



# **BUONA MOBILITÀ**

**LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO  
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI**



**BUONA MOBILITÀ**

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



# sommario

<b>PREMESSA</b> .....	5
<b>IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA</b> .....	7
Che funzioni ha la Regione?.....	7
Un bilancio del PRIT '98.....	7
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	9
<b>LA MOBILITÀ CICLOPEDONALE</b> .....	10
Che funzioni ha la Regione?.....	10
Un bilancio del PRIT '98.....	10
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	11
<b>IL SETTORE FERROVIARIO</b> .....	13
Che funzioni ha la Regione?.....	13
Un bilancio del PRIT '98.....	14
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	15
<b>LA QUALITÀ DELL'ARIA</b> .....	16
Che funzioni ha la Regione?.....	16
Un bilancio del PRIT '98.....	16
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	17
<b>I NUOVI TITOLI DI VIAGGIO “MI MUOVO”</b> .....	18
Che funzioni ha la Regione?.....	18
Un bilancio del PRIT '98.....	18
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	20

<b>IL SETTORE STRADALE</b> .....	22
Che funzioni ha la Regione?.....	22
Un bilancio del PRIT '98.....	23
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	25
<b>LA SICUREZZA STRADALE</b> .....	26
Che funzioni ha la Regione?.....	26
Un bilancio del PRIT '98.....	26
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	27
<b>IL TRAFFICO DELLE MERCI, LA LOGISTICA URBANA E IL PORTO DI RAVENNA</b> .....	29
Che funzioni ha la Regione?.....	29
Un bilancio del PRIT '98.....	30
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	31
<b>IL SETTORE IDROVIARIO</b> .....	33
Che funzioni ha la Regione?.....	33
Un bilancio del PRIT '98.....	34
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	34
<b>IL TRASPORTO AEREO</b> .....	35
Che funzioni ha la Regione?.....	35
Un bilancio del PRIT '98.....	36
Le strategie e le azioni previste dal nuovo Piano .....	37
<b>CREDITI</b> .....	38

# premessa

Questa pubblicazione nasce per accompagnare la “Guida alla discussione” realizzata in occasione dell’**evento partecipativo** promosso dalla Regione allo scopo di offrire alle cittadine e ai cittadini dell’Emilia-Romagna un **momento di ascolto e di confronto sul nuovo Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)**, attualmente in corso di elaborazione.

In particolare, dopo aver illustrato le finalità e le caratteristiche che avrà l’iniziativa di partecipazione e soprattutto i temi di discussione sui quali i cittadini verranno chiamati a confrontarsi, la Regione ha voluto realizzare anche una seconda Guida, più “tecnica” anche se il più possibile chiara e sintetica, in modo da **facilitare la comprensione di ciò che accade nei diversi settori legati al mondo dei trasporti e della mobilità nella nostra regione.**

Proprio per questo all’interno di questa pubblicazione viene offerto, per ciascun settore di intervento, un **quadro sulle funzioni della Regione**, un **bilancio del precedente Piano dei trasporti del 1998**, con una sintesi delle diverse iniziative e attività realizzate negli ultimi anni, ed infine un’anticipazione sulle **strategie e sulle priorità previste nel nuovo PRIT.**



**BUONA MOBILITÀ**

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

# il settore autofiloviario e la mobilità urbana

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

La Regione svolge funzioni di **programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico**, promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse collettivo.

Più in particolare, la Regione svolge azioni sul territorio regionale nel campo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile, vista sotto il profilo economico, sociale e ambientale, puntando alla riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento ambientale a tutela della salute delle cittadine e dei cittadini.

La legge di riferimento è la Legge regionale n. 30 del 1998, *"Disciplina del trasporto pubblico regionale e locale"*.

## UN BILANCIO DEL PRIT '98

L'intervento della Regione nel campo della **mobilità sostenibile e dello sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL)** si è concretizzato attraverso tre linee principali:

- la crescita dei **"servizi minimi"**;
- gli **investimenti** nel settore (e più in generale nella mobilità urbana);
- la **"governance"** del settore (intesa come gestione complessiva del sistema).



## il settore autofiloviario e la mobilità urbana

Per quanto riguarda i servizi, oltre ad avere consentito il mantenimento delle risorse fino al 2007, dal 2008 la Regione ha incrementato notevolmente i finanziamenti.

Anche sul fronte degli investimenti la Regione ha compiuto un grande sforzo, destinando, nell'ambito degli **Accordi per la qualità dell'aria**, 263 milioni di euro per:

- il post-trattamento dei gas di scarico e impiego di carburanti alternativi;
- il rinnovo del parco autobus del TPL con veicoli con ridotte emissioni inquinanti (l'intervento finanziario più rilevante ha riguardato la riqualificazione del parco mezzi, con l'acquisto di 1.430 nuovi autobus);
- il potenziamento della mobilità ciclistica;
- gli interventi per la mobilità sostenibile e l'intermodalità (cioè la possibilità di utilizzare mezzi diversi).

La Regione inoltre ha attuato un **processo di riforma del TPL**: con la legge regionale n. 10 del 2008 e con la successiva Intesa generale Quadro tra Regione Emilia-Romagna, Province e Comuni capoluogo del dicembre 2008, è stato **ridefinito il ruolo delle Agenzie locali per la mobilità**, allo scopo di perfezionare la distinzione tra le funzioni di amministrazione e di gestione del trasporto pubblico locale.



**BUONA MOBILITÀ**

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



# il settore autofiloviario e la mobilità urbana

## LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

Vista la tendenza sempre più radicata a identificare il concetto di mobilità con quella del solo spostamento con un mezzo privato, la Regione promuove da sempre l'**educazione dei cittadini e delle cittadine all'uso del trasporto collettivo e dei mezzi a basso impatto ambientale.**

Compito della Regione e degli Enti locali è pertanto quello di attivare tutte le azioni possibili per **creare una diversa ripartizione modale degli spostamenti, soprattutto nelle aree urbane.** Per il trasporto pubblico inoltre bisogna prendere in considerazione la necessità di **integrare il servizio su gomma con quello su ferro**, organizzando punti di interscambio nelle stazioni, ma anche di **sviluppare altre forme di servizio collettivo flessibili** come taxi-bus, *car pooling*, *car sharing* e *bike sharing*, non ancora sufficientemente sperimentate e incentivate.

Non esiste un'unica soluzione ma una serie di azioni tra le quali ogni città deve individuare le più idonee alle proprie specificità, rafforzando e migliorando in tutti i casi l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico.

