

Verso il nuovo PRIT:

tra bilanci
e prospettive



Febbraio 2010

Premessa

Con il 2010 si chiude l'orizzonte temporale del **Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia-Romagna approvato nel 1998 (Prit98)**. All'approssimarsi della scadenza, una valutazione dei risultati conseguiti e l'elaborazione di nuovo Piano, o almeno una rivisitazione di quello vigente, possono sembrare processi di ordinaria amministrazione nel quadro dei compiti istituzionali di un'Amministrazione regionale.

In effetti, lo stato della pianificazione per il settore dei trasporti nel panorama nazionale è assai insoddisfacente. Com'è stato dimostrato in un recente monitoraggio¹, non sono molte le Amministrazioni regionali dotate di un Piano Regionale dei Trasporti vigente o in corso di aggiornamento. Peraltro, pur non volendo entrare nel merito della qualità della pianificazione, le criticità dei percorsi seguiti sono numerose: le tempistiche dei processi di elaborazione/approvazione tendono a dilatarsi, il potere d'indirizzo riconosciuto a questi Piani non di rado è modesto, la visione "di sistema", in grado di tenere insieme e armonizzare le logiche composite delle numerose componenti del settore dei trasporti, spesso manca o è debole. Anche ai livelli amministrativi inferiori, ad esempio nelle città di media e grande dimensione, fatica a diffondersi una cultura di pianificazione integrata che porti all'elaborazione di strumenti di forte indirizzo strategico capaci di incidere sul sistema territoriale della mobilità.

D'altra parte, non si può nascondere che gli orientamenti governativi nazionali negli ultimi anni sono stati piuttosto ambivalenti rispetto al ruolo della pianificazione dei trasporti. L'avvicendamento delle maggioranze politiche da metà anni '90 ad oggi non ha favorito la continuità d'indirizzo su un aspetto cruciale per un'efficace politica dei trasporti e della mobilità, quale è il riconoscimento strategico della pianificazione, nonostante, a ben guardare, il terreno di confronto politico non dovrebbe di per sé mettere in discussione gli strumenti di programmazione.

Dopo l'approvazione del **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** a inizio 2001, l'asse di orientamento della politica dei trasporti a livello centrale ha progressivamente indebolito il ruolo della pianificazione, depotenziando i riferimenti di livello strategico offerti dal nuovo PGTL, puntando semmai su un'elaborazione d'indirizzi di livello settoriale (Piano della Logistica del 2006) e soprattutto surrogando il momento della pianificazione integrata con un'opzione decisa a favore degli investimenti infrastrutturali *tout court* (Legge "Obiettivo" del 2001). Nel corso del 2007 (secondo Governo Prodi) è stata avviata l'elaborazione di un nuovo Piano

¹ Isfort, Rapporto periodico n. 11 "Le due velocità di governo della logistica in Italia" (dicembre 2008).

Generale della Mobilità, di cui sono state approvate le Linee Guida, ma con il nuovo cambio di maggioranza nel corso del 2008 a questo (ri)avvio di percorso non è stato dato più impulso.

D'altra parte, lo stesso Prit98 ha visto indebolirsi nel tempo la sua capacità di "presa" sulle politiche regionali di settore. Non per insufficienza dello strumento in sé, ma a causa, soprattutto, delle modifiche intervenute "in corso d'opera" rispetto al quadro di riferimento normativo e politico-istituzionale. L'arrivo della Legge "Obiettivo", ad esempio, ha, di fatto, riscritto le "regole del gioco" mettendo l'enfasi esclusiva delle politiche dei trasporti sulla dimensione infrastrutturale, spesso proposta dall'alto.

Alle ambivalenze italiane sul terreno della pianificazione delle reti e dei servizi di mobilità fa peraltro da contraltare un fronte europeo, dove gli strumenti programmatori e le logiche della pianificazione integrata non hanno mai cessato di essere baricentrici per l'organizzazione dei sistemi di trasporto. L'Unione Europea ha continuato negli ultimi anni a "produrre" documenti e direttive di indispensabile riferimento per le politiche nazionali di settore, alle diverse scale territoriali, dal Libro Bianco sui trasporti del 2001 (con l'importante revisione del 2007), fino al Libro verde sui trasporti urbani (2007), a partire dal quale è stato elaborato recentemente un Piano d'azione per la mobilità urbana.

A livello europeo è cambiato in questi anni anche il quadro di riferimento, che si è orientato sempre di più verso la definizione di politiche e di strategie integrate finalizzate allo **sviluppo sostenibile**. Il principio di sostenibilità, declinato nell'esigenza di continua integrazione dei contenuti ambientali nelle politiche pubbliche (quali, ad esempio, i trasporti, l'energia e l'agricoltura), costituisce un aspetto di grande rilievo messo in evidenza da ultimo dalla "Strategia dell'UE in materia di sviluppo sostenibile", oltre che in ambito nazionale con la "Strategia d'Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia".

Tali strategie richiedono profondi cambiamenti strutturali necessari nell'uso delle risorse, nei modi di produrre, di consumare, di muoversi e negli stili di vita individuali e collettivi. La sfida odierna è quella di orientare sulla qualità le sfide dell'innovazione, rendere lo sviluppo sostenibile, dimensionato nell'utilizzo delle risorse alle capacità di carico degli ecosistemi locali e planetari, compatibile con una società più coesa, equa e giusta.

L'esperienza e il dibattito di questi anni a livello europeo mostrano come lo sviluppo sostenibile richieda sempre più un insieme articolato, bilanciato e coerente di misure economiche, legislative, tecniche, fiscali, formative e informative. Prima ancora sembra presupporre un metodo (un insieme d'ipotesi, tecniche, azioni orientate a uno scopo) di progettazione strategica

che sia nello stesso tempo flessibile, che sappia adattarsi alle circostanze, che sia orientativo prima ancora che prescrittivo, in grado di verifica e di auto-correzione permanente.

In un quadro nazionale di “bassa tensione” verso gli indirizzi di pianificazione, la scelta della Regione Emilia-Romagna di percorrere una **strategia unitaria**, con forte approccio integrato, per il governo della mobilità sul proprio territorio assume quindi una valenza del tutto particolare, in linea con le esperienze europee. La Regione può vantare un’importante tradizione di “opzione preferenziale” per la pianificazione, non solo nei trasporti. In questo senso il Prit98, e anche il Piano precedente, hanno rappresentato nelle loro epoche strumenti ineguagliati per la complessità della struttura, l’apparato degli approfondimenti a sostegno e lo sforzo di elaborazione strategica che li sosteneva. Tuttavia, il “cambiamento di clima” verso il ruolo della pianificazione a cui si è accennato, unito ad un’oggettiva maggiore complessità dei contesti di riferimento per il settore (legislazione comunitaria e nazionale, articolazione delle competenze alla luce delle riforme federali, impatto della globalizzazione, intrecci crescenti con i problemi di gestione del territorio ecc.) hanno reso problematica anche in Emilia-Romagna la processualizzazione degli strumenti programmatori territoriali e settoriali.

L’obiettivo dello sviluppo sostenibile richiede sempre di più la **partecipazione e la corresponsabilizzazione di tutti gli attori sociali, culturali, economici, istituzionali interessati**. Prescindendo da questi aspetti, come ha mostrato l’esperienza, è difficile immaginare politiche pienamente efficaci. Non sono più sufficienti norme e divieti, occorrono mutamenti culturali; occorre, in altre parole, riuscire a far percepire come desiderabile e vantaggioso per il benessere fisico, psichico, sociale ed economico il cambiamento verso la sostenibilità. Su questi aspetti molto possono aiutare l’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico volti a favorire una mobilità sostenibile attenta alle diverse esigenze di cittadine e cittadini e a contrastare l’isolamento delle zone rurali e urbane, e il sostegno delle azioni che favoriscano la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro con le esigenze di mobilità delle donne, degli anziani nonché di fasce deboli della cittadinanza.

Anche il **cambio di attenzione sui temi ambientali a livello mondiale**, a partire dal Protocollo di Kyoto del 1997 (i cui obiettivi il Prit98 aveva considerato, ma con l’evidente difficoltà di dover gestire la novità dell’ultima ora), nonché con le successive Direttive europee per il controllo e la riduzione degli agenti inquinanti e climalteranti, ha costretto spesso in questi anni i governi locali a rimodulare le politiche di settore.

Numerosi e impegnativi sono poi gli obiettivi che l'UE si è fissata nel 2007 per il 2020: ridurre del 20% i gas ad effetto serra; aumentare del 20% l'efficienza energetica e portare al 20% la quota di energie rinnovabili nel consumo energetico. E ancora più sfidanti sono gli obiettivi per un accordo post-2012, coerente con l'obiettivo di contenimento dell'incremento di temperatura di 2°C che la stessa Unione Europea si è posta per il 2050.

