

Capitolo 2

Il contesto istituzionale

2 Inquadramento generale

All'interno di questo capitolo vengono ripresentate alcune informazioni statiche, utili ai fini di un inquadramento sulle funzioni della Regione nei diversi settori della mobilità e dei trasporti, oltre che alcuni aggiornamenti sul contesto di riferimento regionale.

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**.

Relativamente all'azione a favore della mobilità sostenibile sul territorio regionale, essa si esplica nell'ambito urbano e di bacino, avendo presente innanzi tutto il **servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario**, detto comunemente TPL, articolato su **nove bacini provinciali**, coincidenti di fatto con le province della regione, e comprendente sia il servizio urbano nelle città principali, sia la rete extraurbana su "gomma". Complessivamente, a tal fine, vengono prodotti **ogni anno oltre cento milioni di vetture-kilometro**, a fronte di un costo sostenuto dalla Regione di **oltre 250 milioni di euro**.

Tuttavia, i pesanti tagli governativi imposti alle Regioni italiane con il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge n. 122 del 30 luglio 2010, e nello specifico, in particolare con il comma 2, art. 14 del decreto medesimo, hanno imposto, onde evitare il collasso del sistema, di accelerare e accentuare processi virtuosi, funzionali anche a salvaguardare e qualificare un adeguato livello offerta di servizi all'interno di politiche di razionalizzazione dei servizi stessi.

Con il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013, approvato con delibera dell'Assemblea legislativa n. 1898 del 6/12/2010, tutti i soggetti istituzionali, i gestori, le organizzazioni sindacali e le associazioni degli utenti, a fronte dello sforzo economico regionale, hanno concordato un quadro di integrazione modale e tariffaria, convenendo contestualmente sull'opportunità dell'industrializzazione del settore.

A fianco della spesa "corrente" si trovano 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 l'"**Accordo di Programma**", di norma triennale. A monte di tale Accordo 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.

Si evidenzia che con il 2010 è giunto a compimento il quadriennio 2007-2010, per cui già nel corso dello stesso anno corrente si sono avviati i confronti per il nuovo Atto di indirizzo, il "Patto" di cui

sopra, la Determinazione sui servizi minimi (che ha sostituito la precedente “Intesa”) e gli Accordi di Programma relativi al triennio 2011-2013.

Accanto ad essi, inoltre, opera l’**“Accordo annuale per la qualità dell’aria”**, approvato nel corso di ogni estate e frutto di una concertazione su base volontaria fra gli Enti coinvolti, non essendo previsto tra i loro compiti istituzionali. Lo scopo è quello di definire sia politiche concertate per la salvaguardia dell’aria nelle città, sia interventi economici a sostegno di tali politiche.

2.1.2 Le funzioni in materia ferroviaria

Con la L.R. n. 30 del 1998 si è dato avvio all’attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale, poi perfezionatesi negli anni successivi, o in corso di perfezionamento, con il **trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie** e con l’attribuzione alla Regione Emilia-Romagna dei servizi ferroviari di propria competenza. Il **trasferimento ha riguardato anche tutto il materiale rotabile** funzionale all’espletamento dei servizi su tali linee.

Sia per il mantenimento in efficienza che per il potenziamento 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 trasferire dallo Stato. La realizzazione degli interventi, affidati alle società concessionarie, è definita sulla base di piani poliennali e disciplinata da Contratti di Programma per la loro attuazione.

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. Spettano in particolare alla Regione la **programmazione dei servizi di trasporto pubblico**.

La Regione inoltre persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l’integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci.

La **gestione delle linee ferroviarie regionali** è affidata mediante concessione e disciplinata operativamente con specifici Contratti. La gestione dei servizi alle imprese ferroviarie è regolata mediante **“Contratti di Servizio”**.

L’attuale affidamento di tutti i servizi, in un unico lotto, è intervenuta 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 sottoscritto il 31 marzo 2008¹.

La L.R. 30/98 prevede che, allo scadere delle attuali concessioni, la **gestione dell’intera rete della Regione venga affidata unitariamente alla Ferrovie Emilia Romagna (FER)**, società a prevalente capitale regionale. Si è perfezionata all’inizio del 2009 l’**acquisizione da parte della FER**, mediante conferimento o cessione di ramo d’azienda, **delle attività ferroviarie prima gestite dalle altre aziende, concessionarie regionali**, subentrando pertanto nelle concessioni e in tutti gli altri atti contrattuali in essere.

La **rete ferroviaria** che si estende sul territorio della regione Emilia-Romagna è estesa 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

¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 5.2.1 “I contratti”.

dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera Rete Nazionale.

L'evoluzione del quadro normativo è stato segnatamente determinato dal D.Lgs. 188/03 riguardante "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/12/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" e successive modifiche e integrazioni e, per quanto riguarda le linee "non isolate" - quali tutte quelle della rete di proprietà della Regione Emilia-Romagna, fortemente interconnessa con quella nazionale - il Decreto 5 agosto 2005, attuativo dell'art. 1, comma 5 dello stesso D.Lgs., ha ridefinito i ruoli e le competenze tra i diversi soggetti coinvolti.

Per quanto riguarda le **reti regionali**, modifiche di rilievo sono state introdotte in merito:

- all'utilizzo e alla gestione delle infrastrutture ferroviarie, ai principi e alle procedure da applicare nella determinazione e nell'impostazione dei diritti dovuti;
- alle responsabilità e ai compiti dell'Organismo di Regolazione;
- ai criteri per l'utilizzo e l'accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- all'affidamento, al gestore dell'infrastruttura delle attestazioni che attestano la sicurezza, del controllo della circolazione, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, dell'elaborazione del prospetto informativo della rete (anche regionale);
- ai diritti e ai canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- ai principi e alle procedure da seguire nella ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti per l'utilizzo della stessa.

Segnatamente, il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2005, specifico per le ferrovie regionali, dà specifiche direttive riguardo:

- all'accesso all'infrastruttura ferroviaria regionale;
- ai criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso;
- all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle reti regionali interconnesse con quella nazionale.

Sono quindi di spettanza della Regione, che assume anche la veste di "**Organismo di Regolazione**" per la propria rete, l'individuazione:

- dei criteri di valutazione necessari all'approvazione del catalogo delle tracce, che deve essere predisposto dal gestore dell'infrastruttura;
- delle priorità da applicarsi per l'assegnazione delle capacità sulla rete;
- dei criteri per la quantificazione dei canoni per l'accesso alla rete;
- dei criteri e delle procedure per la fornitura dei servizi di cui all'art. 20 del D.Lgs. 188/03 e per il calcolo dei relativi corrispettivi.

Il recepimento di quanto evidenziato è in corso di definizione attraverso l'aggiornamento del quadro normativo regionale e nell'ambito della stesura dei testi, sia nella nuova concessione alla FER che del nuovo Contratto di Programma per la gestione dell'infrastruttura.

Nello scenario di riferimento è anche comparsa, con attività che stanno diventando più pregnanti anche per le reti regionali non isolate, la nuova **Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie/ANSF**.

Di particolare rilievo, per l'impatto che hanno avuto sui servizi pubblici di trasporto di passeggeri, anche per ferrovia, sono infine da richiamare i Regolamenti dell'Unione Europea:

- n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (entrato in vigore il 4/12/2009);
- n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (entrato in vigore il 4/12/2009).

