

Capitolo 2

Il contesto istituzionale e territoriale

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**.

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**, a loro volta riuniti i soli **cinque ambiti sovra provinciali** (Piacenza, Parma, Reggio-Modena, Bologna-Ferrara, Romagna) 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 di **oltre 250 milioni di euro**, di cui 50 milioni di risorse regionali. 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. L'ultimo Accordo di programma ha riguardato il triennio 2011-2013 e ne è pertanto in corso il rinnovo.

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 proseguito negli anni successivi con il **trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie** ex Gestioni Commissariali Governative e concesse e con l'attribuzione alla Regione Emilia-Romagna dei servizi ferroviari di propria competenza, svolti sia su queste ultime che sulla rete nazionale. Il **trasferimento ha riguardato anche il materiale rotabile** prima di proprietà dello Stato, funzionale all'espletamento dei servizi sulle linee trasferite alla Regione.

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 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 nuova e unica concessione, rilasciata alla stessa FER, e disciplinata operativamente con specifici Contratti. La gestione dei servizi alle imprese ferroviarie è regolata mediante “**Contratti di Servizio**”.

La L.R. 30/98 prevede, da tempo, che allo scadere delle attuali concessioni, la **gestione dell'intera rete della Regione venga affidata unitariamente alla Ferrovie Emilia Romagna (FER srl)**, società a totale capitale pubblico, prevalentemente 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.

A fronte della separazione societaria di FER Srl, perfezionatasi all'inizio di febbraio del 2012, è stata rilasciata al “nuovo soggetto” gestore della rete regionale (che ha mantenuto la stessa denominazione) una nuova concessione, e sottoscritto un nuovo Contratto di Programma per disciplinare le attività volte al mantenimento in efficienza e al potenziamento e ammodernamento della intera rete.

La L.R. 30/98, con le modifiche introdotte dalla L. 20 del 13/12/2011 e con la prevista separazione societaria, il ruolo della FER è stato rafforzato, poiché oltre alla funzione di soggetto concessionario e gestore della rete ferroviaria regionale, è stato aggiunto quello di stazione appaltante dei servizi ferroviari di competenza regionale, per conto della stessa Regione, in particolare riguardo alla nuova procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento di tali servizi, sulla base di precisi indirizzi e vincoli dati nel 2013 dalla Giunta regionale.

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**.

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 triennale sottoscritto il 31 marzo 2008¹. Il Contratto, già prorogato, è in corso di prosecuzione di affidamento in attesa che il perfezionamento della procedura di gara individui il nuovo soggetto affidatario dei servizi e abbia corso il relativo Contratto per il loro effettivo avvio.

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'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;

¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 4.2.1 “I contratti”.

- § all'affidamento, al gestore dell'infrastruttura delle attestazioni che attengono 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.

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).

Di rilievo anche la recente entrata in vigore del Decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 riguardate la "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario.

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

2.1.3.1 Il settore autofiloviario

n LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'orientamento della normativa regionale volta alla **ristrutturazione 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 la prosecuzione, nel corso del 2013, dell'adeguamento alle disposizioni normative da parte della generalità delle Agenzie locali per la mobilità che hanno comportato la trasformazione delle stesse in società a responsabilità limitata ad Amministratore unico.

Nel corso del 2013 sono state inoltre apportate alcune integrazioni alla legge regionale di settore n. 30/98, che in particolare prevede all'art. 19 comma 1bis della L.R. 30/98 che, in coerenza con i cinque ambiti sovra-bacinali individuati per l'organizzazione dei servizi di TPL e per i conseguenti affidamenti, gli Enti competenti provvedano ad attuare fusioni che coinvolgano le Agenzie locali per la mobilità.

Sul piano nazionale, il biennio 2012-2013 ha vissuto un periodo di profonda trasformazione, con l'entrata in vigore della Legge n. 135, di conversione del decreto n. 95 "Spending review", che impatta con il settore TPL prevedendo il concorso delle Regioni alla riduzione della spesa pubblica. Attraverso le disposizioni contenute all'art. 16 bis, poi modificato dall'art.1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013, L. 228 del 24/12/2012, infatti è stato istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL. Inoltre con Decreto del Presidente del Consiglio dell'11/3/2013 sono stati definiti **criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi**, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle Regioni le risorse destinate al settore TPL, compreso il ferroviario, nonché l'adozione, da parte delle Regioni stesse di un "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale".

Tale decreto definisce i criteri e le modalità individuando i seguenti obiettivi:

- § un'offerta più idonea, efficiente ed economica, attraverso l'incremento del numero dei passeggeri trasportati;
- § il progressivo incremento del rapporto tra ricavi del traffico e costi operativi;
- § la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda;
- § la definizione di livelli occupazionali adeguati;
- § la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica.

Con delibera di Giunta 1453/2013 è stato approvato il Piano di riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali unitamente ai singoli Piani di riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL dei singoli bacini, predisposti dalle Agenzie locali per la mobilità, che costituiscono il Piano di riprogrammazione regionale del TPL. Il Piano è stato redatto sulla base dello schema di "Documento di riprogrammazione approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome il 17 aprile 2013", e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Osservatorio per le politiche del TPL.

Le principali azioni di intervento della riprogrammazione dei servizi hanno riguardato: la valorizzazione del servizio ferroviario locale mediante riduzione delle sovrapposizioni di corse extraurbane con orari e percorsi in parallelo al servizio ferroviario, nonché con la riprogrammazione dei servizi extraurbani finalizzati all'interscambio bus+treno; la redistribuzione delle risorse risparmiate a seguito della razionalizzazione e da reinvestire in potenziamenti di servizi a domanda elevata; la revisione, l'ottimizzazione, l'estensione e la sperimentazione dei

servizi a chiamata e di nuove soluzioni orientate a incrementare l'attrattività del servizio; la ricerca del miglioramento della velocità commerciale, subordinatamente all'adozione da parte delle Amministrazioni locali di coerenti politiche di mobilità urbana ed extraurbana; le politiche di marketing tariffario con particolare riguardo alle fasce deboli, alla fidelizzazione dell'utenza e soprattutto all'integrazione modale; gli adeguamenti tariffari programmati in base agli indirizzi regionali e il rafforzamento delle azioni di contenimento dell'evasione tariffaria.

Tabella 1
Quadro dei regolatori e dei gestori dei servizi di TPL in Emilia-Romagna
(Aggiornamento aprile 2013)

Bacino	Regolatore	Patrimonio regolatore	Titolari di CdS	Oggetto gara	Gestore prevalente	Scadenza gara
Piacenza	Tempi Agenzia Srl	Reti, impianti e dotazioni per erogazione servizio	ATI (SETA SpA + Apam Esercizio SpA + ATC SpA La Spezia)	- Progettazione ed esercizio servizi - Gestione reti e impianti	Net-cost	Gestore
Parma	SMTP SpA	Fabbricati industriali, filovia, depositi e reti	TEP SpA Parma	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Net-cost	Gestore
Reggio Emilia	Agenzia Mobilità Srl	Depositi, bus e tecnologie	SETA SpA	Progettazione ed esercizio servizi	Net-cost	Gestore
Modena	AMO SpA	Depositi, filovia, infrastrutture di fermate extraurbane, sistema AVM	SETA SpA – Modena	Esercizio servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani	Net-cost	Gestore
Bologna	Società Reti e Mobilità Srl	Reti e depositi	TPB Scarl (T>per SpA, Autoguidovie italiane SpA, Omnibus)	- Esercizio servizi urbani e interbacino e di linea tram su gomma se attivata - Gestione delle reti e degli impianti	Net-cost	Gestore
Ferrara	AMI Srl	Impianti, depositi e tecnologie	TPF Scarl (T>per SpA + Consorzio FEM)	Progettazione ed esercizio dei servizi	Net cost	Gestore
Ravenna	AM.bra Srl		Mete SpA	- Progettazione ed esercizio servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua - Gestione reti e degli impianti	Net-cost	Gestore
Forlì-Cesena	Consorzio ATR	Depositi, bus, officine, tecnologie	START SpA	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Net cost	Gestore
Rimini	Agenzia Mobilità	Immobili, reti e impianti	Società Consortile A.T.G. SpA (Start SpA+ FER Srl + TEAM Srl)	Effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario	Net cost	Gestore

2.1.3.2 Il settore ferroviario

Il **settore ferroviario** sino a tempi recenti è stato sostanzialmente ancorato al quadro di riferimento definito dal D.Lgs. 422/97, modificato in maniera sostanziale, in alcuni punti, da diverse norme che si sono succedute nel corso degli anni.

La L. 99/09 (art. 61) nel richiamare espressamente l'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/07, relativamente ai “servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia”, ha previsto che l'affidamento dei servizi di trasporto regionale e locale a mezzo ferrovia potesse avvenire prescindendo dall'effettuazione di una procedura di gara ad evidenza pubblica.

La possibilità di aggiudicare direttamente i Contratti di Servizio pubblico per ferrovia che abbiano una **durata non superiore a dieci anni** (suscettibile di essere ulteriormente incrementata) è stata recepita dalla legislazione nazionale. Alle Regioni interessate è quindi stato consentito di procedere all'affidamento diretto a condizione che la durata non fosse superiore ai dieci anni, senza escludere comunque la possibilità di ricorrere alle gare.

Il Regolamento n. 1370/2007 CE (entrato in vigore il **3 dicembre 2009**) definisce gli ambiti entro i quali gli Stati membri potranno 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.

Per regolamento, 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*”.

Tale norma, legata ad un'altra, prevista dallo stesso “pacchetto”, ha subordinato l'erogazione dei fondi stanziati per gli investimenti di Trenitalia in materiale rotabile alla stipula dei nuovi Contratti di Servizio con le Regioni. Tale norma è stata orientata ad aderire alle esigenze espresse dalla stessa Trenitalia, che aveva chiesto delle garanzie temporali per sostenere i propri impegni finanziari di rinnovo.

