

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCE
COMUNI CAPOLUOGO
E
COMUNI SUPERIORI
A 50.000 ABITANTI

ACCORDO DI PROGRAMMA 2010-2012

"PER LA GESTIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E PER IL PROGRESSIVO
ALLINEAMENTO AI VALORI FISSATI DALLA UE
DI CUI AL D.LGS. N. 155 DEL 13 AGOSTO 2010 "

5 Ottobre 2010

PREMESSO CHE:

- il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente;
- il Programma di interventi (allegato 1), adottato in tutti gli agglomerati, contenuto negli Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria implementati dal 2002 ad oggi, è stato recepito nei Piani provinciali di risanamento della qualità dell'aria¹ ed ha costituito, nella parte relativa alle misure emergenziali e a breve termine, il Piano d'azione previsto dall'articolo 8 del D.Lgs. 351/1999;
- le azioni individuate negli Accordi trovano coerenza e sinergia con quelle previste nei Piani provinciali dei trasporti e della mobilità e nei Piani Urbani del Traffico e negli altri Piani di settore degli Enti Locali;
- lo strumento dell'Accordo di Programma ha costituito fino ad ora un importante momento di concertazione fra gli Enti ai fini di una gestione omogenea e coordinata della qualità dell'aria a livello regionale;
- gli interventi previsti negli Accordi di programma e nei Piani di risanamento provinciali della qualità dell'aria hanno contribuito ad un miglioramento dell'inquinamento da PM10, seppure non in maniera sufficiente da permettere il rispetto dei valori limite;
- conseguentemente al superamento dei valori limite di qualità dell'aria per il PM10, le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Valle D'Aosta, Veneto e le Province Autonome di Trento e Bolzano hanno presentato, congiuntamente, in data 20 gennaio 2009, la richiesta di deroga al rispetto dei valori limite per il PM10, ai sensi dell'art. 22 della DIR 2008/50/CE;
- in data 28/9/2009 la Commissione Europea ha notificato all'Italia di non concedere la deroga al rispetto dei valori limite per il PM10 per le zone del Bacino Padano, con conseguente riavvio della procedura di infrazione n. 2194 del 2008 (costituzione in mora per il superamento dei valori limite di PM10 in numerose zone e agglomerati negli anni 2005, 2006, 2007);
- nella notifica di cui sopra la Commissione Europea riconosce comunque alle Regioni del Bacino Padano l'attenuante delle condizioni climatiche avverse e l'adeguatezza delle azioni regionali e locali attuate, ravvisando però la necessità di misure nazionali, sotto forma di un Piano Nazionale per la qualità dell'aria, senza le quali non ritiene possibile stabilire con certezza che i valori limite saranno rispettati al 2011;

¹ conformemente a quanto previsto dalle disposizioni regionali (L.R. 3/99 art. 122 e L.R. 20/2000)

- in risposta a quanto notificato dalla Commissione Europea è attualmente in discussione, presso i Ministeri competenti per materia, un documento contenente un “Pacchetto di misure di risanamento della qualità dell’aria”, che interviene sui settori che maggiormente impattano sulla qualità dell’aria: trasporti e logistica commerciale, impianti termici civili, emissioni industriali, efficientamento energetico degli edifici, agricoltura;

PREMESSO, INOLTRE, CHE:

- nonostante i miglioramenti favoriti dalla legislazione europea, particolato, ozono e ossidi di azoto, rimangono i principali inquinanti dell’aria presenti in Europa;
- 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 22 giugno 2006, sono rivolti ad offrire sistemi europei 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 quali Kyoto, incrementare la co-modalità tra i vari mezzi di trasporto;
- la Commissione Europea ha adottato il “Piano d’azione sulla mobilità urbana” del 30 settembre 2009 che prevede azioni a breve/medio termine fino al 2012, per affrontare i temi urbani della mobilità per promuovere le politiche integrate, i trasporti urbani non inquinanti, il rafforzamento dei finanziamenti, condividere esperienze e conoscenze, ottimizzare la mobilità urbana, porre i cittadini al centro del processo;
- gli indirizzi e le strategie individuati nel Libro verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”, nella Risoluzione del Parlamento Europeo sui piani d’azione della mobilità urbana e nella recente “Comunicazione sul Piano d’azione sulla mobilità urbana” puntano specificatamente a definire la priorità dei Piani per il trasporto urbano sostenibile, in coordinamento con la pianificazione territoriale, e a subordinare i finanziamenti in materia di trasporti urbani all’esistenza di piani integrati di mobilità urbana;
- la Regione Emilia-Romagna ha partecipato con la Risoluzione della Commissione assembleare n. 5220 del 16 dicembre 2009 alla consultazione sui contenuti del Piano d’azione, che ha riguardato le regioni europee. In tale documento si rileva la necessità di legare i finanziamenti europei alle politiche comunitarie per supportare i piani di azione integrati sia a livello territoriale sia settoriale. In questo quadro è essenziale anche la condivisione, oltre che delle municipalità e degli altri Enti locali, degli Stati e delle Regioni europee, nonché dei cittadini e delle imprese. Nella Risoluzione regionale si afferma che le azioni di mobilità urbana tracciate per i sei temi proposti (promuovere la politica integrata, concentrarsi sui cittadini, puntare a trasporti urbani meno inquinanti, rafforzare i finanziamenti, condividere l’esperienza e la conoscenza e ottimizzare la mobilità urbana) per il 2009-2012 sono da inquadrare in politiche

strategiche multisettoriali che vadano a coinvolgere e integrare molteplici misure relative al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile, politiche ambientali, delle attività produttive e edilizie e dell'agricoltura sull'esempio dei regionali Accordi di qualità dell'aria;

- le problematiche del bacino padano risultano in linea con quelle evidenziate a livello europeo, ovvero concentrazioni elevate degli inquinanti secondari o prevalentemente tali (NO₂, O₃, PM10), omogenee a livello di bacino; una situazione di inquinamento diffuso ed intenso che richiede interventi di rilevante entità e coordinati a tutte le scale (nazionale, regionale e locale);
- la situazione regionale, documentata nell'allegato 2, presenta criticità analoghe a quelle riscontrate sull'intero bacino padano e in varie aree del territorio europeo;
- senza interventi la Regione Emilia-Romagna non sarà in grado di rispettare il valore limite annuale per NO₂, presumibilmente con conseguente ulteriore procedura d'infrazione;
- a livello di Bacino padano, con il coordinamento del tavolo tecnico ministeriale e a seguito delle valutazioni emerse nel corso del workshop² tenutosi a Bruxelles, sono stati condivisi gli elementi necessari a richiedere la deroga al il rispetto del valore limite per l'NO₂, fino al 2015;
- i tempi previsti per la presentazione della notifica sono fine 2010 o inizio 2011;

CONSIDERATO CHE:

- il D.Lgs. n. 155 del 13 Agosto 2010 di recepimento della DIR 2008/50/CE, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, delinea un nuovo quadro gestionale della qualità dell'aria al fine di garantire un approccio coerente ed uniforme in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente nel quadro del riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali;
- in specifico il Decreto sopracitato:
 - comporta l'esigenza da parte della Regione Emilia-Romagna di valutare e, ove necessario, rivedere gli esistenti aspetti e strumenti di gestione della qualità dell'aria, ovvero:
 - a) la zonizzazione e la classificazione delle zone (elaborazione di un progetto di zonizzazione entro 4 mesi dall'entrata in vigore del decreto);

² "Implementing effective NO₂ abatement strategies and preparing notifications of time extension for NO₂"
Bruxelles, 14 and 15 April 2010

- b) la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria (elaborazione di un eventuale progetto di adeguamento della rete di monitoraggio entro 8 mesi dall'entrata in vigore del decreto);
 - c) gli strumenti regionali di gestione della qualità dell'aria (viene introdotto l'obbligo di elaborazione periodica di inventari regionali delle emissioni, di scenari energetici e livelli delle principali attività produttive e conseguenti scenari emissivi, di modellistica per le valutazioni degli scenari e viene prevista l'armonizzazione degli stessi con i corrispondenti strumenti nazionali);
 - d) i Piani di qualità dell'aria, nei quali deve essere assicurata la coerenza con le prescrizioni della pianificazione nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra, con i piani e programmi previsti dal D.Lgs. 171/2004 sui limiti nazionali di emissione per SO₂, NO₂, COV, NH₃, con i piani di azione in materia di inquinamento acustico (D.Lgs. 194/2005) e con gli altri strumenti di pianificazione settoriali;
 - e) i Piani d'azione, che devono riguardare specifiche circostanze contingenti, non aventi carattere strutturale o ricorrente, circostanze non prevedibili e contrastabili attraverso i piani di qualità dell'aria e interventi finalizzati a limitare oppure a sospendere le attività che contribuiscono all'insorgenza del rischio di superamento;
- stabilisce i modi e i limiti dell'esercizio delle competenze amministrative relative alla valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente fra Stato, Regioni, Province autonome e Enti locali;
 - prevede, nel caso in cui risulti che tutte le possibili misure individuabili dalle regioni e dalle province autonome nei propri piani di qualità dell'aria non siano in grado di assicurare il raggiungimento dei valori limite in aree di superamento influenzate, in modo determinante, da sorgenti di emissione su cui le regioni e le province autonome non hanno competenza amministrativa e legislativa, l'adozione di misure di carattere nazionale, inerenti specifici settori emissivi, quali trasporti, energia, inclusi gli usi civili, attività produttive e agricoltura;
 - introduce un nuovo indicatore, il PM_{2,5}, già rilevato dall'attuale rete regionale;
 - include, in aggiunta rispetto a quanto previsto dalla DIR 2008/50/CE, anche il D.Lgs. 152/2007 riguardante l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente;

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE

- sono volti ad affrontare e risolvere anche l'emergenza dell'inquinamento atmosferico le seguenti politiche ed investimenti avviati della Regione Emilia-Romagna nei settori dei trasporti, energia, agricoltura e attività produttive, qui di seguito richiamati:

A) MOBILITA' URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO 2007-2010

- sul versante del TPL il parco autobus regionale è di 3.284 mezzi e dal 2001 al 2009 si è registrato un incremento del 20% dei bus a metano (il 21% del totale nel 2009) ed un decremento del 25% dei bus diesel (il 58% nel 2009). Parallelamente l'età media si è assestata sugli 11 anni e vi è stato un significativo aumento dei veicoli di classi ambientali meno inquinanti (i veicoli da Euro 4 in poi rappresentano circa 1/5 del parco totale nel 2009);
- nel corso del 2009 sono stati perfezionati, inoltre, i programmi di sostituzione autobus (Leggi n. 194 del 1998 e n. 166 del 2002) con un finanziamento regionale complessivo di oltre 170 milioni di euro, con un consistente rinnovo del parco mezzi (1.430 nuovi bus dotati dei più elevati standard qualitativi);
- riguardo ai servizi offerti e ai contributi erogati nel settore del TPL, si osserva come i "servizi minimi" programmati siano passati da 107,2 milioni di vetture*km nel 2007 a 112,6 milioni di vetture*km nel 2010, con un incremento pertanto del 4,8%. I relativi contributi regionali, erogati ai sensi delle leggi 30/1998 e 1/2002, sono aumentati da 199,6 milioni di euro nel 2007 a 228 milioni di euro nel 2010 (incremento del 12,5%). Nello stesso periodo il numero di viaggiatori si è attestato su circa 260 Mln nell'anno 2009;
- con delibera n. 1580 del 6 ottobre 2008 la Giunta regionale ha approvato le: "Linee Guida per la mobilità sostenibile", condivise dai diversi settori regionali (come le Direzioni regionali delle Reti Infrastrutturali, Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa; Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee; Sanità e Politiche sociali e Attività produttive, Commercio, Turismo, oltre che la Presidenza della Giunta regionale) con le priorità di investimento focalizzate sulla mobilità sostenibile, sulla crescita dell'attrattività del trasporto pubblico e della mobilità ciclo-pedonale su cui concentrare gli investimenti massimizzando l'efficacia dell'azione regionale.
- con Delibera di Giunta regionale n. 2136 del 9 dicembre 2008, sono stati approvati i nuovi Accordi di Programma per la Mobilità sostenibile e il Trasporto pubblico 2008-2010 tra la Regione, le Province e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti che impegnano anche i firmatari a cofinanziare e realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile. Sono stati ammessi a finanziamento 51 interventi degli Accordi 2008-2010, per un contributo regionale di oltre 12,7 milioni di euro che hanno attivato risorse di investimento di circa 27 Mln di Euro per:

- interventi **per la mobilità delle persone e l'intermodalità**, soprattutto relativi all'infomobilità del trasporto pubblico locale e all'interscambio modale ferro-gomma-bici;
 - interventi di **potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana**, in primo luogo alla messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della regione;
 - Interventi per **l'aumento della superficie delle aree a traffico limitato (ZTL)** e delle aree pedonali dei centri storici nei 13 comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti: le ZTL e le aree pedonali sono aumentate di un terzo nel corso del decennio passando da 7,2 kmq del 2000 a oltre 10 kmq del 2009. Praticamente tutti i Comuni capoluogo della nostra Regione si sono dotati nel corso del tempo, di sistemi di controllo elettronico delle ZTL, anche grazie al contributo regionale tramite gli Accordi di programma per la mobilità sostenibile per oltre 5,4 Mln di Euro su una spesa complessiva di circa 11 Mln di Euro.
- nell'ambito dei precedenti Accordi per la Qualità dell'Aria la Regione ha:
 - utilizzato 4 milioni di euro di finanziamenti regionali, programmati a partire dal 2002, che hanno permesso alle aziende di TPL di installare 678 filtri antiparticolato (FAP) sui propri autobus. Secondo il dato 2009, 1.121 autobus diesel su 2.056 sono dotati di FAP (54% del parco circolante);
 - utilizzato le risorse finanziarie nei tre periodi dell'iniziativa, di oltre 11,6 milioni di euro, destinate alla trasformazione di oltre 20.000 veicoli da benzina a GPL o metano, dalla classe ambientale pre-euro fino agli euro 4;
 - dal 2007-2010 ha sostenuto importanti interventi per l'acquisto o l'ammodernamento del parco rotabile ferroviario e per il potenziamento delle proprie linee; interventi in gran parte completati o in avanzata fase di realizzazione, per una spesa complessiva di circa 80 milioni di euro, non solo per incentivare l'uso del mezzo ferroviario ma anche per ammodernare la propria flotta, in gran parte obsoleta, con mezzi elettrici o, comunque, minore impatto ambientale. Gli interventi si collocano, come già rilevato in un "piano straordinario" di investimenti rivolti al ferroviario, per il proseguimento del quale si prevedono, nel prossimo biennio 2011-2012, ulteriori investimenti per circa 20 milioni di euro.

