

REPUBBLICA ITALIANA



# Regione Emilia-Romagna

BOLLETTINO UFFICIALE

---

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE ALDO MORO 52 - BOLOGNA

---

**Parte seconda - N. 137**

**Euro 1,23**

---

**Anno 39**

**24 ottobre 2008**

**N. 178**

---

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 6 ottobre  
2008, n. 1580

**Linee guida dell'azione regionale per la mobilità  
sostenibile**

## DELIBERAZIONI REGIONALI

### DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 6 ottobre 2008, n. 1580

#### Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile

##### LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso che a livello internazionale:

- gli obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti, elaborati prima con il Libro bianco sui trasporti del 1992, poi con il Libro bianco del 2001 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” (COM(2001) 370 del 12 settembre 2001) e infine con la Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo, “Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente, Riesame intermedio del Libro bianco del 2001” COM(2006) 314 del 22 giugno 2006 sono rivolti ad offrire agli europei sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, e in particolare offrire una elevata mobilità, proteggere l'ambiente, favorire l'innovazione, stabilire connessioni tra le politiche europee e gli impegni internazionali (Kyoto), incrementare la co-modalità tra i vari mezzi di trasporto;
- gli impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dal Protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti che deve contribuire a realizzare gli obiettivi della politica energetica europea, definiti con la Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo, “Una politica energetica per l'Europa” COM(2007) 1 del 10 gennaio 2007;
- la Commissione della Comunità Europea ha adottato il Libro verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” (COM 2007-551 del 25 settembre 2007), che segna le tappe di un piano europeo per la mobilità urbana, incentrato sulle tematiche della fluidificazione del traffico e del trasporto urbano accessibile e sicuro per gli abitanti delle città europee;
- nel 1999, la Terza Conferenza ministeriale su “Ambiente e Salute” ha promulgato, con firma dei ministri della salute, dei trasporti e dell'ambiente degli Stati compresi nella regione Europea del WHO, la Carta su Trasporto Ambiente e Salute del WHO, la quale enfatizza la necessità che le politiche dei trasporti considerino anche i loro effetti sulla salute;
- nel 2000 il WHO ha pubblicato il report Transport Environment and Health che raccoglie le evidenze scientifiche sui principali effetti dei trasporti sulla salute umana e sull'ambiente;
- l'Organizzazione Mondiale della Sanità Ufficio per l'Europa (WHO/Europe) e la Commissione Economica delle Nazioni Unite Ufficio per l'Europa (UNECE) hanno adottato il 21 agosto 2002 il Programma pan-Europeo Trasporto, Salute ed Ambiente (THE PEP) che si prefigge tre priorità chiave: l'integrazione degli aspetti ambientali e di salute nelle politiche e decisioni che riguardano il trasporto; lo spostamento della domanda di trasporto verso una mobilità più sostenibile; e il trasporto urbano;
- l'Organizzazione Mondiale della Sanità Ufficio per l'Europa (WHO/Europe) ha lanciato nel 2006 la Strategia “Gaining Health” per la prevenzione ed il controllo delle malattie non trasmissibili in Europa. La Strategia prevede siano sviluppate le azioni di contrasto dei quattro fattori di rischio responsabili della gran parte delle malattie che colpiscono i cittadini europei: fumo di sigaretta, sedentarietà, alimentazione scadente, abuso di alcol;
- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2003/30/CE dell'8 maggio 2003 ha come scopo la promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti o di altri carburanti

rinnovabili in sostituzione della benzina o del gasolio nel settore dei trasporti, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e lo sviluppo delle fonti di energia rinnovabili;

- il VII Programma Quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico 2007-2013 è stato approvato dal Consiglio Europeo nel dicembre 2006 e rappresenta lo strumento principale per il finanziamento della ricerca nell'Unione Europea. Nell'area tematica sui trasporti il Programma Europeo si pone come obiettivo quello di favorire lo sviluppo dei sistemi europei di trasporto integrato maggiormente efficienti, sicuri ed eco-sostenibili, in grado di soddisfare le esigenze della società e dei cittadini e di accrescere la competitività delle industrie europee, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali;

premessi inoltre, che a livello nazionale:

- il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT) approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001, si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile, evidenziando le carenze del settore alle quali intende rispondere suggerendo indirizzi di politica dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'Unione Europea;
- il Ministero dei Trasporti nel novembre 2007 ha presentato le Linee guida del Piano generale della mobilità, principale strumento della politica nazionale dei trasporti, che individuano prioritariamente gli obiettivi strategici di efficienza, sicurezza e sostenibilità;
- è in avanzata fase di attuazione il processo di decentramento delineato con la Legge 59/97 “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti locali, per la riforma della pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa”, con la Legge 127/97 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti locali, in attuazione del Capo I della Legge 15 marzo 1997, n. 59”, e con i relativi decreti legislativi 422/97 e 112/98 e, nel 2001, la riforma del Titolo V della Costituzione;
- il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” ha definito le azioni di governo della mobilità e di mobility management ai fini della prevenzione e riduzione delle emissioni inquinanti dovute al traffico;
- il DLgs 188/03 “Attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria” ha ridefinito lo scenario di riferimento, unitamente ai suoi decreti attuativi, ponendo nuovi obblighi operativi alle Regioni e specifici vincoli per quanto attiene l'accesso alle reti;
- il Piano nazionale della prevenzione 2005-2007, strumento di attuazione del Piano Sanitario nazionale 2003-2005, individua cardiopatie e obesità tra i principali problemi di salute in Italia e dispone che tutte le Regioni si dotino di un Piano regionale della prevenzione per il contrasto dei principali fattori di rischio per malattia; in tali Piani dovranno essere previsti anche interventi per promuovere l'attività fisica presso la popolazione;
- la Strategia WHO “Gaining Health” viene adottata con DPCM 4 maggio 2007 Documento programmatico “Guadagnare Salute” che identifica gli ambiti di intervento prioritari per la prevenzione delle malattie in Italia. Tra tali interventi sono compresi quelli per la promozione dell'attività fisica, soprattutto attraverso anche le azioni sui sistemi di mobilità e sulle infrastrutture, per facilitare la scelta di trasferimenti fisicamente attivi, in quanto «eccellenti opportunità per far raggiungere alla popolazione la quantità di attività fisica moderata raccomandata quotidianamente per mantenersi in buona salute»;
- il DLgs 30 maggio 2005, n. 128 che attua la sopracitata Direttiva 2003/30/CE dell'8 maggio 2003 e fissa gli obiettivi nazionali di immissione dei biocarburanti e altri carburanti

rinnovabili al 2,5% sul totale dei carburanti benzina e gasolio nei trasporti, entro il 31 dicembre 2010;

premesso ancora, che a livello regionale:

- la Regione Emilia-Romagna ha definito il nuovo assetto di riferimento istituzionale ed attuato le nuove competenze attraverso la L.R. n. 30 del 2 ottobre 1998 per la: "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", con le successive modifiche e integrazioni;
- con legge regionale del 30 giugno 2008, n. 10 sono state approvate le misure per il riordino, l'autoriforma dell'Amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni;
- il Piano territoriale regionale (PTR) è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali anche attraverso la definizione di indirizzi e direttive alla pianificazione di settore;
- la Giunta regionale, con atto n. 771 del 29 maggio 2007 ha avviato il procedimento di elaborazione e approvazione del nuovo Piano territoriale regionale sulla base degli obiettivi indicati nel documento "Indirizzi per la predisposizione del Piano territoriale regionale";
- che con delibera n. 1322 del 22 dicembre 1999, il Consiglio regionale ha approvato il PRIT '98-2010, in variante al Piano territoriale regionale (PTR);
- secondo i disposti della citata L.R. 30/98, la Regione programma, anche tramite il Piano regionale integrato dei trasporti, le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale con il concorso degli Enti locali e tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani predisposti dalle Province, al fine di pervenire, nel rispetto del principio di sussidiarietà, alla massima integrazione delle scelte, operate nell'ambito delle rispettive autonomie;
- la citata L.R. 30/98 prevede che il PRIT sia predisposto ed approvato verificando la congruenza con gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e con le Direttive 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, e 2000/69/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 novembre 2000, concernente i valori limite di qualità dell'aria per numerosi agenti inquinanti, come già recepite nella normativa statale, nonché tenendo conto degli Accordi sulla qualità dell'aria sottoscritti con gli Enti locali, definendo inoltre prescrizioni, indirizzi e direttive per i Piani territoriali di coordinamento provinciali;
- la Giunta regionale, con delibera n. 194 del 18 Febbraio 2008 ha avviato il procedimento di predisposizione dell'aggiornamento del Piano regionale integrato dei trasporti - PRIT '98-2010, anche al fine di assicurare il massimo della coerenza tra i nuovi obiettivi della pianificazione nazionale e gli obiettivi della pianificazione alla scala regionale e locale;
- la Giunta regionale, con delibera n. 426 del 27 marzo 2006 ha approvato la seconda parte del Piano regionale della prevenzione relativa ad obesità, incidenti stradali e domestici, infortuni sul lavoro e recidive di malattie cardiovascolari. Le linee progettuali prevedono apposite azioni per facilitare l'attività fisica attraverso la promozione della mobilità a piedi o in bicicletta o utilizzando i mezzi pubblici, in quanto efficaci sia per il contrasto dell'obesità e della cardiopatia ischemica che dell'incidentalità stradale;
- la Giunta regionale, con delibera n. 426 del 27 marzo 2006 ha approvato anche il "Piano regionale della prevenzione adottato dall'ambiente costruito" volto a promuovere, attraverso apposite linee guida, un ambiente costruito orientato alla salute. Nel documento si evidenzia come l'ambiente costruito influenzi anche il sistema di mobilità utilizzato e come una mobilità incardinata sull'uso dell'automobile privata si ripercuota sulla salute della popolazione a causa degli incidenti stradali indotti, l'inquinamento dell'aria e da rumore prodotti, della negata accessibilità a risorse e servizi essenziali alle persone prive di automobile (anziani, bambini, in-

digenti, svantaggiati, ecc.), della riduzione delle occasioni di incontro e impoverimento delle relazioni sociali, a causa della riduzione delle occasioni per fare attività fisica camminando o andando in bicicletta;