La combinazione dei dispositivi richiamati ha di fatto accelerato la stipula dei nuovi Contratti da parte di molte Regioni, direttamente con Trenitalia, nella logica del 6 + 6, per non perdere la possibilità di beneficiare di una quota parte dei nuovi treni annunciati.

Con l'entrata in vigore del D.L. 24/1/2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 27/2012, i contratti relativi agli affidamenti diretti sottoscritti da quasi tutte le Regioni – eccetto l'Emilia-Romagna che, a fronte di una gara già effettuata, aveva scelto una strada diversa – sono stati fatti cessare alla loro scadenza; **il rinnovo di altri 6 anni di tali affidamenti non è più possibile**. Tutte le Regioni si trovano quindi ora nell'obbligo di procedere ai nuovi affidamenti mediante gara.

Il limite temporale, al momento invalicabile, per l'affidamento dei servizi ferroviari mediante gara, salvo casi particolari, è stabilito dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 che fa decorrere tale obbligo dal 3 dicembre 2019.

Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, orientato a promuovere la concorrenza nei servizi pubblici locali, compresi quelli ferroviari, prima esclusi, ha introdotto modifiche al decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito dalla Legge 14 settembre 2011, n. 148.

Tali modificazioni, integrando e variando i precedenti riferimenti normativi, prevedono che le Regioni, entro scadenze stabilite, debbano organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rilevanza economica - secondo precise procedure e ottemperando a preordinate condizioni - rimandando all'adozione di una "delibera quadro" l'illustrazione dell'istruttoria compiuta, la cui adozione è subordinata al preventivo parere dell'Autorità definita dallo stesso decreto.

Il richiamato art. 4, del D.L. 138/11, convertito in L. 148/11, che conteneva elementi e riferimenti rilevanti per consentire alla Regione Emilia-Romagna di procedere al graduale traghettamento dall'attuale affidamento dei servizi al nuovo affidamento, scaturente dalla già programmata nuova gara a evidenza pubblica, è stato integralmente abrogato dalla Corte Costituzionale.

L'evoluzione del quadro normativo si attesta ora 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.

Il nuovo **art. 16 bis del D.L. 95/12** prevede 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 (più dettagliatamente richiamati in altra parte del presente Rapporto), garantendo un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica e con un migliore rapporto tra ricavi da traffico e costi dei 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.

Importante per la Regione è anche il consolidamento del proprio quadro conoscitivo per la definizione di tali costi di produzione dei servizi (a supporto delle entrate tariffarie) per la individuazione dei fabbisogni complessivi a cui correlare le compensazioni finanziarie da riconoscere alle imprese chiamate a svolgere servizi riconosciuti di valenza sociale non in grado di reggersi autonomamente dal punto di vista commerciale.

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 **nuove funzioni della Regione**, individuate dalla L.R. 3/99 e s.m.i., 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**, previsto inizialmente con validità triennale, oggi quinquennale (a seguito di una modifica alla L.R. 3/99 operata con la L.R. 20/2011), programma 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, almeno nel breve periodo, 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.

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 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 fino agli **attuali 4° e 5°**, **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.

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)".

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 ha già svolto una serie di attività, relative al sistema di monitoraggio del traffico, al catasto stradale e alla rilevazione dei dati di incidentalità, che costituiscono 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.

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.

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 recentemente (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 le 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 l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa e, recentemente, la Sogeap di Parma. Aeradria, la società di gestione dell'aeroporto di Rimini, è – ormai da tempo - in attesa del completamento dell'iter amministrativo per l'ottenimento della concessione totale che, date le vicende che hanno interessato la società, si è di fatto interrotto.

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.

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).

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, a seguito della LR 3/99.

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) e tale modifica è stata recepita attraverso la LR 3/99. 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 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. L'attuale assetto istituzionale, nel 2013, è proseguito con la consueta efficienza, ma sono in corso valutazioni per gli scenari futuri a lungo termine, in quanto il regime di avvalimento aveva una funzione transitoria.

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

2.2.1 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 98)** 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 sulle linee di intervento definite dallo stesso PRIT 98-2010. 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 del PRIT. La Regione ha quindi proceduto con la redazione della proposta di nuovo Piano, e con Delibera di Giunta 159/2012, l'ha approvata ai fini della trasmissione all'Assemblea legislativa per l'avvio della discussione e delle procedure di adozione.

La proposta di Piano parte dalla consapevolezza che molte questioni cruciali nel sistema della mobilità regionale restano ad oggi irrisolte e i nodi del sistema andranno dunque 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**.

Al fine di comprendere meglio le più recenti modifiche in merito ai comportamenti delle cittadine e dei cittadini dell'Emilia-Romagna, e di orientare meglio quindi le politiche istituzionali secondo gli indirizzi prima enunciati, nel corso del 2013 è stata effettuata un'indagine da parte dell'Osservatorio Audimob, focalizzata su alcuni indicatori di base sulla mobilità. Una sintesi di tale indagine è riportata al paragrafo 2.4.

2.2.2 Il Patto per il trasporto pubblico locale 2011-2013

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, 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.

Il **processo di efficientamento del sistema** avviato ha visto così:

- § il contenimento del livello di razionalizzazione dei servizi, non oltre il 3% o il 5% in caso di aggregazioni dei gestori;
- § l'attivazione di ulteriori fasi di implementazione dell'integrazione tariffaria "Mi Muovo";
- § l'allineamento delle tariffe allo standard "Mi Muovo", l'avvio dello studio sulle modalità di *clearing*, la programmazione del completamento tecnologico riguardante il bacino modenese, il realizzarsi di larga parte delle condizioni necessarie alla definitiva messa a regime della tariffazione integrata Mi Muovo che potranno realizzarsi nel corso del 2013;
- § una prima fase di adeguamento tariffario al percorso inflattivo, avendo avuto cura di salvaguardare soprattutto i viaggiatori fidelizzati;

- § il completamento dell'adeguamento alle prescrizioni della Legge 10/08 per quanto riguarda le Agenzie locali della mobilità (passaggio a “net cost”, trasformazione societaria, contenimento dei costi, ma soprattutto il conseguimento della distinzione dei ruoli di gestione e di controllo);
- § l'avvio in alcune città del servizio di bike sharing regionale “Mi Muovo in bici”, nonché del progetto di infomobilità GiM, che prevede, fra l'altro, l'installazione degli apparati AVM sui mezzi che ancora ne erano privi;
- § il consolidamento dell'acquisto di ulteriore materiale rotabile per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari, per dare piena attuazione al “piano straordinario” di acquisto, avviato negli anni precedenti;
- § il finanziamento di circa 9,5 milioni di euro quale contributo ai gestori per l'acquisto di circa 60 autobus a basso impatto ambientale.

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 e insediamenti produttivi strategici e 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, d'intesa con le Regioni e i Ministeri competenti, e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata, nel documento di programmazione economica 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.

La Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto l'Intesa Generale Quadro con il Governo nel 2003, e successivamente, nel 2007 e nel 2008, due Atti Aggiuntivi.

A seguito del confronto avviatosi fra Governo e Regioni nell'ambito del 9° Programma delle Infrastrutture Strategiche, al fine di individuare un **quadro di opere di “misurabile certezza”** con riferimento alla copertura finanziaria, all'avanzamento progettuale, alla corretta rispondenza tra la finalità dell'intervento proposto e la reale esigenza della domanda di trasporto, alla non rinviabilità dell'intervento, il 19 aprile 2013 è stata sottoscritta con il Governo una nuova Intesa Generale Quadro, più incisiva e più efficace.

Nei primi mesi del 2014 è stato sottoposto alla Conferenza Unificata, per l'espressione dell'intesa prevista per legge, (con grande ritardo rispetto alle scadenze previste per la presentazione del successivo allegato), l'**XI Programma Infrastrutture Strategiche** (allegato al DEF 2013), che avrebbe dovuto essere aggiornato alla luce della nuova Intesa generale Quadro, recentemente sottoscritta.

A seguito delle richieste di correzione avanzate dalle Regioni, l'XI Allegato è stato aggiornato e sullo stesso è stata espressa l'Intesa in data 16 aprile 2014, previo contestuale impegno politico imprescindibile del Governo:

- 1) a considerare il XII Allegato (e non l'XI) quale quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020;
- 2) a inserire nel XII Allegato tutte le opere già previste nelle singole Intese Generali Quadro già firmate e/o in fase di sottoscrizione e/o già approvate dalle singole Regioni;

- 3) a correggere nel XII Allegato tutti gli eventuali errori o difformità ancora presenti nell'XI;
- 4) a consentire alle Regioni e Province autonome di esprimere l'intesa sul XII Allegato entro il 20 giugno 2014.

A tal proposito, alcuni errori e/o carenze segnalate dall'Emilia-Romagna saranno recepite nel XII Allegato, anche al fine di acquisire la condizionalità ex ante necessaria per accedere ai finanziamenti previsti dalla programmazione comunitaria europea.