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

■ LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'orientamento della normativa regionale volta alla **riforma della governance (L.R. 10/08)** nell'ambito più generale del piano di riordino territoriale della Regione e in particolare del settore del TPL, ha visto nel corso del 2010 l'adeguamento alle disposizioni normative da parte della generalità delle Agenzie locali per la mobilità. Sono state infatti trasferite ai gestori le funzioni relative alla titolarità tariffaria, in attuazione dei **modelli evolutivi indicati dalla legge e volti da un lato allo snellimento organizzativo delle Agenzie stesse**, e dall'altro delineando con chiarezza il ruolo delle medesime in coerenza con il principio della **distinzione fra le funzioni di amministrazione e quelle di gestione del trasporto pubblico**.

Sul fronte dei **percorsi aggregativi delle aziende di trasporto** nel corso del 2010 i temi affrontati hanno puntualizzato il ruolo delle imprese private, approfondito i percorsi di aggregazione aziendale con riferimento a nuovi modelli societari, valorizzato le azioni regionali di mobility management, nonché le funzioni di programmazione istituzionale in rapporto alla pianificazione territoriale degli Enti locali. E' in avanzata fase di valutazione lo studio per l'aggregazione/fusione dei gestori operanti nei bacini di Piacenza, Reggio Emilia e Modena, mentre Parma si sta avviando verso la "gara a doppio oggetto" con acquisizione del socio privato. In Romagna è sorta una holding "Start", che ha già avviato le prime azioni finalizzate a una più complessa aggregazione dei gestori pubblici dei bacini di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini. Si ricorda, infine, le attività tese alla fusione di ATC con FER, sospese a causa della nota situazione di incertezza politica esistente a Bologna nel 2010.

Riguardo al tema degli affidamenti dei servizi si registra che i bacini sono attualmente in fase di proroga dei Contratti di Servizio in essere. Il 21/12/2010 si sono concluse le procedure concorsuali per l'affidamento del servizio in regime di "net-cost" della gestione dei servizi urbani, di bacino e interbacino di trasporto pubblico locale autofiloviari di linea regolari, minimi e aggiuntivi, riguardanti le città di Bologna e il suo bacino provinciale, con l'affidamento fino al 31/12/2019 alla ATI composta da ATC – FER - Omnibus con ATC in qualità di mandataria dell'ATI.

Si riporta di seguito il quadro aggiornato dei regolatori e gestori dei servizi di TPL in Emilia-Romagna.

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

Bacino	Regolatore	Patrimonio regolatore	Gestore	Oggetto gara	Titolarità tariffaria	Proprietà mezzi	Scadenza gara
Piacenza	Tempi Agenzia	Reti, impianti e dotazioni per erogazione servizio	ATI (Tempi SpA + Apam Esercizio SpA + ATC SpA La Spezia)	- Progettazione ed esercizio servizi - Gestione reti e impianti	Gross-cost	Gestore	31/12/2011
Parma	SMTP SpA	Fabbricati industriali, filovia, depositi e reti	TEP SpA Parma	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Net-cost	Gestore	Proroga al 31/12/2011
Reggio Emilia	Consorzio ACT	Depositi, bus e tecnologie	Consorzio TPL Reggio Emilia (Autolinee dell'Emilia SpA + TIL Srl)	Progettazione ed esercizio servizi	Gross-cost	Regolatore	Proroga al 31/12/2011
Modena	AMO SpA	Depositi, filovia, infrastrutture di fermate extraurbane, sistema AVM	ATCM SpA – Modena Nel 2009 esperita la gara per l'acquisizione del partner industriale di minoranza (49%)	Esercizio servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani	Net-cost	Gestore	Proroga al 31/12/2011
Bologna	Società Reti e Mobilità SpA	Reti e depositi	ATI (ATC SpA Bologna e FER Srl)	- Esercizio servizi urbani e interbacino e di linea tram su gomma se attivata - Gestione delle reti e degli impianti	Net-cost	Gestore	Gara aggiudicata Fino al 31/12/2019
Ferrara	AMI	Impianti, depositi e tecnologie	Consorzio TPF (FER Srl + ATC SpA + Consorzio FEM (Corbus+Sarasini))	Progettazione ed esercizio dei servizi	Net cost	Gestore	31/12/2013
Ravenna	AM.bra		Mete	- Progettazione ed esercizio servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua - Gestione reti e degli impianti	Net-cost	Gestore	Proroga al 14/4/2013
Forlì-Cesena	Consorzio ATR	Depositi, bus, officine, tecnologie	Società Consortile A.T.G. SpA (E-Bus + SETRAM, ora AVM SpA)	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Net cost.	Regolatore	Proroga al 31/12/2012
Rimini	Agenzia Mobilità	Immobili, reti e impianti	Società Consortile A.T.G. SpA (TRAM Servizi SpA+ FER Srl+ TEAM Srl (Alunni+Bacchini+Boldrini+Bonelli))	Effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario	Net cost. Adeguamento net-cost 1 giugno 2009	Gestore	Proroga al 31/12/2011

Il **quadro normativo in materia di gestione dei servizi pubblici**, delineato dalle disposizioni dell'art. 23 bis (D.L. n. 112 del 25/6/2008), e dall'approvazione del Regolamento con Decreto del Presidente della Repubblica n. 168 del 7 settembre 2010, impone un riordino organizzativo coerente basato sull'integrazione territoriale, avuto riguardo anche al recepimento della normativa comunitaria (Regolamento UE 1370/2007 in vigore dal 3/12/2009). Sono infatti evidenziati chiaramente gli scopi dichiarati dal legislatore volti a favorire la più ampia **diffusione dei principi di concorrenza**, di libera prestazione dei servizi di tutti gli operatori economici interessati alla gestione di servizi di interesse generale in ambito locale, nonché a garantire il diritto di tutti gli utenti all'universalità e all'accessibilità dei servizi pubblici locali e al livello essenziale delle prestazioni.

Per quanto riguarda le **modalità di affidamento dei servizi** non possono sussistere dubbi sul fatto che la **gara costituisca modalità ordinaria di affidamento**, come già peraltro confermato anche nella disciplina regionale di settore e già attuata.

Al comma 2 è previsto anche l'istituto del **partenariato pubblico-privato**, che si esprime nella forma della cosiddetta "gara a doppio oggetto", che si configura come una gara per la scelta del gestore in cui oltre all'offerta sul servizio è richiesta offerta per la valorizzazione del capitale della società (non inferiore al 40%), nonché l'attribuzione di specifici compiti operativi, connessi alla gestione del servizio. L'affidamento "**in house**" costituisce invece una "eccezionalità", affermata in modo esplicito nell'art. 23 bis, che indica al comma 3 i presupposti e le modalità (analisi del mercato e preventivo parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato) in presenza dei quali è possibile ricorrervi (controllo analogo sulla società e di prevalenza dell'attività svolta dalla stessa con l'ente). Il regolamento di attuazione determina poi le soglie oltre le quali gli affidamenti assumono rilevanza ai fini dell'espressione del parere preventivo dell'Autorità, che recentemente con propria Comunicazione fornisce indicazioni puntuali in relazione ai compiti consultivi affidati all'Autorità dall'art. 23-bis, comma 3.

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.

Per quanto riguarda le **risorse finanziarie**, il D.P.C.M. del 22/12/2000 prevede che le risorse **per il personale e per la manutenzione ordinaria siano trasferite annualmente dallo Stato direttamente alle Province**, mentre le risorse per la **manutenzione straordinaria e per le nuove opere siano trasferite annualmente dallo Stato alla Regione**, che le ripartisce alle Province, ai sensi della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, sulla base di Programmi triennali e avendo come riferimento il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti).

