entrare nel mercato della traghettiistica trans-adriatica e ionica, nonché verso la Turchia e l'area balcanica in generale.</p> <ul style="list-style-type: none"> necessità di incrementare il traffico crocieristico, dopo l'avvio di una prima presenza di "Costa Crociere"; portando il terminal delle crociere a Porto Corsini. <p>Le azioni e le iniziative interne all'ambito portuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> la necessità di favorire la specializzazione dei terminal, la razionalizzazione e, ove possibile, l'accorpamento di attività per tipologie omogenee. Ciò per migliorare la competitività, la redditività, per ammodernare le attività ed accrescere la qualità e la sicurezza, ed anche per incentivare la realizzazione di servizi a valore aggiunto. l'ampliamento della gamma dei servizi del porto, rispetto a quella già ampia e consolidata Avviare esperienze di traghettiistica internazionale (in particolare verso la Croazia e la Grecia) essenziale è il decollo definitivo del terminal traghetti e passeggeri e la piena attività imprenditoriale in quel settore, per la rilevanza strategica rispetto al posizionamento del porto. <p>Ferrovie</p> <p>Le priorità di intervento per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le opere per il completamento del corridoio adriatico via Faenza–Ravenna, comprendenti il potenziamento della tratta Ravenna–Ferrara (innalzare il peso assiale, aumentare la velocità massima e il modulo binari, ridurre o automatizzare i passaggi a livello e ammodernare gli impianti tecnologici) e gli interventi sui nodi di Faenza e Ravenna; - le opere per la realizzazione del "Trasporto Rapido costiero ferroviario (TRC)", ivi compreso le nuove fermate previste di Mirabilandia e Cervia Terme e l'intensificazione del servizio secondo quanto stabilito nel Protocollo di Intesa firmato dalla Regione Emilia-Romagna, da RFI spa e dalle Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini e nelle successive convenzioni attuative; - il potenziamento della linea Bologna-Ravenna con un cadenzamento delle corse a 60' e a 30' negli orari di maggiore utenza; - la ristrutturazione della linea Firenze-Faenza-Ravenna in particolare a servizio dello sviluppo del turismo; - la necessità della verifica di fattibilità finanziaria del ripristino della linea Massa-Budrio,

dopo che la Regione e le Province di Bologna e Ravenna hanno già effettuato lo studio di fattibilità tecnico-economica;
- le opere connesse con la realizzazione del nuovo scalo ferroviario merci di Ravenna e della nuova dorsale di servizio in sinistra del Porto di Ravenna.

Sono inoltre previsti interventi nelle stazioni del TRC ferroviario

Un efficace livello di accessibilità deve essere perseguito con le seguenti azioni:

- completamento del sistema tangenziale di **Forlì**, sia per quanto riguarda la Tangenziale Est sia per l'Asse di Arroccamento, e contestuale previsione di interventi per il miglioramento delle condizioni generali di accessibilità all'area urbana;
- ultimazione delle opere già in corso sul sistema tangenziale di **Cesena**, costituzione dell'intero tracciato e suo collegamento diretto a ovest con la via Emilia;

- varianti di tracciato nei tratti di **Savignano sul Rubicone**, con sviluppo all'esterno dei centri urbani (da completare o di nuova realizzazione);

- raccordo fra le tangenziali di **Forlì** e **Cesena** con la funzione di migliorare le condizioni di accessibilità del sistema insediativo della via Emilia fra i due capoluoghi; esso si configura anche come collettore e distributore del traffico e delle vallate e come bretella di collegamento con l'E45. Le caratteristiche funzionali di tale tracciato e la tempistica di realizzazione sono da definirsi in relazione alle analisi dei traffici nonché a verifiche ambientali e ad approfondimenti tecnici, già in corso con il progetto, che è attualmente alla fase di progetto definitivo.

Forlì-Cesena

Fonte: Relazione di Piano – 2006

Sistema aeroportuale

Le azioni per lo sviluppo stabile del traffico consistono nel promuovere l'aeroporto di Forlì presso tutti i vettori con traffico passeggeri e merci che già operano sull'aeroporto di Bologna, nonché nel ricercare nuove tipologie di collegamenti con traffico passeggeri e merci in sintonia con le caratteristiche dell'aeroporto Ridolfi e del suo bacino di traffico; l'integrazione con Bologna, poi, porterà ad utilizzare l'aeroporto per la gestione di particolari picchi di traffico sul Marconi o per le limitazioni operative di quest'ultimo, nonché per far fronte ad eventi di natura eccezionale.

E' necessario completare l'integrazione operativa degli scali forlivese e bolognese; ed in questo contesto il sistema di collegamento e di servizio all'aeroporto di Forlì assume un ruolo di grande rilevanza.

Sistema ferroviario

trasporto passeggeri, il progetto STRIP (Sistema di trasporto regionale integrato dei passeggeri) ha recepito la creazione della nuova linea (Alta Velocità) Torino - Milano - Bologna.

Metropolitana della Costa

Nel P.T.C.P. viene confermata, in linea con le indicazioni del P.R.I.T. '98, la realizzazione della **metropolitana della Costa**. La prima fase, già definita e concordata, va avviata con la messa in sicurezza e la riorganizzazione delle stazioni coinvolte.

Obiettivi generali: maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una sua piena integrazione entro una riaffermata nozione di "corridoio adriatico" come grande sistema di infrastrutture e servizi per le relazioni fra centro Europa e sponda meridionale del Mediterraneo.

Rimini

Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007

Il tema dell'accessibilità trova nel PTCP 2007 un nuovo strumento strategico, insieme alla terza corsia dell'A14 e all'Aeroporto, punta in una prospettiva strategica di diventare un'importante stazione regionale, insieme a Bologna e Reggio Emilia; mobilità interna, che deve significare aumentare il numero di passeggeri trasportati e la qualità del servizio pubblico locale, funzionale alla sostenibilità e alla scelta della città compatta, che significa TRC, nuova SS16, sicurezza delle strade provinciali, insieme a pedonalizzazione del lungomare non indispensabili alla circolazione veicolare motorizzata, piste ciclabili, mobilità lenta e sostenibile, stili di movimento adeguati e capaci di contribuire al miglioramento dell'ambiente urbano, ad esempio rispetto all'impatto sulla qualità dell'aria, o sul rumore.

PTCP	Tema 3) Il riequilibrio modale e logistica
<p>Piacenza Fonte: Documento Preliminare di Piano – 2007</p>	<p>Asse operativo la qualità della mobilità e delle reti Il trasporto pubblico, su ferro e fluviale L'obiettivo della sostenibilità della mobilità è strettamente connesso ad un riequilibrio modale dei flussi di traffico, che oggi privilegiano largamente ed in misura crescente il trasporto su gomma. La pianificazione del territorio incide sulle caratteristiche della domanda di movimento e sulla sua distribuzione modale. La necessità di spostamento con l'auto e fortemente raccordato col sistema infrastrutturale esistente e di progetto. A riguardo il Piano si prefigge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il potenziamento e l'incremento dell'efficienza della rete infrastrutturale (ferrovie, strade, trasporto fluviale); • lo sviluppo della mobilità su ferro delle merci e delle persone, per queste ultime anche promuovendo l'attivazione di nuovi servizi di tipo metropolitano; • l'integrazione delle mobilità di trasporto attraverso l'intermodalità; • l'incremento del trasporto collettivo e della mobilità ciclabile. <p>Il PTCP individuerà una rete ciclabile di interesse provinciale, ossia un sistema di itinerari collegati tra di loro e/o con poli di servizio o strutture pubbliche di grande attrazione (scuole, ospedali, centri di servizi, strutture commerciali, ecc.), nonché con le principali aree di interesse naturalistico, storico e ambientale) e con funzioni di collegamento o attraversamento dei centri urbani. Dovrà essere perseguita per quanto possibile l'interazione con altre modalità di trasporto (specialmente collettive). La definizione della rete provinciale tenderà in primo luogo ad integrare e raccordare le varie proposte e progetti dei comuni.</p>
<p>Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003</p>	<p>La provincia di Parma, con le linee ferroviarie Parma - Fidenza - La Spezia (Pontremolese) e Parma - Suzzara è notevolmente coinvolta dalla realizzazione del corridoio marittimo - terrestre TIBRE (Tirreno - Brennero) previsto dal Prit98, finalizzato al conseguimento di un riequilibrio modale tra ferro e gomma ed un potenziamento delle relazioni merci tra il Nord e il Sud Italia (sfruttando la direttrice tirrenica) con confluenza nell'area padana (interporto di Parma) e successivo collegamento con l'Europa Nord - Orientale.</p>
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	<p>L'obiettivo strategico di mobilità più sostenibile si traduce negli obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riequilibrio modale del movimento delle persone a favore delle modalità di spostamento più sostenibili e alternative al mezzo individuale: trasporto collettivo e mobilità ciclabile, disincentivando il mezzo privato; - riequilibrio modale del trasporto delle merci a favore della ferrovia e dell'intermodalità.
<p>Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP - 2008</p>	<p>Il PTCP di Modena definisce le stazioni come luoghi privilegiati di organizzazione della mobilità sul territorio, cui garantire gli opportuni livelli di accessibilità multimodale e la presenza di servizi correlati con il rango di ciascuna di esse. Il Piano individua una gerarchia della rete, connotata da linee 'forti' che, debitamente attrezzati, costituiscono un riferimento anche per la riorganizzazione del territorio. Inoltre per il miglioramento del sistema della mobilità delle persone e delle merci, il Piano prospetta l'integrazione tra le differenti reti di trasporto mediante l'individuazione sul territorio e la realizzazione di efficienti nodi di scambio modale gomma - ferro e gomma - gomma sui quali organizzare corridoi plurimodali ad elevata funzionalità.</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità</p>	<p>Road Pricing come "strumento che permette di affrontare i problemi di congestione in modo da avere un sistema di prezzi per l'uso delle infrastrutture che ripaghi la collettività dei costi effettivi sostenuti per la loro realizzazione e gestione". Le "tariffe inoltre sono finalizzate non solo al recupero dell'investimento ma anche per operare <i>politiche di pricing</i>, e quindi di riequilibrio modale.</p>

dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.	
Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999	
Ravenna Fonte: Relazione generale – 2006	Una delle strategie mirate al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale è l'incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la grande maggioranza dei veicoli-km con elevati livelli di congestione.
Forlì-Cesena Fonte: Relazione di Piano – 2006	
Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007	