Il **risanamento e la tutela della qualità dell'aria** costituiscono, inoltre, un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Occorre quindi rilanciare e definire un quadro politico che consenta di trasformare l'economia regionale in **un'economia più attenta all'ambiente**. E' necessario mettere a punto un pacchetto di misure volte a contrastare i cambiamenti climatici e risanare e tutelare la qualità dell'aria, in cui i trasporti svolgono un ruolo fondamentale, ma al tempo stesso creare le condizioni perché questa spinta all'innovazione non sia vissuta come vincolo o limite ma si tramuti in leva per un nuovo sviluppo e un nuovo impulso alla crescita del sistema economico regionale, garantendo la coesione sociale e la qualità della vita dei nostri cittadini. E' adesso il sistema regionale a doversi far carico di alcune scelte che sappiano coniugare ambiente, economia e società.

Il bilancio e l'aggiornamento del Prit98, dunque, vogliono essere innanzitutto una verifica e una sfida, per certi versi in controtendenza, per riaffermare il **primato della pianificazione integrata** in un settore fortemente esposto a impatti territoriali e spinte centrifughe che il sistema regionale non può più permettersi. Nell'ambito della cornice di riferimento rappresenta dal Piano Territoriale Regionale (PTR), per orientare la visione di fondo e per specificare gli obiettivi della pianificazione ai diversi livelli settoriali e territoriali, al PRIT spetta la traduzione e la specificazione degli assetti infrastrutturali e di mobilità, in una visione di coerenza complessiva di sistema e settoriale.

Il PRIT non si sottrae al compito di stimolare e, se di competenza, indirizzare gli altri livelli della pianificazione, territoriali e settoriali, usando gli strumenti a disposizione per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità attorno ai quali definisce la propria missione. Emblematico in questo senso è il rapporto con le dimensioni della **mobilità urbana** sulle quali non è chiamato ad intervenire direttamente, ma rispetto alle quali può e deve esercitare una funzione d'indirizzo, stimolo e promozione di pratiche virtuose, da integrare con le politiche di competenza regionale che insistono sul territorio extraurbano.

L'esperienza ha dimostrato che il PRIT non è vocato a risolvere problemi fuori dal proprio spazio di azione, senza il concorso degli altri soggetti preposti. Non ci si può attendere, ad esempio, che il settore dei trasporti sostenga da solo gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, determinate in quota significativa anche dai consumi energetici delle famiglie e dei settori produttivi; o che possa produrre una rilevante diversione modale senza una strategia di continuità con le politiche di mobilità urbana; o ancora che possa affrontare efficacemente il problema degli attraversamenti dei mezzi pesanti sul territorio regionale, in grande crescita negli ultimi anni, senza una politica nazionale che affronti il problema di come ridistribuire i costi esterni (inquinamento e congestione) generati dal trasporto privato.

Nel riconoscere la validità dell'impianto del Prit98, la verifica e la rivisitazione del Piano partono anche dalla consapevolezza che molte questioni cruciali nel sistema della mobilità regionale restano ad oggi irrisolte a causa dei mutamenti di contesto economici e istituzionali "precipitati" negli ultimi dieci anni, nonostante i contestuali significativi sforzi prodotti dalle politiche di settore ai diversi livelli territoriali. Si fa riferimento, per rimanere ai soli temi prioritari, alla qualità dei modelli di mobilità (nelle aree extraurbane come in quelle urbane), alla qualità e all'efficacia dei servizi di mobilità collettiva, alla dispersione insediativa e all'accessibilità dei territori, alla **questione di fondo della "sostenibilità" declinata nelle sue diverse componenti** (l'ambiente, la sicurezza, i costi economici dei trasporti).

I nodi del sistema vanno affrontati con **un paradigma strategico** centrato maggiormente sul contenuto immateriale dei processi e **che non si limiti a fornire risposte infrastrutturali alla crescita della domanda**. Di qui la costruzione continua di una missione di fondo sostenuta da indirizzi forti, quali il **governo della domanda, l'innovazione, l'integrazione di sistema** e, trasversalmente su tutto, **il diritto alla sicurezza**. Quest'ultimo aspetto, in particolare, deve coinvolgere profondamente la *governance* dell'intero sistema.

E' una sfida continua che richiede grande capacità d'innovazione delle politiche e delle pratiche e che richiederà **la definizione di strategie complesse** capaci di coinvolgere tutti (pubbliche amministrazioni e società) perché, pur muovendosi all'interno di un piano di settore, non ha solo come riferimento un sistema infrastrutturale o una rete di servizi, ma un diritto fondamentale dei cittadini e delle cittadine.

Alfredo Peri
Assessore Mobilità e Trasporti

L'azione della Regione nel settore dei trasporti

Il quadro di riferimento attuale

Sulla base delle statistiche Eurostat **l'Emilia-Romagna si conferma tra le 40 regioni più ricche d'Europa** in termini di PIL per abitante: il valore del PIL pro-capite, calcolato in termini di potere di acquisto standard, nel 2005 ha raggiunto 128,1 a fronte di un valore medio dell'UE a 27 membri di 100.

Nel periodo 2000-2007 il **valore delle esportazioni** dell'Emilia-Romagna in termini reali, quindi al netto del fenomeno inflattivo, è cresciuto del 33%, contro il 20% della Lombardia e l'11% del Veneto. L'Emilia-Romagna nell'ultimo decennio è cresciuta a un ritmo più sostenuto rispetto alle altre regioni italiane anche se, a partire dal 2002, la produzione industriale è entrata in un periodo critico, precipitato poi con l'esplosione della crisi nell'autunno del 2008.

La **popolazione** residente in regione al 1° gennaio 2008 è pari a 4.275.843 unità, in crescita dell'8,3% rispetto al 1998. Si evidenzia che la crescita maggiore ha interessato i comuni tra 5.000 e 10.000 abitanti, cresciuti quasi del 14% negli ultimi dieci anni.

Negli ultimi cinque anni, il saldo migratorio netto (pari alle persone arrivate dall'esterno al netto di quelle che dall'Emilia-Romagna si sono trasferiti altrove) è stato pari a 282mila unità. E' come se in soli cinque anni fosse nata una decima provincia delle dimensioni di Piacenza, una dinamica che per dimensioni non ha uguali nelle altre regioni italiane e, per la velocità con la quale è avvenuta, nemmeno nelle altre aree europee. La struttura demografica della popolazione residente evidenzia – come gran parte del resto dell'Italia – uno sbilanciamento verso le classi più anziane: la fascia di persone con più di 65 anni è pari al 22,6% della popolazione, un valore tra i più alti a livello nazionale, tra cui le donne rappresentano la maggioranza.

Le previsioni ISTAT indicano che la popolazione dell'Emilia-Romagna continuerà ad aumentare nei prossimi anni: nel 2015 ci saranno 246mila abitanti in più rispetto ad oggi (pari al 5,8%), nel 2020 oltre 381mila (9%).

Rispetto alle **dinamiche insediative**, tra il 1994 e il 2003 (ultimo anno di cui si hanno i dati dell'uso del suolo), i **territori urbanizzati sono aumentati del 60%**, mentre le aree occupate da insediamenti produttivi, commerciali, dei servizi pubblici e privati, delle reti e delle aree infrastrutturali sono cresciute di circa il 55%. Come per gran parte della macro-regione padano-alpina, l'Emilia-Romagna si caratterizza per l'ampiezza dei fenomeni diffusivi di insediamenti residenziali e produttivi, in alcune parti del territorio regionale **disgiunte da dinamiche demografiche positive**. La persistenza e la diffusione di questo fenomeno – comune

anche ad altri paesi europei, come evidenziato dall'Agencia Europea per l'Ambiente² - è in parte generato da una domanda effettiva di insediamenti abitativi, produttivi, di impianti tecnologici e infrastrutture, mentre in parte è pilotato da dinamiche di carattere essenzialmente speculativo.

La rete infrastrutturale regionale

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.

Con riferimento al **sistema aeroportuale**, nell'ambito di un quadro nazionale in forte evoluzione, si segnala una movimentazione annuale complessiva di oltre 5 milioni di passeggeri, di cui 4 milioni fanno riferimento all'aeroporto di Bologna, caratterizzato anche da voli intercontinentali, mentre la restante parte è ripartita sugli altri tre aeroporti nazionali e internazionali di Forlì, Parma e Rimini.

² EEA – European Environment Agency (2006), *Urban Sprawl in Europe*, Report n. 10/2006.

Questo complesso sistema è collocato all'interno degli Assi Prioritari della **grande rete europea TEN-T** che, in particolare, interessa 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 stradale regionale**, strutturata su due livelli funzionali distinti: la "Grande Rete", con funzioni di servizio nei confronti della mobilità nazionale e regionale di più ampio raggio e la "rete di base", rivolta principalmente all'accessibilità dei distretti industriali, dei poli attrattivi e generativi e delle aree urbane.