Le **nuove funzioni della Regione**, individuate dalla citata L.R. 3/99, 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.

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 gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade.

E' stato inoltre istituito un **Fondo Unico Regione-Province**, per consentire la gestione delle risorse finanziarie finalizzate alla viabilità in un quadro di coerenza con la pianificazione regionale di settore. In tale fondo confluiscono le risorse trasferite dallo Stato alla Regione e le risorse proprie della Regione.

Si evidenzia che con la Legge n. 122 del 30/7/2010 i suddetti trasferimenti dallo Stato relativi alla viabilità sono stati annullati. La manovra finanziaria ha di fatto cancellato le cosiddette "Bassanini" obbligando le Regioni ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria e a iniziare a ipotizzare nuovi canali di finanziamento per far fronte alle esigenze infrastrutturali che ancora permangono sul territorio.

Nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento definite dalla L.R. 3/99, la Regione ha assistito alcune Province (Bologna, Modena, Ferrara e Parma) relativamente a una serie di interventi rimasti in capo all'ANAS, in quanto già appaltati alla data del trasferimento (come previsto all'art. 3 del D.P.C.M. del 21 settembre 2001) e sui quali sono stati instaurati alcuni **contenziosi che hanno paralizzato per un lungo periodo la realizzazione delle relative opere**, fondamentali per il territorio regionale.

Al fine di accelerare le procedure volte al completamento delle opere, si è reso dunque necessario **coadiuvare le Province nella predisposizione di accordi con ANAS per definire le rispettive competenze**, che in alcuni casi hanno riguardato il riavvio delle procedure approvative dei progetti e in altri la titolarità nella realizzazione degli interventi, mantenendo ferma la copertura finanziaria in capo all'ANAS.

Nel corso del 2004 inoltre è stata modificata la L.R. 3/99, rendendo esplicito quanto già previsto da questa normativa relativamente alla **possibilità di realizzare, da parte della Regione, le autostrade regionali**. Ciò ha consentito la programmazione dell'**Autostrada regionale Cispadana**².

Per perseguire il **miglioramento della sicurezza stradale**, la Regione ha adottato 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 ha invece definito gli indirizzi generali e le linee guida per il PNSS, il cui primo Programma di attuazione è stato approvato con la delibera CIPE 100/02.

Questo Programma, come anche i successivi, ha 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.

L'obiettivo di tali programmi 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)"*.

² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

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 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 elaborazione³. In attesa di poter disporre di tale finanziamento – rimasto bloccato per la necessità di un aggiornamento legislativo statale approvato solo di recente - la Regione ha comunque svolto una serie di attività, relative al sistema di monitoraggio del traffico, al catasto stradale e alla rilevazione dei dati di incidentalità, che costituiranno la base dei dati sui quali si svolgerà l'attività del Centro.

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.

La Regione, inoltre, coordina il **Tavolo permanente di confronto sul trasporto merci**, come sede di incontri tra i rappresentanti regionali, provinciali e comunali, delle imprese e degli operatori interessati dal trasporto merci, allo scopo di definire linee d'azione e strategie di breve, medio e lungo periodo in questo settore.

Più specificamente, 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, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico. A fine 2009 ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario (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. Finanzia inoltre i costi di progettazione delle 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 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.

³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2.2 "Il Sistema Informativo della Viabilità".

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 è la **Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti**, che rappresenta il punto di arrivo di un processo di affermazione dei principi del libero mercato che parte dal diritto comunitario investendo tutto il settore dei trasporti.

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 fissazione 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).

In tale contesto opera l'**Autorità Portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico preposto alla gestione delle infrastrutture portuali, il cui Presidente viene nominato previa espressione del gradimento regionale e il cui organo collegiale principale, il Comitato portuale, vede la partecipazione della Regione insieme a quella dei Ministeri interessati, delle rappresentanze degli imprenditori, dei lavoratori e degli Enti locali.

L'Autorità 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. 3/99, l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), il principale strumento di programmazione delle infrastrutture portuali, è demandata alla Provincia, mentre resta il coinvolgimento diretto della Regione nella partecipazione alle sedute della commissione competente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, mediante l'espressione di un parere sul PRP.

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.

Di conseguenza, relativamente ai **restanti 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 con riferimento ai porti di minori dimensioni. Il D.Lgs. 112/98, come integrato dall'art. 11 della L. 88/01, modificando l'ordinamento portuale introdotto dalla L. 84/94, ha stabilito che sono conferite alle Regioni le funzioni inerenti il demanio marittimo portuale, e quindi le funzioni relative al rilascio delle concessioni demaniali, sottraendo le aree demaniali all'interesse statale.

L'individuazione di tali aree, considerato che un D.P.C.M. del 1995 ha incluso tra quelle di interesse statale tutte le aree di tutti i porti italiani, ha innescato un contenzioso, anche di livello costituzionale, che si è di fatto concluso solo nell'aprile 2008, dopo diverse sentenze favorevoli alle Regioni, con il **pieno riconoscimento da parte dello Stato delle competenze regionali in materia di demanio portuale nei porti minori**.

La L.R. 11/83 sostanzialmente delega le funzioni inerenti alle infrastrutture portuali dei porti minori ai Comuni e prevede una programmazione annuale delle risorse a favore degli stessi a titolo di contributo per i porti di interesse comunale e a titolo di spesa a proprio carico per quelli di interesse regionale.

Si evidenzia che tutte le funzioni inerenti la L.R. 11/83, che fino a febbraio 2009 erano in capo all'Assessorato Mobilità e Trasporti, a seguito di una modifica delle deleghe degli Assessori regionali, avvenuta con Decreto del Presidente della Giunta Regionale 58/09, sono state assegnate all'Assessorato Turismo e Commercio e successivamente, con la delibera di Giunta regionale n. 415 del 30 marzo 2009, le competenze in materia di porti di interesse regionale e comunale non a finalità commerciali sono state trasferite dalla Direzione Generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità alla Direzione Generale Attività produttive Commercio e Turismo.

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 la SAB, società per azioni dell'aeroporto di Bologna, e Aeradria, la società dell'aeroporto di Rimini. Infine, da parte dell'ENAC è stata deliberata analoga richiesta effettuata da parte della società SEAF relativamente all'aeroporto di Forlì, che attualmente è in attesa del completamento dell'iter amministrativo.

La Regione, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, oltre ad essere intervenuta direttamente con l'acquisizione di quote di Aeradria, SAB e SEAF, sta analizzando una serie di ipotesi di possibile cooperazione tra i quattro scali regionali, in modo da sfruttare le competenze e le potenzialità presenti ma allo stesso tempo di salvaguardarne le diverse strategie di sviluppo.

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. In particolare, ARNI ha attuato gli interventi regionali nel settore, provvedendo alla gestione dei servizi e delle infrastrutture relative alla navigazione interna, svolgendo le funzioni di ispettorato di porto, elaborando e attuando sia i programmi regionali che quelli definiti dall'Intesa, relativi alla navigazione interna, e infine effettuando l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna.

Tale assetto istituzionale è rimasto invariato fino al 2009, quando la Regione ha scelto di avviare una nuova stagione in cui prevedere la **fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po)**, 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 con i successivi artt. 54 e 55 della L.R. 24/09. Successivamente, con delibera della Giunta Regionale 88/10, è stato approvato il testo della convenzione per l'avvalimento e, a seguito della sua sottoscrizione (avvenuta il 29 gennaio 2010), dall'1 febbraio 2010 queste attività vengono svolte, in regime di avvalimento convenzionale, da AIPO.