PTCP	Tema
	4) Integrazione di sistema e razionalizzazione della distribuzione delle merci
Piacenza Documento Preliminare di Piano - 2007	<p>Nelle aree più densamente urbanizzate, le politiche territoriali devono tendere alla ricompattazione delle città, che favorisce l'uso di mezzi collettivi sia per la mobilità urbana che per molte relazioni fra le città del sistema regionale;</p> <p>Le indicazioni del documento preliminare, sono volte a promuovere accordi fra imprese e fra queste e operatori logistici pubblici o privati, al fine di razionalizzare e ridurre l'impatto dei trasporti e dei magazzinaggi delle merci, di ridurre la domanda di infrastrutture e al fine di migliorare la prestazione delle imprese con lo sviluppo di nuove catene di fornitura (supply chains) a scala mondiale Piacenza da area logistica di transito ad area logistica ad alta specializzazione e integrata.</p> <p>L'obiettivo di tradurre la vocazione di Piacenza nell'ambito del trasporto merci può essere realizzata, sviluppando un insieme di azioni che tendano a evitare che Piacenza si riduca ad essere un'area logistica di transito, trasformandosi invece in un'area logistica integrata e ad alto valore aggiunto.</p> <p>In questa prospettiva il PTCP assume le linee del progetto "Piacenza città del Ferro", presentato dall'Istituto per i Trasporti e la Logistica nell'ambito del Piano Strategico. Il progetto si propone di sviluppare a Piacenza le infrastrutture ed i servizi necessari a fare del nostro territorio la piattaforma logistica ferroviaria dell'area centropadana, fortemente interconnessa con Ravenna e Bologna (la spina dorsale dell'Emilia-Romagna).</p> <p>Piacenza città del ferro vuole essere inoltre in grado di rafforzare la modalità ferroviaria e valorizzare l'intermodalità, introducendo servizi ad alto valore aggiunto (non più solo transito ma manipolazione delle merci) a forte contenuto di ITC. Il progetto consentirebbe nello stesso tempo di riequilibrare a favore del ferro il traffico merci che grava oggi sulle infrastrutture stradali che attraversano il piacentino.</p>
Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003	<p>Il Piano in sintonia con il Prit98, indica la promozione di una "logistica verde" per le città (<i>city logistics</i> o <i>ecologistica</i>), vale a dire una logistica integrata in grado di razionalizzare i sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano, con lo scopo di ridurre il traffico, l'inquinamento acustico e atmosferico.</p> <p>Tra le politiche pubbliche che hanno effetti sul trasporto urbano delle merci il Piano evidenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - politiche di prezzo (ad esempio sussidi per gli utenti di veicoli a basso impatto ambientale); - interventi sulle infrastrutture (un miglior utilizzo dei parcheggi urbani, creazione di aree di parcheggio per il carico / scarico dei mezzi per evitare l'ingombro stradale);

	<p>- misure organizzative (gestione del traffico mediante sistemi informativi e telematici; uso di veicoli di piccole dimensioni in ambito urbano; utilizzo per le consegne, in ambito urbano, di mezzi, gestiti in comune dalle diverse compagnie, che si muovono a pieno carico; corsi di formazione per autisti di veicoli commerciali urbani);</p> <p>-interventi sui veicoli (sviluppo di veicoli idonei all'ambito urbano, di combustibili alternativi, sistemi di trasporto delle merci con mezzi pubblici).</p> <p>I trasporti devono essere organizzati, non solo al minor costo sociale ed economico possibile, ma anche al minor costo ambientale, è necessario ottimizzare il movimento e la distribuzione delle merci in ambito urbano mediante l'accorpamento e la gestione informatizzata degli ordini dei diversi operatori, la programmazione delle spedizioni e dei percorsi, l'utilizzo di mezzi di trasporto il più possibile ecologicamente compatibili, la realizzazione di aree per il carico/scarico delle merci, terminali logistici in modo da concentrare l'uso di mezzi pesanti su vie veloci di accesso e di uscita (tangenziali o circonvallazioni scorrevoli) e di centri logistici nelle aree suburbane e non in aree centrali. Le grandi strutture della Logistica devono inoltre essere in grado di rispondere alla maggioranza delle esigenze degli operatori allo scopo di limitare ulteriori trasferimenti su strada.</p>
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	<p>Nel documento preliminare sono identificati gli ambiti idonei alla localizzazione di nuovi poli funzionali dell'interscambio delle merci a servizio di bacini produttivi. Reggiolo in sinergia con l'ambito di qualificazione produttiva sovra comunale e Mancasale, nodo stazione Mediopadana, ove valutare l'opportunità di localizzazione di una piattaforma di servizio alla distribuzione delle merci in ambito urbano.</p> <p>Negli indirizzi strategici per l'ambito della Comunità del Po (interessa i comuni di Brescello, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Reggiolo) la logistica delle merci viene descritta come un settore di possibile sviluppo, anche in relazione al potenziamento dello scalo di S. Giacomo e al rilancio del Porto Fluviale dell'Emilia Centrale (Pieve di Saliceto).</p>
<p>Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP - 2008</p>	<p>Azioni e politiche di Piano: Rilancio di politiche per il trasporto delle merci (collegamenti ferroviari, piattaforme logistiche, servizi).</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.</p>	<p>L'obiettivo generale del documento “Organizzazione e sviluppo del sistema della logistica di medie e grandi dimensioni del territorio provinciale bolognese” (provincia –RER) è la razionalizzazione delle funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni e delle funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico merci localizzate e localizzabili nel territorio della provincia di Bologna. Tale obiettivo generale viene perseguito tenendo conto dei seguenti obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - favorire, ove possibile, lo sviluppo delle piattaforme intermodali allo scopo di creare le condizioni per una crescita del trasporto merci su ferro e dell'intermodalità nel medio e lungo periodo, contribuendo al miglioramento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema della logistica e dei trasporti; - favorire la concentrazione delle attività logistiche che necessitano di servizi doganali e di altri servizi specifici all'interno o in prossimità delle piattaforme appositamente attrezzate; - favorire, attraverso un insieme integrato di atti di pianificazione e gestione territoriale e urbanistica, la razionalizzazione del sistema di trasporto delle merci su strada con particolare riferimento al traffico pesante, intervenendo sia sulle scelte localizzative delle funzioni generatrici di traffico, sia indirizzando i flussi sulle infrastrutture più adatte a sostenerlo, riducendo il carico sulla viabilità minore.
<p>Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999</p>	<p>L'idrovia Ferrara-Ravenna - la realizzazione di un collegamento diretto tra il Po ed il Porto di Ravenna, che staccandosi dal fiume a valle di Ferrara utilizza poi il canale esistente, rettificato e ricalibrato, tra Baura e Valle Lepri e si completa in un canale di nuova costruzione (con origine a monte della conca di Valle Lepri) che corre parallelo alla costa fino alla periferia nord di Ravenna, dove incontra il corso della “Canala” che segue fino all'entrata nel porto.</p> <p>Tale tracciato deriva dalla constatazione dell'impossibilità che presenta l'attuale ramo sud della rete idroviaria Padano-</p>

	<p>Veneta, nel collegamento Pontelagoscuro-Porto Garibaldi, a svolgere un ruolo rilevante nell'acquisire domanda di trasporto merci.</p>
<p>Ravenna Fonte Relazione generale – 2006</p>	<p>Si rileva l'importante costituzione, da parte dell'Autorità Portuale di Ravenna e dell'Interporto di Bologna, della Società "Logistica Nord-Est" per promuovere l'intermodalità e la logistica al servizio dei due nodi nella connessione con importanti direttrici nazionali e con il rilancio verso il centro Europa, anche in collaborazione con il Centro Merci di Lugo. Dopo la fase di avvio si sta discutendo oggi di allargare la compagine sociale per trasformare "Logistica Nord-Est" in una società di livello regionale. In questo ambito si pone l'attenzione di operatori ravennati per la gestione di centri merci ubicati all'interno del bacino delle ceramiche.</p> <p>La riorganizzazione dei modi di produrre e di distribuire le merci in relazione al procedere della globalizzazione e delle formule della produzione fa emergere la centralità della logistica, come logica integrata di organizzare la catena che va dalla produzione al consumo. La capacità di organizzare il movimento di merci, persone e informazioni diventa una qualità distintiva e competitiva di un territorio.</p> <p>Il PTCP di Ravenna prevede un allagamento delle aree di mercato e dunque un adeguamento dei sistemi della mobilità, con una particolare attenzione ai processi di strutturazione logistica e infrastrutturale, ai grandi "corridoi europei", alle "autostrade del mare", a quelli che definisce le "Autostrade dell'aria", al rilancio dei sistemi ferroviari per la mobilità delle persone e delle merci e lo sviluppo delle grandi reti informatiche e telematiche per lo sviluppo di un moderno sistema di telecomunicazioni a livello europeo.</p>
<p>Forlì-Cesena Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006</p>	<p>Il trasporto merci</p> <p>Nel PTCP vengono indicati come necessari alcuni affinamenti, soprattutto in rapporto alla razionalizzazione degli scali merci ferroviari ed al potenziamento-interconnessione della rete logistica.</p> <p>A partire dagli acquisiti centri unimodali costituiti dagli autoporti di Cesena e di Forlì (ubicati in prossimità dei rispettivi caselli autostradali) e dalla prossima realizzazione dello scalo merci ferroviario di Villa Selva-Forlimpopoli in sostituzione di quelli di Rimini, Cesena e Forlì, nonché dalle funzioni di trasporto merci assicurate dall'aeroporto di Forlì, si pone il problema di una loro efficace ed efficiente integrazione che favorisca ed incentivi lo scambio ferro-gomma e ricollochi la logistica della gomma in un più limitato raggio territoriale. Allo scopo il PTCP sollecita, anche al P.T.R. e ad un rinnovato P.R.I.T., azioni che puntino ad una integrazione sul nuovo scalo merci ferroviario degli autoporti provinciali e dell'aeroporto forlivese e, da questa integrazione interna, ad una più ampia integrazione logistica con il porto di Ravenna passando per il nodo di Faenza.</p> <p>Previsti affinamenti, in rapporto alla razionalizzazione degli scali merci ferroviari ed al potenziamento-interconnessione della rete logistica.</p> <p>Uno degli obiettivi da esplicitare negli accordi territoriali o gli accordi di programma per attuare lo sviluppo e la qualificazione dei poli funzionali è:</p> <p>il miglioramento dell'accessibilità dei poli al sistema della grande viabilità concentrata nella pianura, promuovendo sia il trasporto privato che quello pubblico. In particolare per il trasporto merci si chiede l'integrazione e il potenziamento della specializzazione funzionale del trasporto su gomma con quello su ferro e aereo (autotrasporto a Cesena, scalo merci a Forlimpopoli, aeroporto a Forlì).</p>
<p>Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007</p>	<p>Trasporto merci</p> <p>Revisione delle modalità del trasporto merci nel territorio provinciale – tradizionalmente caratterizzate da una elevata frammentarietà e dispersione – costituisce una delle azioni di rilevante importanza per una razionalizzazione della mobilità legata al sistema economico produttivo.</p> <p>In questa direzione risulta pienamente coerente e confermabile la previsione, contenuta nel vigente PTCP, di tre centri logistici di medie dimensioni con funzioni differenziate. Si tratta di aree attrezzate per la riagggregazione dell'offerta dei servizi commerciali e per il trasporto delle merci connesse alle esigenze logistiche dei cicli produttivi e turistici del consumo urbano, con accesso diretto alla rete viaria nazionale e provinciale.</p> <p>I tre centri sono distribuiti in modo regolare a ridosso dell'intera fascia urbana costiera. Il centro di maggiore complessità funzionale e priorità attuativa, è localizzato nell'area di Rimini Nord, in stretta relazione con le grandi attrezzature urbane qui dislocate; il secondo centro ha un ruolo di integrazione del centro grossisti di Rimini Sud, mentre la terza area è localizzata in</p>

contiguità alla zona industriale di Cattolica-San Giovanni in Marignano, con previsione di un centro servizi e attrezzature per la grande distribuzione e di un'area di sosta attrezzata e deposito merci.
Una delle condizioni di sostenibilità, alla base degli indirizzi per la programmazione urbanistica commerciale, con particolare riferimento alle grandi strutture di vendita è ridurre le esigenze di mobilità, specie di quella privata con auto, per gli acquisti.