Oltre a quanto richiamato in precedenza, nell'ambito della Grande Rete stradale, assumono un ruolo particolare le infrastrutture con andamento est-ovest denominate **Cispadana** e **Pedemontana**. La "Cispadana", che si qualifica come elemento di connessione tra i principali itinerari stradali e autostradali nord-sud, collegandosi con le direttrici A1-Autocisa nell'area parmense, A22-Autobrennero a Reggiolo, A13, E55 e SS16 Adriatica nell'area ferrarese e quindi con la E45 e A14. La "Pedemontana", localizzata a sud della via Emilia nella fascia pede-appenninica, in un'area densamente industrializzata nella quale spicca per importanza il distretto delle ceramiche. Entrambe queste infrastrutture hanno come obiettivo il completamento di una maglia in grado di consentire in funzionamento a sistema della regione, valorizzando i territori e decongestionando l'asse centrale dell'A1/A14 e della via Emilia, il cui ruolo rimane comunque insostituibile e che si è ulteriormente confermato nel corso di questi ultimi anni, richiedendo anche interventi di riqualificazione e di variante.

Questa dotazione infrastrutturale garantisce all'Emilia Romagna **un livello di accessibilità**, così come per l'area padana nel suo complesso, **paragonabile a quella delle aree europee più avanzate**, come del resto anche riconosciuto da studi effettuati a livello europeo. Pur tenendo conto che i dati sulle "dotazioni" infrastrutturali non sono indicativi dei livelli di efficienza delle stesse, e danno scarse indicazioni sull'interazione con il contesto socio-economico, si riporta una scheda di confronto a livello italiano e di nord-est, da dove si evince comunque il buon livello di dotazione della regione e la non sussistenza di deficit infrastrutturali generali.

Tabella 1
La dotazione di mezzi, reti e infrastrutture

Indicatore	Anno	Unità di misura	Emilia - Romagna	Nord - Est	Italia
La dotazione di reti e di infrastrutture					
Lunghezza totale delle strade (1)	2007	km	13.566	31.862	182.136
Km di strade per 1.000 abitanti	2007	km x 1000 ab.	3,2	2,8	3,1
Strade per 100 kmq di superficie	2007	km x 100 kmq	61,3	51,5	60,5
Lunghezza autostrade (2)	2007	km	568	1.474	6.588
Autostrade a 3 o 4 corsie sul totale (2)	2007	%	44,2	29,7	23,7
Lunghezza totale della rete ferroviaria	2007	km	1.567	3.717	20.229
Rete ferroviaria per 100 kmq di sup.	2007	km x 100 kmq	7,0	6,0	6,7
Porti (% merci sul totale nazionale)	2007	%	5,1	21,6	100
Posizione porto principale (su 31 censiti)	2007		9	3	-
Aeroporti (% passeggeri sul tot. nazionale)	2007	%	4,2	13,7	100
Posizione aeroporto principale (su 37 censiti)	2007		10	4	-
La dotazione dei mezzi					
Autoveicoli Circolanti	2007	mgl	3.562	9.025	47.131
Var. % degli autoveicoli circolanti	2007	%	1,4	1,5	1,7
Autoveicoli circolanti per 100 abitanti	2007	x 100 ab.	83,3	79,6	79,1
Distribuzione degli autoveicoli per tipologia					
Autoveicoli in servizio privato	2007	%	73,5	75,0	75,7
Autobus	2007	%	0,2	0,2	0,2
Veicoli per trasporto merci (3)	2007	%	13,8	13,3	11,6
Motoveicoli (4)	2007	%	12,5	11,5	12,5
Totale	2007	%	100	100	100
TPL: Autolinee urbane					
Posti - km offerti per abitanti	2007	per ab.	1.240,0	1.089,9	1.171,7
Var. % dei posti - km offerti	2003-2007	%	-4,8	-2,6	-0,6
Var. % dei passeggeri trasportati	2003-2007	%	-0,6	6,3	0,4
TPL: Autolinee extra-urbane					
Posti - km offerti per abitanti	2007	per ab.	1.116,0	1.382,5	1.219,9
Var % dei posti - km offerti	2003-2007	%	14,7	6,3	3,2
Var % dei passeggeri trasportati	2003-2007	%	14,6	10,0	-1,8

(1) Comprende le strade statali, le strade provinciali e le autostrade.

(2) Non considerata la Variante di Valico in via di realizzazione.

(3) Compresi i rimorchi.

(4) Non sono compresi i ciclomotori.

Fonti: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, ISTAT, ACI, RFI, Assoporti, Assaeroporti.

Gli interventi del PRIT98

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (Prit98) attualmente in vigore si distingue, anche nel panorama nazionale, per alcune particolari sensibilità politico-strategiche emerse come novità molto rilevanti nella fase di costruzione del Piano: la consapevolezza della rottura in atto negli equilibri europei e mondiali, l'attenzione al quadro strategico delineato dal programma delle reti trans-europee (TEN-T) che era stato da poco approvato, la pervasiva sensibilità alle questioni ambientali, l'incipiente percezione dell'importanza della logistica di produzione e di distribuzione, il ricorso a pratiche di calcolo molto analitiche, il ricorso a procedure di consultazione informale e di investimento formale di tutte le istanze istituzionali e di rappresentanza degli interessi.

La missione assunta dal Prit98 non era quella di dimensionare o localizzare infrastrutture ma di **massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del trasporto diminuendone i costi e l'impatto ambientale**. Obiettivo fondamentale del Prit98 era quindi spostare la maggior quantità possibile di passeggeri e di merci trasportate dal mezzo stradale al mezzo ferroviario, valorizzando le vie d'acqua marittime e fluviali e la funzione dei porti, in relazione al nuovo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria.

Il sistema ferroviario

I presupposti indicati dal Prit98 per il perseguimento degli obiettivi legati al **sistema ferroviario** si basano su un sistema ferroviario regionale in grado di offrire: servizi di qualità adeguata sviluppati su una rete a migliorato standard, con materiale rotabile ad elevato confort e capacità di carico, per le relazioni a più intenso traffico; incrementi dei servizi per offrire coperture adeguate, soprattutto nelle principali fasce orarie, a tutto il territorio gravitante sulla rete ferroviaria con cadenzamenti ai 15, 30 o ai 60 minuti, a seconda delle relazioni e aree interessate; una migliore integrazione, anche di tipo tariffario, tra i diversi sistemi di trasporto per razionalizzare l'interscambio e per ridurre i tempi e i costi delle rotture di carico. Nello scenario complessivo, viene indicato come essenziale il completamento dei lavori dell'AV/AC ferroviaria per liberare spazi sulla rete storica, comunque potenziata, da rendere disponibili per nuovi servizi ai passeggeri.



Per le **infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale**, il decennio trascorso restituisce un eccezionale risultato realizzativo, in grado di cambiare radicalmente le prestazioni del sistema ferroviario regionale e nazionale: si stanno completando i lavori dell'AV/AC ferroviaria (con la tratta Bologna-Milano e Bologna-Firenze attivate,

il nodo di Bologna verrà attivato nel 2012), sono stati recentemente ultimati i lavori per il raddoppio della linea Bologna-Verona, sono stati realizzati importanti interventi sulla Porrettana e sulla Pontremolese, è stato attivato il nuovo ACC della stazione di Bologna e realizzati altri importanti interventi per il miglioramento delle tecnologie lungo l'intera rete, anche rivolti al miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario. La maggior parte dei passaggi a livello sulle dorsali ferroviarie sono stati soppressi o sono in via di soppressione, molte stazioni/fermate sono state ristrutturata e rinnovate e altre, nuove, sono state inserite su diverse linee.

Per le **infrastrutture ferroviarie della rete regionale** è in corso un piano straordinario di interventi, del costo di circa 200 milioni di Euro, per rinnovare e uniformare l'armamento ferroviario, elettrificare l'intera rete, eliminare numerosi passaggi a livello, introdurre nuove tecnologie per razionalizzare la gestione dell'intero sistema e per migliorare le condizioni di sicurezza, ammodernare e potenziare le stazioni, rendendole adeguate alla lunghezza dei nuovi convogli.



A questi interventi infrastrutturali è affiancato un imponente **piano d'acquisto e ammodernamento del materiale rotabile**: sono stati concessi dalla Regione contributi all'operatore nazionale per acquistare diversi treni e per ammodernarne altri. E' in corso un piano straordinario, con risorse per circa 200 milioni di euro, per rinnovare e ampliare l'intera flotta regionale (diversi treni sono già in esercizio) e per aumentare il confort di quelli già in esercizio. Si sta concludendo un accordo con Trenitalia per un programma di investimenti di ulteriori 100 milioni di Euro (con un ulteriore cofinanziamento regionale di circa 60 milioni di euro).