Questo nuovo assetto istituzionale, nel 2010, quale primo anno di avvio, ha risentito in parte di questa trasformazione e di tutte le esigenze di riassetto organizzativo derivanti. Ciò ha portato, di conseguenza, a un leggero rallentamento nelle attività, in particolar modo in quelle non ordinarie da avviare.

2.2 L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE E LE DINAMICHE ISTITUZIONALI IN ATTO

2.2.1 Verso il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 98-2010)** attualmente vigente è stato approvato con delibera consiliare n. 1322 del 1999, e si caratterizza per una visione metodologica di tipo “sistemico-integrato”, che ricomprende 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 le linee di intervento definite dal PRIT 98-2010 stesso. Di conseguenza, pur non essendo ancora stato completato il quadro infrastrutturale previsto dal Piano, la Regione Emilia-Romagna ha deciso di procedere con un aggiornamento dello stesso. Con delibera di Giunta n. 1877 del 23/11/2009 sono stati approvati il **Documento preliminare – Relazione generale**, che delinea le strategie di fondo e gli obbiettivi dell'aggiornamento, finalizzati al raggiungimento di condizioni di “sostenibilità” del sistema della mobilità, e il **Quadro conoscitivo**, finalizzato al monitoraggio dello stato di realizzazione del Piano stesso, a una verifica della situazione attuale e all'efficacia delle principali scelte effettuate.

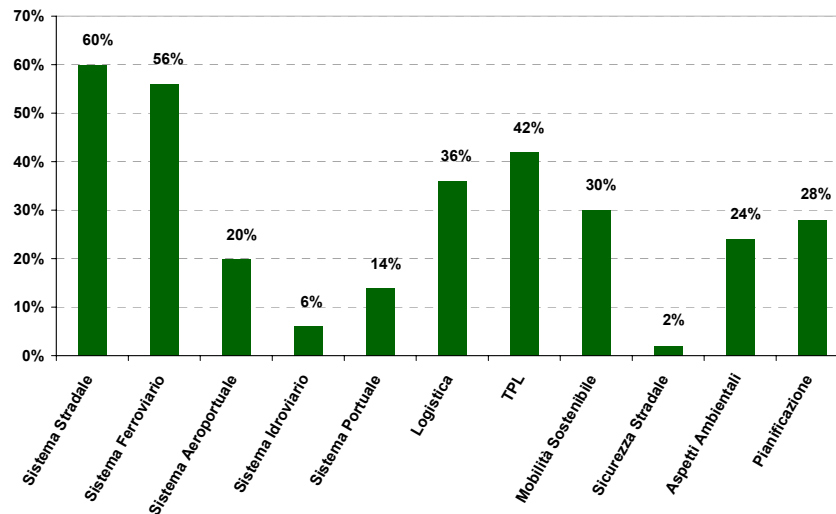
In breve, con questo aggiornamento, la Regione Emilia-Romagna conferma la scelta di **una strategia unitaria di pianificazione** con forte approccio integrato per il governo della mobilità, in linea anche con le migliori esperienze europee. Nel rispetto delle diverse competenze, l'aggiornamento del PRIT da un lato vuole sottolineare il rapporto e l'integrazione con gli altri strumenti di pianificazione regionali (Piano Territoriale Regionale, Piano Energetico, Piano di Azione Ambientale, Gestione Integrata Zone Costiere GIZC, ecc.), ma dall'altro delimita il proprio campo di azione e i limiti di contributo del settore alla soluzione dei problemi di sostenibilità dello sviluppo regionale (si pensi all'impatto ambientale o al consumo del territorio per effetto dei processi di dispersione residenziale e produttiva).

Partendo dalla consapevolezza che molte questioni cruciali nel sistema della mobilità regionale restano ad oggi irrisolte, i nodi del sistema andranno affrontati con un **paradigma strategico nuovo**, che non si limiti a fornire risposte infrastrutturali. Di qui la costruzione di una missione di fondo sostenuta da nuovi e forti indirizzi quali il **governo della domanda**, **l'innovazione**, **l'integrazione di sistema** e, trasversalmente su tutto, **il diritto alla sicurezza**. Quest'ultimo aspetto, in particolare, dovrà coinvolgere profondamente la governance dell'intero sistema. E' una sfida continua che richiede grande capacità di innovazione delle politiche e delle pratiche e che richiederà la definizione di strategie complesse capaci di coinvolgere tutti (pubbliche Amministrazioni e società) perché, pur muovendosi all'interno di un piano di settore, non ha solo come riferimento un sistema infrastrutturale o una rete di servizi ma un diritto fondamentale delle cittadine e dei cittadini.

Ai sensi di quanto previsto dalla L.R. 30/98 per l'approvazione del PRIT 2010-2020, nel corso del 2010 si è svolta la **Conferenza di Pianificazione** per l'esame del Documento preliminare e la discussione sulle strategie e i principi di fondo, a cui **hanno partecipato oltre 280 soggetti** tra Enti, Istituzioni e Associazioni socio-economiche e ambientali con competenze o interessi in materia di trasporti. Nell'ambito delle sedute sono stati **presentati oltre 50 contributi** con suggerimenti, proposte o pareri articolati relativi a diversi temi, di cui si terrà conto nella redazione dei documenti definitivi del Piano, attualmente in corso di stesura⁴.

⁴ I materiali della Conferenza di Pianificazione sono pubblicati sul sito: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/prit/conferenza_pianificazione.htm.

Figura 1
Contributi della Conferenza di Pianificazione: frequenza dei macro temi



Nell'ambito dell'approvazione del nuovo PRIT inoltre la Regione, ispirandosi alla legge regionale n. 3 del 2010, approvata per favorire la consultazione e la partecipazione delle cittadine e dei cittadini nella formazione delle scelte di interesse pubblico, ha avviato un **percorso di partecipazione** offrendo alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna un **momento di informazione, di ascolto e di discussione** su temi che hanno un impatto diretto sulla vita di ognuno di noi: la mobilità e i trasporti. Questa iniziativa, dal titolo **"Buona Mobilità. La partecipazione dei cittadini al nuovo Piano regionale integrato dei trasporti"**, si è tenuta a Bologna sabato 26 febbraio 2011 e ha coinvolto circa 150 persone provenienti da tutte le province della regione, che si sono confrontate tra loro e con esperti tecnici regionali all'interno di tavoli di lavoro tematici. Al termine è stato consegnato in tempo reale a tutti i partecipanti il resoconto dell'intera giornata (**instant report**): una base per un successivo approfondimento da parte della Regione, che lo tradurrà in un **"rapporto di partecipazione"**, con indicazioni e orientamenti utili per la redazione del nuovo PRIT⁵.



⁵ Per approfondimenti sul processo partecipativo "Buona Mobilità" è possibile consultare la sezione dedicata del portale Mobiliter: <http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione.htm>.

2.2.2 L'Atto di indirizzo triennale e il Patto per il trasporto pubblico locale

Nel corso del 2010 si è provveduto alla predisposizione dello **strumento programmatico fondamentale per il governo del TPL**, previsto dall'art. 8 L.R. 30/98, l'**Atto di indirizzo generale per il triennio 2011-2013**.