In questo quadro è inoltre importante sottolineare come, a fronte dei tagli drastici del Governo (70 milioni di euro l'anno) sul trasporto pubblico locale, la Regione ha voluto contenere l'effetto

della manovra finanziaria nazionale con una razionalizzazione dei servizi ferroviari e per autobus volta al miglioramento della ripartizione modale e all'aumento dell'utilizzo del TPL. Tutto questo è stato stabilito dal **"Patto per il trasporto pubblico regionale e locale 2011-2013"**, frutto di un Tavolo istituzionale indetto dalla Regione con l'obiettivo di formulare una soluzione concordata tra le parti per mantenere, da un lato, l'equilibrio economico del sistema di trasporto pubblico e, dall'altro, garantire una risposta efficace alle esigenze di mobilità dei cittadini.

Il Patto è stato siglato nel **dicembre 2010** da Regione, Province, Comuni capoluogo e con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, Anci e Upi Emilia-Romagna, agenzie locali per la mobilità, società e imprese di trasporto pubblico, associazioni di categoria, imprese ferroviarie, sindacati confederali e del settore dei trasporti. Con questo accordo la Regione intende destinare, per il triennio 2011-2013, oltre **384 milioni di euro** di risorse correnti per il servizio ferroviario regionale e quasi **752 milioni di euro** per il trasporto pubblico locale, impegnandosi, insieme a tutti i soggetti che hanno condiviso il Patto, anche ad attivare confronti per accelerare i processi di aggregazione aziendali volti al contenimento dei costi, mantenendo un adeguato "presidio" del territorio e un'integrazione dei servizi comuni.

# la mobilità ciclopedonale



## UN BILANCIO DEL PRIT '98

In questo settore **la Regione ha stanziato**, a partire dal 1994, **oltre 35 milioni di euro** per realizzare interventi che riguardano soprattutto l'ambito urbano ma anche la rete viaria extraurbana, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani. In Emilia-Romagna si è registrato un aumento significativo delle **piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane: si è passati infatti **dai 405 km del 2000 ai 1.080 km del 2009**.

La Regione, oltre a finanziare le infrastrutture ciclopedonali, promuove e cofinanzia anche iniziative e attività che incentivino la **"cultura ciclabile"**, in modo da orientare sempre di più le cittadine e i cittadini verso l'uso della bici per gli spostamenti individuali o di gruppo.

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, rappresentano degli **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente correlato con l'abbattimento dell'inquinamento ambientale, la sicurezza dei trasporti, il miglioramento della qualità della vita e la percezione del paesaggio e del territorio.

Rientra in questo quadro il **"Patto"** firmato dalla Regione nel giugno 2009 insieme alle realtà associative più impegnate **sui temi della sostenibilità ambientale, Fiab, Legambiente, UISP e WWF**, allo scopo di implementare lo sviluppo della rete attraverso azioni di promozione della cultura ciclabile. Favorire le politiche di mobility management, promuovere la mobilità ciclistica nei **percorsi casa-scuola e casa-lavoro**, realizzare **percorsi ciclabili sui tracciati ferroviari dismessi** (già a gennaio 2010 è stato siglato un accordo tra Regione e RFI per realizzare il collegamento ciclopedonale sulla Bologna-Verona), potenziare

## la mobilità ciclopedonale

la rete regionale del **servizio di noleggio biciclette** inserendoli all'interno del sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Muovo": sono solo alcune delle principali attività previste da questo accordo.

La Regione ha promosso anche la **qualificazione della segnaletica** di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie per favorire l'integrazione treno-bicicletta.

È in corso anche un progetto per realizzare l'**Atlante digitale regionale dell'intermodalità treno-bicicletta**, che fornirà una mappatura completa della rete delle piste ciclabili esistenti intorno alle **principali 58 stazioni della regione** e che servirà per pianificare meglio gli interventi di valorizzazione dell'intermodalità treno-bici.

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna. In Emilia-Romagna la quota di ripartizione modale della bicicletta nella mobilità urbana si attesta intorno al 10%, vale a dire più del doppio della media nazionale. È perciò evidente quanto questo settore rappresenti una **funzione davvero strategica**, e non solo riservata a nicchie deboli della mobilità.

È giusto quindi che, in questo contesto, più che forzare l'uso del mezzo pubblico oltre soglie di appetibilità che non gli sono proprie, si cerchi di **incrementare l'uso della bicicletta**, non come sistema di mobilità antagonista del TPL, ma come elemento ad esso complementare. L'obiettivo per questo



## la mobilità ciclopedonale

settore è dunque quello di prevedere un aumento del 15% dell'uso della bicicletta nelle città inferiori ai 200 mila abitanti della regione, guardando come orizzonte temporale il 2020.



All'interno di questo quadro non va sottovalutata l'**azione di tipo educativo rivolta alle scuole**, con il coinvolgimento di studenti, insegnanti, famiglie, a partire dalla creazione di percorsi sicuri in grado non solo di ridurre il traffico privato ma soprattutto di "formare" un diverso e più consono approccio dei giovani al tema della mobilità sostenibile e di assicurare pari opportunità di accesso per tutti ai diversi luoghi e servizi del territorio.

# il settore ferroviario

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

La Regione Emilia-Romagna, con la Legge regionale n. 30 del 1998, ha dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale. Queste norme hanno portato negli anni successivi al trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie in concessione o in ex gestione commissariale governativa (e dei treni utilizzati per erogare i servizi su queste stesse linee) e l'attribuzione dei servizi ferroviari di propria competenza svolti anche sulla rete nazionale.

In particolare, in materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni di programmazione, amministrazione e finanziamento dei servizi di trasporto pubblico**, escluse le funzioni di sicurezza che invece sono rimaste di competenza dello Stato. La Regione Emilia-Romagna è impegnata direttamente anche

in attività che consentano di **mantenere l'efficienza e di potenziare le linee ferroviarie e i treni**, oltre che di migliorare le **condizioni di sicurezza**, finanziando il settore ferroviario sia con risorse proprie sia con risorse trasferite dallo Stato.