PTCP	Temi rilevanti	5) Servizi per la mobilità e TPL
<p>Piacenza Documento Preliminare di Piano - 2007</p>	<p>Riorganizzazione dei servizi extraurbani del TPL L'adeguamento del TPL alla domanda, ovvero la ricerca di una maggiore coerenza tra trasporto pubblico e attuale assetto del sistema insediativo, richiede una complessiva riprogettazione del servizio con il passaggio da un modello di offerta segmentato e parcellizzato fatto di deviazioni, diramazioni delle singole linee, ad uno schema integrato della rete dei servizi di trasporto collettivo. Il PTCP (documento preliminare) propone le linee generali attraverso le quali procedere all'ottimizzazione dei servizi: il ridisegno dello schema dei servizi di trasporto pubblico extraurbano tenuto conto delle caratteristiche (territoriali e di domanda) delle aree vallive in cui è suddivisa la provincia; la gerarchizzazione dei servizi in funzione della tipologia di relazione da soddisfare: linee di forza sulle relazioni tra i fondovalle ed il capoluogo, linee feeder di distribuzione interna alle aree vallive, servizi d'area di relazione tra i centri urbani ed il territorio circostante; l'individuazione delle caratteristiche generali di esercizio in funzione della relazione e della domanda di trasporto da soddisfare: i) velocizzazione dei percorsi; ii) cadenza meno dell'orario dei servizi (servizi di forza); iii) integrazione funzionale ed oraria sia con i servizi ferroviari che con i servizi su gomma; sviluppo delle funzioni di integrazione dei servizi automobilistici e ferroviari ai poli di interscambio: affinché l'interscambio non mantenga l'attuale valenza negativa e penalizzante per i passeggeri serviti dal TPL, ma acquisti un significato positivo e di sviluppo di uno schema integrato di offerta dei servizi, richiede di essere organizzato sia dal punto di vista infrastrutturale (localizzazione delle fermate e degli attestamenti che minimizzino lo sbraccio pedonale, visibilità delle fermate), che dal punto di vista funzionale (orari in appuntamento, informazioni all'utenza, sistema tariffario unitario STIMER).</p>	
<p>Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003</p>		
<p>Reggio –Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	<p>Strategie e azioni - Favorire l'accessibilità al TPL sia su gomma che su ferro, per le scuole superiori dell'obbligo negli ambiti di Reggio Emilia e Correggio; - favorire l'intermodalità o pluri-modalità negli spostamenti, in particolare lo scambio fra auto-treno, bici-treno, auto-TPL, TPL-bici, lungo i percorsi casa – lavoro; - miglioramento generalizzato (qualità dei mezzi, infrastrutture a terra, sistemi di informazione all'utenza) e la riorganizzazione del TPL su gomma. Sono individuati alcuni corridoi dove rafforzare il servizio pubblico di passeggeri e le infrastrutture ad esso dedicate. Correggio e Montecchio, l'asse Cadelbosco di sopra – Poviglio, riprendendo linee ferroviarie dismesse come Barco-Montecchio e Bagnolo – Correggio – Carpi; - miglioramento generalizzato (qualità dei mezzi, infrastrutture a terra, sistemi di informazione all'utenza) e la riorganizzazione del TPL su gomma.</p>	
<p>Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP - 2008</p>	<p>Politica legata alla priorità della qualità dell'accessibilità: - qualificazione del TPL e gli interventi strategici da programmare Adeguare le reti di trasporto pubblico (su ferro e su gomma) e promuovere servizi in grado di competere (definizione degli assetti delle linee di forza del trasporto pubblico – offerta di trasporto per aree a domanda debole); - I sistemi di preferenziazione per il TPL</p>	

	<p>La priorità urbanistica sulle opportunità del trasporto pubblico</p> <p>Il piano di ristrutturazione del TPL del bacino modenese messo a punto dall'Agenzia della Mobilità di Modena viene assunto come uno dei fattori fondativi delle strategie del nuovo PTCP. Esso definisce le stazioni come luoghi privilegiati di organizzazione della mobilità sul territorio, cui garantire gli opportuni livelli di accessibilità multimodale e la presenza di servizi correlati con il rango di ciascuna di esse.</p> <p>Lungo gli assi forti il Piano di ristrutturazione del TPL prevede la ricerca delle migliori prestazioni in termini di tempi di percorrenza e di regolarità di esercizio, ed il PTCP promuove la qualificazione delle fermate come punti di riferimento per l'organizzazione urbana e territoriale.</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.</p>	<p>Per il trasporto collettivo il PMP supera in maniera radicale la dicotomia “ferro-gomma” individuando una “Rete Portante del Trasporto Collettivo” in cui l'integrazione delle reti e dei servizi tra SFM e Trasporto Pubblico Locale su gomma diventa la condizione imprescindibile per garantire un servizio collettivo efficiente ed efficace, capace di offrire una reale alternativa al trasporto privato.</p> <p>Politiche per favorire il trasporto collettivo e l'integrazione modale</p> <p>Il progetto di trasporto collettivo in ambito di bacino è costituito sinergicamente dal Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e dalla rete del Trasporto Pubblico Locale su gomma (TPL), e viene inteso dal PMP come un unico sistema di trasporto integrato, sia da un punto di vista funzionale che tariffario, denominato Rete Portante del Trasporto Collettivo.</p> <p>Interscambio trasporto collettivo/trasporto privato</p> <p>Il PMP prevede la presenza e l'organizzazione di parcheggi scambiatori collocati sul territorio provinciale in località strategiche, affinché il trasbordo sul treno avvenga nel momento più vantaggioso per ottimizzare i tempi di viaggio, in modo da scoraggiare al massimo l'uso del mezzo privato.</p> <p>Tale elemento della catena ha naturalmente un ruolo cardine soprattutto se legato a politiche di limitazione della sosta di destinazione e dell'aumento dell'offerta di viabilità ordinaria,</p> <p>I parcheggi scambiatori 'strategici' individuati sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - presso la stazione S. Lazzaro di Savena (SFM+CIVIS) per le provenienze da est (A14); - presso la stazione di Funo per le provenienze da Nord; - presso la stazione di Casalecchio Garibaldi per le provenienze dalla A1 Sud e dalla Valle del Reno. <p>Interscambio trasporto collettivo/ciclopedonale</p> <p>L'accessibilità ciclopedonale alle fermate del trasporto collettivo deve essere quindi migliorata attraverso la realizzazione o il completamento di percorsi dedicati e sicuri (anche attraverso la costruzione di sottopassaggi passanti quando necessari), di attraversamenti protetti per i pedoni, e di spazi coperti e sicuri per il rilascio dei cicli.</p> <p>Il progetto regionale STIMER è un sistema di tariffazione integrata dei trasporti a "biglietto unico", basato sulla suddivisione del territorio regionale in zone con l'abbandono del sistema a scaglionamento chilometrico e della distinzione tariffaria tra servizi urbani ed extraurbani, tra servizi su gomma e servizi su ferro.</p> <p>La Provincia di Bologna si propone come Mobility Manager d'Area, assumendone le funzioni per delega dai Comuni mediante appositi Accordi di Programma: la Provincia potrà svolgere le funzioni di coordinamento, la definizione di standard unici per le indagini sugli spostamenti e l'individuazione, in accordo con i soggetti intermedi (Comuni ed Unioni comunali), delle azioni che si adattano alle diverse realtà.</p> <p>La funzione principale della Provincia sarà la fornitura del necessario supporto tecnico alle aziende ed Enti che vorranno redigere il proprio PSCL, oltre che la finale approvazione degli stessi.</p> <p>Il PMP introduce il ricorso a forme di Road Pricing sulla rete stradale primaria, quale elemento fondamentale di regolamentazione e orientamento della domanda.</p> <p>Il Road Pricing individuato già nel Prit98 come “strumento che permette di affrontare i problemi di congestione in modo da avere un sistema di prezzi per l'uso delle infrastrutture che ripaghi la collettività dei costi effettivi sostenuti per la loro realizzazione e gestione”.</p>
<p>Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione</p>	<p>Potenziamento della accessibilità alla rete ferroviaria principale attraverso la ristrutturazione della stazione centrale, la apertura della stessa sul lato ovest, la collocazione di parcheggi di attestamento su tale lato, la ricollocazione del terminal</p>

