

Capitolo 2

Il contesto istituzionale

2 Inquadramento generale

2.1 LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

2.1.1 Le funzioni relative al settore autofiloviario e alla mobilità urbana

La Regione Emilia-Romagna esercita **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 pubblico. In particolare, la Regione opera su due linee di intervento, connesse fra loro, ma distinte: la prima è rivolta alle **azioni svolte sul territorio regionale nel campo della mobilità sostenibile**, intesa in senso ampio, riguardo cioè agli aspetti economici diretti e indiretti, sociali e ambientali; la seconda riguarda le azioni rivolte all'interno della Regione, intesa come azienda, curandone i **diversi aspetti della mobilità casa-lavoro**.

A fianco della spesa "corrente" vi sono le risorse per gli **interventi per "investimento"**, a partire dal materiale rotabile, per arrivare ad azioni tese a favorire sinergie fra risorse di varia provenienza (europea, statale, regionale, provinciale, comunale e anche privata), al fine di migliorare l'accessibilità del territorio. Lo strumento principale con cui si concretizzano tali obiettivi è stato l'"**Accordo di programma**", di norma triennale, a monte del quale vi è un "**Atto di indirizzo triennale**", in base al quale l'Assemblea legislativa fissa le linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. L'attuale Atto di indirizzo riguarda il **triennio 2016-2018**.

2.1.2 Le funzioni in materia ferroviaria

In materia di **trasporto ferroviario regionale e locale** competono alla Regione tutte le **funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento**, con esclusione delle funzioni di sicurezza rimaste di competenza statale. Spetta in particolare alla Regione la **programmazione dei servizi di trasporto pubblico**.

Per quanto riguarda il mantenimento in efficienza che per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee ferroviarie e del materiale rotabile, oltreché per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, la Regione è impegnata direttamente con consistenti risorse, proprie o trasferite dallo Stato. La realizzazione degli interventi è definita sulla base di piani poliennali, disciplinati da Contratti di programma con la FER Srl, società "*in house*" della Regione, ai sensi di quanto previsto dalla L.R. 30/98.

La **gestione delle linee ferroviarie regionali** è affidata mediante un'unica concessione, rilasciata alla stessa FER, e disciplinata operativamente con specifici Contratti. La gestione dei servizi alle imprese ferroviarie è regolata mediante un "**Contratto di servizio**".

L'attuale affidamento di tutti i servizi, in un unico lotto, è intervenuto mediante una procedura concorsuale di rilevanza europea. Dall'1 luglio 2008 la gestione è affidata al **Consorzio Trasporti Integrati** (formato da Trenitalia e da FER), risultato vincitore della gara, con un Contratto di servizio triennale sottoscritto il 31 marzo 2008. Il Contratto è in corso di prosecuzione di affidamento, in attesa che il completamento della procedura di gara, i cui esiti sono (al momento della stesura di

questo testo) ancora indeterminati, individui il soggetto affidatario dei servizi e abbia quindi corso il perfezionamento del nuovo Contratto.

La **rete ferroviaria** che si estende sul territorio della regione Emilia-Romagna è lunga complessivamente **1.400 km**: circa 1.050 di competenza statale e più di 350 di competenza regionale. La gestione della Rete statale è affidata a RFI (Rete Ferroviaria Italiana) SpA, la società dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

L'elemento più qualificante nel 2016 è stato l'inserimento della rete ferroviaria di competenza della Regione Emilia-Romagna nello **“Spazio ferroviario europeo unico”**, previsto dal D.Lgs. 112/2015, che ha avuto recepimento e attuazione con il Decreto del MIT, 5 agosto 2016.

Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il masterplan che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico nonché, anche in attuazione all'art. 47 del D.L. 50/2017, che riguarda la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello stato. In questo contesto sono state definite linee di rilevanza nazionale le seguenti tratte:

- Ferrara-Suzzara-Parma;
- Bologna – Portomaggiore;
- Casalecchio – Vignola;
- Guastalla – Reggio Emilia – Sassuolo.

2.1.3 L'evoluzione del quadro normativo in materia di trasporto pubblico locale

■ IL SETTORE AUTOFILOVIARIO

L'orientamento della normativa regionale volta alla riforma della *governance* nell'ambito più generale del riordino territoriale della Regione e in particolare del settore del tpl, ha visto apportare modifiche e integrazioni alla legge regionale di settore 30/98, e con l'approvazione della L.R. 13/2015 “Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città Metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni”, in coerenza con le previsioni della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni), è stato definito il nuovo ruolo istituzionale della Regione e degli Enti locali direttamente interessati dalla riforma, disciplinando le funzioni amministrative e la diversa allocazione di competenze conseguente alla Legge n. 56 del 2014.

In particolare il sistema del trasporto pubblico locale è trattato agli artt. 23, 24 e 25 della L.R. 13/2015, dove sono evidenziate alcune funzioni prima in capo alle Province ora passate alla competenza regionale, quali la zonizzazione del territorio regionale ai fini tariffari dei servizi ferroviari regionali e locali e dei servizi autofiloviari e la definizione delle politiche tariffarie, delle tipologie dei titoli di viaggio e regolazione dei livelli tariffari, anche riferiti ai servizi integrati, dei servizi ferroviari regionali e locali e dei servizi autofiloviari di trasporto pubblico locale di bacino e di interbacino.

Il complesso delle strutture, delle regole e delle strategie che caratterizzano il settore del trasporto pubblico della nostra regione anche a seguito delle normative nazionali prevede, in coerenza con l'articolo 1, comma 90, della Legge n. 56 del 2014 e con l'articolo 1, comma 609, della legge n. 190 del 2014, il percorso di aggregazione delle Agenzie locali per la mobilità (art. 19 comma 1bis L.R. 30/98) che, anche attraverso processi di fusione sulla base del disegno definito con i cinque ambiti

sovra-bacinali individuati per l'organizzazione dei servizi di tpl e per i conseguenti affidamenti attraverso le gare pubbliche, siano attuati dagli Enti competenti. Gli obiettivi dell'operazione sono quelli di migliorare la qualità dei servizi di trasporto pubblico offerto ai cittadini superando la frammentarietà territoriale a favore dell'efficientamento complessivo del sistema, la semplificazione di diverse procedure e di facilitare lo svolgimento della gara unica di ambito territoriale.

Allo stato attuale il processo di fusione delle agenzie secondo gli ambiti definiti con D.G.R. 908/2012, vede solo quello dell'ambito Romagna (Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini) con la nascita di un nuovo soggetto Agenzia Mobilità Romagnola (AMR), nata dalla scissione dei rispettivi rami di azienda relativi all'organizzazione dei servizi di tpl delle agenzie di Forlì-Cesena e di Rimini, a favore dell'agenzia di Ravenna, operativa dell'1 marzo 2017.

La nuova agenzia è una società consortile a responsabilità limitata con un Amministratore Unico che resterà in carica 3 anni e sarà individuato a rotazione tra i 3 bacini. Si occuperà solo di progettazione del servizio di tpl; è priva di beni strumentali.

Nel corso del 2017, a seguito delle modifiche normative nazionali intervenute finalizzate all'efficientamento della spesa pubblica, e con particolare riferimento alla regolazione del trasporto pubblico, la Regione Emilia-Romagna, in considerazione del quadro generale delineato, ha proposto, attraverso il metodo del confronto con tutti i soggetti del settore, gli Enti locali, la Città Metropolitana di Bologna, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione pubbliche e private dei servizi di tpl e le parti sociali direttamente interessate, un percorso virtuoso finalizzato, attraverso la condivisione tra tutti i soggetti del settore, alla definizione di principi, di linee guida e di misure utili alla definizione del modello di riforma condivisa del tpl emiliano romagnolo.

Tale percorso ha definito il **“Patto per il Trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2018-2020”**, approvato con deliberazione della Giunta regionale 1882/2017, che consente di raggiungere e garantire l'equilibrio economico del sistema e di ottenere una più adeguata risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini, anche in coerenza con l'Atto di Indirizzo triennale 2016-2018.

Infine per quanto riguarda l'aggiornamento sulle scadenze degli affidamenti di servizio in essere, gli stessi sono tutti in fase di proroga contrattuale (tabella seguente).

Il bacino di Piacenza prevede la pubblicazione del bando per il nuovo affidamento dei servizi nel corso dell'anno, il bacino di Modena ha pubblicato nel 2016 l'avviso di preinformazione con impegno ad allargare anche al bacino di Reggio Emilia qualora uniti in un unico ambito, e i bacini di Bologna e Ferrara hanno provveduto a prorogare il Contratto di servizio fino al 28/2/2020.