Di seguito sono indicate le **opere ricadenti in Emilia-Romagna, previste nel XI Programma Infrastrutture Strategiche**:

Tabella 2
Opere strategiche in realizzazione in Emilia-Romagna (XI Allegato Infrastrutture)

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
		513,53	513,53	-			
(P) Asse Autostradale Variante di Valico	ANAS	-	-	-	In realizzazione	Emilia Romagna, Toscana	Core network
		-	-	-			
Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	ANAS	506,00	506,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
		506,00	506,00	-			
(P) Ampl. A1 A22 Borgo Panigale-4° corsia Modena/Bologna	ANAS	175,00	175,00	-	Ultimata	Emilia Romagna	Core network, privati
		175,00	175,00	-			
Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	ANAS	253,6	162,00	91,60	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
		253,60	162,00	91,60			
Staz. Bologna - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96	-	In Realizzazione	Emilia Romagna	Completamento PIS
		18,96	18,96	-			
Bo e Fi - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	In Realizzazione	Emilia Romagna, Toscana	Completamento PIS
		26,61	26,60	0,01			

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - ex TRAM	92,87	82,42	10,45	In Realizzazione	Emilia Romagna	Completamento PIS
		92,87	82,42	10,54		-	
Totale generale	-	1.586,57	1.484,51	102,06	-	-	-

Tabella 3
Opere strategiche in progettazione in Emilia-Romagna (XI Allegato Infrastrutture)

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
(P) Asse autostr. A21-Bret. Castelvetro Piacentino	ANAS	-	-	-	Attesa progetto esecutivo	Emilia Romagna Lombardia	Core network
		-	-	-		-	
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 1°	Ferrovie Emilia Romagna srl	80,00	-	80,00	Progetto Preliminare	Emilia Romagna, Lombardia	Core network
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 2°	Ferrovie Emilia Romagna srl	280,00	-	280,00	Progetto Preliminare	Emilia Romagna, Lombardia	Core network
Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamento	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili
Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo 1° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili
		2.664,00	300,84	2.363,16		-	
Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto	Core network
		2.217,43	0,01	2.217,42		-	
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 1° stralcio (anche mediante realizzazione di varianti fuori sede)	ANAS	141,00	-	141,00	Progetto Definitivo	Emilia Romagna	Core network

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 2° stralcio (anche mediante realizzazione di varianti fuori sede)	ANAS	175,00	-	175,00	Progetto Definitivo	Emilia Romagna	Core network
		316,00	-	316,00			-
Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	810,23	-	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Veneto	Core network
Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza	RFI	20,00	-	20,00	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Core network
Raddoppio Bologna/Verona Sub tratta: S Giovanni P/Crevalcore	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
Sub tratta: Crevalcore/S. Felice e S. Felice/Poggio Rusco	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna, Lombardia	Completamento PIS
		830,23	810,23	20,00			-
Linea ferr. Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Em.	FER	70,00	-	70,00	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Completamento PIS
		70,00	-	70,00			-
Superstrada Regionale Ferrara Mare - adeguamento a caratteristiche autostradali	ANAS	634,00	454,00	180,00	Progetto definitivo	Emilia Romagna	Completamento PIS, privati
		634,00	454,00	180,00			-
Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	ANAS	1.430,00	1.430,00	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Core network, privati
Nodo Stradale e Autostradale di Bologna opera connessa: nodo di Rastignano lotto 2	ANAS	40,00	-	40,00	Progetto Definitivo	Emilia Romagna	Completamento PIS
		1.470,00	1.430,00	40,00			-
Autostrada regionale Cispadana	Regione Emilia Romagna	1308,00	908,00	400,00	Progetto Definitivo	Emilia Romagna	Completamento PIS, privati

CAPITOLO 2 – IL CONTESTO ISTITUZIONALE E TERRITORIALE

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Corridoio viabilità Mestre Orte Civitavecchia	ANAS	10.065,60	10.065,60	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna, Lazio, Marche, Toscana, Umbria, Veneto	Core network, privati
		10.065,60	10.065,60	-			
SS 12 Emilia - Variante abitati Sorbara-S.Prospiero	ANAS	34,80	-	34,80	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
SS 12 Emilia - Variante abitato di Mirandola	ANAS	22,60	-	22,60	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
SS 12 Emilia - Variante di Montale	ANAS	11,63	-	11,63	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
SS 12 Emilia - Variante di Pavullo	ANAS	3,96	-	3,96	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
S.S. 63 Emilia - Da Canali a Pulianello	ANAS	16,67	-	16,67	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
S.S. 63 Emilia - da Ponterosso a Castenovo	ANAS	6,30	-	6,30	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
S.S. 63 Emilia - Variante di Vezzano sul Crostolo	ANAS	49,28	-	49,28	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
SS 45 Emilia - Amm. tratto Bobbio-confine reg.	ANAS	70,00	-	70,00	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
SS 45 Emilia - Amm. tratto Rio Cernusca-Rivergaro	ANAS	36,15	-	36,15	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
S.S. 67 Emilia - Tratto S.Casciano-Dovadola	ANAS	14,72	-	14,72	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
S.S. 67 Emilia - Variante di Dovadola	ANAS	46,13	-	46,13	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
		312,24	-	312,24			
(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	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Core network
		362,78	362,78	-			

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Modena metropolitano I° e II° stralcio	Comune Modena	91,90	37,77	54,13	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
		91,90	37,77	54,13		-	
T. R. C. Rimini: tratta Rimini Fs Rimini Fiera	Agenzia Mobilità - ex TRAM	49,57	19,83	29,74	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Core network
T.R.C. Rimini: Fiera Cattolica Riccione Fs-Cattolica	Agenzia Mobilità - ex TRAM	44,13	-	44,13	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Completamento PIS
		93,70	19,83	73,87		-	
Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network
Hub Portuale di Ravenna III° e IV° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	246,00	-	246,00	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Core network
Hub Portuale di Ravenna: infrastrutture ferroviarie retroportuali	RFI	70,00	-	70,00	Progetto definitivo	Emilia Romagna	Core network
		453,00	137,00	316,00		-	
Progetto multiobiettivo di regimazione del fiume Po	AIPO	1,80	2,00	- 0,20	Studio di fattibilità	Lombardia Emilia Romagna	Core network
Sistemazione corrente libera fiume Po	AIPO	95,00	-	95,00	Progetto definitivo	Lombardia Emilia Romagna	Core network
		96,80	2,00	94,80		-	
Metropolitana di Parma linea B	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Intervento revocato
Metropolitana Parma linee A e C	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Intervento revocato
		-	-	-		-	
Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara	Regione Emilia Romagna	-	-	-	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Core network
Collegamento people mover tra la stazione ferroviaria di Bologna centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi.	Regione Emilia Romagna	91,84	91,84	-	Progetto definitivo	Emilia Romagna	Core network, privati

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
		91,84	91,84	-		-	
Totale generale	-	21.077,52	14.619,90	6.457,62	-	-	-

Per quanto riguarda lo stato di attuazione delle previsioni infrastrutturali indicate nell’XI Allegato, sono rientrate nella programmazione strategica e hanno avuto anche un seguito nell’iter approvativo da parte del CIPE, un primo lotto del Collegamento autostradale Parma – Nogarole Rocca (TIBRE), da Parma al casello di Terre Verdiane, interamente finanziato dal concessionario AutoCisa, la bretella autostradale Campogalliano–Sassuolo con assegnazione di 234 M€ di risorse derivanti dal Fondo infrastrutture strategiche e un primo stralcio del nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno, finanziato da Autostrade per l’Italia (lo stralcio ferroviario è stato per il momento sospeso per mancanza di finanziamento). Tra i sistemi urbani la metrotranvia di Bologna (nel 2012 le risorse per 236,7 milioni di euro sono state assegnate al progetto alternativo Bologna – SFM, completamento del Servizio Ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano), il Trasporto Rapido Costiero Rimini, tratta Rimini Fs – Riccione FS con assegnazione di 42,85 M€ con delibera CIPE 93/06 (che prevede anche il completamento del finanziamento per ulteriori 10,5 M€ per l’acquisto del materiale rotabile).

La Bretella di Castelvetro (A21) e la Variante di Valico (A1), pur rientrando nel Programma Infrastrutture Strategiche, sono state approvate con procedure ordinarie, diverse da quelle previste dal D.Lgs. 163/06 per le opere strategiche.

Per lo stato di avanzamento fisico di tali opere si rinvia al paragrafo 7.5.3.

Recependo quanto concordato con la stipula della Nuova Intesa Generale Quadro, sono state poi inserite nell’XI Allegato anche l’Autostrada regionale Cispadana, in considerazione del suo rilevante interesse strategico nazionale, e due lotti della variante alla SS16 Adriatica fra Rimini nord e Misano Adriatico.

Tra le opere strategiche relative ai sistemi ferroviari, sono stati confermati nell’XI Allegato Infrastrutture, fra gli altri: il potenziamento della linea Parma-Poggio Rusco, articolato in due lotti, ricompresa nel TIBRE ferroviario, in continuità con i lavori di potenziamento della linea “Pontremolese”, per una spesa, riferita al 1° lotto, ritenuto prioritario, di 80 M€; la relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna (prioritaria, la cd. “bretella di Faenza” per una spesa di 20 M€).

Tra le opere portuali, è stato finanziato, con le risorse disponibili a seguito della revoca del finanziamento del Metrò di Parma, l’hub portuale di Ravenna (I e II stralcio), connesso al Corridoio Baltico-Adriatico e inserito nella ristretta lista degli 83 *core-ports* europei.

Inoltre occorre segnalare che è stata inserita nell’XI Allegato Infrastrutture, oltre alle restanti opere portuali relative all’approfondimento dei fondali (III e IV stralcio), anche la risoluzione delle interferenze ferroviarie retro portuali, per consentire una connessione rapida con il sistema ferroviario retrostante.

2.2.4 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 unitaria².

Il DUP, che assume gli indirizzi del Piano Territoriale Regionale 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**.

² 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 FAS, aggiuntive rispetto a quelle comunitarie³, che per la Regione Emilia-Romagna sono pari a **286.069.000,00 milioni di euro**⁴, sono state destinate a interventi in grado di generare un impatto diffusivo 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 ciclopedonali 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 ciclopedonale 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.

³ Il Programma Attuativo Regionale (PAR) FAS è stato approvato con Delibera di Giunta n. 1251 del luglio 2008.

⁴ 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.