<p>Elaborato 1 – 1999</p>	<p>autobus extraurbani; Istituzione del servizio urbano su ferro, con la contestuale maggiore apertura delle attuali stazioni secondarie di Pontelagoscuro, Porotto, Porta Reno e con nuove fermate nella fascia sud-orientale servita dalla linea Ferrara-Codigoro; Revisione dei servizi collettivi su gomma, con particolare attenzione all'aumento di servizio per la fascia medievale e per le zone entro mura nord, con contestuale forte penalizzazione del traffico "parassita" alla ricerca di sosta libera; Realizzazione di itinerari ciclabili protetti, in particolare per il raggiungimento delle stazioni dal centro città e per l'utilizzo dei servizi posti a nord e ad est del centro storico.</p>
<p>Ravenna Fonte Relazione generale – 2006</p>	<p>Il Piano prevede: dare attuazione ai contratti di servizio per il trasporto pubblico locale per il periodo 2004-2006 e promuovere l'utilizzo del TPL durante l'intero arco della giornata e per l'intero territorio interessato dai piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria ambiente; - potenziamento del Servizio trasporto pubblico nelle aree urbane di territorio provinciale con progetti ed interventi elaborati da Comuni ed Aziende pubbliche di trasporto</p>
<p>Forlì-Cesena Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006</p>	<p>Direttrici d'intervento: introdurre ed estendere il TPL nelle aree urbane e sui corridoi principali, con un concetto di "metropolitana di superficie" avvalendosi di percorsi in sede propria, per definire il ruolo di ogni modalità di trasporto sulle diverse direttrici di traffico e procedere velocemente verso un sistema di trasporti a basso impatto ambientale. Trasporto pubblico su gomma Uno degli impegni relativi al 3° Accordo di Programma sulla Qualità dell'aria* è di promuovere l'utilizzo del TPL durante l'intero arco della giornata e per l'intero territorio interessato dai piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria ambiente. A tal fine dovrà essere progettata e realizzata una rete di corsie riservate e controllate attraverso sistemi automatici e telematici, da estendere alle direttrici di avvicinamento ai comuni capoluogo, in modo da garantire, attraverso un necessario aumento della velocità commerciale, il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi di trasporto collettivo, la riduzione dei tempi di percorrenza, il miglioramento delle prestazioni ambientali e dell'efficienza energetica del sistema dei trasporti, nonché la riduzione del costo di gestione del servizio stesso. *3° Accordo di Programma sulla Qualità dell'aria, sottoscritto il 28/09/2004, da parte di Regione, Provincia e Comuni con più di 50.000 abitanti.</p>
<p>Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007</p>	<p>Tra le POLITICHE E AZIONI PER IL SISTEMA TERRITORIALE c'è quello di superare il deficit infrastrutturale nella mobilità ad esempio nel trasporto ferroviario e il TPL.</p>

PTCP	Temi rilevanti
<p>Piacenza Documento Preliminare di Piano – 2007</p>	<p style="text-align: center;">6) Lo sviluppo sostenibile: 6.a) Ambiente</p> <p>Sulla base delle indicazioni sulla qualità dell'aria emerse dall'indagine svolta nel quadro conoscitivo, le priorità che il PTCP e il PPRTQA si danno sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ridurre le emissioni di polveri fini (PM10) nel settore del traffico veicolare, principale responsabile della presenza di questo inquinante; • ridurre le emissioni dei precursori dell'Ozono (Ossidi di Azoto, Idrocarburi, sostanze organiche) in tutti i settori, poiché questi derivano sia dal traffico, che dalle attività produttive, che da ogni processo di combustione, compresi quelli relativi al riscaldamento civile; • ridurre le emissioni dei Composti Organici Volatili (COV) nel settore del traffico veicolare, principale responsabile anche per questa categoria di inquinanti, e nel settore produttivo; • raggiungere e garantire la sostenibilità del sistema della mobilità delle persone e delle merci agendo sia sul lato della domanda, attraverso la pianificazione del territorio e degli insediamenti, che su quello dell'offerta, attraverso il miglioramento

	<p>dell'efficienza e della capacità delle reti di trasporto pubblico locale e regionale, con particolare riguardo alla fruibilità del trasporto su rotaia di persone e merci, e attraverso lo sviluppo dell'intermodalità e della mobilità ciclopedonale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • raggiungere e garantire la sostenibilità del sistema insediativo, agendo preventivamente al livello della pianificazione del territorio e degli insediamenti, riducendo la dispersione dell'offerta e il consumo di territorio, riducendo la domanda di mobilità di passeggeri e merci, riqualificando le dotazioni infrastrutturali ed ecologiche, ed agendo al livello dell'efficienza energetica degli edifici e dell'utilizzo delle fonti rinnovabili; • raggiungere e garantire la sostenibilità del sistema produttivo e commerciale, incrementando l'efficienza e il risparmio energetici nei processi produttivi e nelle catene di commercializzazione e distribuzione, diffondendo le tecnologie a bassa emissione, migliorando la produttività dei materiali e il riciclo dei rifiuti, riducendo la mobilità delle merci; • orientare tutti gli atti di pianificazione territoriale e urbanistica verso il perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria e di riduzione delle emissioni inquinanti; • coinvolgere gli attori sociali e i rappresentanti istituzionali nella corresponsabilità delle decisioni e nella gestione delle azioni.
<p>Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003</p>	<p>Alcune proposte sono contenute nelle politiche per la razionalizzazione della distribuzione delle merci. I trasporti devono essere organizzati, non solo al minor costo sociale ed economico possibile, ma anche al minor costo ambientale, è necessario ottimizzare il movimento e la distribuzione delle merci in ambito urbano mediante l'accorpamento e la gestione informatizzata degli ordini dei diversi operatori, la programmazione delle spedizioni e dei percorsi, l'utilizzo di mezzi di trasporto il più possibile ecologicamente compatibili, la realizzazione di aree per il carico/scarico delle merci, terminali logistici all'interno delle città in modo da concentrare l'uso di mezzi pesanti su vie veloci di accesso e di uscita (tangenziali o circonvallazioni scorrevoli) e di centri logistici nelle aree suburbane e non in aree centrali. Le grandi strutture della Logistica devono inoltre essere in grado di rispondere alla maggioranza delle esigenze degli operatori allo scopo di limitare ulteriori trasferimenti su strada.</p>
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>	<p>L'obiettivo strategico di mobilità più sostenibile si traduce negli obiettivi specifici</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento della sicurezza; - contenimento dei consumi energetici delle emissioni inquinanti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni in coerenza con il PTQA
<p>Modena Fonte: Relazione di piano, variante generale al PTCP - 2008</p>	<p>Politica legata alla priorità della qualità dell'accessibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione delle emissioni di gas climalteranti in atmosfera <p>La riduzione delle emissioni di gas climalteranti in atmosfera è uno degli obiettivi del nuovo Piano della Provincia di Modena e tra le scelte di Piano si evidenzia la valorizzazione dell'ambiente e dello spazio naturale sostenendo la gestione del territorio.</p>
<p>Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che</p>	<p>Il PMP si coordina con il "Piano di Gestione per il risanamento, l'azione ed il mantenimento della Qualità dell'Aria" approvato il 10 ottobre 2007.</p>

endogene del territorio.

Ferrara

Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999

Il PTCP di Ferrara si limita a fornire spunti progettuali per la redazione dei PUT, Piano Urbano del Traffico è lo strumento tecnico-amministrativo destinato a migliorare la mobilità delle persone e delle cose ed è elaborato attraverso studi e progetti coordinati con gli strumenti urbanistici vigenti e basati sull'uso delle risorse esistenti, ovvero sull'uso delle reti infrastrutturali e sui mezzi di trasporto dati. E' finalizzato ad ottenere nel breve periodo sia il miglioramento delle condizioni di circolazione che la riduzione della incidentalità, dei costi per la mobilità e degli effetti inquinanti sull'ambiente.

Nell'ambito dei progetti volti alla riorganizzazione dei sistemi di logistica urbana:

- ridurre la taglia e il numero dei veicoli per il trasporto merci circolanti mediante una concentrazione dei carichi unitari e la realizzazione di piattaforme logistiche urbane;
- ridurre i km percorsi a parità di servizio, anche mediante la creazione di vie preferenziali di accesso alle sedi di attività commerciali e la gestione informatica degli itinerari;
- ridurre l'occupazione impropria delle sedi viarie e dei suoli pubblici con conseguente riduzione della congestione del traffico;
- individuare ed accelerare l'attuazione di tutte le misure di razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico;
- il progressivo divieto di circolazione nelle zone e negli agglomerati già individuati dalla Provincia dei veicoli ad accensione comandata ed ad accensione spontanea pre Euro, dei ciclomotori e dei motocicli a due tempi pre Euro, nonché il divieto di circolazione nei centri urbani dei veicoli commerciali ad accensione spontanea Euro 1, anche se provvisti di bollino blu;
- l'adeguamento dei mezzi del trasporto pubblico locale non Euro, in attesa della loro sostituzione con mezzi a metano, gpl o elettrici, ai valori di emissione previsti per i veicoli Euro, con idonei sistemi di abbattimento delle emissioni o con alimentazione non convenzionale (emulsione, biocarburante);
- il progressivo incremento delle zone pedonali e/o delle ZTL con un obiettivo minimo non inferiore al 10% del territorio urbano;
- la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali sicuri casa-scuola, l'incremento della dotazione dei percorsi di cui sopra e la realizzazione di una rete di itinerari progressivamente protetti, per agevolare l'utilizzo prevalente della bicicletta per tutti gli spostamenti di lunghezza inferiore ai 5 km; alla progettazione e realizzazione della rete dei percorsi ciclo-pedonali sicuri si deve accompagnare la progettazione e realizzazione degli interventi di traffic calming, in particolare attraverso la sostituzione degli incroci, anche semaforizzati, con rotatorie e l'utilizzo esteso dei passaggi pedonali sopraelevati, l'introduzione in tutti i centri urbani di sistemi automatici per il controllo dei limiti di velocità e la progressiva estensione delle zone con limite di velocità di 30 km nei centri urbani interessati dal programma degli interventi per il miglioramento della qualità dell'aria ambiente;
- completare la nomina dei mobility managers aziendali e di area e dare attuazione ai piani degli spostamenti casa-lavoro, da rendere obbligatori per tutte le aziende che rientrano nei parametri previsti dai decreti del ministro dell'ambiente, prevedendo anche le necessarie azioni per garantire il monitoraggio dei risultati attesi. Nel caso delle amministrazioni e delle aziende pubbliche operanti nel territorio dell'agglomerato, la nomina del mobility manager e la predisposizione ed attuazione del piano degli spostamenti casa- lavoro dovranno essere completate entro la fine del 2005.

Ravenna

Fonte Relazione generale - 2006

Altre azioni da adottare per il settore produttivo e quello civile/servizi:

- incentivi ai cittadini finalizzati alla conversione delle auto private a metano o gpl

Il PTCP definisce le priorità di intervento infrastrutturale nel quadro dei seguenti **obiettivi**:

- Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità.

Strategie:

- incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la grande maggioranza dei veicoli-km con elevati livelli di congestione;
- sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti; stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante;

- programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza della strade urbane ed extra-urbane;
- Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a criticità in termini di sicurezza.