Per l'ambito Taro di Parma è stata espletata la gara per l'affidamento “net cost” dei servizi urbani, di bacino e interbacino, della gestione delle reti e degli impianti ad essi correlati. La gara è stata aggiudicata all'ATI Busitalia e Autoguidovie, tuttavia l'esito definitivo è oggetto di distinti ricorsi al Tar da parte di Tep e dell'ATI Tper-Seta che hanno partecipato con separate offerte.

Per quanto riguarda il bacino romagnolo, la nuova agenzia AMR Srl (1 marzo 2017) ha previsto l'avvio dei lavori per la predisposizione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi nell'ambito Romagna comprendente i bacini di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

Tabella 1
Quadro dei regolatori e dei gestori dei servizi di tpl in Emilia-Romagna

Bacino	Regolatore Agenzia	Patrimonio regolatore	Titolari di CDS gestore servizi	Oggetto gara	Titolarità tariffaria	Proprietà mezzi	Scadenza gara
PIACENZA	TEMPI AGENZIA Srl	Reti, impianti e dotazioni per erogazione servizio	SETA SpA (società mista: quota pubblica EELL MO, RE, PC e quota privata: HERM-Holding Emilia Romagna Mobilità Srl). È inoltre partecipata da TPER SpA	Esercizio servizi urbano, di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 8.1 milioni di chilometri. Gestione reti e impianti	Net-cost	Gestore	Gara (gross-cost) aggiudicata il 15/11/2005 decorrenza 1/1/2006-31/12/2011 (6 anni) Proroga tecnica CDS 31/12/2017 Effettuato avviso di preinformazione UE ai fini affidamento servizi
PARMA	SMTP SpA	Fabbricati industriali, filovia, depositi e reti	TEP SpA Parma	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 12,8 milioni di chilometri	Net-cost	Gestore	Gara (net-cost) aggiudicata nel dicembre 2004 decorrenza 1/3/2005-29/2/2008 proroga al 28/02/2011. Proroga CDS 30/12/2016. Gara bandita nel dicembre 2015 aggiudicata definitivamente il 28/4/2017 per 9 anni dall'attivazione del servizio - scadenza nel 2026
REGGIO EMILIA	AGENZIA MOBILITÀ REGGIO EMILIA Srl	Depositi, bus e tecnologie	SETA SpA	Esercizio servizi urbano, di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 9 milioni di chilometri	Net-cost	Gestore	Gara (gross-cost) aggiudicata nell'aprile 2004 - decorrenza 1/7/2004-30/6/2007 con proroga al 20/6/2010. Proroga CDS in obbligo di servizio 30/12/2017
MODENA	AMO SpA	Depositi, filovia, infrastrutture di fermate extraurbane, sistema AVM	SETA SpA	Esercizio servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani. Nel 2015 sono stati svolti 12,3 milioni di chilometri	Net-cost	Gestore	Gara (net-cost) aggiudicata nel dicembre 2004 decorrenza 1/2/2005-31/12/2006 proroga 30/12/2008 per consentire l'acquisizione del socio privato industriale al 49% il CDS è stato prorogato al 31/12/2011 e adeguata la nuova scadenza al 31/12/2014. Proroga CDS 31/12/2015 Effettuato nel corso del 2015 avviso di preinformazione UE ai fini affidamento servizi con impegno su ambito MO-RE Proroga CDS 31/12/2017
BOLOGNA	RETI E MOBILITÀ SRL	Reti e depositi	TPB Scarl (società costituita da T>PER SpA,	Esercizio servizi urbani, di bacino e interbacino.	Net-cost	Gestore	Gara (net-cost) bandita nel 2009 e aggiudicata nel dicembre 2010. Decorrenza 1/2/2011- 31/12/2016 Prorogabile di 3 anni (28/2/2020)

			Autoguidovie italiane SpA, Omnibus)	Nel 2015 sono stati svolti 34,8 milioni di chilometri. Gestione delle reti e degli impianti			
FERRARA	AMI Srl	Impianti, depositi e tecnologie	TPF Scarl (società costituita da T>PER SpA + Consorzio FEM costituito da Co.er.bus Soc. consortile e Sarasini)	Esercizio dei servizi urbani, di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 8,9 milioni di chilometri	Net cost	Gestore	Gara (gross-cost) aggiudicata nel febbraio 2006 decorrenza 1/2/2006-31/12/2010. Proroga concertata al 28/2/2020 sulla base dell'ambito comprendente BO-FE (non sono ammessi affidamenti per sub-ambiti)
RAVENNA	AMR Srl consortile	Priva di beni strumentali	METE società consortile SpA (società costituita da START Spa, Soc. autoservizi cervesi SAC Scarl, da Co.er.bus Soc.consortile)	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua – traghetto. Nel 2015 sono stati svolti 7,5 milioni di chilometri. Gestione reti e degli impianti	Net-cost	Gestore	Gara (net-cost) aggiudicata nel dicembre 2004 con decorrenza 1/1/2005-31/12/2008. Nuova scadenza a norma 14 ter L.R. 30/98 al 14/4/2013 Proroga CdS al 31/12/2015. Effettuato nel 2015 avviso di preinformazione UE ai fini affidamento servizi con impegno su ambito ROMAGNA (3 bacini) In fase di proroga per obbligo di servizio al 31/12/2017 e fino a comunicazione di avvio gara
FORLÌ'-CESENA	AMR Srl consortile	Priva di beni strumentali	Società Consortile A.T.G. SpA Il servizio è svolto dal socio START SpA	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 9,5 milioni di chilometri	Net cost	Gestore	Gara (gross-cost) aggiudicata nel dicembre 2004 con decorrenza 1/1/2005-31/12/2006 con proroga al 31/12/2009. In fase di proroga conferita dal Prefetto per obbligo di servizio dal 1/1/2017 al 31/12/2018
RIMINI	AMR Srl consortile	Priva di beni strumentali	Società Consortile A.T.G. SpA Il servizio è svolto da: START SpA+ TEAM soc. consortile Srl ADRIABUS soc. consortile a rl)	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino. Nel 2015 sono stati svolti 7,7 milioni di chilometri.	Net cost.	Gestore	Gara (gross-cost) aggiudicata nel dicembre 2004. Proroga al 31/12/2017 con atto d'obbligo prefettizio

■ IL SETTORE FERROVIARIO

Il **settore ferroviario** è stato, per diverso tempo, sostanzialmente ancorato al quadro di riferimento definito dal D.Lgs. 422/97, poi modificato in maniera sostanziale, in alcuni punti, da diverse norme che si sono succedute, anche in maniera contraddittoria, nel corso degli anni, che hanno attenuato uno dei principali indirizzi contenuti nel Decreto, orientato al ricorso delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi pubblici. Indirizzo che è stato invece immediatamente e pienamente recepito, oltretutto rafforzato nel corso degli anni, con successive modifiche e integrazioni, dalla L.R. 30/98.

Riguardo alle gare per l'affidamento dei servizi, l'attuale quadro normativo fa sostanzialmente riferimento al Regolamento (CE) n. 1370/07 pur prevedendo, lo stesso Regolamento, relativamente ai "servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia", anche la possibilità di prescindere da tale procedura.

Il **Regolamento n. 1370/2007 CE** (entrato in vigore il **3 dicembre 2009**) definisce gli ambiti entro i quali gli Stati membri possono muoversi per l'affidamento di servizi pubblici. Il suo fine è quello di definire le modalità per garantire servizi che siano più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco del mercato consentirebbe di offrire, garantendo regole di trasparenza. In particolare il Regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, quando impongono agli operatori obblighi di servizio pubblico, conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento di detti obblighi nell'ambito di un Contratto di servizio.

In particolare il Regolamento, stabilisce che i contratti relativi ai servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia – **qualora affidati mediante gara** - devono avere una durata **non superiore a 15 anni**. Sono permesse proroghe nella misura massima **del 50%** (quindi per un ulteriore periodo anche di **7,5 anni**) solo in alcuni casi. Tra questi, quando occorre consentire all'operatore di effettuare l'ammortamento dei beni impiegati, nel caso in cui questi siano di entità "significativa" in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

L'art. 7, comma 3 ter della L. 33/09, riguardante il cd. "Pacchetto anticrisi", che ha modificato l'art. 18 del D.Lgs. 422/97, ha previsto espressamente che i Contratti di Servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario "comunque affidati" dovessero avere durata minima **non inferiore a 6 anni**, rinnovabili di altri 6, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati. Quanto sopra *"Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale"*.

