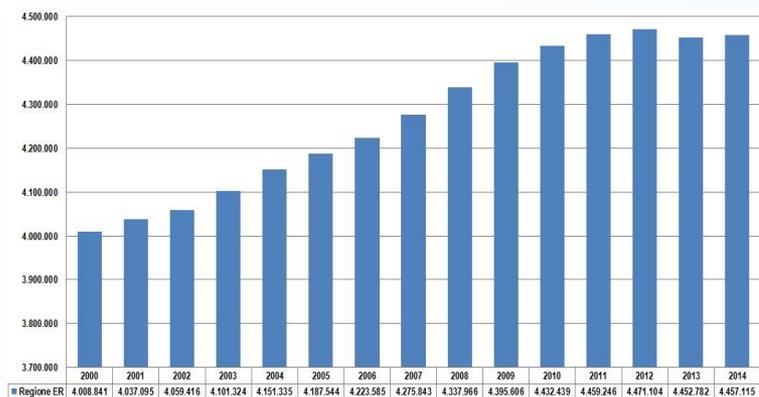


Il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025

QUADRO CONOSCITIVO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE
Bologna, 13 dicembre 2016





Popolazione residente 2013 = 4.452.782

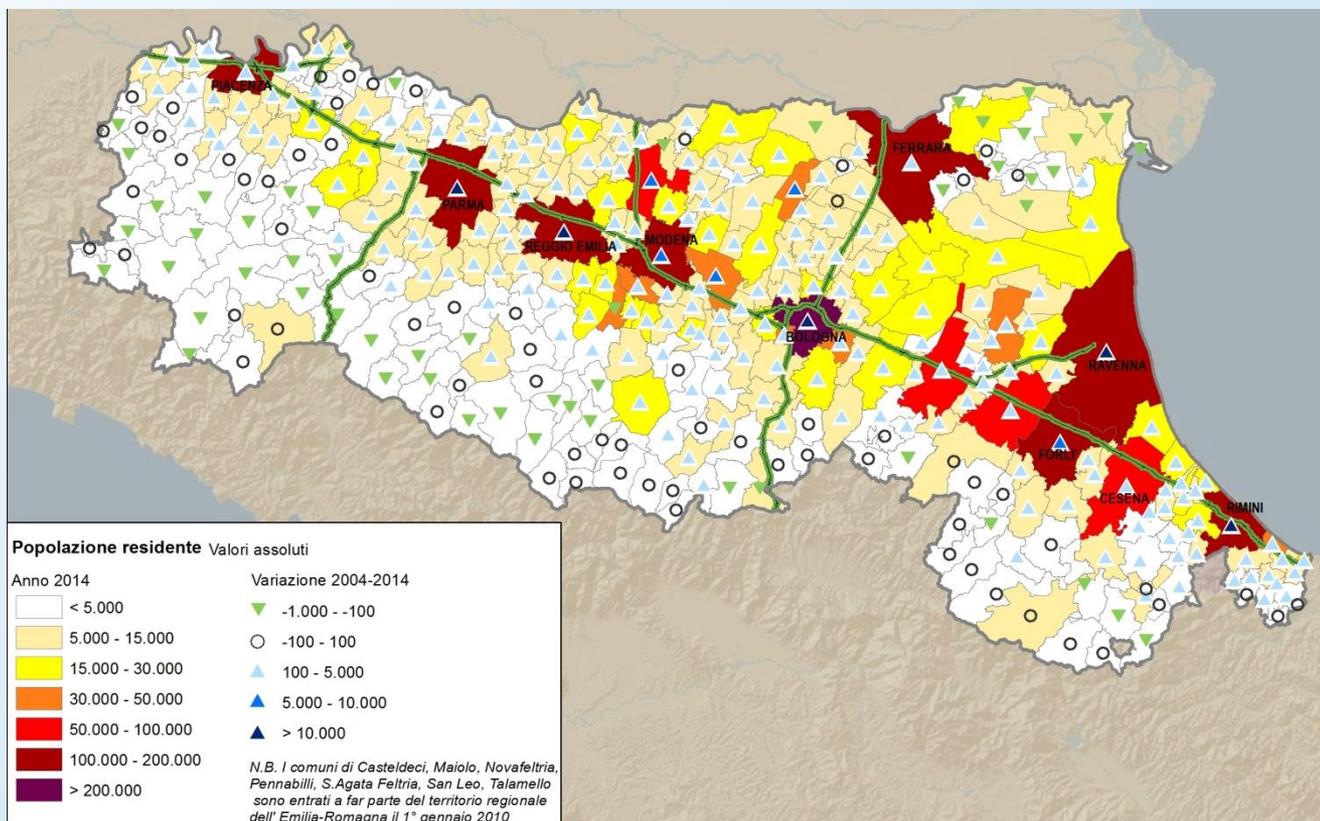
+ 11% rispetto al 2000

Densità media = 198 residenti/kmq

L'incremento di popolazione non è omogeneo sul territorio. Negli ultimi 10 anni la popolazione della fascia montana è in genere diminuita.

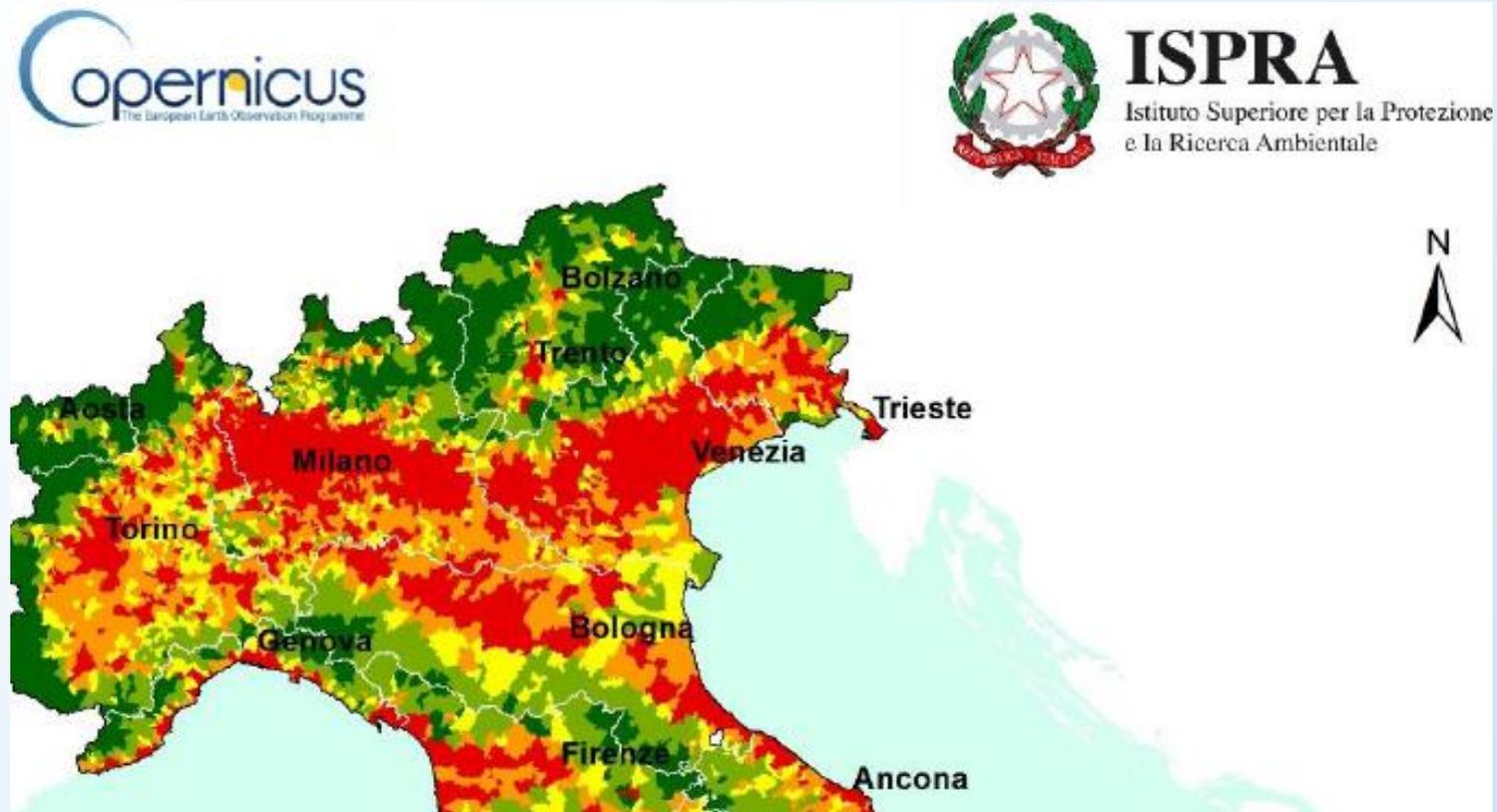
Nelle zone collinari e di pianura anche i comuni minori sono stati interessati da incrementi di popolazione.

Tra i comuni di maggiori dimensioni si segnala **Bologna**: la popolazione residente, in diminuzione o costante fino al 2008, è tornata a crescere negli ultimi anni.



Come riportato nello studio di ISPRA, 2014, “**Il consumo di suolo in Italia**”, il nostro Paese ha un livello di consumo di suolo tra i più alti in Europa.

Questo dato tiene conto di tutti i tipi di insediamento, residenziali e produttivi.



Questo modello insediativo è in genere connesso con una continua richiesta di nuove infrastrutture e di ulteriore mobilità, sempre più basata sul mezzo privato.



Quadro Conoscitivo

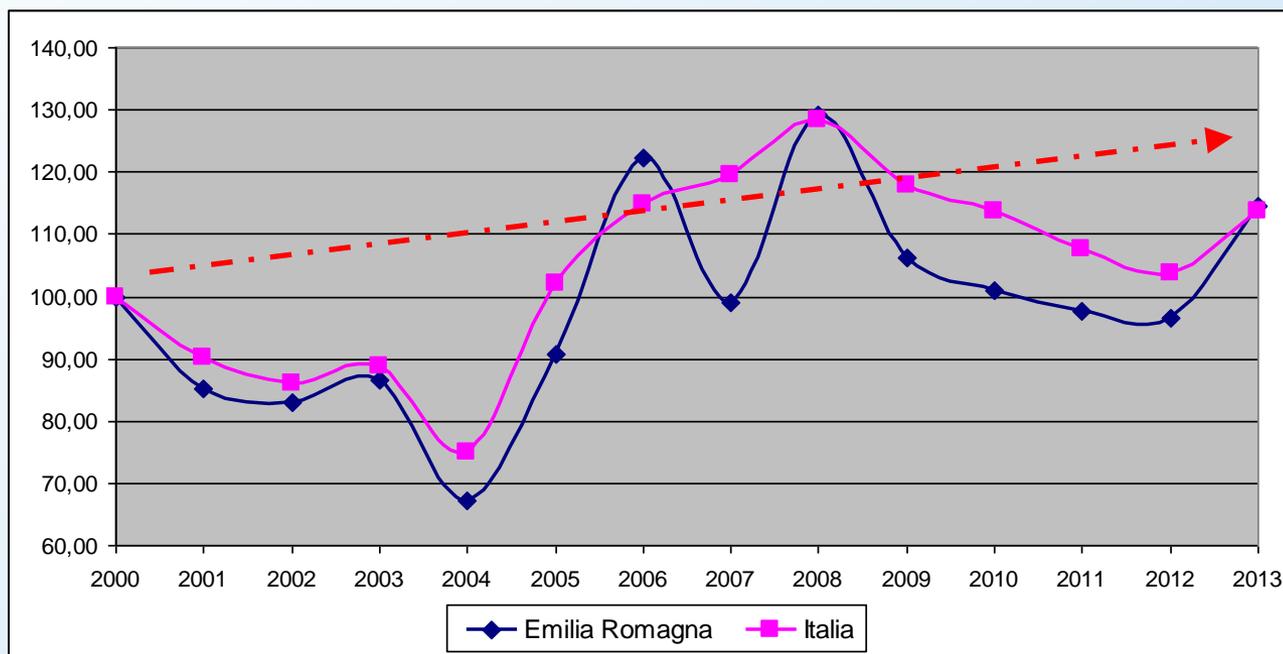
I PRINCIPALI NUMERI DEL SISTEMA
DEI TRASPORTI REGIONALE:

DOMANDA DI TRASPORTO

A partire dal **2000** la domanda di mobilità (urbana e extra-urbana) è risultata in forte crescita, e al **2008**, prima della crisi, gli **spostamenti*km** erano aumentati di **oltre il 30%**. **Dal 2009**, a seguito della crisi, è cominciata una fase decrescente e poi di ricrescita.

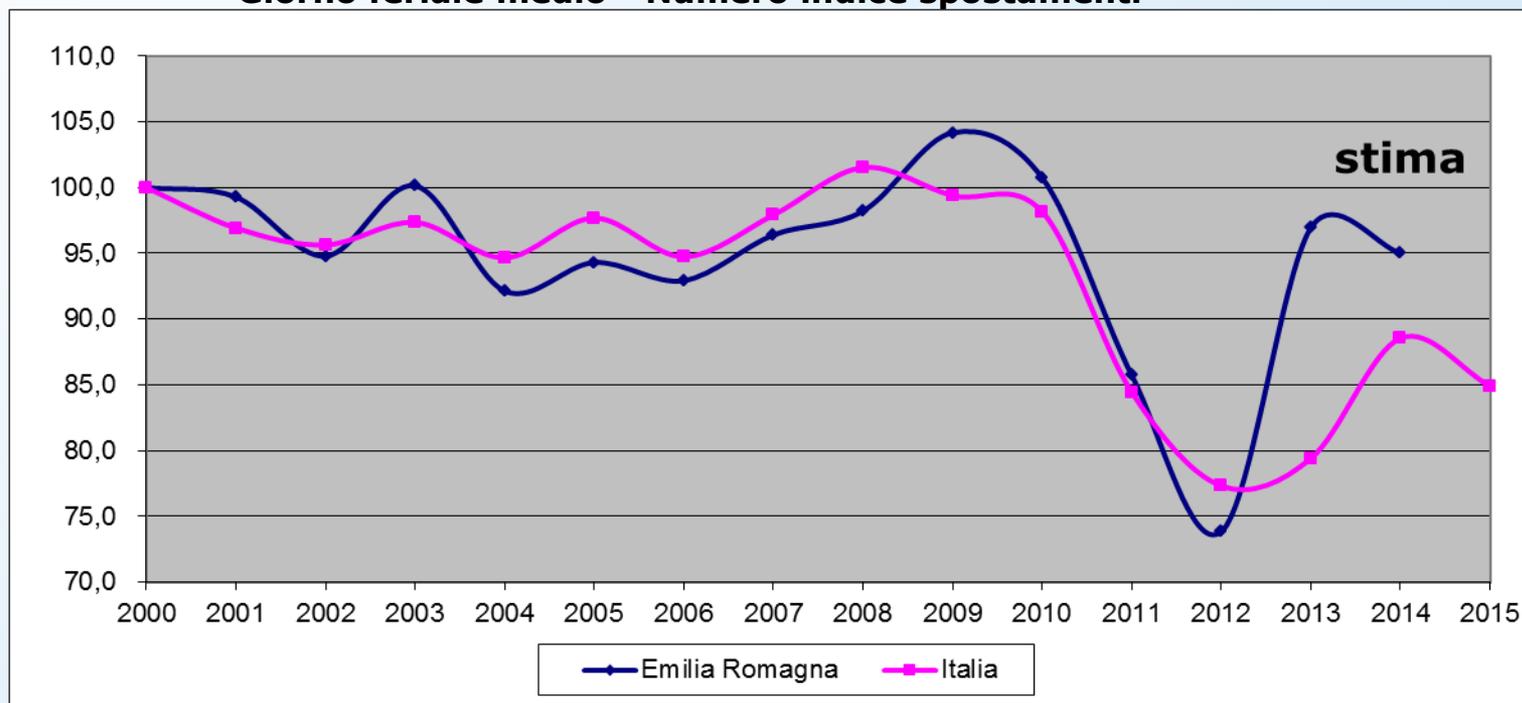
Nel 2013 gli spostamenti*km sono **+18%** rispetto al 2000. **Se si fa riferimento al triennio 2001-2003, l'aumento risulta del 31%**

Giorno feriale medio - Numero indice spostamenti*km



L'incremento di domanda di trasporto non è stato accompagnato da un'analoga espansione del numero degli **spostamenti complessivi**, che al contrario si sono mantenuti pressoché costanti fino al 2008, con un volume di circa 8,9 milioni/giorno. Dopo il calo dovuto alla crisi il numero degli spostamenti nel 2013 è di **oltre 8,8 milioni/giorno**, poco meno di quello del 2000.

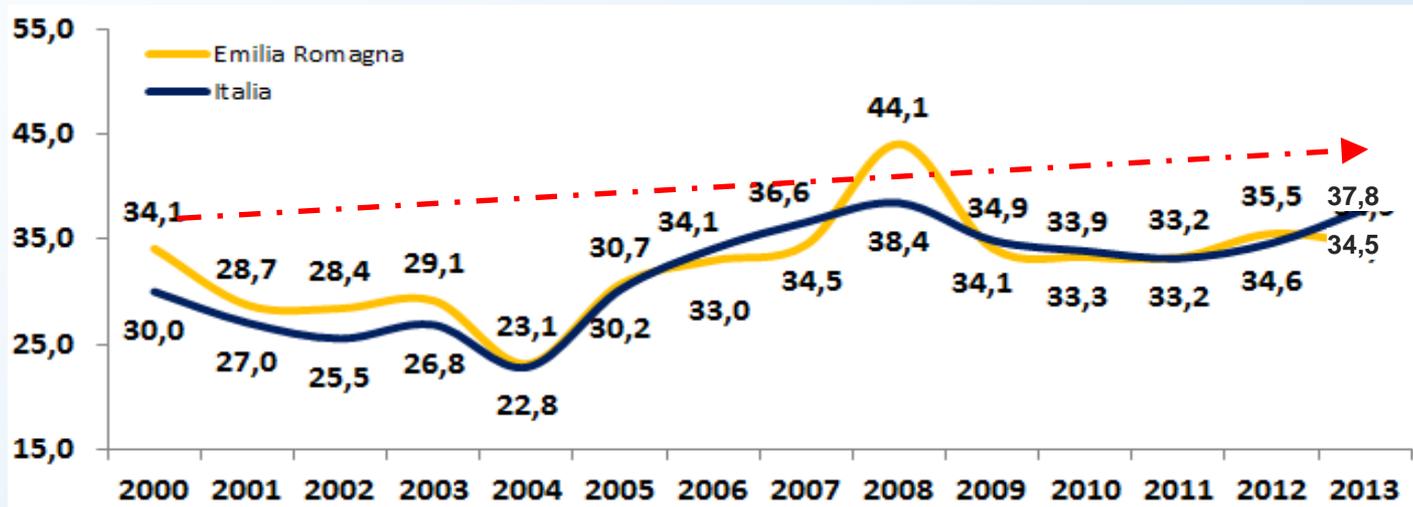
Giorno feriale medio - Numero indice spostamenti



Questo comporta che anche per l'Emilia-Romagna, oltre che per l'Italia, è aumentata la lunghezza degli spostamenti.

La **percorrenza media** pro capite è passata da 29km/giorno, media dei primi anni, a oltre **34 km/giorno**, media ultimi anni.

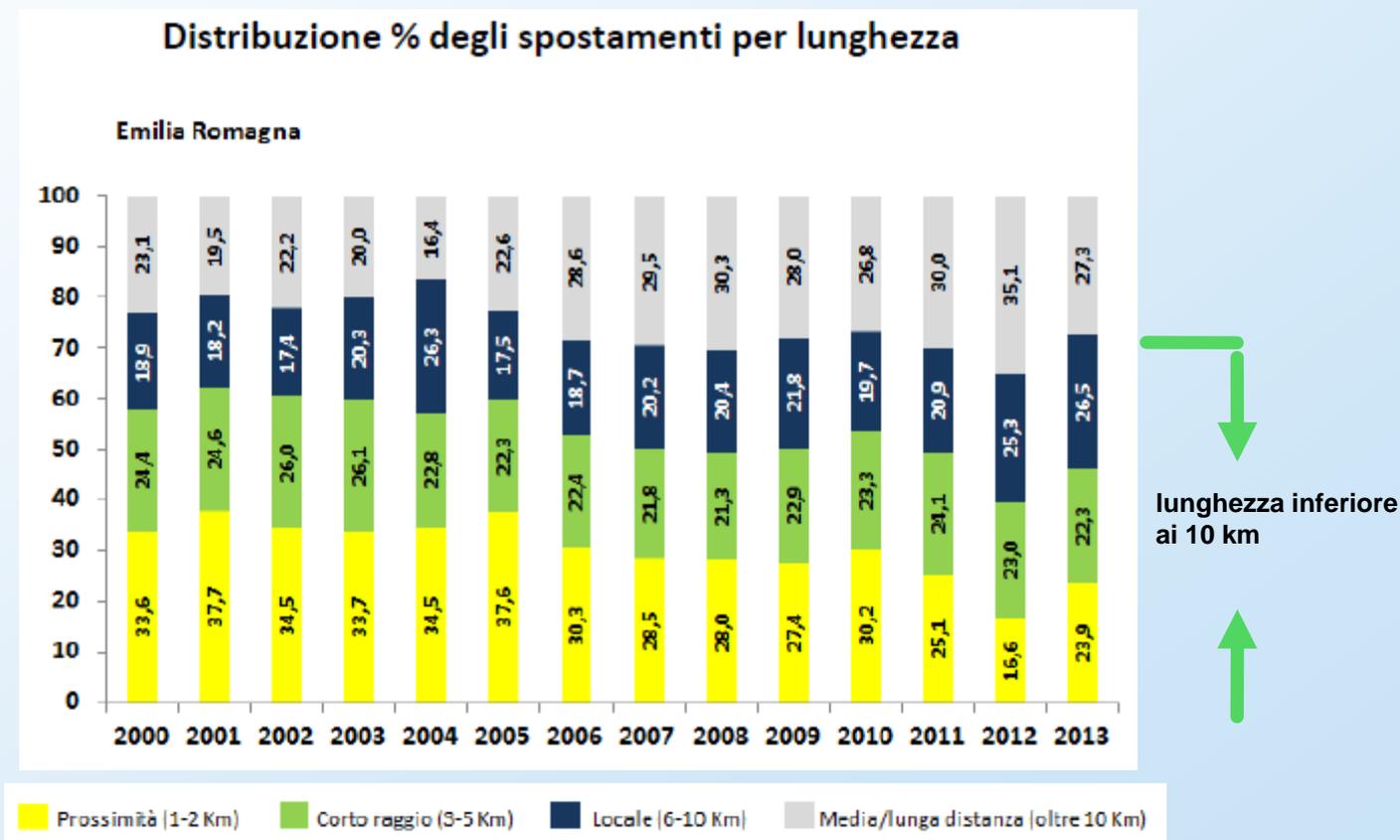
Percorrenza media giornaliera pro-capite (tutti i modi) km/g



Relativamente alle sole auto, nel 2013 la **percorrenza media** in ora di punta è stata di circa **25.5 km**, con un **aumento del 38%**, continuando ad aumentare anche a seguito della crisi, **+8.5% rispetto al 2008**.