Per quanto riguarda i **servizi**:

- al 2009, il volume supera i circa 17 milioni treni*km, rispetto ai circa 14,5 milioni di servizi di tipo regionale presenti alla data di approvazione del Prit98 (quasi il 19% in più);
- un ulteriore incremento, superiore al 7%, è previsto per la fine del 2009;
- sono programmati ulteriori incrementi nel corso del 2010;
- ai treni regionali va sommato il sistema dei servizi di tipo IC/ES City per circa 1 milione di treni*km all'anno, che la Regione ha messo a sistema con quelli regionali, concorrendo con risorse proprie per consentirne l'utilizzo da parte dei pendolari a prezzi particolarmente vantaggiosi.

L'incremento dell'offerta passa anche attraverso elementi di razionalizzazione legati ad **aspetti gestionali ed organizzativi**, rispetto ai quali vanno ricordate alcune azioni di rilievo promosse dalla Regione negli ultimi anni: l'accorpamento in FER (azienda ferroviaria a prevalente capitale regionale), e quindi in un unico soggetto, di tutte le sette aziende che gestivano precedentemente le linee della rete regionale; il rafforzamento dell'azienda anche attraverso mirati aumenti di capitale; l'affidamento mediante gara ad evidenza comunitaria di tutti i servizi di competenza regionale per contenere l'ammontare dei relativi corrispettivi.

La mobilità sostenibile e lo sviluppo del trasporto pubblico locale

L'intervento regionale nel campo della **mobilità sostenibile** e dello **sviluppo del TPL** si è concretizzato attraverso tre linee principali diverse, ma fra loro strettamente interagenti, con due principali strumenti operativi. Tali strumenti sono: gli accordi di programma succedutisi dopo l'approvazione del Prit98 (2000-2002, 2003-2005, nonché quelli in corso 2008-2010) e gli accordi annuali per la qualità dell'aria stipulati a partire dal 2002 e fino all'accordo 2009-2010.



Le linee di intervento principali sono state rivolte alla crescita dei **“servizi minimi”** del TPL, agli investimenti nel settore e più in generale nella mobilità urbana e infine alla *governance* del settore.

Per quanto riguarda i **servizi**, oltre ad avere consentito il mantenimento delle risorse indicizzate fino al 2007, dal 2008 la Regione ha implementato notevolmente le risorse a disposizione. Le risorse proprie regionali (in aggiunta a quelle storicamente trasferite al TPL e ai servizi ferroviari) stanziati nel triennio 2008-2010 per i due settori seguono un andamento di crescita costante come risulta evidente dalla tabella seguente.

Tabella 2
Risorse aggiuntive regionali stanziati nel triennio 2008-2010

Settore	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010	Totale
Autofiloviario	18.700.000,00	27.700.000,00	33.500.000,00	79.900.000,00
Ferroviario	20.300.000,00	19.300.000,00	28.500.000,00	68.100.000,00
Totale (al netto IVA)	39.000.000,00	47.000.000,00	62.000.000,00	148.800.000,00

Particolarmente cospicuo è lo sforzo prodotto dalla Regione, concretizzato in investimenti per complessivi 263 milioni di Euro, relativamente alle prime quattro misure riferite agli accordi per la qualità dell'aria, così sintetizzabili:

- post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi;
- rinnovo del parco autobus del TPL con veicoli con ridotte emissioni inquinanti (l'intervento finanziario più rilevante è consistito nella riqualificazione del parco mezzi, con l'acquisto di 1.424 nuovi autobus);
- potenziamento della mobilità ciclistica;
- interventi per la mobilità sostenibile e l'intermodalità.

Sulla base di quanto previsto dalla Legge 422/97 (legge "Burlando"), la Regione ha attuato un **processo di riforma del TPL**, avviato con la L.R. 30/98, che ha visto nel tempo la trasformazione delle preesistenti aziende consorziali di trasporto (eredi delle precedenti municipalizzate e provinciali) in società di capitali, l'estensione del contratto di servizio a tutti gli esercenti (in luogo delle passate "concessioni"), l'avvio di una stagione di procedure concorsuali per la scelta del gestore³, il consolidamento del monitoraggio relativo alla quantità del servizio reso, alla sua sostenibilità economica e ambientale, alla qualità erogata e percepita, all'individuazione di obiettivi di miglioramento in merito a efficacia/efficienza del servizio.

La L.R. 10/08 e la successiva Intesa Generale Quadro tra Regione Emilia-Romagna, Province e Comuni capoluogo del dicembre 2008, hanno tracciato un **processo di ridefinizione del ruolo delle Agenzie locali per la mobilità**, per perfezionare la distinzione tra le funzioni di amministrazione e di gestione del TPL. In tale ambito, fra l'altro, si sono delimitati gli ambiti territoriali minimi di operatività delle Agenzie, riconfermati nei bacini provinciali. E' stato previsto, inoltre, il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie e l'applicazione di modalità contrattuali che valorizzino la responsabilità imprenditoriale del soggetto gestore attraverso la titolarità dei ricavi tariffari.

³ Solo nel bacino di Bologna non è stata effettuata la gara.



Nella *governance* rientra anche il sistema di integrazione tariffaria regionale denominato **STIMER**, basato sulla suddivisione dell'intero territorio regionale in “zone tariffarie” e su un sistema elettronico integrato di gestione, cui la Regione ha contribuito con oltre 20 milioni di Euro.



L'avvio del sistema (presentato al pubblico col marchio **Mi Nuovo**), è intervenuto con l'autunno 2008, con l'introduzione di un abbonamento integrato annuale treno + bus e prosegue con l'attivazione a partire dal gennaio 2010 dei nuovi “validatori” *contactless*, nonché, nel corso dello stesso anno, del sistema di *bike sharing* **Mi Nuovo in bici**.

Il traffico delle merci

Per quanto riguarda il **traffico merci**, oltre alle realizzazioni ferroviarie infrastrutturali citate, devono essere evidenziati i lavori attuati o in via di attuazione per gli scali: il raddoppio dello **scalo di Dinazzano** già completato e gli **scali di Marzaglia e Villa Selva** in via di ultimazione, l'attuazione nell'ambito del **porto e della città di Ravenna** di ingenti programmi di riassetto e potenziamento della rete ferroviaria e delle sue aree attrezzate, orientati allo sviluppo del sistema portuale.



In particolare, nel porto è stato completato e già attivato il previsto nuovo scalo merci, necessario a sostenere direttamente l'intera dorsale di supporto alle attività insediate in sinistra canale Candiano, e più in generale a sostenere la mobilità su ferro dell'intero sistema portuale. Tale nuovo scalo rende gradualmente operabile la prevista dismissione del vecchio scalo merci di città con immediati e rilevanti benefici della sicurezza e della funzionalità dell'intero sistema urbano oltre che portuale.

Sono pressoché completati anche gli interventi prioritari previsti dal Prit98 che richiama il **Piano Operativo dell'Autorità Portuale** e il conseguente **completamento del Piano Regolatore del Porto**, finalizzati al potenziamento dell'infrastruttura marittima e al risanamento dell'area portuale. In particolare: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, sono state progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, l'escavo del Canale Piombone, il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.



Per il **sistema idroviario** si deve rilevare l'importante fase attuativa, che vede con la gara per la conca di Isola Serafini e i bandi per l'idrovia ferrarese, una stagione particolarmente importante per l'attuazione delle opere indicate dal Prit98 e che prevedono investimenti per circa 230 milioni di Euro.

L'attuale quadro di riferimento economico e territoriale relativo al trasporto e agli impianti ferroviari merci e la necessità di porre la logistica e l'intermodalità al centro delle politiche per l'impresa e per il trasporto merci, hanno portato la Regione ad attivare con RFI S.p.A. un percorso di concertazione denominato "**Tavolo sulla Logistica**". Tale percorso è stato finalizzato a ridefinire un quadro condiviso sugli impianti merci in relazione alle previsioni di intervento sull'infrastruttura, a condividere la strategia sui raccordi esistenti, sugli scali minori e sulle richieste di nuove realizzazioni, a stabilire criteri comuni per ottimizzare l'uso delle infrastrutture e dei nodi regionali dedicati al trasporto ferroviario delle merci. Il tavolo di lavoro ha coinvolto di volta in volta gli enti locali e gli operatori interessati, e ha portato alla sottoscrizione di un Accordo di Programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna, firmato il 7/9/2009. L'Accordo individua in regione 9 impianti principali, oltre ai principali raccordi operativi già attivi.

L'accentuazione della crisi economica ha portato la Regione all'attuazione di interventi straordinari per il riequilibrio del sistema del trasporto delle merci, che ha attualmente registrato un calo di traffico ferroviario del 25% con previsione di ulteriore crollo nei prossimi 2 anni.