La Regione Emilia-Romagna ha affidato i servizi mediante gara per una durata di 15 anni prorogabili di altri 7,5 per un totale di **22,5 anni complessivi**, consentendo così, attraverso un ingente investimento dell'operatore ferroviario, il completo rinnovo della flotta regionale.

L'evoluzione del quadro normativo si attesta sostanzialmente: su quanto previsto dall'art. 3 bis dello stesso D.L., unitamente ad alcuni articoli del D.L. 95 del 6/7/2012, aggiunti dalla legge di conversione; su quanto previsto dall'art. 37 del D.L. 201/11 (cd. "salva Italia") convertito in L. 214/11, che prevede l'istituzione della "Autorità di regolazione dei trasporti" (recentemente insediata); su D.L. 95/12 (cd. "Spending review") convertito in L. 135/12, relativamente a diversi aspetti finanziari; e, in particolare, sulla "Legge di stabilità 2013", la L. 228/12, che al comma 301 dell'art. 1 sostituisce l'art. 16 bis del D.L. 95/12, convertito con modificazioni dalla L. 135/12.

L'art. 16 bis del D.L. 95/12 prevede in particolare l'istituzione (per gomma e ferro) di un unico Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico e nuovi criteri per il suo riparto tra le Regioni.

Con D.P.C.M. 11 marzo 2013 (pubblicato sulla G.U. del 26/6/2013) sono stati recepiti i *“criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario”*, accomunando tutti i servizi di tale natura, recependo e declinando più puntualmente - riguardo ai criteri - quanto previsto dall'art. 16-bis del decreto-legge 95/2012, in particolare, in merito all'obiettivo di incentivare l'azione delle Regioni verso la razionalizzazione e l'efficientamento della programmazione e della gestione dei servizi, garantendo un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica e con un migliorare rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi.

L'istituzione del nuovo Fondo è stato accompagnato da forti riduzioni di risorse finanziarie destinate al sostegno dei servizi, che stanno ponendo non poche difficoltà al rilancio del settore, come è più estesamente rappresentato in altra parte del presente Rapporto di monitoraggio.

Si stanno intanto approssimando le scadenze per il perfezionamento del Decreto legislativo che dovrà dare attuazione alla Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21/11/12 che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo per l'utilizzo dell'infrastruttura adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali. Al momento della stesura di questo Rapporto la Conferenza Stato-Regioni si è espressa sul testo proposto dal Governo, il 7/5/2015, per la discussione in Parlamento (la c.d. “Direttiva recast”). Tra le principali questioni oggetto della Direttiva: la separazione “gestionale e contabile” tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie e la “indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura”.

Separazione che il c.d. 4° Pacchetto ferroviario, licenziato dalla Commissione europea e attualmente in discussione al Parlamento europeo, prevede in termini più drastici sulla base di una distinzione netta dei ruoli (“separazione verticale”) fortemente contrastata da diversi attori presenti nello scenario, tra cui la stessa dall'associazione dei gestori di infrastruttura nazionali europee.

Il recepimento della Direttiva recast può anticipare tale netta separazione, se lo Stato membro lo vuole.

Contrastata è anche l’“obbligatorietà delle gare” per l'affidamento dei servizi, che l'attuale Regolamento (CE) n. 1371/2007 impone, salvo casi particolari, a decorrere dal 3 dicembre 2019, indebolendo gli obiettivi di quest'ultimo, fortemente mirato alla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario e quindi alla concorrenza.

La Regione Emilia-Romagna ha da tempo sposato e anticipato, dandovi concreta attuazione, entrambe le indicazioni dell'attuale quadro normativo europeo: con gare a evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi e con la radicale separazione, per la propria rete ferroviaria, tra soggetto gestore dell'infrastruttura e imprese che su di essa svolgono i servizi.

Relativamente al restante quadro normativo, la L. 42/09 “Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione”, individua espressamente tra i principi e i criteri direttivi – con riferimento al trasporto pubblico locale – per l'adozione dei decreti attuativi, un sistema particolare di determinazione del costo da finanziare (art. 8, comma 1, lettera c) basato su “costi standard” e facendo riferimento alla fornitura di un livello **“adeguato”** del servizio su tutto il territorio nazionale. Tale termine pare inoltre avere sostituito quello di “servizio minimo”.

I **“fabbisogni standard”** correlati ai **“costi standard”** e alla loro determinazione rappresentano quindi dei riferimenti cui si va necessariamente, sempre più indirizzando lo sviluppo dell'azione

pubblica di settore, sia per superare la logica della “spesa storica”, sia per quantificare i fabbisogni complessivi da porre a base delle prossime gare. Su tali riferimenti verranno anche rapportati i complessi meccanismi del federalismo fiscale per assicurare l'autonomia delle entrate e delle spese.

Ai “costi standard” fa anche riferimento l'art. 17 del D.Lgs. 422/97, come modificato dal comma 12 undecies, aggiunto dalla legge di conversione all'art. 23 del D.L. 95/12, convertito con modificazioni dalla L. 135/12.

2.1.4 Le funzioni in materia stradale

A partire dall'1 ottobre 2001, con i D.P.C.M. attuativi della Legge 59/97 (Bassanini), sono stati trasferiti dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna 2.000 km di strade (mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale), e sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie e umane da trasferire per fare fronte alle nuove competenze, lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse.

La nostra Regione, a seguito di un ampio confronto con le **Province**, ha deciso di **trasferire alle stesse il demanio stradale**, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità.

Le **funzioni della Regione**, individuate dalla L.R. 3/99 e s.m.i. e riconfermate con la L.R. 13/15, sono pertanto riconducibili principalmente alla **pianificazione**, alla **programmazione** e al **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.

La Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade di interesse regionale attraverso un **Programma di intervento**, che prevede l'apporto finanziario delle risorse derivanti dai trasferimenti dello Stato, di risorse proprie regionali e di cofinanziamenti degli Enti locali e/o di soggetti privati.

Con la Legge n. 122 del 30/7/2010, tuttavia, i trasferimenti finanziari dallo Stato relativi alla viabilità sono stati azzerati, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che non consente di ipotizzare la possibilità di nuovi stanziamenti per far fronte alle esigenze infrastrutturali che ancora permangono sul territorio, né tanto meno un aggiornamento della programmazione degli interventi.

Alla luce di ciò, nel 2016 si è avviato un confronto con ANAS e con Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per valutare la possibilità, offerta a tutte le Regioni a livello nazionale, di individuare una porzione della rete stradale trasferita alle Province nel 2001, da riclassificare nel demanio dello Stato e quindi passare alla gestione di ANAS. Tuttavia, le province e la città metropolitana di Bologna hanno manifestato il proprio dissenso sulla proposta avanzata dal Ministero, che, pertanto, si è concretizzata in un DPCM di riclassificazione della rete, poi approvato nei primi mesi del 2018, che esclude le strade interessanti l'Emilia-Romagna, come pure le Regioni Piemonte, Lombardia e Veneto, con le quali, analogamente, non è stata raggiunta una condivisione. Nei primi mesi del 2018 si è però avviato nuovamente un confronto nel merito della proposta, con l'obiettivo di pervenire a un quadro condiviso del futuro assetto della rete nazionale e regionale, anche tenuto conto del processo di autonomia che la Regione ha avviato con lo Stato, ai sensi dell'art. 116 della Costituzione.

Al riguardo la Regione, a seguito dell'avvio del negoziato con il Governo, il 9 novembre 2017, ha approvato (Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 5321) un "Documento di indirizzi per l'acquisizione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia ai sensi dell'art. 11 co. III della Costituzione", nel quale, nell'ambito dell'area strategica "territorio e rigenerazione urbana, ambiente e infrastrutture", ha indicato fra, le richieste da avanzare al Governo, il *"riconoscimento delle competenze legislative e amministrative per la programmazione di interventi di manutenzione straordinaria oltre che di riqualificazione e potenziamento della rete ferroviaria e stradale nazionale, in aggiunta alle competenze già in essere sulla restante rete di interesse regionale"*.