B) IL TRASPORTO FERROVIARIO

- Il piano di investimenti complessivo ha riguardato le infrastrutture ferroviarie di proprietà regionale e il materiale rotabile, sia quello di proprietà regionale (cui sono state dirottate risorse per la totale copertura degli investimenti) che quello dell'impresa ferroviaria di proprietà dello Stato (alla quale sono stati riconosciuti contributi per investimenti mirati).

Il piano di investimenti per i beni regionali prevede attualmente una spesa di circa 188 Milioni di Euro, la maggioranza dei quali destinato all'acquisto di nuovi treni o al potenziamento e miglioramento di quelli esistenti. Già tra il 2003 e il 2004, per i servizi di interesse regionale svolti sulle linee ferroviarie nazionali, sono stati assegnati contributi al "Gruppo FS" che hanno portato all'entrata in servizio di materiale rotabile nuovo e rinnovato, per una spesa complessiva di 15.601.554,25 Euro. Tra il 2004 e il 2005 sono stati sottoscritti ulteriori accordi con Trenitalia S.p.A. per l'acquisizione di altro materiale rotabile attraverso contributi regionali per complessivi 15.000.000,00 Euro.

E' in corso un "piano straordinario" di investimenti per i beni di proprietà della Regione volto alla riqualificazione e al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali che prevede una spesa complessiva di circa 400 milioni di euro ripartita, circa metà ciascuno, tra infrastrutture e materiale rotabile, finanziato sia con i circa 188 milioni di euro prima richiamati che con altre risorse di provenienza sia statale che regionale.

Sono anche attesi, nell'ambito dei 400 indicati, circa 100 milioni di euro dai FAS, Fondo per le Aree Sottoutilizzate.

La realizzazione del piano straordinario di investimenti contribuirà al conseguimento dell'obiettivo di incrementare l'offerta dei servizi ferroviari regionali nei prossimi anni, assieme al parallelo consolidamento del processo di valorizzazione e razionalizzazione dell'intero sistema ferroviario regionale.

- Riguardo ai servizi offerti e ai contributi assegnati, gli sforzi compiuti hanno portato ad un incremento complessivo della quantità dei servizi erogati nell'ultimo triennio di circa 2.500.000 di km, rispetto ai circa 94 milioni del 2007, per una spesa aggiuntiva di circa 24 milioni di euro. Solo nel 2010 l'incremento dei servizi è stato di circa 1,5 milioni di Treni*km.
- La Regione Emilia-Romagna il 4 novembre 2009 ha approvato la L.R. n.15 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" che prevede un finanziamento di 3.000.000 € per tre anni, per un totale di 9.000.000 €. La L.R. n.15/09 ha attivato interventi nel settore del trasporto delle merci in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale, con le seguenti finalità:
 - a) riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario intermodale e tradizionale;
 - b) ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

Per raggiungere queste finalità la legge finanzia solo traffici aggiuntivi rispetto al 2009 dando un contributo per tonnellata per chilometro.

Con il Primo Bando sono stati messi a disposizione 3.000.000 € per il 2010. I servizi attivati in seguito al primo bando 2010 sono risultati 23, di cui 16 di trasporto intermodale e 7 tradizionale e sono effettuati da 13 imprese, per un totale di 1.574.993 tonnellate aggiuntive su ferro rispetto al 2009. Le risorse complessivamente impegnate con il primo bando sono state pari a €

1.920.463,19. Il 15 ottobre 2010 scadrà il termine del secondo bando 2010 per l'assegnazione del rimanente milione di risorse disponibili.

Le somme restanti sono state impegnate in un secondo bando al fine di completare l'utilizzo delle risorse 2010 (Riferimenti Delibere di Giunta regionale n. 216 del 28 febbraio 2010 e n. 1228 del 6 settembre 2010).

C) IL SETTORE ENERGETICO

Il settore energetico costituisce una priorità non solo sul versante della riduzione delle emissioni climalteranti ma anche su quello della qualità dell'aria:

- la Regione Emilia-Romagna con delibera assembleare n. 141 del 14 novembre 2007 ha approvato il Piano Energetico Regionale (PER). Il Piano definisce gli obiettivi di risparmio energetico dei diversi settori (il settore residenziale contribuisce per un terzo, il settore dei trasporti per il 40%, l'industria per il 25%);
- con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156/2008, ha dato attuazione alla direttiva 2002/91/CE sul rendimento energetico nell'edilizia e alla direttiva 2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia. La delibera dell'Assemblea, in sintonia con quanto previsto dal Piano energetico regionale, rafforza i requisiti prestazionali relativi agli edifici fissati dalla normativa nazionale, riguardo sia al ruolo delle fonti rinnovabili per la copertura dei consumi di energia primaria, sia al risparmio energetico per la climatizzazione invernale ed estiva. Il provvedimento disciplina inoltre il sistema regionale di certificazione energetica degli edifici definendo i soggetti preposti allo svolgimento di tale attività;
- è ormai completato il programma promosso dalla Regione di riconversione del parco di produzione termoelettrica, con l'obiettivo di riequilibrare i consumi elettrici e la produzione regionale. La sostituzione di tutti gli impianti ad olio combustibile con quelli a tecnologia avanzata e ad alta efficienza (centrali a "ciclo combinato" alimentate a metano), e l'adozione di queste tecnologie per tutti i nuovi impianti, con l'esclusione anche dell'uso del carbone, ha consentito una rilevante riduzione di emissioni. Cresce anche l'utilizzo della cogenerazione, decisiva per combinare produzione di calore e di energia elettrica, che secondo il Piano energetico dovrà svilupparsi ora non solo negli impianti di produzione ma anche negli edifici (micro-cogenerazione) e nell'industria (trigenerazione);
- l'attuazione del PER si è concretizzata con l'attivazione di diversi programmi:
 1. con la Deliberazione dell'assemblea legislativa n. 156/08 "**Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico negli edifici e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici**" si sono disciplinati i requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici e degli

impianti energetici e la valutazione e certificazione della loro prestazione energetica, i cui effetti previsti sono nel seguito sinteticamente descritti:

- l'applicazione requisiti minimi prestazione energetica nei nuovi edifici e nelle ristrutturazioni dovrebbe comportare un risparmio di 46.000 tep/anno a partire dal 2011;
- gli effetti della certificazione energetica degli edifici dovrebbe portare a un risparmio nel fabbisogno energetico per la climatizzazione invernale di 5000 tep/anno verificabile dal 2011.

2. Con la deliberazione n. 417/2009 è stato approvato il bando (**bando "enti locali"**) per la promozione dei programmi degli Enti locali per la qualificazione energetica e lo sviluppo di impianti da fonti rinnovabili. Le principali tipologie di intervento sono le seguenti:

- a) impianti a fonti rinnovabili e/o di impianti di cogenerazione ad alta efficienza
- b) piattaforme solari di proprietà pubblica;
- c) sistemi a rete per il riscaldamento urbano di proprietà pubblica;
- d) sistemi efficienti di utenza elettrica;
- e) risparmio energetico nell'illuminazione pubblica;
- f) di edifici pubblici e ad uso pubblico ad alta prestazione energetica;

per un totale di 517 interventi da cui si attende un risparmio di fonti energetiche primarie pari a circa 33.000 tep/anno ed una riduzione delle emissioni pari a circa 94.000 tCO₂/anno.

3. Con deliberazione n. 686/2007 la Giunta regionale ha istituito il programma regionale "il sistema sanitario regionale per uno sviluppo sostenibile" che stabilisce indirizzi e obiettivi di uso razionale energia e sostenibilità ambientale alle Aziende sanitarie. E' stata pertanto espletata la gara per l'aggiudicazione della fornitura dell'energia elettrica alle Aziende sanitarie.

4. Con deliberazione n. 1098/2008 la Regione ha inteso dare sostegno ai progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico-ambientali volte al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili nelle PMI (**bando "imprese"**). Le tipologie di intervento dei progetti ammessi a finanziamento riguardano:

- a) Impianti fotovoltaici
- b) Impianti di cogenerazione e rigenerazione
- c) Solare termico
- d) Efficienza energetica degli edifici
- e) Efficienza dei processi produttivi

per un totale di 167 interventi dai quali si attende un risparmio energetico di 20.000 tep/anno ed emissivo di 46.000 tCO₂/anno, con un risparmio energetico atteso del 22%.

5. Con DGR n. 1701/2009 la Regione ha finanziato interventi per la realizzazione di aree produttive ecologicamente attrezzate (**bando APEA**), ricadenti nelle seguenti tipologie:
- a) Impianti di cogenerazione alimentati a Gas Naturale: N. 8, per complessivi 9,7 MWe di potenza elettrica installata
 - b) Impianti di cogenerazione alimentati a biomasse o biogas: N. 12, per complessivi 17,6 MWe di potenza elettrica installata
 - c) Impianti di rigenerazione. N. 5, per complessivi 5,4 MWe di potenza elettrica installata
 - d) Centrali termiche a biomasse: N. 1 da 20 MWt
 - e) Impianti geotermici: N. 2, per complessivi 2,7 MWt
 - f) Reti di teleriscaldamento: N 34, per complessivi 89 km di sviluppo delle reti
 - g) Impianti fotovoltaici: N. 38, per complessivi 11,7 MWp
 - h) Efficientamento impianti IP: N. 13
 - i) Impianti IP con lampade a LED o alimentati da FV: N. 13
- per un totale di 167 progetti energetici il cui risparmio atteso di fonti energetiche primarie è pari a 42.000 tep/anno e una riduzione delle emissioni di 98.000 tCO₂/anno.
6. Gli interventi di risparmio energetico promossi dalle finanziarie 2007e 2008 in Emilia-Romagna sono stati circa 33.000 ed hanno prodotto un risparmio energetico complessivo di circa 270.000 MWh ed un investimento di 500.000 M€.
7. Il contributo del sistema agroalimentare e forestale agli obiettivi del Piano energetico regionale proviene da diverse azioni riguardanti:
- a) misure di imboschimento e miglioramento forestale,
 - b) programma per la ricerca e la sperimentazione progetto “biogas”, “biomasse e “microimpianti a fonti rinnovabili” (3,5 MWe),
 - c) il piano per la riconversione del settore bieticolo–saccarifero (30 MWe proposti),
 - d) lo sviluppo e la qualificazione dell’impresa agro-forestale,
 - e) il sostegno alla produzione e valorizzazione di biomassa locale.
8. La Deliberazione dell’assemblea legislativa n. 208/2009 prevede che i nuovi impianti di distribuzione carburante in zona non appenninica debbano essere dotati di metano o di GPL, di impianto fotovoltaico o ad altre fonti rinnovabili, o sistema di cogenerazione a gas ad alto rendimento.
9. Per quanto riguarda i Servizi Pubblici Locali per il risparmio energetico, la Regione con DGR n. 808/2009 ha approvato un protocollo d’intesa con

l'Associazione Regionale Confservizi Emilia-Romagna per la promozione degli interventi di risparmio energetico ed uso efficiente dell'energia quali:

- sviluppo di infrastrutture energetiche e servizi connessi alla creazione o alla ristrutturazione di ambiti specializzati per attività produttive, nella direzione delle aree ecologicamente attrezzate;
- qualificazione energetica dei sistemi urbani e territoriali;
- mobilità sostenibile; ricerca applicata e innovazione tecnologica;
- promozione di accordi di filiera per la competitività delle imprese e dei sistemi territoriali.