- in adempimento al DLgs n. 194 del 19/8/2005 "Attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". La Giunta regionale sta elaborando le mappe acustiche strategiche per gli assi stradali e ferroviari principali, gli aeroporti principali e gli agglomerati. Il ricorso a relazioni dose-effetto permetterà di valutare gli effetti del rumore sulla popolazione, in quanto le mappe acustiche strategiche indicheranno il numero di persone esposte al rumore;
- è in fase di elaborazione il nuovo Piano di azione ambientale per un futuro sostenibile 2007/2010, in linea con le strategie comunitarie, quale strumento di programmazione integrata e intersettoriale, volto a orientare le politiche regionali alla sostenibilità economica, sociale, ambientale e istituzionale. Nel piano precedente erano stati individuati due settori di intervento prioritari: riduzione della vulnerabilità ambientale e promozione di comportamenti proattivi e responsabili nei confronti dell'ambiente;
- con la L.R. 19/98 "Norme in materia di riqualificazione urbana", la Regione ha messo a disposizione dei Comuni uno strumento flessibile per disciplinare, negli ambiti urbani la partecipazione al programma di riqualificazione di operatori pubblici e privati selezionati attraverso procedure concorsuali o negoziali. Il Programma di riqualificazione urbana è approvato attraverso l'istituto dell'Accordo di programma, nel quale vengono definiti in capo a ciascun soggetto pubblico e privato impegni e obbligazioni, il cui rispetto è condizione necessaria per l'attuazione del programma;
- con il "programma innovativo in ambito urbano" denominato Contratti di Quartiere II, istituito e finanziato dalla Legge 8 febbraio 2001, n. 21, è stato promosso sul territorio nazionale un «programma innovativo in ambito urbano finalizzato prioritariamente ad incrementare, con la partecipazione di investimenti privati, la dotazione infrastrutturale dei quartieri degradati di comuni e città a più forte disagio abitativo ed occupazionale e che preveda al contempo misure ed interventi per incrementare l'occupazione, per favorire l'integrazione sociale, e l'adeguamento dell'offerta abitativa»;
- l'Assemblea legislativa ha approvato con atto n. 141 del 14 novembre 2007 il Piano energetico regionale (PER), che stabilisce gli indirizzi programmatici regionali del settore, al fine di perseguire uno sviluppo sostenibile del sistema energetico regionale, attribuendo tra l'altro un ruolo preciso al settore trasporti, che va considerato in connessione al settore industria e a quello residenziale per l'incidenza sulle problematiche dell'inquinamento, promuovendo interventi per l'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni inquinanti della mobilità delle persone e delle merci;
- che tale Piano energetico in particolare promuove il miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali dei trasporti, il riequilibrio modale, l'intermodalità, una migliore organizzazione qualitativa e quantitativa dell'offerta alternativa al trasporto stradale, l'innovazione tecnologica nel governo della mobilità, la ricerca applicata e progetti pilota per la diffusione di mezzi a basse o nulle emissioni inquinanti per il trasporto delle persone e delle merci, l'attivazione di accordi con i principali operatori del settore;

premesso infine, che allo stato attuale:

- attraverso gli Accordi di Programma per la mobilità urbana sostenibile e il trasporto pubblico, la Regione ha co-finanziato e co-finanzia la messa in atto di misure orientate a ridurre l'uso dei modi di trasporto a maggior impatto ambientale e sociale, promuovendo l'innovazione tecnologica, tanto sul fronte dei veicoli quanto dei servizi. Con il 2007 si è concluso l'ultimo triennio degli Accordi 1995-2007, rispetto al quale l'entità complessiva del finanziamento regionale è stata di circa 130 milioni di Euro, che hanno riguardato oltre 340 interventi, a loro volta in grado di attivare investimenti per circa 700 milioni di Euro;



- gli interventi hanno riguardato il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità nell'ambito delle principali città, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità indicati dal PRIT;
  - il rinnovo del parco bus regionale è stato compiuto con i piani del 2002 e del 2004, grazie ai quali sono stati attivati finanziamenti regionali per oltre 100 milioni di Euro, che hanno consentito la sostituzione di oltre 900 autobus, pari al 27% del parco regionale dei nove bacini provinciali, determinando un'evoluzione nella presenza di autobus a bassissimo impatto ambientale;
  - è in fase di sottoscrizione l'Accordo di programma Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna e Ministero dell'Ambiente che co-finanzia interventi individuati nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, ai sensi del DM 16/10/2006. Le proposte avanzate vedono interventi sulla mobilità sostenibile per circa 25 milioni di Euro mentre sul contenimento dei consumi energetici per circa 7,8 milioni di Euro;
  - ai sensi della L.R. 19/98 sono state individuate una serie di azioni regionali a sostegno dei Piani di riqualificazione urbana, che si sono dispiegate a partire dal bando della delibera di Giunta regionale 1204/99 e del relativo Documento di Indirizzo redatto dal gruppo di lavoro appositamente istituito. Sono stati così selezionati, attraverso un processo partecipato dalle Province, una sessantina di PRU, su cui sono affluite risorse per circa 100 milioni di Euro da diversi settori regionali;
  - a partire dalla successiva delibera 88/00 (localizzazione delle risorse di ERP) e con la parallela assegnazione delle risorse stanziata a bilancio regionale per la sicurezza urbana (20 milioni di Euro ripartiti fra 13 progetti pilota localizzati all'interno dei PRU) sono stati sottoscritti tra il 2002 e il 2003 70 Accordi di programma in base all'art. 9 della L.R. 19/98, a cui oltre i Comuni, partecipano gli ACER e i soggetti attuatori privati, che portano in dote complessivamente investimenti per oltre 800 milioni di Euro;
  - la Regione Emilia-Romagna, ha visto assegnato per i Contratti di Quartiere II un complessivo apporto statale di 52,3 Mln di Euro e ha sottoscritto, il 15 dicembre 2005, un Accordo di programma quadro tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Regione Emilia-Romagna, per disciplinare l'erogazione dei contributi ai Comuni entrati nella graduatoria dei finanziamenti pubblici, costituiti per il 65% da fondi statali e per il 35% da risorse regionali. L'accordo sancisce l'impegno finanziario complessivo di 82 milioni di Euro nei confronti dei Comuni risultati assegnatari dei contributi pubblici e ne disciplina l'erogazione;
  - i Contratti di Quartiere promuovono interventi in 12 tra le città maggiore popolazione della Regione, con l'obiettivo di migliorare la qualità abitativa rinnovando il patrimonio edilizio ed incrementando le funzioni urbane e i servizi pubblici di quartiere. Nella nostra Regione partiranno investimenti complessivi per circa 215 milioni di Euro, in cui agli 82 milioni di Euro del cofinanziamento pubblico si vanno ad aggiungere circa 64 milioni di Euro di fondi comunali ed ulteriori 69 milioni di finanziamenti privati;
- considerato che:
- le delibere di Giunta regionale 1057/06 e 1680/06, nel definire le "Linee guida per l'attuazione della prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale", hanno in particolare mirato alla specificazione del concetto di integrazione tra strutture e competenze della tecnostruttura regionale;
  - a questo fine sono state attivate diverse aree di integrazione, attraverso il coordinamento generale del Capo di Gabinetto e la costituzione formale di gruppi di lavoro interdirezionali;
  - con propria delibera 1170/07 è stata attivata l'Area di Integrazione Interdirezionale n. 2: "Mobilità Urbana Sostenibile" che ha come responsabile del gruppo interdirezionale il Direttore generale delle Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e che opera attraverso la costituzione del Gruppo interdirezionale che coinvolge rappresentanti di al-

- tre sette Direzioni regionali (Ambiente e Difesa del suolo e della costa, Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee e Relazioni europee, Sanità e Politiche sociali, Attività produttive, Commercio e Turismo, Affari istituzionali e legislativi, Risorse finanziarie e Patrimonio e Organizzazione, Personale e Sistemi informativi e Telematica), oltre alla Presidenza di Giunta regionale;
- durante le riunioni di tale Gruppo si è concordato sulla necessità di proseguire nel lavoro di catasto dei piani, delle risorse e delle azioni dei vari settori, per definire le linee guida sulla mobilità sostenibile condivise nell'azione dei diversi settori regionali;
  - l'obiettivo primario è la corretta individuazione delle priorità su cui concentrare gli investimenti, passaggio essenziale per massimizzare l'efficacia dell'azione e non disperdere le risorse regionali;
- rilevato che:
- il Documento di politica economica e finanziaria 2008-2010 mette tra le priorità della Regione la promozione dell'integrazione e dell'intersectorialità come prassi di lavoro per sviluppare sinergie tra le politiche e massimizzare l'efficacia delle risorse disponibili;
  - gli annuali "Accordi di programma sulla qualità dell'aria", sottoscritti a partire dall'anno 2002, di cui il VII sottoscritto in data 12 settembre 2008, tra la Regione Emilia-Romagna, le 9 Province e i 13 Comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti, impegnano i firmatari a realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive;
  - in tale ambito tutte le nove Province sulla base delle deleghe ricevute dalla Regione hanno elaborato dal 2005 i Piani di risanamento della qualità dell'aria;
  - il rinnovo degli Accordi di programma per la mobilità sostenibile per il triennio 2008-2010 ha avviato il proprio percorso con la delibera dell'Assemblea legislativa n. 109 del 3/4/2007 di approvazione dell'Atto di indirizzo in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale;
  - l'"Addendum all'anno 2010 dell'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale; delibera dell'Assemblea legislativa 109/07; integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità", di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 166 del 22 aprile 2008 (di seguito denominato "Addendum");
  - la Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 3100 del 22/1/2008, impegna la Giunta regionale a percorrere tutte le azioni possibili per potenziare il trasporto pubblico locale ponendo il tema della mobilità sostenibile e della salvaguardia della qualità dell'aria tra le prioritarie politiche regionali tese a garantire l'equilibrio del territorio;
  - la delibera della Giunta regionale n. 634 in data 5 maggio 2008 ha approvato l'Intesa Regione e Enti locali sui servizi minimi per il periodo 2007-2010;
  - la delibera della Giunta regionale n. 637 in data 5 maggio 2008 di "Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità Stimer per il periodo 2008-2010; approvazione delle zone tariffarie" ha programmato l'avvio della tariffazione regionale integrata da settembre 2008;
  - la delibera della Giunta regionale n. 803 del 3 giugno 2008, ha approvato le linee guida di azione regionale per lo sviluppo e completamento dell'Infomobilità pubblica, in collegamento con l'attuazione di STIMER e del "Travel planner" regionale;
  - il sopracitato Atto di indirizzo ha individuato le priorità per gli interventi da includere negli accordi di programma che riguardano specificatamente il miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei diversi bacini provinciali, con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e della capacità di attrazione dei servizi, nonché il potenzia-

mento della rete ciclo-pedonale per creare una vera alternativa modale all'uso del mezzo privato, sempre in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo e con le azioni previste negli annuali Accordi per la qualità dell'aria. Tra gli obiettivi strategici l'Atto di indirizzo ha indicato:

- la concertazione istituzionale come metodo per affrontare le questioni a tutti i livelli (europeo, nazionale, tra regioni confinanti, nonché quello più tradizionale dei rapporti con le istituzioni locali);
- la necessità di una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali e la programmazione e l'amministrazione del trasporto pubblico locale di bacino;
- la priorità agli investimenti volti a consentire una effettiva attrattività del trasporto pubblico su ferro e su gomma per una diversione modale, rispetto al traffico veicolare privato e per il miglioramento della qualità dei servizi in particolare, attraverso il rinnovo del materiale rotabile ferroviario;
- l'integrazione modale e tariffaria tra tutti i servizi di trasporto pubblico autofiloviari e ferroviari;
- un ulteriore aumento dei servizi ferroviari in proporzione di almeno il 20% nel triennio di riferimento;
- gli impegni contenuti nel citato Atto di indirizzo in merito allo sviluppo dei servizi ferroviari prevedono di agire, relativamente agli investimenti, puntando sia al rinnovo e all'ampliamento del materiale rotabile ferroviario per i servizi di tipo regionale e metropolitano, sia contemporaneamente ad attuare importanti interventi infrastrutturali, quali l'estensione dell'elettrificazione, per portare la rete regionale a standard uniformi e tecnologicamente evoluti;
- l'insieme degli interventi delineati rappresenta un vero e proprio programma straordinario di investimenti nelle ferrovie regionali per la cui realizzazione la delibera di Giunta regionale 271/08 individua risorse finanziarie, da utilizzare nel triennio 2008-2010, sia statali a valere sul Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) pari a 67 milioni di Euro per le infrastrutture e 36 milioni di Euro per il materiale rotabile, sia regionali, per il materiale rotabile, per un valore di 34 milioni di Euro di cui 15 Mln di Euro già assegnati;
- tale programma straordinario di investimenti si pone in stretta continuità con gli interventi avviati in attuazione dell'art. 15 del DLgs 422/97 e del successivo Accordo di programma sottoscritto il 18/12/2002 dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha reso disponibili complessivamente circa 215 milioni di Euro, di cui circa 90 milioni di Euro per interventi, in corso di progettazione o di attuazione, sulle linee regionali e circa 125 milioni di Euro destinati al materiale rotabile;

rilevato altresì che:

- i piani e gli strumenti attuativi di diversi settori regionali risultano prioritariamente coinvolti nell'obiettivo strategico della sostenibilità ambientale e nello specifico le attività di cinque Direzioni regionali:
  - Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità;
  - Ambiente e Difesa del suolo e della costa;
  - Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee e Relazioni internazionali;
  - Sanità e Politiche sociali;
  - Attività produttive, Commercio e Turismo;
- vi è la necessità quindi, di svolgere un'azione di integrazione tra i vari settori regionali che porti a una effettiva coordinazione di politiche/azioni, per fare confluire i finanziamenti regionali dei vari settori, verso l'attuazione di interventi "mirati" e condivisi per la mobilità sostenibile;
- bisogna tradurre queste priorità individuate in linee guida per la valutazione dei progetti da finanziare, condivise dai vari settori, da utilizzare nel momento di scelta degli interventi da finanziare, che valorizzino degli indicatori di risultato, utilizzando le banche dati già in essere. Questo chiaramente sempre in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo e nei diversi tavoli di concertazione nazionali;

- queste linee guida condivise dai vari settori integrati, risultano ancora più essenziali e complementari, in questa fase in cui è in predisposizione il nuovo Piano territoriale regionale e si pongono le prime basi per l'aggiornamento del Piano regionale integrato dei trasporti;

ritenuto necessario quindi, che le "Linee guida per la mobilità sostenibile" in allegato come parte integrante della presente delibera, definiscano:

- le aree e i settori di intervento sul trasporto pubblico locale su ferro e gomma, sulle altre forme di mobilità e innovative e sulla mobilità privata delle persone e merci;
- le misure e azioni prioritarie;
- i requisiti e i criteri di selezione delle proposte di intervento;
- gli indicatori di risultato e il piano di monitoraggio;

ravvisata quindi la necessità di strutturare il coordinamento tra le sopracitate cinque Direzioni generali prioritariamente interessate all'azione sulla mobilità sostenibile al fine di gestire i processi di stesura degli strumenti attuativi e di valutazione degli interventi da finanziare in maniera integrata, perseguendo la massima coerenza tra la programmazione generale e quelle settoriali, attraverso la definizione di linee guida condivise per la mobilità sostenibile, per avere un utilizzo mirato di tutte le risorse dei vari settori coinvolti;

ravvisato inoltre, di definire che le linee guida siano propeutiche e utili per tutti i piani e gli strumenti attuativi dei diversi settori regionali, dove il tema della mobilità sostenibile sia richiamato tra gli obiettivi strategici generali, anche a corredo di eventuali norme specifiche vigenti;

ravvisato infine, necessario riservare per il piano di monitoraggio regionale delle diverse filiere di investimento una congrua percentuale delle risorse investite, per potere svolgere il confronto tra obiettivi e risultati e indicare le necessarie proposte di affinamento;

richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali" e s.m.;
- n. 1150 del 31 luglio 2006 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2006)";
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente";
- n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni generali della Giunta regionale";
- n. 224 del 26 febbraio 2007 concernente "Parziali adeguamenti dell'articolazione organizzativa e delle competenze per la D.G. 'Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità, per la D.G. centrale 'Organizzazione, Personale, Sistemi informativi e Telematica' e per il 'Gabinetto del Presidente della Giunta'";
- n. 450 del 3 aprile 2007, concernente "Adempimenti conseguenti alle delibere 1057/06 e 1663/06. Modifiche agli indirizzi approvati con delibera 447/03 e successive modifiche" e s.m.;
- n. 469 dell'11 aprile 2007 concernente "Approvazione dell'atto di conferimento di incarichi di livello dirigenziale nella D.G. Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità";

dato atto dei pareri di regolarità amministrativa espressi in merito al presente atto, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. 43/01 e della propria deliberazione 450/07 e s.m.:

- dal Direttore generale Ambiente e Difesa del suolo e della costa dott. Giuseppe Bortone;
- dal Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità ing. Paolo Ferrecchi;

su proposta congiunta dell'Assessore all'Ambiente e Svi-

luppo sostenibile Lino Zanichelli e dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti Alfredo Peri;

a voti unanimi e palesi, delibera:

1) di approvare, per le motivazioni espresse nella premessa, le "Linee guida per la mobilità sostenibile", di cui all'Allegato A, parte integrante della delibera stessa;

2) di stabilire che le "Linee guida per la mobilità sostenibile" siano alla base dei processi di stesura degli strumenti attuativi e di valutazione degli interventi da finanziare tra le Direzioni generali delle Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità, Ambiente e Difesa del suolo e della costa, Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee e relazioni europee, Sanità e Politiche sociali e Attività produttive, Com-

mercio, Turismo, per perseguire la massima coerenza tra la programmazione generale e quelle prioritariamente coinvolte nello sviluppo della mobilità sostenibile settoriali e per avere un utilizzo mirato di tutte le risorse dei vari settori ;

3) di definire che le Linee guida siano propedeutiche e utili per tutti i piani e gli strumenti attuativi dei diversi settori regionali, dove il tema della mobilità sostenibile sia richiamato tra gli obiettivi strategici generali, anche a corredo di eventuali norme specifiche vigenti;

4) di riservare per il piano di monitoraggio regionale delle diverse filiere di investimento una congrua percentuale delle risorse investite, per potere svolgere il confronto tra obiettivi e risultati e indicare le necessarie proposte di affinamento.

*(segue allegato fotografato)*

## ALLEGATO A: LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. La finalizzazione delle politiche del trasporto pubblico e della mobilità urbana al conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione della congestione rappresenta una scelta costante della Regione.

### Indice:

1. PUNTI STRATEGICI E CRITERI INNOVATIVI
2. LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ
3. LINEE GUIDA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UN UTILIZZO MIRATO DELLE RISORSE

#### - ALLEGATE TABELLE:

Tab.1:Aree di Intervento/Assi/Azioni prioritarie/Indicatori di risultato;

Tab.2: Criteri Generali di selezione delle Proposte di Intervento

Tab.3: Piano di monitoraggio

#### 1.PUNTI STRATEGICI E CRITERI INNOVATIVI

- La prospettiva europea
- La concertazione istituzionale
- La pianificazione integrata
- Innovare i sistemi di governance
- L'impatto sulla salute
- Gli Enti locali territoriali e la promozione della salute
- Il contenimento dei consumi energetici;

- La prospettiva europea

Il primo punto di vista da cui partire è necessariamente

la prospettiva europea, nella quale la coscienza dell'importanza della mobilità sostenibile è accompagnata dallo sforzo di costruire una rete di città/regioni di solidarietà, di conoscenze, di capacità di intervento, che faccia ricorso a tutti gli strumenti disponibili, non ultimi quelli finanziari, per ottenere gli obiettivi condivisi, anche con l'attivazione di programmi di ricerca e di dimostrazione.

Oggi diversi documenti comunitari come quelli riguardanti la "Strategia tematica per l'ambiente urbano" o la revisione del "Libro Bianco dei Trasporti" contengono il richiamo alla necessità strategica di intervenire concretamente a favore del trasporto pubblico e della mobilità urbana sostenibile. Ancora, è quanto mai significativo il fatto che il Regolamento generale in data 11 Luglio 2006, che definisce i principi, le regole e gli standard comuni per l'attuazione dei tre strumenti finanziari comunitari (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, Fondo Sociale Europeo e Fondo di Coesione), riscontri l'apertura all'utilizzo di tali fondi ai fini della promozione dei trasporti urbani puliti.