Dopo il confronto tecnico-politico durante il periodo giugno – settembre, concretizzatosi attraverso incontri con gli Enti locali, le Agenzie, le Aziende di trasporto, le Organizzazioni sindacali, le Associazioni di categoria e tutte le parti direttamente interessate, è stata proposta all'esame e successivamente approvata da parte dell'Assemblea Legislativa la delibera di Giunta 1357/2010, preventivamente discussa nella competente Commissione assembleare, acquisito il parere favorevole del Consiglio delle Autonomie Locali (CAL).

Le disposizioni di legge riguardanti la manovra finanziaria estiva hanno disegnato uno scenario di forti riduzioni di trasferimento delle risorse finanziarie per i servizi di TPL, delineando conseguentemente incertezze ai finanziamenti del settore, che non avrebbero consentito la completa realizzabilità degli indirizzi presentati nell'atto triennale.

Si è ritenuto pertanto opportuno far precedere alla procedura di approvazione dell'Atto triennale da parte dell'Assemblea Legislativa il chiarimento dello scenario conseguente alle decisioni del Governo. L'approvazione dell'atto stesso è infatti avvenuta nel dicembre 2010 a seguito dell'Accordo siglato il 16 dicembre in Conferenza Stato-Regioni (DAL 32/2010).

■ **Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013**

Il Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni nella Legge 122/2010, al comma 2, dell'art. 14 ha imposto **pesanti tagli, quantificati per la Regione Emilia-Romagna in oltre 70 milioni di euro in meno all'anno per il triennio 2011-2013**, con corrispondenti ricadute sui servizi valutati in oltre il 20%, insostenibili per il territorio, mettendo quindi a rischio direttamente i servizi ai cittadini e l'intero sistema del trasporto pubblico regionale.

L'approvazione del bilancio regionale, avvenuta nel dicembre 2010, ha visto la Regione fortemente impegnata nella salvaguardia del servizio di trasporto pubblico e nel contenimento di serie conseguenze nel settore dell'occupazione e delle società di gestione, attraverso lo stanziamento di 50 milioni di euro, per il 2011, volti ad arginare tali ricadute negative.

Si è proceduto attivando **un percorso di confronto che ha portato a un Tavolo istituzionale di lavoro per il trasporto pubblico locale**, a cui hanno partecipato tutti gli attori del sistema. Partendo dall'analisi della situazione di crisi, il Tavolo si è dato lo scopo di individuare, in coerenza con le linee guida e i principi già enunciati nell'Atto di indirizzo triennale 2011-2013, gli impegni e le principali azioni delle singole parti per superare tale stato, incentrate su reperimento delle necessarie risorse, politiche tariffarie e riduzione dei costi, nell'ottica di mantenere da un lato l'equilibrio economico del sistema e fornire dall'altro un'efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini.

La Giunta regionale, con proprio provvedimento n. 1898 del 6 dicembre 2010, ha approvato il documento scaturito dal Tavolo istituzionale, **"Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013"**, sottoscritto il 13 dicembre 2010 da Regione Emilia-Romagna, Anci e Upi Emilia-Romagna, Agenzie locali per la mobilità, Società e Imprese di TPL, Associazioni di categoria, Imprese ferroviarie, Sindacati confederali e del settore dei trasporti, Associazioni di utenti e Comitati consultivi dell'utenza.

La condivisione e sottoscrizione del Patto per il TPL ha permesso di delineare un preciso percorso, definendo gli impegni delle singole parti che, nel **porre l'utente al centro del sistema**, puntano ad assicurare un adeguato quadro di riferimento per il prossimo triennio. In questo contesto, per una reale integrazione modale e tariffaria, si è tenuto conto della dinamica dei costi, dei ricavi (manovre tariffarie), della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di ottimizzazione e razionalizzazione dei servizi, che prevedono il **contenimento della riduzione dei servizi entro un 3% per quelli ferroviari e di un 3% per i servizi minimi bus**, che potrà essere **incrementato di un ulteriore 2%**, limitatamente al caso di fusioni o aggregazioni dei gestori.

Nel dettaglio, gli **Enti locali** si sono impegnati a confermare, per il triennio 2011-2013, le contribuzioni medie destinate al trasporto pubblico locale nel periodo 2007-2010, ad accompagnare la compensazione dei tagli governativi ritoccando le tariffe, con l'attenzione a salvaguardare soprattutto l'utenza fidelizzata e gli spostamenti a medio lungo raggio, e ad adottare nuovi titoli integrati "Mi Muovo", sulla base delle disposizioni della Giunta Regionale approvate con atto 2055/2010.

Le **Agenzie locali per la mobilità** sono impegnate a razionalizzare e ottimizzare i servizi eliminando sovrapposizioni di mezzi, valutando le diverse zone anche in base alla domanda più o meno forte di passeggeri e a realizzare, dove possibile, i più efficaci ed efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria.

I **gestori del trasporto pubblico** dovranno individuare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia, con riferimento ad aggregazioni e processi di industrializzazione, a completare l'avvio delle tecnologie di tariffazione elettronica e di infomobilità e a intensificare i controlli per il contenimento dell'evasione tariffaria.

Le **aziende ferroviarie** si sono impegnate ad adottare ogni iniziativa utile per garantire l'efficienza, la razionalizzazione e il miglioramento dei livelli di qualità dei servizi.

A seguito degli impegni sottoscritti nel Patto, nel dicembre 2010 sono stati disposti gli indirizzi e le disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di TPL con delibera di Giunta 2055/2010.

Inoltre, nel corso degli incontri per la definizione delle risorse necessarie al finanziamento dei servizi minimi, è emersa la **necessità di provvedere ad aggiornare la L.R. 30/98** e in particolare l'art.10 riferito alla determinazione dei servizi minimi.

La modifica alla legge di settore del TPL recepisce le nuove disposizioni dettate dalla L.R. 13/09 relative alle funzioni del Consiglio delle Autonomie Locali ed è stata disposta con l'approvazione della L.R. 14 nel dicembre 2010, individuando direttamente in capo alla Giunta regionale la determinazione dei servizi minimi sia quantitativamente (veicoli*km), sia del relativo sostegno economico (contributi regionali).

2.2.3 L'Intesa Generale Quadro

Alla fine del 2001 il Governo ha approvato la Legge n. 443, cosiddetta “**Legge Obiettivo**”, recante “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”.

Tale norma, così come modificata nell'agosto dell'anno successivo, stabilisce, tra l'altro, che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individui le **infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale**, per mezzo di un programma, predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con le Regioni e i Ministeri competenti, e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata, nel documento di programmazione economico finanziaria (DPEF) ora denominato Decisione di Finanza Pubblica.

Lo stesso articolo prevede inoltre che gli interventi previsti nel Programma siano compresi in un'Intesa generale quadro avente validità pluriennale tra Governo e ogni singola Regione al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione delle opere.

In sede di prima applicazione della L. 443/01, secondo le previsioni della stessa, il CIPE, nella seduta del 21 dicembre 2001, con delibera n. 121 ha approvato il **1° Programma “delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale”**, (tra le quali sono ricomprese alcune infrastrutture riguardanti il territorio della regione Emilia-Romagna).

Il Decreto Legislativo 190/02, attuativo della Legge Obiettivo (oggi confluito nel D.Lgs. 163/06 Capo IV) ha stabilito che nell'ambito di tale programma, fossero anche individuate, con Intese Generali Quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, le opere per le quali **l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale**.