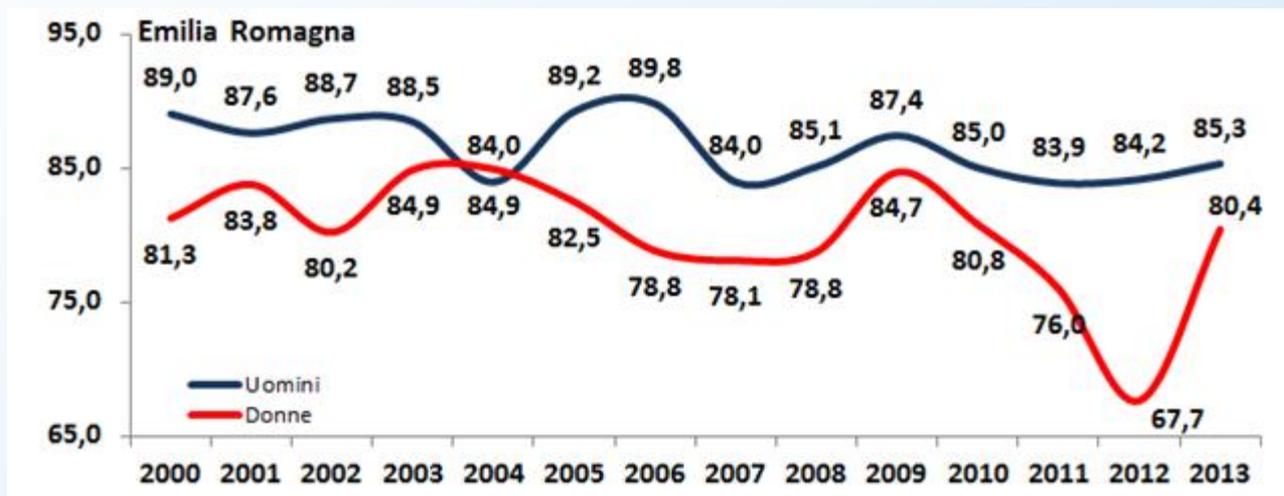
Nel periodo **2000-2013** la mobilità complessiva di tipo locale (inferiore a 10km) si è ridotta a vantaggio di quella a medio-lungo raggio (extraurbana), che è **cresciuta di 6-7 punti percentuale**.

I singoli spostamenti di **lunghezza inferiore ai 10 km** costituiscono nel 2013 ancora comunque **oltre il 70% del totale**, circa 6, 4 milioni/g



Una analisi **per genere** evidenzia un tasso di mobilità leggermente inferiore per le donne, con differenze contenute ma costanti e presenti in **tutti i tipi di indicatore**. Tali differenze permangono anche ad una analisi per tipologie territoriali (es. grandi o piccole città).

Tasso di Mobilità (% pop mobile sul totale)

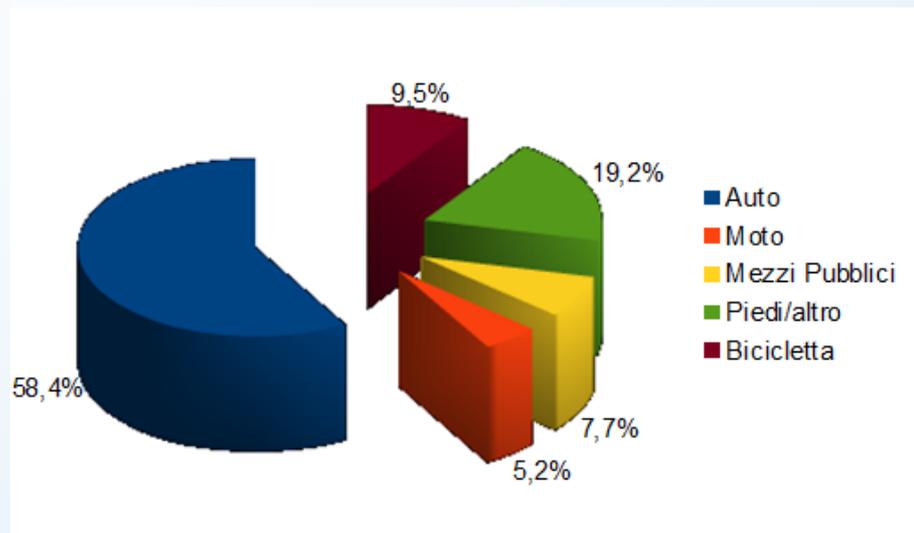


	Uomini	Donne	Totale	Da 14 a 29 anni	Da 30 a 45 anni	Da 46 a 64 anni	Oltre 65 anni
Bologna area vasta	83,2	79,3	81,0	92,9	86,0	82,7	67,6
Capoluoghi Emilia	83,3	73,2	77,3	88,6	85,1	80,0	60,6
Capoluoghi Romagna	82,1	80,1	81,0	89,2	85,5	84,9	64,6
Altri comuni	79,4	71,5	75,4	91,4	83,7	74,3	50,0
Totale	82,0	76,3	78,8	90,8	85,1	80,7	61,7

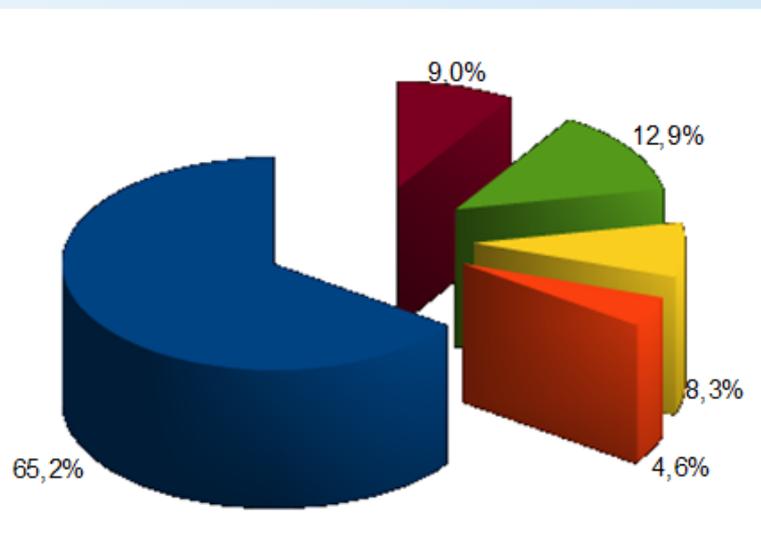
Quanto detto si riflette sulla **scelta modale**, con la crescita complessiva **dall'auto, 65,2%** degli spostamenti, +6.8 rispetto al 2001, il leggero aumento della modalità **Tpl, 8,3 %**, ossia +0.4 rispetto al 2001 e il deciso **calo pedonale al 12,9%** del totale, contro il **19,2% del 2001**.

La modalità ciclo-pedonale inoltre assume valori importanti solo per spostamenti di breve raggio (entro 2 km).

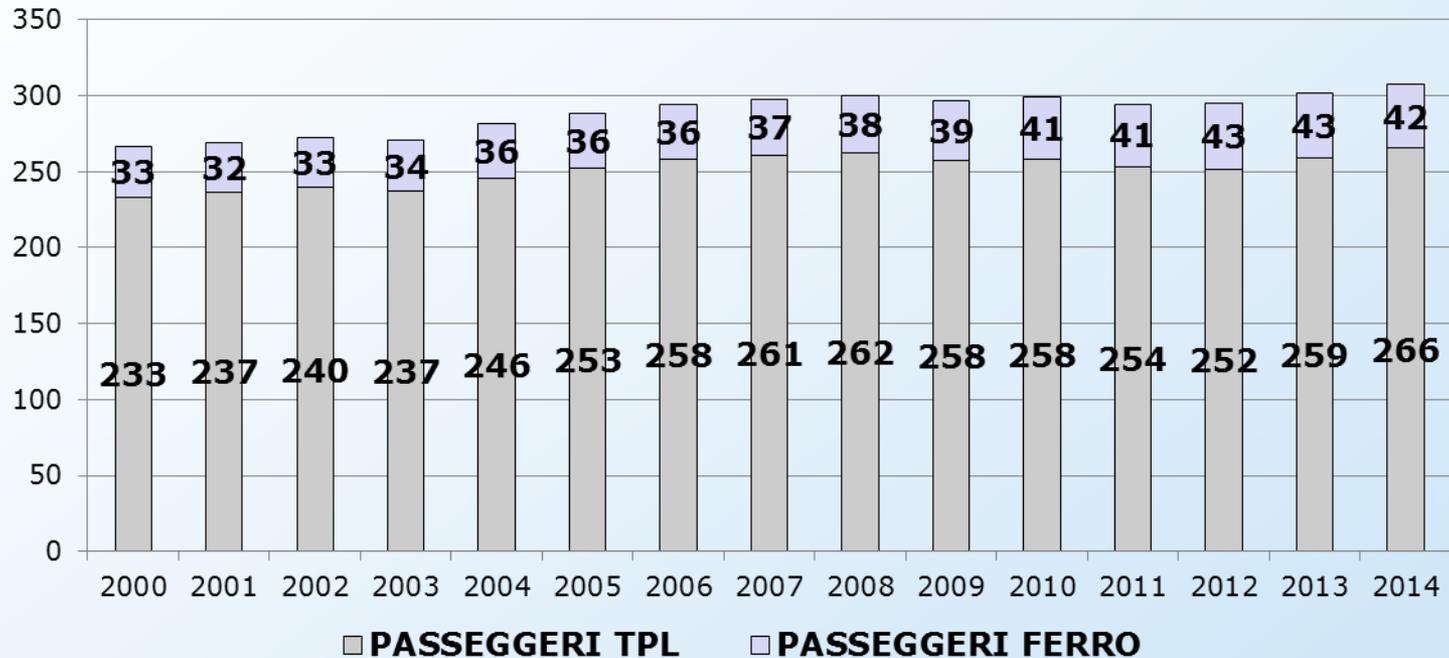
Anno 2001



Anno 2013

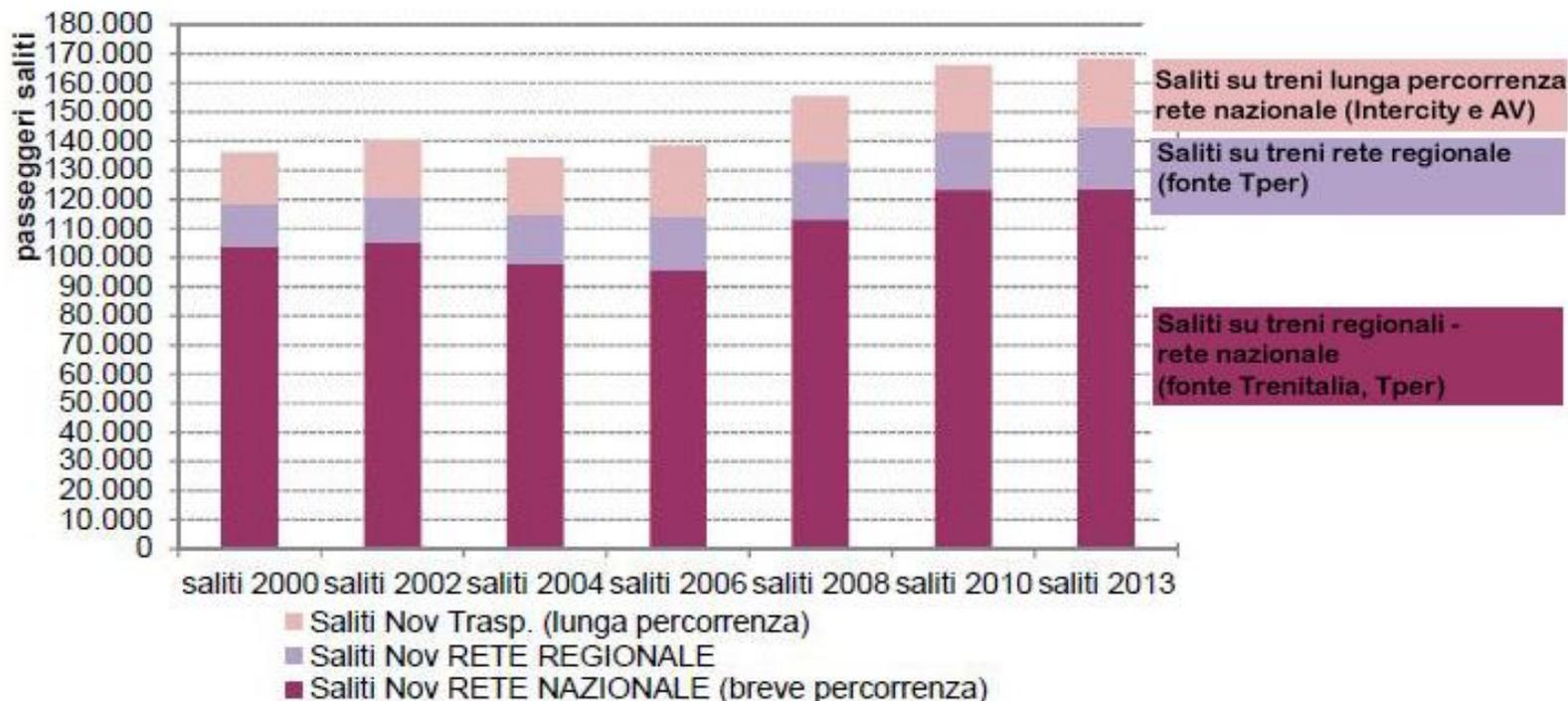


Passeggeri annui TPL + Ferrovia serie 2000 - 2014, Milioni



Con riferimento al totale **passengeri/anno** del sistema del trasporto pubblico regionale (su gomma e su ferrovia, urbano ed extraurbano), nel 2013 sono stati effettuati quasi **302 milioni di viaggi**, saliti a 308 nel 2014, con un incremento di oltre il **15%**, rispetto all'anno 2000.

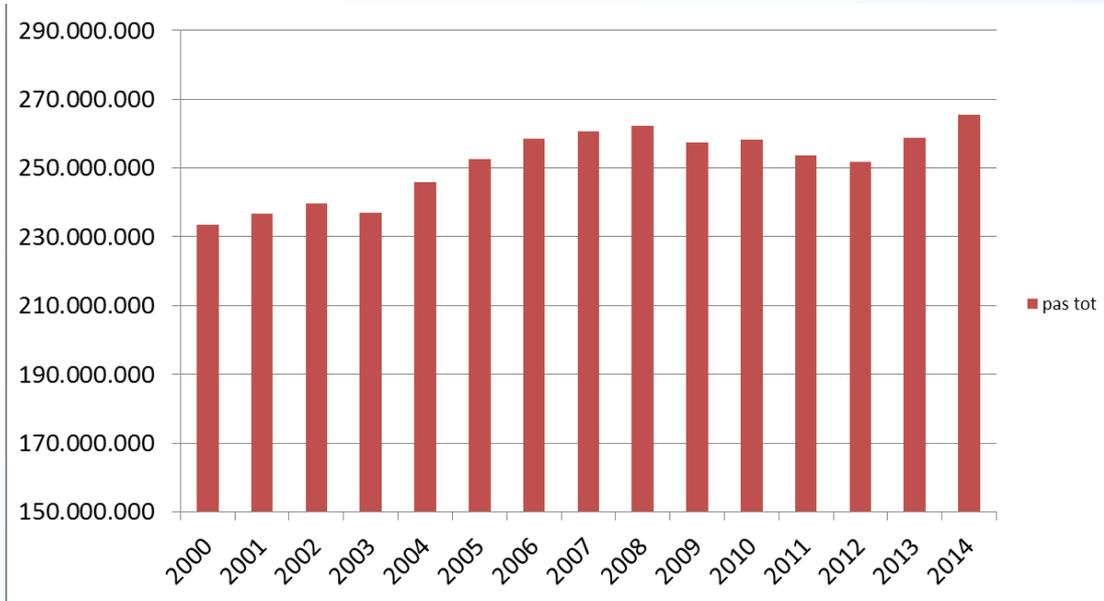
PASSEGGERI DEL TRASPORTO FERROVIARIO



Con riferimento al **giorno feriale medio**, i passeggeri complessivi del servizio ferroviario sono passati da **136.000 del 2000** ad oltre **168.000 del 2013**, con un aumento di circa il **23,5%**. I passeggeri del solo trasporto regionale (escluso i treni Lunga Percorrenza) nel 2013 sono stati oltre **145.000**.

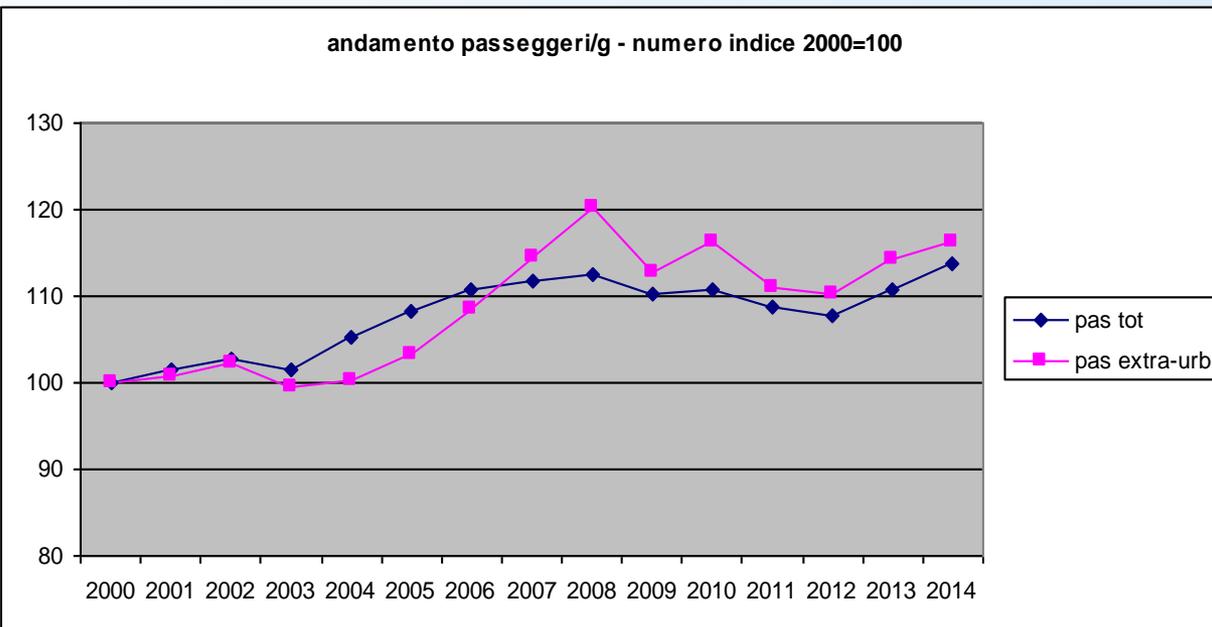
I **servizi offerti attuali** (in termini di treno*km), rispetto al 2000 **sono aumentati di oltre il 24%**

PASSEGGERI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (gomma)



Con riferimento ai viaggiatori, dopo il lieve calo degli ultimi anni, nel **2013 sono risaliti a circa 259 milioni** annui, e nel 2014 a 266 milioni, ossia a **circa 885.000 passeggeri/giorno**.

