

Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna

Aprile 2009



Da quest'anno il rapporto di monitoraggio, nato nel 2002 allo scopo di aiutare la comprensione delle tendenze in atto e di analizzare annualmente l'andamento del trasporto pubblico locale nella nostra regione, si arricchisce di nuovi contenuti e si estende a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, al fine di ampliare lo scenario delle politiche, delle azioni e dei risultati dell'attività regionale in questo ambito.

Grazie ad un importante sforzo di raccolta ed elaborazione di dati ed informazioni all'interno di tutto l'Assessorato, si è giunti quindi alla pubblicazione del primo rapporto organico e completo sulla mobilità complessiva e sulle infrastrutture in Emilia-Romagna, che rappresenta il primo passo verso una pubblicazione che ci si auspica sempre più analitica e strutturata. Questo lavoro sarà particolarmente utile anche come modello organizzativo di riferimento per la predisposizione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, attualmente in corso di aggiornamento per assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione nazionale e quelli della pianificazione regionale e locale.

Nel corso del 2008 nella nostra regione sono giunti a completa maturazione alcuni importanti elementi che hanno trasformato profondamente lo scenario complessivo.

I diversi ambiti di operatività del Sistema Mobilità in regione Emilia-Romagna hanno visto nel settore del trasporto pubblico locale e regionale l'avvio, nel mese di settembre, del nuovo sistema di tariffazione integrata, con il lancio di "Mi Nuovo", il nuovo abbonamento annuale integrato regionale. Si tratta della prima fase attuativa di un progetto più ampio, che verrà completato entro il 2010, in parallelo con l'acquisizione delle tecnologie.

Inoltre, si è conclusa la fase di concertazione con gli Enti locali e le Agenzie locali per la Mobilità che ha portato all'adozione, da parte dell'Assemblea Legislativa, dell'Addendum all'anno 2010 dell'Atto di Indirizzo triennale 2007/2009, che assicura strutturale al finanziamento del settore mediante meccanismi che agiscono sulla fiscalità. L'Intesa sui servizi minimi 2007-2010, che vede l'incremento di nuovi servizi autofiloviari di almeno il 5% e garantisce oltre 228 Milioni di Euro di finanziamento, ha avviato il percorso di rinnovo degli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il periodo 2007-2010, sottoscritti il 15 dicembre 2008.

Gli Accordi di Programma prevedono altre risorse per investimenti, complessivamente 65 Milioni di Euro, per l'attuazione di azioni volte allo snellimento del flusso del traffico urbano, al potenziamento delle piste ciclo-pedonali, allo sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico e alla realizzazione della tariffazione integrata, oltre che al rinnovo del parco bus, al contenimento delle emissioni inquinanti, e ad interventi legati all'infomobilità, alle fermate dei bus, ai sistemi di controllo del traffico e alla riqualificazione della rete viaria.

Questi atti della pianificazione e della programmazione regionale si collocano all'interno di una strategia volta a delineare un nuovo assetto di governance del settore dei trasporti pubblici. In particolare, con l'approvazione della L.R. 10/08 riguardante il riordino territoriale e dell'Intesa-Quadro in essa prevista, si prevede un processo di razionalizzazione del sistema del tpl (che il settore dovrà attuare entro il 2010), che porterà ad uno snellimento organizzativo delle attuali Agenzie, semplificando i processi decisionali e realizzando una riduzione dei costi complessivi del sistema regionale.

L'orientamento della normativa nazionale (L.133/08) e di quella regionale sopra citata si riflette necessariamente anche sull'assetto societario delle aziende di trasporto, che si stanno orientando verso processi di possibile aggregazione, mostrando una tendenziale apertura verso il mercato, al fine di razionalizzare la spesa e i servizi per essere in grado di confrontarsi con la concorrenza internazionale esistente nel settore. Tale processo sta coinvolgendo un po' tutti i bacini regionali, basti guardare al percorso aggregativo dell'ACFT di Ferrara con l'ATC di Bologna, alla gara per la selezione del partner industriale di ATCM di Modena e ai processi aggregativi che stanno interessando le diverse aziende di TPL nei bacini provinciali di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini e in quelli di Piacenza, Parma e Reggio Emilia.