La citata L.R. 3/99 prevede, inoltre, la **possibilità di realizzare, da parte della Regione, le autostrade regionali**. Ciò ha consentito la programmazione dell'**Autostrada regionale Cispadana**, e l'affidamento della concessione di costruzione e gestione alla Società di progetto ARC SpA, con

la procedura della finanza di progetto.

Per perseguire il **miglioramento della sicurezza stradale**, la Regione ha adottato da tempo una legge specifica, la L.R. 30/92 **“Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”**, che promuove la realizzazione di *“(...) interventi finalizzati, prioritariamente, ad elevare i livelli di sicurezza della rete stradale regionale. Tali interventi sono volti a migliorare le condizioni di percorribilità delle infrastrutture esistenti. La Regione promuove altresì iniziative di carattere informativo, educativo e formativo in materia di sicurezza stradale”*.

In questa stessa materia è poi intervenuta la legislazione statale: l'art. 32 della Legge n. 144 del 17/5/1999 prevede la predisposizione da parte del Ministero di un **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**; il decreto interministeriale 29/3/2000 ne ha definito gli indirizzi generali e le linee guida.

I programmi di attuazione del suddetto PNSS, che si sono susseguiti da allora fino al recente **decreto n. 468/2017, hanno suddiviso i fondi disponibili tra le Regioni**, assegnando a queste ultime il compito di distribuire, con procedure concertative/concorrenziali, i finanziamenti assegnati agli enti attuatori, cioè Province e Comuni, sulla base di bandi “tipo” predisposti dal Ministero in accordo con Regioni, Province e Comuni o di criteri definiti negli stessi decreti di assegnazione.

L'obiettivo dei programmi relativi al PNSS è “promuovere un sistema integrato di strategie regionali e locali per il miglioramento della sicurezza stradale che consenta di determinare la massima riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali con le risorse date (e con quelle che potranno essere ulteriormente attivate grazie, anche, all'azione di sollecitazione e sensibilizzazione realizzata dal PNSS)”.

Al fine di rafforzare il ruolo regionale in materia di governo della sicurezza stradale, il 2° Programma ha previsto inoltre il finanziamento di centri di monitoraggio regionali. Il progetto del **Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale**, presentato dalla Regione Emilia-Romagna e approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/6/2004 (2° posto a livello nazionale), si pone l'obiettivo di **informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle nostre strade**, realizzando un vero e proprio sistema informativo della viabilità del quale il centro di monitoraggio costituisce il luogo di sintesi e di elaborazione.

In quest'ambito, la Regione svolge una serie di attività, relative al sistema di monitoraggio del traffico, all'Archivio regionale delle strade e alla rilevazione dei dati di incidentalità, che costituiscono la base dell'attività del Servizio competente in materia.

2.1.5 Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci

Il settore della logistica e del trasporto merci della nostra regione è composto da distinte aree d'intervento:

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

In questo quadro, la Regione esercita alcune **funzioni di carattere generale**, quali la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, 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.

Più specificamente, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica**, oltre alla pianificazione dell'insediamento e/o dell'implementazione dei poli logistici nel territorio regionale, la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico. Alcuni adeguamenti tecnologici e infrastrutturali della rete ferroviaria sono finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione (PAR FSC). La Regione coordina e stimola gli Enti gestori della rete per le implementazioni nell'infrastruttura e nei nodi core facenti parte dei corridoi Ten-T. Si occupa inoltre dell'attuazione della legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 10/14 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci", che fa seguito alla L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle 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.

Nel settore della **distribuzione delle merci in città** promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali sia tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione di alcune piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di programma. Alcuni progetti pilota e progettazioni di innovazioni tecnologiche e organizzative sono finanziati grazie alla partecipazione della Regione a specifici progetti europei.

Per quanto riguarda infine le funzioni regionali relative al **Porto di Ravenna**, si rimanda al paragrafo successivo dedicato specificamente al sistema portuale dell'Emilia-Romagna.

2.1.6 Le funzioni in materia portuale

Il **sistema portuale della nostra regione** è composto da due categorie di porti distinte:

- il **Porto di Ravenna, di interesse nazionale** e con una tipologia prettamente commerciale-industriale;
- i **porti di interesse regionale o comunale**, con una funzione prevalentemente dedicata al diporto turistico e alle attività di pesca.

Relativamente al Porto di Ravenna, il quadro istituzionale di riferimento, la **Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti**, è stata notevolmente modificata nel suo impianto nel corso del 2016 a seguito dell'entrata in vigore a metà settembre 2016 del D.Lgs. n. 169/2016 che rappresenta il punto di arrivo di una modifica in atto nel processo di riorganizzazione e semplificazione delle Autorità portuali.

Con tale legge viene sancita la **separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali**, affidate a pubbliche autorità, e **lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci**, svolte in regime di mercato, con il solo vincolo, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della definizione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio (nel 2006 non è stata approvata una proposta di direttiva che liberalizzava tutto il settore).

La riforma rivoluziona la struttura delle Autorità portuali che si trasformano in Autorità di sistema portuale e scendono di numero, da 24 a 15, con una governance più snella che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti composti oltre che dal presidente dell'Authority dai soli rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e

dell'Autorità marittima. La voce delle categorie che operano in porto sarà rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e dalle vecchie Commissioni consultive, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese che vi lavorano. La riforma punta a creare un 'sistema mare' in grado di generare sviluppo. I 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 autorità di sistema verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale. Prevista la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni, ma sarà il ministro a decidere. Semplificate anche le procedure per l'approvazione dei Piani regolatori portuali e introdotta la novità della sostenibilità energetica e ambientale dei porti. Le Autorità portuali di sistema saranno chiamate a ridurre il Co2 e promuovere l'uso delle rinnovabili. Le Autorità potranno avere soltanto partecipazioni di minoranza in iniziative legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale. Prevista anche la semplificazione burocratica con l'istituzione di due sportelli: quello unico doganale per le merci e quello unico amministrativo per tutti gli altri procedimenti. A coordinare le azioni a livello nazionale sarà la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp presieduta dal ministro, con tutti i presidenti delle Autorità portuali di sistema e due rappresentanti degli enti locali.

In tale contesto opera l'**Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale**, ente pubblico non economico preposto alla gestione delle infrastrutture portuali, il cui Presidente è stato nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa Intesa con la Regione a inizio dicembre 2016 e il cui organo collegiale principale è il Comitato di gestione precedentemente descritto insediatosi a febbraio 2017.

L'Autorità di Sistema Portuale svolge la sua attività di programmazione attraverso il **Piano Regolatore Portuale** e attraverso la realizzazione delle infrastrutture portuali, nel contesto della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. In questo quadro, il coordinamento territoriale delle Regioni ha una rilevanza primaria in relazione all'accessibilità del porto da terra, ai collegamenti con altre piattaforme logistiche, alla realizzazione di strutture retroportuali adeguate, nelle quali le merci possano essere lavorate creando valore aggiunto a favore del territorio di riferimento.

A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 13/2015, l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), il principale strumento di programmazione delle infrastrutture portuali, è tornata in capo alla Regione, dopo il periodo di delega alla Provincia effettuato con la precedente LR 3/99.

La Legge 84/94, in realtà, riguarda i porti pubblici di qualsiasi dimensione, ma risulta inapplicabile per i porti minori, visto che fa riferimento a una classificazione dei porti demandata a un decreto ministeriale mai emanato.

Relativamente a questi porti, la norma di riferimento resta il D.P.R. 616/78, che ha delegato alle Regioni le funzioni relative alle infrastrutture di interesse regionale, comprese quelle portuali, e nella nostra Regione la materia è di competenza dell'Assessorato al Turismo e Commercio.

2.1.7 Le funzioni in materia aeroportuale

Le Regioni non hanno di fatto dato contenuto pratico alla **competenza normativa concorrente in materia di aeroporti civili**, prevista dall'art. 117, comma 2 della Costituzione.

Nei casi in cui la normativa statale in materia aeroportuale è apparsa non di mero principio ma necessaria per ragioni di uniformità della disciplina, il problema è stato risolto dalla giurisprudenza costituzionale sulla base del **principio di leale collaborazione**, individuando nell'intesa, da realizzarsi nella sede preposta, cioè 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, cui sono affidati, in qualità di ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compiti di programmazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali.

Mentre la gestione dei servizi aeroportuali e delle stesse infrastrutture, in caso di **concessione di gestione totale**, viene affidata a società di capitali con partecipazione pubblica e privata, il gestore aeroportuale in regime di **concessione parziale** svolge invece solo determinati servizi, in particolare quelli di *handling*, ma non riscuote i diritti aeroportuali: di contro non ha l'onere di mantenere e realizzare le infrastrutture aeroportuali.