Le direttrici di intervento:

- ridimensionare il ruolo dell'automobile, adeguandone il suo uso in funzione degli spazi disponibili e della qualità degli stessi;
- migliorare l'offerta dei servizi, sia in ambito urbano che extraurbano, con l'aumento delle risorse destinate ad un significativo miglioramento del comfort/affollamento;
- introdurre ed estendere il TPL nelle aree urbane e sui corridoi principali, con un concetto di "metropolitana di superficie" avvalendosi di percorsi in sede propria, per definire il ruolo di ogni modalità di trasporto sulle diverse direttrici di traffico e procedere velocemente verso un sistema di trasporti a basso impatto ambientale;
- realizzare punti di interscambio ed aree di fermata accessibili, confortevoli, funzionali, eventualmente assistiti da parcheggi di scambio esterni e gratuiti;
- regolare gli accessi ai centri cittadini, con significativi impatti sul miglioramento della circolazione e sull'inquinamento;
- mantenere una coerenza tra la pianificazione urbana e la politica dei trasporti, promuovendo progetti integrati di sviluppo urbano/trasporto che tengano conto dell'ovvia e successiva necessità di servizi di trasporto sia in termini economici che ai fini degli aspetti sia di viabilità che di localizzazione dell'intervento sul territorio;
- elaborare all'interno dei Piani strutturali comunali piani viabilistici, di traffico e di insediamenti che tengano conto del bilancio sociale dell'intervento, includendo quindi obblighi in merito alla riduzione dell'inquinamento, del miglioramento della sicurezza con riduzione dei costi sanitari, etc.;
- massimizzare l'integrazione fra le reti urbane ed extraurbane, anche a livello tariffario, con l'introduzione del nuovo sistema con carte a microchip denominato STIMER;
- introdurre sistemi di governo della mobilità tecnologicamente assistiti, come ad esempio il telerilevamento della flotta bus;
- sviluppare modalità di trasporto alternativo come servizi flessibili ed a chiamata per aree a scarsa densità abitativa, uso di taxi collettivi nei giorni festivi;
- integrare i servizi scolastici con e come servizi di linea allo scopo di garantire la "socialità" del trasporto a costi compatibili e sostenibili dalla collettività.

Proposta per gli itinerari ciclabili

L'attenzione si è soffermata sull'opportunità di definire criteri innovativi di fruizione del territorio, rispettosi delle qualità ambientali e delle specificità locali.

Progressivo incremento delle zone pedonali e/o delle ZTL con un obiettivo minimo non inferiore al 10% del territorio urbano (impegno relativo al 3° Accordo di Programma sulla Qualità dell'aria, sottoscritto il 28/09/2004, da parte di Regione, Provincia e Comuni con più di 50.000 abitanti)

Rispetto all'obiettivo di qualificazione ambientale del sistema insediativo, le seguenti politiche e azioni connesse al sistema della mobilità sono:

- organizzare il sistema delle attività sul territorio e nelle strutture urbane tendendo al contenimento della mobilità indotta e favorendone l'accesso ai modi di trasporto meno inquinanti;
- non incrementare, e tendenzialmente ridurre la popolazione esposta all'inquinamento acustico, aeriforme, elettromagnetico;
- mettere in sicurezza i recettori più sensibili agli inquinamenti;
- completare i piani di classificazione acustica e dare attuazione ai piani di risanamento acustico;
- redigere piani di risanamento atmosferico.

Forlì-Cesena

Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006

Rimini

Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007

PTCP	Tema	6) Lo sviluppo sostenibile: 6.b) Sicurezza
Piacenza Fonte: Documento Preliminare di Piano – 2007		
Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003	Miglioramento delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture stradali esistenti consentirà di aumentare i livelli di sicurezza ed di ridurre gli alti livelli di incidentalità riscontrabili nel territorio provinciale.	
Reggio –Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano	L'obiettivo strategico di mobilità più sostenibile si traduce negli obiettivi specifici - Aumento della sicurezza della mobilità per tutti gli utenti a partire dalle categorie più esposte (pedoni e ciclisti).	
Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP - 2008	Politica legata alla priorità della qualità dell'accessibilità - la sicurezza delle persone e la riduzione dell'incidentalità Uno degli obiettivi di piano è definire le priorità di adeguamento della rete stradale con obiettivi di varia tipologia: sicurezza della circolazione, eliminazione dei fenomeni di congestione, mitigazione delle esternalità ambientali Attuazione di un programma di politiche e azioni finalizzate alla qualificazione della sicurezza stradale. Azione strategica: Quadro di strategie e azioni per l'incremento della sicurezza, come obiettivo primario: adesione alla Carta Europea della Sicurezza Stradale e al relativo Programma d'azione europeo (obiettivo riduzione degli incidenti mortali del 50% in 10 anni).	
Bologna Fonte: la Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.	Obiettivo specifico - ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza della mobilità per tutti gli utenti, a partire dalle categorie più esposte: pedoni e ciclisti. Obiettivo strategico - diminuzione dell'incidentalità e dei danni da essa prodotti.	
Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999		
Ravenna Fonte Relazione generale – 2006	Strategie: - programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza delle strade urbane ed extra-urbane; - Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a criticità in termini di sicurezza.	
Forlì-Cesena Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006	Sicurezza delle infrastrutture viarie. Le AUSL, e la Provincia favoriscono diverse politiche per la riduzione del trend crescente del numero di incidenti stradali. Le Aziende Sanitarie che operano nel territorio provinciale hanno redatto il Piano della salute che si propone lo scopo di ridurre i decessi sulle strade e l'indice di incidentalità; la Provincia in collaborazione con i Distretti scolastici ha avviato	

	<p>programmi e corsi per insegnare la sicurezza stradale nelle classi, rivolti a tutti gli studenti anche a quelli delle scuole materne.</p> <p>Le azioni descritte nel Piano della salute e riprese dal PTCP, per rendere sicure le infrastrutture viarie negli ambiti urbani sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - miglioramento della visibilità negli incroci; - creazione di nuove rotatorie; - allargamento delle carreggiate esistenti, creazione di marciapiedi e segnaletica orizzontale; - manutenzione dei manti stradali. <p>Per quello che riguarda l'E45, si evidenzia la necessità di un adeguamento alla categoria di III CNR con la messa in sicurezza e mitigazione degli impatti ambientali in talune sezioni urbane.</p>
<p>Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007</p>	

PTCP	Temi rilevanti	7) Innovazione tecnologica e informazione 7.a) innovazione tecnologica
<p>Piacenza Documento Preliminare di Piano - 2007</p>		<p>In una prospettiva di trasformazione da Piacenza area logistica di transito ad area logistica ad alta specializzazione e integrata il PTCP assume le linee del progetto "Piacenza città del Ferro", presentato dall'Istituto per i Trasporti e la Logistica nell'ambito del Piano Strategico. Il progetto si propone di sviluppare a Piacenza le infrastrutture ed i servizi necessari a fare del nostro territorio la piattaforma logistica ferroviaria dell'area centropadana, fortemente interconnessa con Ravenna e Bologna (la spina dorsale dell'Emilia-Romagna). Piacenza città del ferro vuole essere inoltre in grado di rafforzare la modalità ferroviaria e valorizzare l'intermodalità, introducendo servizi ad alto valore aggiunto (non più solo transito ma manipolazione delle merci) a forte contenuto di ITC. Il progetto consentirebbe nello stesso tempo di riequilibrare a favore del ferro il traffico merci che grava oggi sulle infrastrutture stradali che attraversano il piacentino.</p>
<p>Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003</p>		
<p>Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano</p>		<p>Azioni legate alla competitività e l'innovazione: - Colmare il gap di infrastrutture che penalizza la realtà provinciale</p>
<p>Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP - 2008</p>		
<p>Bologna Fonte: la Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare</p>		<p>Obiettivo specifico promuovere le innovazioni tecnologiche nella direzione della sostenibilità della mobilità</p>

le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.	
Ferrara Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999	
Ravenna Fonte Relazione generale – 2006	
Forlì-Cesena Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006	Per ciò che riguarda il Trasporto pubblico su gomma, il PTCP recepisce, uno degli impegni relativi al 3° Accordo di Programma sulla Qualità dell'aria ²¹ è di promuovere l'utilizzo del TPL durante l'intero arco della giornata e per l'intero territorio interessato dai piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria ambiente. A tal fine si propone la progettazione e realizzazione di una rete di corsie riservate e controllate attraverso sistemi automatici e telematici, da estendere alle direttrici di avvicinamento ai comuni capoluogo, in modo da garantire, attraverso un necessario aumento della velocità commerciale, il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi di trasporto collettivo, la riduzione dei tempi di percorrenza, il miglioramento delle prestazioni ambientali e dell'efficienza energetica del sistema dei trasporti, nonché la riduzione del costo di gestione del servizio stesso.
Rimini Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007	

PTCP	Tema	7) Innovazione tecnologica e informazione 7.b) Formazione e informazione
Piacenza Fonte: Documento Preliminare di Piano – 2007		Il Piano strategico di Piacenza “Piacenza 2020” – riferimento essenziale per il nuovo PTCP - nell'asse strategico Innovazione, conoscenza tecnologica, individua un'azione relativa a costruire percorsi innovativi di educazione ambientale .
Parma Fonte: Relazione PTCP – 2003		
Reggio Emilia Fonte: PTCP 2008 Relazione di Piano		
Modena Fonte: Relazione di Piano, variante generale al PTCP – 2008		
Bologna Fonte: La Provincia di Bologna si è dotata (nel Maggio 2008) di un Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP. Esso delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi, che garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità		Obiettivi specifici - far conoscere i costi esterni in modo da consentire l'effettuazione di scelte modali all'insegna della trasparenza e della coerenza; - promuovere la partecipazione dei cittadini a comportamenti “virtuosi”. Il mobility management strumento disposizione delle Amministrazioni locali per incentivare l'uso del mezzo pubblico razionalizzando e riducendo gli spostamenti con il mezzo privato è fondamentalmente basato sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione mirati a una politica sostenibile del governo della città.

²¹ 3° Accordo di Programma sulla Qualità dell'aria, sottoscritto il 28/9/2004, da parte di Regione, Provincia e Comuni con più di 50.000 abitanti.

dei cittadini salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. Uno strumento dinamico, quindi, in grado di attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso l'adeguamento ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio.