Nell'ambito delle ferrovie regionali, si sta concretizzando una semplificazione significativa del quadro contrattuale di riferimento: le linee ferroviarie in concessione a ACT di Reggio Emilia, ATC di Bologna e ATCM di Modena sono confluite, rispettivamente l'1/1/2008, l'1/1/2009 e l'1/2/2009, in gestione alla FER, che è così diventata l'unica concessionaria della rete ferroviaria di proprietà regionale.

Inoltre, la gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di attribuzione regionale, che ha portato alla sottoscrizione del Contratto di servizio (con decorrenza 1 luglio 2008) con il vincitore Consorzio Trasporti Integrati, formato da Trenitalia, FER e dagli altri principali operatori regionali, è infine il momento di partenza verso un sistema dei trasporti regionale e locale integrato al passo con le richieste della clientela, in un quadro di pressione forte della nostra Regione nel contesto europeo.

E' in fase avanzata di attuazione anche il "piano straordinario" per il potenziamento delle ferrovie regionali e per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, che prevede una spesa complessiva di circa 400 Milioni di Euro, metà dei quali destinati all'acquisto di materiale rotabile. Diverse composizioni a due piani già girano sulle varie linee; altre sono progressivamente attese nei prossimi anni, al completamento dei relativi piani di fornitura.

Per il settore delle infrastrutture viarie, invece, nel 2008 è proseguita l'attività finalizzata alla realizzazione, mediante concessione di costruzione e gestione anche con capitale privato, dell'autostrada regionale Cispadana, in attuazione dell'art. 164 ter della L.R. 3/99, con la pubblicazione del bando di gara per l'individuazione del concessionario dell'opera.

Si è conclusa, inoltre, la realizzazione del sistema MTS per la rilevazione automatizzata dei flussi di traffico, sistema che consentirà, dopo un periodo di pre-esercizio, di avere a disposizione in maniera sistematica dati essenziali per la programmazione e pianificazione in materia di trasporti.

Nel corso del 2008 è poi proseguito il forte impegno della Regione per la sicurezza stradale, sia attraverso azioni di educazione e di formazione per una maggiore diffusione della cultura della convivenza civile sulle strade, sia attraverso finanziamenti ed interventi finalizzati a ridurre il numero di vittime ed i costi causati dagli incidenti stradali. In questo quadro sono proseguite le attività relative alla fase di esecuzione del 4° bando della Legge regionale 30/92 e quelle relative al primo, al secondo e al terzo programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

E' inoltre continuata l'attività relativa alla programmazione degli interventi e l'assegnazione delle risorse per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete viaria di interesse regionale: è stato infatti approvato, nel luglio 2008, il programma triennale 2008-2010 e sono state altresì assegnate nel dicembre 2008, alle Province dell'Emilia-Romagna, che gestiscono le strade trasferite dall'ANAS, circa 60 Milioni di Euro per la realizzazione di opere del costo complessivo 126 Milioni di Euro. La previsione di investimento sulla rete di interesse regionale nell'arco temporale 2002-2010 ammonta a circa 1.100 Milioni di Euro, dei quali oltre 660 già finanziati nelle annualità 2002-2008.

Relativamente alle grandi opere di interesse nazionale e regionale, a fine 2007 è stato sottoscritto un Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro con il Governo, che conferma ed integra gli impegni dello Stato relativamente alle opere di propria competenza, che rivestono un'importanza strategica anche per la nostra Regione. In particolare, si sono definiti precisi impegni finanziari e temporali, sui quali la Regione attua un costante monitoraggio, in merito al settore stradale (Nodo di Bologna, bretelle autostradali a servizio dell'area delle ceramiche e del porto interno di Cremona, ristrutturazione anche con varianti della SS9 Emilia e della SS16 Adriatica, trasformazione in autostrada della Superstrada Ferrara-mare, Nuova Romea Cesena-Mestre e trasformazione in autostrada della E45 Cesena-Orte), al settore ferroviario (asse ferroviario Tirreno Brennero – linea Pontremolese e Parma-Poggio Rusco, e ammodernamento e potenziamento della relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna), ai sistemi urbani (metropolitane di Bologna, di Modena e della Costa Romagnola), ed infine all'Hub portuale di Ravenna, con alcuni interventi portuali ed altri sulle infrastrutture di adduzione, stradali (By pass Canale Candiano, adeguamento tangenziale di Ravenna), e ferroviarie (interventi per ridurre gli impatti con l'area urbana, per potenziare il collegamento porto-stazione e per rafforzare i raccordi con le aree produttive).