E' stata così approvata una norma che prevede **incentivi per il trasporto merci ferroviario**. L'obiettivo è sia quello di dare nuovo slancio al settore per stimolare la crescita ed incentivare traffici aggiuntivi, sia quello di bloccare l'erosione, da parte del trasporto su gomma, di ulteriori quote di traffico ferroviario e quindi di ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

In particolare, sono previsti incentivi per i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, cioè collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti. Si privilegia inoltre la retroportualità, in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario, il traffico ferroviario sia intermodale che tradizionale, e i treni completi, in quanto modello più sostenibile.

Il sistema viario

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

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



Per quanto attiene poi alla Variante di Valico, opera di cui si discute fin dal 1982, è stato solo nell'ultimo decennio che sono stati approvati definitivamente i progetti dei nove lotti in Emilia-Romagna, sono state rilasciate tutte le relative autorizzazioni, sono stati avviati i cantieri e sono stati realizzati e aperti al traffico i primi quattro lotti, nel tratto compreso fra Sasso Marconi e la località La Quercia, mentre tutti gli altri sono in corso di costruzione e se ne prevede il completamento entro il 2012.

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

confine regionale, il nuovo casello del Rubicone sempre sull'A14, la bretella autostradale dell'A21 da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona, il Tibre autostradale Parma–Nogarole Rocca, il 1° lotto della Bretella Campogalliano–Sassuolo.



In questo decennio, l'altro evento importante è stato il **trasferimento di circa 2.000 Km di strade statali dall'ANAS alle Province** e la conseguente possibilità data alla Regione di poter amministrare, insieme alle Province stesse, una rilevante quota di risorse precedentemente utilizzate dall'ANAS. Tali risorse, inserite nel Bilancio regionale nell'ambito del cosiddetto Fondo Unico Regione – Province e gestite tramite il Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, hanno concretamente consentito di avviare la realizzazione del disegno infrastrutturale previsto dal Prit98, per quanto riguarda la porzione della rete stradale di base gestita dalle Province, migliorando i tempi di realizzazione e l'organicità degli interventi stessi.

L'attenzione della Regione e delle Province si è concentrata su quattro linee principali:

1. la **manutenzione straordinaria delle strade ex ANAS e dei relativi manufatti** (ponti, viadotti muri di sostegno ecc.), che al momento della consegna alle Province versavano in uno stato di estrema precarietà;
2. il **miglioramento e l'adeguamento della rete esistente**, attraverso la riqualificazione e l'allargamento della sede stradale, la realizzazione di rotonde, l'eliminazione di punti critici, ecc., al fine di una fluidificazione dei traffici, della messa in sicurezza delle infrastrutture e della migliore integrazione dei territori;
3. la **realizzazione di nuovi tratti**, in variante ai centri abitati sia per ridurre le situazioni di pericolo e di inquinamento determinati dall'attraversamento nel contesto urbano da parte dei mezzi soprattutto pesanti, sia per migliorare il livello di servizio della rete;
4. la **costruzione di nuove infrastrutture** previste dal Prit98, fra cui spiccano per il loro ruolo strategico la Pedemontana e la Cispadana.



Queste due ultime arterie sono definite di fondamentale importanza nel Prit98 ed entrambe hanno la funzione di *“colmare l’esigenza di razionalizzazione della rete a servizio del territorio interessato e connettere i principali itinerari nord-sud del Paese”*. Entrambe le infrastrutture sono in fase di realizzazione (per stralci funzionali) e, per quanto riguarda il tratto di **Cispadana** che collega la A22 alla A13, la Regione sta sperimentando per la prima volta la possibilità di realizzare un’autostrada regionale con lo strumento del *Project Financing*, cioè mediante la concessione della costruzione e della gestione a soggetti privati che utilizzano una rilevante percentuale di risorse proprie, che saranno recuperate dagli stessi privati nel tempo, tramite l’introito dei pedaggi derivanti dall’utilizzo dell’infrastruttura realizzata.

La sicurezza stradale

Sulla **sicurezza stradale** il Prit98, assumendo come riferimento la grave situazione in cui versava l’Italia e la stessa regione Emilia-Romagna, individua quattro linee di intervento: la modificazione della ripartizione modale nell’uso dei mezzi di trasporto a favore di sistemi di trasporto pubblico, il miglioramento delle infrastrutture, l’affinamento dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli, la modifica dei comportamenti attraverso la duplice azione educativa e informativa accompagnate da un deciso accrescimento dell’attività di controllo e repressione dei comportamenti pericolosi.

Con la L.R. 30/92 la Regione ha approvato il **“Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”**, sulla base del quale sono stati avviati programmi specifici al fine di elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale. Nel decennio 1993/2003 la Regione ha predisposto, tra le altre iniziative, **quattro bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, esaminando oltre 600 progetti e realizzando, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, quasi 300 interventi, per un ammontare complessivo di oltre 70 milioni di Euro. Gli interventi finanziati nei primi tre bandi riguardavano per la maggior parte incroci, percorsi pedonali e ciclabili, mentre il quarto era destinato specificamente alla realizzazione di rotonde.

In seguito dell’elaborazione del **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, a partire dal 2003, sono stati approvati tre programmi d’attuazione per la messa in sicurezza delle strade extraurbane, interventi di messa in sicurezza in aree urbane, promozione dell’educazione stradale e creazione di centri di monitoraggio e controllo. Complessivamente sono stati messi in

campo interventi per oltre 80 milioni di Euro e previsti cofinanziamenti per il terzo bando di 6 milioni di Euro.



Rilevante è stata l'azione dell'**Osservatorio regionale per l'educazione e la sicurezza stradale**, che ha consentito di sviluppare una continua ed efficace azione d'informazione ed educazione alla sicurezza stradale. L'Osservatorio, con la "politica degli accordi e delle intese" ha attivato un sistema a rete di collegamento tra i vari soggetti sia pubblici che privati, per i quali, secondo legge regionale svolge anche attività di consulenza, di collaborazione su vari programmi di lavoro (oltre a svolgere un proprio ruolo autonomo di progettazione e di realizzazione di azioni specifiche).

Il trasporto aereo

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

L'**offerta aeroportuale dell'Emilia-Romagna** risulta fra le più elevate a livello nazionale, con circa un aeroporto ogni milione di abitanti, ed è sensibilmente maggiore di quella ad esempio della Lombardia, unica altra Regione ad avere 4 scali aeroportuali.

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



Al fine di perseguire il disegno del sistema aeroportuale, la Regione ha proceduto attivando azioni di stimolo ed entrando nelle compagini

societarie degli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini - l'aeroporto di Parma ha preferito percorrere la strada della privatizzazione - allo scopo di favorire le relazioni industriali.

Le diverse fasi di sviluppo sono state caratterizzate da intese e verifiche industriali che ne hanno confermato la valenza strategica e operativa seppure non più nell'ottica di società unica ma di accordi - operativi e commerciali - sia sul fronte *extra-aviation* che su quello *aviation*.

A questo disegno, tuttavia, si è contrapposta una competizione territoriale, alimentata anche dalle stesse compagnie aeree, che al momento non ha consentito la chiusura degli stessi accordi.

La difficoltà economica crescente in cui versano le società di gestione degli aeroporti di Parma e Forlì ha al momento spinto le stesse a sviluppare piani industriali che fanno entrare in campo risorse e operatività di soci privati.

La domanda di mobilità

La verifica delle quote di **domanda** di cui è programmato lo spostamento dalla modalità stradale alle altre modalità costituisce un riferimento importante della valutazione di efficacia del Prit98. Lo scenario di previsione del Prit98 con riferimento all'anno 2010, scelto come anno limite nell'ipotesi che tutte le scelte venissero avviate concretamente a realizzazione, ha richiesto una distinzione preliminare tra domanda tendenziale e domanda programmatica ed evidenziava per la domanda *tendenziale* (o spontanea, in assenza di interventi significativi) un'importante crescita della mobilità.

Oggi è possibile dire che gli ambiziosi obiettivi programmatici del Prit98 sono stati solo in parte raggiunti. Nel periodo 2001-2008 il numero degli spostamenti complessivi (tutte le modalità, urbani ed extra-urbani) si è mantenuto sostanzialmente stabile, **circa 9 milioni/giorno**, ma gli spostamenti*km sono aumentati di oltre il 50%. La mobilità con origine-destinazione all'interno dello stesso comune si è ridotta a vantaggio di quella extra-comunale, con un aumento in valore assoluto di oltre 1 milione rispetto al 2001, conseguenza anche degli effetti di **delocalizzazione insediativa** (*sprawl*) che ha portato ad un aumento delle percorrenze medie auto, passate in ora di punta da 24,5 a 34,5 km (aumento di oltre il 40%).