10. L'analisi energetica degli edifici pubblici ha mostrato che i consumi energetici sono imputabili a gas naturale per il 50.2 %, all'energia elettrica per il 46.3% e al gasolio per il 3.5%. Il settore civile inoltre produce emissioni in atmosfera per unità di energia consumata tipicamente più basse rispetto al sistema energetico regionale nel suo complesso, aspetto ancora più marcato per la Pubblica amministrazione, che segna fattori di emissione notevolmente ridotti anche nei confronti dello stesso settore civile.

11. Nell'ambito dei finanziamenti previsti nell'Accordo Ministero dell'Ambiente - Regione-Emilia Romagna - Comune di Bologna ai sensi del DM 16/10/2006 "Programma di finanziamenti per le esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni di materiale particolato in atmosfera nei centri urbani" sono stati presentati 18 interventi riguardanti l'edilizia sostenibile ed il risparmio energetico, nello specifico:

- riqualificazioni energetiche impianti termici pubblici
- miglioramenti efficienza energetica
- efficientamento pubblica illuminazione
- installazione pannelli solari
- progetto di rigenerazione per un distretto energetico.

D) IL SISTEMA SANITARIO REGIONALE

- La Giunta regionale, con propria Deliberazione n. 686/07, ha istituito il programma regionale "Il sistema sanitario regionale per uno sviluppo sostenibile" e ha stabilito gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alle Aziende sanitarie in materia di sostenibilità ambientale ed uso razionale dell'energia, i quali in particolare prevedono: gara regionale per la fornitura di energia elettrica, campagna di sensibilizzazione, informazione ed orientamento rivolta agli operatori delle Aziende sanitarie per l'uso razionale dell'energia, monitoraggio quali-quantitativo sull'uso dell'energia elettrica e termica, preferenza alla produzione ed utilizzo dell'energia, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica, da fonti rinnovabili, cogenerazione o sistemi

tecnologici innovativi, applicazione dei requisiti di rendimento energetico e delle procedure di certificazione energetica degli edifici di cui alla D.A.L. n. 156/08.

E) IL SETTORE AGRICOLTURA

- Il Programma Regionale Sviluppo Rurale 2007-2013 seguito dall'Assessorato all'Agricoltura ha previsto una serie di nuovi interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni dal comparto agricolo. In particolare rivestono particolare importanza le seguenti misure:

1. MISURE ASSE 1 – Contributo alla riduzione delle emissioni di polveri e precursori NO₂:

- dotazione di nuovi motori agricoli le cui emissioni devono fare riferimento alle norme "Epa" e "Euro" più aggiornate (domande 2007-2009 per 277 trattrici).
- acquisizioni di attrezzature per un più efficiente uso dei concimi azotati
- realizzazione d'impianti di allevamento zootecnico e stoccaggio dei reflui idonei ad ottimizzare l'utilizzo della sostanza organica in campo agricolo e contenere la dispersione in atmosfera dell'ammoniaca.
- produzione di energia da fonti alternative in grado di sostituire o limitare il consumo di energia prodotta dalle fonti tradizionali più inquinanti.

2. MISURE ASSE 2: Riduzione delle quantità di fertilizzanti

- minimizzazione impiego di azoto, fosforo e potassio oltre gli standard normalmente praticati;
- riduzione rischi lisciviazione oltre gli standard di riferimento;
- impiego razionale degli effluenti zootecnici e degli ammendanti organici.

3. MISURE ASSE 3: interventi per la produzione di energia da fonti alternative (Bando 2008):

- Misura 311 – beneficiari aziende agricole (impianti energia fonti alternative) – 134 interventi;
- Misura 313 – beneficiari enti pubblici (produzione di energia da biomassa locale) – 16 interventi.

VALUTATA, pertanto, la necessità:

- di proporre il presente Accordo quale strumento biennale di condivisione di un programma di misure regionale da attuare per il risanamento della qualità dell'aria, in attesa di ridefinire l'assetto gestionale della qualità dell'aria sulla base dell'approccio e del riparto delle competenze introdotti dal D.lgs n. 155 del 13 Agosto 2010;

- di migliorare l'efficacia delle azioni necessarie per ridurre il numero delle giornate in cui viene superato il limite di emissione per il PM10 e per gli altri inquinanti normati, nella stagione autunno-inverno, mentre procede la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a favorire il perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalle direttive dell'Unione Europea e recepiti da ultimo con il D.lgs n. 155 del 13 Agosto 2010;
- di rimarcare come il TPL rappresenti una delle primarie risposte alle esigenze ormai non più dilazionabili di raggiungimento di livelli di qualità dell'aria pari a quanto previsto dalle normative comunitarie (assieme allo sviluppo della mobilità ciclabile, che vede in Emilia-Romagna una ripartizione modale almeno doppia di quella nazionale) attraverso politiche di incentivo verso l'impiego di carburanti più puliti e motori più efficienti, nonché di sviluppo della trazione elettrica;

TUTTO CIÒ PREMESSO

La Regione Emilia-Romagna, le Province della Regione, i Comuni Capoluogo ed i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti

STIPULANO IL SEGUENTE ACCORDO DI PROGRAMMA 2010-2012

Articolo 1

Finalità

1. Il presente Accordo di Programma, individua sino alla sua scadenza (31/03/2012) il complesso di misure da applicare per il risanamento della qualità dell'aria ed in particolare per la riduzione della concentrazione di PM10 nel territorio regionale al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso. Tali misure, risultano coerenti con quelle individuate nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria e dall'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico Regionale di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 109 del 3 aprile 2007 e come intergrato dalla DCR n. 166 del 2008.

Articolo 2

Impegni dei soggetti sottoscrittori l'Accordo

1. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo di Programma, nello svolgimento dell'attività di propria competenza, si impegna a:

- a) rispettare i termini concordati e ad applicare le misure indicate nel presente Accordo con modalità omogenee, mediante intese attuative tra Province e Comuni;
- b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento sia nella fase di informazione alla popolazione che nell'adozione dei provvedimenti sottoelencati;
- c) assumere i provvedimenti di competenza delle singole Amministrazioni, descritti all'art. 7 e inviare, entro il 15 novembre di ogni anno di vigenza del presente accordo, il testo dell'ordinanza alla redazione del sito web www.liberiamolara.it all'indirizzo liberiamolara@arpa.emr.it.

2. Il rispetto degli impegni assunti negli Accordi è condizione per il mantenimento dei finanziamenti assegnati dalla Regione.

3. I soggetti si impegnano, inoltre, ad attuare e monitorare le misure previste nei Piani Provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria in coerenza e continuità con le misure indicate in allegato 4.

Articolo 3

Campo d'applicazione

1. Il presente Accordo trova applicazione nei territori dei Comuni capoluogo di provincia della Regione Emilia-Romagna, in quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti ed in quelli di area vasta.

Articolo 4

Impegni strategici delle Province

1. Le Province, impegnate a dare attuazione ai Piani di tutela e risanamento della qualità dell'aria, confermano e implementano tutti quegli interventi strutturali di mobilità sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria già attivati anche con i precedenti Accordi di Programma da tutti gli Enti, predisponendo, in collaborazione con l'ARPA, uno specifico sistema di monitoraggio ed attività di benchmarking di analoghe politiche, già attuate in altre realtà.

Articolo 5

Ulteriori interventi strategici della Regione

1. Il progetto di adeguamento alle direttive comunitarie della rete di monitoraggio della qualità dell'aria predisposto dalla Regione, in accordo con le Province, con il supporto tecnico di ARPA, è in fase conclusiva e risulta conforme a quanto previsto anche dalle prescrizioni del D.lgs n. 155 del 13 Agosto 2010 di recepimento della direttiva 2008/50/CE, per la zonizzazione attuale;

2. Il tavolo delle Regioni del bacino padano e delle Province autonome ha previsto la condivisione e lo sviluppo dell'inventario delle emissioni, con l'utilizzo del modello INEMAR ed in successione il confronto dei risultati della modellazione mediante l'ottimizzazione delle catene di modelli, la valutazione di scenari per piani/programmi. In particolare l'attività si è concretizzata su queste tematiche:

- condivisione dei contenuti dell'autorizzazione in via generale per impianti termici civili, come disposto dall'art. 281, c. 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.;
- individuazione delle migliori tecnologie per la riduzione delle emissioni da impianti che utilizzano come combustibile legna da ardere e biomasse;
- esigenza manifestata al Ministero dell'Ambiente di intervento con azioni strutturali, sovraregionali e regionali, e relative risorse, necessarie al perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria.

3. La Regione, in coerenza con gli impegni assunti, si propone di dare continuità alle misure avviate con i precedenti Accordi di programma, finalizzate alla riduzione dell'emissione di polveri fini in atmosfera, come la concessione dei contributi regionali per la trasformazione dei veicoli da benzina a gas metano o a GPL e per l'installazione dei filtri antiparticolato nei veicoli commerciali. Eventuali risorse residue saranno destinate in via prioritaria, all'incentivazione per l'acquisto delle biciclette elettriche;

4. Sono in corso di realizzazione parte degli interventi finanziati ai sensi del DM 16 ottobre 2006 e previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna, per un importo complessivo di 33.637.526,96 euro. Le risorse eventualmente recuperate da interventi non avviati saranno indirizzate a sostegno del TPL con interventi in zone a traffico limitato (acquisto di bus elettrici) e ad incentivi per lo sviluppo dell'elettrico nei trasporti e dell'infrastrutturazione elettrica;

5. Per l'eventuale accesso ai finanziamenti gli Enti sottoscrittori o aderenti all'Accordo dovranno inviare alla Regione Emilia-Romagna i rispettivi atti entro il 15 novembre di ogni anno di vigenza del presente accordo;

6. Le modalità e i criteri sull'utilizzo delle risorse di cui ai precedenti commi saranno specificati con successivi atti regionali.

Articolo 6

Conferenza dei Sindaci

1. Per attuare e gestire l'Accordo con i criteri e le modalità richieste dalla scala territoriale di area vasta, viene confermato e rafforzato lo strumento della Conferenza dei Sindaci costituita dal Comune capoluogo, dai Comuni dell'area stessa, con particolare riferimento ai comuni inseriti nell'agglomerato, così come individuato nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, nonché dalla Provincia che ne assicura l'impulso e il coordinamento. In particolare la Conferenza ha il compito di pervenire ad intese attuative del presente Accordo

così da facilitare ed armonizzare la gestione degli interventi sulla mobilità e delle relative aree di influenza al fine di tutelare la salute ed arrecare il minor disagio possibile ai cittadini.

2. In sede di Conferenza dei Sindaci, a seguito del permanere di situazioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti ed in coerenza con le azioni previste dai Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, possono essere adottati ulteriori provvedimenti di limitazione della circolazione fino al rientro nei limiti di qualità dell'aria.

3. I Comuni non sottoscrittori l'Accordo possono aderire all'Accordo stesso emanando i provvedimenti di cui all'art. 7 punti 2.1, 2.2 e 3.1 e inviando il testo dell'ordinanza alla redazione del sito web www.liberiamolaria.it all'indirizzo liberiamolaria@arpa.emr.it entro i termini di cui all'art. 5 comma 5.

Articolo 7

Provvedimenti e modalità di adozione da parte dei Sindaci

1. In continuità con i precedenti Accordi ed in relazione agli impegni assunti dalle Regioni del bacino padano e dalle Province Autonome di Trento e Bolzano, nel periodo autunno-inverno, verrà vietata la circolazione nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, con le modalità che saranno definite da ogni Regione, a tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'Euro 1 e per tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'Euro 2. Verrà vietata altresì la circolazione dei motocicli e ciclomotori a due tempi non conformi alla normativa Euro 1.

2. Provvedimenti da attivare dall'1 novembre al 31 marzo:

2.1 Limitazione della circolazione nelle aree urbane dal lunedì al venerdì dalle 08.30 alle 18.30 **dal 1/11/2010 al 31/3/2011:**

- a) dei veicoli a benzina precedenti all'Euro 1³
- b) dei veicoli diesel precedenti all'Euro 2,
- c) dei ciclomotori e dei motocicli a due tempi precedenti alla normativa Euro 1⁴, anche se provvisti di bollino blu
- d) dei veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 precedenti all'Euro 3, ovvero non dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore

2.2 Limitazione della circolazione nelle aree urbane dal lunedì al venerdì dalle 08.30 alle 18.30 **dal 1/11/2011 al 31/3/2012:**

- a) dei veicoli a benzina precedenti all'Euro 1⁵

³ Non omologati ai sensi della direttiva 91/441 o immatricolati prima del 31/12/1992

⁴ Non omologati ai sensi della direttiva 97/24CE

- b) dei veicoli diesel precedenti all'Euro 2,
- c) *degli autoveicoli diesel Euro 2 NON dotati di sistema di riduzione della massa di particolato,*
- d) dei ciclomotori e dei motocicli a due tempi precedenti alla normativa Euro 1⁶, anche se provvisti di bollino blu
- e) dei veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 precedenti all'Euro 3, ovvero non dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore.