Nel corso del 2011 sono state aggiornate le seguenti intese: Provincia di Reggio Emilia il 5 maggio 2011, Provincia di Ferrara il 23 maggio 2011, Provincia di Ravenna il 27 ottobre 2011, Provincia di Bologna il 31 ottobre 2011, Provincia di Forlì-Cesena l'8 novembre 2011, Provincia di Modena il 28 novembre 2011.

Gli interventi oggetto delle modifiche delle intese la cui attuazione compete alla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione sono i seguenti:

- § Intesa della Provincia di Reggio-Emilia: consolidamento strutturale delle due strade comunali Groppo-Cerribuchi e Vetto capoluogo – La Costa – Casone finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 500.000,00 euro;
- § Intesa della Provincia di Ferrara: interventi per la sicurezza idraulica nei centri abitati - opere idrauliche e fognarie (comune di Lagosanto) finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 260.000,00 euro;
- § Intesa della Provincia di Ravenna: realizzazione dei lavori di riorganizzazione della viabilità di accesso al casello di Faenza finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 600.000,00 euro;
- § Intesa della Provincia di Bologna: miglioramento dell'accessibilità in alcune stazioni della linea Bologna Porretta, Stazione di Vergato, parcheggio scambiatore, proposto dal Comune di Vergato finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 350.190,35 euro;
- § Intesa della Provincia di Forlì-Cesena: infrastrutture per l'aeroporto e il polo tecnologico aeronautico, il cui beneficiario è il Comune di Forlì ed è finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 750.000,00 euro.

Nel corso del 2012 sono state aggiornate le seguenti intese: Provincia di Parma il 20 aprile 2012 e la Provincia di Piacenza il 23 novembre 2012.

Gli interventi oggetto delle modifiche delle intese la cui attuazione compete alla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione sono i seguenti:

- § Intesa della Provincia di Parma: intervento integrato già incluso nell'intesa denominato "Completamento della rete dei percorsi ciclabili" finanziato con risorse regionali per l'attuazione del Dup pari a 300.000,00 euro;
- § Intesa della Provincia di Piacenza:
 - a) Comunità montana Appennino Piacentino: messa in sicurezza viabilità turistica, € 461.468,80;
 - b) Provincia di Piacenza: SP654R Valnure 1° stralcio, 30.400,00 euro;
 - c) Provincia di Piacenza: SP10 Gropparello, 329.465,61 euro;
 - d) Provincia di Piacenza: rotatoria SP412R e SP27, 149.757,09 euro;
 - e) Comune di Castell'Arquato: pista ciclabile Castell'Arquato-Chiaravalle, 239.611,35 euro;
 - f) Comune di Alseno: pista ciclabile Castell'Arquato-Chiaravalle, 140.425,35 euro;
 - g) Comune di Villanova sull'Arda: pista ciclabile capoluogo – fraz. Cignano, 125.000,00 euro;
 - h) Comune di Piacenza: 3° stralcio rotatoria Torricelle, 85.000 euro;
 - i) Comune di Piacenza: realizzazione strada dei dossarelli, 250.000,00 euro;
 - j) Comune di Piacenza: completamento Corso Europa, 525.998,67 euro;
 - k) Comune di Piacenza: pista ciclabile vie Martiri resistenza, Motti, Damiani e Nasolini, 69.076,67 euro;
 - l) Comune di Piacenza: pista ciclabile S. Bonico – Via Moizo, 80.000,00 euro;

- m) Comune di Piacenza: rotatoria Via Veneto – Via Bianchi, 96.894,74 euro;
- n) Comune di Piacenza: rotatoria Via Genova – Via IV Novembre, 42.283,77 euro;
- o) Comune di Piacenza: 1° stralcio rotatoria Vie Da Vinci – Damiani, 90.000,00 euro;
- p) Comune di Piacenza: riqualificazione rotatoria Montale/riqualificazione Via Boselli, Foresti, Ranieri, 75.000,00 euro;
- q) Comune di Piacenza: 2° stralcio rotatoria Vie Manfredi, Boselli, Gadolini, 85.000,00 euro;
- r) Comune di Piacenza: manutenzione straordinaria Strada Malchioda, 29.920,03 euro.

Il Programma Attuativo Regionale FSC (ex FAS) 2007-2013, nell’ambito dell’obiettivo operativo I.A. “Modernizzare ed adeguare il sistema di trasporto ferroviario” per la cui attuazione è previsto un importo complessivo di 103 milioni di euro, comprende le seguenti linee d’azione:

§ I.A.1 “Azioni di completamento, integrazione ed implementazione delle tratte ferroviarie locali e interregionali”;

§ I.A.2 “Rinnovo e ampliamento del materiale rotabile ferroviario”.

Per l’attuazione dell’obiettivo è stata individuata la società FER - Ferrovie Emilia Romagna Srl, società “*in house*” della Regione Emilia-Romagna, come soggetto attuatore.

Nel corso del 2012 è stata approvata la rimodulazione in sede di Comitato di Sorveglianza del PAR FSC, all’interno dell’obiettivo del Programma I.A. di cui sopra, mantenendo inalterata la cifra complessiva di 103 milioni di euro, aggiornando tali voci come evidenziato nella tabella sottostante.

Tabella 3
Rimodulazione da parte del Comitato di sorveglianza del PAR FSC

Obiettivo operativo	Linee di azione	Risorse	
		FSC 2007-2013	Valori rimodulati
I.A Modernizzare ed adeguare il sistema di trasporto ferroviario	I. A.1 a - Azioni di completamento, integrazioni e implementazioni della rete ferroviaria locale	67.000.000,00	47.000.000,00
	I.A.1 b - Azioni di completamento, integrazioni e implementazioni della rete ferroviaria interregionale		
	I. A. 2 - Rinnovo del materiale rotabile ferroviario	36.000.000,00	56.000.000,00
Totale obiettivo operativo I.A	103.000.000,00	103.000.000,00	103.000.000,00

Nel corso del 2012 sono state stanziare, con la Deliberazione di Giunta regionale 1678/2012, risorse pari a 36.000.000,00 euro, a copertura di una quota della linea d’azione I.A.2 “Rinnovo e ampliamento del materiale rotabile ferroviario” ed è stata liquidata alla società FER Srl la prima quota di 19.152.831,00 euro per l’attuazione del piano finanziario per la fornitura di 12 elettrotreni ETR 350.

Nel corso del 2013 le Conferenze per le intese di diverse Province si sono pronunciate in relazione alle priorità degli investimenti da attuare per l’annualità in corso, proponendo gli interventi riferiti all’obiettivo 9 “Valorizzare i potenziali locali, consolidare le aree ex ob. 2” e 10 “Promuovere la competitività, la qualità e l’attrattività della rete delle città”.

I **progetti prioritari** sono risultati i seguenti:

- a) Intesa della Provincia di Ferrara: viabilità di accesso al nuovo polo ospedaliero S. Anna da nord-ovest, località Cona di Ferrara; completamento bretella principale per un contributo pari a 1.999.498,41 euro;
- b) Intesa della Provincia di Reggio Emilia: lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Groppo – Cerribuchi e lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Vetto Capoluogo – La Costa – Casone, prevedendo un contributo di 450.000,00 euro a valere sul Fondo di sviluppo e coesione (ex FAS – Fondo Aree Sottoutilizzate);
- c) Intesa della Provincia di Forlì-Cesena: intervento del Comune di Sarsina denominato "Riqualificazione e messa in sicurezza del Centro abitato di Sarsina via Ambrola con realizzazione spazi di sosta" prevedendo un contributo FSC di 252.000,00 euro;
- d) Intesa della Provincia di Modena: intervento del Comune di San Possidonio denominato "Realizzazione di pista ciclabile su via Matteotti, secondo stralcio" a cui è stato attribuito un contributo a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione pari a 300.000,00 euro;
- e) Intesa della Provincia di Ravenna: intervento del Comune di Cervia "Riqualificazione della fascia retrostante i bagni di Milano Marittima - primo stralcio nel tratto compreso fra Via Toti e Via Baracca e fra Via Cimarosa e Via Mascagni, primo tratto, compreso tra Via Toti e Viale Baracca" a cui è stato assegnato un contributo pari a 150.000,00 euro, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione;
- f) Intesa della Provincia di Piacenza:
- Comunità Montana Appennino Piacentino "Riqualificazione urbana borghi montani". L'intervento ha un costo complessivo di euro 756.453,13 coperti per euro 581.420,33 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 175.032,80 da risorse locali;
 - Comunità Montana Appennino Piacentino "Messa in sicurezza viabilità turistica". L'intervento ha un costo complessivo di euro 498.591,58 coperti per euro 383.224,38 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 115.367,20 da risorse locali;
 - Comunità Montana Valli Nure e Arda "Valorizzazione Lungo Nure" - Comune di Bettola. L'intervento ha un costo complessivo di euro 345.742,35 coperti per euro 265.742,35 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 80.000,00 da risorse locali;
 - Comunità Montana Valli Nure e Arda "Valorizzazione Lungo Nure" Comune di Farini. L'intervento, ancora da realizzare, ha un costo complessivo di euro 86.435,58 coperti per euro 66.435,58 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 20.000,00 da risorse locali;
 - Comunità Montana Valli Nure e Arda "Lavori di riqualificazione urbana" Comune di Gropparello. L'intervento ha un costo complessivo di euro 345.742,35 coperti per euro 265.742,35 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 80.000,00 da risorse locali;
 - Comunità Montana Valli Nure e Arda "Riqualificazione centro storico" Comune di Vernasca. L'intervento ha un costo complessivo di euro 345.742,35 coperti per euro 265.742,35 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 80.000,00 da risorse locali;
 - Comunità Montana Valli Nure e Arda "Riqualificazione Piazza Inzani e limitrofi" Comune di Morfasso. L'intervento ha un costo complessivo di euro 267.950,31 coperti per euro 205.950,31 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 62.000,00 da risorse locali;

- Comune di Ferriere “Riqualificazione urbana quartieri, Casa Rossa e frazioni”. L'intervento ha un costo complessivo di euro 345.742,35 coperti per euro 265.742,35 da risorse regionali o FSC in attuazione del DUP e per euro 80.000,00 da risorse locali.