In generale, per la mobilità **extra-urbana**, i passeggeri/giorno in auto sono aumentati di quasi 500.000 unità passando da circa 2,3 milioni a 2,8 milioni (+21%) con una quota modale che si è consolidata di un ulteriore +0,7% (dall'88,5% all'89,2%). I passeggeri/giorno su ferrovia sono aumentati di

51.000 unità passando da 116.000 a 167.000 (+44%) con una ripartizione modale aumentata dello 0,9% (dal 4,4% al 5,3%); quelli sul trasporto pubblico extraurbano sono invece calati di 21.000 unità passando da 176.000 a 155.000 (-11,5%), con una ripartizione modale ridotta dell'1,7% (dal 6,7% al 5,0%).

Si è ridotta anche la **modalità ciclabile**, che assume valori importanti solo in ambito urbano. Va comunque ricordato che tale modalità si mantiene in Emilia-Romagna su livelli di eccellenza (9,8% degli spostamenti totali, valore quasi triplo della media nazionale e secondo in Italia solo al Trentino Alto-Adige).

Passando alle previsioni sui **flussi merci** veniva stimato che l'evoluzione tendenziale del traffico delle merci nei successivi anni fosse più contenuta che nel passato. Ciò per effetto di una razionalizzazione dell'offerta di trasporto conseguente agli obiettivi di efficienza e competitività delle imprese (di produzione e di trasporto). Tale ipotesi, infatti, teneva conto non tanto di una riduzione di dinamicità dell'economia regionale, quanto di una sua evoluzione verso prodotti a maggiore valore aggiunto e quindi di minore dimensione trasportistica e della necessità di competere nel mercato unico europeo con un sistema logistico più efficiente.

Anche per le merci come per i passeggeri è possibile affermare che gli obiettivi programmatici del Prit98 sono stati solo parzialmente raggiunti. Il bilancio in questo caso può essere fatto con dati meno recenti, risalenti al 2005 e al 2007, ma comunque significativi. Il bilancio riscontra un dato di partenza riferito al 1995 che appare sovrastimato se si considera che tali volumi vengono quasi raggiunti soltanto nel 2005, con 342 milioni di tonnellate comprensivi di 70 milioni di tonnellate di attraversamento su strada (non previsti dal Prit98). Ne discende che la crescita di traffico merci ipotizzata per il periodo 1995-2010 è invece avvenuta nel periodo 2000-2005.

Per quanto riguarda il traffico merci ferroviario al 2000 registriamo ancora 11,7 milioni di tonnellate all'anno, che diventano 14,1 al 2005 e che, anche in relazione alla crisi economica che stiamo attraversando, dopo avere toccato il valore di quasi 15 milioni di tonnellate anno nel 2007, sono calate nel 2008 e nel 2009 (-25%). Da evidenziare il significativo incremento degli attraversamenti su strada cresciuti del 45% in cinque anni (2000-2005).

I **nodi multimodali/intermodali** dell'Emilia-Romagna nel 2005 hanno movimentato un traffico merci complessivo, in entrata e in uscita, via strada e via ferro, pari a **41.200.000 tonnellate/anno**, di cui oltre il 60% realizzate nel porto di Ravenna, che rappresenta il principale punto d'ingresso di merci e materie prime in regione, ma di cui circa solo 11% esce via ferrovia. Oltre a Ravenna, quasi la metà della restante parte viene movimentata nelle province di Bologna e di Parma, dove sono situati i due interporti della Regione.

Il 55,3% delle merci, escludendo ancora Ravenna, si avvalgono di tipologie di trasporto **intermodale e multimodale** gomma-ferro e/o ferro gomma, il 13,2% dell'interscambio ferro-ferro, ed il 31,5% della modalità tutto gomma: dal momento che quest'ultima è concentrata soprattutto nei due interporti, si rileva che gli altri scali esistenti hanno quindi sviluppato un certo grado di specializzazione funzionale a favore della modalità ferroviaria.

Per quanto riguarda il sistema idroviario, risulta evidente che le previsioni del Prit98, in assenza di una politica nazionale di stimolo e valorizzazione e con i vincoli infrastrutturali ancora in fase di superamento, sono risultate sovrastimate.

Il problema della qualità dell'aria



Sotto il **profilo ambientale** si sono raggiunti importanti risultati sulla qualità dell'aria. I dati di monitoraggio dimostrano un'oggettiva incidenza delle politiche intraprese dalla Regione e dagli enti locali sui valori degli inquinanti atmosferici. Infatti, negli ultimi anni, grazie anche al miglioramento ambientale dei veicoli e dei carburanti, si è apprezzata una notevole riduzione delle emissioni di alcuni inquinanti, come CO e SOx.



Le **polveri sottili** hanno registrato una diminuzione media del 15% rispetto al 2002 - tendenza comunque confermata anche valutando i soli periodi critici (invernali) - così come anche il numero dei superamenti che è diminuito di circa il 19%; nonostante ciò si è sempre in presenza di un inquinante critico, insieme a NOx e Ozono.

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

Gli interventi pubblici in materia di mobilità sostenibile, efficienza energetica e contenimento delle emissioni industriali hanno avuto un impatto positivo sia per la tutelare l'ambiente sia per la salute delle persone e si deve

proseguire in questa direzione, coinvolgendo sempre più le altre Regioni del bacino padano.

Per quanto concerne le **misure strutturali** contro l'inquinamento, le voci di spesa più rilevanti riguardano il parco autobus, il potenziamento delle piste ciclabili e della mobilità sostenibile delle persone, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario sulle linee di competenza regionale, il contenimento dei consumi energetici in campo produttivo e civile, la conversione di più di 50mila auto private a gpl e di quasi 17mila a metano.

L'Intesa Generale Quadro in tema di infrastrutture

Nel dicembre 2003 è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna, con la quale sono state individuate le **infrastrutture strategiche**, ricadenti sul territorio della regione, per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato. L'Intesa è stata successivamente confermata e integrata con due Atti aggiuntivi, nel dicembre 2007 e nell'agosto 2008. Le infrastrutture e le opere individuate come strategiche sono indicate nella tabella seguente.

Tabella 3
Infrastrutture e opere strategiche, importi aggiornati al 2008 – Milioni di Euro

Infrastrutture strategiche	Costo
Ampliamento A1 (tratta A22 – Borgo Panigale) con la realizzazione della 4 ^a corsia tra Modena e Bologna	188
Variante di Valico Bologna – Firenze	2.601
Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale nord	1.450
Nodo autostradale e stradale di Bologna - Opere connesse: Nodo di Rastignano	53,74
Nodo autostradale e stradale di Bologna - Opere connesse: Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno	218
Collegamento Campogalliano –Sassuolo di cui:	631
• 1° stralcio: dalla tangenziale di Modena allo scalo di Cittanova-Marzaglia	232,67
Strada Statale 9 Emilia da realizzare per lotti funzionali	998,1
A21 bretella Castelvetro Piacentino - porto di Cremona	216,53
Asse autostradale Brennero – Verona – La Spezia (TIBRE): tratta emiliana La Spezia - Parma – Verona	1.809,65
Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica. Fra cui:	
Variante tra Rimini nord e Misano Adriatico suddivisa nei seguenti lotti:	360
• lotto compreso fra Bellaria e l'intersezione con la SS9	75
• lotto compreso fra l'intersezione con SS9 e Rimini sud	100
• lotto compreso fra Rimini sud e Riccione	90
• lotto compreso fra Riccione e Misano	95