3. Provvedimenti aggiuntivi da attivare dal 7 gennaio al 31 marzo:

3.1 Dal 7/1/2010 al 31/3/2011:

- a) le limitazioni di cui al punto 2.1 (limitazione della circolazione nelle aree urbane dal lunedì al venerdì dalle 08.30 alle 18.30) sono estese agli autoveicoli diesel Euro2 NON dotati di sistema di riduzione della massa di particolato;
- b) Limitazione della circolazione nelle aree urbane il giovedì dalle 08.30 alle 18.30 alle seguenti tipologie di veicoli:
 - autoveicoli benzina Euro 1, Euro 2 e Euro 3;
 - autoveicoli diesel Euro 3 (non dotati di sistemi di riduzione della massa di particolato)
 - ciclomotori e motocicli Euro 1.

3.2 Dal 7/1/2011 al 31/3/2012:

- a) Limitazione della circolazione nelle aree urbane il giovedì dalle 08.30 alle 18.30 anche alle seguenti tipologie di veicoli:
 - autoveicoli benzina Euro 1, Euro 2 e Euro 3;
 - Autoveicoli diesel Euro 3 (non dotati di sistemi di riduzione della massa di particolato)
 - Ciclomotori e motocicli Euro 1.

4. E' lasciata facoltà alle singole amministrazioni, in forma concertata sull'intero territorio provinciale, di valutare l'opportunità di revoca del provvedimento di limitazione della circolazione nelle aree urbane il giovedì, in caso di presenza di particolari condizioni che suggeriscano la momentanea sospensione del medesimo, con il supporto anche delle previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria.

5. ARPA provvederà a fornire il necessario supporto tecnico alla valutazione della situazione in essere e della sua evoluzione presentando sul sito www.liberiamolara.it, gli andamenti delle concentrazioni di PM10 nonché le previsioni meteorologiche e di concentrazione di PM10 nelle giornate lavorative dal lunedì al venerdì nel periodo di attuazione del provvedimento.

⁵ Non omologati ai sensi della direttiva 91/441 o immatricolati prima del 31/12/1992

⁶ Non omologati ai sensi della direttiva 97/24CE

6. Per agevolare gli spostamenti dei cittadini nelle giornate di giovedì, le Aziende di trasporto pubblico locale dovranno attivare tutte le iniziative necessarie a soddisfare l'aumento della domanda.

7. I provvedimenti di limitazione della circolazione di cui ai commi 2 e 3 non si applicano agli autoveicoli:

- a) elettrici e ibridi; benzina e diesel conformi alle direttive Euro 4 ed Euro 5; a gas metano o GPL; con almeno 3 persone a bordo (car pooling) se omologati a 4 o più posti; con almeno 2 persone, se omologati a 2 posti; condivisi (car sharing); per trasporti specifici e per uso speciale, così come definiti dall'articolo 54 del codice della strada (allegato 5);
- b) diesel Euro 3 dotati di filtri antiparticolato al momento dell'immatricolazione del veicolo, dei quali risulti annotazione sulla carta di circolazione ovvero da apposita autocertificazione rilasciata dal concessionario che ha venduto il veicolo;
- c) diesel che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili ai fini dell'inquinamento da massa di particolato almeno Euro 4, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche e integrazioni.

8. I provvedimenti di cui ai commi 2 e 3 non si applicano, inoltre:

- a) ai ciclomotori e motocicli omologati Euro 2-Euro 3,
- b) ai veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 omologati Euro 3 ovvero che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche e integrazioni.

9. Per una più efficace armonizzazione delle deroghe, vengono fornite nell'allegato 6 indicazioni sulle tipologie di veicoli oggetto di deroga ai provvedimenti di limitazione della circolazione.

10. Ulteriori provvedimenti di limitazione delle emissioni sia da sorgenti puntuali sia da traffico potranno essere assunti, anche a seguito di valutazione collegiale della Conferenza dei Sindaci, in relazione alle specifiche situazioni ambientali e territoriali, con particolare riferimento al permanere di condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti. In caso di particolari situazioni meteorologiche sarà possibile procedere alla revoca dei provvedimenti.

11. I sottoscrittori del presente Accordo si impegnano a proseguire il confronto per valutare i veicoli da assoggettare alle limitazioni della circolazione allo scopo di arrivare ad una programmazione temporale delle classi ambientali e delle tipologie dei veicoli più inquinanti soggetti alle limitazioni di circolazione nei prossimi anni.

12. Le singole Amministrazioni comunali, in considerazione delle specifiche esigenze locali, hanno la facoltà di stabilire l'estensione delle aree soggette ai provvedimenti di limitazione della circolazione di cui al comma 2 punto 2.1 e di stabilire le aree soggette ai provvedimenti di cui al comma 3 punto 3.1.

Articolo 8

Ulteriori iniziative

1. Nell'ambito delle politiche di promozione della mobilità sostenibile, delle iniziative di uso sostenibile delle città e di educazione ambientale, i Comuni, oltre alle misure già adottate, attivano provvedimenti di limitazione della mobilità privata in alcune **domeniche** dell'anno individuate e programmate nell'ambito della Conferenza dei Sindaci da svolgere nelle forme e con le modalità più appropriate alle esigenze delle comunità amministrative. Di tale programmazione è data preventiva comunicazione alla cittadinanza.

2. I sottoscrittori dell'Accordo convengono sulla necessità di affrontare il tema della mobilità sostenibile in coerenza con i processi di organizzazione della qualità urbana, della programmazione degli orari e delle molteplici funzioni delle città.

Articolo 9

Politiche e azioni regionali della mobilità urbana, del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico 2011-2013

1. Pianificazione integrata e risorse per interventi strutturali

- a) Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 98-2010) attualmente vigente si caratterizza per una visione metodologica di tipo "sistemico-integrato" che ricomprende sia gli aspetti direttamente correlati con la mobilità delle persone e delle merci, sia quelli connessi con il sistema ambientale, sociale ed economico in cui tale funzione è inserita, spesso in un complesso rapporto di causa/effetto dei diversi fenomeni risultanti e descritti come flussi, indicatori di mobilità, necessità infrastrutturali, di servizi e gestionali. Gli obiettivi generali della mobilità urbana e il trasporto pubblico del PRIT '98 erano quelli di massimizzare l'accessibilità entro un quadro di sostenibilità ambientale e di equità sociale, di incentivo dell'utilizzo del mezzo pubblico e della mobilità ciclabile, di miglioramento della mobilità delle categorie deboli e di integrazione della pianificazione.

- b) Con Delibera di GR n.1877 del 23 novembre 2009 è stato approvato il Documento preliminare del PRIT 2010-2020, in cui sono delineate le strategie di fondo e gli obiettivi dell'aggiornamento. Ad esso è allegato il Quadro Conoscitivo con il monitoraggio sullo stato di avanzamento delle azioni/interventi del PRIT '98. Le politiche e le azioni di accompagnamento sulla mobilità urbana e il trasporto pubblico, così come tracciate nei documenti preliminari del PRIT, riguardano l'integrazione modale ferro-gomma e la promozione dell'attrattività del TPL (rinnovo parco bus, STIMER e infomobilità), la pianificazione e programmazione integrata di settore ai vari livelli (regionale, provinciale e comunale), i modelli innovativi di governance del servizio di TPL, la stagione delle nuove energie a basso impatto ambientale e la promozione della mobilità ciclo-pedonale come alternativa e integrazione modale. Dopo l'ordine del giorno n. 254 del 20 luglio 2010 sul Documento preliminare del PRIT 2010-2020 approvato dall'Assemblea Legislativa, è prevista l'indizione entro fine anno della Conferenza di pianificazione sul nuovo PRIT;
- c) Dopo l'ordine del giorno n. 254 del 20 luglio 2010 sul Documento preliminare del PRIT 2010-2020 approvato dall'Assemblea Legislativa, con Decreto del Presidente della Giunta regionale n.186 del 3 settembre 2010 vi è stata l'indizione e convocazione della Conferenza di Pianificazione nell'ambito della procedura di approvazione del Piano regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2010-2020;
- d) Parallelamente ha iniziato, con il parere positivo della Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità del Consiglio delle Autonomie locali nella seduta del 7 Settembre 2010, il suo iter procedurale verso l'approvazione il nuovo Atto di indirizzo generale triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale che dovrà necessariamente tenere conto della novità introdotte dalla manovra finanziaria del Governo e delle sue incidenze sul settore;
- e) In tale contesto tra le tematiche di settore che stanno emergendo per il triennio 2011-2013 vi sono:
- la promozione del trasporto pubblico quale soluzione dei problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale;
 - la ricerca di una nuova cultura della "buona mobilità" che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;
 - l'adozione di una "carta della mobilità mi muovo" che comprenda l'accesso al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing e al car sharing, ecc.;

- la necessità, per i Comuni che sono tenuti all'approvazione e aggiornamento dei propri piani urbani del traffico;
- il programma di rinnovo e riqualificazione del parco autobus regionale con privilegio dei mezzi a basso e nullo impatto ambientale;
- l'infrastrutturazione elettrica delle città articolata su progetti pilota basati sullo sviluppo di un'infrastruttura innovativa per la ricarica delle auto elettriche e dei veicoli per il trasporto di persone e merci, avuto riguardo anche alla mobilità turistica e alla logistica urbana;
- la prosecuzione della politica dell'infomobilità regionale con l'integrazione pubblico.-privata, con il travel planner e con la tariffazione intergrata;
- la cura delle strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie "deboli".

2 - Verso la carta unica della mobilità regionale

- a) Nel corso del triennio 2011-2013 dovrà essere completata l'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario integrato regionale STIMER, già avviato nel 2008 con il primo stralcio dell'abbonamento annuale integrato ferro-gomma "Mi muovo". E' prevista l'entrata a regime nel corso del 2011 delle forme di abbonamento integrato annuali e mensili, nonché dei titoli di corsa semplice integrata, con indifferenza del vettore utilizzato e uniformità di trattamento per i cittadini di uno stesso bacino;
- b) Nella prospettiva dell'introduzione di nuove forme di mobilità integrate con il TPL, la tessera "Mi muovo" dovrà diventare, nel corso del triennio 2011-2013, una vera "carta della mobilità", consentendo l'interscambio tra gestori ferroviari e su gomma, nonché bike sharing, car sharing, car pooling, taxi, parcheggi scambiatori, ricarica di veicoli elettrici, ecc.
- c) Il sistema del bike sharing regionale, integrato tramite la "carta unica della mobilità", verrà implementato, al fine di sinergizzare le risorse rese disponibili dal bando del Ministero dell'ambiente, con una dotazione di bici elettriche per ogni comune capoluogo o maggiore di 50.000 abitanti, che si affiancherà a quelle tradizionali in corso di fornitura, in modo da offrire un'ampia possibilità di scelta al fruitore del servizio.