Dalla fine del 2007 e per tutto il 2008 è stato attivato, inoltre, insieme agli Enti locali interessati, il "Tavolo sulla Logistica" ed è tuttora in corso di approvazione un Accordo di Programma tra la Regione ed RFI S.p.A., che sarà recepito nel nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti e negli indirizzi per l'elaborazione e l'implementazione dei PTCP e che ha lo scopo di definire interventi sull'infrastruttura ferroviaria finalizzati al trasporto merci, l'assetto regionale degli impianti ferroviari e di regolamentare ampliamenti e nuove aperture di impianti e raccordi.

Relativamente al Porto di Ravenna è opportuno ricordare che nel corso del 2008 si è concluso l'iter approvativo, presso il CSLLPP, del nuovo Piano Regolatore Portuale, e che ora deve terminare solo l'iter della procedura di VIA; è stata attivato, inoltre, il Tavolo sull'Hub portuale di Ravenna (di cui fanno parte il Comune di Ravenna, l'Autorità Portuale di Ravenna, RFI, FER e la Regione Emilia-Romagna) che sta portando alla sottoscrizione di un protocollo preliminare d'intesa tra Comune, Provincia e Autorità Portuale di Ravenna e FS-Sistemi Urbani e/o RFI con cui orientare le risorse derivanti dalla valorizzazione delle aree ferroviarie dello Scalo merci di città e della stazione FS, delineando gli interventi di riassetto infrastrutturali del sistema di accessibilità dell'area della stazione e specifici interventi volti a garantire la sostenibilità ambientale delle trasformazioni attese.

*L'Assessore alla
Mobilità e Trasporti
Alfredo Peri*

Coordinamento generale:

Paolo Ferrecchi

Direttore Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità

Coordinamento editoriale e redazionale:

Teresa Valentina Sblendorio

Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità

Altre fonti dei dati:

- *Agenzie locali per la mobilità e il TPL di: Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini;*
- *Aziende di trasporto;*
- *ISTAT;*
- *ARNI;*
- *ITL (Istituto sui trasporti e la logistica);*
- *Isfort;*
- *Assaeroporti;*
- *Enac.*

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA E ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI TRASPORTI

Coordinamento:

Fabio Formentin

Responsabile del Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico

Collaborazione:

Elisabetta Costanzo

Paola Bassi

Daniela Bonifacci

Angelo Bizzini

Luca Buzzoni

Monica Calzolari

Nadia Farinaro Mezzini

Rosetta Iannini

Maximiliano Marsigli

Fabrizio Melis

Roberta Morico

Pietro Musolino

Andrea Normanno

Loretta Pozzati

Valentina Veronesi

Nicoletta Vivarelli

Marco Zagnoni

Collaborazione per le analisi statistiche:

Alessandro Albertini

Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità

Collaborazione per la parte relativa alle infrastrutture per la mobilità urbana:

Patrizia Melotti

Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE FERROVIARIO

Coordinamento:

Maurizio Tubertini

Responsabile del Servizio Ferrovie

Collaborazione:

Laura Albicini

Gianluca Ameli

Ivan Beltramba

Sandra Biagi

Laura Brugnolo

Andrea Cannini

Ramona Cantori

Stefano Cesari

Mauro Di Lella

Gisella Gardi

Carla Giorgi

Caterina Granata

Lucia Immacolata Laporta

Laura Lostia

Pio Nanni

Cesare Sgarzi

Collaborazione per le analisi statistiche:

Alessandro Albertini

Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità

PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Collaborazione:

Roberta Morico

Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico

PER LA PARTE RELATIVA ALLE CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

Coordinamento settore autofiloviario:

Fabio Formentin

Responsabile del Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico

Collaborazione:

Monica Calzolari

Pietro Musolino

Coordinamento settore ferroviario:

Maurizio Tubertini

Responsabile del Servizio Ferrovie

Collaborazione:

Sandra Biagi

Carla Giorgi

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE

Coordinamento:

Maria Cristina Baldazzini

Responsabile del Servizio Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale

Collaborazione:

Denis Barbieri

Massimo Bertuzzi

Stefano Filippini

Massimiliano Gardini

Antonella Nanetti

Daniela Neretti

*Giuseppe Casacchia
Saverio Colella
Alice Davoli
Claudio Domenichini
Paolo Dovadoli
Annarita Falchieri
Massimo Farina*

*Gabriella Gbiselli
Stefano Grandi
Elena Grossi
Marco Lavagna
Marcella Mazzoni
Sabrina Mingozzi*

*Vincenzo Paldino
Valentina Pantano
Luisa Romani
Federica Ropa
Anna Lisa Schembri
Andrea Virgili*

PER LA PARTE RELATIVA ALL'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

Coordinamento parte dedicata alla cultura della sicurezza stradale:

Emanuela Bergamini Vezzali *Presidente Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza*

Collaborazione:

Germano Biondi *Maurizio Dall'Ara*

Coordinamento parte dedicata agli interventi e ai finanziamenti per sicurezza stradale:

Maria Cristina Baldazzini *Responsabile del Servizio Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale*

Collaborazione:

Massimo Bertuzzi *Alice Davoli* *Stefano Grandi* *Antonella Nanetti*

PER LA PARTE RELATIVA ALLA LOGISTICA, AL TRASPORTO MERCI E AL PORTO DI RAVENNA

Collaborazione:

Cristina Bianchi *Giuliana Chiodini* *Marco Macchiavelli* *Tommaso Simeoni*

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE

Collaborazione:

Gianni Borghi *Fabio Casamassima* *Francesco Saverio Di Ciommo* *Marco Macchiavelli*

PER LA PARTE RELATIVA AI SETTORI IDROVIARIO E PORTUALE

Coordinamento:

Maria Cristina Baldazzini *Responsabile del Servizio Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale*

Collaborazione:

Cristina Bianchi *Fabio Casamassima* *Maria Nobili* *Gloria Zovi*
Gianni Borghi *Marco Macchiavelli* *Paola Pacini*

Ha collaborato, inoltre, per la parte sui **Fondi FAS** all'interno del capitolo sul contesto istituzionale

Eleonora Taruffi *Servizio Affari Generali, Giuridici e Programmazione finanziaria*