Variante di Fosso Ghiaia	98
Variante tra Ravenna e Alfonsine	82
Variante di Alfonsine 1° lotto	43
Variante di Alfonsine 2° lotto	46
Variante di Argenta 1° lotto	76
Variante di Argenta 2° lotto	46
Adeguamento ai fini della sicurezza della Superstrada Ferrara – mare con trasformazione in autostrada	500
Nuova Romea Cesena – Mestre (circa 140 km) di cui:	
Priorità 1: tratto Cesena – intersezione con la Superstrada Ferrara-mare (50 km + 17), con riqualificazione del tratto da Cesena a Ravenna	1.208
Priorità 2: tratto dalla Superstrada Ferrara – mare a Mestre	2.290 (742 in E-R)
Adeguamento ai fini della sicurezza dell'itinerario internazionale E45	248,83
Riqualificazione E45 Cesena a Orte con caratteristiche autostradali	4.000
Sistema di attraversamento nord – sud dei valichi appenninici (SS67, SS64, SS63, SS12, SS45)	640
Porto di Ravenna - Infrastrutture stradali:	265
• By pass del Canale Candiano	150
• SS 16 Classicana: rifunzionalizzazione mediante rotatoria a livelli sfalsati dell'intersezione con la SS 67 Ravegnana	22
• SS309 dir adeguamento allo standard ex III CNR (tipo B1 Nuove norme geometriche funzionali)	30
• SS16 Classicana: adeguamento delle corsie da 3,25 m. a 3,75 m. ivi compreso il completamento dello svincolo fra la SS16 Adriatica e la E45 e la via Dismano	63
Porto di Ravenna - Opere portuali:	255
• Nuovo terminal container e approfondimento fondali a -14,50	120
• Opere infrastrutturali accessorie	15
• Approfondimento fondale a -15.50 zona curva	40
• Distripark	20
• Distretto per la nautica da diporto	60
Porto di Ravenna - Infrastrutture ferroviarie:	
• riduzione degli impatti con l'area urbana;	70
• potenziamento del collegamento porto-stazione;	
• rafforzamento dei raccordi con le aree produttive.	
Ammodernamento e potenziamento della relazione ferroviaria Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna	102
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia (intero asse interregionale):	
• tratta Poggio Rusco-Parma (ammodernamento e potenziamento)	360
• tratta Parma – La Spezia (completamento): raddoppio Chiesaccia-Pontremoli; nuova galleria di valico Scorcetoli-Berceto; raddoppio Osteriazza-Parma	2.303,80
Nodo di Bologna: stazioni e fermate Servizio Ferroviario Metropolitano	62
Bologna metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS), e opere al grezzo di galleria lotto 2A (Stazione FS-Ospedale Maggiore), stralcio della linea 1, dal costo complessivo di 388,856 MEuro - Lo stralcio è parte del Progetto Definitivo del Lotto 1+lotto 2A opere civili al grezzo (costo 498.350.388 Euro)	788,86
Modena metropolitana	408,20
Costa romagnola metropolitana	124,72

L'Intesa, con i relativi Atti aggiuntivi, indica anche la necessità di garantire le risorse per la realizzazione del 1° lotto funzionale della Metrotranvia di Bologna e del trasporto Rapido Costiero Rimini FS – Riccione FS.

Il Ministero competente si impegna, inoltre, a sottoscrivere lo specifico Accordo per lo sviluppo e l'attuazione del "Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese".

Gli accordi alla scala sovra-regionale

Vari sono già i progetti e gli accordi che la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto, nel corso degli ultimi anni, con altre Regioni italiane contermini e afferenti all'**area padano-alpina**, attraverso i quali sono stati avviati in modo efficace dei percorsi comuni su tematiche connesse ai trasporti e alla mobilità. Essi hanno avuto il merito di diffondere una certa sensibilità rispetto alle crescenti criticità presenti nell'intera valle padano-alpina, quali ad esempio quelle legate alla congestione, all'inquinamento, alla sicurezza idraulica, comuni all'intero territorio e che possono trovare valide risposte solo con un'azione congiunta delle Regioni interessate.

Per quanto riguarda l'**inquinamento atmosferico** sono stati già messi in campo – da parte delle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Friuli Venezia Giulia e Veneto e le Province Autonome di Trento e Bolzano - alcuni tentativi di gestione del problema, in particolare nelle aree urbane dove risiedono le principali cause dell'inquinamento atmosferico e si manifestano gli effetti più gravi e preoccupanti. Questa collaborazione ha portato alla costituzione di un **Tavolo Tecnico Interregionale permanente del bacino padano** (a sua volta suddiviso in tre Tavoli specialistici: trasporti e mobilità; emissioni da sorgenti stazionarie; modellistica e monitoraggio della qualità dell'aria) e alla definizione di un **accordo interregionale**⁴, volto individuare indirizzi e misure per il contenimento delle emissioni inquinanti, la promozione di atteggiamenti individuali virtuosi e la maggior responsabilizzazione e condivisione del pubblico nei confronti del tema della qualità dell'aria.

Per quanto riguarda i **trasporti**, le Regioni hanno concordato che sia necessaria: la prosecuzione delle politiche di sostegno e di sviluppo del trasporto pubblico locale, orientate all'eliminazione dei mezzi più inquinanti e all'acquisto di veicoli a migliore tecnologia e bassi livelli di emissione; l'individuazione e l'attuazione dei provvedimenti necessari ad adottare un

⁴ Accordo tra Regioni della Pianura Padana e le Province Autonome finalizzato ad individuare indirizzi comuni per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area della Pianura Padana, 2005.

programma progressivo che porti all'introduzione, entro il 2010, della limitazione alla circolazione di tutti i veicoli più inquinanti, nonché l'obbligo dei filtri antiparticolato o altri sistemi di contenimento del particolato; l'approfondimento delle conoscenze sull'utilizzo delle tecniche di monitoraggio e della modellazione ai fini della previsione, valutazione e preparazione di piani e programmi di miglioramento della qualità dell'aria all'interno del territorio del bacino padano.

Altri **accordi e protocolli d'intesa** interregionali siglati dall'Emilia-Romagna negli ultimi anni hanno riguardato: le reti transeuropee⁵; la "Carta di Venezia" (2007) siglata tra le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Veneto e le Province di Trento e Bolzano per lo sviluppo territoriale sostenibile della macro-regione padana; il "Protocollo di collaborazione tra Lombardia e Emilia-Romagna per il governo del sistema delle eccellenze regionali e la definizione di attività condivise a supporto dell'Expo 2015" (inizio 2009), tra i cui temi c'è la collaborazione per migliorare l'accessibilità e la logistica dei siti in cui si svolgerà l'Expo; altri interventi più specifici o circoscritti ad alcune aree territoriali regionali più svantaggiate⁶.

In **materia ferroviaria**, sono stati sottoscritti diversi accordi con le Regioni limitrofe per il miglioramento e lo sviluppo dei servizi ferroviari e per il potenziamento delle infrastrutture di reciproco interesse.

In riferimento al processo di revisione delle reti Ten-T iniziata dalla Commissione Europea, la Regione Emilia-Romagna, assieme ad altri partner europei, è tra i promotori di **un nuovo asse ferroviario denominato "Corridoio Adriatico – Baltico"**, che dovrebbe collegare Gdansk (Danzica) -Warszawa - Katowice – Ostrava – Prerov (Otrokovice) - Brno – Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Trieste/Venezia – Bologna / Ravenna. Questo nuovo asse, che si integra con quelli esistenti, gioca un importante ruolo di supporto allo sviluppo economico delle regioni attraversate, in termini di coesione europea e di accessibilità territoriale complessiva.

⁵ Protocollo d'intesa per la realizzazione delle reti transeuropee, 1995.

⁶ Protocollo d'intesa per il potenziamento infrastrutturale dei collegamenti appenninici, 2003; Accordo per gli interventi ferroviari linea Milano-Napoli: tratta Milano-Bologna e Milano-Parma, 1997; Accordo di programma per la realizzazione e la gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate, 2004.

Le risorse messe in campo

Il valore complessivo degli interventi nei settori stradale e ferroviario previsti dal Prit98, stimato al giugno del 2009, come mostrano le tabelle 4, 5 e 6 riportate di seguito, è pari a **circa 31 miliardi di Euro**, di cui 16,1 miliardi per il settore stradale e 14,4 miliardi per il settore ferroviario. Vale la pena notare che, per effetto della ridefinizione progettuale di diversi interventi, le stime sui costi hanno subito un incremento rispettivamente del 67% e del 58%.

Tabella 4
Aggiornamento del costo degli interventi nel settore stradale previsti dal Prit98
(Milioni di Euro)

Opere	Costo totale previsto dal Prit98 (***)	Costo totale aggiornato al giugno 2009			
		Totale	Realizzato	In corso di realizzazione o approvazione	Programmato
Autostrada A1: variante di valico	2.129	2.601	577	2.024	
Autostrada A1: potenziamento tratto Bologna - Modena (Autobrennero)	65	188	188	0	
Autostrada A1: nuovi caselli	35	34	14	20	
Autostrade III corsia A14 Rimini-Cattolica e liberalizzazione A14 DIR	107	544	16	528	
Autostrada A14: nuovi caselli	19	40		20	20
Raccordo Autocisa (A15) - Autobrennero (A22)	194	500		500	
Raccordo A21 dir - Porto di Cremona	161	220		220	
Prolungamento Sistema tangenziale di Bologna (****)	190	45	15	31	
Sistema tangenziale e autostradale di Bologna: ipotesi di breve periodo	97	245	245	0	
Sistema tangenziale e autostradale di Bologna: ipotesi di lungo periodo	516	1.450			1.450
E45 (Ravenna - Cesena - Confine regionale) (**)	139	800		800	

E55 (Alfonsine - Ariano Polesine) (**)	581	1.950		1.950	
Collegamento Campogalliano-Pedemontana (area delle ceramiche)	219	467		467	
Autostrada regionale Cispadana: tratto A13 - A22 (**)	872	1.200		1.200	
Cispadana: tratto A22 - A21		181	57	15	109
Pedemontana (Casalecchio di Reno - Pianello val Tidone)	819	481	104	130	247
Altri raccordi nel comprensorio delle ceramiche (****)	133	0			
Trasversale di pianura e bretelle nord - sud	448	192	33	69	90
INTERVENTI SULLA SS 9 EMILIA	795	1.353	401	339	614
SS16	965	1.298	25	415	858
RETE DI BASE NAZIONALE (*) - tronchi di nuova realizzazione o adeguamento dello standard di piattaforma (esclusi interventi di manutenzione straordinaria)	1.443	1.222	69	258	895
RETE DI BASE REGIONALE (*) - tronchi di nuova realizzazione o adeguamento dello standard di piattaforma		1.041	355	331	355
Totale	9.603	16.053	2.099	9.317	4.638

(*) A seguito dell'avvio del processo di regionalizzazione di una parte di rete ANAS, avvenuta nel 2001, dopo l'approvazione del PRIT, si è ridefinita la rete di base nazionale e la rete di base regionale.