Ferrara

Fonte: PTCP Provincia di Ferrara Relazione Elaborato 1 – 1999

Ravenna

Fonte Relazione generale – 2006

Forlì-Cesena

Fonte: PTCP Provincia di Forlì-Cesena Relazione Generale 2006

Sul tema della sicurezza delle infrastrutture viarie la Provincia in collaborazione con i Distretti scolastici ha avviato **programmi e corsi per insegnare la sicurezza stradale** nelle classi, rivolti a tutti gli studenti anche a quelli delle scuole materne

Rimini

Fonte: PTCP Provincia di Rimini Relazione Generale - 2007

Piani Provinciali di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

PIACENZA

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria
PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI
Adottato con Atto C.P. n° 106 del 11 Dicembre 2006
Controdedotto con Atto C.P. n° 58 del 17 Settembre 2007
Approvato con Atto C.P. n° 77 del 15 Ottobre 2007

Obiettivo generale
Mantenere la qualità dell'aria laddove è buona, e migliorarla nelle zone dove sono presenti criticità

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità privata / domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci	<ul style="list-style-type: none"> - Adeguamento della pianificazione territoriale ed urbanistica per mantenere invariati o ridurre i flussi di traffico passeggeri e merci e ridurre la domanda di mobilità; - Pendolarismo lavorativo, promozione del telelavoro a partire dagli enti pubblici; promozione dell'istituzione dei nidi aziendali; potenziamento dell'e-governement; riorganizzazione degli orari dei servizi pubblici; - Istituzione dei mobility manager nei maggiori enti pubblici e nelle maggiori aziende; istituzione dei tavoli zonali; - Mobilità privata e individuale all'interno dei centri urbani; limitazione dell'uso dei veicoli più inquinanti; incentivazione alla riconversione a metano o gpl dei veicoli a benzina; - Interventi di razionalizzazione del traffico nei centri urbani; controlli su spegnimento dei motori ed emissioni; campagna "Bollino Blu"; - Sistema della mobilità ciclistica e pedonale e relativi percorsi; - Sistema dei parcheggi scambiatori e collegamenti a navetta e ciclabili con il centro; - Utilizzo di veicoli a bassa emissione nel sistema degli appalti pubblici; riconversione/rinnovo del parco mezzi degli enti pubblici con veicoli a bassa emissione;

	<ul style="list-style-type: none"> - Car-sharing e car-pooling; - Intermodalità: da gomma a rotaia nel trasporto merci, interscambio merci verso mezzi ecologici leggeri nelle aree urbane; - “Filiera corte” nel campo delle produzioni caratteristiche locali (agroalimentare); - Tavoli di trattativa con le Società gestrici delle Autostrade e con ANAS per l'individuazione di misure e alternative per la riduzione dell'impatto ambientale della viabilità di competenza; - Mobilità su rotaia favorendo anche i collegamenti alle stazioni; studio di eventuali nuove soluzioni nell'ambito di un sistema metropolitano leggero
<p>Trasporto pubblico / funzionalità e efficienza, domanda</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ottimizzazione dei percorsi e degli orari delle linee urbane ed extraurbane e formulazione di un Piano organico di TPL a livello provinciale; - Rinnovo della flotta pubblica con mezzi ecologici; - Politica tariffaria elastica e maggiormente adattabile all'utenza; - Servizi di TPL dedicati a particolari fasce di utenza e/o a chiamata; - Servizi di TPL per il pendolarismo lavorativo, tramite politiche di facilitazione aziendale sia nell'ambito privato sia in quello pubblico; - Servizi di TPL per la mobilità serale e notturna; - Servizi di TPL per l'accesso ai parcheggi scambiatori e ai poli di attrazione esterni ai centri urbani

PARMA

Piano provinciale di tutela e risanamento della qualità dell'Aria

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

Approvato con delibera n° 29 del 28 marzo 2007 del Consiglio Provinciale

Obiettivi generali

Promuovere attraverso iniziative di educazione ambientale rivolte alle scuole e alla comunità locale comportamenti virtuosi soprattutto nell'utilizzo dei mezzi pubblici ai fini della riduzione dell'inquinamento da traffico

Costituire un'integrazione, coordinamento e un monitoraggio delle iniziative avviate da tutte le componenti pubbliche e private del territorio provinciale ai fini del raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria

Costruire in modo completo un inventario delle emissioni civili ed industriali del territorio provinciale

Settore	Linee generali di azione
Mobilità e trasporti	<p><u>Limitazione del traffico e relativi controlli:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Divieto temporaneo alla circolazione dei veicoli particolarmente inquinanti .- Divieto temporaneo e programmato alla circolazione- Estensione dei controlli:- Estensione dell'obbligo di controllo dei gas di scarico (bollino blu) <p><u>Promozione del Trasporto Pubblico:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Miglioramento dell'interscambio gomma-ferro- Creazione corsie preferenziali per il Trasporto Pubblico Locale- Istituzione e mantenimento del Trasporto Pubblico a specifica destinazione (trasporto scolastico, a chiamata, ecc.)- Realizzazione del Sistema integrato provinciale del Trasporto Rapido di Masse (metropolitane di Parma e collegamento con linee provinciali) <p><u>Razionalizzazione della Logistica urbana per il trasporto delle merci e dei flussi di traffico:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Snellimento flussi di traffico veicolare

- Riorganizzazione della logistica urbana per il trasporto delle merci

- Istituzione del Tavolo di coordinamento dei Mobility Managers

- Interventi di Traffic Calmino

Misure per la mobilità pedonale e ciclabile:

- Realizzazione nuove piste ciclabili in sede protetta

- Misure per la facilitazione della mobilità pedonale

- Incremento delle zone pedonali a traffico limitato

Adeguamento del parco veicolare pubblico:

- Programmazione della sostituzione dei mezzi pubblici con mezzi a basso impatto ambientale

- Installazione dei filtri antiparticolato nei mezzi pubblici

- Introduzione di criteri ecologici negli appalti pubblici

- Incremento nei mezzi pubblici delle quote di utilizzo di gasolio a basso tenore di zolfo

Ulteriori azioni di sperimentazione e promozione:

- Incremento della rete di distribuzione dei carburanti a basso impatto ambientale (gas metano e G.P.L.)

- Sperimentazione pavimentazioni stradali fotocatalitiche

REGGIO EMILIA

Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Provincia di Reggio Emilia

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

Approvato in Consiglio Provinciale con DCP n. 113 del 18/10/2007

Obiettivi generali

Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto dei limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale

Riduzione delle emissioni di gas serra

Migliorare la funzionalità e la fruizione dei sistemi urbani e territoriali

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
1. rientro della criticità di lungo periodo, ovvero delle concentrazioni medie annue di particolato fine e biossido di azoto	<p><u>TRASPORTO SU STRADA:</u></p> <p>è il tema centrale del PTQA, in quanto le emissioni di questo settore sono le più impattanti, sia in termini assoluti, sia rispetto all'esposizione antropica. Dato che le emissioni veicolari sono date dal prodotto fra il fattore di emissione (grammi di inquinante emessi per Km) e la percorrenza (numero di veicoli "presenti" sulle infrastrutture viarie provinciali, moltiplicato per i Km che ciascuno percorre), gli interventi possono cercare di ridurre i fattori di emissione o la percorrenza:</p> <p><u>interventi sui fattori di emissione:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- orientare la domanda verso modalità di trasporto caratterizzate da minori emissioni specifiche (in termini di g/Km*persona) quali il TPL, la mobilità ciclo-pedonale e i veicoli privati a minori emissioni (veicoli elettrici, ibridi, a gpl o metano);- intervenire a livello di velocità di percorrenza (grandezza che influenza il fattore di emissione);- azioni di controllo quali il bollino blu "integrato"; <p><u>interventi per la riduzione della percorrenza:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- limitazione anche spaziale del traffico privato e di merci spostando la domanda su vettori caratterizzati da una maggiore efficienza ambientale. Particolare attenzione in termini di potenzialità di riduzione della percorrenza è posta sul potenziamento del servizio ferroviario regionale;

	<ul style="list-style-type: none"> - localizzazione dei maggiori volumi di traffico delle zone urbane in aree a minore sensibilità, che pur non riducendo le emissioni ne riduce l'impatto; - realizzazione di fasce vegetazionali "tamponi" o più semplicemente di filari alberati con funzioni di filtro tra la fonte emissiva del traffico e i recettori sensibili. <p>Una opportuna localizzazione della rete viabilistica rispetto alle aree urbane e soprattutto la pianificazione del loro carico inquinante finalizzata alla minimizzazione dell'esposizione di recettori sensibili ad elevati livelli di inquinamento, può portare a una ulteriore riduzione degli impatti a parità di carico emissivo poiché lo trasferisce verso aree a minor densità abitativa.</p> <p><u>ALTRO TRASPORTO:</u></p> <p>accanto al trasporto veicolare su strada, ha un impatto emissivo significativo anche il trasporto legato alle attività agricole e alle attività produttive.</p> <ul style="list-style-type: none"> - campagna informativa ed eventuale incentivazione sostituzione di macchinari particolarmente inquinanti e dei mezzi agricoli obsoleti, soprattutto rispetto al loro utilizzo in area critica; - stesura di linee guida per la riduzione delle emissioni dalle attività di costruzione edile, particolarmente critiche per le emissioni di polveri a livello locale
<p>2. rientro della criticità di breve periodo, ovvero delle concentrazioni medie giornaliere di particolato fine</p>	<p>Le azioni emergenziali previste si inseriscono nel quadro pianificatorio rappresentato dall' "Accordo di Programma Regionale 2006-2009 per la gestione dell'emergenza da PM10 e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al DM 02/04/02 n°60". Si sono valutati alcuni provvedimenti, a partire da quelli previsti nell'Accordo di Programma 2006-2009 – aggiornamento 2006-2007, che riguardano la limitazione della circolazione privata nelle aree urbane</p>
<p>3. rientro della criticità di breve periodo e di lungo periodo (rispettivamente antropica e vegetazionale), delle concentrazioni di ozono;</p>	<p>Risulta prematuro individuare obiettivi quantitativi di riduzione a causa di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - scarsa conoscenza territoriale della distribuzione delle concentrazioni di ozono; - legame non lineare tra emissioni di precursori e concentrazioni di ozono; - scala territoriale non è appropriata per affrontare il fenomeno dello smog fotochimico. <p>Sembrirebbe più adeguato un approccio che si rifaccia ad una simulazione modellistica regionale che definisca i target di riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e di composti organici volatili, precursori dell'ozono</p>
<p>4. mantenimento delle condizioni non critiche negli ambiti territoriali rientranti in zona B.</p>	<p>Il Piano non prevede una declinazione in interventi specifici per il quarto obiettivo, ma, individua azioni da portare avanti sull'intero territorio provinciale</p>

RIMINI

Piano provinciale di Gestione della Qualità dell'aria

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

Approvato con DCP n. 98 del 18/12/2007

Obiettivi generali

Attivare molte azioni, che anche se singolarmente poco efficaci, nel loro complesso possono dare un contributo significativo

Affiancare politiche incentivanti a quelle disincentivanti, in modo da indirizzare le scelte verso comportamenti più sostenibili

Promuovere una crescita della cultura della sostenibilità

Interagire con gli Enti regionale e statale perché attuino politiche sui fattori di pressione su cui la Provincia non può agire direttamente e rimuovano impedimenti normativi al concreto esplicarsi delle Azioni provinciali