3 - Il parco autobus regionale

- a) Per quanto riguarda il rinnovo e la riqualificazione del parco autobus regionale la Regione nel 2008-2010 ha stanziato 30 Mln di Euro per la sostituzione di almeno 150 bus e filobus con mezzi a basso impatto ambientale. Si dovrà verificare la fattibilità di un proprio piano di

finanziamento tramite il quale arrestare l'invecchiamento del parco medesimo. La strategia di una nuova stagione dell'elettrico includerà nei prossimi finanziamenti del parco bus delle aziende anche i mezzi elettrici riservandone quota parte, secondo una ripartizione da stabilirsi, a filobus e autobus elettrici o ibridi, senza peraltro abbandonare la strategia dell'alimentazione a gas naturale;

4 - L'azione regionale nel campo dell'infomobilità

- a) Con delibera n. 803 del 3 giugno 2008 sono state approvate le Linee guida di azione regionale nel campo dell'infomobilità in cui è stata data la priorità agli interventi per lo sviluppo e il completamento dell'infomobilità pubblica e le sue integrazioni con quella privata, priorità sostanzialmente confermata con la delibera n. 1580 del 6 ottobre 2008, che approvano le Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile.
- b) Il progetto di infomobilità pubblica è inserito nel progetto "Gestione Informata della Mobilità (GIM)" ed è stato allargato all'integrazione con l'infomobilità privata (curata dall'aggregazione degli Enti locali delle regioni Lombardia, Toscana e Lazio), nello spirito dell'iniziativa dei finanziamenti del fondo ministeriale del Programma ELISA, destinato a progetti per l'innovazione tecnologica di sistemi degli Enti locali. Il programma riguarda i bacini provinciali non ancora dotati di AVM (il sistema elettronico di controllo delle flotte degli autobus), parallelamente all'attuazione dei progetti regionali del Travel Planner e di Stimer. Il costo complessivo del progetto è previsto in oltre sette milioni di euro, con un finanziamento ministeriale di 1,2 milioni di euro, mentre la copertura della restante quota di investimento spetterà a Enti locali, Agenzie e Aziende, oltre che alla Regione, prima finanziatrice con il 38% sulla spesa complessiva. In particolare, con delibera n. 481 del 20 aprile 2009, la Regione ha preso atto del protocollo d'intesa fra gli Enti locali dell'Emilia-Romagna e delle Marche, e ha destinato, a favore degli Enti locali firmatari, risorse finanziarie di almeno 2,7 milioni di euro, da ripartire nei due anni di finanziamento 2009-2010. La priorità di nuovi finanziamenti sarà data al completamento e all'integrazione nei vari bacini provinciali delle strutture e tecnologie interoperabili dell'infomobilità pubblica privata;
- c) Tra le azioni di supporto all'azione di infomobilità, all'interno degli Accordi di Programma 2007/2010 è prevista con cofinanziamento regionale di 50.000 Euro, su una spesa complessiva di 120.000 Euro, l'attivazione di una banca dati regionale per i possessori di contrassegno disabili che permetta un utilizzo legittimo e controllato del medesimo su tutto il territorio regionale. In primo tempo essa è rivolta ai 13 Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, al fine di predisporre la raccolta dati e le elaborazioni sugli accessi per le persone diversamente abili nelle aree a traffico limitato, vigilate con sistemi elettronici. Il Comune di Bologna, soggetto beneficiario del contributo regionale, imposterà le fasi attuative per la realizzazione della

banca dati, finalizzata al coordinamento tra le banche dati esistenti nei Comuni coinvolti, con anche la collaborazione dell'AUSL di Bologna – Dipartimento di Sanità Pubblica Servizio Medicina Legale, per le parti di propria competenza, con l'auspicio di coinvolgere anche le altre AUSL.

5 - Azioni per il mobility management, la mobilità ciclopedonale e la mobilità debole

- a) Accanto alle risorse necessarie alla continuazione delle politiche di integrazione tariffaria e modale, di rinnovo del parco autofiloviario, di infrastrutturazione elettrica e di infomobilità, la Regione opererà anche per favorire strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale con interventi di potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana, messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della regione, il completamento delle piste di collegamento tra le aree verdi urbane ed i parchi periurbani, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie “deboli”, quali bambini, anziani, diversamente abili, non vedenti e delle politiche di genere.

6 - Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico

- a) Dal 2000 l'Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico viene annualmente aggiornato, con una banca dati regionale attivata con la collaborazione delle Agenzie provinciali della mobilità, e che riguarda la compilazione dei Modelli 2A e 2B, allegati agli Accordi di Programma (rispettivamente dati provinciali e dati comunali), da cui si può avere un significativo quadro di riferimento sulle politiche e azioni di settore (allegato 7);
- b) Dal quadro del contesto europeo emerge l'importanza dello sviluppo di un “Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico”, che metta in condivisione le banche dati esistenti in materia. Si tratta quindi di affinare e proseguire la raccolta dati e l'analisi di una serie di indicatori sintetici relativi alla mobilità urbana e trasporto pubblico.

7 – Trasporto ferroviario persone e merci

- a) Nella sopraccitata Delibera di GR n. 1877 del 23 novembre 2009 con cui è stato approvato il Documento preliminare del PRIT 2010-2020, sono delineate le strategie di fondo e gli obiettivi anche del trasporto ferroviario. Le politiche e le azioni nel settore ferroviario riguardano l'integrazione modale ferro-gomma e l'aumento e miglioramento dei servizi (aumento dei treni*km, STIMER, riorganizzazione dei servizi a seguito della conclusione dei lavori nel nodo di Bologna dell'Alta Velocità), la pianificazione e programmazione integrata di settore ai vari livelli (regionale, provinciale e

comunale). Dopo l'ordine del giorno n. 254 del 20 luglio 2010 sul Documento preliminare del PRIT 2010-2020 approvato dall'Assemblea Legislativa, è prevista l'indizione entro fine anno della Conferenza di pianificazione sul nuovo PRIT;

- b) In tale contesto tra le tematiche di settore che stanno emergendo vi sono la promozione del trasporto ferroviario quale soluzione dei problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità provinciale e regionale e l'adozione della sopracitata "carta della mobilità";
- c) E' in corso uno studio per aggiornare il quadro programmatico-progettuale del servizio ferroviario e per quantificare e distribuire correttamente tra i vari bacini provinciali gli incrementi previsti, in funzione della domanda e dell'offerta di mobilità, nonché degli aspetti economico gestionali dei diversi servizi. Lo studio, facendo riferimento a scenari in evoluzione, è partito dalle indicazioni dell'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, approvato dall'Assemblea legislativa regionale.
- d) Essenziale per raggiungere adeguati livelli d'offerta è la conclusione dei lavori nel nodo di Bologna per il completamento dell'Alta Velocità ferroviaria, che non avverrà prima del 2011. Il progressivo completamento dei lavori, sta offrendo, sulla linea storica, aumenti di "capacità" che possono essere sfruttati per incrementare ed ottimizzare i servizi di interesse regionali. Le analisi effettuate della domanda potenziale hanno evidenziato rilevanti margini di recupero da parte del vettore ferroviario, in adduzione a tutti i capoluoghi provinciali con particolare riferimento al bacino di Bologna. I flussi degli spostamenti in auto, proiettati sugli assi del grafo della rete ferroviaria e sovrapposti a quelli già soddisfatti dal sistema ferroviario attuale, evidenziano come i margini più elevati di recupero della domanda di mobilità si concentrino su tutte le direttrici ferroviarie del nodo Bolognese. Sulla base delle risultanze delle analisi sulla domanda, la distribuzione dei servizi aggiuntivi negli scenari a breve-medio termine prevede, in via prioritaria, il potenziamento dell'area territoriale più strettamente connessa alla città di Bologna, con particolare riferimento all'impianto dei servizi definito nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).
- e) La Regione Emilia-Romagna il 4 novembre 2009 ha approvato la L.R. n.15. Per assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione regionale e locale, volti a favorire un incremento del trasporto ferroviario delle merci, e la riorganizzazione della rete proposta da RFI S.p.A., la Regione Emilia-Romagna il 7 settembre 2009 ha sottoscritto un Accordo di Programma con RFI S.p.A. che definisce il quadro degli interventi sull'infrastruttura, sugli impianti merci, e regola gli ampliamenti e le nuove aperture di impianti e raccordi.

- f) Con la Legge Regionale N.15/2009 si continueranno ad attivare interventi nel settore del trasporto delle merci in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale, con l'obiettivo di contribuire a:
- riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario intermodale e tradizionale;
 - ridurre l'inquinamento ambientale;
 - incrementare la sicurezza della circolazione.

Le risorse messe a disposizione dalla Regione sono pari a 3.000.000€ per tre anni, per un totale di 9.000.000€.

Articolo 10

Informazione e Comunicazione

1. Tutti gli Enti sottoscrittori, sulla base della positiva esperienza dei precedenti Accordi, convengono nel proseguire, anche con forme organizzative comuni, per consentire alla cittadinanza di organizzarsi al meglio, l'efficace campagna regionale di informazione "liberiamo l'aria" che ha supportato le misure di limitazione della circolazione sia permanenti che temporanee adottate nelle precedenti stagioni, utilizzando i sistemi di comunicazione a più larga diffusione.

2. L'ARPA, analogamente a quanto realizzato nel corso degli Accordi precedenti, continuerà nella gestione del sito www.liberiamolaria.it in cui vengono inseriti i dati di qualità dell'aria, i dati meteorologici, le previsioni a 72 ore delle concentrazioni di PM10, nonché i provvedimenti adottati dalle Amministrazioni locali.

3. La Regione si impegna inoltre, con il contributo delle Aziende USL e dell'ARPA, a proseguire la campagna di informazione e comunicazione sui rischi sanitari da PM10.

4. Le Province ed i Comuni integrano la campagna regionale di comunicazione con iniziative e strumenti diretti ad informare i propri cittadini.

Articolo 11

Monitoraggio e verifica dell'Accordo

1. Gli Enti sottoscrittori si impegnano a svolgere le necessarie verifiche a livello istituzionale e con le rappresentanze economiche e sociali per il monitoraggio dell'Accordo e per gli eventuali adeguamenti che si rendessero necessari.

2. La conferenza dei Sindaci presenta alla Regione un rapporto sullo stato di attuazione degli interventi al fine dell'individuazione congiunta delle misure di accelerazione che eventualmente si rendessero necessarie.

3. Al fine della comunicazione alla UE delle informazioni sui Piani e Programmi di cui alla Decisione 2004/224/CE, le Province trasmettono alla Regione, entro il 30 maggio di ogni anno, la rendicontazione degli interventi effettuati nell'anno precedente nell'ambito dell'Accordo di Programma e dei Piani di risanamento, secondo il formato elettronico predisposto e fornito dalla Regione.

4. Per la valutazione e comunicazione dei risultati raggiunti dall'attuazione dell'insieme delle misure del presente Accordo, la verifica si concluderà con la presentazione dell'aggiornamento del bilancio ambientale predisposto in collaborazione con ARPA.

5. Il set di indicatori già individuati per il punto 4 e allineati con quelli della mobilità urbana e del trasporto pubblico, sono la base per una valutazione regionale dell'insieme dei Piani di risanamento approvati dalle singole province, nell'ambito del progetto regionale "Bilancio ambientale dei Piani provinciali di risanamento della qualità dell'aria", in corso di realizzazione.

Articolo 12

Autorità competente

1. L'adozione e la revoca dei provvedimenti restrittivi ed i relativi controlli sono di competenza dei Sindaci.

2. In caso di aree sovracomunali interessate a provvedimenti di limitazione di cui all'art. 7 la Provincia coordina e supporta i Comuni interessati nell'attività di informazione e comunicazione.

Articolo 13

Vigilanza e controllo

1. Per le limitazioni alla circolazione le amministrazioni locali si avvalgono della polizia urbana e del supporto del personale ausiliario del traffico e, ove possibile, di personale appartenente a forme associative ritenute idonee allo scopo. A tal fine la regione e gli Enti locali sottoscrittori sono impegnati a ricercare ogni utile forma di collaborazione con gli Organi dello Stato preposti alle attività di sicurezza sul territorio.

Articolo 14

Sanzioni

1. Le infrazioni ai provvedimenti sindacali di limitazione della circolazione, attuative del presente Accordo di Programma, sono punite ai sensi e con le modalità previste dal Nuovo Codice della Strada.

2. La mancata attuazione del presente Accordo e dei programmi definiti con gli Accordi precedenti, nonché il mancato rispetto dei contenuti sostanziali da parte dei soggetti sottoscrittori comporterà la sospensione o la revoca dei contributi per il finanziamento delle misure previste dal programma straordinario sulla mobilità.

Articolo 15

Provvedimenti contingibili ed urgenti

1. Il Presidente della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 32 della legge n. 833/78, può adottare ordinanze contingibili ed urgenti, con efficacia su tutto il territorio regionale o porzioni del medesimo, qualora la mancata adozione dei provvedimenti previsti dal presente Accordo, nonché la contestuale situazione meteorologica, rivelino un consistente incremento degli inquinanti atmosferici, tali da rappresentare un rischio per la salute pubblica.

2. Qualora si presentino situazioni di carattere eccezionale, eventuali decisioni di modifica o sospensione temporanea dei provvedimenti, saranno assunte a seguito di concertazioni tra i sottoscrittori dell'Accordo.