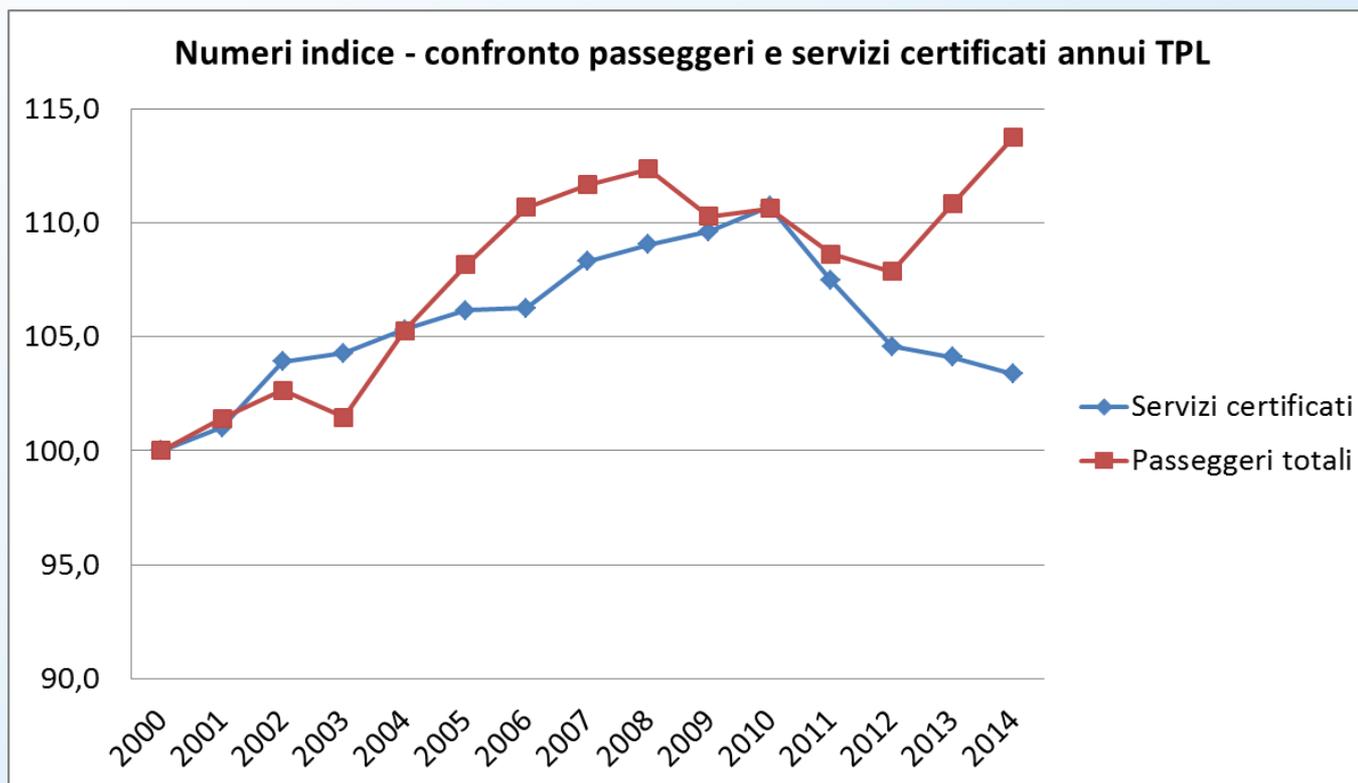
Vi è quindi stato **un aumento complessivo**, dal 2000 al 2014 **di circa il 14%**.



Distinguendo tra **passeggeri totali e passeggeri extra-urbani**, si vedono gli andamenti leggermente differenti, con una crescita percentualmente maggiore degli extra-urbani.

Confrontando il dato sui passeggeri con il livello dei servizi effettivamente prestati, si vede in generale una buona corrispondenza.

Da segnalare che nell'ultimo biennio, anche a seguito dei processi di efficientamento del servizio e all'intensificazione della lotta all'evasione tariffaria, si è avuta una **crescita del traffico passeggeri anche a seguito di una riduzione dei servizi.**



Trasporto merci

La quantità **di merci** che si muove sul territorio dell'Emilia-Romagna è di poco inferiore **ai 200 milioni di tonnellate** (2013).

Sono diminuite di **circa il 10%** rispetto ai 217 milioni del 2000.

Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna (ton./anno)

		2000	2005	2013
STRADA	Origine o Destinazione in E-R	107.086.366	132.168.698	83.540.056
	Flussi intraregionali	97.404.855	119.672.526	99.788.406
	Totale strada	204.491.221	251.841.224	183.328.462
FERRROVIA	Totale ferrovia	12.564.317	14.096.214	15.800.000
<u>TOTALE (strada + ferrovia)</u>		217.055.538	265.937.438	199.282.462
Attraversamento totale		48.463.976	76.804.216	48.667.250
<u>TOTALE</u>		265.519.514	342.741.654	247.949.712

Vanno poi aggiunte le merci che **attraversano il territorio regionale**, circa 50 milioni di tonnellate, **il 25% del totale** regionale, quasi tutte su strada

Trasporto merci su strada

Le merci movimentate **su strada** sono **oltre il 90%** del totale, circa **183 milioni di tonnellate**, con **distanza media di circa 109 km**.

Secondo i dati Istat del 2012 costituisce circa **il 12%** del traffico stradale merci in Italia.

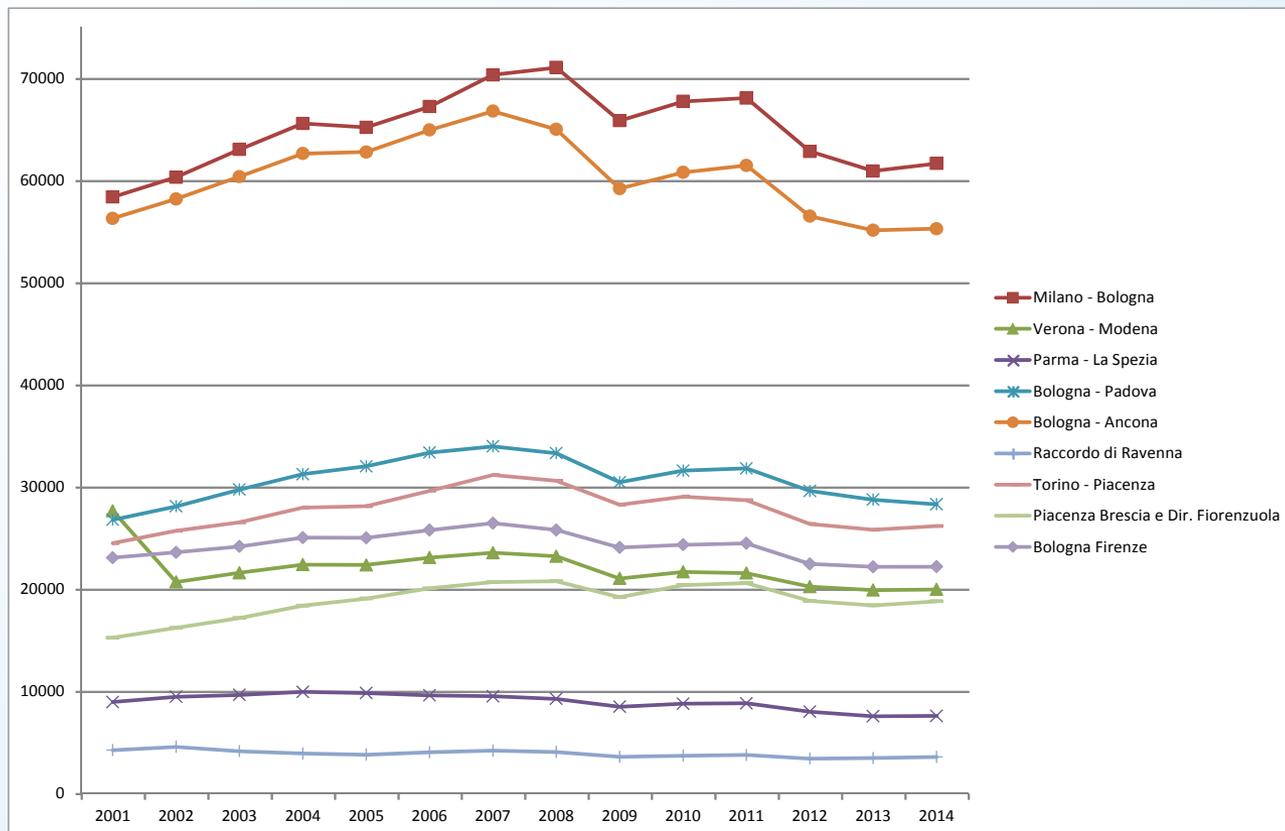
L'Emilia-Romagna è la regione a più alta densità di trasporto merci su strada, circa 37 milioni di T*Km per 10.000 abitanti.

Il traffico **intraregionale** costituisce circa il **55%** del totale regionale. Ha carattere prevalentemente locale, ossia è di **"corto raggio"**, con il **70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km**.

Tale traffico è costituito per oltre il 90% da **"conto proprio"**.

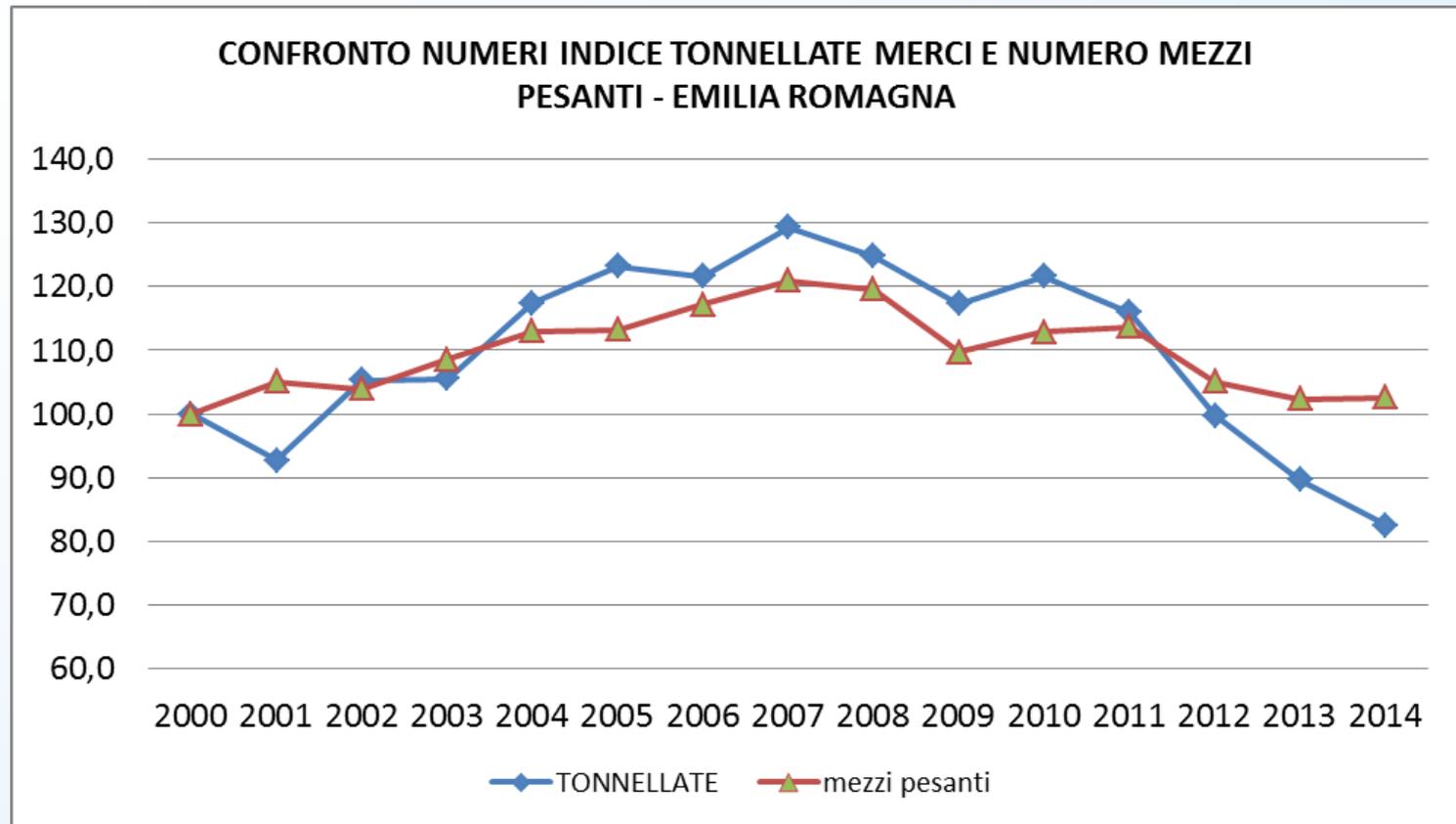
Trasporto merci su strada

Valori giornalieri del traffico pesante nei tronchi autostradali passanti in Emilia-Romagna tra il 2001 e il 2014



Dopo un periodo di costante crescita dei flussi veicolari merci, a seguito della crisi ci sono stati cali su tutti i tronchi autostradali, con punte fino a -20% rispetto al massimo del 2008, con dati stabili nell'ultimo biennio o in leggera crescita.

Trasporto merci su strada



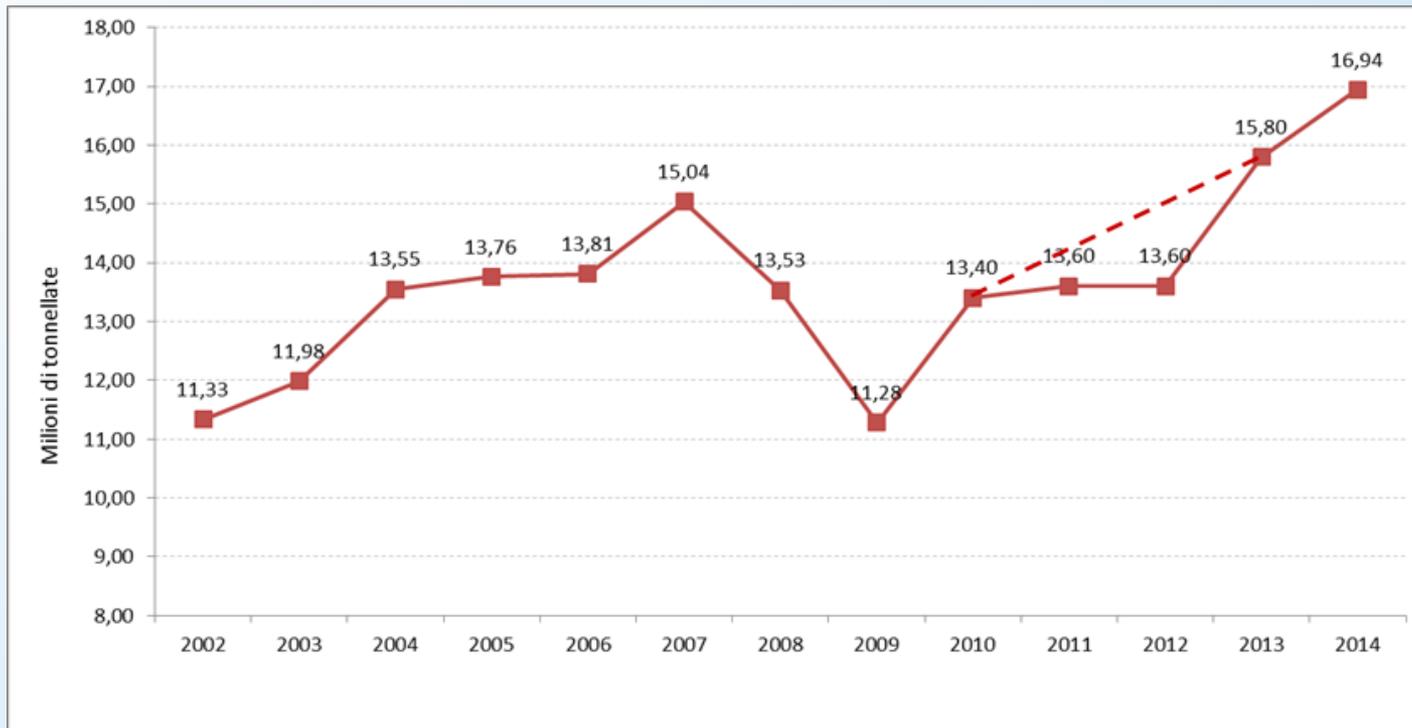
La decrescita degli ultimi anni delle **tonnellate** trasportate non è accompagnata da una analoga riduzione dei **flussi veicolari**, e ne consegue una **perdita di efficienza del sistema trasportistico** stradale.

Trasporto merci ferroviario

Il **traffico merci ferroviario** nel 2013 ha raggiunto circa **16 milioni** tonnellate/anno, quasi **8% del totale regionale**, aumentando nel 2014 a circa **17 milioni**. Rispetto al 2000 vi è stato un **aumento di +34,1%**

Il numero di **viaggi/treno** negli anni precedenti era maggiore dell'attuale, con la presenza di treni di tipo 'diffuso'. Questo tipo di traffico oggi non viene più effettuato e viaggiano solo treni completi, con un maggiore efficientamento.

Flussi merci ferroviari in Emilia-Romagna (Milioni di tonnellate 2002-2014)

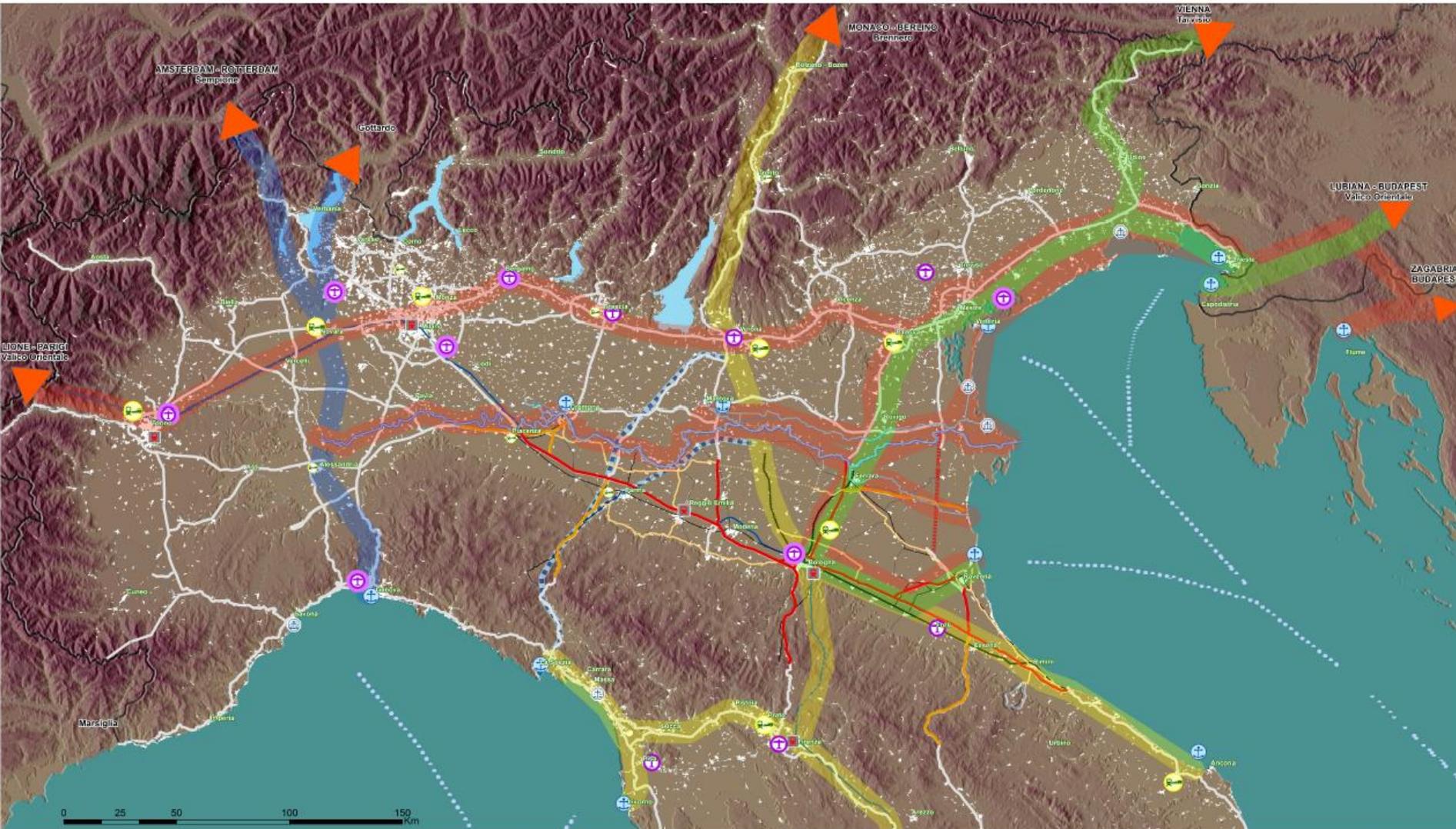




Quadro Conoscitivo

I PRINCIPALI NUMERI DEL SISTEMA
DEI TRASPORTI REGIONALE:

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO



- Asse e Corridoi**
- Scandinavo-Mediterraneo
 - Mediterraneo
 - Reno-Alpi
 - Baltico - Adriatico
- Rete Stradale**
- TIBRE
 - Autostrade del mare
 - Core
 - Comprehensive
 - E55 corridoio
 - Resto della Grande Rete regionale
 - CISPADANA corridoio

- Rete Ferroviaria**
- Core High Speed
 - Stazione Alta Velocità
 - Core RER
 - Comprehensive RER
 - Rete regionale

- Nodi**
- + Aeroporto Core
 - + Aeroporto Comprehensive
 - + Interporto Core
 - + Interporto Comprehensive

- + Porto Core
 - + Porto Comprehensive
- Altre Infrastrutture**
- Rete ferroviaria nord Italia
 - Autostrade Nord Italia