Per un contributo totale di €2.300.000,00;

g) Intesa della Provincia di Bologna:

- Comune di Galliera “Realizzazione di alcuni percorsi naturalistici nei Comuni di San Pietro in Casale, Galliera e Malalbergo”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Completamento dei percorsi ciclopeditoni nel territorio dell'Unione Reno Galliera” per un costo complessivo di euro 619.289,66 coperti per euro 289.553,25 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 329.736,41 da risorse locali;
- Comune di Pianoro “Realizzazione piste ciclopeditoni”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Valorizzazione integrata del territorio” per un costo complessivo di euro 204.080,00 coperti per euro 142.856,03 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 61.223,97 da risorse locali;
- Comune di San Lazzaro di Savena “Pista ciclabile sulla Via Emilia dal ponte sull'Idice a Via Andreoli”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Parco fluviale Idice pista ciclabile” per un costo complessivo di euro 185.000,00 coperti per euro 185.000,00 da risorse regionali o risorse FSC in attuazione del DUP;
- Comune di Budrio “Realizzazione di un percorso pedo-ciclabile di collegamento via Gaber – via Cavazza lungo via Riccardina Mezzolara”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Rete ciclabile di connessione nodi ecologici” per un costo complessivo di euro 84.000,00 coperti per euro 72.411,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 11.589,00 da risorse locali;
- Comune di Castel del Rio “Costruzione di pista ciclopeditona”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Castel del Rio: tratto di pista ciclopeditona”, per un costo complessivo di euro 59.803,60 coperti per euro 55.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 4.803,60 da risorse locali;
- Comune di Fontanelice “Lavori stradali lungo la SP610 Montanara atti a costituire nuove tratte di percorsi ciclopeditoni a completamento del collegamento del centro storico con la frazione di Villa San Giovanni”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Fontanelice: interventi di riqualificazione per i percorsi ciclopeditoni lungo la SP Montanara e allargamento ponte” per un costo complessivo di euro 70.000,00 coperti per euro 65.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 5.000,00 da risorse locali;
- Comune di Borgo Tossignano “Realizzazione pista ciclopeditona per il collegamento delle scuole con la biblioteca e il parco lungofiume -primo stralcio”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Borgo Tossignano: tratto di pista ciclopeditona” per un costo complessivo di euro 150.000,00 coperti per euro 100.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 50.000,00 da risorse locali;

- Comune di Dozza “Pista ciclopedonale, Via Emilia, completamento, patto per la qualità dello sviluppo del Circondario Imolese e l'Osservanza”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Dozza: tratto di pista ciclopedonale” per un costo complessivo di euro 720.000,00 coperti per euro 450.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 270.000,00 da risorse locali;
- Comune di Casalecchio di Reno “Realizzazione pista ciclabile di collegamento con Sasso Marconi - Zona S. Biagio”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Casalecchio: completamento pista ciclopedonale” per un costo complessivo di euro 325.000,00 coperti per euro 250.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 75.000,00 da risorse locali;
- Comune di Casalecchio di Reno “Realizzazione della connessione ciclabile di collegamento tra Bologna e la zona Garibaldi”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Casalecchio: completamento pista ciclopedonale” per un costo complessivo di euro 115.700,00 coperti per euro 81.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 34.700,00 da risorse locali;
- Comune di Sasso Marconi “Completamento della pista ciclopedonale fino al confine con Casalecchio e un tratto verso Sasso Marconi fino a via Vizzano”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Sasso Marconi: completamento pista ciclopedonale” per un costo complessivo di euro 136.000,00 coperti per euro 136.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC;
- Comune di Zola Predosa “Realizzazione marciapiede via Risorgimento con parziale tombamento Rio dei Bagni”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Zola Predosa: completamento pista ciclopedonale (I e II stralcio)” per un costo complessivo di euro 266.000,00 coperti per euro 160.000,00 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 106.000,00 da risorse locali;
- Comune di San Giovanni in Persiceto “Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali e della sentieristica in particolare lungo le aste fluviali tra i Comuni di Terre d'Acqua”, che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Collegamento ciclopedonale tra comuni” per un costo complessivo di euro 475.953,19 coperti per euro 333.167,23 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 142.785,96 da risorse locali;
- Comune di Castel San Pietro Terme denominato "Ampliamento e riqualificazione del parcheggio nord della stazione ferroviaria al fine di aumentarne la capienza, migliorarne la fruibilità e incrementarne l'intermodalità gomma/ferro, in forte espansione nel territorio" che consiste in uno stralcio funzionale del progetto individuato nell'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali denominato “Comune di Castel San Pietro Terme: ampliamento e riqualificazione parcheggio stazione ferroviaria”. L'opera ha un costo complessivo di euro 470.000,00 coperti per euro 218.656,60 da risorse regionali in attuazione del DUP o risorse FSC e per euro 251.343,40 da risorse locali.

Nel corso del 2013 le conferenze provinciali hanno anche individuato progetti prioritari costituiti da interventi in corso di attuazione o conclusi ai quali attribuire un contributo a valere sul Fondo di Coesione e Sviluppo riguardanti gli obiettivi 9 e 10 del DUP. Gli interventi sono i seguenti:

- a) Intesa della Provincia di Parma: Piste ciclabili nella Provincia di Parma per 800.000,00 euro;
- b) Intesa della Provincia di Ravenna: ponte ciclabile di Casalborgorsetti per 635.000,00 euro;
- c) Intesa della Provincia di Bologna: piste ciclabili a Monteveglio per 144.565,44 euro, piste ciclabili di Mordano per 450.000,00 euro;
- d) Intesa della Provincia di Rimini: strade di accesso al centro storico di Torriana per 100.000,00 euro, strade di accesso al centro storico di Montescudo per 200.000,00 euro, ponte di accesso al centro storico di San Leo per 150.000,00 euro, viabilità comunale e piazze a Saludecio per 200.000,00 euro, strada comunale di montagna di Maiolo per 160.000,00 euro, pista ciclabile di Coriano per 180.000,00 euro.

2.3 I GRANDI ASSI INFRASTRUTTURALI DELL'EMILIA-ROMAGNA

La regione Emilia-Romagna si caratterizza come una **grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci**, con ruolo e funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano (viario, ferroviario e marittimo-idroviario).

Essa infatti è al centro dei principali corridoi plurimodali tra il nord e il sud del paese:

- § il **corridoio dorsale centrale**, costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla nuova rete dell'alta velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica;
- § la **direttrice adriatica**, costituita dalla A14, dalla SS16 Adriatica e dalle ramificazioni a sud verso Orte-Civitavecchia (E45) e a nord (E55), connessa attraverso Mestre alle autostrade per il nord-est dell'Europa e integrata con il Porto di Ravenna per i trasporti del Mediterraneo;
- § la **direttrice Tirreno-Brennero**, costituita dall'asse ferroviario del Brennero, attraverso l'integrazione dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia con la linea regionale Parma-Poggio Rusco, dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa.

Tale sistema è a sua volta integrato e interconnesso dal livello principale del Sistema logistico regionale (Interporti/Scali merci: Bologna, Modena-Marzaglia, Parma, Piacenza) per il trasporto combinato e organizzato delle merci, e in particolare con il Porto di Ravenna, *gateway* fondamentale nella definizione dell'offerta regionale e nazionale, specializzato nelle direttrici del Mediterraneo orientale. Questo complesso sistema è collocato all'interno degli **Assi Prioritari della grande rete europea TEN-T**, che interessa in particolare la regione Emilia-Romagna con le Autostrade del Mare (Asse 21, Adriatico-Porto di Ravenna), il Corridoio/Asse 1 (Linea ferroviaria mista Berlino - Verona/Milano-Bologna-Napoli) e l'Asse 6 (ex Corridoio V, Lione-Trieste-Budapest).

Scopo delle reti transeuropee è quello di creare nuovi sistemi di trasporto moderni ed efficienti, di ottimizzare le capacità e l'efficienza di infrastrutture nuove ed esistenti, di promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete per mezzo della creazione e del potenziamento dei terminali intermodali.

Su questo impianto è articolata la rete infrastrutturale regionale, comprensiva di importanti nodi logistici, di buon livello complessivo, soprattutto se confrontata alla media nazionale, come riconosciuto anche da studi effettuati a livello europeo, e che garantisce all'Emilia-Romagna e all'area padana nel suo complesso **un livello di accessibilità paragonabile a quella delle aree europee più avanzate**.

Figura 1
I grandi assi infrastrutturali dell'Emilia-Romagna



2.4 INDAGINE SUI COMPORAMENTI DI MOBILITÀ IN EMILIA-ROMAGNA

Questo paragrafo contiene i risultati dell'indagine sui comportamenti di mobilità dei cittadini dell'Emilia-Romagna che Isfort ha effettuato tra ottobre e novembre del 2013. L'indagine è stata realizzata attraverso interviste telefoniche (metodo CATI) su un campione statisticamente significativo di cittadine e cittadini residenti in regione, stratificato per sesso e per età, tale da assicurare un'adeguata rappresentatività per ciascuno dei seguenti **raggruppamenti territoriali**:

- § l'area vasta di Bologna;
- § l'insieme dei capoluoghi emiliani escluso Bologna, ovvero Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena;
- § l'insieme dei capoluoghi romagnoli, ovvero Ferrara, Ravenna, Forlì, Cesena e Rimini;
- § le piccole e medie città di 10-30 mila abitanti.