## il settore ferroviario

### UN BILANCIO DEL PRIT '98

Per le **infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale**, il decennio trascorso ha visto un risultato eccezionale, in grado di cambiare radicalmente le prestazioni del sistema ferroviario regionale e nazionale: si stanno completando i lavori dell'Alta velocità ferroviaria (con la tratta Bologna-Milano e Bologna-Firenze attivate, il nodo di Bologna verrà attivato nel 2012); sono stati ultimati recentemente i lavori per il raddoppio della linea Bologna-Verona; sono stati realizzati importanti interventi sulla Porrettana e sulla Pontremolese; è stato attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato della stazione di Bologna e realizzati altri importanti interventi per il miglioramento delle tecnologie lungo l'intera rete, anche rivolti al miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario. La maggior parte dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie principali della regione sono stati soppressi o sono in via di soppressione, molte stazioni/fermate sono state ristrutturare e rinnovate e altre, nuove, sono state inserite su diverse linee.

Per le **infrastrutture ferroviarie della rete regionale** è in corso un **piano straordinario di interventi**, del costo di circa 200 milioni di euro, per rinnovare e uniformare l'armamento ferroviario, elettrificare l'intera rete, eliminare numerosi passaggi a livello, introdurre nuove tecnologie per razionalizzare la gestione dell'intero sistema e per migliorare le



condizioni di sicurezza, ammodernare e potenziare le stazioni, rendendole adeguate alla lunghezza dei nuovi convogli.

A questi interventi infrastrutturali è affiancato un imponente **ammodernamento dei treni**: è in corso un **piano straordinario**, con risorse per circa 200 milioni di euro, per rinnovare e ampliare l'intera flotta regionale (diversi treni sono già in esercizio) e per aumentare il confort di quelli già in funzione.

Per quanto riguarda i **servizi ferroviari**:

- al 2009, il volume ha superato i circa 17 milioni treni\*km<sup>1</sup>, rispetto ai circa 14,5 milioni di servizi di tipo regionale presenti alla data di approvazione del PRIT '98 (quasi il 19% in più);
- l'offerta di servizi nel 2010 è stata notevolmente incrementata. La crescita è di circa il 9%

<sup>1</sup> Treni\*km: somma dei km percorsi in un anno dai treni

## il settore ferroviario

rispetto al 2009, pari a un incremento di più di 1,5 milioni di treni\*km, attestandosi così a circa 18,7 milioni di treni\*km;

- ai treni regionali vanno sommati i servizi di tipo Intercity ed Eurostar City (treni a lunga percorrenza) per circa 1 milione di treni\*km all'anno, che la Regione ha messo a sistema con quelli regionali, concorrendo con risorse proprie per consentirne l'utilizzo da parte dei pendolari a prezzi particolarmente vantaggiosi.

L'incremento dell'offerta dei servizi passa anche attraverso elementi di razionalizzazione legati ad **aspetti gestionali ed organizzativi**, rispetto ai quali si può evidenziare la più rilevante azione promossa dalla Regione negli ultimi anni: l'**accorpamento di tutte le sette aziende** che gestivano precedentemente le linee della rete regionale, confluite ora **nell'unico gestore, la FER** (Ferrovie Emilia Romagna), azienda ferroviaria a prevalente capitale regionale.

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

Il quadro complessivo delineato dal PRIT '98 resta sostanzialmente ancora valido nel nuovo Piano, sia sulla rete nazionale che su quella regionale. Questo sia per quello che riguarda il **completamento delle realizzazioni infrastrutturali previste e il potenziamento e l'ammodernamento della rete esistente** per

renderla adeguata all'importante ruolo che viene affidato alla ferrovia, sia in termini di **incremento di servizi per i passeggeri** che di sviluppo del traffico merci.

Al di là degli interventi sulla rete, per il sistema ferroviario regionale resta forte l'esigenza di agire in due direzioni: **incrementare ulteriormente i servizi**, collocandoli soprattutto dove la domanda di trasporto è più accentuata; procedere all'**acquisto di nuovo materiale rotabile**, per il rinnovo e il miglioramento qualitativo dell'intero parco regionale, e per incrementare l'offerta a fronte di una domanda che si è accentuata negli ultimi anni e che continua a crescere.



# la qualità dell'aria



## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione Emilia-Romagna è molto impegnata in **iniziative e progetti che migliorino la qualità dell'aria** e che favoriscano **buone pratiche** in grado di contenere l'inquinamento atmosferico legato al traffico dei veicoli.

Per questo viene realizzato un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane della regione dalle centraline dell'ARPA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci. Grazie a questa analisi è possibile tracciare una tendenza significativa sulla qualità dell'aria.

## UN BILANCIO DEL PRIT '98

Sotto il **profilo ambientale** sono stati raggiunti risultati importanti sulla qualità dell'aria. I dati di monitoraggio dimostrano un'oggettiva incidenza delle politiche intraprese dalla Regione (rinnovo del parco mezzi autobus, potenziamento delle piste ciclabili, rinnovo del materiale rotabile ferroviario sulle linee di competenza regionale) e dagli Enti locali sui valori degli inquinanti atmosferici. Infatti, negli ultimi anni, grazie anche



## la qualità dell'aria

al miglioramento tecnologico e ambientale dei veicoli e dei carburanti, si è avuta una notevole riduzione delle emissioni di alcuni inquinanti (CO<sub>2</sub> e SOx). Le **polveri sottili** hanno registrato una diminuzione media del 15% rispetto al 2002 - tendenza comunque confermata anche valutando i soli periodi critici (invernali) - così come anche il numero dei superamenti, che, pur rimanendo superiore alla norma, è diminuito di circa il 19%. Si tratta comunque di un inquinante che presenta valori critici, così come l'NOx e l'Ozono.

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

L'impegno della Regione è proseguire con politiche contro l'inquinamento atmosferico, in particolare nei centri urbani, agendo sia sulle **misure di regolazione del traffico privato** sia sul potenziamento, già in corso, degli **incentivi per la mobilità sostenibile** e degli interventi strutturali riguardanti il trasporto pubblico su gomma e ferroviario.



# i nuovi titoli di viaggio “Mi Muovo”



## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

La Regione Emilia-Romagna è impegnata da anni nel progetto **STIMER**, vale a dire un **sistema di tariffazione integrata** che consente ai cittadini dell'Emilia-Romagna di utilizzare i treni e i bus con **un unico biglietto**. Grazie ai nuovi titoli di viaggio integrati “**Mi Muovo**”, gli spostamenti con i mezzi pubblici di trasporto sono diventati quindi più comodi, liberi e pratici.

La Regione quindi:

- coordina tutto il progetto STIMER;
- gestisce e raccorda i rapporti tra tutti i soggetti istituzionali coinvolti;
- fissa indirizzi per l'attuazione del progetto;
- stabilisce i livelli di prezzo dei biglietti integrati e le regole del viaggio.