- La concertazione istituzionale

Il secondo punto strategico di riferimento è la concertazione istituzionale, come metodo per affrontare le questioni ai vari livelli, non solo quello europeo, ma anche quello nazionale e dei rapporti con le regioni confinanti, nonché quello più tradizionale dei rapporti tra le Istituzioni locali.

La concertazione istituzionale per una maggiore efficacia dei risultati, deve essere sempre accompagnata, pure nel rispetto dei diversi ruoli, dalla collaborazione fattiva delle forze



imprenditoriali pubbliche e private, di quelle del lavoro sindacalmente organizzate e delle associazioni di cittadini e, in generale, degli stakeholders, per una reale compartecipazione alla costruzione delle scelte.

- La pianificazione integrata

Un altro aspetto, saldamente legato ai precedenti, parte da un'analisi sullo stato di fatto della domanda di mobilità. La rilocalizzazione di molte attività, sia residenziali sia produttive, si è tradotta in un motore di domanda di mobilità, la cui crescita si lega oggi, oltre che all'aumento del numero degli spostamenti, all'incremento delle distanze percorse e alla loro collocazione temporale (non solo fasce di punta). Per questi motivi è necessaria una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti Territoriali e la programmazione e l'amministrazione del trasporto pubblico locale.

Il Piano del trasporto pubblico deve quindi, rientrare all'interno di un processo più ampio di pianificazione integrata che coinvolge anche aspetti e valutazioni di natura territoriale, ambientale, economica e industriale, con l'obiettivo condiviso di ridurre significativamente il traffico veicolare che congestionava le aree urbane e metropolitane nel nostro Paese. Deve quindi comprendere gli obiettivi strategici di aumentare la vivibilità del territorio, partecipare al rilancio della sua economia, ma anche l'obiettivo primario di abbattere l'inquinamento atmosferico e acustico, i consumi energetici e l'emissione dei gas a effetto serra, anche in adempimento agli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto.

Ancora, l'efficacia dei servizi deve essere valutata anche in base ai livelli di riduzione della congestione da traffico e quindi, dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotti. Occorre sviluppare quanto più possibile, fra le relazioni di penetrazione e i principali capoluoghi, l'integrazione dei servizi collettivi conferendo ai trasporti ferroviari il ruolo di sistema forte e ai servizi su gomma un ruolo basilare di adduzione alle reti ferroviarie, oltre che quello di connessione tra le aree non servite dalle modalità ferroviarie. L'integrazione tra i diversi servizi di trasporto collettivo oltre che modale deve essere anche tariffaria.

In tale quadro di riferimento va ampliato il concetto di "servizi minimi" (definiti dal Dlgs. n.422/1997 come "servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità") verso tutti quei servizi in grado di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile, ossia come servizi minimi sufficienti a garantire una significativa riduzione dei livelli di inquinamento.

- Innovare i sistemi di governance

Lo sviluppo del trasporto pubblico locale deve rappresentare l'elemento cardine attorno al quale costruire la più ampia politica di gestione della domanda di mobilità, che preveda l'attuazione dei Piani urbani della mobilità, l'introduzione di interventi di incentivazione all'uso del modo collettivo e di disincentivazione all'uso dell'auto privata.

Questa promozione di offerta di trasporto pubblico, per una sua reale valorizzazione e maggiore attrazione, deve essere accompagnata dall'introduzione di misure che migliorino anche

le condizioni sociali e ambientali delle aree urbane, come le Zone a Traffico Limitato e le Aree Pedonali, le corsie riservate ai mezzi collettivi e i servizi a chiamata, ma anche da azioni che prevedano nuove forme di tariffazione sulla circolazione ("road pricing") e sulla sosta.

Un contributo importante su questi aspetti è fornito dalle innovazioni tecnologiche, in particolare per il controllo degli accessi ai centri urbani, per la gestione della sosta, per la regolazione automatizzata del traffico, per l'informazione all'utenza e per la gestione delle flotte del trasporto pubblico.

Innovare i sistemi di governance significa garantire attraverso i necessari interventi infrastrutturali la più elevata accessibilità ai singoli sistemi di trasporto, ma anche introdurre sistemi di tariffazione integrata, che consentano al cittadino di spostarsi utilizzando i diversi vettori del trasporto pubblico, indipendentemente dal modo di trasporto e dalla impresa che lo gestisce. In tale ottica occorre progettare e gestire dei sistemi interoperabili, dei sistemi cioè capaci di comprendersi reciprocamente e di funzionare in sinergia; in altre parole occorre realizzare dei sistemi "aperti" che garantiscano l'evoluzione e l'implementazione degli stessi e che, soprattutto, non costituiscano "barriera" all'ingresso di altri sistemi simili magari realizzati nelle regioni o nei comuni limitrofi.

Tutti questi elementi valorizzano fortemente un sistema di trasporto e qualificano, al tempo stesso, il livello di qualità urbana e di sostenibilità di un sistema di mobilità, ma per ottenere risultati positivi occorre primariamente anche rafforzare i poteri locali nella regolazione della mobilità e accrescere la consapevolezza dei cittadini e delle

imprese.

Allo stato attuale i provvedimenti assunti a livello locale per regolare il traffico, limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti, adeguare la velocità dei flussi di traffico incontrano spesso problemi sia legali di applicabilità, sia pratici di controllo del rispetto delle norme.

Ancora, la consapevolezza che lo sviluppo dei sistemi di mobilità urbana maggiormente sostenibili rappresenta un durevole fattore di crescita sociale e economica del territorio e deve diventare patrimonio oltre che delle istituzioni, anche sia dei singoli cittadini sia degli imprenditori. Sostenere e rafforzare le campagne di formazione e comunicazione a loro rivolte, diventa altro fattore essenziale per la "crescita" della consapevolezza.

- L'impatto sulla salute

Uno sguardo complessivo sui principali fenomeni avvenuti nella seconda metà del secolo scorso ed ormai chiaramente intelligibili mostra come dal un punto di vista demografico in Italia si sia assistito ad un importante aumento del numero di abitanti (da 47 milioni a 58 milioni), ad un sostanziale incremento di speranza di vita media alla nascita ( per il sesso maschile da 64 a 78 anni, per quello femminile da 67 a 82 anni), all'abbandono dell'ambiente rurale (la popolazione attiva in agricoltura è passata dal 17 al 6%) e ad un complessivo inurbamento della popolazione.

Tali fenomeni, uniti all'esplosione economica del secondo dopoguerra, hanno portato ad un generale re-insediamento abitativo della popolazione avvenuto sulla base di due scelte



strategiche di fondo: l'automobile privata come "lo strumento" di mobilità personale e di massa e l'utilizzazione delle cinture periurbane per l'edificazione di nuove aree residenziali a bassa densità abitativa, utilizzando modelli di urbanizzazione anglosassone con casette contornate da piccoli giardini.

Contemporaneamente, da un punto di vista sanitario, la grande patologia cronico-degenerativa si è sostituita in modo schiacciante alla patologia variegata della metà del secolo scorso.

Apparentemente, secondo le teorie classiche di igiene, nessuna relazione avrebbe dovuto legare le modalità con cui sono cresciute le città - case ben costruite e soleggiate, aria buona, impianti moderni, un po' di verde, ecc. - con lo sviluppo della prevalenza della patologia cronica nella popolazione, dell'epidemia di obesità in particolare. Tuttavia, gli occhi nuovi con cui la scienza osserva la relazione tra l'ambiente di vita e la salute mostrano che, nel processo di re-insediamento abitativo in Italia (ma anche in altre parti del mondo), fattori rilevanti sono stati trascurati o sottostimati e si sono innescati meccanismi le cui ripercussioni non sono state previste e tuttora non sono del tutto prevedibili. In particolare, per quanto riguarda il sistema di mobilità, si può osservare quanto segue.

Le scelte urbanistiche e trasportistiche maturate negli anni del "boom economico" hanno rimodellato città e paesi con modalità che hanno prodotto: spopolamento dei centri storici - restaurati e divenuti sede soprattutto di servizi economici ed amministrativi - e migrazione della popolazione nelle fasce periurbane ove essa si è stratificata, in base ai prezzi delle case, per censo ed età. Queste nuove, sparse,

diffuse aree di residenza sono state, e continuano ad essere, accessibili e utilizzabili fondamentalmente perché gli abitanti si spostano con l'automobile. Sono aree che inducono una considerevole quota di mobilità privata (il 44 % delle distanze percorse in auto è inferiore ai 5 Km) e che quindi sono responsabili di una ragguardevole quota parte di incidenti stradali (il 75 % degli incidenti avviene nell'abitato ed il 60 % su strade urbane). Il traffico stradale a sua volta, in ambiente urbano, è il principale responsabile dell'inquinamento dell'aria e da rumore. Queste degradate condizioni ambientali influiscono sulla salute degli abitanti con meccanismi d'azione complessi che portano alla malattia una fetta significativa di popolazione (Ad esempio ogni italiano perde in media 9 mesi di vita per l'eccesso di inquinamento da  $PM_{10}$  ; ancora ad es.: ricerche sviluppate negli ultimi anni provano il legame causale tra la rumorosità dell'ambiente di vita ed alcune gravi malattie del sistema cardiovascolare, del sistema respiratorio, dell'apparato muscoloscheletrico e della psiche).

Il sistema di mobilità agisce sulla salute della popolazione anche con meccanismi più nascosti, che colpiscono più a fondo. L'uso generalizzato dell'automobile per gli spostamenti connessi alle attività della vita quotidiana (percorsi casa-scuola-lavoro-spesa-svago) ha ampliato l'ambito territoriale di cui possono essere utilizzate le risorse (lavoro, scuola, spesa, svago), ma proprio per questo ha minimizzato i legami e gli interessi che uniscono le persone ai luoghi in cui vivono. Le fasce abitative periurbane sopra descritte sono nate, o divenute, prive della rete di negozi al dettaglio perché incapaci di sostenere il commercio locale a causa della scarsa densità abitativa,

prive dei servizi pubblici essenziali perché questi hanno una distribuzione "razionale", prive di servizi di trasporto pubblico perché questo non può arrivare dovunque.