Il gestore in **regime di concessione totale** invece riscuote i diritti aeroportuali, eroga i servizi aeroportuali dietro compenso (le relative tariffe sono libere e vengono solo controllate da ENAC in relazione al fatto che possano limitare lo sviluppo del traffico), ma ha l'onere di mantenere e di realizzare le infrastrutture aeroportuali.

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

La concessione totale viene rilasciata a richiesta a quei gestori che presentino determinate caratteristiche di carattere economico finanziario e che presentino un adeguato piano di sviluppo dell'aeroporto interessato.

Nella nostra regione hanno ottenuto la concessione totale per la gestione aeroportuale l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA e, recentemente, la Sogeap di Parma e la nuova società di gestione dell'aeroporto Fellini AirRiminum, mentre l'ENAC, con provvedimento datato il 20 marzo 2017, ha revocato l'aggiudicazione della gara per la gestione dell'Aeroporto di Forlì alla Società Air Romagna avvenuta nel mese di giugno 2015.

La Regione, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

La proposta finale del Piano nazionale degli aeroporti, pubblicata nel settembre 2014 e su cui la Conferenza Stato Regioni ha dato l'Intesa a febbraio 2015, propone un **riordino organico del settore aeroportuale** sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni e una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Sono stati definiti di interesse nazionale gli aeroporti di Parma e Rimini. Bologna è considerato di rilievo strategico, mentre Forlì potrà essere inserito tra quelli nazionali dopo aver dimostrato la sostenibilità economico finanziaria nella gestione.

2.1.8 Le funzioni relative al settore idroviario

La Legge 380/90 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del Sistema idroviario padano veneto. Tale norma integra il D.P.R. 616/77, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, esplicino 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 fra le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte) svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la **realizzazione del Sistema idroviario padano veneto**, definendolo come di preminente interesse nazionale (art. 1),

attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti (art. 2) e stabilendone le procedure particolari per la formazione del suo Piano di attuazione, alla quale partecipano le Regioni (artt. 2-5).

Il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario (art. 105, comma 2, lettera g).

In Emilia-Romagna, la L.R. 1/89 aveva istituito l'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)** quale strumento operativo della Regione nel settore della navigazione interna. Tale assetto istituzionale è rimasto invariato fino al 2009, quando la Regione ha deciso di modificarlo al fine di far confluire in un unico Ente strumentale tutte le competenze che riguardano il fiume Po, in modo da razionalizzare e ottimizzare le attività. Queste scelte si sono concretizzate con l'art. 37 della L.R. 9/09 e i successivi artt. 54 e 55 della L.R. 24/09 che ha portato ad un regime di avvalimento con AIPO (Agenzia Interregionale per il Po), durato fino a fine 2015.

A partire dal 2016 poi, dato che quest'ultimo assetto istituzionale aveva un disegno transitorio, con L.R. 13/2015 è stato attuato un nuovo assetto, che ha previsto la delega delle funzioni in materia di navigazione interna ad AIPO, relativamente all'asta del Po, mentre per quello che riguarda l'idrovia ferrarese, la gestione delle funzioni di navigazione è stata affidata all'Agenzia per la Sicurezza del territorio e la Protezione Civile. La Regione ha mantenuto comunque in capo a sé la funzione pianificatoria, programmatoria e di rapporti istituzionali.

2.2 L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

2.2.1 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

È attualmente vigente il Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 98, approvato con delibera consiliare n. 1322 del 1999, che ha orientato le politiche regionali per quasi un ventennio, con una visione metodologica di tipo "sistemico-integrato", ossia comprensiva sia gli aspetti direttamente correlati con la mobilità delle persone e delle merci, sia quelli connessi con il sistema ambientale, sociale ed economico.

Dall'approvazione del PRIT 98-2010 ad oggi il contesto di riferimento europeo, nazionale e regionale è notevolmente mutato, sia dal punto di vista normativo e di indirizzo, sia in merito alle condizioni socio-territoriali, con riflessi sugli obiettivi e sulle linee di intervento definite dallo stesso PRIT 98-2010. La Regione Emilia-Romagna ha quindi deciso di adeguare l'azione regionale sia attraverso specifiche programmazioni, sia procedendo a una revisione dei contenuti del PRIT, pur non essendo ancora stato completato il quadro infrastrutturale previsto dal Piano.

Nel corso del 2016 si è quindi proceduto alla **redazione dei documenti tecnici da porre alla base delle procedure per l'approvazione di un nuovo piano PRIT 2025**.

Con Delibera di Giunta n. 1073 del 11 luglio 2016 sono stati approvati i seguenti elaborati tecnici:

- **Quadro Conoscitivo**, cioè l'organica rappresentazione e valutazione del territorio per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali e di gestione dei sistemi di trasporto e le politiche di mobilità;
- **Documento Preliminare**, nel quale sono individuate le linee portanti del nuovo Piano, costituite dagli obiettivi generali, dalle scelte strategiche di assetto infrastrutturale e gestionale attraverso le quali si intende realizzare tali obiettivi, e dai limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile del territorio rispetto a tali scelte;
- **Rapporto Ambientale preliminare**, ovvero una prima valutazione sulle conseguenze ambientali delle scelte strategiche proposte dal Piano.

In attuazione dell'art. 5-bis della L.R. 30/1998, con Decreto del Presidente della Regione n. 218 dell'11/11/2016, è stata indetta la **Conferenza di Pianificazione del PRIT2025** per l'esame congiunto del Documento Preliminare, del Quadro Conoscitivo e del Rapporto Ambientale.

La Conferenza di Pianificazione è una **fase istruttoria** del processo di pianificazione nel quale la Regione Emilia-Romagna, gli Enti pubblici, le associazioni e le forze economico-sociali esaminano congiuntamente i documenti pianificatori e portano il loro contributo conoscitivo e valutativo, proponendo integrazioni ed eventuali nuove proposte.

La Conferenza si è svolta dal 13 dicembre 2016 al 14 marzo 2017. I materiali della stessa sono reperibili al seguente link: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/conferenza-di-pianificazione-prit-2025>.

Contemporaneamente alla Conferenza di Pianificazione, si è **svolto il processo partecipativo “Buona Mobilità”**, finalizzato a dare ascolto diretto **anche ai cittadini**. Oltre a quanto già definito nel corso dell'evento del 2011, sono stati organizzati 3 workshop partecipativi di tipo locale, in tre città rappresentative dei differenti contesti regionali:

- Piacenza, come esempio di città di medie dimensioni fortemente influenzata dalla crescita di poli logistici per le merci;
- Modena, per confrontarsi sui temi della mobilità urbana e il trasporto pubblico in una città media;
- Faenza, per confrontarsi sulla percezione della mobilità in una piccola città.

Il processo ha previsto anche uno spazio di partecipazione online attraverso la piattaforma regionale **ioPartecipo+**, che permette di affiancare alle metodologie utilizzate per la partecipazione in presenza alcuni strumenti per la partecipazione online (quali forum, sondaggi, questionari, ecc.), attraverso l'apertura di una “piazza” dedicata al processo.

Tutti i materiali prodotti sono reperibili al seguente link: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/buona-mobilita-verso-il-prit-2025>.

Sono ora in corso le attività tecniche di redazione del Documento finale del Piano, che dovranno essere sottoposti all'Assemblea legislativa per l'adozione e la successiva approvazione. È previsto l'avvio del procedimento di approvazione entro ottobre 2018.

2.2.2 Programma Infrastrutture Strategiche: la nuova proposta regionale

Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016 (nuovo codice appalti), è stato operato dal Governo un profondo ripensamento della disciplina dei contratti di lavori servizi e forniture e, in particolare, della disciplina delle opere strategiche. Con tale decreto, infatti, è stata abrogata la Legge n. 443/2001, cosiddetta “Legge Obiettivo”, recante “Delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici e altri interventi per il rilancio delle attività produttive” che prevedeva, tra l'altro, un programma, predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con le Regioni e i Ministeri competenti, e inserito nel Documento di Economia e Finanza (DEF), contenente le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale.

Era inoltre prevista la stipula di un'Intesa generale quadro con validità pluriennale tra Governo e ogni singola Regione al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione delle opere. L'ultima Intesa generale Quadro sottoscritta dalla Regione Emilia-Romagna con il Governo è quella del 19 aprile 2013.