## UN BILANCIO DEL PRIT '98

Lo sforzo della Regione nel realizzare il progetto STIMER ha portato all'avvio di una serie di nuovi titoli di viaggio integrati:

- “**Mi Muovo annuale**”: partito a settembre 2008, è un abbonamento che permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito (luogo di partenza-luogo di arrivo del viaggio) e di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico (treni e bus) in tutte le città capoluogo dell'Emilia-Romagna, comprese Imola, Faenza e Carpi, senza limiti di corse.

Nel corso del 2011 sarà possibile acquistare la nuova card elettronica Mi Muovo in tutto il territorio dell'Emilia-Romagna.

## i nuovi titoli di viaggio “Mi Muovo”

- **“Mi Muovo Studenti”**: partito a settembre 2008, è un abbonamento annuale integrato pensato per gli studenti fino a 26 anni, di sola seconda classe, che consente di viaggiare per un anno, con le stesse modalità del titolo “Mi Muovo”, usufruendo però di un ulteriore sconto dell’8%. Agli studenti che non hanno bisogno dell’abbonamento integrato è offerta anche la possibilità di acquistare un abbonamento annuale solo per il treno, sempre con uno sconto dell’8%.
- **“Mi Muovo Tutto Treno”**: gli abbonati al servizio ferroviario regionale dall’1 gennaio 2009 hanno la possibilità di viaggiare a prezzi favorevoli anche sui treni Intercity ed Eurostar City eventualmente presenti nella tratta di viaggio in cui è valido l’abbonamento regionale. Per richiedere questa tessera si devono possedere due requisiti: essere già titolari di un abbonamento annuale o mensile ed essere residenti in Emilia-Romagna.
- **“Mi Muovo in bici”**: nel 2009 la Regione ha deciso di sviluppare ulteriormente il tema dell’integrazione tariffaria e modale e ha promosso il progetto di “bike sharing & ride” regionale “Mi Muovo in bici”. L’obiettivo è consentire a chi è in possesso del titolo di viaggio Mi Muovo anche l’accesso al servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale. Sulla base di un “patto” siglato con le Amministrazioni comunali che hanno aderito al progetto (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Imola, Ferrara, Ravenna,

Forlì, Cesena e Rimini), la Regione si è fatta carico della fornitura delle bici complete di postazioni e sistema di monitoraggio in tempo reale, mentre ai Comuni spetteranno le installazioni necessarie vicino alle stazioni ferroviarie e in altri luoghi “prioritari”.

In totale la Regione ha contribuito al progetto STIMER con **oltre 20 milioni di euro**.



## i nuovi titoli di viaggio “Mi Muovo”

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

L'obiettivo finale di tutta l'operazione “Mi Muovo” è arrivare alla creazione di una **“Carta unica di pagamento della mobilità regionale”** che, sfruttando tutte le scelte tecnologiche già adottate per il progetto STIMER, arrivi a includere, oltre ai mezzi pubblici (treni e bus) e al servizio di noleggio biciclette, anche una serie di altri sistemi di mobilità (car sharing, parcheggi ecc.).

Un'ulteriore azione di sviluppo del progetto “Mi Muovo” è stata concordata nel dicembre 2010 tra la Regione Emilia-Romagna, Enel e i Comuni di Bologna, Reggio Emilia e Rimini, che hanno siglato un accordo, il primo in Italia, per lo sviluppo della **mobilità elettrica (Mi Muovo elettrico)**. Il protocollo prevede nello specifico **tre progetti pilota**, basati sullo sviluppo di un'infrastruttura innovativa per la ricarica dei veicoli elettrici, pubblici e privati, per il trasporto di persone e merci.

L'accordo prevede che Enel installerà complessivamente **60 infrastrutture** (che rappresentano una parte del sistema) **per ricaricare i veicoli elettrici**, suddivise fra i tre Comuni, mentre i tre progetti pilota verranno sviluppati secondo un programma congiunto che individua gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, l'introduzione delle auto/flotte



## i nuovi titoli di viaggio “Mi Muovo”

elettriche e la selezione dei clienti. I **veicoli elettrici** utilizzati per le sperimentazioni nelle tre città saranno alimentati almeno per il **50% con energia certificata Recs**, un sistema di certificazione internazionale per lo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Tra gli impegni che la Regione ha assunto, insieme ai diversi attori coinvolti, all'interno del **“Patto per il trasporto pubblico regionale e locale 2011-2013”** del dicembre 2010, è previsto anche l'avvio da **gennaio 2011 di tre nuovi titoli integrati**:

- **Mi Muovo Mese**: l'abbonamento mensile integrato che permette ai passeggeri del servizio ferroviario regionale di accedere a tutti i servizi autobus urbani ad un prezzo scontato rispetto alla tariffa ordinaria;

- **Mi Muovo Citypiù e Mi Muovo Citypiù studenti**: gli abbonamenti annuali integrati regionali che consentono l'uso indifferenziato dei servizi urbani bus e di quelli ferroviari regionali all'interno dell'intera area urbana di Bologna. Entrambi i titoli sono offerti con tariffe scontate rispetto a quelle ordinarie.

Dal 2012 si prevede la **messa a regime dell'intero sistema di bigliettazione elettronica integrata Mi Muovo**.



# il settore stradale

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

Per dare attuazione alla Legge Bassanini (L. 59/97) e al successivo Decreto legislativo 112/98, la **maggior parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province.**



Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna, dopo il decentramento delle funzioni in materia stradale, **l'ANAS è rimasta titolare di 1.225 km** di strade nel territorio regionale (considerando anche le tangenziali ai principali capoluoghi lungo la via Emilia) e **ha trasferito alle Province della regione 1.940 km di strade.**

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità.

Le nuove funzioni della Regione, individuate dalla Legge regionale n. 3 del 1999, riguardano soprattutto la **pianificazione, la programmazione e il coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale**, mentre alle Province, in materia di strade trasferite, sono attribuite competenze di gestione, vigilanza, manutenzione, progettazione ed esecuzione degli interventi sulla viabilità. Per l'esercizio delle funzioni trasferite è stato individuato un nuovo strumento di programmazione, il **Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**, con il quale la Regione definisce, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade, oltre che gli interventi di manutenzione straordinaria.