Il venir meno nei luoghi di vita, ove le persone trascorrono la gran parte del loro tempo, delle attività educative, commerciali e del tempo libero ha fatto mancare l'impalcatura su cui si fonda la vita sociale della comunità, le conoscenze, le relazioni, le amicizie, il mutuo soccorso con conseguente impoverimento delle relazioni sociali, perché vengono meno tutte le occasioni di incontro e di relazione possibili sui mezzi pubblici o camminando o sostando nei luoghi pubblici. Per tali motivi le strade, i marciapiedi, le piazzette e i portici di queste nuove, sparse, diffuse aree sono quasi sempre deserti, condizione che, a sua volta, produce la perdita del controllo sociale del territorio.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, per condurre una vita completa e sana, le persone debbono potere: disporre di un tetto comodo e sicuro, disporre di un posto di lavoro o di una scuola, frequentare gli affetti, seguire una alimentazione corretta, eseguire un esercizio fisico e un esercizio mentale adeguati, possedere una vita di relazione sociale, giocare in sicurezza e libertà, avere un comodo accesso ai servizi essenziali. Gli anziani, i bambini e le altre persone che vivono in questi luoghi e che sono prive, per qualsiasi motivo, dell'automezzo privato hanno, quindi, limitazioni all'accesso alle risorse indispensabili per una vita sana.

In particolare, soffrono più facilmente di forme di segregazione sociale, solitudine e di paura della criminalità. I bambini, inoltre, non vengono lasciati giocare nei giardini con gli amici o frequentare il quartiere

da soli e vengono privati di fondamentali elementi per la loro formazione.

La mobilità basata sul mezzo privato, infine, per tutti i motivi sopra detti, influisce profondamente sulla consuetudine delle persone all'attività fisica ed è il maggiore responsabile del consolidarsi dell'abitudine alla sedentarietà nella popolazione, uno dei principali fattori di rischio per malattia oggi in Italia.

Il fenomeno è particolarmente diffuso tra i giovani (un bambino su 4 non svolge alcuna attività fisica nel tempo libero; a 9 anni un bambino su 3 è sovrappeso) cosa oltremodo preoccupante perché le abitudini prese in giovane età tendono a essere conservate per tutta la vita.

- Gli Enti locali territoriali e la promozione della salute

Il Piano Sociale e Sanitario 2008-2010, approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 22 maggio 2008, n.175, innova profondamente la materia relativa al governo dell'attività sociale, sociosanitaria e sanitaria, sia sul piano istituzionale, sia su quello degli strumenti che, ai vari livelli territoriali (regionale, provinciale e distrettuale), garantiscono l'integrazione gestionale della materia, prevedendo concrete forme e strumenti di condivisione e collaborazione per l'intero iter previsto, cioè dalla fase programmatica fino alla concreta realizzazione dei singoli interventi.

In particolare il Piano rafforza e definisce compiutamente il ruolo e le funzioni delle Conferenze Territoriali Sociali e Sanitarie (CTSS), chiamate a delineare, con l'apporto di tutti gli Enti Locali del territorio, le priorità strategiche da perseguire in ciascun ambito provinciale/di AUSL,



attraverso un atto di indirizzo e coordinamento triennale. Tale atto indica anche le linee di indirizzo del "Piano di Zona distrettuale per la salute ed il benessere sociale", strumento che individua, a livello distrettuale, le modalità attraverso cui realizzare strategie, programmi ed interventi nei singoli campi di azione. In particolare il Piano di zona è chiamato non soltanto ad integrare gli ambiti sociale e sanitario, ma anche ad interagire e collaborare con tutti i soggetti, istituzionali e non che, in vario modo ed a vario titolo, concorrono alla promozione della salute, facendo in tal modo propria, e valorizzando ulteriormente, l'esperienza già positivamente condotta negli ultimi anni all'interno dei Piani per la salute.

Si tratta insomma di un disegno istituzionale ed organizzativo volto a ricondurre in una pianificazione unitaria e condivisa l'azione di tutti i soggetti e gli enti che, in qualche misura, concorrono al perseguimento di obiettivi di salute e benessere. Tra questi obiettivi assumono certo rilevanza anche interventi mirati alla promozione della salute ed a corretti stili di vita, con il rilievo che oggi assume, al loro interno, la promozione dell'attività fisica in tutte le componenti sociali, dai ragazzi fino alle persone anziane, per le note ricadute positive sulla salute e la prevenzione di alcune malattie croniche e degenerative.

Un'ottica di integrazione che insomma integra la promozione dell'attività fisica nel disegno più complessivo della pianificazione territoriale, della definizione e realizzazione di strumenti urbanistici ed assetto del territorio adeguati, così come nelle interlocuzioni forti con la scuola e tutte le agenzie formative, mirando a far

convergere l'azione di tutti i soggetti verso obiettivi di salute condivisi.

- Il contenimento dei consumi energetici;

La Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2003/30/CE dell'8 Maggio 2003 ha come scopo la promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione della benzina o del gasolio nel settore dei trasporti, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e lo sviluppo delle fonti di energia rinnovabili.

L'art.3 della Direttiva stabilisce che tutti gli Stati membri provvedano affinché una quota minima di carburanti rinnovabili indicativamente del 5,75%, rispetto al consumo totale dei carburanti, sia immessa sui loro mercati entro il 2010.

Il Decreto Legislativo 30 Maggio 2005-N.128, attuando la Direttiva sopracitata, fissa gli obiettivi nazionali di immissione dei biocarburanti e altri carburanti rinnovabili al 2,5% sul totale dei carburanti benzina e gasolio nei trasporti, entro il 31 dicembre 2010.

Il VII Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo tecnologico 2007-2013 è stato approvato dal Consiglio Europeo nel Dicembre 2006 e rappresenta lo strumento principale per il finanziamento della ricerca nell'Unione Europea.

Nel Programma europeo nell'area tematica dell'Energia l'obiettivo identificato è quello di modificare l'attuale sistema energetico fondato su combustibili fossili in un sistema più sostenibile, basato su un mix diversificato di fonti e vettori energetici, con particolare attenzione alle tecnologie energetiche e minori emissioni di CO<sub>2</sub>.

Ancora, nell'area tematica sui Trasporti il documento si pone come obiettivo quello di favorire lo sviluppo dei sistemi

europei di trasporto integrato maggiormente efficienti, sicuri ed eco-sostenibili, in grado di soddisfare le esigenze della società e dei cittadini e di accrescere la competitività delle industrie europee, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali.

Nell'ambito della Misura IV del Piano d'Azione del Consiglio europeo 2007-2009 vengono definiti i seguenti obiettivi strategici per una politica energetica europea:

- il risparmio dei consumi energetici dell'Unione Europea del 20% rispetto alle proiezioni per il 2020;
- una quota del 20% di energie rinnovabili nel totale dei consumi energetici dell'Unione europea entro il 2020;
- una quota del 10% di biocarburanti nel totale dei consumi di benzina e gasolio per autotrazione dell'Unione Europea entro il 2020.

Il Piano Energetico Regionale (PER) approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 14 Novembre 2007, n.141, specifica gli obiettivi generali di politica energetica e le relative linee di intervento.

Tra gli obiettivi generali del PER:

la promozione del risparmio energetico e l'uso efficiente delle risorse energetiche;

lo sviluppo e la valorizzazione delle risorse endogene e delle fonti rinnovabili e delle agro-energie;

il miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali nei trasporti, negli insediamenti produttivi e nei sistemi urbani e territoriali;

assicurare le condizioni di compatibilità ambientale nelle attività energetiche;

contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di limitazione delle emissioni di gas ad effetto serra secondo quanto stabilito dal Protocollo di Kyoto.

Per quanto riguarda il Settore dei Trasporti si è quantificato un obiettivo pari a 0,68 MTEP al 2012, a cui corrisponde una riduzione delle emissioni di 2,15 Mln di

tonnellate di CO<sub>2</sub>/a..

Il Piano Triennale 2008-2010 per l'attuazione del Piano energetico regionale e' strutturato sull'esempio dei Programmi europei, in particolare per quanto riguarda i Trasporti il Piano prevede, nell'ambito dell'Asse 4 su: "Razionalizzazione energetica dei trasporti locali", due misure:

4.1)-Diffusione di mezzi ad elevata efficienza energetica e ridotte emissioni inquinanti nei servizi di trasporto pubblico locale;

4.2)-Promozione di veicoli privati ad alta efficienza energetica e ridotte emissioni inquinanti per il trasporto merci locale.

Con Delibera dell'Assemblea Legislativa n.201 del 1 Marzo 2007 è stato approvato il Programma Operativo Regionale (POR) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) che si articola in cinque assi prioritari.

In particolare l'Asse 3-"Qualificazione energetico-ambientale e sviluppo sostenibile" ha come obiettivo la promozione di interventi volti alla riduzione dell'inquinamento, al risparmio dell'energia, all'uso efficiente delle risorse, alla valorizzazione delle fonti energetiche rinnovabili e dei sistemi di cogenerazione attraverso due azioni operative:

- il sostegno alla qualificazione energetico-ambientale del sistema produttivo;
- la diffusione dei sistemi di mobilità a finalita' energetico-ambientale.

Nell'ambito dell'obiettivo operativo di una maggiore sostenibilita' energetico-ambientale dei sistemi di trasporto, promuovendo l'utilizzo di sistemi e tecnologie nei campi della logistica e dei trasporti che garantiscano una maggiore compatibilita' ambientale, riducendo i consumi energetici e la produzione di inquinanti e favorendo la sostituzione delle energie fossili con quelle rinnovabili.



## 2. LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ

- VII Accordo sulla Qualità dell'Aria 2008-2009
- L'Atto di Indirizzo
- La priorità al Trasporto Pubblico
- L'integrazione modale e dei servizi
- Governare la domanda

### • VI Accordo sulla Qualità dell'Aria 2008-2009

Il vigente "Accordo di programma sulla Qualità dell'Aria per il triennio 2006 - 2009-aggiornamento 2008 - 2009", sottoscritto il 12 Settembre 2008 tra Regione Emilia Romagna, le 9 Province e i 13 Comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti, conferma sostanzialmente nel campo della mobilità urbana sostenibile, le priorità espresse dall'Atto di indirizzo n.109/2007.