Sulla base di tale contesto normativo e in applicazione di una sentenza della Corte Costituzionale chiamata ad esprimersi sulla legittimità della L. 443, nel dicembre 2003 la Regione ha sottoscritto con il Governo un'Intesa generale quadro, al fine di individuare e dettagliare gli interventi infrastrutturali, contenuti nella delibera CIPE 121/01, ricadenti sugli assi di rilevante interesse comune del Paese e della Regione e di giungere a un accordo sulle opere da inserire nel successivo DPEF.

A tale accordo hanno fatto seguito, nel 2007 e nel 2008, alcuni atti aggiuntivi, che hanno dettagliato e/o integrato l'elenco delle opere strategiche di concorrente interesse regionale e nazionale, che tuttavia non sono tutte entrate a far parte dei programmi delle infrastrutture strategiche predisposti ogni anno dal Governo ai sensi della citata Legge 443/01.

Nel 2010 il Governo ha avviato l'iter per la predisposizione dell'**8° Programma delle infrastrutture strategiche** e in particolare il 4 novembre 2010 la Conferenza unificata ha sancito l'intesa Stato – Regioni sul programma allegato alla Decisione di Finanza Pubblica per il triennio 2011-2013 e il CIPE ha espresso il proprio parere favorevole sullo stesso allegato il 18 novembre 2010.

Successivamente alla predisposizione del documento Decisione di Finanza Pubblica, il Governo ha avviato un confronto con le Regioni sulle opere inserite in tale Programma al fine di consentire l'individuazione di un **quadro di opere di “misurabile certezza”** con riferimento alla copertura finanziaria, alla completa disponibilità progettuale, alla corretta rispondenza tra la finalità dell'intervento proposto e la reale esigenza della domanda di trasporto, alla non rinviabilità dell'intervento e a tal fine il 30 dicembre 2010 ha inoltrato alla Regione Emilia-Romagna un modello strutturale sulla base del quale elaborare una nuova Intesa generale quadro, più incisiva e più efficace.

In particolare la nuova Intesa Generale Quadro si articolerà in:

- una **componente storica** volta alla definizione sintetica delle infrastrutture incluse nella delibera CIPE 121/01 e nelle sue evoluzioni programmatiche, dello stato di avanzamento degli interventi e delle relative criticità, della copertura finanziaria e delle esigenze ulteriori;

- una **componente propositiva** volta, tra l'altro, all'elencazione motivata degli interventi di rilevanza regionale interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale e alla corrispondente definizione del quadro fonti-impieghi;
- una proposta organica di **Progetto Regione** coerente alla programmazione regionale, nell'ambito del quale è individuato un numero circoscritto di interventi prioritari da avviare nel breve periodo;
- una **elencazione delle criticità** e un'identificazione delle azioni mirate al superamento delle stesse.

Nell'ambito del quadro strategico individuato dalla Regione Emilia-Romagna per rispondere agli obiettivi del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti, attualmente in corso di aggiornamento) si ritiene che le priorità regionali da avviare nel breve periodo, comprensive delle opere che hanno già avuto un'approvazione da parte del CIPE con relativo stanziamento dei finanziamenti, siano le seguenti:

- **Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse:** tangenziale di Rubiera (prevista all'interno del progetto in fase di gara) e raccordo ferroviario Marzaglia-Dinazzano, primo stralcio funzionale: Rubiera-Dinazzano;
- **Hub portuale di Ravenna:** opere portuali - Realizzazione approfondimento fondali a -14.50 metri e sistemazione banchine;
- **Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno (SS64)** – asse di valico appenninico, opera connessa al Nodo di Bologna;
- **Nodo autostradale e stradale di Bologna:**
 - passante autostradale nord;
 - opera connessa: Nodo di Rastignano 2° lotto;
- **Superstrada Ferrara–mare:** adeguamento a caratteristiche autostradali;
- **Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna/SFM** (completamenti);
- **Asse ferroviario Brennero–Verona–Parma-La Spezia:**
 - 1° lotto funzionale (80 milioni di euro): elettrificazione Parma-Poggio Rusco, adeguamento categoria D4 senza limitazioni, varianti tracciato, Nodo di Poggio Rusco e nuovo ponte sul fiume Secchia, sollecitato più volte dall'autorità idraulica (AIPO) per garantire la sicurezza della popolazione in caso di rilevanti esondazioni;
- **Relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna:**
 - 1° stralcio bretella di Faenza;
- **Costa Romagnola–Metropolitana:** Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera-Cattolica
 - 1ª tratta funzionale Rimini Fs-Riccione Fs: completamento del finanziamento per 10,455 milioni di euro per l'acquisto del materiale rotabile, come previsto dalla delibera CIPE 93/06;
 - 2ª tratta funzionale Rimini Fs - Rimini Fiera;
- **Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS16 Adriatica:**
 - tratto Rimini nord-Misano Adriatico (1° stralcio);
 - tratto Rimini nord-Misano Adriatico (2° stralcio);
- **Bologna – Metropolitana:**
 - Linea 1 - Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS) e opere civili Lotto 2A (Stazione FS-Ospedale Maggiore).

2.2.4 L'Intesa Istituzionale di Programma

L'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, è uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area**. Ha l'obiettivo di coordinare le attività del Governo centrale e della Regione, al fine di definire, relativamente al territorio regionale, dei piani pluriennali di intervento nei diversi settori. Per la nostra Regione è stata sottoscritta il 22 marzo 2000 con il Presidente del Consiglio dei Ministri e prende in considerazione quattro indirizzi strategici:

- costruire il Sistema Metropolitano Policentrico, portando a sistema e valorizzando il policentrismo storico della regione;
- rafforzare la competitività del sistema economico regionale;
- riformare il welfare regionale aggiornandolo alle nuove domande e rendendolo più efficace;
- garantire l'uso sostenibile e la riproducibilità delle risorse e dei sistemi ambientali.

Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la definizione puntuale delle opere da realizzare, dei soggetti responsabili, dei finanziamenti e delle procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati.

L'Accordo è sottoscritto dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati, a seconda della natura e del settore di intervento previsti.

Gli interventi inseriti nell'Accordo sono finanziati con diverse risorse: regionali, locali, statali ordinarie e aggiuntive per le aree sottoutilizzate, comunitarie e private. Le risorse aggiuntive statali per le aree sottoutilizzate (**Fondo Aree Sottoutilizzate**) sono stabilite ogni anno dalla Legge Finanziaria e assegnate dal CIPE, con apposita deliberazione, al fine di perseguire l'obiettivo del riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese.

L'Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Regione Emilia-Romagna individua, quali primi settori in relazione ai quali definire gli specifici Accordi di Programma Quadro:

- infrastrutture e trasporti;
- riqualificazione urbana;
- difesa del suolo e tutela delle risorse ambientali;
- sviluppo telematico;
- beni e attività culturali.

L'Intesa individua anche un ulteriore settore, quello della **sicurezza urbana**, in relazione al quale predisporre un diverso strumento attuativo di tipo negoziale.

Attualmente la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto ventitre Accordi di Programma Quadro e relativi Accordi Integrativi nei settori sopra indicati, fra cui l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie**, sottoscritto il 3 agosto 2001, integrato con gli accordi stipulati il 2 febbraio 2004, il 30 giugno 2004, il 10 marzo 2005, il 21 ottobre 2005, il 27 luglio 2006 e il 27 luglio 2007, tra la Regione e il Ministero dello Sviluppo economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS.