## il settore stradale

### UN BILANCIO DEL PRIT '98

Per quanto riguarda il **sistema viario**, e in particolare la **rete autostradale** che si sviluppa nel territorio emiliano-romagnolo, si è dato impulso alla realizzazione di alcune importantissime opere e alla messa in cantiere di altre. Le opere realizzate e aperte al traffico, fra le quali spiccano per importanza la IV corsia della A1 fra Modena e Bologna, la III corsia dinamica dell'A14 e l'apertura del casello Fiera a Bologna, la III corsia dell'A1 fra Casalecchio e Sasso Marconi, sono fondamentali e strategiche per diminuire la congestione e abbassare i livelli di incidentalità e, in alcune tratte particolarmente critiche della rete autostradale, quali quelle dell'area bolognese, anche di inquinamento.

Altri interventi come la cosiddetta liberalizzazione dell'A14 Dir da Cotignola a Ravenna e l'apertura dei caselli Bagnacavallo (RA) e di Terre di Canossa (RE) hanno consentito da un lato di utilizzare in modo più efficace l'infrastruttura autostradale esistente (riducendo così la costruzione di nuovi tratti di viabilità ordinaria) e dall'altro di migliorare l'accessibilità del territorio alla rete autostradale stessa.

Per quanto riguarda poi la Variante di Valico (Variante all'A1 nel tratto compreso fra Bologna e Firenze), opera di cui si discute fin dal 1982, è stato solo nell'ultimo decennio che sono stati approvati definitivamente i progetti dei nove lotti



in Emilia-Romagna, sono state rilasciate tutte le relative autorizzazioni, sono stati avviati i cantieri e realizzati e aperti al traffico i primi quattro lotti, nel tratto compreso fra Sasso Marconi e la località La Quercia, mentre tutti gli altri sono in corso di costruzione (se ne prevede il completamento entro il 2012).

Oltre a quelle già realizzate e aperte al traffico, altre opere importanti e strategiche sono state approvate e appaltate, ovvero sono di prossimo appalto, essendo in via di conclusione le procedure di approvazione: il nuovo casello di Crespellano sull'A1, la III corsia dell'A14 fra Rimini nord e il confine regionale, il nuovo casello del Rubicone

## il settore stradale

sempre sull'A14, la bretella autostradale dell'A21 da Castelvetro Piacentino al porto di Cremona, il Tibre (asse Tirreno – Brennero) autostradale Parma – Nogarole Rocca, la Bretella Campogalliano– Sassuolo.

In questo decennio l'altro evento importante è stato il **trasferimento di circa 2.000 Km di strade statali dall'ANAS alle Province** e la conseguente possibilità data alla Regione di poter amministrare, insieme alle Province stesse, una rilevante quota di risorse precedentemente utilizzate dall'ANAS. Tali risorse, inserite nel Bilancio regionale nell'ambito del cosiddetto Fondo Unico Regione – Province e gestite tramite il Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, hanno concretamente consentito di avviare la realizzazione del disegno infrastrutturale previsto dal PRIT '98, per quanto riguarda la porzione della rete stradale di base gestita dalle Province, migliorando i tempi di realizzazione e l'organicità degli interventi stessi. L'attenzione della Regione e delle Province si è concentrata su quattro linee principali:

1. la **manutenzione straordinaria delle strade ex ANAS e dei relativi manufatti** (ponti, viadotti muri di sostegno ecc.), che al momento della consegna alle Province versavano in uno stato di estrema precarietà;
2. il **miglioramento e l'adeguamento della rete esistente**, attraverso la riqualificazione e l'allar-

gamento della sede stradale, la realizzazione di rotoatorie, l'eliminazione di punti critici, ecc., al fine di fluidificare il traffico, mettere in sicurezza le infrastrutture e migliorare l'integrazione dei territori;

3. la **realizzazione di nuovi tratti**, in variante ai centri abitati sia per ridurre le situazioni di pericolo e di inquinamento determinati dall'attraversamento nel contesto urbano da parte dei mezzi soprattutto pesanti, sia per migliorare il livello di servizio della rete;
4. la **costruzione di nuove infrastrutture** previste dal PRIT '98, fra cui spiccano per il loro ruolo strategico la **Pedemontana** (localizzata a sud della via Emilia nella fascia pede-appenninica che si estende da Piacenza a Bologna) e la **Cispadana** (che collega la A13 Bologna - Padova alla A22 del Brennero e da qui prosegue nelle province di Reggio Emilia, Parma e Piacenza fino ad attestarsi sulla A21 presso Castelvetro P.).

Queste due ultime arterie sono definite di fondamentale importanza nel PRIT '98 ed entrambe hanno la funzione di *“colmare l'esigenza di razionalizzazione della rete a servizio del territorio interessato e connettere i principali itinerari nord-sud del Paese”*. Entrambe le infrastrutture sono in fase di realizzazione (per stralci funzionali) e, per quanto riguarda la **Cispadana**, la Regione sta sperimentando per la prima volta la possibilità di realizzare



## il settore stradale

un'autostrada regionale (nel tratto A13-A22) con lo strumento del *project financing*, cioè mediante la concessione della costruzione e della gestione a soggetti privati che utilizzano una rilevante percentuale di risorse proprie, che saranno recuperate dagli stessi privati nel tempo, tramite l'introito dei pedaggi derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura realizzata.

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

Il nuovo Piano conferma l'impianto infrastrutturale delineato dal PRIT '98, senza proporre nuovi corridoi infrastrutturali, mantenendo l'attuale sistema a rete articolato su due livelli:

- la **Grande Rete** nazionale – regionale costituita dalle autostrade e dalle arterie principali con funzioni di servizio dei percorsi di attraversamento e della mobilità regionale di ampio raggio;
- la **Rete di Base** con funzioni di accessibilità capillare al territorio e con funzione di servizio dei percorsi di medio - breve raggio. La rete di base dovrà ricomprendere tutte le strade statali, ad esclusione di quelle facenti parte della Grande Rete, le strade precedentemente statali e trasferite alle Province, nonché le provinciali già inserite nella rete di base del PRIT '98.

Il completamento, l'integrazione e il potenziamento degli assi viari già previsti dal PRIT '98, rimane elemento fondamentale per la risoluzione delle criticità ancora presenti.



# la sicurezza stradale



## UN BILANCIO DEL PRIT '98

Sulla **sicurezza stradale** il PRIT '98, vista la grave situazione in cui versava l'Italia e la stessa regione Emilia-Romagna, ha individuato **quattro linee di intervento**:

- riequilibrare la quota di utenti per ogni tipologia di mezzo di trasporto utilizzato in regione a favore di sistemi di trasporto pubblico;
- migliorare le infrastrutture;
- affinare i sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli;
- modificare i comportamenti dei cittadini attraverso la duplice azione educativa e informativa, accompagnandola con un deciso aumento dell'attività di controllo e di repressione dei comportamenti pericolosi.