I contenuti dell'Accordo di Qualità dell'Aria 2008-2009 sono in linea con i provvedimenti dei precedenti Accordi e recepiscono gli impegni assunti dalle Regioni del bacino padano, individuando azioni comuni nella lotta all'inquinamento atmosferico e proposte da avanzare al tavolo nazionale.

Inoltre, l'Accordo sottoscritto impegna i firmatari a realizzare interventi nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile, delle attività produttive e delle aziende di servizi. I Piani provinciali di risanamento della qualità dell'Aria nelle nove Province sono stati approvati e potenzieranno il programma di interventi regionale. In questo quadro si rafforza anche il carattere triennale dell'Accordo, con la volontà dei sottoscrittori di stabilizzare le misure di regolazione del traffico e di rafforzare tutte le azioni di sostegno alle

innovazioni nel campo della mobilità, dell'energia e delle attività produttive. In tale direzione saranno orientate parti significative delle risorse dei fondi europei, delle risorse nazionali e regionali.

- L'Atto di Indirizzo

Con Delibera di Consiglio regionale N.109 del 03 Aprile 2007 è stato approvato l'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale; a cui è già seguita l'Intesa tra Regione ed Enti locali sui "servizi minimi" 2007-2010 (Riferimenti: Delibera dell'Assemblea legislativa n.166 del 22 Aprile 2008 e Delibera di Giunta regionale n.634 del 5 maggio 2007) e sarà seguito entro breve dalla concertazione e sottoscrizione degli Accordi di Programma per i 9 bacini provinciali, con le relative schede di interventi cofinanziati da Regione, Agenzie e Enti Locali.

La sopraccitata delibera dell'Assemblea Legislativa regionale n.109/2007 ha individuato le priorità per gli interventi da includere negli Accordi di Programma che riguardano specificatamente il miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei diversi bacini regionali, con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e della sua capacità di attrazione e anche il potenziamento e la messa in rete dei percorsi ciclabili urbani, per creare una vera alternativa modale all'uso del mezzo privato. Questo chiaramente in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo e con le altre azioni previste negli annuali Accordi della Qualità dell'Aria e per l'integrazione dei servizi.

Tale atto ha inoltre, indicato due obiettivi quantitativi da raggiungere nel campo nel triennio 2007-2009 di sviluppo dei servizi di trasporto:

- ulteriore aumento dei servizi ferroviari, in proporzione di almeno il 20% nel triennio;
- incremento delle risorse di almeno il 5%, per i servizi di trasporto su gomma.

L'atto di indirizzo rileva inoltre la correlazione stretta tra sistemi insediativi e sistema della mobilità, ai vari livelli della pianificazione urbanistica e di settore. La concertazione istituzionale resta il metodo per affrontare le questioni a tutti i livelli, non solo quello europeo di cui si è già detto, ma anche quello nazionale e dei rapporti con le regioni confinanti, nonché quello più tradizionale dei rapporti con le istituzioni locali, che non può mai essere dato per scontato, ma anzi richiede particolare cura proprio nei momenti di evoluzione e di cambiamento.

- La priorità al Trasporto Pubblico

Nelle politiche di intervento è indispensabile dare priorità agli investimenti volti a consentire una effettiva attrattività del trasporto pubblico rispetto al traffico veicolare privato, in termini ad esempio di regolarità, di puntualità e di velocità.

Il miglioramento di questi fattori di qualità del servizio richiede da parte degli Enti Locali in armonia con i cittadini, uno sforzo assolutamente particolare per l'incremento dei percorsi dedicati al trasporto pubblico e alla loro protezione con dispositivi materiali o quanto meno telematici, il preferenziamento alle intersezioni, la protezione delle fermate e la realizzazione di parcheggi per

bici nei punti di interscambio dove è possibile prevedere la gestione di un sistema di bike-sharing integrato, anche dal punto di vista tariffario, con il sistema del trasporto collettivo.

Infatti, la politica del trasporto pubblico si deve integrare con la più generale politica della mobilità urbana sostenibile, ricercando la massima sinergia tra gli interventi strutturali e le misure organizzative atte a contrastare i fenomeni di inquinamento atmosferico.

Questo approccio integrato rileva l'importanza positiva del mix tra provvedimenti strutturali e complementari, ma anche dello sviluppo contemporaneo delle reti sia di trasporto collettivo sia della mobilità ciclo-pedonale.

A ciò si aggiunga il notevole contributo alla mobilità sostenibile che può offrire il sistema ferroviario alla cui riqualificazione occorre puntare sia rinnovando e ampliando il materiale rotabile per i servizi di tipo regionale e metropolitano, sia contemporaneamente realizzando importanti interventi infrastrutturali, quali l'estensione dell'elettificazione, per portare la rete ferroviaria regionale a standard uniformi e tecnologicamente evoluti.

- L'integrazione modale e dei servizi

Lo sviluppo del trasporto pubblico finalizzato a ridurre l'impatto ambientale va ricercato non solo come aumento quantitativo dei servizi offerti, ma anche in una loro trasformazione qualitativa.

Le reti, gli orari, le tariffe integrate rappresentano caratteristiche atte a dare maggiore efficienza ai servizi, che soddisfano esigenze di spostamenti anche non sistematici e con orari flessibili. Le risposte a una domanda di mobilità



di questo tipo sono da ricercare nelle integrazioni modale e tariffaria tra tutti i servizi di trasporto pubblico, nella realizzazione di parcheggi di interscambio pubblico-privato fuori dalle aree metropolitane con tariffazione integrata col sistema pubblico, nella loro flessibilità e nei loro cadenzamenti che garantiscano la copertura di numerose direttrici combinate in una rete chiara e di facile leggibilità, in cui la rete di trasporto pubblico è fondata sulla complementarità tra servizi su ferro e su gomma, opportunamente gerarchizzati.

Perseguire l'obiettivo dell'integrazione modale e dei servizi è quindi, un passaggio essenziale per dare efficacia alle politiche di sviluppo sociale e economico e contrastare i fattori che producono congestione e inquinamento.

Inoltre, è forte la richiesta da parte degli utenti attuali o potenziali dei servizi di trasporto pubblico, di potere disporre di un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro, su gomma e vie d'acque, i servizi tradizionali e quelli innovativi, il trasporto con gli altri servizi alla mobilità, come per esempio la sosta dei veicoli a motore o delle biciclette.

Su questi temi è ormai presente una rete di possibili soluzioni integrate riguardanti la tariffazione elettronica, l'informazione sulle tabelle degli orari e in tempo reale sull'andamento dei servizi principali.

- Governare la domanda

In questa ottica è essenziale che i necessari programmi di sviluppo infrastrutturale e dei mezzi del trasporto pubblico, vengano affiancati da opportune misure di accompagnamento, volte a riorganizzare l'offerta di trasporto in maniera tale

da servire con efficacia la domanda di mobilità rimodulata in termini anche di regolarità e flessibilità degli spostamenti. Ancora, per limitare l'uso dell'auto privata e favorire quello del trasporto pubblico a favore di una mobilità sostenibile nelle città e di un miglioramento della qualità dell'aria diventano fondamentali interventi mirati ad attrarre utenti e consenso all'utilizzo del trasporto pubblico. Uno strumento per tali scopi è rappresentato ad esempio dalle azioni di Mobility Management per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, con ad esempio l'incentivazione al car pooling anche abbinato a forme di car-sharing, ai mezzi collettivi eco-compatibili per il trasporto dei lavoratori, al "buono" trasporto e ai percorsi sicuri casa-scuola.

### 3. LINEE GUIDA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UN UTILIZZO MIRATO DELLE RISORSE

Nel contesto e nelle priorità sopra delineate in Tabella 1 sono definite le Aree di Intervento e le Azioni prioritarie suddivise per i relativi settori di intervento:

#### A. Trasporto Pubblico Locale:

##### a.1- Ferroviario

a.1.1 Sviluppo/riqualificazione

a.1.2 Accessibilità/sicurezza

##### a.2- Autofiloviario;

a.2.1 Sviluppo/riqualificazione

a.2.2 Accessibilità/sicurezza

#### B. Mobilità Ciclo-pedonale e Innovativa:

##### b.1- Mobilità Ciclo-pedonale

b.1.1 Sviluppo/riqualificazione

b.1.2 Accessibilità/sicurezza

##### b.2- Mobility Management;

b.2.1 Sviluppo

b.2.2 Attuazione

#### C. Mobilità Privata:

##### c.1- Merci/Persone

c.1.1 Riduzione emissione mezzi

c.1.2 Razionalizzazione trasporto nelle aree urbane.

Nella stessa tabella per ogni settore di intervento vengono individuati degli Assi di riferimento e le relative azioni prioritarie e gli indicatori di risultato.

In Tabella 2 vengono definiti invece i Criteri generali di selezione delle proposte di intervento individuando:

A- Rispondenza ai prerequisiti;

B- Criteri di valutazione.

In Tabella 3 quindi, vengono definite le fasi del Piano di monitoraggio per il confronto obiettivi/risultati e le conseguenti proposte di affinamento.