Regione Emilia Romagna

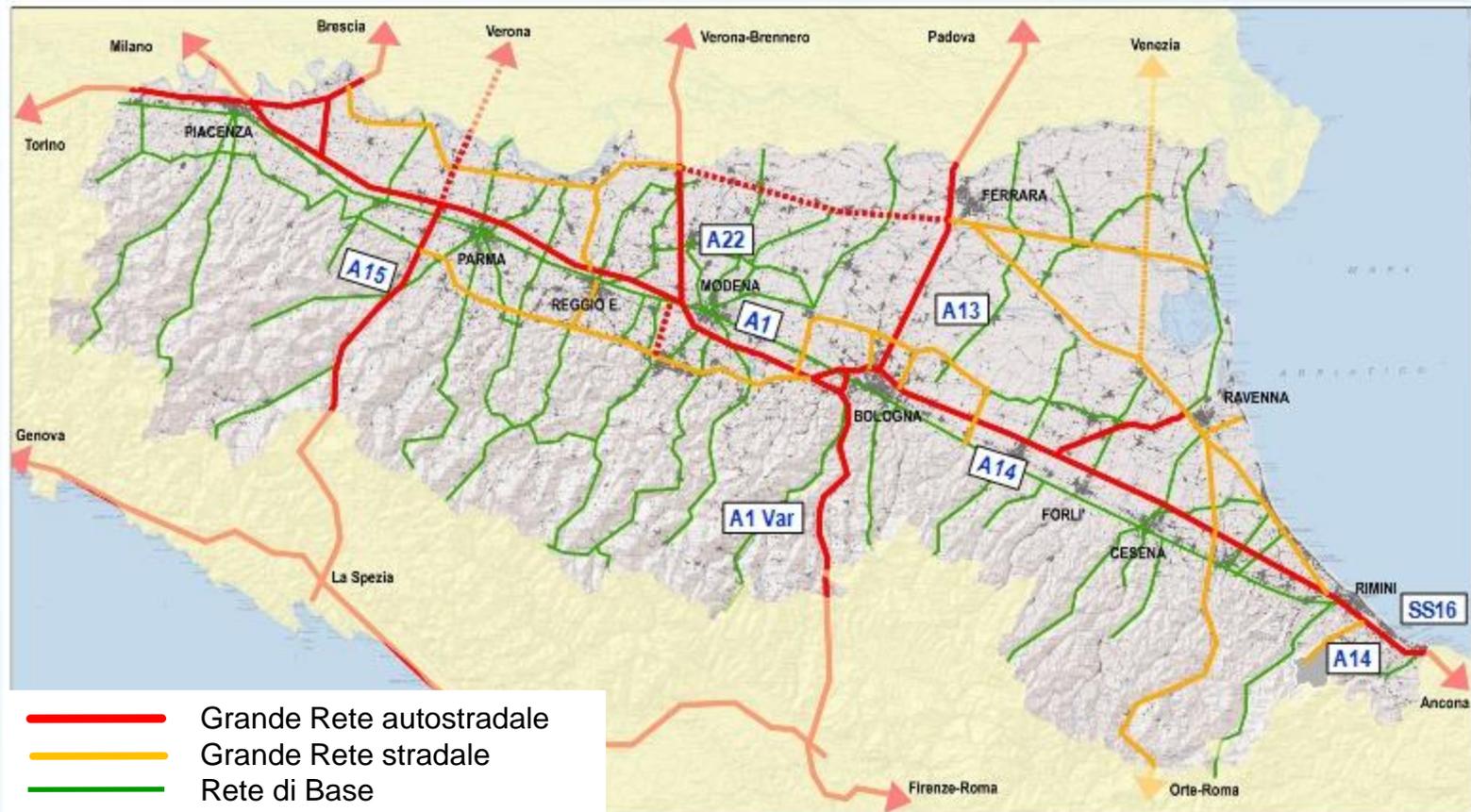
Quadro Conoscitivo

Inquadramento infrastrutturale

TAVOLA 1

PRIT 2025

Il sistema infrastrutturale stradale



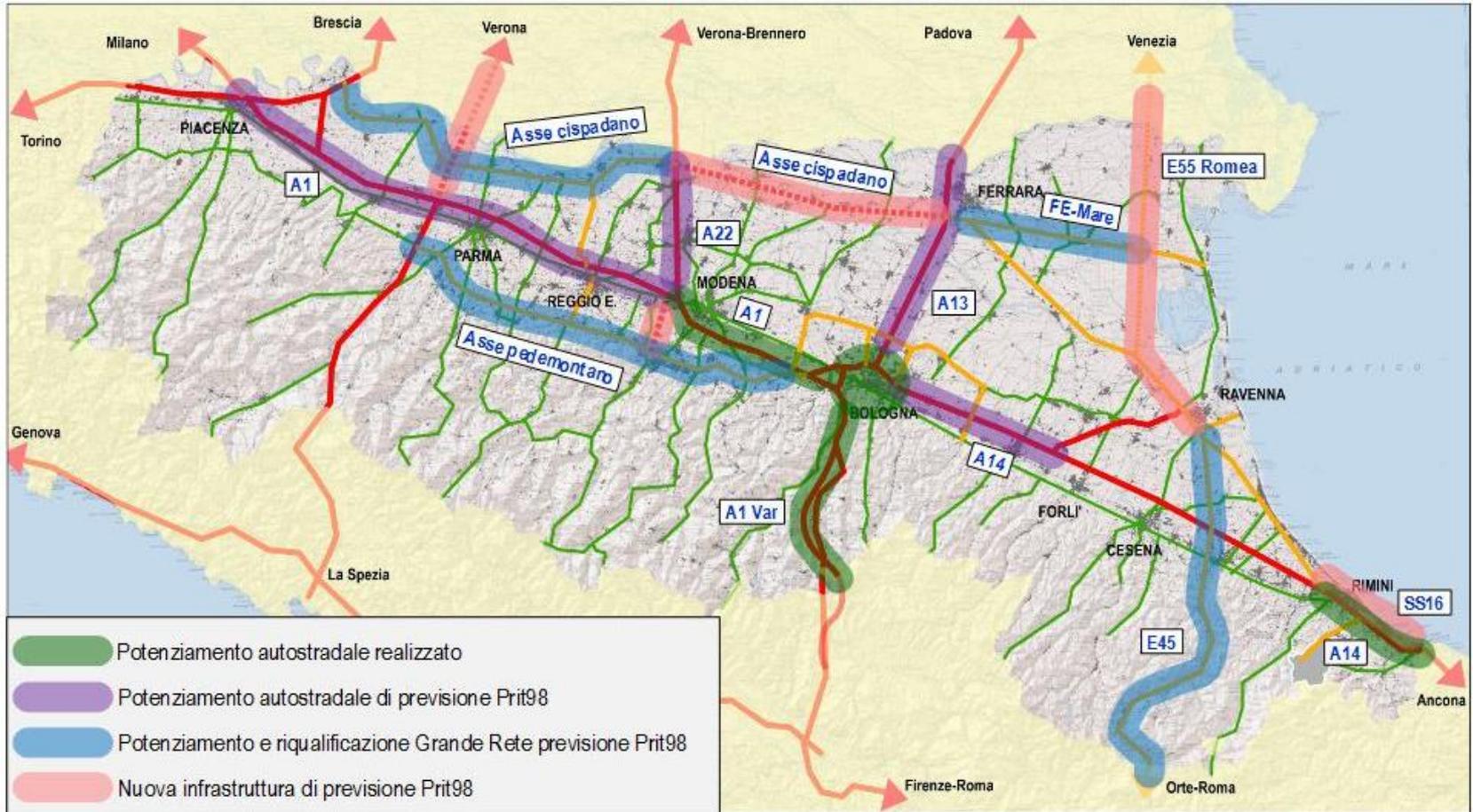
La rete stradale regionale è suddivisa dal Prit98 in:

Grande Rete, con funzioni di servizio per la mobilità di ampio raggio;

Rete di Base, che deve garantire l'accessibilità del territorio;

al fine di creare un sistema gerarchizzato, organizzato a maglie larghe, cercando di ottimizzarne l'efficienza.

Opere Grande Rete regionale



Principali opere Grande Rete

Interventi realizzati Prit98:

Quarta corsia autostradale A1 tratto Bologna-Modena Nord

Potenziamento nodo di Bologna (autostrada A14/Tangenziale, complanare Sud)

Variante di Valico autostrada A1 Bologna-Firenze

Terza corsia autostrada A14 Adriatica, tratto Rimini Nord-Cattolica

Riqualificazione e potenziamento varie tratte asse pedemontano, asse cispadano (tratto Reggiolo/A22-Castelvetro Piacentino)

Ulteriori interventi previsti Prit98:

Quarta corsia autostradale in A14 (tratto Bologna S.Lazzaro - diramazione Ravenna) e in A1 (tratto Modena Nord-Piacenza/confine regionale)

Terza corsia autostradale in A13 (tratto Bologna-Ferrara/confine regionale) e A22 del Brennero (Campogalliano-confine regionale)

Prosecuzione della riqualificazione e potenziamento asse pedemontano, asse cispadano (tratto Reggiolo/A22-Castelvetro Piacentino)

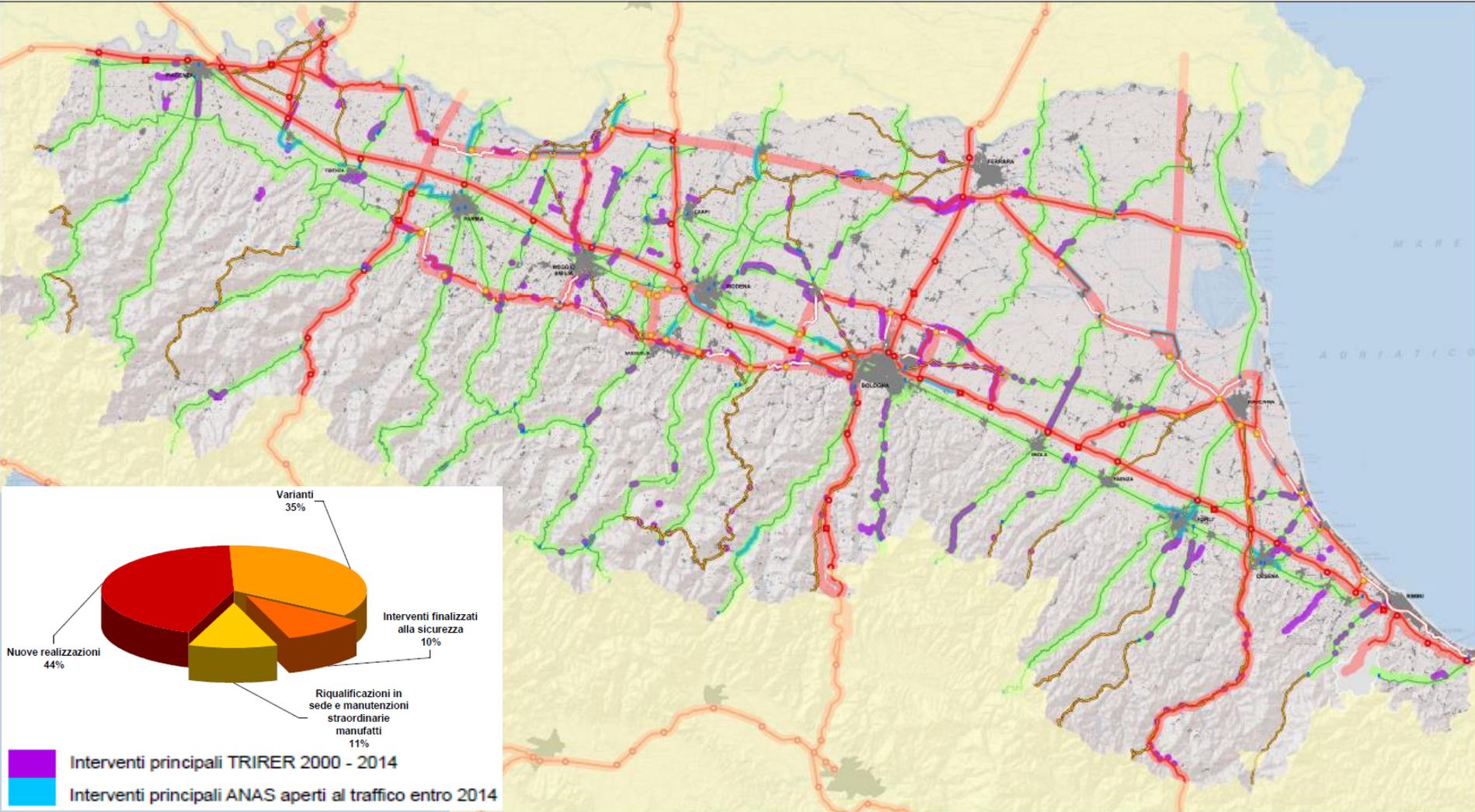
Riqualificazione e potenziamento raccordo Ferrara-Mare

Riqualificazione e potenziamento Corridoio E55/E45

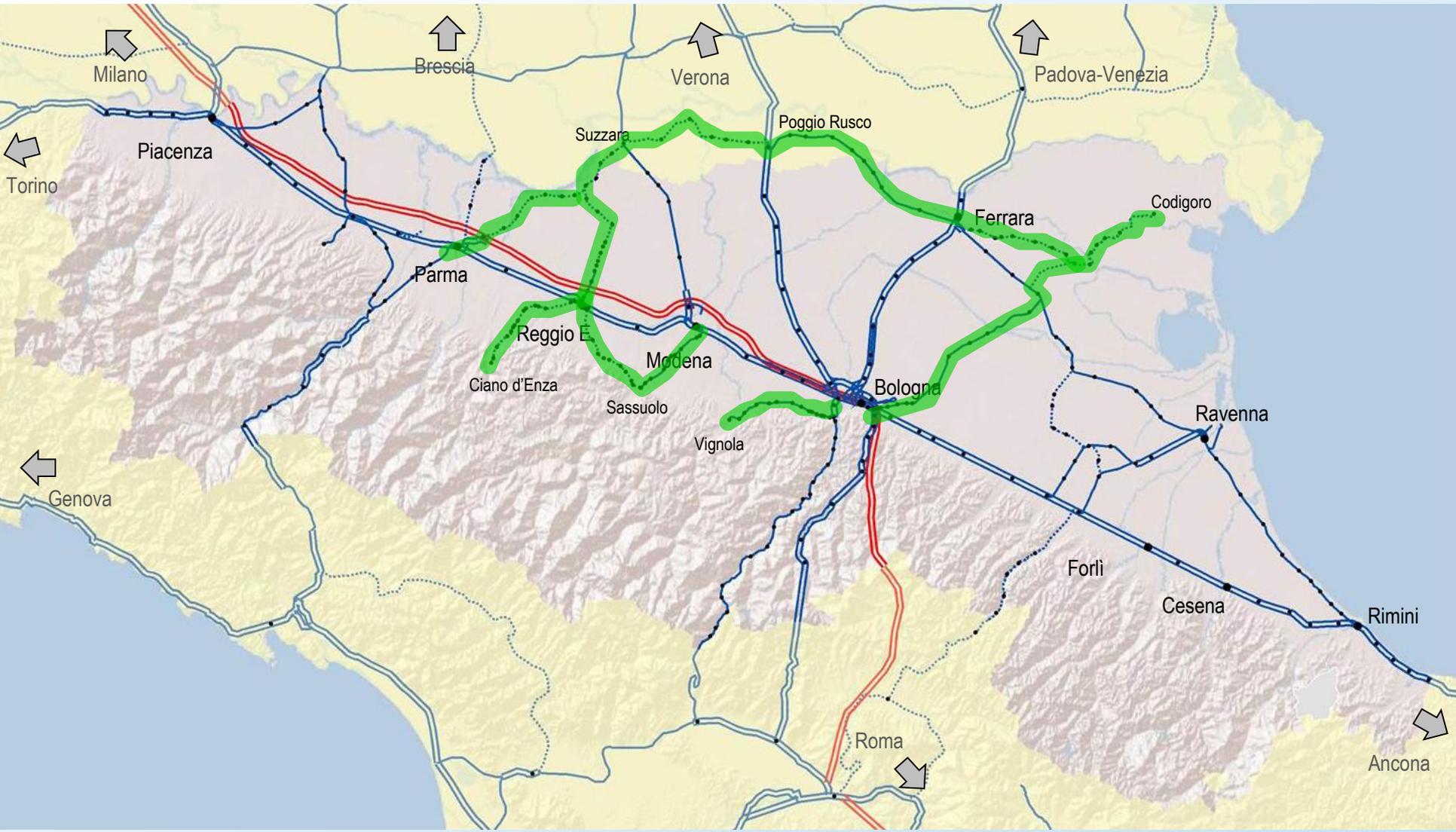
Nuove autostrade: Cispadana (Ferrara-Reggiolo/A22), Campogalliano-Sassuolo, raccordo TiBre

Nuova Complanare SS16 Rimini Nord-Cattolica

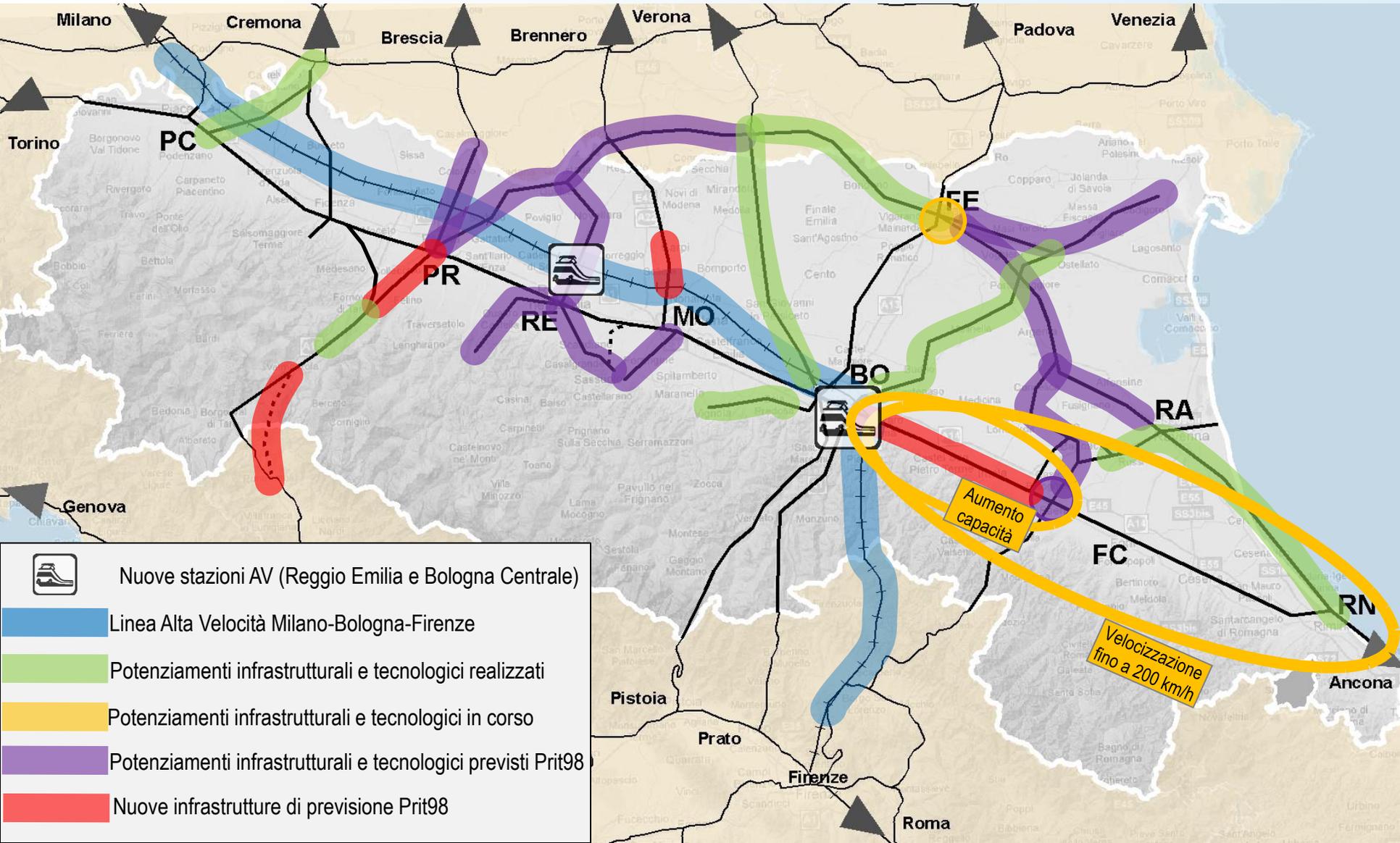
Principali opere stradali: interventi Trirer



Il sistema infrastrutturale ferroviario rete RFI e rete regionale FER



Azioni PRIT sulla rete ferroviaria in ER



Nuove stazioni AV (Reggio Emilia e Bologna Centrale)

Linea Alta Velocità Milano-Bologna-Firenze

Potenzamenti infrastrutturali e tecnologici realizzati

Potenzamenti infrastrutturali e tecnologici in corso

Potenzamenti infrastrutturali e tecnologici previsti Prit98

Nuove infrastrutture di previsione Prit98

Aumento capacità

Velocizzazione fino a 200 km/h

Principali interventi sulla rete ferroviaria in ER

Interventi realizzati Prit98:

- Completamento del sistema AV/AC ferroviario (linea Milano-Bologna-Firenze):
 - passante sotterraneo AV di Bologna;
 - nuove stazioni AV Bologna Centrale e di Reggio Emilia (Mediopadana)
- Raddoppio linee Bologna-Verona, Russi-Ravenna e Parma-La Spezia (tratta Solignano-Osteriazza)
- Riattivazione ed elettrificazione linea Casalecchio-Vignola
- Elettrificazione linee Bologna-Portomaggiore e Ferrara-Poggio Rusco
- Potenziamento infrastrutturale linea Rimini-Ravenna e Piacenza-Castelvetro
- Potenziamento tecnologico su tratti di alcune delle restanti linee

Ulteriori interventi previsti Prit98:

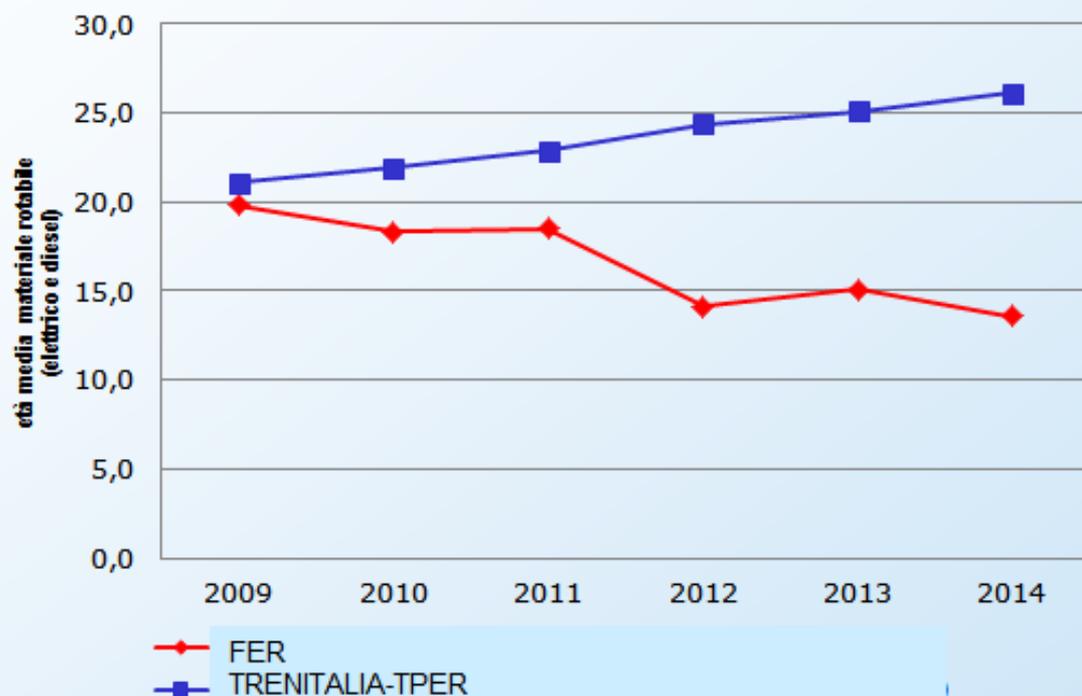
- Quadruplicamento tratta Bologna-Castelbolognese (linea Adriatica)
- Raddoppio della tratta Soliera-Carpi (linea Modena-Mantova)
- Potenziamento itinerario TiBre (Tirreno-Brennero) e completamento del raddoppio della linea Pontremolese (linea Parma-La Spezia);
- Prosecuzione dei lavori di elettrificazione della rete regionale su quelle a più intenso traffico
- Riconfigurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo di Faenza, anche al fine di collegarlo al potenziamento delle relazioni tra Ravenna e Ferrara (bypass merci, intervento in corso di realizzazione);
- Raddoppio linea Porrettana (tratto Casalecchio-Sasso Marconi) per velocizzare e stabilizzare i servizi.