Il 10 aprile 2015 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il nuovo Allegato al DEF 2015, che, nel definire le linee strategiche del nuovo Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), afferma che “la

scarsità di risorse impone un approccio pragmatico, concreto e di buon senso, che porti ad una rigorosa selezione degli interventi programmati negli anni precedenti”.

A tutt'oggi, in considerazione dell'esiguità delle risorse disponibili, rispetto al costo degli interventi programmati, le opere previste nel PIS 2013 non hanno avuto l'avanzamento sperato e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito di incontri bilaterali con le Regioni, ha sollecitato una revisione del percorso assetto programmatico, chiedendo l'individuazione degli interventi infrastrutturali di rilevanza regionale, fra quelli nel tempo stratificatisi, ai fini di addivenire ad una reale programmazione, rispetto alle priorità e all'adeguatezza delle risorse.

In particolare le linee guida di aprile 2015 per la formazione del nuovo PIS hanno indicato l'opportunità di sostenere il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento del servizio passeggeri (concentrandosi prioritariamente sul completamento della rete centrale europea); la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano (con il potenziamento delle reti metropolitane); il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, e della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici.

L'Allegato Infrastrutture conferma inoltre la scelta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di individuare nel Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), introdotto dal D.Lgs. 29 dicembre 2011 n. 228, e confermato successivamente dal D.Lgs. 50/2016, lo strumento unitario di programmazione di breve e medio termine che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza in aderenza a quanto disposto nel presente Allegato Infrastrutture.

Nel rispetto e secondo le previsioni già contenute nel PRIT 98-2010 vigente, la Giunta regionale (con DGR 1617/2015) ha pertanto proceduto all'individuazione di un quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie, articolato su due livelli di priorità, che, in armonia con le linee strategiche indicate dal Ministero, costituirà il riferimento per la discussione con gli organi ministeriali.

Di seguito si riporta l'elenco delle opere così individuato, che costituisce il riferimento per la Regione Emilia-Romagna per la discussione con il Governo relativamente alla predisposizione del citato DPP.

Si evidenzia, tuttavia, che nel corso del 2016 il Governo non ha avviato alcuna interlocuzione con le Regioni relativamente al DPP.

Tabella 2
Opere strategiche in Emilia-Romagna (DGR 1617/2015)
Interventi in priorità 1

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
Tratta Parma – Suzzara – Poggio Rusco - lotto 1°	Ferrovie Emilia Romagna srl (FER)	80,00	-	80,00	Completamento PIS	Progetto preliminare da adeguare	Da finanziare
Tratta Parma - Fornovo – La Spezia: Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo I° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Completamento PIS	Progetto definitivo	Da finanziare

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
Tratta Parma - Fornovo – La Spezia: raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamento	RFI	1.768,56	-	1.768,56	Completamento PIS	Progetto preliminare	Da finanziare
Linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia	FER	70,00	-	70,00	Completamento PIS	Studio di fattibilità	Da finanziare
Servizio Ferroviario Regionale, completamento linee del PRIT: doppio binario Soliera-Carpi	RFI	70,00	-	70,00	Completamento PIS	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma RFI
TOTALE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DI PRIORITA' 1		2.223,16	-	2.223,16			
(P) Asse autostradale A21-Bretella Castelvetro Piacentino	Ministero Infrastrutture	250,00	250,00	-	Core network	Progetto definitivo approvato con VIA; progetto esecutivo parzialmente predisposto dalla vecchia concessionaria Centropadane	Già finanziato al di fuori del perimetro Legge Obiettivo (concessione A21)
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa Spa	338,00	338,00	-	Core network, Privati	Progetto esecutivo in corso di predisposizione da parte dell'aggiudicatario già individuato; approntamento cantiere in corso	Già approvato dal CIPE
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero – opera connessa per la funzionalizzazione della tratta 1: Cispadana a standard tipo C, fra SP10 e SP72	Provincia Parma	50,00	-	50,00	Core network, Privati	Progetto definitivo	Da finanziare
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 2° stralcio	ANAS	175,00	-	175,00	Core network	Progetto definitivo con VIA approvata, da avviare localizzazione	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 1° stralcio	ANAS	141,00	-	141,00	Core network	Progetto definitivo con VIA approvata, da avviare localizzazione	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 3° stralcio	ANAS	162,00	-	162,00	Core network	Progetto definitivo con VIA approvata, da avviare localizzazione	Finanziabile con contratto di programma ANAS

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 4° stralcio	ANAS	143,00	-	143,00	Core network	Progetto definitivo con VIA approvata, da avviare localizzazione	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS16 Variante di Argenta 1° lotto	ANAS	95,00	-	95,00	Completamento PIS	Progetto preliminare con screening concluso	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Superstrada Ferrara Mare - adeguamento a caratteristiche autostradali	Ministero Infrastrutture	580,00	405,30	174,70	Completamento PIS, privati	Progetto preliminare, concessionario individuato ma non sottoscritta convenzione, da avviare conferenza dei servizi per approvazione del CIPE (procedure Legge Obiettivo)	Da finanziare
Nodo Stradale e Autostradale di Bologna: Passante autostradale Nord e banalizzazione A14	Autostrade per l'Italia	1.280,00	1.280,00	-	Core network, privati	Progetto preliminare	Già finanziato al di fuori del perimetro Legge Obiettivo (concessione Autostrade per l'Italia)
Nodo Stradale e Autostradale di Bologna - opera connessa: nodo di Rastignano lotto 2	Provincia di Bologna	40,00	-	40,00	Completamento PIS	Progetto definitivo da aggiornare	Da finanziare
Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo	Ministero Infrastrutture	506,00	506,00	-	Core network, privati	Progetto esecutivo in corso di predisposizione da parte del concessionario già individuato	Già approvato dal CIPE
Completamento tangenziale di Reggio Emilia (1° e 2° lotto)	ANAS	185,83	71,64	114,19	Completamento PIS	Progetto definitivo approvato	1° lotto Finanziato con contratto di programma ANAS annualità 2015; 2° lotto finanziabile nell'annualità 2016
Tangenziale est di Forlì – 3° lotto	ANAS	60,00	-	60,00	Completamento PIS	Progetto definitivo da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale nord	ANAS	159,70	159,70	-	Core network, privati	Progetto definitivo per appalto integrato approvato; in corso gara per l'affidamento	Già approvato dal CIPE (finanziamento interamente privato da confermare con addendum alla convenzione unica di Autostrade per l'Italia)
Nodo ferro- stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale sud	ANAS	60,00	-	60,00	Core network	Progetto definitivo da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
Autostrada regionale Cispadana	Regione Emilia Romagna - Ministero Infrastrutture	1.308,00	908,00	400,00	Completamento PIS, privati	Progetto definitivo; in corso VIA. In corso procedure per il passaggio del ruolo di concessionario da RER a Stato	Da finanziare quota pubblica. (quota RER già disponibile)
Riqualificazione con risanamento profondo della pavimentazione lungo la SS3bis Tiberina (E45) (priorità tratto Ravenna – Borello)	ANAS	50,00	-	50,00	Comprehensive network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Riqualificazione e adeguamento normativo barriere di sicurezza, ponti e viadotti, gallerie lungo la SS3 bis Tiberina (E45) tratto Borello – confine regione Toscana	ANAS	300,00	-	300,00	Comprehensive network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Riqualificazione e messa in sicurezza SS 309 Romea	ANAS	20,00	-	20,00	Comprehensive network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS 45 - Amm. tratto Rio Cernusca-Rivergaro	ANAS	36,15	-	36,15	Completamento PIS	Progetto preliminare da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
TOTALE INFRASTRUTTURE STRADALI DI PRIORITA' 1		5.939,68	3.918,64	2.021,04			
Staz. Bologna – Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96	-	Completamento PIS	Progetto definitivo approvato con delibera CIPE 10/2003; in fase di realizzazione	Già finanziato al di fuori del perimetro Legge Obiettivo con risorse autonomamente reperite da Grandi Stazioni Spa
Bo e Fi – Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	Completamento PIS	Progetto definitivo approvato con delibera CIPE 129/2006; variante sostanziale al progetto definitivo in corso di approvazione da parte del CIPE	Già finanziato dal CIPE
(P) Bologna - SFM Metropolitano e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano	Comune Bologna	362,78	362,78	-	Core network	Progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera 102/2012; progetto definitivo in corso di approvazione	Assegnazione risorse statali con delibera CIPE 102/2012