In materia di **rafforzamento delle reti e dei nodi di servizio a sostegno delle aree sottoutilizzate** la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto, il 9 novembre 2007, un Accordo Programma Quadro con il Ministero dello Sviluppo economico e il Ministero delle Infrastrutture.

A partire dal 2006 la programmazione dei finanziamenti relativi al **FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate)** si attua con modalità diverse, in quanto deve rientrare in un Documento Unitario di Programmazione (DUP) regionale, come meglio dettagliato al paragrafo 2.2.6.

2.2.5 L'accorpamento dei comuni dell'Alta Valmarecchia

La Legge del 3 agosto 2009, n. 117, entrata in vigore il 15 agosto, ha disposto il **distacco di sette Comuni** (Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria, e Talamello) **dalla regione Marche e la loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna**, nell'ambito della Provincia di Rimini, in ragione della loro particolare collocazione territoriale e dei peculiari legami storici, economici e culturali con i comuni limitrofi della medesima provincia.

La legge ha indicato l'iter e la tempistica per il passaggio dei sette comuni prevedendo, fra l'altro, all'art. 2 comma 1, che:

- 1) entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge il Ministro dell'Interno nomina un commissario con il compito di promuovere gli adempimenti necessari al passaggio;
- 2) le Regioni Marche ed Emilia-Romagna e le Province di Pesaro e Urbino e di Rimini provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza. Ove gli adempimenti richiedano il concorso di due o più tra i predetti enti, questi provvedono d'intesa tra loro e con il commissario nominato.

La legge dispone che le Regioni Marche ed Emilia-Romagna e le Province di Pesaro e Urbino e di Rimini provvedano agli adempimenti di cui al comma 1 sopra citato entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge stessa, vale a dire entro l'11 febbraio 2010.

Con Legge della Regione Emilia-Romagna 4 novembre 2009, n. 17, dal titolo "Misure per l'attuazione della Legge 3 agosto, n. 2009 concernente il distacco dei comuni di Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria e Talamello dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna", e, in particolare, con l'art. 2, comma 4, lett. b), è stato previsto che *"con successivi accordi fra le due Regioni potranno essere diversamente disciplinate le modalità di conclusione dei procedimenti concernenti sovvenzioni, contributi, concessioni, sussidi e ausili finanziari in genere ed il soggetto competente al rilascio del provvedimento finale"*.

Con particolare riferimento al **settore della viabilità**, tra i beni oggetto del distacco dal territorio marchigiano c'è il tratto della **ex SS258 "Marecchia"**, che attraversa i comuni interessati per una lunghezza di 31 km appartenente al demanio della Provincia di Pesaro-Urbino in quanto già oggetto dei trasferimenti delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale operati, in attuazione del D.Lgs. 112/98, dallo Stato alle Regioni.

Infatti, a seguito del D.P.C.M. 21 settembre 2001, la SS258 Marecchia, è stata trasferita, in relazione al territorio attraversato, parte alla Regione Emilia-Romagna e parte alla Regione Marche, previa individuazione, con D.P.C.M. 22 dicembre 2000, delle risorse finanziarie da trasferirsi da parte dello Stato, rispettivamente alle Regioni e alle Province, sulla base dei criteri individuati con D.P.C.M. 13 novembre 2000.

Ai fini del perfezionamento delle attività necessarie all'effettiva attuazione della Legge 117/09, si è provveduto a porre in essere, insieme alla Regione Marche e alle due Province interessate, le attività propedeutiche e successive all'effettivo trasferimento del tratto viario in questione dalla Provincia di Pesaro-Urbino alla Provincia di Rimini, realizzato con apposito verbale di consegna, concordando altresì il trasferimento delle relative risorse economiche, che attualmente, in applicazione dei D.P.C.M. citati, sono a favore della Regione Marche e della Provincia di Pesaro-Urbino.

A tal fine è stata conclusa un'Intesa operativa con la Regione Marche volta a definire le quote che saranno richieste allo Stato e che lo stesso dovrà trasferire alla Regione Emilia-Romagna e alla Provincia di Rimini, anziché alla Regione Marche e alla Provincia di Pesaro Urbino, al fine della manutenzione e della realizzazione di interventi sul tratto trasferito della ex SS258 "Marecchia".

Sono altresì stati predisposti gli atti di approvazione, opportunamente concordati con la Regione Marche, richiesti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sullo schema di modifica dei D.P.C.M. relativi alla revisione delle reti stradali d'interesse regionale e rideterminazione delle relative risorse a seguito del trasferimento.

Relativamente ai finanziamenti regionali, sono stati concessi, in assestamento di bilancio, 2.500.000 euro da utilizzare sulle strade provinciali trasferite, in quanto la situazione manutentoria delle stesse risultava altamente degradata e compromessa e non garantiva le condizioni minime di sicurezza per la circolazione stradale.

Con riferimento inoltre alla **viabilità comunale**, che per il suo trasferimento non ha richiesto una specifica attività della Regione essendo per i Comuni interessati immediatamente operativo il distacco operato con la Legge 117/09, oltre ai contributi già assegnati con delibera n. 1630 del 26/10/2009, che ha disposto la ripartizione a favore delle Province dei finanziamenti regionali destinati a viabilità comunale ricadente in territorio montano⁶ e nella quale era stata effettuata una prima valutazione sommaria dell'estesa chilometrica delle strade comunali dei territori annessi, sono stati assegnati, con determinazione n. 8490 del 4/8/2010, ulteriori contributi alle Province con l'obbligo di utilizzo delle risorse sulle strade ricadenti in territorio montano; la ripartizione è stata effettuata tenendo conto delle effettive estese chilometriche comunicate dai Comuni trasferiti.

Per quanto riguarda il settore del **trasporto pubblico locale**, le Regioni interessate hanno concordato che i servizi regolamentati dal Contratto di Servizio tra la Provincia di Pesaro e Urbino e Adriabus Scrl continueranno a essere svolti dalla medesima fino alla data del 30/6/2013 per una percorrenza annua di 340.000 vetture*km/anno e che i contributi per i maggiori oneri derivanti dai servizi aggiuntivi rispetto ai servizi storici per 40.000 vetture*km/anno e corrispondenti a 59.200 euro saranno rimborsati dalla Regione Emilia-Romagna alla Regione Marche. Per le restanti 300.000 vetture*km/anno invece le risorse saranno compensate mediante il mantenimento a quest'ultima delle accise sui carburanti.

La Regione Marche trasferirà fino al 30/6/2013 ad Adriabus i contributi a copertura degli oneri derivanti dal CCNL di cui alle Leggi 47/04, 58/05 e 296/06, a favore degli addetti ad Adriabus che svolgono servizio nei comuni della Valmarecchia.

⁶ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.4 "Investimenti e progettualità per la rete stradale di interesse regionale".

2.2.6 Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali

Il **Quadro Strategico Nazionale (QSN)** per il 2007/2013, previsto dall'articolo 27 del Regolamento generale CE 1083/2006 e approvato dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2006 e dalla Commissione Europea con decisione del 13 luglio 2007, prevede che le Regioni predispongano un **Documento Unitario di Programmazione (DUP)**, allo scopo di dare conto della strategia regionale per l'attuazione della politica regionale di coesione e di esplicitare la coerenza tra i Programmi operativi cofinanziati dai Fondi Strutturali e dal FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate).

La delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 "Attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013" ha approvato la **programmazione delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate**. La Regione Emilia-Romagna ha approvato il Documento Unitario di Programmazione 2007-2013 con delibera dell'Assemblea Legislativa del 25 giugno 2008, n.180.