Inoltre, sono in corso di realizzazione i seguenti interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico:

- Nodo di Ferrara (bypass merci linee Ravenna/Codigoro-Poggio Rusco)
- Velocizzazione fino a 200 km/h linea Bologna-Rimini-Ancona
- Aumento capacità linea adriatica tratto Bologna-C.Bolognese
- Accesso alla stazione di Bologna AV della linea da/per Venezia

Età media del materiale rotabile del trasporto ferroviario regionale

	Età media materiale rotabile (elettrico e diesel)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Materiale rotabile FER	19,8	18,3	18,5	14,1	15,1	13,6
Materiale rotabile TRENITALIA-TPER	21,1	21,9	22,9	24,4	25,1	26,1

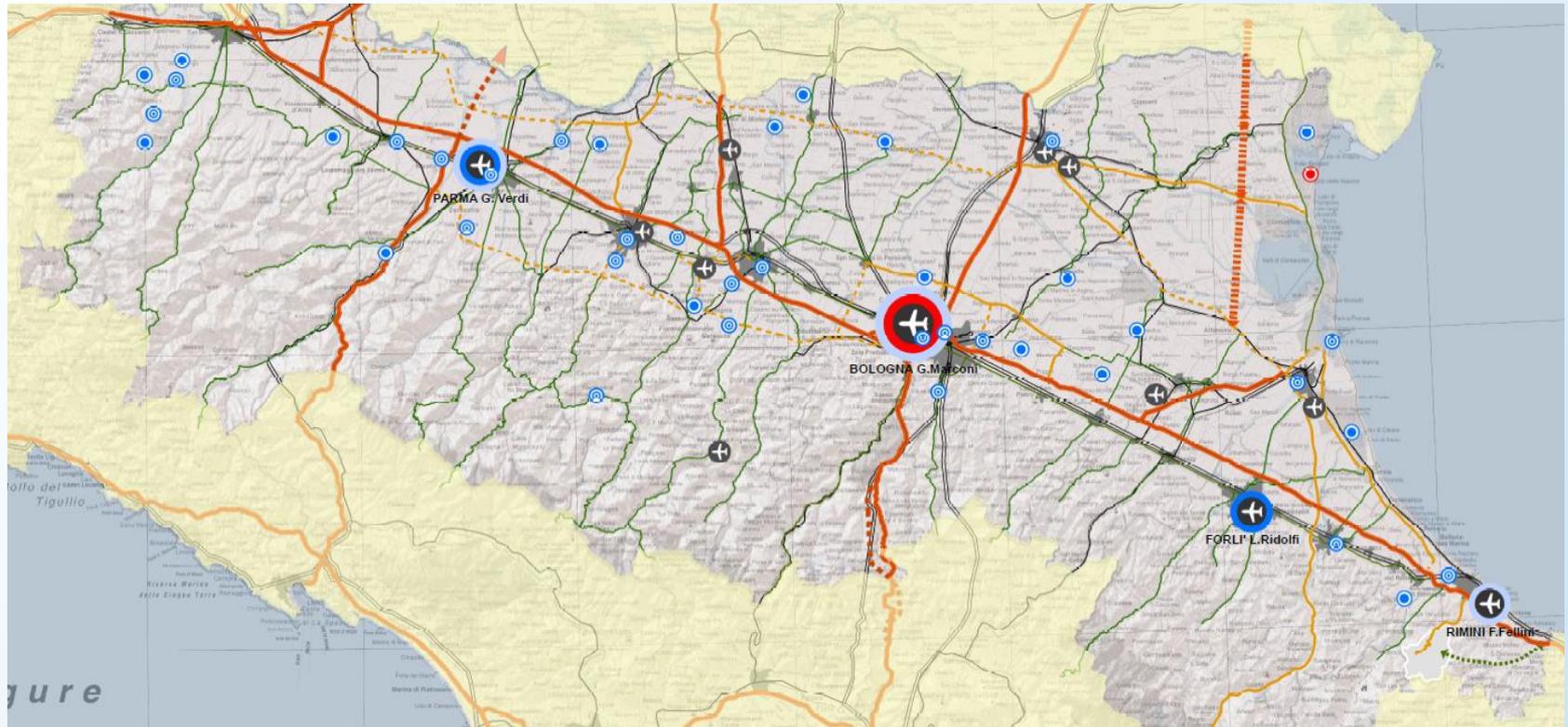


I dati sull'età media non tengono conto degli interventi di restyling, manutenzione straordinaria e potenziamento tecnologico.

L'aggiudicazione della nuova gara per l'affidamento del servizio regionale prevede il sostanziale rinnovo dell'intero parco rotabile, con 75 nuovi treni (su 96) che entreranno in servizio a partire dal 2019.

Il sistema aeroportuale

L'**offerta infrastrutturale** aeroportuale dell'Emilia-Romagna risulta fra le più elevate a livello nazionale con circa un aeroporto ogni milione di abitanti. E' un sistema incentrato sullo scalo di Bologna, inserito come nodo "**core**" della rete **TEN-T**, e in costante crescita nell'ultimo decennio.



Aeroporto in Rete TEN-T Core



Aeroporto in Piano Nazionale Aeroporti



Altri aeroporti/aerodromi



Aeroporto in Rete TEN-T Comprehensive



Aviosuperficie

Il **Piano Nazionale degli Aeroporti** include 3 aeroporti in Emilia-Romagna: Bologna (strategico), Parma e Rimini (di interesse nazionale). Per Forlì richiede la verifica del piano industriale e l'equilibrio economico-finanziario.

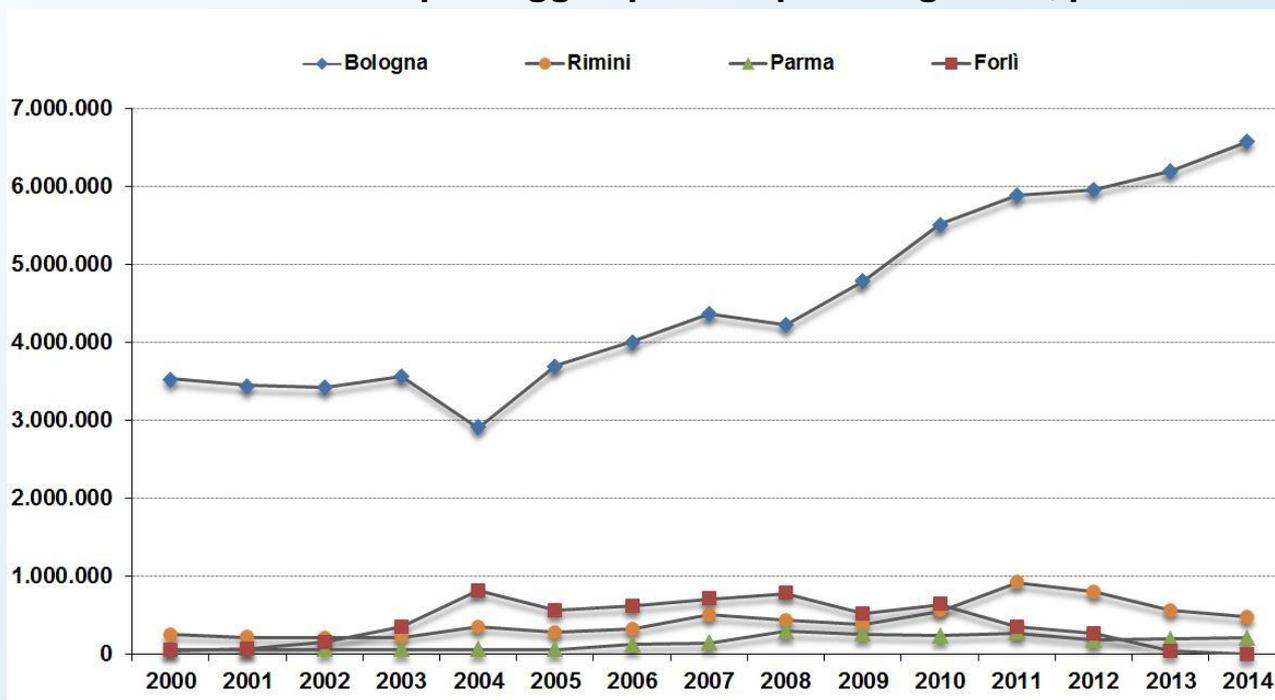
Il sistema aeroportuale

Nel 2014 il traffico in Emilia-Romagna ha raggiunto i **7.259.105 passeggeri**, con un aumento percentuale rispetto al 2000 di **+86,3%** , **contro il +62,8% del totale nazionale**.

Complessivamente il sistema regionale dell'Emilia Romagna ha rappresentato nel 2014 **circa il 5% del totale passeggeri nazionali** (nel 2000 copriva il 4,2% del totale nazionale).

Il risultato complessivo è principalmente dovuto alla crescita dell'aeroporto Marconi di Bologna che ha compensato la recente inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì e la chiusura dell'aeroporto di Rimini avvenuta il primo novembre 2014. Tale crescita ha riguardato soprattutto la componente internazionale, cresciuta di oltre il 104% (quasi il doppio di quella nazionale).

Andamento traffico passeggeri per aeroporto regionale, pax/anno



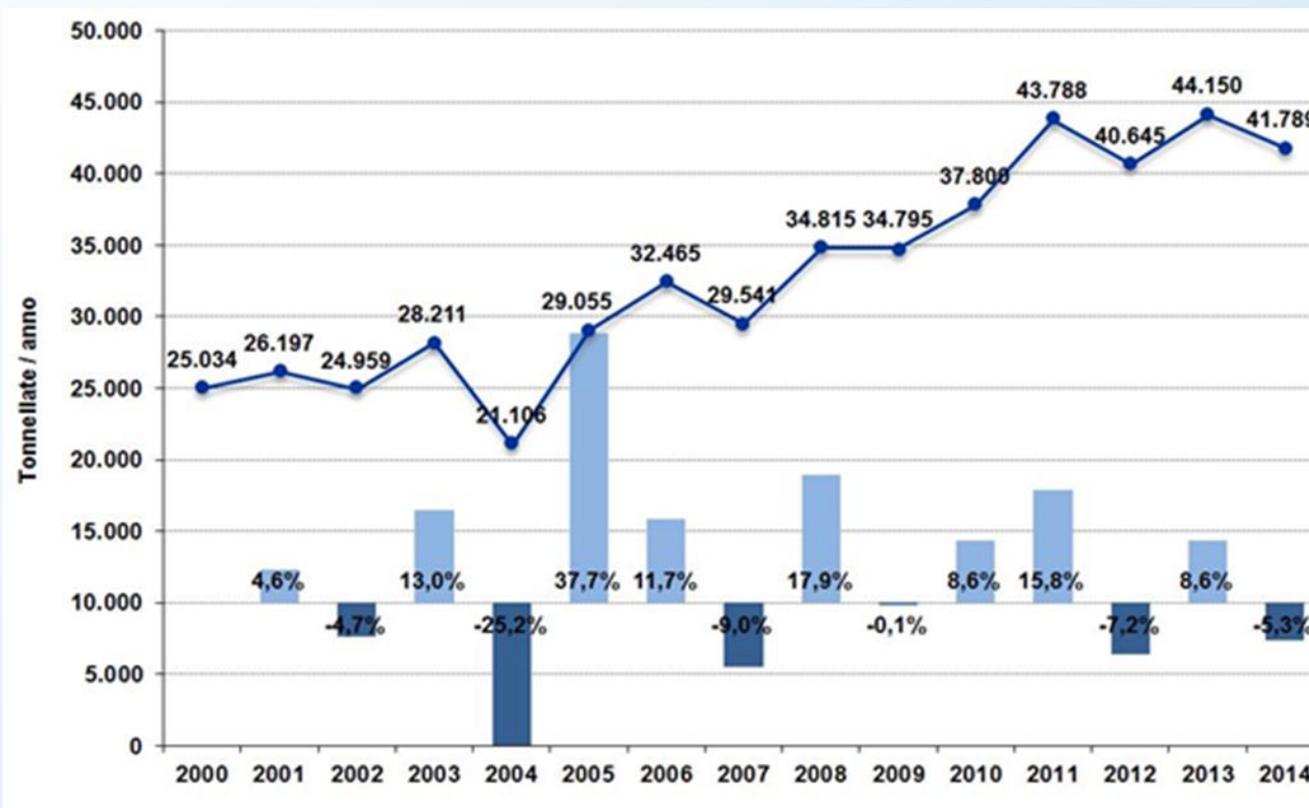
Il sistema aeroportuale

Nel 2014 il **traffico cargo** in Emilia-Romagna ha movimentato quasi **42,000 tonnellate**, con un aumento percentuale rispetto al 2000 di **+67%**.

Questo dato ha rappresentato nel 2014 il **4,4% del totale nazionale**, in termini di peso. Più difficile è la valutazione in termine di valore

Il traffico è tutto concentrato nell'aeroporto di Bologna

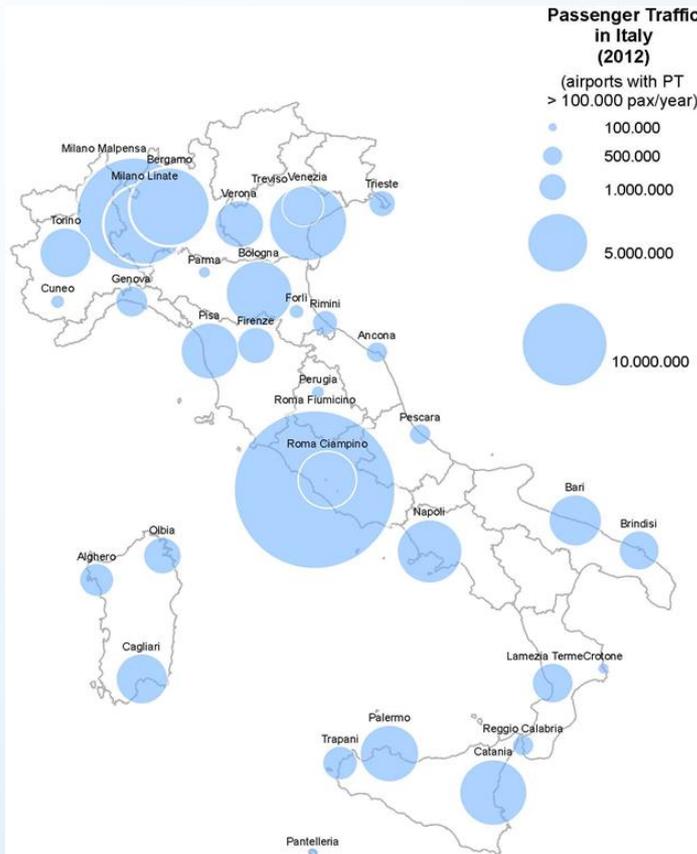
Andamento traffico cargo aeroporto Bologna, pax/anno



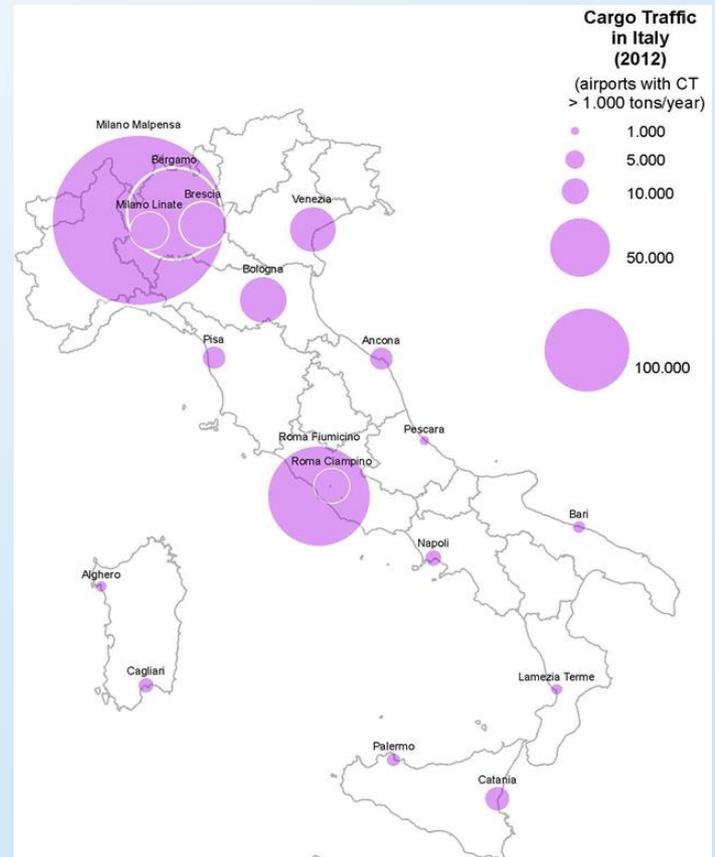
Il sistema aeroportuale

Mentre a livello nazionale, ed europeo, il trasporto passeggeri tende a diffondersi in diversi scali, anche a causa di una certa tipologia di offerta, quali i vettori low cost, per le merci al contrario, il trasporto tende a concentrarsi in pochi hub, con servizi specializzati, spesso raggiunti con camion.