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - ex TRAM	92,87	82,42	10,45	Completamento PIS	In corso di realizzazione	Da finanziare fabbisogno residuo di 10,454 M€ di competenza statale, già previsto dalla delibera CIPE 93/2006
T. R. C. Rimini: 2 tratta Rimini Fs Rimini Fiera	Agenzia Mobilità - ex TRAM	49,57	19,83	29,74	Core network	Progetto preliminare	Da finanziare fabbisogno residuo
TOTALE SISTEMI URBANI DI PRIORITA' 1		550,79	510,59	40,20			
Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	220,00	220,00	-	Core network	Progetto preliminare approvato	Già approvato dal CIPE (preliminare)
Hub Portuale di Ravenna: infrastrutture ferroviarie retro portuali (sottopassi via canale Molinetto e via Canale Candiano) e raccordi con le aree produttive	RFI	70,00	-	70,00	Core network	Studio di fattibilità	Finanziabile con contratto di programma RFI + Autorità portuale + Fondi Europei + Privati
SS309 dir adeguamento allo standard ex III CNR (tipo B1 Nuove norme geometriche funzionali)	ANAS	30,00	-	30,00	Core network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS16 Classicana: adeguamento delle corsie da 3,25 m. a 3,75 m. ivi compreso il completamento dello svincolo fra la SS16 Adriatica e la E45 e la via Dismano	ANAS	72,00	-	72,00	Core network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Adeguamento della SS67 da Classe al porto	ANAS	20,00	-	20,00	Core network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Nuovo collegamento tra la SS 67 e la rotonda degli Scaricatori – Zona Bassette – in by pass del Canale Candiano nel porto di Ravenna	ANAS	270	180	90	Core network Privati	Progetto preliminare	Finanziabile con contratto di programma ANAS o ricorso al project financing
TOTALE HUB PORTUALI DI PRIORITA' 1		682,00	400,00	282,00			
Sistemazione corrente libera fiume Po da foce Mincio al mare (prima fase)	AIPO	60,00	15,00	45,00	Core network	In corso Progetto definitivo e avvio procedure di VIA	Il finanziamento disponibile è dato dalla L.413/98
Riqualficazione a V classe dell'idrovia ferrarese	Provincia di Ferrara	242,00	149,00	93,00	Core network	In corso di realizzazione	Il finanziamento disponibile è dato dalla L.413/98

Intervento	Ente aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
TOTALE INFRASTRUTTURE IDROVIARIE DI PRIORITA' 1		302,00	164,00	138,00			
TOTALE PRIORITA' 1		9.697,63	4.993,23	4.704,40			

Tabella 3
Opere strategiche in Emilia-Romagna (DGR 1617/2015)
Interventi in priorità 2

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
Quadruplicamento tratta Bologna-Ozzano-Castel Bolognese	RFI	700,00	-	700,00	Core network	Studio di fattibilità	Finanziabile con contratto di programma RFI
Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza	RFI	20,00	-	20,00	Core network	Studio di fattibilità	Finanziabile con contratto di programma RFI
TOTALE INFRASTRUTTURE E FERROVIARIE DI PRIORITA' 2		720,00	-	720,00			
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2 (quota in Emilia Romagna)	Società Autocisa Spa	300,00	-	300,00	Core network, Privati	Progetto definitivo da aggiornare	Da finanziare
SS16 Variante di Alfonsine 2° lotto	ANAS	120,00	-	120,00	Completamento PIS	Progetto preliminare con screening concluso	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Variante di Castel Bolognese	ANAS	45,00	-	45,00	Completamento PIS	Progetto preliminare con screening concluso	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Completamento della complanare di Bologna – tratto nord Ponte Rizzoli – San Lazzaro	ANAS	40,00	-	40,00	Completamento PIS	Progetto preliminare con screening concluso	Finanziabile con contratto di programma ANAS
Via Emilia Bis fra Forlì e Cesena di tipo C1	ANAS	60,00	-	60,00	Completamento PIS	Studio di fattibilità	Finanziabile con contratto di programma ANAS

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Classificazione	Fase attuativa	Finanziato/ Da finanziare (fonte di finanziamento)
E55 Nuova Romea: proposta alternativa di tipo B fra Ravenna e la Ferrara mare e di tipo C1 fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309	ANAS	850,00	-	850,00	Comprehensive network	Da progettare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS 12 - Variante abitato di Mirandola: 2° lotto 1° stralcio	ANAS	10,60	-	10,60	Completamento PIS	Progetto preliminare e da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS 12 - Variante abitati Sorbara - S. Prospero	ANAS	34,80	-	34,80	Completamento PIS	Progetto preliminare e da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
SS 12 - Variante di Montale	ANAS	11,63	-	11,63	Completamento PIS	Progetto preliminare e da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
S.S. 63 - da Canali a Puianello	ANAS	16,67	-	16,67	Completamento PIS	Progetto preliminare e da adeguare	Finanziabile con contratto di programma ANAS
TOTALE INFRASTRUTTURE E STRADALI DI PRIORITA' 2		1.488,70	-	1.488,70			
T. R. C. 3 tratta Riccione FS - Cattolica	Agenzia Mobilità - ex TRAM	44,13	-	44,13	Completamento PIS	progetto preliminare	Da finanziare
TOTALE SISTEMI URBANI DI PRIORITA' 2		44,13	-	44,13			
TOTALE PRIORITA' 2		2.252,83	-	2.252,83			

La nuova proposta regionale rispetto dall'XI Allegato Infrastrutture differisce significativamente sia in termini di costo delle opere (-45%) che di fabbisogno (-17%):

Tabella 4
Confronto nuova proposta regionale rispetto a XI Allegato Infrastrutture

	Costo (mln di €)	Totale Disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)
TOTALE NUOVA PROPOSTA	11.950,46	4.993,23	6.957,23
TOTALE XI ALLEGATO (opere in progettazione + opere in realizzazione) (*)	21.678,86	13.256,91	8.421,95
DIFFERENZA	-9.728,40	-8.263,68	-1.464,72
PERCENTUALE DIMINUZIONE	45%		17%

Di seguito si rappresenta il fabbisogno complessivo della nuova proposta, ripartito per infrastruttura, confrontato con il fabbisogno previsto dall'XI Allegato Infrastrutture.

Figura 1
Totale fabbisogno nuova proposta
priorità 1, per infrastruttura

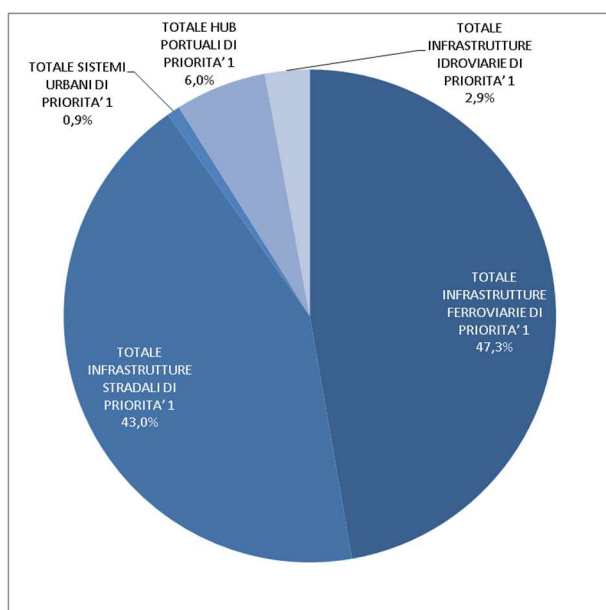
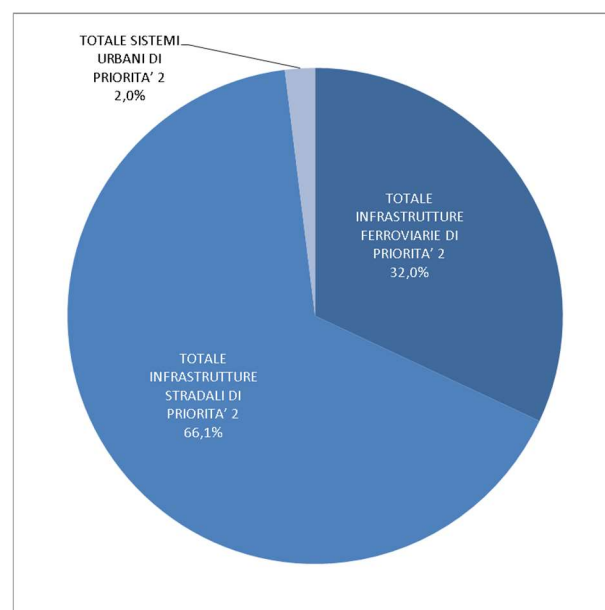