Con la legge regionale n. 30 del 1992 la Regione ha approvato il **“Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”**, sulla base del quale sono stati avviati programmi specifici al fine di elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale. Nel decennio

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che, al fine di ridurre il numero di vittime sulla strada e i costi causati dagli incidenti stradali, interviene sia con azioni di educazione, formazione e diffusione della **cultura della sicurezza stradale** attraverso l'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, sia con finanziamenti e interventi sulle infrastrutture.

## la sicurezza stradale

1993/2003 la Regione ha predisposto, tra le altre iniziative, **quattro bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, esaminando oltre 600 progetti e realizzando, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, **quasi 300 interventi**, per un ammontare complessivo di oltre 70 milioni di euro. Le azioni finanziate nei primi tre bandi riguardavano per la maggior parte incroci, percorsi pedonali e ciclabili, mentre il quarto era destinato specificamente alla realizzazione di rotonde.

In seguito all'elaborazione del **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, a partire dal 2003, sono stati approvati tre programmi di attuazione per la **messa in sicurezza delle strade extraurbane**, interventi di messa in sicurezza in aree urbane, promozione dell'educazione stradale e creazione di centri di monitoraggio e controllo. Complessivamente sono stati messi in campo interventi per oltre 80 milioni di euro e previsti cofinanziamenti per il terzo bando di 6 milioni di euro.

Rilevante è stata l'azione dell'**Osservatorio regionale per l'educazione e la sicurezza stradale**, che ha consentito di sviluppare una continua ed efficace azione d'informazione ed educazione attraverso campagne informative, di sensibilizzazione, la partecipazione a diversi eventi e il contatto costante con il mondo della scuola.

## LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

L'obiettivo posto dall'Unione Europea di ridurre il numero delle vittime del 50% entro il 2010, ha accentuato ulteriormente la necessità di intervenire in questo settore.

Per proseguire il percorso verso una maggiore sicurezza sulle strade dell'Emilia-Romagna e per ridurre il numero di vittime e i costi sociali che gli incidenti stradali determinano, **proseguono le azioni per sviluppare l'educazione e la formazione di una cultura diffusa della sicurezza stradale e il miglioramento delle infrastrutture viarie.**

Lo sviluppo di una cultura della convivenza civile in generale, e in particolare della sicurezza sulle strade, si pone l'obiettivo di informare, sensibilizzare e aggiornare l'opinione pubblica, formare ed educare i giovani alla sicurezza nella direzione di una mobilità sicura e sostenibile. Le azioni prevedono, in continuità con quanto già realizzato negli anni precedenti:



# la sicurezza stradale

- in ambito scolastico, **programmi didattici**, tramite l'aggiornamento di strumenti formativi - informativi e supporti tecnico-scientifici multimediali, per attività da inserire nei Piani di Offerta Formativa di tutti gli istituti scolastici del territorio regionale;
- la promozione di **campagne di sensibilizzazione e partecipazione** a eventi particolarmente significativi, per creare occasioni di incontro e di informazione sulle iniziative in atto con gli Enti locali, le istituzioni pubbliche, le associazioni e le aziende, come i corsi di "guida sicura" in collaborazione con le autoscuole;
- il rafforzamento della **collaborazione tra i settori regionali** che si occupano di educazione e sicurezza stradale, sanità e servizi sociali, attività produttive, scuola, formazione professionale e cultura, politiche giovanili.

Riguardo agli **interventi per il miglioramento delle infrastrutture**, prosegue l'impegno della Regione per il miglioramento e l'ammodernamento delle infrastrutture viarie. Sono infatti in fase esecutiva numerosi interventi:

- progetti in collaborazione con Enti locali per la realizzazione di interventi destinati al **miglioramento delle piattaforme stradali**, finanziati con i contributi previsti nell'ambito della legge regionale n. 30 del 1992;

- **interventi previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**. Per l'erogazione dei contributi è stato approvato un "Disciplinare" che incentiva l'associazione tra Enti e individua gli interventi concertati. In questo ambito vengono promossi non solo progetti infrastrutturali, ma anche azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale, tra i quali la creazione delle cosiddette **"Aree Zero"**, cioè ambiti territoriali in cui concentrare iniziative volte tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti.

La Regione inoltre si è impegnata nei confronti della sicurezza della popolazione anziana attraverso il **PAR** (Piano di Azione Regionale per la popolazione anziana), uno strumento integrato indirizzato alla popolazione anziana che delinea obiettivi e sinergie per lo sviluppo integrato di tutte le politiche. È stato concepito come un nuovo approccio inter-settoriale che sia in grado di aiutare tutti gli attori (Istituzioni, Organizzazioni sindacali e 3° Settore) a comprendere meglio come migliorare le politiche pubbliche e del privato sociale verso la popolazione anziana e garantire a tutti la fruizione dei diritti in tutte le fasi della vita, realizzando l'obiettivo di "Una società per tutte le età".

Un progetto di particolare importanza relativo a questo tema è **"Città Amica"**: una città più attenta nei confronti dell'utenza debole a partire dagli anziani, che va dagli attraversamenti pedonali all'eliminazione delle barriere architettoniche.

# il traffico delle merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

Il settore della logistica e del trasporto merci dell'Emilia-Romagna è composto da diverse aree di intervento:

- il **trasporto ferroviario merci e logistica**;
- l'**autotrasporto**;
- la **logistica urbana** (distribuzione delle merci in città);
- il **porto di Ravenna**.

La Regione esercita alcune **funzioni di carattere generale**, come la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, il coordinamento dei nodi intermodali e della piattaforma logistica, la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, anche in ambito europeo, per la ricerca, la sperimentazione e la diffusione di pratiche di efficienza e innovazione. Inoltre coordina il **Tavolo permanente di confronto sul trasporto merci**, come luogo di incontro tra i rappresentanti regionali, provinciali e comunali, delle imprese e degli operatori interessati dal trasporto merci, allo scopo di definire le strategie per questo settore.

Più nel dettaglio, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica** la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, dello sviluppo degli scali e dei terminal intermodali, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare la portata delle linee e l'organizzazione del traffico. Di recente ha approvato la legge n. 15 del 2009, per l'incentivazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, che gestisce e finanzia direttamente.

Nel settore dell'**autotrasporto** invece svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e formula indirizzi e pareri, mentre in quello della **distribuzione delle merci in città** promuove e sostiene politiche, progetti e azioni che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci.