Traffico passeggeri



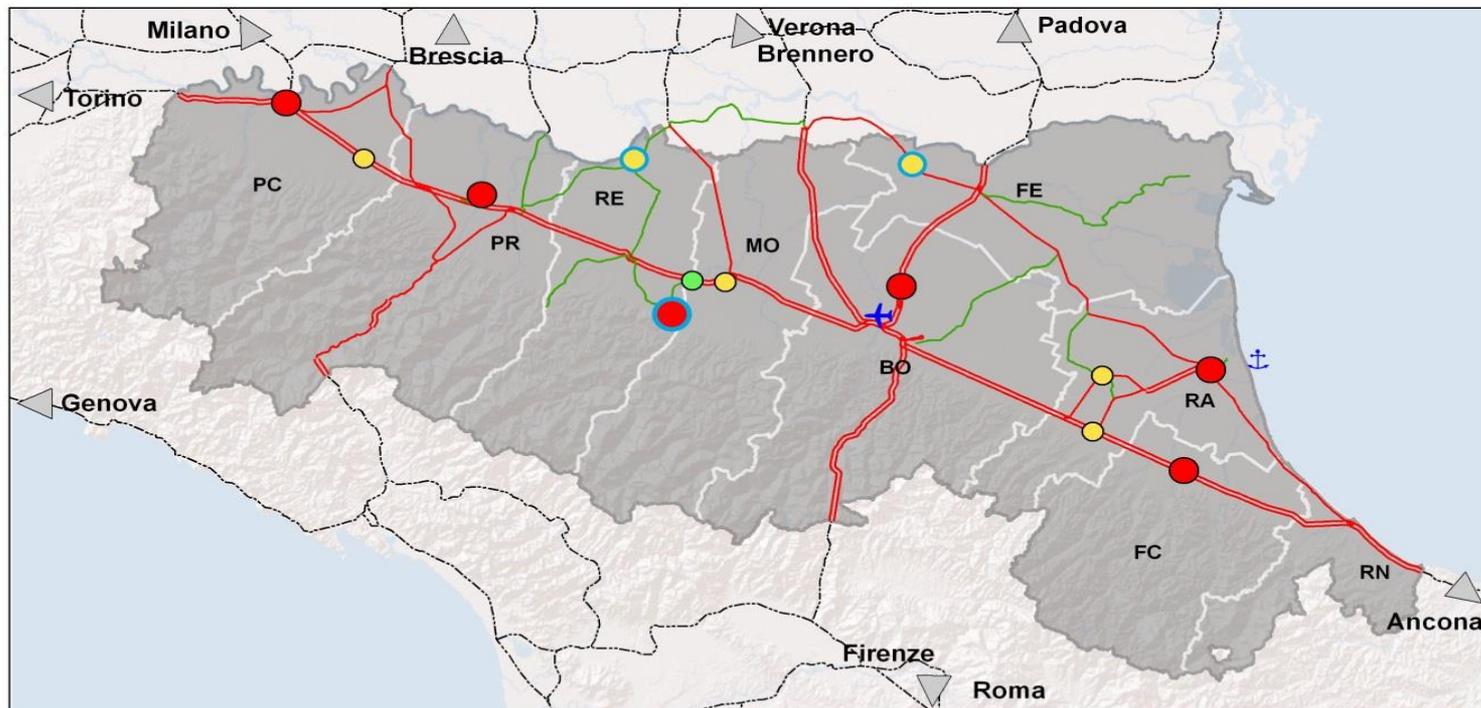
Traffico merci



La piattaforma logistica

In Regione Emilia-Romagna sono presenti diversi nodi intermodali, tra cui gli interporti di Bologna e Parma, inseriti nella rete definita dalla L.240/90. Per **nodo intermodale** s'intende una struttura operativa (pubblica, privata o mista) di **scambio modale** delle merci (strada-ferrovia).

L'offerta di dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle piattaforme regionali in termini di binari di presa e consegna e di carico scarico non mostra particolari criticità, e i moduli di linea che definiscono la lunghezza massima dei treni sono pari o superiori alla media italiana (di 450 m.).



Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

Rete Ferroviaria per trasporto merci

- Linee a doppio binario elettrificate
- Linee a semplice binario elettrificate
- Linee a semplice binario non elettrificate

Scali Ferroviari

- Scali principali
- Scali FER
- Altri scali
- Scalo in completamento

Altri hub logistici

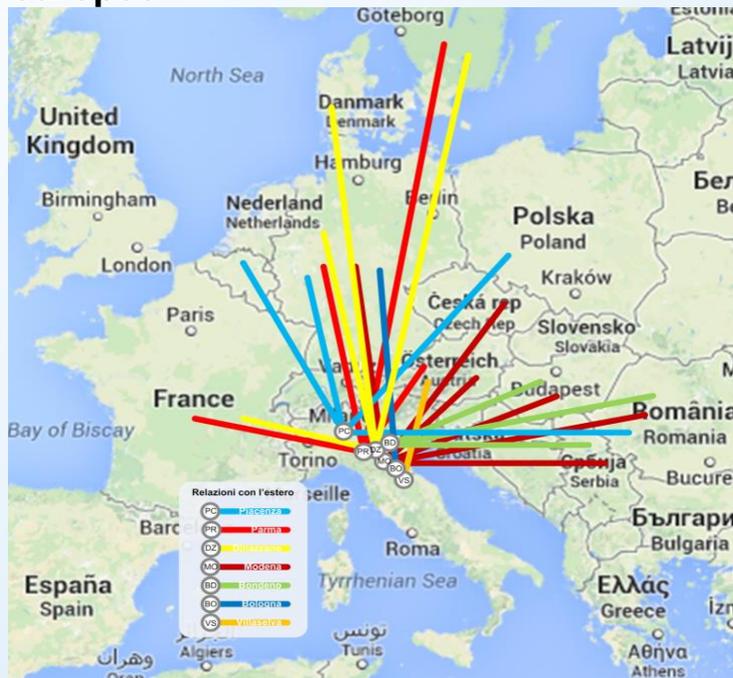
- Porto di Ravenna
- Aeroporto di Bologna

La piattaforma logistica

La piattaforma regionale è particolarmente connessa con i **porti del Tirreno** per l'area dell'Emilia centrale e votata all'internazionalizzazione con i collegamenti dei **porti del nord Europa** su Piacenza.

Il versante portuale tirrenico è particolarmente orientato per l'**export dei prodotti finiti** del sistema produttivo, mentre **Ravenna è specializzata per l'import delle materie prime**.

Il sistema di relazione con le piattaforme europee



Sistemi di relazioni tra i nodi regionali e i porti



Rispetto alle relazioni europee Il sistema regionale è collegato soprattutto con **le regioni del nord-est**, e il sistema di relazioni **ferroviarie internazionali** si concentra lungo i principali valichi terrestri (Tarvisio, Domodossola)

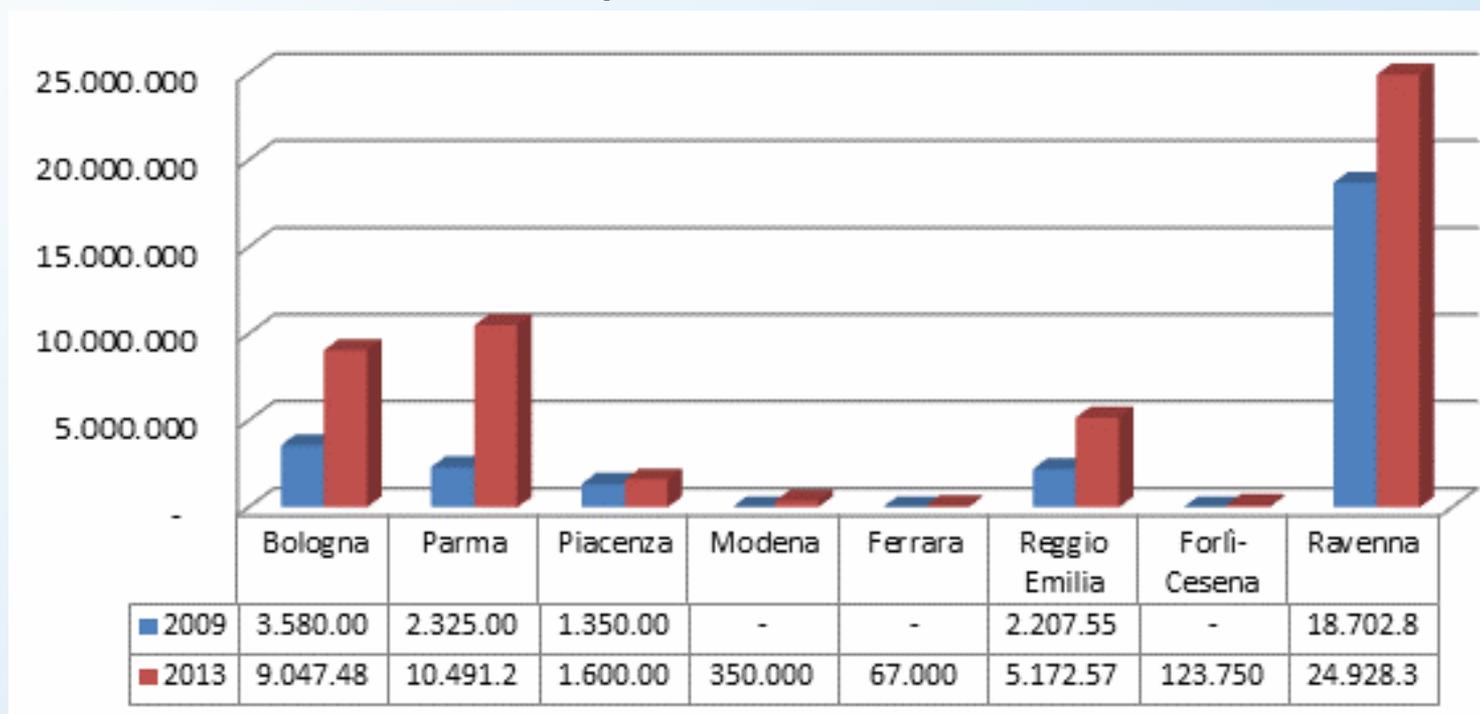
La regione funge inoltre da cerniera per i servizi con il sud Italia

Flussi merci intermodali

Per quanto riguarda i **principali nodi multimodali/intermodali**, il traffico complessivo transitante è di circa 52 milioni tonnellate anno, pari a 25% delle merci regionali, e con una crescita del 67% rispetto al 2009, avvenuta in tutti i nodi.

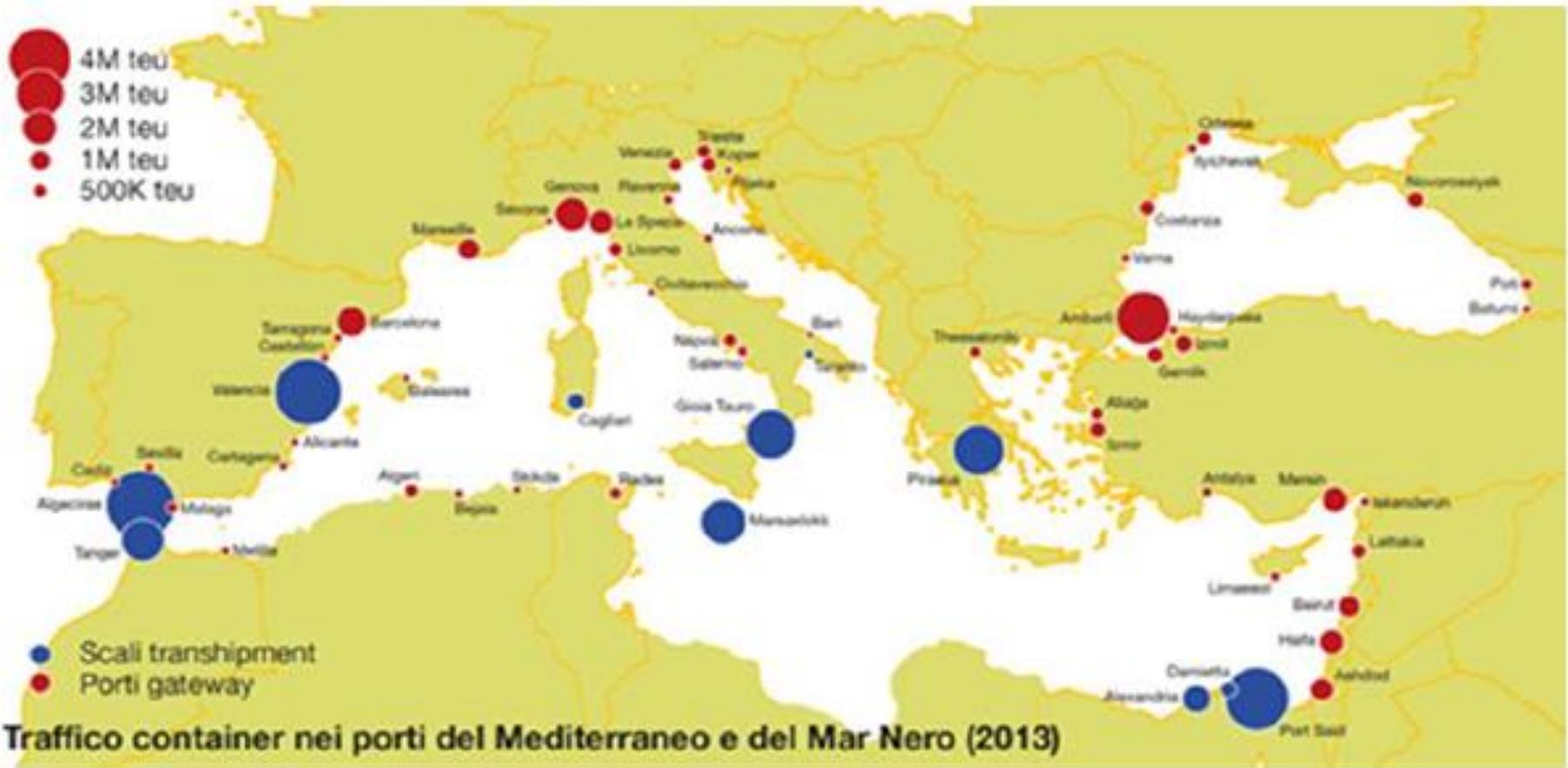
La gran parte del traffico merci viene realizzata dal **porto di Ravenna**, con quasi 25 milioni tonnellate/anno (oltre il 48% del totale).

Flussi merci complessivi 2009-2013 - tonnellate

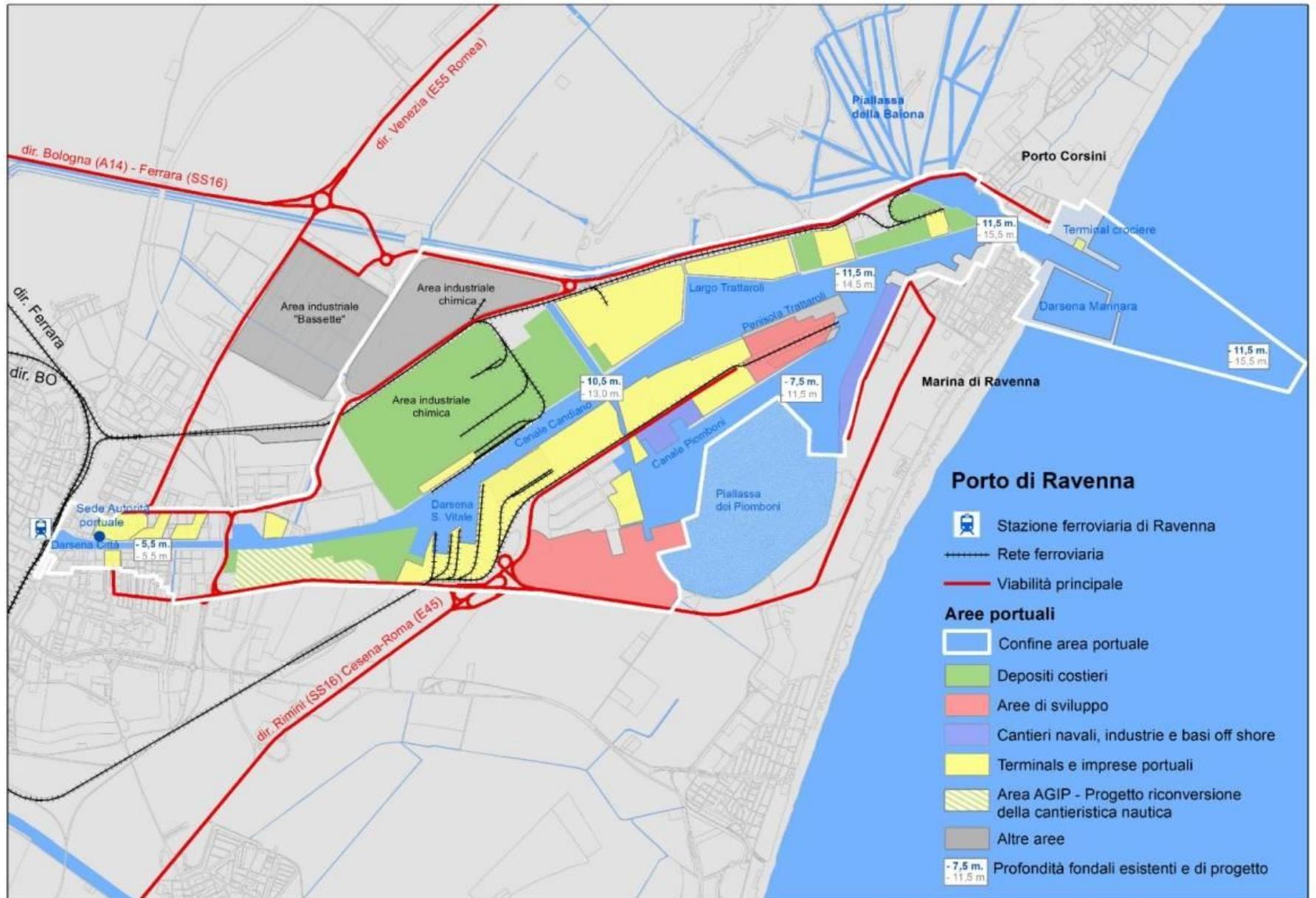


Il sistema portuale

Volumi traffico container porti Mediterraneo e Mar Nero



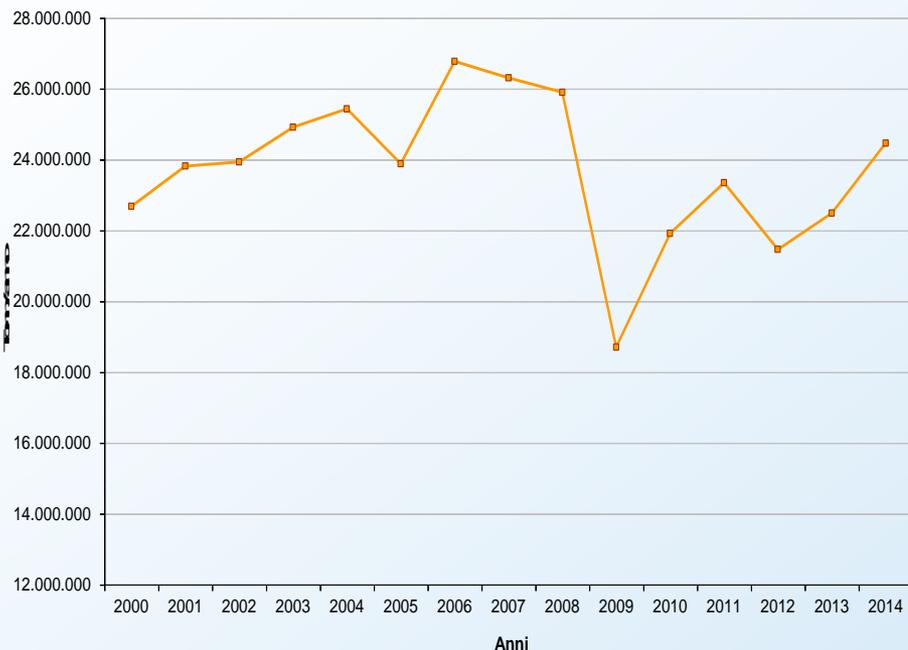
Il porto di Ravenna



Il porto di Ravenna

Il traffico merci nel Porto di Ravenna è stato costantemente in crescita dal 2000 al 2008. La crisi ha poi portato un calo del traffico complessivo per poi tornare a recuperare al 2014 un + 21% , con circa **25 milioni di tonnellate** di merci movimentate, di cui circa il 90% in entrata.

Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno)



Serie storica dei flussi container (t/anno)



Il traffico container, che rappresenta una delle voci a più elevato valore aggiunto, è cresciuto tra il 2000-2014 di oltre il 40%, pur essendo una quota minoritaria del totale.



Quadro Conoscitivo

I PRINCIPALI NUMERI DEL SISTEMA
DEI TRASPORTI REGIONALE:

ACCESSIBILITA' REGIONALE

Accessibilità media della popolazione



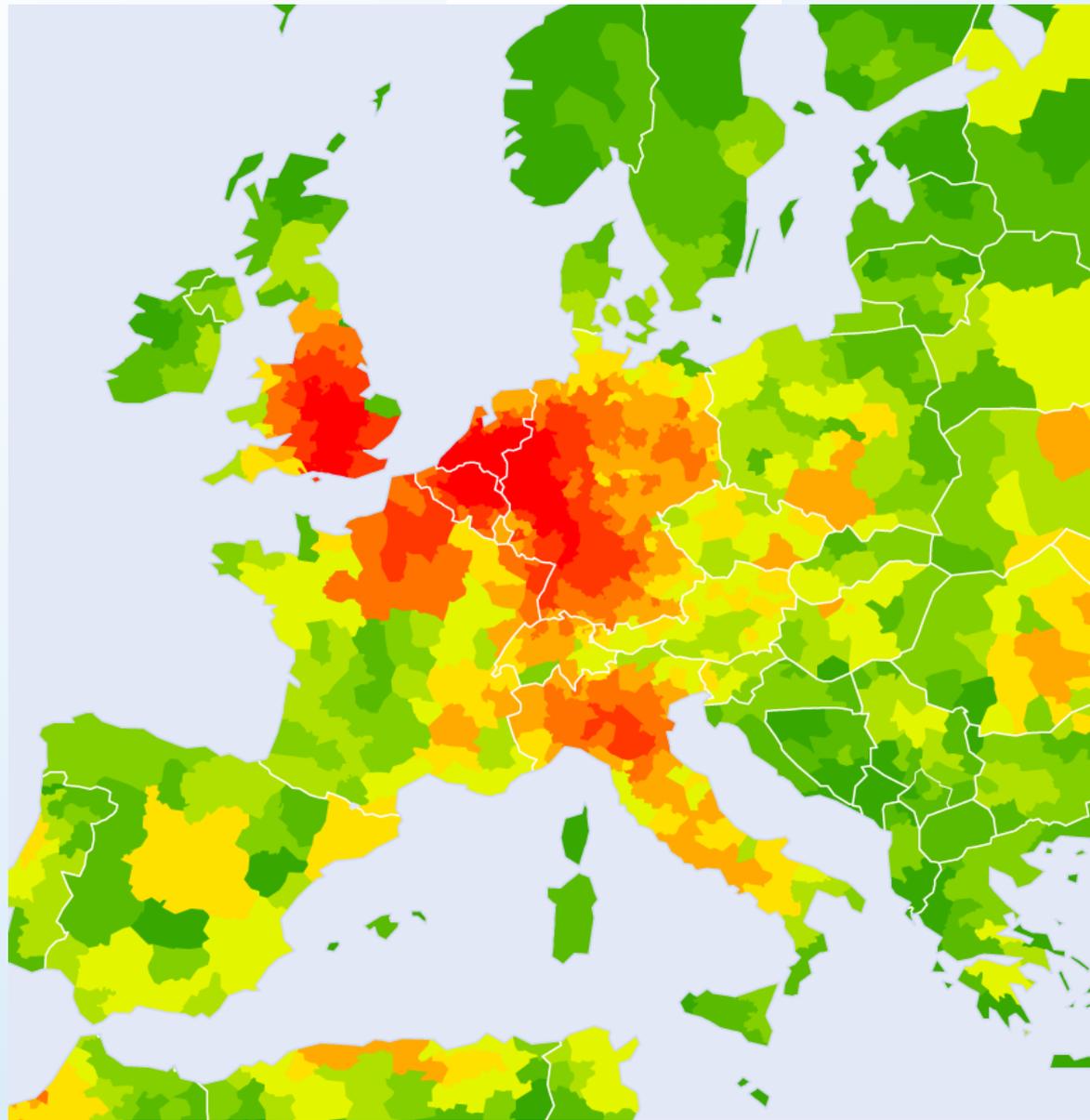
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

Accessible population

2.642 - 775.000
775.001 - 2.090.400
2.090.401 - 3.485.300
3.485.301 - 5.190.300
5.190.301 - 7.034.700
7.034.701 - 9.700.752
9.700.753 - 13.281.913
13.281.914 - 18.228.800
18.228.801 - 24.471.500
24.471.501 - 138.705.488

L'Emilia Romagna e l'intera l'area padana, hanno un livello di accessibilità paragonabile a quella delle aree europee più avanzate, così come indicato dagli studi ESPON.