Comune di Bologna:

Comune di Carpi:

Comune di Cesena:

Comune di Faenza:

Comune di Ferrara:

Comune di Forlì:

Comune di Imola:

Comune di Modena:

Comune di Parma:

Comune di Piacenza:

Comune di Ravenna:

Comune di Reggio Emilia:

Comune di Rimini:

Provincia di Bologna:

Provincia di Ferrara:

Provincia di Forlì-Cesena:

Provincia di Modena:

Provincia di Parma:

Provincia di Piacenza:

Provincia di Ravenna:

Provincia di Reggio Emilia:

Provincia di Rimini:

Regione Emilia-Romagna:

Allegato 1 - Quadro riassuntivo delle misure attuate e dei relativi fondi stanziati o previsti nel periodo 2001-2010

		Interventi 2001-2003		Interventi 2004-2006		Interventi 2007-2010	
Misura	Obiettivi	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale previsto	Spesa prevista
Misura 1	Post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi nelle flotte di autobus e nei veicoli circolanti per la riduzione delle emissioni in atmosfera	1.932.000	4.000.000	5.000.000	10.000.000	14.160.000	28.320.000
Misura 2	Rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale con veicoli a ridotte emissioni inquinanti	60.084.846	120.000.000	41.893.092	80.000.000	30.000.000	60.000.000
Misura 3	Potenziamento della mobilità ciclistica	3.133.917	216.628.835	7.474.340	21.764.335	4.500.000	10.200.000
Misura 4	Interventi strategici per la mobilità sostenibile delle persone e l'intermodalità e lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità	34.697.524		15.851.360	37.745.462	44.500.000	139.000.000
Misura 5	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci in aree urbane	5.000.000	5.000.000	10.907.348	24.851.954	-	-
Misura 6	Sviluppo dei sistemi integrati di monitoraggio del traffico per una mobilità sostenibile	4.000.000	4.000.000	2.456.597	5.397.543	-	-
Misura 7	Rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale	15.601.554	55.000.000	15.000.000	43.000.000	80.650.652,90 (vd.nota 1)	80.650.652,90 (vd.nota 1)
Misura 8	Interventi per la ristrutturazione e messa in qualità della rete di monitoraggio della qualità dell'aria; realizzazione dell' inventario regionale delle emissioni in atmosfera; Realizzazione di un sistema modellistico integrato per la valutazione e gestione della qualità dell'aria; studi composizione particolato sottile	1.441.750	1.441.750	2.986.030	2.986.030	5.106.593	5.106.593
Misura 9	Uso razionale dell'energia: uso razionale dell'energia negli edifici, nei processi produttivi, nel sistema agro-forestale; sviluppo fonti rinnovabili	609.620	2.032.068	1.668.501	3.337.002	86.500.000	*
TOTALE		126.501.211	408.102.653	103.237.267	229.082.326	265.417.245	323.277.245

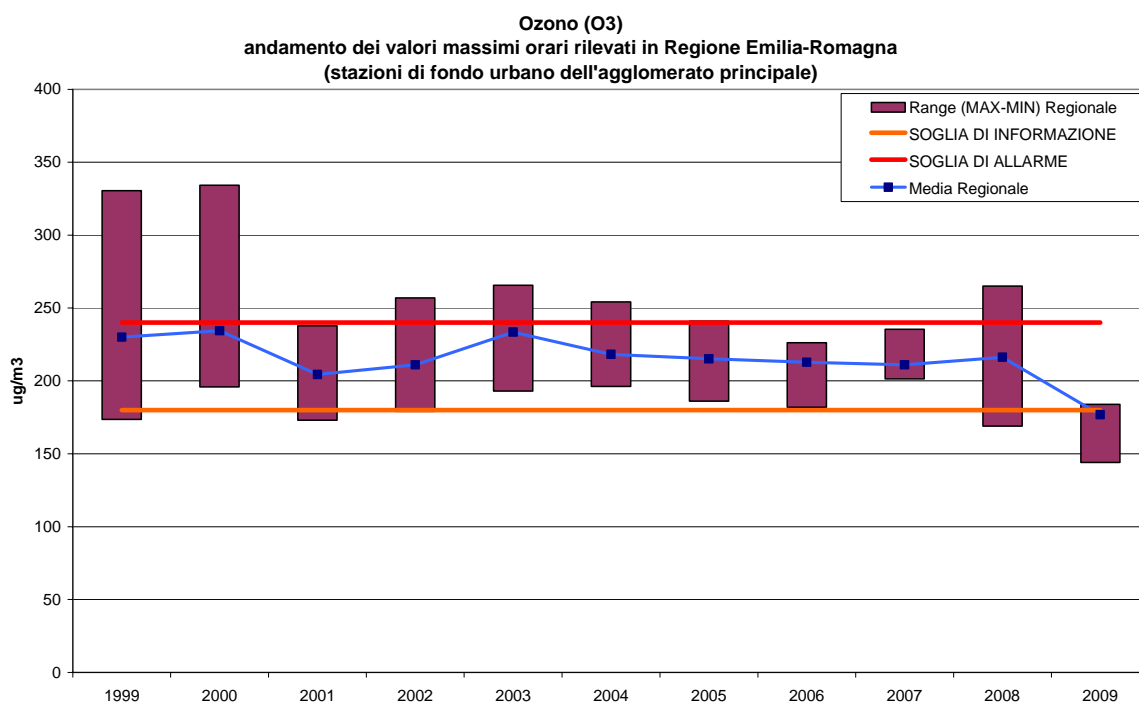
Nota 1: Per il biennio 2011-2012 sono previsti interventi con finanziamento regionale di 19.614.175,78 Euro, su una spesa complessiva di Euro 94.614.175,78.

* Attualmente non determinabile

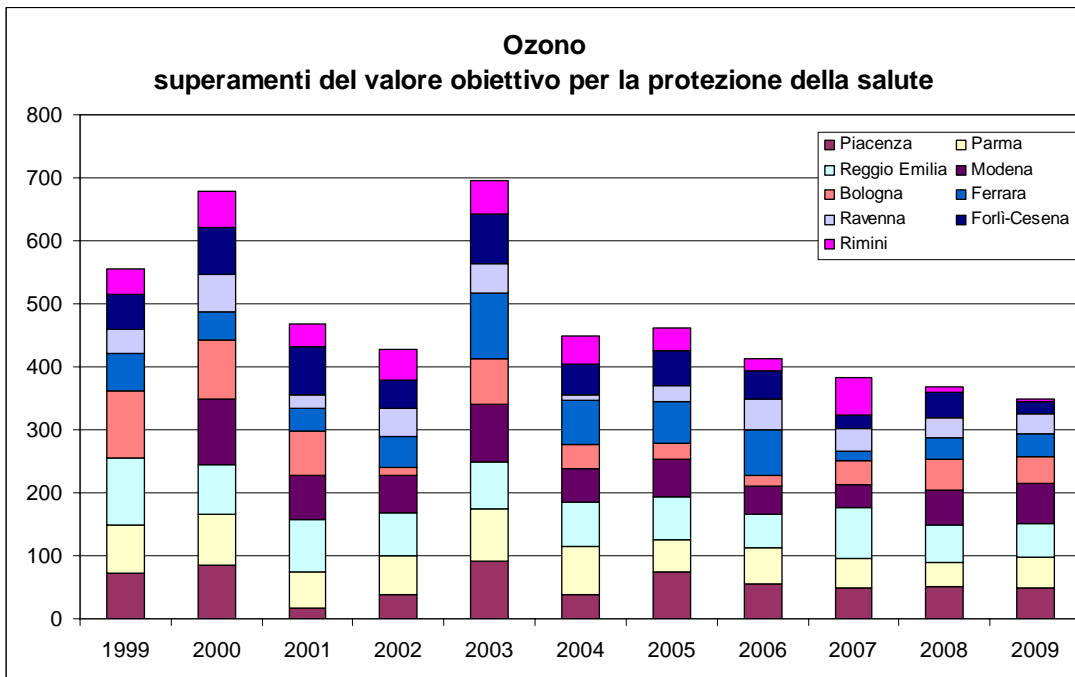
Allegato 2

Situazione a livello regionale per Ozono, Ossidi di azoto e PM10 Andamenti aggiornati al 2009.

Ozono: è sostanzialmente influenzato dall'irradiazione solare che ne modula l'entità sul territorio di anno in anno; è presente costantemente con elevate concentrazioni per tutto il periodo estivo con valori che superano l'AOT40 e la soglia di informazione al pubblico pari a 180 ug/m^3 (valori limite fissati dall'UE). Nello scorso anno si è evidenziata una drastica discesa dei valori rilevati ma sarà necessario attendere almeno i dati del 2010 per verificare quanto questa sia sostanziale o quanto da imputare a oscillazioni casuali dovute a particolari condizioni meteorologiche, vedi ad esempio anno 2001.

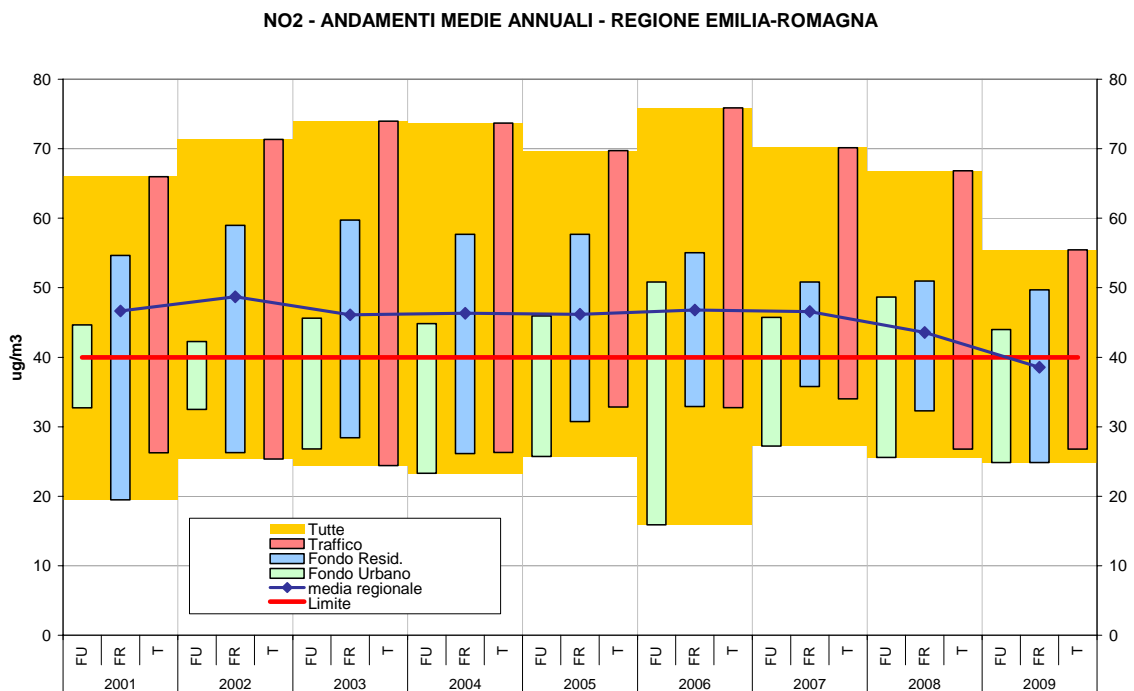


La figura illustra l'andamento dei valori massimi rilevati in Emilia-Romagna fra il 1999 e il 2009, utilizzando le stazioni di fondo urbano poste negli agglomerati principali. Sono evidenziate le soglie di informazione e di allarme per le medie orarie.



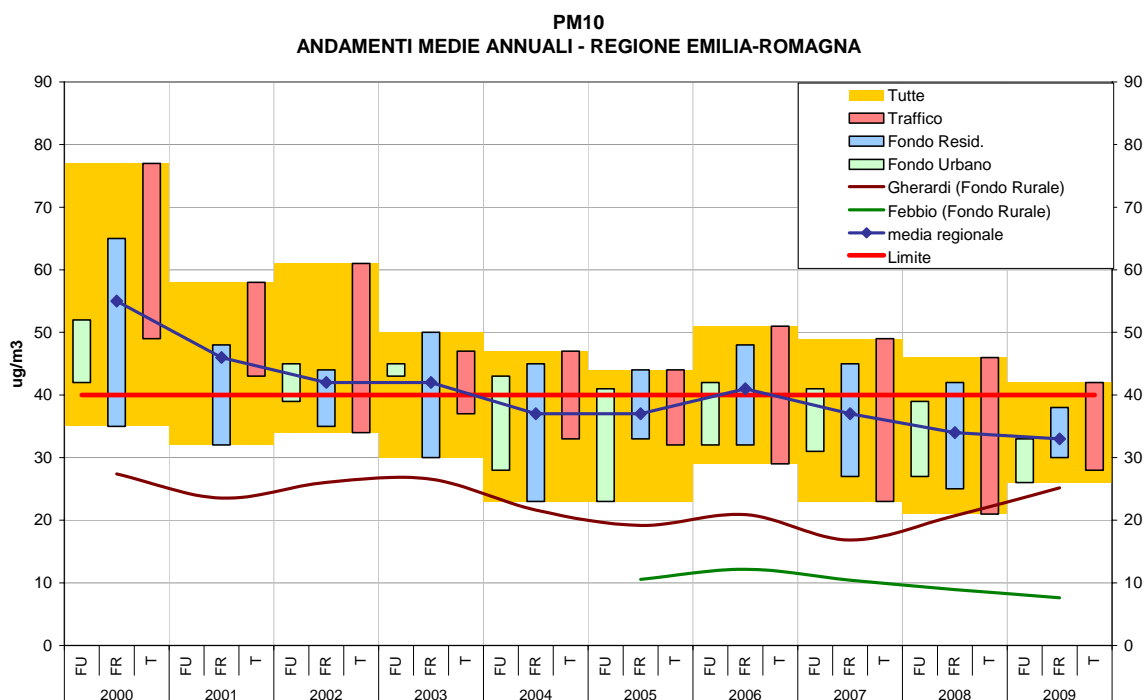
La figura illustra il numero di superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute in Emilia-Romagna fra il 1999 e il 2009, utilizzando le stazioni di fondo urbano poste negli agglomerati principali che evidenzia il persistere del leggero trend di miglioramento avviatosi a partire dal 2005.