(**) Procedura di Project Financing attivata.

(***) Valori attualizzati al tasso di inflazione del periodo 1998-2008.

(****) Allo stato attuale a seguito di un apposito studio di fattibilità si è valutato di attestare il prolungamento alla località Ponte Rizzoli.

(*****) Opere già realizzate o inserite nell'ambito di altri sistemi (tang. Rubiera in SS9; Cittanova-Marzaglia in collegamento Campogalliano-Sassuolo).

Tabella 5
Aggiornamento del costo degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale
ricadente sul territorio regionale e sull'infrastruttura ferroviaria regionale previsti dal
Prit98 (Milioni di Euro)

Opere	Costo totale previsto dal Prit98*	Costo totale aggiornato al giugno 2009				
		Totale	Realizzato	In corso di realizzazione	Programmato	
Quadruplicamento ferroviario veloce						
1. Nodo di Bologna	1.420	1.878		1.051	827	-
2. Tratta Piacenza - Bologna	3.874	5.259		5.259		-
3. Tratta Bologna - Firenze	1.614	3.640		3.622	18	-
Totale A.V.	6.908	10.777		9.932	845	-
Linee FS						
BO - PC	49	215		-	85	130
BO - RN	345	363		-	35	328
BO - FE	100	100		89	11	-
BO - Poggio R.	274	896		892	-	4
PR - Borgo V.T.	559	1.230	(1)	65	344	821
RN - RA	110	18	(2)	-	18	-
Altre linee	365	208		110	92	5
P.L. (varie linee)		86		-	86	-
Totale linee FS	1.801	3.115		1.156	670	1.289
Linee regionali						
BO - Portomaggiore	56**	102		61	27	14
Casalecchio - Vignola	19**	74		59	5	10
Parma - Suzzara - Ferrara	188**	166		148	4	14
Ferrara - Codigoro	43**	29		26	0	3
Modena - Sassuolo	31**	53		38	0	15
Linee reggiane	103**	105		46	49	10
Totale linee regionali	439	529		378	85	66
TOTALE	9.148	14.421		11.466	1.600	1.355

(1) Nel PRIT98 non era stato inserito il raddoppio Pontremoli-Chiesaccia.

(2) Si è tenuto conto unicamente degli interventi finanziati da RFI: nel PRIT98 erano stati considerati anche i finanziamenti degli enti locali interessati.

* Valori attualizzati al tasso di inflazione del periodo 1998-2008.

** Nelle previsioni del PRIT98 non sono stati ricompresi gli interventi finanziati con la L. 910/86, che hanno visto la loro conclusione nei primi anni di attuazione del PRIT98.

Tabella 6
Aggiornamento del costo degli interventi per il Porto di Ravenna e per il Sistema Idroviario padano veneto previsti dal Prit98 (Milioni di Euro)

Infrastruttura	Costo totale previsto dal Prit98*	Costo totale aggiornato al giugno 2009			
		Totale	Realizzato	In corso di realizzazione	Programmato
Sistema Idroviario padano veneto	282	248	27	220	0,4
Porto di Ravenna	n.d.	287	179	60	48

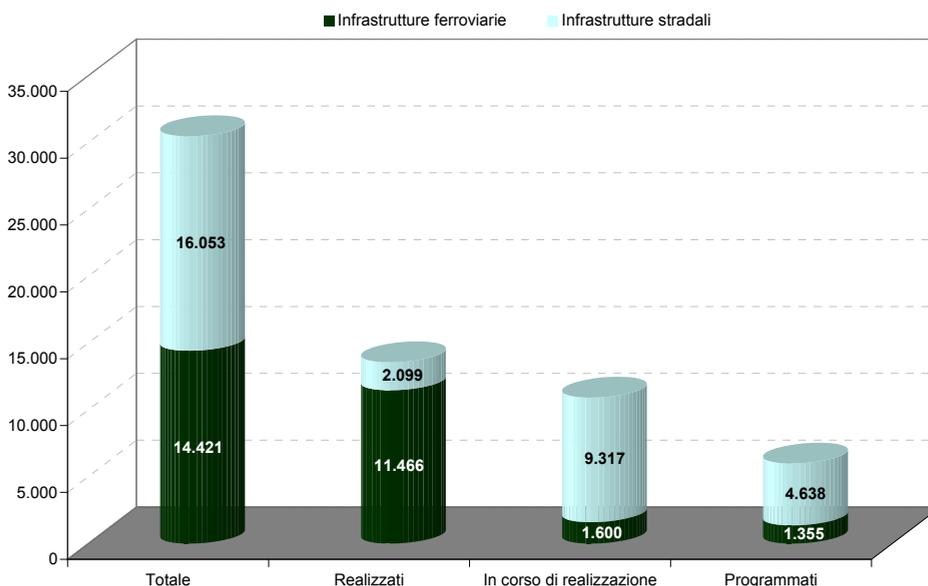
(*) Valori attualizzati al tasso di inflazione del periodo 1998-2008.

La figura seguente mostra **lo stato di avanzamento degli interventi previsti dal Prit98**.

Il **valore degli interventi realizzati** è pari a circa **13,6 miliardi di Euro**: fra questi una parte molto rilevante, del valore di circa 10 miliardi di Euro, è costituita dalle tratte ricadenti nel territorio emiliano delle linee ad alta velocità Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

Gli **interventi in corso di realizzazione** hanno un valore pari a circa **10,9 miliardi di Euro** e sono rappresentati soprattutto da interventi nel settore stradale. Infine, è rilevante osservare che, ad oggi, per il completamento di quanto programmato con il Prit98, è ancora necessario reperire finanziamenti per circa 6 miliardi di Euro.

Figura 1
Interventi previsti dal Prit98 per stato di avanzamento (Milioni di Euro)



Per il **materiale rotabile**, gli investimenti messi in campo fino ad oggi ammontano a circa **200 milioni di Euro per il TPL gomma**, con un rinnovo del parco veicolare circolante di oltre il 50%. Per il **trasporto ferroviario sono stati spesi 97 milioni di Euro** ed è stato recentemente messo in campo un **piano di intervento straordinario di oltre 200 milioni di Euro**.

A queste risorse sono da aggiungere **300 milioni di Euro** di investimento (circa 23 milioni/anno) per la **mobilità urbana e il TPL** (tabella 7).

Tabella 7
Risorse per la qualificazione dei trasporti autofiloviari e ferroviari
(Milioni di Euro) -Riepilogo anni 1998-2010

Investimenti in mezzi di trasporto pubblico:	497
Rinnovo autobus e filobus	200
Materiale rotabile	97
Piano straordinario per le ferrovie	200
Investimenti per la mobilità sostenibile e TPL	300

Per i **servizi di trasporto**, come illustrato nella tabella 8, nell'ultimo anno la spesa risulta di circa **400 milioni di Euro**, con un incremento di circa il 35% rispetto all'annualità 2001.

Tabella 8
Riepilogo complessivo risorse finanziarie annuali necessarie per i servizi
autofiloviari e ferroviari (Milioni di Euro)

Servizi trasporto autofiloviario	2001	2010
Servizi complessivi offerti (mln vett*km)	(108)	(122)
Risorse regionali (*)	194	228
Risorse EELL	6	23
Risorse totali	199	251
Contributo CCNL (leggi 47-58-296)	-	35
Servizi trasporto ferroviario	2001	2010
Servizi complessivi offerti (mln treni*km)	(15)	(18)
Risorse totali (**)	95	148
Totale	294	399

(*) Dal 2011 con cadenza triennale le risorse saranno integrate in base all'andamento inflattivo.

(**) Dal 2015 le risorse saranno adeguate in relazione all'esito della gara per l'affidamento dei servizi.

Assessorato Mobilità e Trasporti
Viale Aldo Moro, 30
40127 Bologna
www.mobiliter.eu