Questo dipende da una **adeguata rete infrastrutturale** (con indici di dotazione analoghi a quelli europei) e dal buon livello di **interconnessione** della stessa.

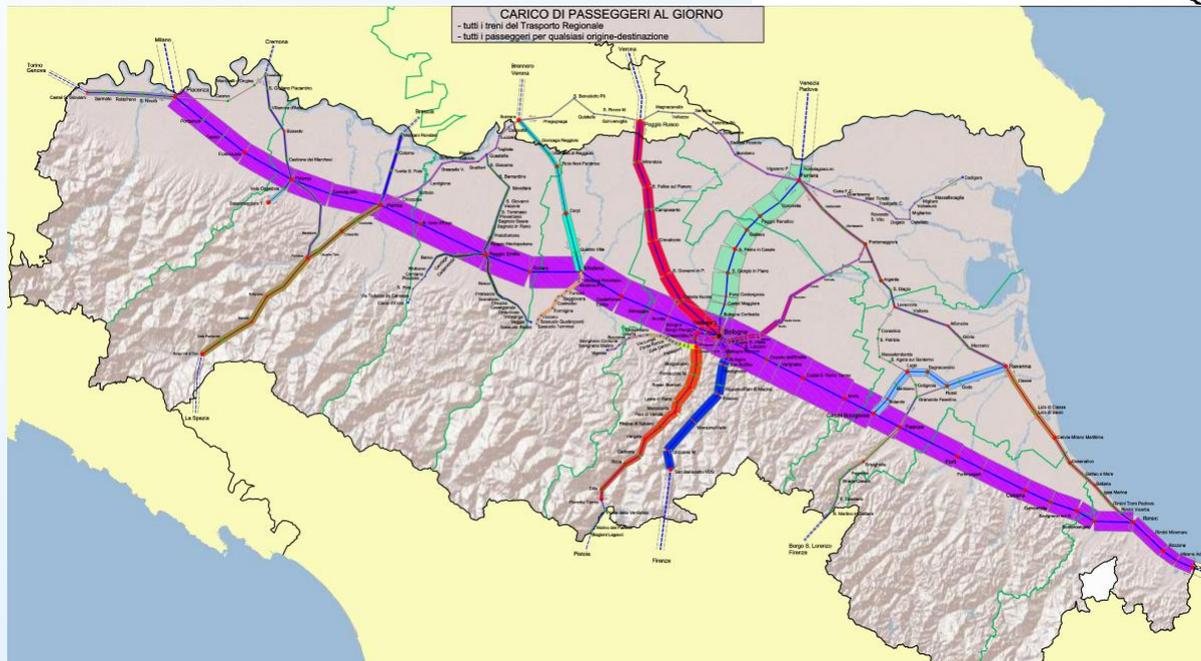
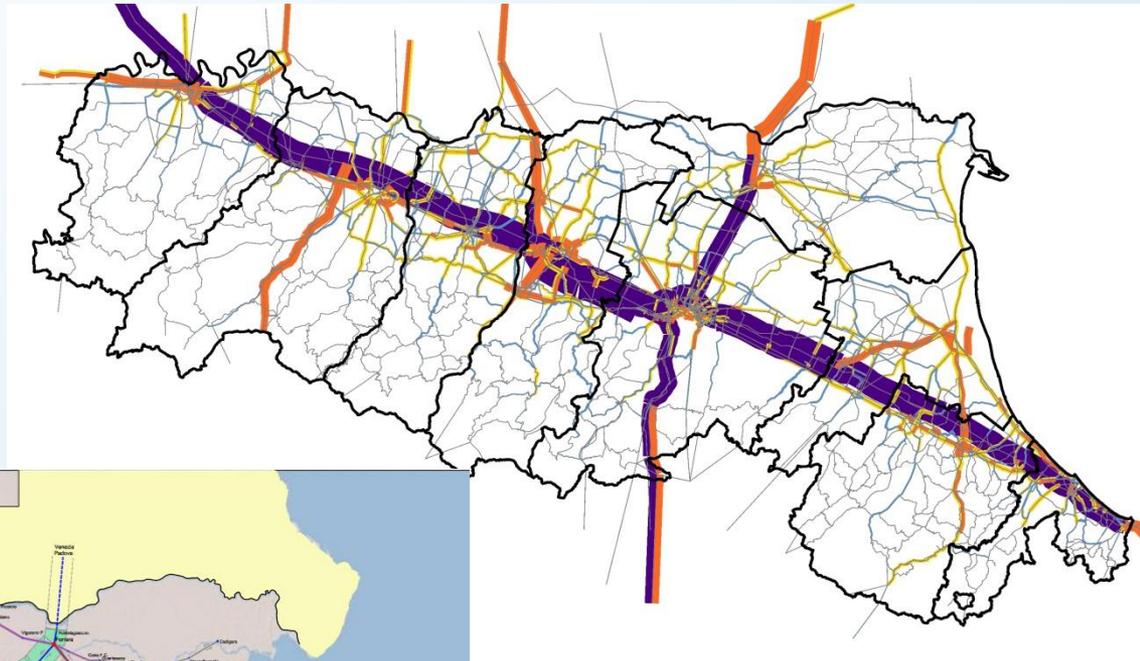


RAFFRONTO TRA IL SISTEMA STRADALE E QUELLO FERROVIARIO

flussi sul sistema stradale – giorno feriale medio

I traffici di breve e medio raggio rappresentano la componente principale, addensati sui corridoi dove sono presenti importanti insediamenti urbani, quale quello centrale della via Emilia

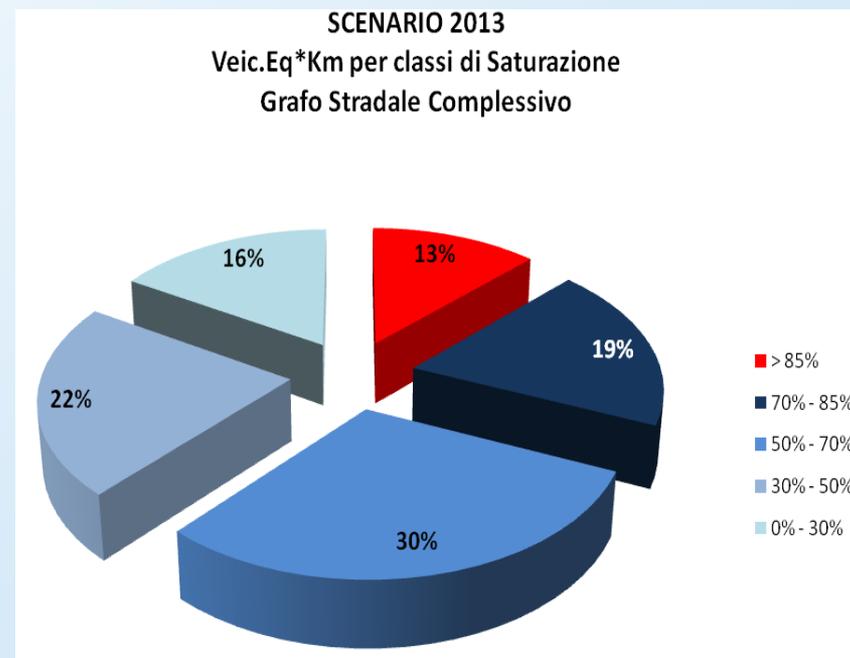
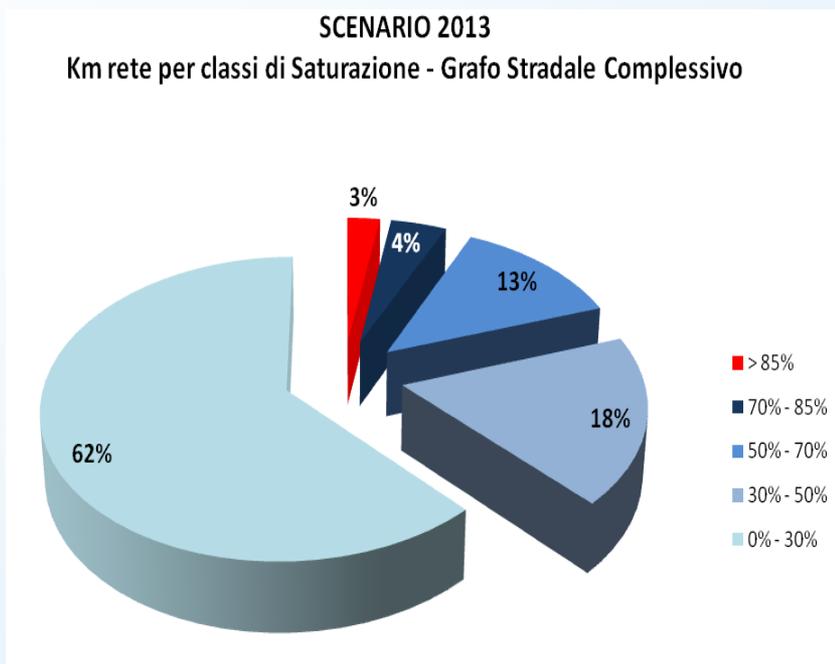
flussi passeggeri ferroviari giorno feriale medio



Grado di Congestione della Rete stradale regionale

Secondo le stime del modello regionale, in **ora di punta** circa il 3% in termini di km della rete extra-urbana risulta avere **saturatione > 85%**.

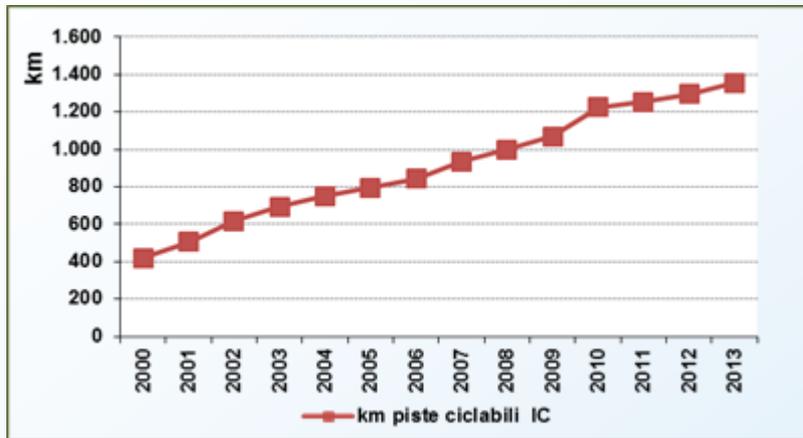
Tale parte di rete è in genere relativa all'accesso ai centri urbani, dove è localizzato anche la maggior parte del traffico. Tali tratti riguardano infatti il **13% dei veicoli*km**.



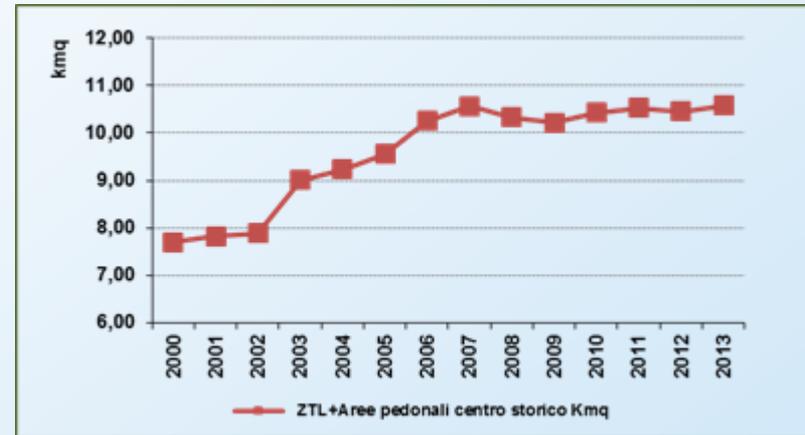
INDICATORI DELLA MOBILITA' URBANA

comuni popolazione > 50.000 abitanti

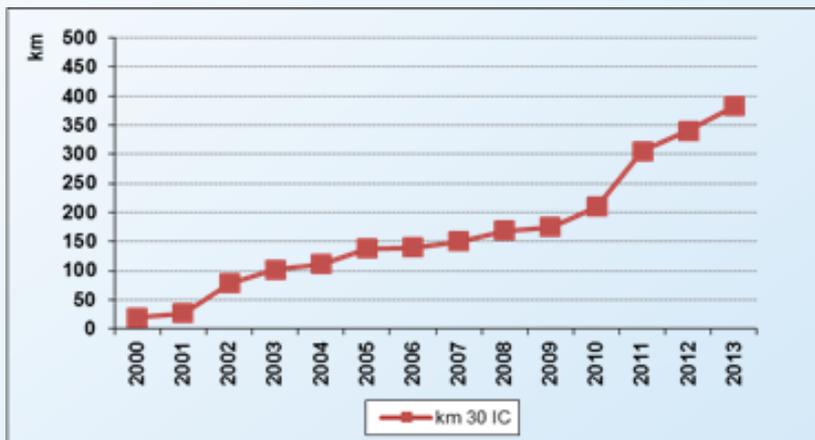
Km di piste ciclabili



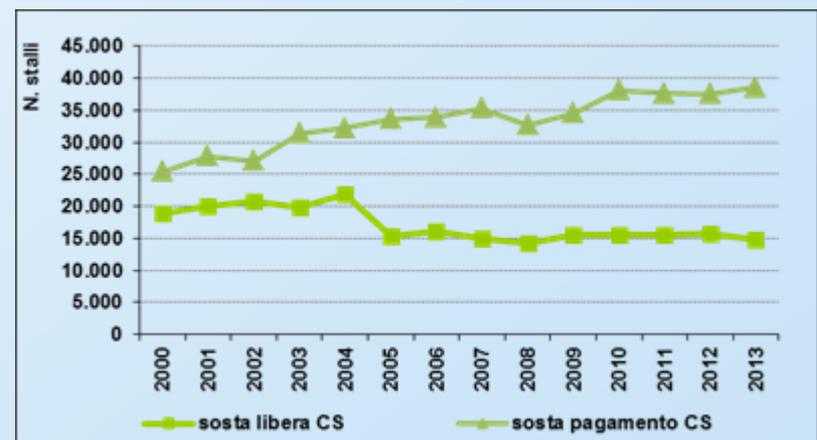
Kmq di ZTL e aree pedonali



Km "zone 30"