**ALLEGATE TABELLE N.1, 2 e 3**



**LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE**  
**Tabella 1: Aree di Intervento / Assi / Azioni prioritarie / Indicatori di risultato pagina 1 di 5**

| AREE DI INTERVENTO                      | SETTORI DI INTERVENTO                    | ASSI/MISURE DI INTERVENTO                  | CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI / INTERVENTI IN PRIORITA'   | INDICATORI DI RISULTATO  |
|---|--|--|--|--|
| <b>A.<br/>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b> |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• rinnovo/acquisto materiale rotabile;</li> <li>• riqualificazione del servizio con interventi per la regolarizzazione;</li> <li>• completamento elettrificazione infrastruttura;</li> <li>• potenziamento infrastruttura;</li> <li>• sviluppo servizi ferroviari (intensificazione, cadenzamento);</li> <li>• implementazione di sistemi per la sicurezza dei passeggeri;</li> <li>• sviluppo dei servizi a vocazione turistica.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• decremento dell'età media del parco rotabile;</li> <li>• qualità del Trasporto Pubblico con parametri di regolarità, puntualità, sicurezza e accessibilità del servizio (es.% affidabilità/puntualità del servizio);</li> <li>• km elettrificati/tot rete;</li> <li>• cadenzamento singole linee e relazioni;</li> <li>• treni*km cadenzati/treni*km totali;</li> <li>• treni*km percorrenze, n.viaggiatori trasportati e ricavi tariffari;</li> <li>• posti-km offerti e n. viaggiatori-km;</li> <li>• incremento treni*km servizi periodi turistici;</li> <li>• incremento passeggeri trasportati.</li> </ul> |
|   | <b>a.1<br/>FERROVIARIO</b>               | <b>a.1.1<br/>Sviluppo/riqualificazione</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• percorsi ciclo-pedonali di ricucitura della rete in accesso alle stazioni;</li> <li>• integrazione fra servizi/adduzione servizio bus;</li> <li>• informazione all'utenza (tempo reale, pianificazione integrata degli orari, ...);</li> <li>• posizionamento reti di telecomunicazione;</li> <li>• integrazione tariffaria STIMER;</li> <li>• riqualificazione ambiti di stazione;</li> <li>• interventi a supporto all'utenza debole;</li> <li>• adeguamento accessibilità stazioni;</li> <li>• eliminazione interferenze strada/ferrovia.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• N. stazioni dotate di piste ciclabili di accesso/parcheggi scambiatori/ fermate bus (es.:posti di sosta per singoli mezzi di spostamento nei parcheggi scambiatori treno-bus-bici e n.utilizzatori; n. utenti e km percorsi con servizi integrativi) ;</li> <li>• n. stazioni con abbattimento barriere architettoniche /tot stazioni;</li> <li>• decremento incidenti treni/auto;</li> <li>• stima delle emissioni dei vari inquinanti risparmiate grazie al rinnovo del parco rotabile.</li> </ul>  |
|   | <b>a.1.2<br/>Accessibilità/Sicurezza</b> |  |  |  |

| LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE   |                               |  |  |   |
|--|-------------------------------|--|--|---|
| Tabella 1: Aree di Intervento/Assi/Azioni prioritarie /Indicatori di risultato pagina 2 di 5 |                               |  |  |   |
| AREE DI INTERVENTO   | SETTORI DI INTERVENTO         | ASSI/MISURE DI INTERVENTO                  | CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI / INTERVENTI IN PRIORITÀ  | INDICATORI DI RISULTATO   |
| <b>A.<br/>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>  | <b>a.2<br/>AUTOFILOVIARIO</b> | <b>a.2.1<br/>Sviluppo/riqualificazione</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>potenziamento e ammodernamento dei veicoli del TPL;</li> <li>promozione e Sostegno B4 del Trasporto pubblico locale con il miglioramento della qualità del servizio e la realizzazione di infrastrutture per il TPL;</li> <li>implementazione di sistemi per la sicurezza personale/patrimoniale;</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>percorrenza dei veicoli per classe ambientale e tipologia di carburante;</li> <li>stima delle emissioni dei vari inquinanti risparmiate grazie al rinnovo del parco TP;</li> <li>età media del parco veicoli;</li> <li>consumo per tipologia di carburanti nei veicoli TPL;</li> <li>parametri quantitativi ed economici dei servizi: percorrenze in km, n.viaggiatori trasportati, ricavi tariffari;</li> <li>km rete TPL;</li> <li>posti-km offerti e n.viaggiatori-km;</li> <li>velocità commerciale media e urbana in km/h;</li> <li>quantità e % di incremento sulla rete tpl della lunghezza delle corsie riservate ai veicoli del TPL;</li> <li>qualità del TP con parametri di regolarità, puntualità, sicurezza e accessibilità del servizio;</li> <li>quantità e percentuale di incidenza dei veicoli pubblici con AVM, delle palle "intelligenti" e degli altri servizi di infomobilità...;</li> <li>n.posti di sosta per singoli mezzi di spostamento nei parcheggi scambiatori treno-bus-bici e n.utilizzatori;</li> <li>n.utenti e km percorsi con servizi integrativi.</li> </ul> |
|  |                               | <b>a.2.2<br/>Accessibilità/Sicurezza</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>realizzazione di sistemi di tariffazione inetgrata-STIMER;</li> <li>realizzazione di Servizi di Infomobilità;</li> <li>razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico urbano ;</li> <li>sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico ferro-gomma e di interscambio con quello privato;</li> <li>realizzazione dei servizi complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata;</li> <li>interventi a supporto all'utenza debole;</li> <li>riqualificazione ambiti delle fermate del TPL;</li> <li>integrazione fermate ferroviarie e TPL e adeguamento funzionale e infrastrutturale.</li> </ul> |   |

| LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE  |                                     |                                      |   |  |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| Tabella 1: Aree di Intervento / Assi / Azioni prioritarie / Indicatori di risultato pagina 3 di 5 |                                     |                                      |   |  |
| AREE DI INTERVENTO  | SETTORI DI INTERVENTO               | ASSI / MISURE DI INTERVENTO          | CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI / INTERVENTI IN PRIORITA'  | INDICATORI DI RISULTATO  |
| B.<br>mobilità<br>CICLOPEDONALE E<br>INNOVATIVA   | b.1 MOBILITA'<br>CICLO-<br>PEDONALE | B.1.1<br>Sviluppo / riqualificazione | <ul style="list-style-type: none"> <li>potenziamento e messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani, con particolare riguardo al collegamento con i poli dei servizi;</li> <li>strutture per il parcheggio in sicurezza di bici presso i poli attrattori (es. scuole, centri sportivi, stazioni e fermate del trasporto pubblico, luoghi di lavoro);</li> <li>strutture per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale nelle fasce giovanili;</li> <li>strutture per il deposito e il noleggio di bici in ambito urbano;</li> <li>sviluppo della rete ciclabile di collegamento tra centri urbani.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>percorsi ciclabili e pedonali in km;</li> <li>percorsi sicuri casa scuola in km e numero di scuole coinvolte rispetto al totale;</li> <li>zone 30 e lunghezza percorsi sicuri in km;</li> <li>n. incidenti, morti e feriti con particolare riguardo all'utenza debole;;</li> <li>n. punti attrezzati per il ricovero o noleggio di bici e numero di bici;</li> <li>n. utilizzatori dei percorsi e incidenza della diversione modale.</li> </ul> |
|   |                                     | b.1.2<br>Accessibilità / Sicurezza   | <ul style="list-style-type: none"> <li>sviluppo dell'intermodalità con percorsi ciclo-pedonali di ricucitura della rete in accesso alle fermate del tp su ferro e gomma;</li> <li>informazione all'utenza (mappe, punti di ascolto ...);</li> <li>messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali;</li> <li>percorsi sicuri casa scuola;</li> <li>infrastrutture a supporto di percorsi pedonali (es. panchine, alberature, cestini...).</li> </ul>  |  |

| LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE   |                               |                           |   |  |
|--|-------------------------------|---------------------------|---|--|
| Tabella 1: Aree di Intervento/Assi/Azioni prioritarie /Indicatori di risultato pagina 4 di 5 |                               |                           |   |  |
| AREE DI INTERVENTO   | SETTORI DI INTERVENTO         | ASSI/MISURE DI INTERVENTO | CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI / INTERVENTI IN PRIORITA'  | INDICATORI DI RISULTATO  |
| B.<br>ALTRE<br>FORME DI<br>mobilità E<br>INNOVATIVE  | b.2<br>MOBILITY<br>MANAGEMENT |                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• supporto e diffusione della figura del Mobility Manager e promozione d'interventi di sostegno alla rete del Mobility Manager;</li> <li>• definizione di piani di mobilità integrati a livello d'area e miglioramento dell'integrazione tra i modi di trasporto;</li> <li>• verifica e monitoraggio della redazione, attuazione e del previsto aggiornamento annuale dei Piani di spostamento casa-lavoro;</li> <li>• incentivazione al rinnovo del parco auto pubblico e privato privilegiando l'acquisto di veicoli ecocompatibili (ibridi, elettrici, etc);</li> <li>• stipula di accordi con Comuni, Province ed altri soggetti interessati per la definizione e la promozione di contenuti minimi del PSCL e per la loro implementazione.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• n. Mobility Manager nominati e relativa percentuale di designazione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/98;</li> <li>• n. piani di mobilità integrati a livello d'area sottoscritti;</li> <li>• n. piani di spostamento casa-lavoro e relativa percentuale di redazione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/98;</li> <li>• n. accordi sottoscritti e relativa percentuale di sottoscrizione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/98;</li> <li>• riduzione delle percorrenze delle autovetture private e determinazione percentuale annuale relativa ai diversi anni di vigenza del Piano di Spostamento casa-Lavoro;</li> <li>• determinazione percentuale delle tipologie di autoveicoli elettrici, ibridi, alimentati a gas naturale, a GPL e/o a carburanti alternativi recanti pari livello di emissioni acquistati rapportata alla totalità dei veicoli in dotazione.</li> </ul> |
|  |                               | <b>B.2.1 Sviluppo</b>     |   |  |
|  |                               | <b>b.2.2 Attuazione</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• incentivazione e sviluppo di strumenti volti alla condivisione d'informazioni, analisi e valutazioni, tra i responsabili della mobilità aziendale ed i responsabili delle strutture comunali di supporto e coordinamento;</li> <li>• definizione di regole e programmi volti a garantire un razionale utilizzo dei posti-auto aziendali disponibili;</li> <li>• promozione e diffusione del telelavoro e razionalizzazione/riorganizzazione degli orari degli spostamenti quotidiani del personale dipendente da e verso le sedi di lavoro;</li> <li>• ampliamento, incentivazione e diffusione del bike-sharing, del car-pooling, del car-sharing, del taxi collettivo, dei servizi di navetta aziendali ed interaziendali, dei DRT -Demand Responsive Transport;</li> <li>• gestione dell'integrazione di tecnologie provenienti da comparti diversi finalizzate all'individuazione di sistemi e soluzioni tecnologiche all'avanguardia nel settore della mobilità.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• N. strumenti di comunicazione dedicati/adibiti alla gestione della mobilità aziendale;</li> <li>• riduzione dei posti auto dedicati alla sosta/parcheggio dei dipendenti;</li> <li>• incremento del coefficiente di riempimento, in termini di passeggeri/veicolo;</li> <li>• N. di dipendenti che svolgono telelavoro e % sul totale;</li> <li>• N. bici aziendali adibite al bike-sharing;</li> <li>• N. dipendenti effettuant car-pooling e % sul totale;</li> <li>• N. dipendenti iscritti al car-sharing e % sul totale;</li> <li>• N utenti TP % sul totale;</li> <li>• N. navette aziendali integrative/di supporto alla reti esistenti;</li> <li>• N. sistemi informativi/database/ applicativi/soluzioni tecnologiche dedicate alla gestione della mobilità aziendale.</li> </ul>  |

| LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE  |                               |  |  |   |
|---|-------------------------------|--|--|---|
| Tabella 1: Aree di Intervento / Assi / Azioni prioritarie / Indicatori di risultato pagina 5 di 5 |                               |  |  |   |
| AREE DI INTERVENTO  | SETTORI DI INTERVENTO         | ASSI/MISURE DI INTERVENTO                                  | CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI / INTERVENTI IN PRIORITA'   | INDICATORI DI RISULTATO   |
| <b>C.<br/>mobilità<br/>PRIVATA</b>  | <b>c.1 PERSONE/<br/>MERCİ</b> | <b>c.1.1 Riduzione<br/>emissione mezzi</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>sostegno alla trasformazione dell'alimentazione e all'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti;</li> <li>sostegno all'installazione di filtri antiparticolato nei veicoli diesel;</li> <li>riorganizzazione e razionalizzazione dei distributori di combustibili ecocompatibili o di ricariche elettriche (ampliamento, incentivazione).</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>quantità e incidenza percentuale di Zone a Traffico limitato, di zone 30 e di zone controllate dal vigile elettronico, nel centro urbano;</li> <li>quantità e incidenza percentuale degli incroci semaforizzati, con controllo del traffico, ecc.;</li> <li>stima utilizzo dei servizi di bike-sharing, del car-pooling, del car-sharing, ecc. - (n° nuovi utenti dei servizi proposti);</li> <li>incremento del coefficiente di riempimento dei veicoli merci o del rapporto passeggeri/veicolo;</li> <li>riduzione percentuale dei veicoli "inquinanti" circolanti;</li> </ul> |
|   |                               | <b>c.1.2 Razionalizzazione trasporto nelle aree urbane</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>azioni di governo e di controllo degli accessi, dei percorsi e della sosta;</li> <li>introduzione di sistemi di infomobilità real-time;</li> <li>messa in sicurezza dei percorsi e degli incroci urbani;</li> <li>zone a ridotta velocità;</li> <li>ampliamento, incentivazione e diffusione del bike-sharing, del car-pooling, del car-sharing, del taxi collettivo, dei servizi di navetta aziendali ed interaziendali, dei DRT Demand Responsive Transport;</li> <li>azioni di tipo organizzativo per la riorganizzazione della distribuzione delle merci e per il coinvolgimento degli operatori interessati;</li> <li>gestione e pianificazione trasporto merci (cabina di regia, van sharing, CDU...).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>miglioramento complessivo delle caratteristiche del parco veicoli circolanti (caratteristiche inquinanti, dimensione età dei veicoli);</li> <li>n. veicoli e/o veicoli merci ecocompatibili che accedono al centro;</li> <li>incremento % (compreso nel decremento in valore assoluto) del numero di veicoli merci circolanti convertiti a metano o ecocompatibili;</li> <li>stima degli effetti delle limitazioni del traffico privato (diminuzione emissioni).</li> </ul>  |



| <b>LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE</b><br><b>Tabella 2: Criteri Generali di selezione delle Proposte di Intervento</b> |   |  |
|---|---|--|
| <b>CRITERI DI SELEZIONE<br/>DELLE PROPOSTE DI<br/>INTERVENTO</b>  | <b>A)<br/>RISPONDENZA AI PRE-<br/>REQUISITI</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- coerenza con obiettivi dell'accordo/bando/normativa di riferimento;</li> <li>- progetto inserito negli strumenti di pianificazione e suo grado di coerenza e integrazione nell'area interessata;</li> <li>- progetto inserito in politiche per la salute e la qualità della vita;</li> <li>- sostenibilità tecnico-economica;</li> <li>- presenza dell'analisi costi-benefici ;</li> <li>- tempistica realizzativa adeguata all'orizzonte temporale dell'accordo/bando;</li> <li>- piano di comunicazione e di informazione.</li> </ul>   |
|   | <b>B)<br/>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dimensione territoriale/utenza interessata;</li> <li>- grado di coinvolgimento delle fasce giovanili della popolazione;</li> <li>- integrazione con i servizi di Trasporto Pubblico e le altre modalità di trasporto;</li> <li>- grado di coinvolgimento di altri soggetti pubblici e/o privati;</li> <li>- stima dei benefici attesi;</li> <li>- efficacia/efficienza dell'intervento;</li> <li>- qualità del piano di informazione e di comunicazione ai diversi stakeholders coinvolti;</li> <li>- qualità metodologica del relativo piano di verifica/monitoraggio previsto;</li> <li>- sostenibilità tecnica degli interventi (es. risparmio energetico, riciclo materiali, analisi sostenibilità...);</li> <li>- capacità di incrementare gli indicatori di risultato.</li> </ul> |

| <b>LINEE GUIDA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE</b><br><b>Tabella 3: Piano di monitoraggio</b>   |  |
|--|--|
| <i>Il piano regionale prevede il confronto degli indicatori stimati in fase progettuale con quelli misurati dopo la realizzazione dell'intervento per una comparazione dei risultati e un affinamento delle misure</i> | <b>A) Confronto fra Obiettivi/Risultati</b>  |
|  | <b>B) Diffusione dei risultati tra le Direzioni Generali regionali interessate</b> |
|  | <b>c) Proposte di affinamento</b>  |
|  |  |





























## LIBRERIE CONVENZIONATE PER LA VENDITA AL PUBBLICO

**Edicola Libreria Cavalieri** – Piazza Mazzini n. 1/A – 44011 Argenta (FE)  
**Libreria di Palazzo Monsignani S.r.l.** – Via Emilia n. 71/3 – 40026 Imola (BO)  
**Nuova Tipografia Delmaino S.n.c.** – Via IV Novembre n. 160 – 29100 Piacenza

**Libreria del professionista** – Via XXII Giugno n. 3 – 47900 Rimini  
**Libreria Incontri** – Piazza Libertà n. 29 – 41049 Sassuolo (MO)

A partire dall'1 gennaio 1996 tutti i Bollettini Ufficiali sono consultabili gratuitamente collegandosi al sito Internet della Regione Emilia-Romagna <http://www.regione.emilia-romagna.it/>

## MODALITÀ PER LA RICHIESTA DI PUBBLICAZIONE DI ATTI

Le modalità per la pubblicazione degli atti per i quali è previsto il pagamento sono:

- Euro 2,07 per ogni riga di titolo in grassetto o in maiuscolo
- Euro 0,77 per ogni riga o frazione di riga (intendendo per riga la somma di n. 65 battute dattiloscritte)

gli Enti e le Amministrazioni interessati dovranno effettuare il versamento sul **c/c postale n. 239400** intestato al Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna – Viale Aldo Moro n. 52 – 40127 Bologna e unire la ricevuta dell'avvenuto pagamento al testo del quale viene richiesta la pubblicazione.

**Avvertenza** – L'avviso di rettifica dà notizia dell'avvenuta correzione di errori materiali contenuti nel provvedimento inviato per la pubblicazione al Bollettino Ufficiale. L'errata-corrige rimedia, invece, ad errori verificatisi nella stampa del provvedimento nel Bollettino Ufficiale.

Il Bollettino Ufficiale si divide in 3 parti:

– Nella parte prima sono pubblicate: leggi e regolamenti della Regione Emilia-Romagna; circolari esplicative delle leggi regionali, nonché atti di organi della Regione contenenti indirizzi interessanti, con carattere di generalità, amministrazioni pubbliche, privati, categorie e soggetti; richieste di referendum regionali e proclamazione dei relativi risultati; dispositivi delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale relativi a leggi della Regione Emilia-Romagna, a conflitti di attribuzione aventi come parte la Regione stessa, nonché ordinanze con cui organi giurisdizionali abbiano sollevato questioni di legittimità costituzionale di leggi regionali. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 18,08.**

– Nella parte seconda sono pubblicati: deliberazioni del Consiglio e della Giunta regionale (ove espressamente previsto da legge o da regolamento regionale); decreti del Presidente della Giunta regionale, atti di Enti locali, di enti pubblici e di altri enti o organi; su specifica determinazione del Presidente della Giunta regionale ovvero su deliberazione del Consiglio regionale, atti di organi statali che abbiano rilevanza per la Regione Emilia-Romagna, nonché comunicati o informazioni sull'attività degli organi regionali od ogni altro atto di cui sia prescritta in generale la pubblicazione. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 33,57.**

– Nella parte terza sono pubblicati: annunci legali; avvisi di pubblici concorsi; atti che possono essere pubblicati su determinazione del Presidente della Giunta regionale, a richiesta di enti o amministrazioni interessate; altri atti di particolare rilievo la cui pubblicazione non sia prescritta da legge o regolamento regionale. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 20,66.**

**L'abbonamento annuale cumulativo al Bollettino Ufficiale è fissato in Euro 72,30 - Il prezzo di ogni singolo Bollettino è fissato in Euro 0,41) per 16 pagine o frazione di sedicesimo.**

**L'abbonamento si effettua esclusivamente a mezzo di versamento sul c/c postale n. 239400 intestato a Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna (Viale Aldo Moro n. 52 – 40127 Bologna) – Si declina ogni responsabilità derivante da disguidi e ritardi postali. Copie del Bollettino Ufficiale potranno comunque essere richieste avvalendosi del citato c/c postale.**

**La data di scadenza dell'abbonamento è riportata nel talloncino dell'indirizzo di spedizione. Al fine di evitare interruzioni nell'invio delle copie del Bollettino Ufficiale si consiglia di provvedere al rinnovo dell'abbonamento, effettuando il versamento del relativo importo, un mese prima della sua scadenza.**

In caso di mancata consegna inviare a Ufficio BO-CMP per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.