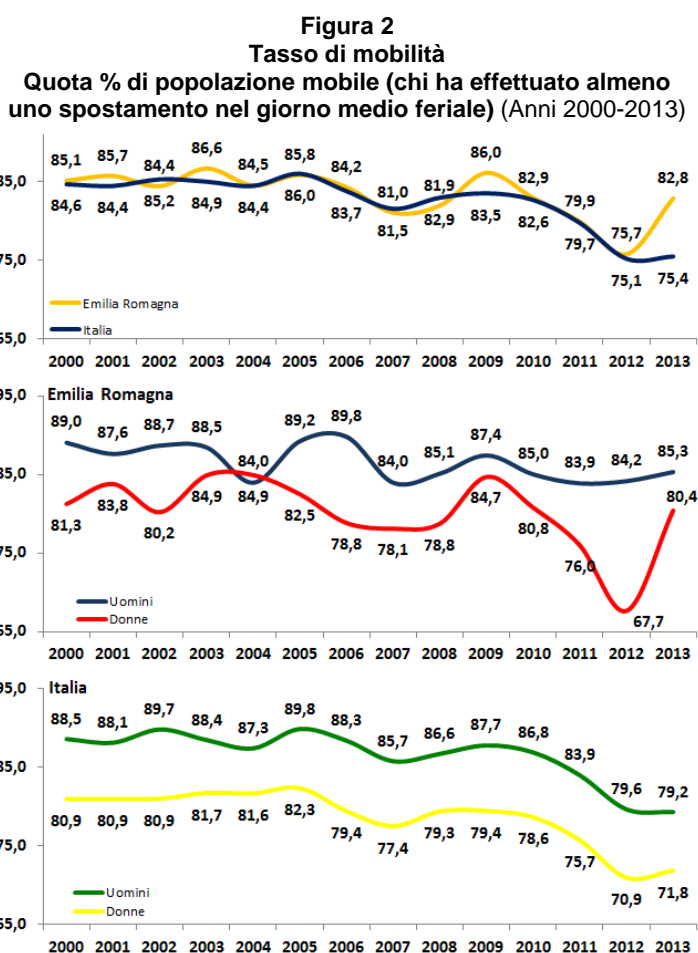
Il Rapporto è organizzato in due sezioni, la prima dedicata all'illustrazione dei risultati della serie storica Audimob per l'Emilia-Romagna (2000-2013), la seconda dedicata all'analisi dei dati relativi all'indagine ad hoc dell'autunno 2013.

n LA SERIE STORICA DELL'OSSERVATORIO "AUDIMOB"

Indicatori di base della domanda di mobilità

Le stime dell'Osservatorio "Audimob" indicano una **robusta ripresa della domanda di mobilità** nel 2013, **più accentuata in Emilia-Romagna** rispetto alla media nazionale. Nel 2013 gli spostamenti effettuati in Emilia-Romagna nel giorno medio feriale si sono attestati a 8,8 milioni, contro i 6,7 milioni del 2012 e i 7,9 milioni del 2011 (la variazione nel biennio è quindi positiva per un +11%). Tutti i principali indicatori di domanda di mobilità sono in ripresa nel 2013:

§ il **tasso di mobilità** (% di popolazione che ha effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale) si attesta all'82,8%, in significativa ripresa nel 2013 (82,3% rispetto al 75,7% del 2012 e al 79,9% del 2011) e si posiziona decisamente sopra alla media sia nazionale (75,4%), sia del Nord-Est (79%). Il tasso di mobilità è sistematicamente più alto tra gli uomini rispetto alle donne (circa 5 punti percentuali il divario nel 2013), in linea con quanto accade a livello nazionale (dove anzi la forbice è anche più accentuata). Da segnalare in Emilia-Romagna il rilevante recupero del tasso di mobilità delle donne nel 2013 rispetto alla caduta registrata nel triennio precedente (dall'84,7% del 2009 al 76% del 2011, mentre nel 2013 si ritorna appena sopra l'80%);



- § il **tempo medio giornaliero dedicato alla mobilità** sale a 59 minuti contro i 52 del 2012 e i 54 del 2011. I tempi spesi per la mobilità dai cittadini emiliani e romagnoli restano un po' più bassi della media nazionale, ma questo sembra strutturalmente dipendere da un'organizzazione del sistema territoriale complessivo e dei sistemi urbani che riduce il rischio della congestione da traffico (in misura relativa ed escludendo evidentemente gli assi autostradali);
- § la **distanza giornaliera** mediamente coperta dalla popolazione mobile (giorni feriali) cresce meno e si attesta attorno ai 35 km nel biennio 2012-2013, mentre a livello nazionale l'indicatore sale a 38 km nel 2013 contro i 35 del 2012 e i 33 del 2011. Il gap di genere è per questo indicatore più forte, ma molto meno in Emilia-Romagna rispetto al resto del Paese.

Frequenza d'uso dei mezzi di trasporto e propensione al cambio modale

La frequenza d'uso dell'automobile è ovviamente **molto alta**, seppure **in Emilia-Romagna si attestano su livelli un po' più bassi** rispetto al resto del Paese: 63,8% di utenti abituali (66,7% in Italia), quota a cui si aggiunge quasi il 33% di utilizzatori occasionali. Negli ultimi anni la platea degli automobilisti si è significativamente ricomposta, con una diminuzione degli utenti abituali a favore di quelli occasionali. La crisi economica ha quindi prodotto un impatto rilevante se non altro nell'uso sistematico delle "quattro ruote". Gli utenti abituali dell'auto sono più diffusi tra gli uomini rispetto alle donne (nel 2013, 73% contro 70%). Tuttavia, mentre la quota maschile è diminuita dal picco del 2009 (80%) - e dall'inizio della serie storica la crescita è stata tutto sommato contenuta (era al 67% nel 2012) -, la platea femminile di utenti sistematici delle "quattro ruote" è in deciso aumento: dal 56% del 2002 al 68% del 2009 e al 70% del 2013.

Per ciò che riguarda la **frequenza d'uso della bicicletta**, nel 2013 si è registrato in Emilia-Romagna un incremento sia degli utenti abituali, sia dei utenti saltuari (entrambi i segmenti attestati attorno al 27%). Guardando alla serie storica, la quota di ciclisti abituali in Emilia-Romagna è sistematicamente doppia o tripla rispetto alla media nazionale. Tra le donne è più ampia la platea di utenti occasionali del pedale (27% contro il 22% degli uomini).

Quanto ai mezzi di trasporto collettivo, il tasso di penetrazione dell'autobus si attesta in Emilia-Romagna, come frequenza d'uso, su livelli non dissimili dalla media nazionale. Infatti, gli utenti abituali hanno rappresentato nel 2013 l'8,6% della popolazione - in leggera diminuzione nell'ultimo biennio -, contro il 10,7% della media nazionale, a cui si aggiunge tuttavia il 28% - valore invece in crescita significativa nell'ultimo biennio -, di utenti saltuari (più bassa la media nazionale in questo caso, attestata al 22,6%). Nel dato di genere, è da sottolineare la maggiore contrazione degli utenti abituali registrata negli ultimi anni tra le donne rispetto agli uomini. Infine il treno locale/regionale espone una quota di utenti almeno occasionali che nel 2013 sfiora in Emilia-Romagna il 25%, con un trend crescente piuttosto robusto rispetto in particolare agli anni 2004-2005; si tratta di un valore superiore di qualche punto percentuale alla media sia del Nord-Est, sia nazionale.

Gli indici di soddisfazione

I dati dell'indagine sull'Emilia-Romagna confermano, come a livello nazionale, la **maggiore soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto individuali** (auto, bici), rispetto a quelli collettivi:

- § per l'automobile, la soddisfazione si attesta nel 2013 ad un punteggio medio di 8,2, con un leggero consolidamento proprio nella fase recente di crisi economica (è probabile che la diminuzione degli spostamenti in auto e conseguentemente del traffico e della congestione abbiano prodotto effetti positivi sulla soddisfazione d'uso del mezzo);
- § molto alta la soddisfazione per la bicicletta, pari a 8,7 nel 2013, anno di punta nella serie storica (insieme al 2011); in generale la dinamica di soddisfazione per il pedale è in

consolidamento negli anni, ma è stato sempre mantenuto un livello molto alto, superiore al voto medio 8;

- § il punteggio di gradimento assegnato ad autobus e tram è in Emilia-Romagna ampiamente sufficiente, ma nel 2013 si registra una significativa battuta d'arresto rispetto agli anni precedenti: 6,4 contro il 6,8 del 2012, mentre il picco nella serie storica era stato registrato nel 2009 (7,0). Nel confronto con la media nazionale (punteggio medio a 6,1), emerge il discreto livello di apprezzamento degli utenti dell'Emilia-Romagna per il servizio di trasporto pubblico di superficie; tuttavia, la forbice positiva si va riducendo nel tempo. Da sottolineare inoltre che il dato medio del Nord-Est è significativamente più alto nel 2013 (6,9), non avendo registrato nell'ultimo scorcio quella riduzione del "consenso" per l'autobus che invece sembra caratterizzare gli utenti dell'Emilia-Romagna;
- § la soddisfazione per il treno regionale/locale supera la sufficienza (6,3), ma con un andamento ondulatorio nel corso degli ultimi anni (5,9 nel 2012, 6,7 nel 2011, 6,1 nel 2010). A parte il 2013, non ci sono scostamenti significativi rispetto alla media nazionale;
- § infine il pullman registra ugualmente un punteggio di soddisfazione positivo nel 2013 (6,4) ma, come per l'autobus, in ripiegamento rispetto al 2012 (6,8).