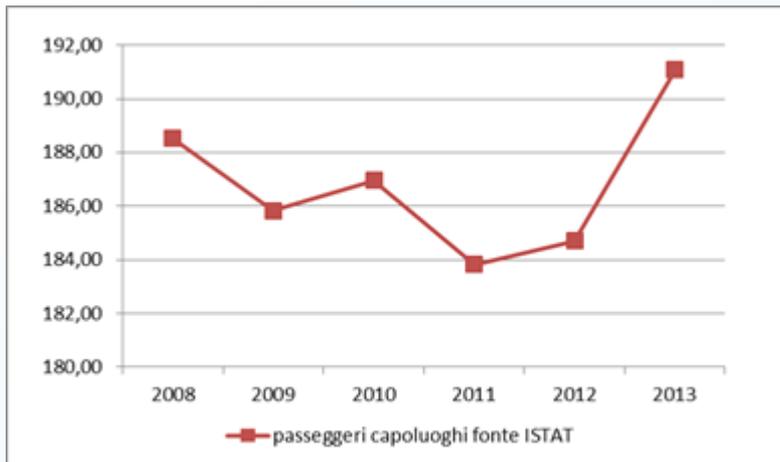
Sosta nel centro storico



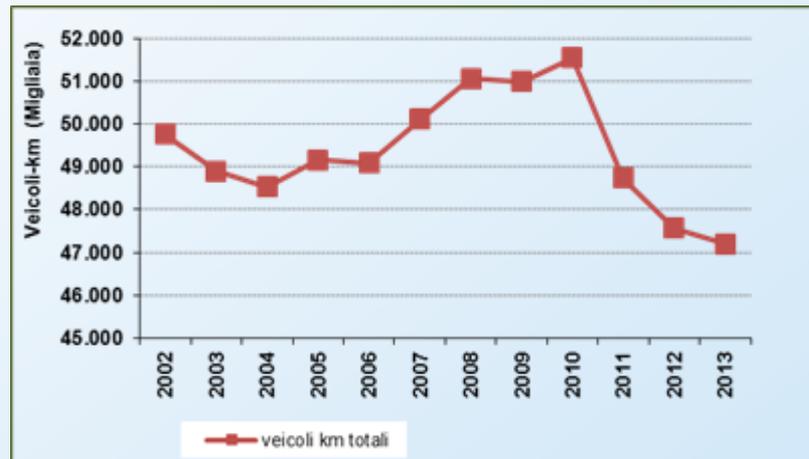
INDICATORI DELLA MOBILITA' URBANA

comuni popolazione > 50.000 abitanti

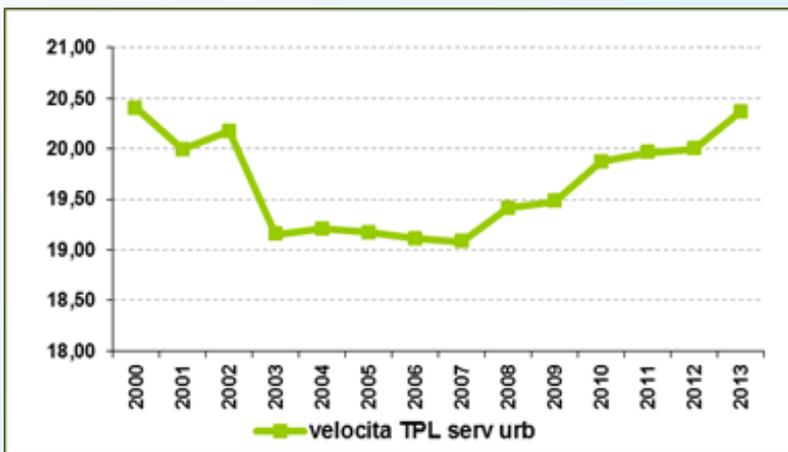
Passeggeri TPL urbano



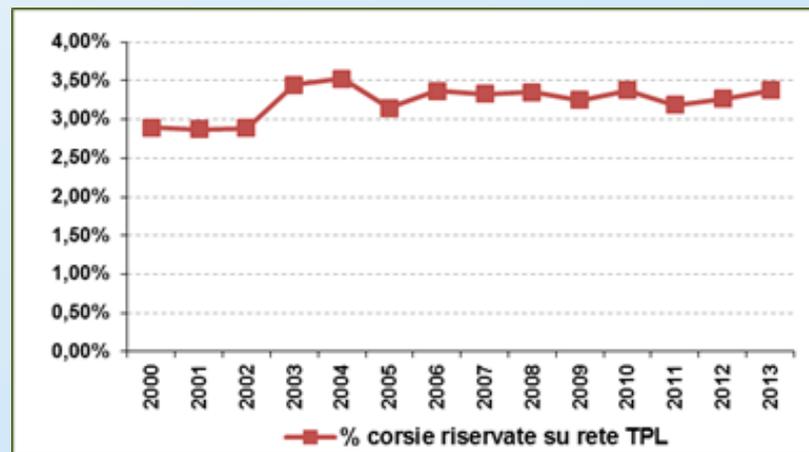
Veicoli-km TPL urbano



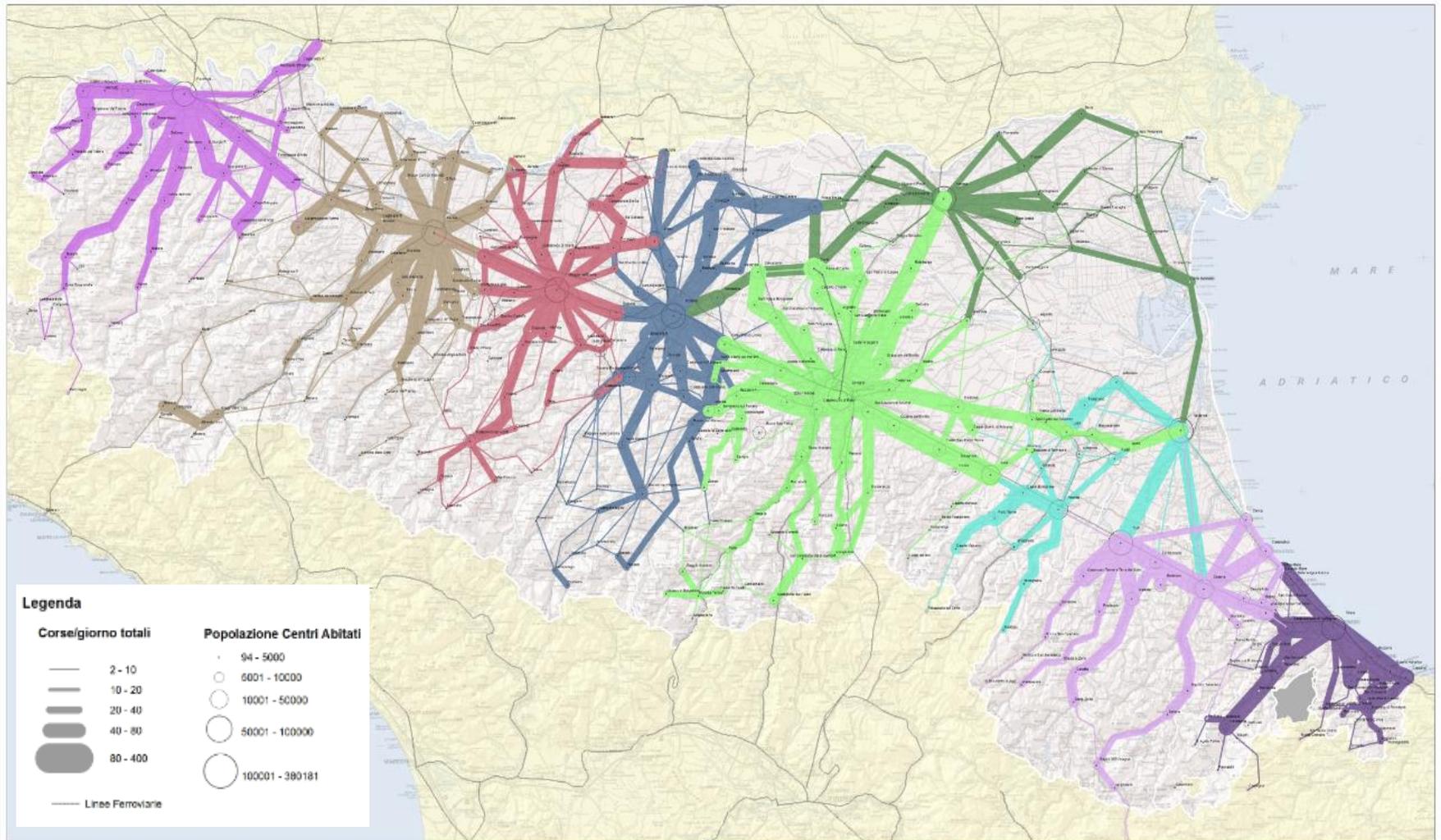
velocità TPL urbano



Corsie preferenziali TPL urbano



Schema offerta servizi giornalieri TPL extraurbani orario invernale 2013



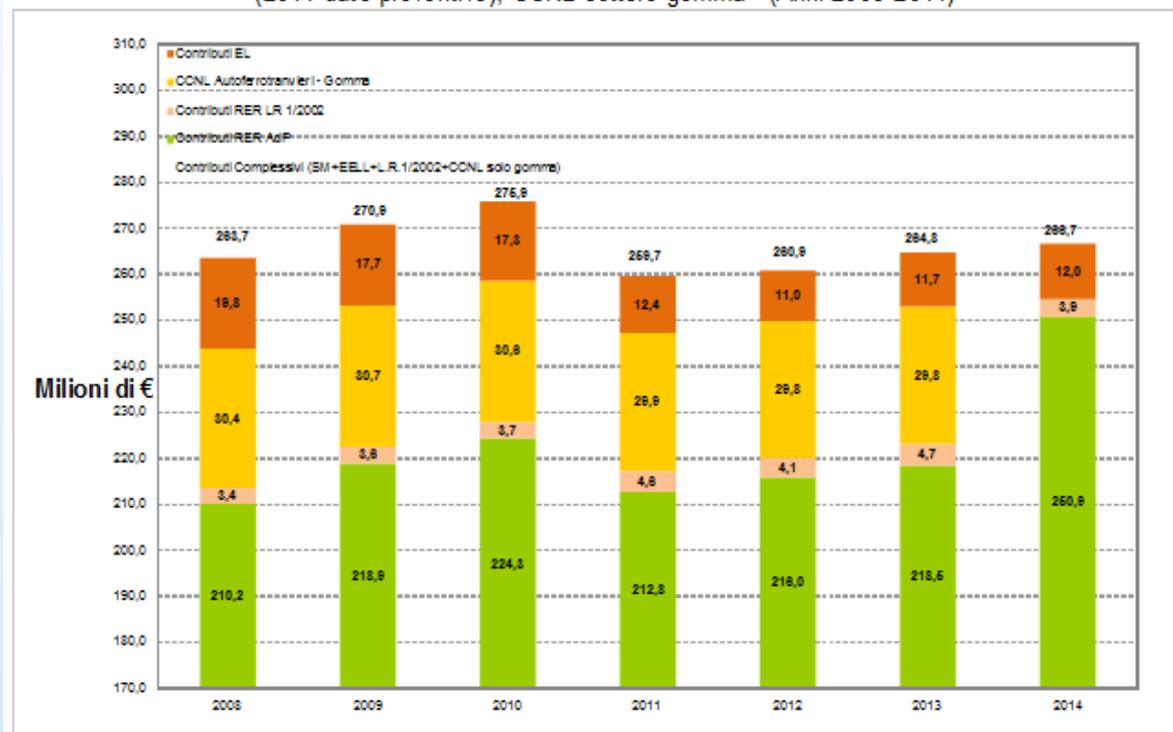
L'azione regionale a sostegno del TPL trova principalmente attuazione:

1. nell' "Atto di indirizzo triennale generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale";
2. nell' "Intesa triennale sui servizi minimi" tra Regione ed Enti Locali allo scopo di definire la produzione annua minima di vett*km nei diversi bacini e relativo contributo;
3. nella sottoscrizione, tra Regione, Enti locali e Agenzie, di **Accordi di programma pluriennali** che individuano le risorse necessarie all'esercizio del servizio e degli investimenti .

I **contributi regionali totali** sono passati dai **189 milioni** di euro/anno del 2000

ai circa **267 milioni** del 2014, dopo una decrescita nel 2011, dovuta alla generale situazione di crisi del settore.

Andamento dei contributi Servizi minimi, L.R. 1/02, EE.LL.
(2014 dato preventivo), CCNL settore gomma - (Anni 2008-2014)

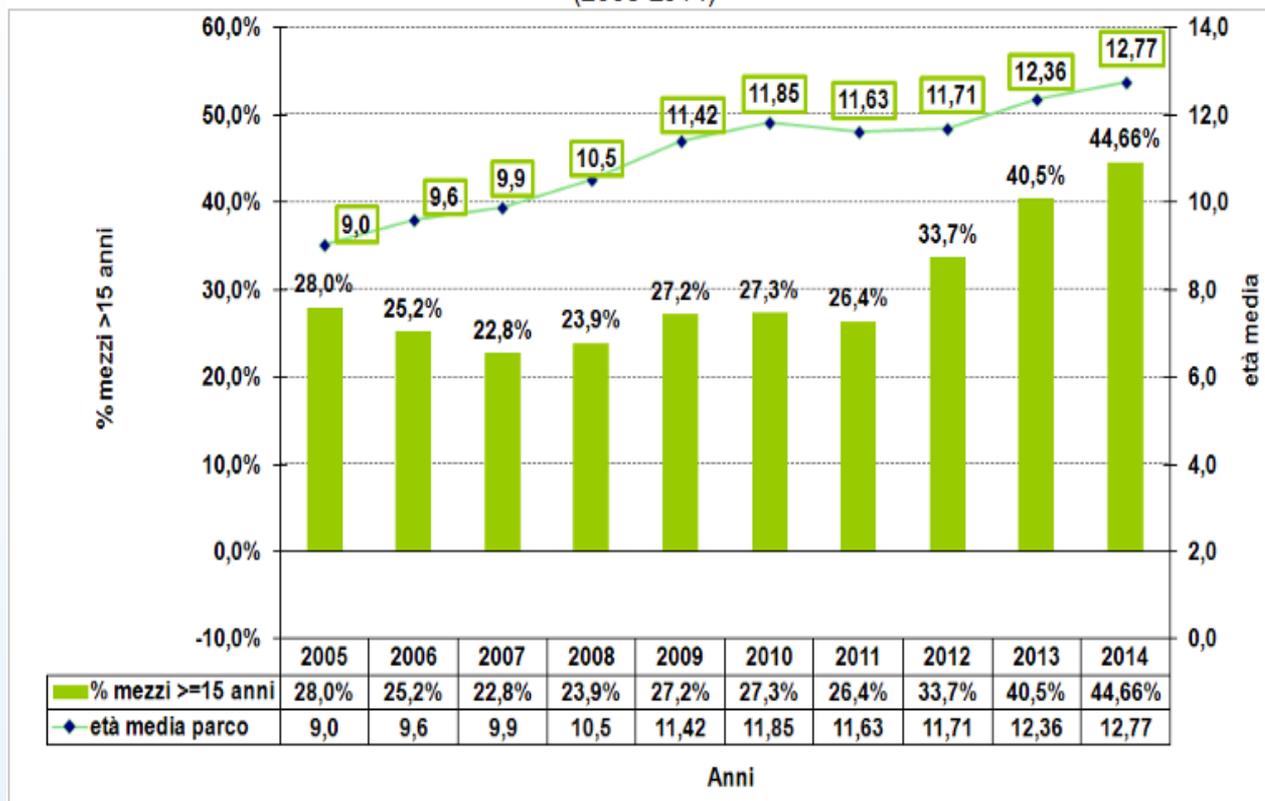


Caratteristiche del parco mezzi TPL – gomma

Il numero dei veicoli adibiti al servizio di TPL in Emilia-Romagna, nel 2014, ammonta a 3.083 mezzi, di cui 2973 autobus e 110 filobus.

Dal 2000 al 2005 l'età media dei mezzi è scesa da 14,8 anni a 9, **per poi ricrescere al 2014 a 12,8 anni.**

Andamento età media e incidenza mezzi con età ≥ a 15 anni
(2005-2014)



Rispetto al tipo di alimentazione, dal 2000 ad oggi c'è stato un deciso **decremento dei bus diesel**, scesi dal 85 al 50%, mentre il metano è salito al 28%.

Il Sistema di tariffazione integrata MI MUOVO

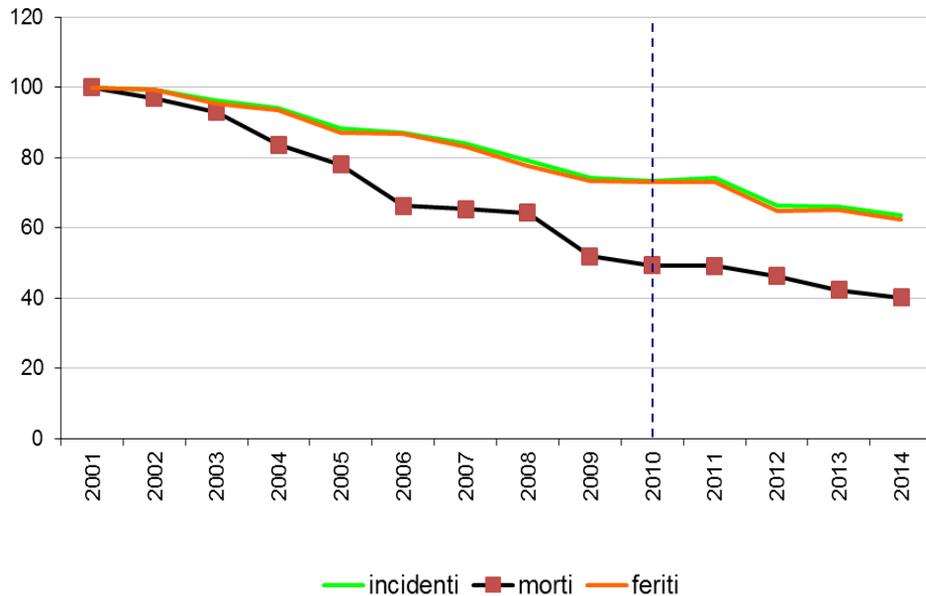


- Varie **tipologie dei titoli di viaggio** (MiMuovo anno, studenti, mese, citypiù, citypiù studenti, citypiùmese, citypiù ticket, Multibus)
- **MiMuovo TuttoTreno e MiMuovo AV**
- **MiMuovo bici**, estensione sistema bike sharing: 75 stazioni attive in 11 Comuni, oltre 1.000 biciclette disponibili, quasi 6.000 utenti abbonati;
- **MiMuovo Elettrico** (nell'ambito del piano di mobilità elettrica): 120 colonnine di ricarica pubblica

Incidentalità stradale

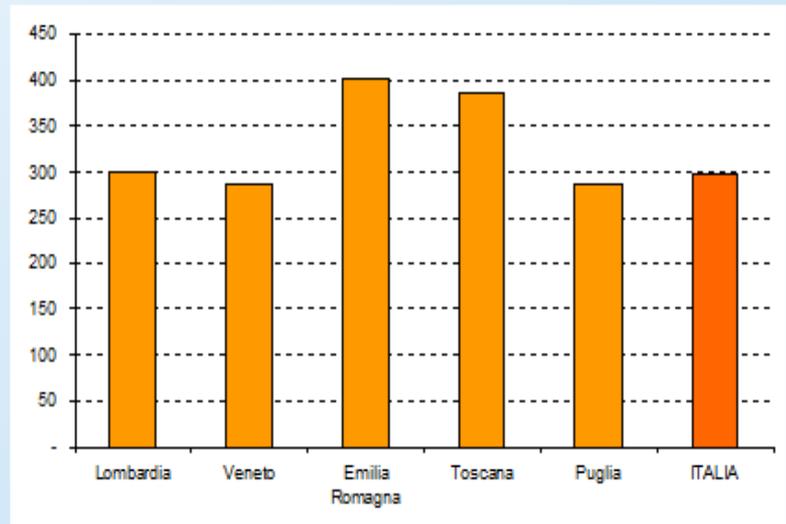
In Emilia-Romagna si è raggiunto nel 2010 l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401. Il numero di incidenti e di feriti si è invece ridotto di circa il 25%.

Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (n. indice 2001=100)



I costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente rimangono tra i più alti a livello italiano.

Costi sociali per residente

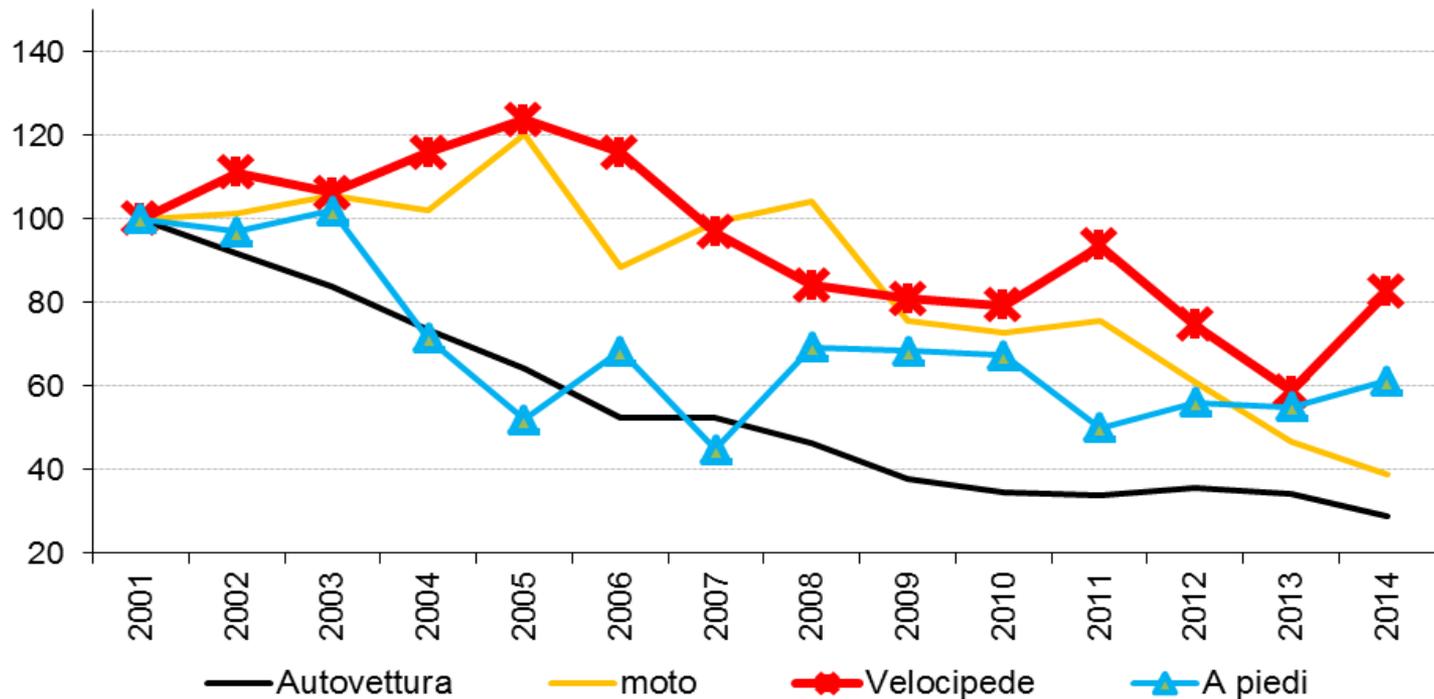


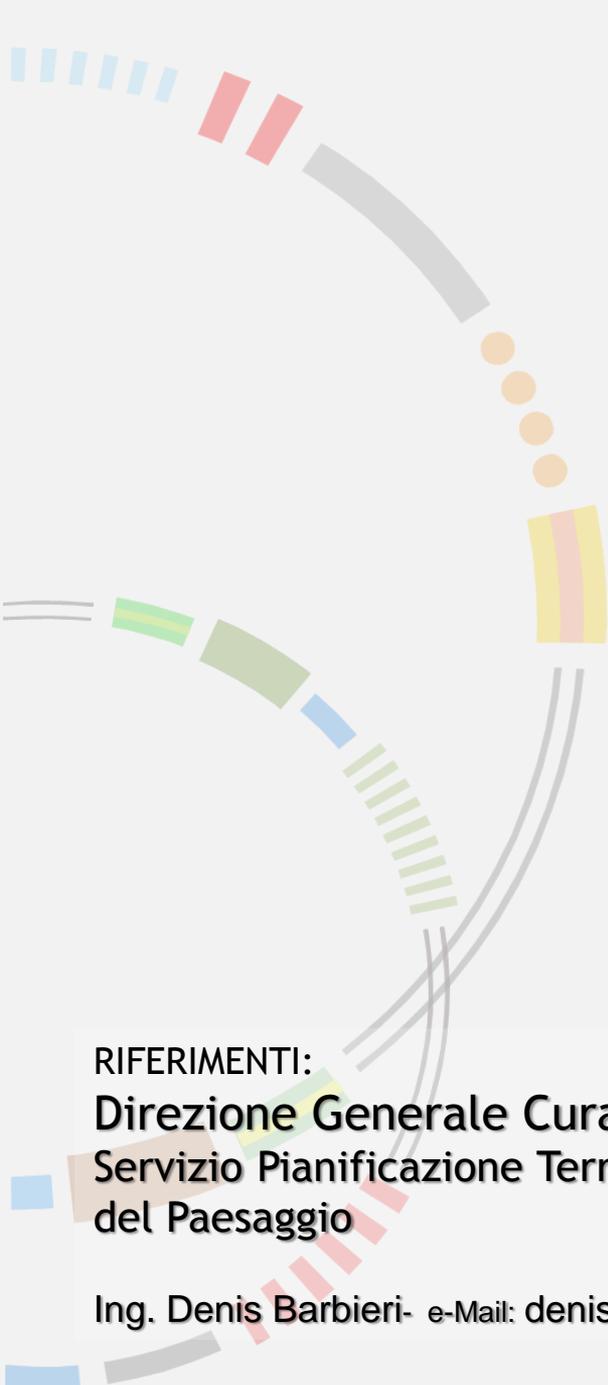
Incidentalità stradale

Il calo ha riguardato tutte le categorie di utenti, anche se con andamenti diversi. Rimane **importante il coinvolgimento di pedoni e ciclisti**, con circa il 26% del totale dei deceduti nel 2013, e **in crescita** nel 2014.

Gli incidenti stradali sono **la prima causa di morte tra i giovani** in età compresa tra i 20 e i 34 anni

Andamento mortalità per categoria di utenti (n. indice 2001=100)





Grazie per l'attenzione

RIFERIMENTI:

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente;
Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica dei Trasporti e
del Paesaggio

Ing. Denis Barbieri- e-Mail: denis.barbieri@regione.emilia-romagna.it