# il traffico delle merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna



Per il **porto di Ravenna** invece la legge di riferimento è la n. 84 del 1994 – Legge quadro sui porti – che prevede la separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate ad autorità pubbliche, e lo svolgimento delle attività portuali legate all'imbarco e allo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, di fissare un numero massimo di operatori. In questo quadro opera l'**Autorità portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali e l'attività di programmazione, svolta attraverso l'attuazione del Piano regolatore portuale e nell'ambito della pianificazione territoriale statale, regionale e locale.

## UN BILANCIO DEL PRIT '98

Per quanto riguarda il **traffico merci**, oltre ai progetti di logistica urbana finanziati nelle principali città regionali e alle realizzazioni ferroviarie infrastrutturali nelle linee e nei nodi, si evidenziano i lavori attuati o in via di attuazione per gli scali e in particolare: il raddoppio dello **scalo di Dinazzano (RE)** già completato e gli **scali di Marzaglia (MO)** e **Villa Selva (FC)** in via di attivazione, l'attuazione nell'ambito del **porto e della città di Ravenna** di ingenti programmi di riassetto e di potenziamento della rete ferroviaria e delle sue aree attrezzate, orientati allo sviluppo del sistema portuale.

In particolare, nel porto di Ravenna è stato completato, lungo il lato sinistro del porto, il **nuovo scalo merci pericolose**, che sta consentendo la dismissione graduale del vecchio scalo merci localizzato in città, con immediati e rilevanti benefici per la sicurezza e la funzionalità dell'intero sistema urbano e portuale.



Sono stati pressoché completati anche gli interventi prioritari previsti dal PRIT '98 che richiamavano il **Piano Operativo dell'Autorità Portuale** e il conseguente **completamento del Piano Regolatore del porto**, finalizzati al potenziamento dell'infrastruttura marittima e al

**BUONA MOBILITÀ**

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



## il traffico delle merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna

risanamento dell'area portuale. In particolare: sono stati approfonditi i fondali a -10,50 metri, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, l'escavo del Canale Piombone, il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori. Sono in corso di realizzazione le opere del Porto turistico di Marinara.

Il quadro di riferimento economico e territoriale attuale relativo al trasporto e agli impianti ferroviari merci e la necessità di porre la logistica e l'intermodalità al centro delle politiche per l'impresa e per il trasporto merci, hanno portato la Regione ad attivare con il gruppo FS un percorso di concertazione denominato "**Tavolo sulla logistica**". Ciò ha portato alla conclusione di un accordo per il mantenimento degli scali ferroviari merci principali ed ha evitato la chiusura di parte dei nodi della rete ferroviaria principale, consentendo la condivisione di finalità e regole con il gestore della rete che porteranno allo sviluppo del settore merci ferroviario nella nostra regione.

L'accentuazione della crisi economica ha portato la Regione all'attuazione di interventi straordinari per il riequilibrio del sistema del trasporto delle merci, che nel 2009 ha registrato un calo di traffico ferroviario del 25%, proprio per evitare un ulteriore crollo nei prossimi anni.



### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

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

**La logistica deve diventare elemento integrante dell'organizzazione delle imprese**, che porti allo sviluppo e all'ottimizzazione dei trasporti, dal momento che un sistema logistico efficiente rappresenta un elemento fondamentale sia per la sostenibilità regionale che per la competitività e l'innovazione del sistema economico.

# il traffico delle merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna

Si dovrà perciò intervenire principalmente su due aspetti:

## Azioni sull'offerta:

- razionalizzare e definire le funzioni e i ruoli della piattaforma logistica regionale (già in corso grazie all'accordo con il gruppo FS);
- cercare di connettere i nodi principali nelle reti TEN-T;
- potenziare e sviluppare i nodi logistici (porti, interporti e scali merci) per favorire l'intermodalità (treno + camion, navi + treno, ecc.) nel trasporto delle merci e coordinarli tra loro;

## Azioni sulla domanda:

- promuovere una localizzazione più razionale delle imprese all'interno delle aree produttive, favorendo aggregazioni di imprese collegate da rapporti di subfornitura o della stessa filiera produttiva;
- ottenere un maggior contenimento della dispersione degli insediamenti produttivi e logistici, inserendo regole precise negli strumenti di pianificazione;
- promuovere azioni di logistica urbana e armonizzare le regole di accesso ai centri urbani per i veicoli merci nei principali comuni della regione;
- supportare e diffondere tra le imprese i progetti pilota, le sperimentazioni e le procedure di ottimizzazione.

Per quanto riguarda il **porto di Ravenna** la Regione ne conferma il ruolo di **nodo logistico principale dell'Emilia-Romagna**.

Il programma di potenziamento infrastrutturale punta a modificare la funzione e il rango del porto e quindi anche della regione, destinata ad un ruolo sempre più importante nella logistica nazionale e centroeuropea, tramite politiche di collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna) con l'obiettivo di promuovere lo Short Sea Shipping e le Autostrade del Mare.

È stata poi approvata, unico esempio a livello nazionale, una legge che prevede **incentivi per il trasporto merci ferroviario** (L.R. n. 15 del 2009). L'obiettivo è sia quello di dare nuovo slancio al settore per stimolare la crescita e incentivare traffici aggiuntivi, sia quello di bloccare l'erosione, da parte del trasporto su gomma, di ulteriori quote di traffico ferroviario e quindi di ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

Nel 2010 sono stati emessi **due bandi con cui verranno finanziati oltre 60 tra nuovi servizi e incrementi di servizi esistenti**, grazie a un contributo regionale di 3 milioni di euro per 3 anni, che consentirà di incrementare e stabilizzare il trasporto merci su ferro fino al 2012.



# il settore idroviario

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

La Legge n. 380 del 1990 rappresenta la norma fondamentale su cui si basa il **sistema idroviario padano veneto**. Questa legge integra il Decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, è dal 1979 che l'**Intesa Interregionale per la Navigazione Interna**, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

La Legge 380/90 ha previsto quindi la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione.

Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario.

Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione interna sono state svolte dall'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)**, istituita con la Legge regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, per affidare a un unico ente tutte le competenze sul fiume Po, soprattutto in un'ottica di razionalizzazione delle attività, ha scelto di avviare la **fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po)**, che dall'1 febbraio 2010 svolge tutte le funzioni in materia.