Le caratteristiche degli spostamenti: motivazioni, lunghezza, concentrazione oraria, quote modali

Rispetto alle **motivazioni degli spostamenti**, il dato relativo all'Emilia-Romagna evidenzia nel 2013 il peso maggioritario degli spostamenti per lavoro/studio (42% del totale), seguito dagli spostamenti per gestione familiare (attestati al 36% del totale), mentre il tempo libero assorbe solo meno di un quarto della domanda di mobilità. Rispetto al 2007, anno di avvio della crisi economica, si registra un crollo degli spostamenti per tempo libero (8 punti percentuali di meno). Il profilo delle ragioni di mobilità nella media nazionale è simile guardando alla dinamica decrescente della domanda dal tempo libero, mentre la redistribuzione di queste quote di spostamento nel 2013 è più bilanciata tra gestione familiare (38,4%) e lavoro (37,7%).

Rispetto alla lunghezza degli spostamenti, l'indagine "Audimob" conferma in Emilia-Romagna il peso delle tipologie di percorrenze di corto raggio: le distanze di prossimità (fino a 2 km) assorbono quasi un quarto degli spostamenti, un ulteriore 22% è rappresentato dagli spostamenti tra 2 e 5 km (corto raggio) e infine oltre un quarto dei viaggi si sviluppa sulla distanza 5-10 km. Solo il 27% della mobilità fa riferimento a distanze di medio e lungo raggio (superiori ai 10 km), valore un po' più basso della media nazionale (31%). Va sottolineato che questa distribuzione dei pesi degli spostamenti per lunghezza si è andata modificando negli ultimi anni, con una riduzione della quota di tragitti di prossimità e un incremento di quelli di media gittata (seppure l'andamento anno su anno sia piuttosto ondulatorio). È una dinamica comune alle altre aree metropolitane e in generale a tutto il Paese, come effetto principale di processi di medio e lungo periodo, ma probabilmente accelerati negli anni della crisi, che hanno visto migrare fasce di popolazione dai centri urbani verso i comuni di corona alla ricerca di condizioni abitative e di costo della vita meno onerose.

Passando infine alle quote modali, si conferma in Emilia-Romagna la forte centralità dell'automobile: 65% di tutti gli spostamenti, con una sensibile riduzione rispetto al 2012 (72%), ma un incremento tendenziale - e piuttosto robusto - nella serie storica (62,5% nel 2000, 68,4% nel 2009 fino al 72% del 2012) anche nei recenti anni della crisi. Va inoltre sottolineato che nel 2013 è aumentato in Emilia-Romagna il coefficiente di riempimento dell'auto: da 1,31 passeggeri medi a 1,39, il valore più alto della serie storica. È un segnale, per quanto di modeste dimensioni quantitative, dello sforzo dei cittadini di economizzare i costi del trasporto privato effettuando più viaggi in *car pooling*.

Piuttosto marginale è invece la quota del trasporto pubblico, pari nel 2013 all'8,3% degli spostamenti (considerando tutti i mezzi collettivi: autobus, pullman, treno ecc.); rispetto all'inizio degli anni 2000 questa percentuale è in leggera crescita (all'interno in verità di una dinamica abbastanza "mossa"), ma dopo il picco del 2011 (10,5%) è scesa nell'ultimo biennio. Quanto poi ai mezzi più ecologici, il 2013 è stato l'anno del rilancio delle percorrenze sia a piedi, sia in bicicletta. Facendo il raffronto con il 2011, la mobilità pedonale è cresciuta nello *share* modale dal 10,3% al 12,8%, e la mobilità ciclistica dall'8,1% al 9%. Va tuttavia sottolineato che a un'osservazione di medio periodo la mobilità non motorizzata nel suo insieme ha sperimentato in Emilia-Romagna un progressivo declino: nel 2000 il suo peso si attestava al 24,4%, nel 2003 è stato raggiunto il picco del 28,6% e poi si è verificato un decremento costante fino al punto più basso toccato nel 2012 (15,9% come si è detto). La ripresa del 2013, peraltro avvenuta in larga misura a scapito della quota modale dell'automobile, potrebbe essere il segnale di un passaggio strutturale verso una composizione più equilibrata e più sostenibile del modello di scelta dei mezzi di trasporto da parte dei cittadini dell'Emilia-Romagna.

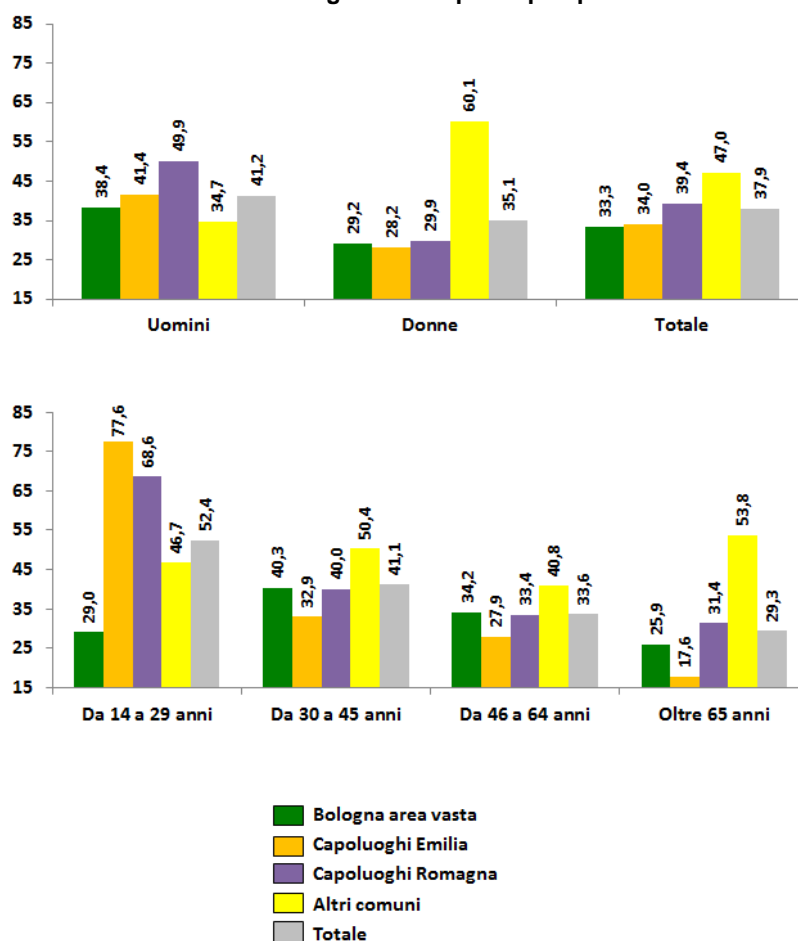
n L'INDAGINE TERRITORIALE DEL 2013

Indicatori di base della domanda di mobilità

Gli indicatori di domanda evidenziano:

- § il **tasso di mobilità** risulta più alto nell'area vasta bolognese e nei capoluoghi romagnoli (in entrambi i casi attestato all'81%) rispetto in particolare ai comuni 10-30 mila abitanti (75,4%). Il tasso di mobilità è più alto tra gli uomini rispetto alle donne in tutte le aree, ma la forbice appare molto pronunciata nei capoluoghi emiliani (circa 10 punti percentuali) e nei comuni di fascia medio-piccola (circa 8 punti percentuali), mentre è decisamente contenuta nell'area vasta bolognese; qui il tasso di mobilità femminile sale all'80%, solo di due punti inferiore a quello maschile;
- § gli **spostamenti medi giornalieri** della popolazione mobile evidenziano un divario non trascurabile tra il valore massimo registrato nei capoluoghi della Romagna (3 spostamenti nel giorno medio feriale) e il valore minimo dei comuni 10-30 mila abitanti (2,6). In questo caso le donne mostrano una spinta più pronunciata alla mobilità, in particolare nei capoluoghi della Romagna (picco di spostamenti medi a 3,1) e, in misura minore, in quelli dell'Emilia (2,9);
- § il **tempo medio giornaliero** dedicato alla mobilità evidenzia differenze abbastanza contenute, ma comunque apprezzabili, tra le diverse aree; si passa dai 57 minuti registrati nei comuni minori ai 60 minuti scarsi dell'area vasta bolognese. L'effetto "area metropolitana" quindi, che incide di norma sui tempi dedicati alla mobilità (accrescendoli), appare in questo caso modesto. Riguardo al genere, le donne mostrano valori dell'indicatore in media più bassi, con la notevole e anomala eccezione dei comuni 10-30 mila abitanti;
- § infine, la **distanza giornaliera** mediamente coperta dalla popolazione mobile nei giorni feriali è decisamente più alta nei comuni minori (47 km), rispetto in particolare all'area vasta bolognese (33 km) e ai capoluoghi emiliani (34 km). In questo caso la densità urbana delle città maggiori contribuisce a ridurre le distanze da coprire, mentre sui comuni di fascia minore incide una domanda di gravitazione sui poli urbani attrattivi che allunga le distanze dei viaggi.

Figura 3
Distanza media giornaliera pro capite per corsa



Frequenza d'uso dei mezzi di trasporto e propensione al cambio modale

Il ricorso all'automobile è particolarmente pronunciato tra i residenti dei comuni minori: 3 intervistati su 4 hanno dichiarato di prendere la macchina almeno 3 o 4 volte a settimana e il restante 25% almeno occasionalmente. Un po' più contenuta la quota di utenti abituali nell'area vasta bolognese (63%) e nelle città capoluogo emiliane (65%).