Ossidi di azoto: dopo il vistoso calo avutosi alla fine degli anni '90 con l'introduzione delle norme Euro sui veicoli, si sono stabilizzati con un valor medio regionale vicino al limite previsto per la media annuale al 2010, di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Si evidenzia un leggero calo nel corso degli ultimi 3 anni.



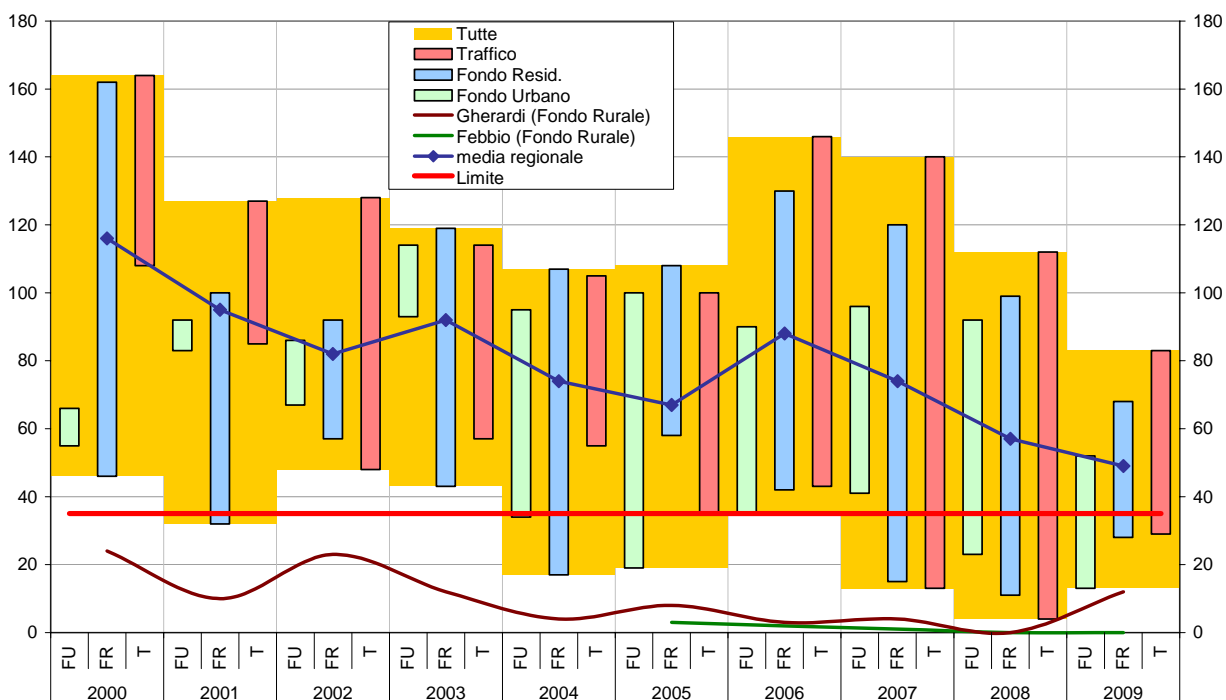
Sono visualizzati i valori medi annuali per la Regione Emilia-Romagna e gli intervalli compresi fra la stazione con la media minima e la stazione con la media massima misurata per tipologia di stazione in regione.

PM10: si conferma il lento calo dei valori medi rilevati, con un lieve smorzamento nel corso del 2009 e comunque con un numero dei superamenti che permane elevato sebbene anch'esso in costante calo.



La figura illustra l'andamento delle medie annue di PM10 in Emilia-Romagna, utilizzando le stazioni che hanno una serie storica completa a partire dall'anno 2000. Sono visualizzati i valori medi per la Regione Emilia-Romagna e gli intervalli compresi fra la stazione con la media minima e la stazione con la media massima misurata per tipologia di stazione in regione (escluse le stazioni di fondo rurale).

**PM10
ANDAMENTO MEDIO SUPERAMENTI - REGIONE EMILIA-ROMAGNA**



La figura illustra l'andamento del numero annuo di superamenti del valore limite giornaliero di PM10 in Emilia-Romagna (35 superamenti del V.L. di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), utilizzando le stazioni con una serie storica completa a partire dall'anno 2000. E' visualizzato l'andamento medio del numero di superamenti dei $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ giornalieri relativamente alla Regione Emilia-Romagna e gli intervalli compresi fra la stazione con il minimo numero di superamenti e la stazione con il maggior numero di superamenti misurata per tipologia di stazione in regione (escluse le stazioni di fondo rurale).

Allegato 3 - Monitoraggio dei finanziamenti

Tabella 1 - Monitoraggio risorse regionali per le trasformazioni dei veicoli da benzina a metano o GPL. (Dati al 31 Dicembre 2009)

Bacini	Contributo totale (in Euro)	Risorse regionali utilizzate (in Euro)	% Risorse regionali utilizzate/ Contributo totale	N. veicoli finanziati
Piacenza	463.000	318.900	68,9%	792
Parma	1.432.065	432.950	30,2%	994
Reggio Emilia	1.509.155	966.647	64,1%	2.455
Modena	1.961.557	1.181.655	60,2%	3.535
Bologna	3.206.373	2.709.775	84,5%	6.337
Ferrara	544.266	436.700	80,2%	1.167
Ravenna	922.361	658.250	71,4%	1.708
Forlì-Cesena	1.103.732	722.050	65,4%	1.953
Rimini	493.500	471.060	95,5%	1.020
Totale	11.636.009	7.897.987	68%	19.961

Tabella 2 - Riepilogo finanziamenti per installazione FAP (Anni 2002-2009)

Delibere regionali	Risorse programmate (in Euro)	Risorse erogate (in Euro)	N. Bus
n. 2739 del 2002	1.932.000,00	1.623.795,15	296
n. 1167 del 2006	3.136.446,00	2.192.400,85	382
Totale	5.068.446,00	3.816.196,00	678

PROGETTO IDROMETANO

Nel 2006 la Regione ha commissionato a E.N.E.A. (Ente per le Nuove tecnologie, l'Energia e l'Ambiente) uno studio di fattibilità "sull'uso dell'idrogeno nella mobilità sostenibile". Tale studio, ultimato nel 2007, ha valutato i costi e i benefici dell'applicazione della tecnologia di miscela metano-idrogeno quale piattaforma per abbattere gli inquinanti e consentire l'introduzione e il successivo sviluppo della tecnologia che si basa sull'idrogeno nel settore dei trasporti.

L'esito di questa indagine è risultato positivo sia in termini ambientali (riduzione degli inquinanti) che energetici (miscelare idrogeno al metano aumenta l'energia a disposizione del motore).

Sulla base di questa esperienza, nel 2007 la Regione, con delibera di Giunta n. 985 del 2007, ha messo a disposizione delle Aziende ATM di Ravenna e ATR di Forlì-Cesena un contributo di 200.000 euro (per ciascuna azienda) per acquistare due autobus per la sperimentazione della miscela di idrogeno e metano. I risultati di questa sperimentazione, disponibili dal giugno 2009, risultano positivi sia in termini di minori emissioni, che energetici.

Allegato 4 -ELENCO DELLE PRINCIPALI MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA E AL RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

MOBILITA' SOSTENIBILE

Gli investimenti nel settore devono essere volti principalmente:

- 1.a a consentire un'effettiva attrattività del trasporto pubblico e a creare una diversione modale, rispetto al traffico veicolare privato attraverso:
- il potenziamento e il rinnovo dei veicoli del trasporto pubblico, anche mediante la riqualificazione del parco esistente, per il miglioramento dell'accessibilità e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
 - la realizzazione del sistema di tariffazione integrata e di servizi di Infomobilità, con l'attivazione di sistemi tecnologici interoperabili di pagamento, di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza;
 - la promozione e al sostegno all'utilizzo del TPL con il rinnovo del parco veicoli e la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico, come la riqualificazione delle fermate, le corsie riservate e controllate e la gestione delle flotte del trasporto pubblico, unite alle misure di razionalizzazione e di snellimento dei flussi di traffico urbano con l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie disponibili, come ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici, la diffusione della sperimentazione del telecontrollo sugli incroci semaforici e il controllo informatizzato degli accessi;
 - lo sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico, predisponendo, tra l'altro, punti di interscambio modale e migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie, con particolare attenzione allo sviluppo dell'integrazione ciclopedonale.
 - la diffusione della figura del Mobility Manager ed attuazione di azioni di mobility management, con il coinvolgimento di tutte le parti istituzionali, economiche e sociali presenti nel territorio, monitorando la concreta operatività dei mobility manager aziendali e di area previsti dal Decreto ministeriale del 27/3/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e verificando la redazione e l'attuazione dei Piani di spostamento casa-lavoro;
 - la realizzazione e/o potenziamento dei servizi integrativi e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il car sharing e il car pooling e l'incentivazione al rinnovo del parco auto pubblico e privato, con veicoli a basso impatto ambientale.
- 1.b al potenziamento della mobilità ciclistica e pedonale con linee di intervento quali:
- creare continuità, capillarità e integrazione della rete ciclopedonale esistente, con particolare attenzione all'integrazione modale, anche mediante bike-sharing, con il sistema ferroviario;
 - attivare azioni promozionali e di supporto alla scelta di mobilità ciclopedonale con servizi di noleggio biciclette, progetti partecipati di percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, accompagnata anche dalla realizzazione degli

interventi di traffic calming, e l'introduzione nei centri urbani di sistemi automatici per il controllo dei limiti di velocità;

- attivare azioni monitoraggio della rete in relazione all'estensione, alla tipologia e all'utilizzo della stessa, al fine di costituire una banca dati regionale (cartografica e statistica) coordinata e condivisa con tutti i bacini provinciali;

Gli Enti sottoscrittori concordano inoltre, sulla necessità di monitorare l'utilizzo effettivo degli interventi finanziati per il necessario confronto dei risultati ottenuti, nonché per orientare lo sviluppo degli investimenti.

LOGISTICA REGIONALE

2.a Intervenire negli ambiti territoriali interessati con misure/azioni finalizzate al miglioramento dell'efficienza e alla razionalizzazione del trasporto delle merci e alla riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli commerciali, come ad esempio:

- azioni di tipo regolamentativo (degli accessi e/o del carico/scarico) per fasce orarie, per tipologia di veicoli (inquinamento, portata, saturazione carico) ecc., finalizzate a:
 - riduzione dei veicoli merci circolanti nel centro urbano;
 - riduzione della percentuale dei veicoli in conto proprio che accedono al centro;
 - diminuzione della sosta irregolare dei veicoli merci nel centro urbano;
 - miglioramento complessivo delle caratteristiche del parco veicoli merci circolanti;
- azioni di tipo organizzativo per la riorganizzazione del trasporto e per il coinvolgimento degli operatori e di tutti gli stakeholders interessati, finalizzate a rendere socialmente e ambientalmente sostenibile l'espletamento delle attività economiche e produttive, ad esempio:
 - sottoscrizione di Accordi o Protocolli d'intesa;
 - formazione di tavoli di lavoro sulla logistica urbana;
 - realizzazione di sistemi di accreditamento dei veicoli di gestori di piattaforme o di operatori "virtuosi";
- azioni di gestione della mobilità e di pianificazione finalizzate al consolidamento dei carichi diretti in città e alla riduzione del numero di mezzi circolanti come ad es.:
 - riorganizzazione dell'offerta di sosta o di spazi per il carico/scarico;
 - riorganizzazione dei percorsi per la distribuzione delle merci e della segnaletica dedicata (informazioni e mappe) e dell'arredo urbano;
 - controllo tecnologico degli accessi e dei percorsi, sistema centralizzato di prenotazione e monitoraggio piazzole;
 - realizzazione di cabina di regia, van sharing, centri di consolidamento urbani, road pricing, ecc.;
 - ampliamento dell'area interessata dalla riorganizzazione della logistica urbana;

- aggiornamento/revisione del Piano o della regolamentazione specifica per la distribuzione delle merci (semplificazione e armonizzazione delle norme su dimensione, peso, emissioni, saturazione carico dei veicoli merci);
 - promozione di progetti pilota o sperimentazioni (consegne notturne, zone ambientali, corsie preferenziali per veicoli merci);
- 2.b disseminare i risultati dei progetti riguardanti differenti settori del trasporto merci e della logistica, sviluppati sia nell'ambito delle iniziative comunitarie, sia di quelle regionali e locali;
- 2.c promuovere la sperimentazione di progetti pilota che coinvolgono direttamente sistemi locali di imprese ("distretti industriali") oppure aree industriali esistenti o in progetto (ad esempio AEA) che intendono cooperare per razionalizzare le proprie reti di approvvigionamento e di distribuzione e sviluppare azioni logistiche innovative orientate all'individuazione ed attivazione di soluzioni di immediato impatto. Disseminare i risultati dei progetti già realizzati.