## il settore idroviario

### UN BILANCIO DEL PRIT '98

Per il **sistema idroviario** si rileva l'importante fase attuativa per potenziare e qualificare i tratti navigabili, che prosegue in una stagione particolarmente importante per l'attuazione delle opere indicate dal PRIT '98 e che prevedono investimenti per circa 230 milioni di euro (conca di Isola Serafini e i bandi per l'idrovia ferrarese).

### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

La Regione conferma l'interesse e l'impegno per lo **sviluppo del sistema idroviario padano veneto e della navigazione interna**. Le azioni da mettere in campo interessano più settori, da quello propriamente infrastrutturale a quello gestionale e normativo. Più in generale la Regione intende contribuire a una gestione integrata del sistema Po, accorpando in un'unica struttura le funzioni di difesa del suolo con quelle di navigazione.



# il trasporto aereo

## CHE FUNZIONI HA LA REGIONE?

L'articolo 117, comma 2 della Costituzione attribuisce la materia degli aeroporti civili alla **competenza normativa concorrente delle Regioni**, che tuttavia ad oggi non hanno ancora dato contenuto pratico a queste nuove funzioni. Questo problema è stato risolto puntando sul principio di leale collaborazione, individuando cioè nell'intesa, da realizzarsi nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, la modalità di composizione degli interessi in gioco.

L'assetto istituzionale degli aeroporti commerciali è stato fortemente influenzato dall'istituzione di **ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)**, avvenuta nel 1997, a cui sono affidati, in qualità di ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compiti di programmazione e gestione degli aeroporti.

La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, e quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (con procedure a evidenza pubblica), anche in percentuale di maggioranza.



## il trasporto aereo

### UN BILANCIO DEL PRIT '98

Il **trasporto aereo** ha subito nell'ultimo decennio mutamenti profondi e sostanziali che ne hanno fatto uno dei settori a maggiore dinamicità e, probabilmente, quello in cui a livello europeo si sono verificati i maggiori progressi in termini di passaggio dal regime monopolistico alla libera concorrenza.



L'**offerta aeroportuale dell'Emilia-Romagna** risulta fra le più elevate a livello nazionale, con circa un aeroporto ogni milione di abitanti.

Sul fronte passeggeri, il **settore *low cost***, modalità sconosciuta all'epoca di stesura del PRIT, ha generato una vera e propria rivoluzione nella percezione del trasporto aereo.

Al fine di perseguire il disegno del sistema aeroportuale, la Regione ha proceduto attivando azioni di stimolo ed entrando nelle compagnie societarie degli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini – l'aeroporto di Parma ha preferito percorrere la strada della privatizzazione – allo scopo di favorire le relazioni industriali.

## il trasporto aereo



### LE STRATEGIE E LE AZIONI PREVISTE DAL NUOVO PIANO

La Regione conferma l'impegno nella costruzione di un **sistema aeroportuale regionale**, mantenendo la propria partecipazione all'interno delle compagini societarie di SAB Bologna, SEAF Forlì e AERADRIA di Rimini. L'attuazione dei piani industriali che le quattro società hanno avviato porterà, nel breve periodo, a un profondo cambiamento dell'assetto societario e, si spera, anche delle performance dei singoli aeroporti.

Il sistema regionale può rafforzare la crescita dei singoli aeroporti che dovranno sempre più confrontarsi con la competizione degli aeroporti limitrofi. La logica di specializzazione deve quindi essere rivisitata in una logica di razionalizzazione. Per evitare che il positivo fenomeno dei low cost diventi la causa dell'insostenibilità economica di un'accessibilità "di massa", è necessario che le azioni dei territori di gravitazione, che beneficiano dell'indotto legato all'accessibilità aeroportuale, supportino attivamente questo ruolo.

La costruzione del sistema aeroportuale regionale deve essere posto all'interno di un attento processo di verifica e valutazione, a partire dal confronto sui piani industriali aziendali sviluppati dalle società di gestione negli ultimi anni. In tutti i casi, la possibilità di conferma del sostegno regionale dovrà necessariamente passare attraverso una verifica puntuale della sostenibilità economica, di quella ambientale e del livello di integrazione con gli altri sistemi di trasporto.

# crediti

L'iniziativa è promossa dall'Assessorato Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti della Regione Emilia-Romagna.

Il progetto relativo all'evento di partecipazione sul PRIT è stato elaborato nell'ambito del laboratorio formativo 4PER, organizzato dal Servizio Organizzazione e Sviluppo della Regione Emilia-Romagna. Si ringraziando per la collaborazione Daniela Degli Esposti, Simona Maltoni e Annamaria Fontana.

Il processo partecipativo è coordinato dalla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistema di mobilità, con la collaborazione del Servizio Organizzazione e Sviluppo e del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità, e il supporto della società Avventura Urbana.

La presente pubblicazione è stata realizzata a cura di Denis Barbieri; Germano Biondi; Laura Brugnolo; Giuliana Chiodini; Maurizio Dall'Ara; Massimo Farina; Marco Macchiavelli; Patrizia Mastropalo; Emanuele Moretti; Roberta Morico; Vincenzo Paldino; Gian Franco Pelleri; Federica Ropa; Analia Patricia Rutili; Teresa Valentina Sblendorio; Marco Stagni; Marco Zagnoni, grazie al contributo fornito dai collaboratori della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità in occasione della redazione del Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna – Luglio 2010, del Documento preliminare e del Quadro conoscitivo del nuovo PRIT.

Si ringraziano per la collaborazione anche gli altri partecipanti al laboratorio formativo 4PER: Mario Cerè; Salvatrice Irene Di Bennardo; Francesco Saverio Di Ciommo; Stefano Filippini; Antonella Forti; Barbara Fucci; Gabriella Ghiselli; Ruggero Mazzoni; Patrizia Melotti; Sabrina Mingozzi; Vittoria Montaletti; Barbara Nerozzi; Monica Pirazzoli; Laura Punzo; Luisa Ravanello; Anna Lisa Schembri; Cesare Sgarzi; Andrea Virgili; Rosanna Zavattini.

Coordinamento generale: Paolo Ferrecchi, Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità.

Coordinamento editoriale e redazionale: Teresa Valentina Sblendorio.

Ricerca ed elaborazione del materiale fotografico: Gisella Gardi.

Le foto sono tratte dagli archivi della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e dell'Agenzia informazione e Ufficio stampa della Giunta regionale.

Progetto grafico: Monica Chili, Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna.

Ideazione del logo Buona Mobilità: Avventura Urbana.

Ideazione del logo Prit 2010-2020: Nouvelle.

Stampa: Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna.