L'utilizzazione dell'autobus è invece più frequente nell'area metropolitana di Bologna, come si poteva ipotizzare, con il 57% di intervistati che dichiara il ricorso almeno occasionale, un valore che "stacca" nettamente quello di tutte le altre aree: seguono infatti i capoluoghi emiliani al 37,7% e quelli romagnoli al 24%, mentre nei centri con 10-30 mila abitanti solo il 13,6% dei residenti dichiara di aver utilizzato almeno una volta l'autobus nei tre mesi precedenti l'intervista. Più equilibrato il profilo delle risposte per il treno locale, dove egualmente tuttavia la quota di utenti nell'area vasta bolognese (25%) è più alta di quella degli altri capoluoghi e dei comuni minori. Tra i cittadini dell'area bolognese il ricorso ai mezzi per la lunga distanza non è marginale: il 16,6% degli intervistati ha dichiarato di aver preso almeno una volta l'aereo (nei tre mesi precedenti l'intervista) e il 18,5% un treno per la media e lunga distanza. Invece, poco più del 5% degli abitanti dei centri 10-30 mila abitanti prende occasionalmente l'aereo o il treno per la lunga distanza.

Un discorso a parte merita la bicicletta, che riflette una tipica segmentazione territoriale frutto di consolidate abitudini d'uso del mezzo. Infatti, i ciclisti abituali sono molto incidenti nei capoluoghi della Romagna (dove ci sono storiche città-capitali del pedale come Ferrara e Cesena), con un tasso di ricorso abituale pari al 43% e rappresentano una quota significativa anche nei capoluoghi emiliani (Modena, Parma, Reggio Emilia sono città ad alta diffusione della bicicletta; la stessa

Bologna ha registrato incrementi significativi negli ultimi anni), attestata al 31% (28% nell'area bolognese), mentre molto più contenuto è il livello di penetrazione delle "due ruote" nei comuni minori (meno del 20% di ciclisti abituali). Da sottolineare che parallelamente la quota di ciclisti saltuari è omogenea per tutte le aree (attorno al 30%).

La segmentazione di genere evidenzia per l'auto un livello di ricorso abituale maggiore per gli uomini rispetto alle donne, con un allargamento della forbice nei capoluoghi emiliani e romagnoli (circa 8 punti percentuali), rispetto all'area bolognese e ai comuni minori (circa 5 punti percentuali). Per la bicicletta, la quota di utenti "forti" è – per il complesso delle aree considerate – allineata attorno al 30%, ma risulta più alta tra le donne nei capoluoghi romagnoli (45% contro 40%) e un po' più bassa in quelli emiliani (compresa l'area bolognese).

La propensione al cambio modale, ovvero il desiderio di utilizzare di meno l'auto e di più il mezzo pubblico, è abbastanza equilibrata tra le diverse aree; tuttavia i cittadini dei capoluoghi romagnoli e quelli dei centri minori complessivamente esprimono i valori più alti di propensione al cambio modale.

Gli indici di soddisfazione

Come è già stato sottolineato, **la soddisfazione espressa per i mezzi individuali è sistematicamente superiore**, in Emilia-Romagna come nel resto del Paese, alla soddisfazione espressa per i mezzi collettivi. Nessuna delle aree qui prese in considerazione fa eccezione a questa regola.

Guardando i singoli mezzi si possono fare le seguenti osservazioni:

- § per l'automobile, è altissima la soddisfazione espressa da chi abita nei comuni minori (voto medio pari a 8,6), dove peraltro l'intensità d'uso come si è visto è maggiore, mentre è relativamente più bassa nell'area vasta bolognese (in ogni caso il punteggio medio è superiore a 8), per evidente effetto del traffico e della congestione;
- § la moto ottiene punteggi anche più alti dell'auto, con punte (8,7) nei capoluoghi emiliani (compresa l'area vasta bolognese) e un voto ancora molto positivo, ma un po' più basso (7,7) nei comuni 10-30 mila abitanti;
- § la bicicletta registra i valori più alti di gradimento (che sfiorano il 9) nei capoluoghi sia emiliani (eccetto Bologna), sia romagnoli, quindi anche in questo caso dove l'intensità d'uso del mezzo è più alta. Un po' più basso il voto assegnato dai ciclisti bolognesi (8,3), a causa evidentemente di condizioni di viaggio (inquinamento, traffico, sicurezza) più disagiate nell'area metropolitana;
- § non ci sono grandi differenze per i punteggi assegnati all'autobus; tuttavia, da segnalare il 7 assegnato dagli utenti dei capoluoghi romagnoli e, all'opposto, il 6,7 assegnato dagli utenti dei capoluoghi emiliani e dei centri minori;
- § la soddisfazione per il treno regionale, infine, registra invece un marcato divario, in particolare tra i cittadini-utenti dell'area bolognese (tutto sommato soddisfatti con un voto medio pari a 6,8) e i cittadini-utenti degli altri capoluoghi emiliani, (il voto medio non arriva alla sufficienza) e dei centri minori (6,1). Quanto ai treni di media e lunga distanza, i punteggi sono ovunque più alti con una punta di 7,9 per gli utenti che abitano nei capoluoghi romagnoli.

Le caratteristiche degli spostamenti: motivazioni, lunghezza, concentrazione oraria, quote modali

La distribuzione degli spostamenti per le **motivazioni della mobilità** evidenzia alcune differenze tra le aree. In particolare, le ragioni di spostamento legate al lavoro o allo studio, prevalenti sul territorio regionale come si è visto in precedenza, sono dominanti tra chi abita nei comuni minori (43% di tutti i viaggi), mentre tendono a ridursi in percentuale, pur rimanendo maggioritari, nei capoluoghi romagnoli (35,5%); in posizione intermedia si collocano i capoluoghi emiliani. Quanto al tempo libero è la ragione di mobilità relativamente più forte nell'area vasta bolognese (26% degli spostamenti), come ci si poteva attendere, mentre è un po' meno incidente – e questo dato era meno ipotizzabile - soprattutto negli altri capoluoghi emiliani (22%).

Guardando alla segmentazione di genere, è da sottolineare soprattutto il profilo motivazionale dei cittadini maschi dei comuni di fascia medio-piccola: ben il 57% degli spostamenti sono per ragioni di lavoro/studio contro il 27% per gestione familiare e solo il 16% per tempo libero (tra le donne i tre dati valgono rispettivamente il 30%, il 40% e il 30%). Meno accentuate le differenze soprattutto nell'area vasta bolognese, a conferma del fatto che nel ceto urbano gli stili di mobilità risentono meno delle differenze di genere.

La distribuzione degli spostamenti per lunghezza evidenzia di nuovo marcate differenze tra le aree. In particolare, nei centri di ampiezza tra 10 e 30 mila abitanti, la domanda di mobilità di corto raggio (fino a 5 km) vale complessivamente solo il 33% del totale contro oltre il 50% dei capoluoghi emiliani e il 47,5% di quelli romagnoli. Viceversa, la quota di viaggi di media e lunga distanza (oltre 10 km) raggiunge il picco del 42,7% del totale (32% nell'area vasta bolognese, 25,6% nei capoluoghi romagnoli e solo il 23,3% nei capoluoghi emiliani). Un ulteriore conferma del modello di mobilità pendolare, a vocazione media-lunga distanza, che caratterizza i comuni di fascia medio-piccola dell'Emilia-Romagna. Guardando alla ripartizione di genere, si può osservare che il corto raggio pesa in proporzione di più tra le donne (le donne come si è visto in generale fanno più spostamenti per gestione familiare, quindi esprimono una domanda di mobilità con una spiccata propensione alla prossimità). Questo divario si accentua di più – un po' sorprendentemente – nell'area vasta bolognese, rispetto alla altre urbane e agli stessi comuni minori.

Infine, il peso degli spostamenti nelle ore “di punta” (dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19) si attesta in media al 47%, con un'accentuazione nei capoluoghi emiliani (49%) e un peso leggermente inferiore in quelli romagnoli (43,6%). Tra le donne è un po' più contenuta (ma nemmeno troppo) la quota di spostamenti serali, compensata soprattutto dalle prime ore del pomeriggio.

Il profilo modale evidenziato dalle aree analizzate si presenta con differenze molto rilevanti, ancorché in buona parte ipotizzabili alla luce delle strutture territoriali e delle tradizionali “vocazioni” di utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto delle aree stesse.

In dettaglio:

- § l'area vasta bolognese espone la quota più elevata di spostamenti effettuati con i mezzi pubblici (18%, circa il doppio dell'insieme delle aree), cui si fronteggia tuttavia una fetta ancora dominante – seppure un po' più contenuta rispetto alle altre aree - di viaggi in auto (65%). Basso il peso della mobilità ciclabile (3,7%), più alto invece quello della mobilità pedonale (13%), per effetto dell'incidenza di una grande conurbazione dove la densità urbana favorisce le percorrenze a piedi;
- § negli altri capoluoghi emiliani diminuisce la quota del trasporto pubblico (sotto il 10%) a favore delle “quattro ruote”, mentre si mantengono su livelli apprezzabili sia gli spostamenti a piedi (13%) che quelli in bicicletta (8,6%);
- § i capoluoghi romagnoli si caratterizzano, come era facile prevedere, per lo *share* nettamente più alto della mobilità ciclabile (14,3%) e, contestualmente, per il peso molto basso del

trasporto pubblico (4,1%). Si alza invece la quota di mercato dell'automobile che supera abbondantemente il 70%;

- § infine, nei comuni di fascia 10-30 mila abitanti, le “quattro ruote” monopolizzano le scelte modali dei cittadini con oltre l'80% degli spostamenti; fette solo residue competono a tutte le altre soluzioni per gli spostamenti. D'altra parte, era già stato sottolineato come il modello di mobilità dei cittadini di questi comuni sia riferibile a un pendolarismo tradizionale che utilizza poco o nulla il trasporto collettivo.

Rispetto alla differenza di genere è da sottolineare che le donne utilizzano di più i mezzi non motorizzati (piedi e bicicletta) in tutte le aree (e nei capoluoghi romagnoli il divario con gli uomini sale a circa 7 punti percentuali), con l'eccezione proprio dei comuni minori, dove i valori uomo-donna sono omogenei.