Porre comunque più attenzione alle azioni più incisive che riguardano i settori di maggiore criticità:

- mobilità privata, tra cui spicca il potenziamento del TPL ed in particolare le infrastrutture più importanti come il Metrò di Costa;
- Sistema produttivo, affrontate in primo luogo sul versante dei grandi produttori di emissioni

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità	<p><u>Contenimento della mobilità privata attraverso l'organizzazione della mobilità pendolare e ricorrente.</u> Questo gruppo di azioni ha l'importante funzione di facilitazione e regolamentazione degli spostamenti nelle ore di punta (casa scuola, casa lavoro, grandi attrattori di utenza):</p> <ul style="list-style-type: none">- Pianificazione urbanistica che prevede interventi specifici per la limitazione e razionalizzazione del traffico;- Piani urbani del traffico, PGTU e loro piani attuativi- Promozione del Mobility Management- Estensione del servizio scuola bus <p><u>Interventi per la limitazione del traffico nei centri storici e nelle aree urbane dense.</u> Le Azioni previste tendono a limitare l'accesso veicolare privilegiando la mobilità lenta, offrendo nel contempo soluzioni alternative, quali i parcheggi scambiatori:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Estensione/creazione di zone pedonali e/o ZTL (Zone a Traffico Limitato); - Accessi differenziati per tipologia di veicoli; - Differenziazione della tariffa della sosta; - Estensione della rete ciclopedonale; - Attuazione di parcheggi scambiatori; - Interventi di blocco o limitazione del traffico; - Modalità più restrittive di accesso a ZTL esistenti; - Controlli periodici o controlli automatici degli accessi alle ZTL; <p><u>Interventi di moderazione della velocità.</u> La progettazione e realizzazione degli interventi di traffic calming, in particolare attraverso la sostituzione degli incroci, anche semaforizzati, con rotonde e l'utilizzo esteso dei passaggi pedonali sopraelevati, l'introduzione in tutti i centri urbani di sistemi automatici per il controllo dei limiti di velocità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi di moderazione della velocità; - Estensione delle buone pratiche di progettazione stradale per la regolazione e fluidificazione del traffico; <p><u>Interventi sulla qualità e quantità del parco veicolare e sul contenimento delle sue emissioni.</u> Questa serie di azioni mira al rinnovo ed al controllo del parco e del traffico veicolare con conseguente beneficio in termini di emissioni veicolari. Il parco veicolare urbano risulta infatti essere il maggior responsabile dell'inquinamento atmosferico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bollino Blu; - Incentivi per la conversione di veicoli a metano o GPL; - Potenziamento dei sistemi tecnologici di regolazione e controllo del traffico; - Spegnimento dei veicoli fermi o in sosta; - Promuovere presso la Regione Emilia Romagna adeguamenti normativi e urbanistici per la rete dei distributori di carburanti a basso impatto ambientale; - Promozione verso la Regione dell'esigenza di coordinamento di azioni che coinvolgano le Autostrade e strade statali finalizzate alla riduzione delle emissioni da queste arterie; - Sostituzione di veicoli inquinanti, non destinati al trasporto pubblico, di proprietà della P.A.
Trasporto pubblico	<p><u>Interventi a carattere infrastrutturale relativi al Trasporto Pubblico e interventi complementari.</u> Appare opportuno trattare in maniera unitaria gli aspetti infrastrutturali del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e quelli ad esso complementari, al fine di poter individuarne le</p>

possibili sinergie:

- Realizzazione del Metrò di Costa;
- Realizzare una rete di corsie riservate e controllate anche mediante sistemi automatici e telematici;
- Sviluppo di sistemi di trasporto pubblico a chiamata;
- Estensione del servizio di car sharing;
- Avvio del servizio di bike sharing;
- Potenziamento del servizio di trasporto pubblico per la mobilità serale/notturna;
- Promuovere presso la Regione e Trenitalia, l'incremento delle corse sulle tratte ferroviarie usufruendo delle potenzialità ancora disponibili;
- Utilizzo di gasolio con tenore di zolfo < 10 ppm nei mezzi del trasporto pubblico locale (TPL);
- Indirizzare le Aziende di trasporto pubblico locale e di servizi alla conversione dei mezzi a metano, GPL o elettrici;
- Interventi di agevolazione tariffaria;
- Razionalizzazione della rete di trasporto pubblico

FERRARA

Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria
PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI
Approvato con DCP n. 24/12391 del 27/02/08

Obiettivi generali
Aumentare le conoscenze e favorire la diffusione delle informazioni acquisite sugli inquinanti atmosferici e i loro effetti sulla salute
Diminuire la produzione di inquinamento atmosferico causata dall'utilizzo dei veicoli a motore
Diminuire quantità e pericolosità degli inquinanti atmosferici emessi
Incentivare pratiche edilizie ad alta efficienza energetica
Gestione del territorio coerente con il risanamento della qualità dell'aria

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità e traffico	<p>L'obiettivo generale individuato per questo settore è quello di diminuire la produzione di inquinanti causata dall'utilizzo dei veicoli a motore attraverso azioni specifiche che seguano i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none">- favorire la diversione dal mezzo privato verso altre forme di spostamento più sostenibili dal punto di vista ambientale (mobilità ciclabile, trasporto su rotaia, Trasporto Pubblico Locale, ...);- diminuire il chilometraggio percorso dai veicoli privati;- favorire la fluidificazione del traffico;- diminuire l'inquinamento prodotto da ciascun veicolo, tramite ammodernamento dei mezzi e il ricorso a carburanti meno inquinanti;- ottimizzare gli interventi gestionali su infrastrutture e territorio;- riorganizzare la distribuzione delle merci per diminuire l'impatto inquinante dei veicoli commerciali, specie nei centri urbani.
Sistema di trasporto collettivo	<ul style="list-style-type: none">- ottimizzazione dell'attuale servizio urbano ed extraurbano del trasporto pubblico locale attraverso la progressiva implementazione del Piano dei Servizi di trasporto collettivi;- istituzione di servizi di collegamento rapido tra parcheggi di interscambio/attestamento ed il centro città e le aree a più elevata

	<p>concentrazione di attività industriali e commerciali;</p> <ul style="list-style-type: none"> - maggiore integrazione e coordinamento tra i servizi di TPL su gomma e su ferro; - potenziamento dei servizi di trasporto in occasione di particolari eventi; - incremento della velocità commerciale dei mezzi pubblici e la regolarità del servizio; - individuazione degli interventi strutturali di miglioramento dell'accessibilità; - potenziamento della rete di vendita dei titoli di viaggio; - miglioramento della qualità, del comfort e dell'accessibilità delle vetture; - riduzione delle emissioni inquinanti attribuibili al trasporto pubblico attraverso l'adeguamento dei mezzi mediante: <ul style="list-style-type: none"> a) dispositivi anti-particolato; b) combustibile meno inquinante; c) ringiovanimento delle flotte; d) immissione, per i nuovi mezzi, di bus alimentati a metano
<p>Trasporto ferroviario</p>	<ul style="list-style-type: none"> - elettrificazione completa delle linee già esistenti; - estensione della rete ferroviaria verso i principali Comuni e verso il mare - ammodernamento del materiale rotabile; - attivazione e sviluppo di centri di interscambio pubblico-privato in corrispondenza di stazioni di particolare importanza; - miglioramento dell'accessibilità ciclabile alle stazioni ferroviarie
<p>Logistica urbana</p>	<ul style="list-style-type: none"> - riduzione del numero dei veicoli per il trasporto merci circolanti mediante una concentrazione dei carichi unitari e la realizzazione di piattaforme logistiche urbane; - razionalizzazione del percorso di detti mezzi con aumento della velocità commerciale e dell'efficienza del servizio; - riduzione dei chilometri percorsi a parità di servizio, anche mediante la creazione di vie preferenziali di accesso alle sedi di attività commerciali e la gestione informatica degli itinerari; - riduzione dell'occupazione impropria delle sedi viarie e dei suoli pubblici con conseguente riduzione della congestione del traffico. - sviluppo Piano della logistica che affronti esplicitamente i temi della riorganizzazione dei flussi di merci, - coordinamento degli interventi infrastrutturali per l'accesso alla città dei mezzi commerciali, riorganizzazione delle modalità e delle attività di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano attraverso lo studio e l'implementazione di misure di regolamentazione; - "ogistic manager;

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">- fondo apposito nel quale far confluire eventuali cofinanziamenti Statali, Regionali e Provinciali per sostenere la azioni di rinnovamento della logistica urbana e adeguamento delle flotte commerciali;- applicazione di forme di tariffazione premianti per quegli utilizzatori che permettano di ridurre la quota di movimenti in auto-approvvigionamento e/o in conto proprio, e consentano così di contenere le percorrenze dei veicoli commerciali;- criteri di rilascio dei permessi di accesso e circolazione nella ZTL in relazione al contributo che le diverse tipologie e categorie interessate forniscono all'inquinamento atmosferico, penalizzandole in base alla quantità di emissioni prodotte;- van-sharing;- strutture di appoggio e deposito in luoghi interni alla città e facilmente accessibili agli utenti finali e agli esercenti che sopperiscano alla mancanza di spazi di magazzino |
|--|---|

MODENA

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

<http://www.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=7&IDSezione=816&ID=34959>

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

approvato in Consiglio Provinciale con delibera n° 47/2007 ed è entrato in vigore il 9 maggio 2007

Obiettivo/i generale

- Rispetto dei valori limite di qualità dell'aria
- promuovere iniziative di educazione ambientale rivolte alla comunità locale sui temi legati ad inquinamento atmosferico e salute;
- costituire un'integrazione, coordinamento e un monitoraggio delle iniziative avviate da tutte le componenti pubbliche e private del territorio provinciale ai fini del raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria;
- realizzare una forte integrazione fra i programmi di risanamento della qualità dell'aria e quelli relativi alla tutela della salute pubblica;
- promuovere l'integrazione tra gli obiettivi del piano di risanamento e le politiche assunte nei diversi processi di pianificazione (PSC, POC, altri piani di settore);
- implementare e mantenere aggiornato l'inventario delle emissioni in particolare relativamente al settore produttivo;
- adeguamento normativo della rete di monitoraggio della qualità dell'aria.