Figura 2
Totale fabbisogno nuova proposta
priorità 2, per infrastruttura



Si evidenzia in particolare fra le proposte avanzate dalla Giunta regionale, in linea con le indicazioni del Ministero, l'eliminazione della Nuova Romea autostradale a favore, prioritariamente, della riqualificazione della SS3 bis fra Ravenna e il confine con la Regione Toscana, della SS309 Romea e della tangenziale di Ravenna (SS309 dir, SS16 Classicana, SS67 da Classe al Porto, oltre alla realizzazione del nuovo by pass del canale Candiano); inoltre in priorità 2 è stata proposta la realizzazione di una nuova infrastruttura con caratteristiche di tipo B (2 corsie per senso di marcia) fra Ravenna (compreso il by pass del capoluogo) e la Ferrara – mare e di tipo C1 (1 corsia per senso di marcia) fra la Ferrara – mare e la SP60 “Gran linea” con riqualificazione di quest'ultima fino alla SS 309 Romea.

Per quanto riguarda la bretella autostradale Tirreno – Brennero (TIBRE) è stato confermato in priorità 1 il tratto fra l'interconnessione A15/A1 e il nuovo casello di Terre verdiane in Comune di Sissa-Trecasali ed indicato in priorità 1 il tratto di completamento della bretella con il nuovo ponte sul Po.

È stato inoltre proposto l'inserimento in priorità 1 di un collegamento stradale con caratteristiche di tipo C1 (1 corsia per senso di marcia) fra il casello di Terre Verdiane e il lotto di Cispadana recentemente realizzato dalla Provincia di Parma fra la SP72 “Parma – Mezzani” e la SP60 “Sorbolo – Coenzo”. Tale lotto andrebbe a completare l'itinerario cispadano mettendo in connessione, attraverso una viabilità ordinaria, il sistema A15/A1/TIBRE con la A22 e di qui, attraverso la realizzanda Autostrada Cispadana, troverebbe la sua prosecuzione fino alla A13 e alla Ferrara – mare.

2.2.3 Il Fondo di sviluppo e coesione

Nella primavera del 2016 il Governo ha dato avvio al confronto con le Regioni in merito alla definizione dei programmi di intervento da finanziarsi con il **Fondo Sviluppo e Coesione**.

Tale Fondo ha carattere di complementarietà con i Fondi Strutturali e di Investimento Europei (Fondi SIE) del settennio 2014-2020 e pertanto si caratterizza per una prevalente vocazione sull'investimento infrastrutturale e ambientale, a differenza dei fondi SIE che invece sono destinati prevalentemente all'innovazione, al rafforzamento e sviluppo del sistema delle imprese, nonché all'aumento delle opportunità di lavoro, all'accumulo di competenze e all'inclusione sociale delle persone (cfr. Accordo di partenariato 2014-2020).

Il Fondo FSC si compone di una quota direttamente gestita a livello centrale e di una quota destinata alle Regioni, da ripartirsi nelle due macro aree del Centro-Nord e del Mezzogiorno, con un rapporto 20-80%.

La Legge di stabilità 2015 (L. 190/2015 - art. 1, commi 703-706) ha innovato i principali elementi di riferimento strategico, di governance e procedurali per la programmazione delle risorse FSC, modificando in tale parte le analoghe previsioni contenute nella Legge 147/2013 e nel D.lgs. 88/2011.

In particolare, è previsto che l'Autorità politica delegata per la coesione indichi le aree tematiche di rilievo nazionale quale riferimento per gli obiettivi strategici cui finalizzare tali risorse, in collaborazione con le Amministrazioni interessate e sentita la Conferenza Stato-Regioni. Dette aree tematiche rappresentano quindi la base per il riparto finanziario attraverso apposita delibera del CIPE.

La norma prevede l'istituzione di un'apposita Cabina di regia (avvenuta con D.P.C.M. del 25 febbraio 2016), composta da rappresentanti di Amministrazioni centrali e regionali, e la definizione, da parte della stessa, di piani operativi, per ciascuna area tematica nazionale, articolati in azioni ed interventi con l'indicazione dei risultati attesi e dei soggetti attuatori.

Il 10 agosto 2016 il CIPE con Delibera n. 25, su proposta del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in qualità di Autorità politica per la coesione, in applicazione dell'articolo 1, comma 703, lettere b) e c) della legge di stabilità 2015, ha approvato la definizione delle aree tematiche di interesse del Fondo per lo sviluppo e la coesione e il riparto tra le stesse delle risorse FSC disponibili.

Al netto delle preallocazioni disposte con legge e delle assegnazioni già disposte con proprie delibere dal CIPE, la dotazione del fondo FSC destinata ai Piani operativi, da adottarsi ai sensi della lettera c) del citato comma 703, ammonta a 15.200,00 milioni di euro, come riportato nella seguente Tabella:

Tabella 5

	(milioni di euro)
1. Infrastrutture	11.500,00
2. Ambiente	1.900,00
3.a Sviluppo economico e produttivo	1.400,00
3.b Agricoltura	400

Il 1° dicembre 2016 il CIPE, con Delibera n. 54, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 14 aprile 2017, ha poi approvato alcuni dei Piani Operativi afferenti alle aree tematiche sopra indicate, e in particolare il piano Operativo Infrastrutture, che, in linea con l'indicativa finalizzazione delle risorse di cui alla delibera CIPE n. 25/2016, prevede un'articolazione in Assi tematici di riferimento, all'interno dei quali sono individuate una serie di Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi:

Tabella 6

	Linee d'azione
A. Interventi stradali	- Completamenti di itinerari già programmati; - Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale, finalizzati a risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani, riducendo strozzature e colli di bottiglia; - Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio, contribuendo a ridurre l'isolamento di importanti strati della popolazione
B. Interventi nel settore ferroviario	- Completamenti di itinerari già programmati; - Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia; - Collegamenti con i nodi urbani e produttivi, anche di "ultimo miglio"
C. Interventi per il trasporto urbano e metropolitano	- Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari
D. Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente	- Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali - Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe
E. Altri interventi	- Miglioramento sicurezza infrastrutture - Promuovere la mobilità sostenibile in ambito urbano - Favorire l'accessibilità da e per i nodi urbani
F. Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria	- Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario - Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile su gomma - Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria

Per la Regione Emilia-Romagna il Piano Operativo Infrastrutture prevede i seguenti finanziamenti complessivi, ripartiti per asse tematico e linee di azione (per il dettaglio degli interventi si rinvia ai paragrafi di settore):

Tabella 7

Interventi	Costo Mln euro	Risorse FSC Mln euro
ASSE TEMATICO A: SETTORE STRADALE		
Completamenti di itinerari già programmati	8,500	8,500
Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale	114,630	73,630
Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	37,120	30,095
ASSE TEMATICO C: SETTORE METROPOLITANE		
Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari.	46,980	41,500
ASSE TEMATICO D: MESSA IN SICUREZZA DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE		
Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali	11,875	11,875
Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dighe	6,000	6,000
ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI		
Miglioramento sicurezza infrastrutture	31,700	12,000
Promuovere la mobilità sostenibile in ambito urbano	10,000	10,000
Favorire l'accessibilità da e per i nodi urbani	30,000	30,000
ASSE TEMATICO F: RINNOVO MATERIALE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – PIANO SICUREZZA FERROVIARIA		
Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario	15,296	15,296 ⁽¹⁾
Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile su gomma	3,824	3,824 ⁽²⁾
Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria	50,550	50,550 ⁽³⁾
TOTALE	366,475	293,270

⁽¹⁾ riparto del 1,912% rispetto alla disponibilità finanziaria complessiva di 800 milioni di euro, ripartita nel rapporto 20-80% fra Regioni del Centro Nord e Mezzogiorno.

⁽²⁾ riparto del 1,912% rispetto alla disponibilità finanziaria complessiva di 200 milioni di euro, ripartita nel rapporto 20-80% fra Regioni del Centro Nord e Mezzogiorno.

⁽³⁾ riparto del 19,884% rispetto alla disponibilità finanziaria complessiva di 254,220 milioni di euro.