EDILIZIA SOSTENIBILE

- 3.a Realizzare un efficace sistema di verifica dell'osservanza delle norme vigenti sul contenimento dei consumi energetici, in relazione alle diverse fasi di progettazione, messa in opera ed esercizio di edifici e manufatti;
- 3.b promuovere il miglioramento del rendimento energetico in campo residenziale anche proseguendo la campagna "calore pulito" avviata dalla Regione per il controllo degli impianti di riscaldamento domestico;
- 3.c introdurre nei regolamenti edilizi comunali, gli standard di prestazione di rendimento energetico di cui all' Atto di indirizzo e coordinamento della Regione (deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156 del 4 Marzo 2008);
- 3.d prevedere per i nuovi insediamenti abitativi, accanto alle tradizionali opere di urbanizzazione le nuove "reti energetiche" per il teleriscaldamento e la cogenerazione;
- 3.e completare il programma di trasformazione degli impianti termici della Pubblica Amministrazione da gasolio a metano, gpl o allacciarli a reti di teleriscaldamento. Tale impegno è riferito prioritariamente agli impianti di proprietà degli Enti sottoscrittori;
- 3.f impegnare le Aziende di servizi per l'energia a sviluppare su larga scala politiche di trasformazione degli impianti termici alimentati a combustibili liquidi con impianti ad alta efficienza, alimentati a combustibili gassosi, assumendosi i relativi oneri, compensati con la riduzione dei consumi e con i titoli di efficienza energetica rilasciati dall'Autorità per l'energia elettrica.

ATTIVITA' PRODUTTIVE E AZIENDE DI SERVIZI

- 4.a Stimolare le aziende di Servizi che in questi anni hanno investito nell'adeguamento del parco veicolare di dotare il parco veicoli diesel di sistemi di filtrazione dei gas di scarico;
- 4.b promuovere sistemi di trasporto intermodale che prevedano l'utilizzo della rete ferroviaria per il trasporto di merci e di rifiuti;

- 4.c prevedere nei capitolati d'appalto la condizione di utilizzo di mezzi omologati almeno Euro 4 o inferiori, qualora dotati di FAP, privilegiando i parchi veicolari eco-compatibili (elettrici, ibridi, gas metano e gpl);
- 4.d individuare le forme più opportune per incentivare la riconversione del parco veicolare circolante, in particolare quello commerciale leggero, con veicoli a basso impatto ambientale promuovendo la destinazione di risorse nazionali, regionali e locali e favorendo anche iniziative per determinare agevolazioni fiscali;
- 4.e promuovere, sulla base di alcune positive esperienze, l'attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali anche con il concorso delle Aziende pubbliche di trasporto, delle Agenzie locali della mobilità e dell'attività dei mobility managers;
- 4.f promuovere progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico- ambientali volti al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili;
- 4.g ricercare, inoltre, ulteriori Accordi volontari con le aziende di produzione di beni e servizi ad elevata capacità emissiva (centrali di potenza, cementifici, ecc..) per il contenimento delle emissioni inquinanti; in condizioni di particolare criticità, i sindaci valuteranno inoltre l'opportunità di emettere ordinanze tese ad ottenere riduzioni nelle emissioni correlate alle attività industriali;
- 4.h perseguire, nell'ambito delle procedure previste per il rilascio della Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC), sia per i nuovi impianti sia per l'adeguamento degli impianti esistenti, la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico mediante l'applicazione delle migliori tecniche disponibili (BAT).

Per le Aziende sanitarie le linee di indirizzo sono quelle individuate dalla Giunta Regionale con delibera n. 602 del 4 maggio 2009: "Linee di programmazione e finanziamento delle aziende del Servizio sanitario regionale per l'anno 2009".

In tema di politiche energetiche per le Aziende dovrà assumere particolare rilievo il perseguimento dei seguenti obiettivi :

- gara regionale, tramite l'Agenzia Regionale Intercent-ER, per la fornitura di energia elettrica;
- proseguimento con iniziative informative/formative della campagna di sensibilizzazione, informazione ed orientamento rivolta agli operatori delle Aziende sanitarie per l'uso razionale dell'energia;
- monitoraggio quali/quantitativo sull'uso dell'energia elettrica e termica;
- preferenza alla produzione/utilizzo di energia, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica, da fonti rinnovabili, cogenerazione/trigenerazione o sistemi tecnologici innovativi;
- applicazione dell'atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici (DGR 1730/2007).

Per le politiche ambientali gli obiettivi da perseguire sono i seguenti :

- continuare le iniziative finalizzate al miglioramento della gestione ambientale con particolare riferimento alla produzione di rifiuti pericolosi;
- redazione o aggiornamento del piano della mobilità aziendale.

Allegato 5

AUTOVEICOLI PER TRASPORTI SPECIFICI E PER USO SPECIALE DI CUI ALL'ARTICOLO 54 DEL CODICE DELLA STRADA

1. **Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, autoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate:**
 1. furgone isotermico, o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
 2. carrozzeria idonea per il carico, la compattazione, il trasporto e lo scarico di rifiuti solidi urbani;
 3. cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
 4. cisterna, o contenitore appositamente attrezzato, per il trasporto di materiali sfusi o pulverulenti;
 5. telai attrezzati con dispositivi di ancoraggio per il trasporto di containers o casse mobili di tipo unificato;
 6. telai con selle per il trasporto di coils;
 7. betoniere;
 8. carrozzerie destinate al trasporto di persone in particolari condizioni e distinte da una particolare attrezzatura idonea a tale scopo;
 9. carrozzerie particolarmente attrezzate per il trasporto di materie classificate pericolose ai sensi dell'ADR o di normative comunitarie in proposito;
 10. carrozzerie speciali, a guide carrabili e rampe di carico, idonee esclusivamente al trasporto di veicoli;
 11. carrozzerie, anche ad altezza variabile, per il trasporto esclusivo di animali vivi;
 12. furgoni blindati per il trasporto valori;
 13. altre carrozzerie riconosciute idonee per i trasporti specifici dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

2. **Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, per uso speciale i seguenti autoveicoli:**
 1. trattrici stradali;
 2. autospazzatrici;
 3. autospazzaneve;

4. autopompe;
5. autoinnaffiatrici;
6. autoveicoli attrezzi;
7. autoveicoli scala ed autoveicoli per riparazione linee elettriche;
8. autoveicoli gru;
9. autoveicoli per il soccorso stradale;
10. autoveicoli con pedana o cestello elevabile;
11. autosgranatrici;
12. autotrebiatrici;
13. autoambulanze;
14. autofunebri;
15. autofurgoni carrozzati per trasporto di detenuti;
16. autoveicoli per disinfezioni;
17. autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;
18. autoveicoli per radio, televisione, cinema;
19. autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;
20. autoveicoli attrezzati ad ambulatori mobili;
21. autocappella;
22. auto attrezzate per irrorare i campi;
23. autosaldatrici;
24. auto con installazioni telegrafiche;
25. autoscavatrici;
26. autoperciatrici;
27. autosega;
28. autoveicoli attrezzati con gruppi elettrogeni;
29. autopompe per calcestruzzo;
30. autoveicoli per uso abitazione;
31. autoveicoli per uso ufficio;
32. autoveicoli per uso officina;
33. autoveicoli per uso negozio;

34. autoveicoli attrezzati a laboratori mobili o con apparecchiature mobili di rilevamento;
35. altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee per l'uso speciale dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

Allegato 6

VEICOLI OGGETTO DI DEROGA

AI PROVVEDIMENTI DI LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

- 1) veicoli di emergenza e di soccorso, compreso il soccorso stradale e la pubblica sicurezza;
- 2) veicoli di turnisti e di operatori in servizio di reperibilità muniti di certificazione del datore di lavoro;
- 3) veicoli appartenenti ad istituti di vigilanza;
- 4) veicoli per trasporto persone immatricolate per trasporto pubblico (taxi, noleggio con conducente con auto e/o autobus, autobus di linea, scuolabus, ecc.);
- 5) veicoli a servizio di persone invalide provvisti di contrassegno "H" (handicap);
- 6) veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie indispensabili e indifferibili per la cura di malattie gravi (o per visite e trattamenti sanitari programmati) in grado di esibire la relativa certificazione medica e attestato di prenotazione della prestazione sanitaria;
- 7) veicoli di paramedici e assistenti domiciliari in servizio di assistenza domiciliare con attestazione rilasciata dalla struttura pubblica o privata di appartenenza, veicoli di medici/veterinari in visita domiciliare urgente muniti di contrassegno rilasciato dal rispettivo ordine;
- 8) veicoli adibiti al trasporto di merci deperibili, farmaci e prodotti per uso medico (gas terapeutici, ecc.);
- 9) veicoli adibiti al trasporto di stampa periodica;
- 10) veicoli di autoscuole muniti di logo identificativo, durante lo svolgimento delle esercitazioni di guida (almeno due persone a bordo);
- 11) veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'art. 60 del Nuovo Codice della Strada, iscritti in uno dei seguenti registri: ASI, StoricoLancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, limitatamente alle manifestazioni organizzate.

Allegato 7

OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITA' URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO NEI 13 COMUNI CON POPOLAZIONE SUPERIORE A 50.000 ABITANTI – aggiornamento al 2009.

- Nelle 13 città della nostra Regione con popolazione maggiore di 50.000 abitanti dal 2000 al 2008 crescono notevolmente il numero dei motocicli (oltre 220.000 nel 2008 con un aumento di oltre il 70% rispetto al 2000) e si ha invece un incremento più contenuto del numero di autovetture motocicli (oltre 1,1 Mln nel 2008 con un aumento del 5% rispetto al 2000);
- Il tasso di motorizzazione nelle 13 maggiori città ha un elevato valore pari a oltre 610 autovetture, ogni 1000 abitanti e dal 2003 è praticamente costante;
- Il consumo dei carburanti per autotrazione continua dal 2000 la tendenza ad un lieve decremento (circa il 5% nel 2007 rispetto al 2000);
- Sul versante dell'incidentalità nelle 13 maggiori aree urbane continua a registrarsi un calo sia del numero totale di incidenti (-20% nel 2008 rispetto al 2000) che dei feriti coinvolti (-17% nel 2008 rispetto al 2000).
- Anche il numero dei deceduti nelle 13 città negli incidenti stradali indica una tendenza al calo della mortalità (oltre 1/3 nel 2008 rispetto al 2000). La diminuzione della letalità negli incidenti non riguarda però la categoria dei pedoni e dei ciclisti.
- Nelle 13 città si registra un incremento significativo dei km di piste ciclabili realizzate: i km di piste aumentano di due volte e mezza la loro lunghezza nel periodo considerato, passando dai 405 km del 2000 agli oltre 1.080 del 2009.
- La superficie delle aree a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali dei centri storici nei 13 maggiori comuni è peraltro aumentata nel corso del decennio passando da 7,2 kmq del 2000 a oltre 10 kmq del 2009, con un incremento di circa un terzo. Nell'ambito dei sistemi di controllo elettronico delle ZTL sono attualmente nove i comuni che si sono dotati di sistema di controllo elettronico delle ZTL (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì e Rimini), mentre a Imola ne è prevista la realizzazione.
- Dal 2001 al 2008 si sono sviluppati nelle 13 città anche interventi di moderazione della velocità dei mezzi circolanti, infatti, le "zone 30" sono quintuplicate passando dai 34 km del 2001 agli oltre 160 del 2009.
- Nel centro storico delle 13 aree urbane si rilevano interventi progressivi a favore dell'organizzazione della sosta a pagamento rispetto la sosta libera. Va notato il valore notevolmente più elevato dell'offerta di numero di posti per sosta a pagamento (+38% nel 2009 rispetto al 2000) rispetto a quella libera (-28% nel 2009 rispetto al 2000);
- E' confermato il forte impulso alla realizzazione di rotonde nei 13 maggiori centri urbani della nostra regione, dal 2001 al 2008 gli incroci a rotonda sono più che quadruplicate, passando dai 163 del 2000 alle oltre 780 del 2009.
- Nel periodo si ha un leggero incremento dei Km di corsie riservate ai mezzi pubblici nelle 13 maggiori città e si rileva la loro esiguità rispetto alla rete totale del tpl (le corsie riservate rappresentano nel 2008 il 3,0 % della rete complessiva di trasporto pubblico);
- Le fermate del TPL nelle 13 città sono progressivamente aumentate passando da circa 7.485 del 2001 alle circa 8.000 del 2009 (+6%).