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità delle persone e delle merci	<ul style="list-style-type: none">- Divieto di circolazione (livelli di PM10) per veicoli non catalizzati, diesel (non euro e euro 1 anche se provvisti di bollino blu), ciclomotori e motocicli non catalizzati;- Limitazione della circolazione nel periodo ottobre – marzo;- Creazione di transit point;- Controllo annuale dei gas di scarico (bollino blu);- Aumento del trasporto pubblico, con un servizio più esteso, più frequente e più veloce;- Pendolarismo tra Modena ed i principali centri della provincia e dell'area metropolitana (Bologna-Modena-Reggio Emilia-Parma): utilizzo della rete ferroviaria, aumento del livello di servizio delle linee ferroviarie provinciali con nuove stazioni e maggiore frequenza, nuovo disegno rete delle linee di trasporto extraurbano su gomma in penetrazione alla città (Azione del PUM del Comune di Modena);- Pendolarismo veicolare verso Modena: parcheggi scambiatori in prossimità della tangenziale, in corrispondenza dei capolinea delle linee di TPL (Azione del PUM del

Comune di Modena);

- Realizzazione di un servizio di TPL in area urbana ad alta efficienza, abbinato ad una riorganizzazione totale della rete urbana ed extraurbana;
- Riorganizzazione dei sistemi di logistica urbana;
- Riorganizzazione del trasporto delle merci attraverso una forte iniezione di logistica con una decisa diversificazione sul mezzo ferroviario;
- Riorganizzazione della mobilità delle merci in ambito urbano attraverso: spostamento di quote consistenti di merci su ferrovia; creazione di transit point; soluzioni di servizio ai commercianti del Centro Storico (Azione del PUM del Comune di Modena);
- Igiene ambientale: studio di orari diversi per la raccolta dei rifiuti urbani da cassonetto; maggior efficienza delle turnazioni, automazione dei percorsi e utilizzo del GPS. Altri interventi su reti interrato di distribuzione (Hera Modena srl);
- Misure di razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico attraverso l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie ;
- Interventi infrastrutturali (completamento tangenziali, modifica viabilità comunale, nuovi attraversamenti a linee ferroviarie, realizzazione rotatorie, ecc);
- Obbligo di spegnimento del motore dei veicoli;
- Acquisto veicoli esclusivamente ecocompatibili;
- Soluzioni logistiche necessarie a trasferire da gomma a rotaia quote di RSU da avviare allo smaltimento;
- Attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali;
- Incentivi ai cittadini finalizzati alla conversione delle auto private a metano, GPL o elettriche ed all'installazione di filtri antiparticolato negli autoveicoli diesel;
- Nuove piste ciclabili al fine di creare una rete territoriale ciclabile e miglioramento dell'esistente;
- Esperienze di telelavoro negli Enti Locali e nelle Aziende Pubbliche;
- Tavolo coordinamento dei Mobility Manager pubblici e privati;
- Iniziative di servizio scolastico a domicilio e autobus a chiamata;
- Vincoli nella pianificazione urbanistica ai fini di garantire il perseguimento degli obiettivi di risanamento e mantenimento del Piano;
- Contributi per l'installazione su veicoli diesel di filtri antiparticolato per cittadini ed enti pubblici.
- Car pooling nei percorsi casa – lavoro;
- Zone con limite di velocità e a traffico limitato per favorire la fruizione ciclabile;
- Rete efficiente di distributori di carburante a basso impatto e di colonnine di ricarica per veicoli elettrici;
- Interventi su rete ferroviaria migliorando l'accessibilità al servizio ferroviario sia tramite interventi infrastrutturali nei punti di interscambio che mediante l'integrazione tariffaria;
- Gestione del problema dell'inquinamento dovuto al traffico veicolare delle autostrade anche con azioni e impegni attivi che portino ad un effettivo miglioramento dei parametri di inquinamento;
- Interventi per la moderazione del traffico nelle zone urbane residenziali o sulle strade che attraversano nuclei abitati;
- Ampliamento ZTL, aree pedonali, aree a sosta tariffata e aumento corsie preferenziali.

BOLOGNA

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

http://www.aria.provincia.bologna.it/pianificazione_gestione/piano.htm

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATCI

Delibera n. 69 del 09/10/2007

Obiettivo/i generale

Aumentare la diversione modale da mezzo privato a mezzo pubblico

Recupero di mobilità ciclopedonale, con diminuzione dell'uso del mezzo privato

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità	<ul style="list-style-type: none">- Istituzione del mobility manager di agglomerato- Istituzione del mobility manager d'area/aziendale- Centri storici - Controllo degli accessi per tipologia di veicoli- Centri Storici - Aumento della tariffa della sosta- Centri Storici - Estensione/creazione di zone pedonali- Centri Storici - Sosta dei motocicli a pagamento- Realizzazione e completamento della rete ciclabile- Realizzazione e completamento dei percorsi pedonali- Interventi di moderazione del traffico- Istituzione di servizi scuolabus- Gestione della mobilità alle grandi strutture di vendita tramite istituzione di Navette;- Potenziamento del servizio di car sharing- Potenziamento dei sistemi tecnologici di regolazione e controllo del traffico- Interventi sul parco veicolare
Trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none">- Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano- Realizzazione del sistema TPGV

	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione del sistema metropolitano bolognese - Interscambio - Realizzazione delle piattaforme - Interscambio - Realizzazione/gestione P scambiatori - Interscambio - Realizzazione/gestione P scambiatori alle fermate SFM - Implementazione del sistema integrato del titolo di viaggio STIMER - Interventi di agevolazione tariffaria - Gestione di eventi straordinari - Potenziamento del servizio di tp per la mobilità serale/notturna - Sviluppo di sistemi di trasporto pubblico a chiamata - Ripianificazione della rete di trasporto pubblico - Incremento della velocità commerciale dei mezzi di tp su gomma e miglioramento dell'efficacia del servizio di tp su gomma - Filoviarizzazione e metanizzazione della flotta del servizio di tp su gomma - Informazione relativa al servizio di trasporto pubblico
<p>Aree produttive e logistica</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Azioni volte alla diminuzione degli spostamenti dei lavoratori col mezzo privato, sia a carattere sistematico (istituzione di navette) che per motivi di svago (istituzione di servizi interni alle aziende o alle aree produttive) - Istituzione di piattaforme logistiche nel territorio provinciale (attività attualmente oggetto di un progetto pilota), - Regolamentazione degli orari di consegna delle merci ai negozi, al fine di sgravare dal traffico pesante le aree centrali della città già congestionate

FORLI'-CESENA

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

<http://www.provincia.fc.it/pianoaria/>

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

Delibera C.P. 84071/07 del 24/09/07

Obiettivo/i generale

Mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove è buona, e migliorarla negli altri casi in relazione agli obiettivi stabiliti dalla normativa di settore al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso.

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità sostenibile	<p>Il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria assume i contenuti del PTCP in quanto estremamente coerenti con gli obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none">- potenziare il trasporto collettivo (Trasporto pubblico locale, riassetto della rete TPL urbana di Forlì, riassetto della rete TPL urbana di Cesena, riassetto della rete (TPL) suburbana ed extraurbana, servizi innovativi, potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale, accesso ed utilizzo delle infrastrutture ferroviarie);- promuovere l'uso di treni, autobus e taxi collettivi (iniziative di Mobility management, piani di comunicazione e marketing a supporto di interventi di potenziamento e razionalizzazione dei servizi di TPL, iniziative di tariffazione agevolata);- razionalizzare il traffico urbano (razionalizzare il sistema della sosta, politiche di regolazione del traffico per i motoveicoli, zone riservate alla mobilità a zero immissioni, fluidificazione del traffico e riduzione della velocità)- programmare l'uso della città (riorganizzazione degli orari scolastici, della pubblica amministrazione e delle attività commerciali per ridurre la congestione del traffico veicolare e del trasporto pubblico negli orari di punta);- rendere possibile e incentivare l'uso di mezzi semplici e non inquinanti (mobilità ciclo-pedonale, percorsi sicuri casa-scuola,
Logistica	<ul style="list-style-type: none">- promozione di provvedimenti regolatori (controllo accessi, soste, agevolazioni per il trasporto conto terzi) da parte dei Comuni;- promozione del rinnovo del parco veicolare con graduale sostituzione dei veicoli vecchi ed inquinanti con veicoli a basso inquinamento (ibridi, metano e G.P.L.);- favorire l'introduzione di servizi di van-sharing;- realizzazione di centri di distribuzione urbana delle merci (CDU).

RAVENNA

Piano Provinciale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria

<http://www.provincia.ra.it/Argomenti/Ambiente/Aria-e-inquinamento-acustico>

PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI/PROGRAMMATICI

DCP n. 78 del 27/7/2006

Obiettivo/i generale

Miglioramento della qualità dell'aria

Uso e gestione consapevole delle risorse energetiche

Promozione per una mobilità sostenibile

Agevolare il ricorso a fonti rinnovabili

Informazione e sensibilizzazione di tutti i soggetti coinvolti

Settore / obiettivo	Linee generali di azione
Mobilità	<p><u>Azioni a carattere strutturale:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola per incentivare la mobilità ciclo-pedonale di bambini e ragazzi con conseguente riduzione delle auto usate a tale scopo- Installazione di centraline di regolazione per semafori "intelligenti" in tutti i principali centri urbani della Provincia- Aumento della disponibilità di piste ciclabili nei centri urbani e nelle altre aree- Sostituzione progressiva degli incroci con rotonde- Estensione delle zone con limite di velocità di 30 km/h- Incremento delle zone pedonali e/o ZTL <p><u>Azioni di pianificazione e di carattere gestionale:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Riorganizzazione dei sistemi di logistica urbana: creazione di piattaforme logistiche urbane, razionalizzazione dei percorsi per i mezzi trasporto merci, individuazione di vie preferenziali di accesso alle zone commerciali/ artigianali/industriali- Razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico attraverso l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie

- Revisione della gestione della logistica urbana con il supporto degli strumenti di pianificazione
- Previsione e supporto della nomina dei mobility managers aziendali e di area per poter dare attuazione ai piani degli spostamenti casa-lavoro

Azioni di sensibilizzazione:

- Sensibilizzazione delle aziende di trasporto pubblico e di servizi all'uso di combustibile con tenore di zolfo < 10 ppm
- Promozione dell'attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali (concorso di aziende di trasporto pubblico e mobility manager)
- Promozione del mezzo pubblico come mezzo di trasporto dei cittadini

Azioni di carattere economico:

- Acquisizione di mezzi esclusivamente eco-compatibili
- Incentivi ai cittadini finalizzati alla conversione delle auto private a metano o GPL
- Potenziamento del Servizio trasporto pubblico nelle aree urbane del territorio provinciale
- Previsione di interventi per favorire il trasporto su rotaia, sia delle merci che dei cittadini

Azioni cogenti:

- Limitazione del traffico
- Obbligo di spegnimento del motore in determinate condizioni
- Proseguire le esperienze di controllo gas scarico/bollino blu