Il **DUP costituisce**, ai sensi della citata delibera CIPE 166/07, così come modificata in relazione ad alcuni principi dalla successiva delibera CIPE 1/09, il **quadro di riferimento dell'azione regionale per un utilizzo coordinato dei fondi europei a finalità strutturale, dei fondi nazionali FAS e dei fondi regionali per il periodo di programmazione 2007-2013**.

Per la sua attuazione è previsto il ricorso al **metodo della programmazione negoziata (Intese)** tra Regione ed Enti locali, allo scopo di formulare priorità condivise per i diversi sistemi territoriali, le più efficaci per raggiungere gli obiettivi della politica unitaria⁷.

Il DUP, che assume gli indirizzi del Piano Territoriale Regionale, quindi, è coerente con il DPEF 2008-2010 e tiene conto di importanti leggi e programmi di finanziamento regionali fortemente interrelati con la strategia, quali (PRRIITT), il Piano Telematico, il Piano Energetico, il Programma dei Trasporti (PRIT); inoltre si pone alcuni obiettivi specifici, perseguiti con il concorso del POR FESR, POR FSE, PAR FAS e con risorse aggiuntive e straordinarie del bilancio regionale. Tali obiettivi sono:

1. rafforzare l'orientamento e l'impegno del sistema regionale verso la **ricerca e l'innovazione**, attraverso il sostegno ai processi di cambiamento e il rafforzamento della rete della ricerca e del trasferimento tecnologico;
2. potenziare l'investimento sul **capitale umano** attraverso l'innalzamento delle competenze, accompagnando tutti i cittadini verso i più alti livelli di formazione nella prospettiva dell'apprendimento lungo tutto l'arco della vita;
3. promuovere la qualificazione in senso innovativo e la **competitività del sistema produttivo** regionale di filiere o clusters produttivi regionali;
4. promuovere una maggiore **sostenibilità energetica e ambientale** del sistema produttivo e dei servizi;
5. rafforzare la rete infrastrutturale per una **mobilità sostenibile** in grado di assicurare alle cittadine e ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità al territorio regionale;
6. sostenere il percorso di innovazione e qualificazione del **welfare** per migliorare la qualità della vita delle persone;
7. sviluppare l'**infrastruttura ambientale** di supporto alla biodiversità, rafforzare la prevenzione e gestione dei rischi naturali, la tutela delle risorse naturali, la difesa del suolo e della costa;
8. valorizzare e promuovere il **patrimonio ambientale e culturale**, al fine di accrescere la competitività e attrattività del territorio regionale;
9. valorizzare i **potenziali territoriali** e consolidare le aree ex obiettivo 2;
10. promuovere la competitività, la qualità e l'attrattività della **rete delle città**.

⁷ La Delibera di Giunta Regionale n. 1132 del 27 luglio 2007, che definisce le procedure di attuazione del DUP, prevede infatti la sottoscrizione, tra la Regione e ciascun sistema territoriale - Provincia e Comuni, di Intese per l'integrazione delle politiche territoriali.

Le risorse del FAS, aggiuntive rispetto a quelle comunitarie⁸, che per la Regione Emilia-Romagna sono pari a **286.069.000,00 milioni di euro**⁹, sono state destinate a interventi in grado di generare un impatto diffuso e positivo sull'intero territorio regionale, relativamente a problemi chiave dello sviluppo, quali le risorse naturali e strategiche, la mobilità sostenibile, la coesione territoriale e le città.

Nel **Programma attuativo FAS 2007-2013** sono previsti 103 milioni di euro per la modernizzazione e l'adeguamento del sistema di trasporto ferroviario e 27 milioni di euro per il potenziamento dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane.

Per l'attuazione del DUP e per garantire la migliore realizzazione dei livelli di cooperazione istituzionale verticale, in particolare con le istituzioni locali, la Regione ha scelto di utilizzare la programmazione negoziata attraverso l'**Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali** (così come individuato dalla delibera di Giunta 1132/07).

Nel corso del 2009 e i primi mesi del 2010 sono state sottoscritte le intese per l'integrazione delle politiche territoriali della Provincia di Ravenna (data di sottoscrizione 21 maggio 2009), Provincia di Modena (26 maggio 2009), Provincia di Ferrara (22 settembre 2009), Provincia di Bologna (10 febbraio 2010), Provincia di Piacenza (8 marzo 2010), Provincia di Rimini (9 marzo 2010), Provincia di Parma (18 maggio 2010), Provincia di Reggio Emilia (30 aprile 2010) e Provincia di Forlì-Cesena (21 marzo 2011).

Considerato che, al fine di una prima attuazione degli interventi di cui agli obiettivi 9 e 10 previsti nel DUP, l'art. 44 della L.R. 24/09 (Finanziaria 2010) ha stanziato risorse per 11.400.000 euro complessivi, con delibera 439/10 la Regione ha provveduto all'assegnazione delle stesse a favore di alcune opere ricadenti negli obiettivi sopra citati, nonché all'approvazione delle modalità di impegno e liquidazione. Fra queste **numerosi sono gli interventi di miglioramento della viabilità locale e della rete ciclabile**. Le risorse assegnate per la realizzazione di tali interventi ammontano a **7.972.565,78 euro**.

Si segnala inoltre che, al fine dell'attuazione degli interventi previsti nel DUP, la L.R. 24/09 all'art. 25 ha stanziato **8.100.000 euro per la realizzazione del sistema integrato automatico People Mover**. Le risorse stanziate rappresentano la prima quota del 30% dell'importo complessivo dovuto dalla Regione Emilia-Romagna pari a 27.000.000 euro, che deve essere erogato al Comune di Bologna ad avvenuta approvazione del progetto definitivo. Nel corso del 2010 lo stanziamento è stato integralmente impegnato e successivamente liquidato.

Tra gli interventi previsti dal DUP si evidenzia inoltre nell'ambito dell'obiettivo 9, la priorità riguardante il **"Completamento della rete dei percorsi ciclopeditoni e della sentieristica, in particolare lungo le aste fluviali** (Terre d'acqua, Terre di Pianura, Reno-Galliera, Valle dell'Idice, Valle del Samoggia)", che prevede la realizzazione di un collegamento ciclopeditono sull'Area di sedime dell'ex linea ferroviaria Bologna-Verona nei territori dei comuni di Anzola dell'Emilia, Crevalcore, Sala Bolognese, San Giovanni in Persiceto, Sant'Agata Bolognese, per un importo complessivo di 1.777.276 euro.

Si sottolinea che con l'art. 36 della L.R. 14/10 "Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'articolo 40 della Legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2011 e del bilancio pluriennale 2011-2013" sono stati stanziati, al fine di dare attuazione agli interventi relativi agli obiettivi 9 e 10, previsti nel documento unico di programmazione (DUP), 5.700.000 euro, la cui programmazione è ancora in corso.

⁸ Il Programma Attuativo Regionale (PAR) FAS è stato approvato con Delibera di Giunta n. 1251 del luglio 2008.

⁹ Il programma attuativo del FAS per la Regione Emilia-Romagna (Delibera di Giunta 1251/08) programma risorse per 285.840.145 milioni di euro, al netto della destinazione pari allo 0,0008 dell'ammontare complessivo del programma della Regione Emilia-Romagna destinato al rafforzamento del sistema dei conti pubblici territoriali, dei nuclei regionali conti pubblici territoriali e dell'Unità tecnica conti pubblici territoriali, così come previsto dalla delibera CIPE 166/07.