INDICE

INTRODUZIONE	13
1 PREFAZIONE	15
 IL CONTESTO ISTITUZIONALE	 17
2 INQUADRAMENTO GENERALE	19
2.1 LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	19
2.1.1 Le funzioni relative al settore autofiloviario e alla mobilità urbana	19
2.1.2 Le funzioni in materia ferroviaria	20
2.1.3 Le funzioni in materia stradale	21
2.1.4 Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci	23
2.1.5 Le funzioni in materia portuale	24
2.1.6 Le funzioni in materia aeroportuale	25
2.1.7 Le funzioni relative al settore idroviario	26
2.2 L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE E LE DINAMICHE ISTITUZIONALI IN ATTO	26
2.2.1 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti	26
2.2.2 La programmazione regionale in materia di trasporto pubblico locale	28
2.2.3 L'Intesa generale quadro	30
2.2.4 L'intesa istituzionale di programma	38
2.2.5 Il programma delle autostrade regionali: l'Autostrada regionale Cispadana	40
 IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA	 41
3 MONITORAGGIO DEL SETTORE	43
3.1 PREMESSA	43
3.2 L'INTESA SUI SERVIZI MINIMI AUTOFILOVIARI E I NUOVI ACCORDI DI PROGRAMMA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE 2007-2010	44
3.3 SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI	45
3.3.1 Servizi offerti	45
3.3.2 Contributi erogati	46
3.3.3 Monitoraggio e CCNL	49
3.4 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO E LA DOMANDA SODDISFATTA	51
3.4.1 Velocità commerciale	51
3.4.2 Il monitoraggio della qualità erogata e percepita	52
3.5 DATI ECONOMICO-GESTIONALI	54
3.5.1 Andamento ricavi tariffari e vendite dei principali titoli di viaggio	54
3.5.2 Lotta all'evasione tariffaria	55
3.5.3 Ricavi da traffico e passeggeri trasportati	56
3.5.4 Addetti e costo del lavoro	58
3.5.5 Costo operativo orario	60
3.5.6 Economicità in sintesi	60
3.6 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO	62
3.6.1 Interventi complessivi per la mobilità e per il trasporto pubblico 1995-2007	62
3.6.2 Il parco mezzi: composizione, standard di qualità e investimenti per la riqualificazione ambientale	64
3.6.3 Interventi per la mobilità urbana e il trasporto pubblico	69
3.6.3.1 Accordi di Programma per la mobilità urbana e il trasporto pubblico 2001-2006	69
3.6.3.2 Programmi Speciali d'Area	73
3.6.3.3 Parcheggi in aree urbane	74
3.6.3.4 Monitoraggio sullo stato di attuazione dei Piani Urbani del Traffico	76
3.6.3.5 Taxi – Noleggio con conducente auto	78
3.6.4 Sviluppo della rete regionale e promozione della mobilità ciclopedonale	79
3.6.5 Il monitoraggio degli indicatori di efficacia degli interventi finanziati	87
3.6.6 La definizione di linee guida per la mobilità sostenibile	103

3.6.7	Investimenti previsti dagli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari 2007-2010	104
3.6.8	Le azioni regionali nel campo dell'Infomobilità	109
3.7	LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	114
3.7.1	Agenzie locali per la mobilità: funzioni e assetto	114
3.7.2	Il processo aggregativo delle aziende di TPL dell'Emilia-Romagna	116
3.7.3	Numero addetti delle Agenzie per la mobilità	118
3.7.4	Procedure di affidamento dei servizi	119
3.8	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA	120
3.8.1	Metrotranvia, Civis e People Mover nel bacino di Bologna	120
3.8.2	Il trasporto Rapido Costiero (TRC) della costa romagnola	124
3.8.3	Il Sistema di trasporto Autostrada-Stazione FS-Campus Universitario (Linea A) e Aeroporto-Stazione FS (Linea C) di Parma	125
3.8.4	Il Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena e dei comuni limitrofi	125

IL SETTORE FERROVIARIO 127

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	129
4.1	PREMESSA	129
4.2	I CONTRATTI DI SERVIZIO FERROVIARI	132
4.3	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO E LA DOMANDA SODDISFATTA	135
4.3.1	Il parco rotabile: composizione e standard di qualità	135
4.3.2	La qualità del servizio	137
4.3.3	Indagini sui passeggeri trasportati	153
4.3.3.1	I dati sulle frequentazioni nelle stazioni ferroviarie regionali	156
4.3.3.2	Indagini sull'utenza ferroviaria	160
4.3.3.3	Il trend storico 2000-2008	161
4.3.3.4	I risultati dell'indagine ISTAT	165
4.3.4	Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari	168
4.4	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	170
4.4.1	Monitoraggio delle ferrovie regionali	170
4.4.1.1	Considerazioni di sintesi	170
4.4.1.2	Matrice efficacia-efficienza	171
4.4.1.3	Trend volumi di servizio, costi e proventi	171
4.4.1.4	Trend personale e relativi costi	172
4.4.1.5	Trend addetti e volumi di servizio	173
4.4.1.6	Dati tecnico-gestionali	174
4.4.2	Monitoraggio Trenitalia	178
4.4.2.1	Considerazioni di sintesi	178
4.4.2.2	Dati economici e sul servizio	180
4.4.3	Canoni di utilizzo dell'infrastruttura nazionale	184
4.4.4	Ampliamento dell'offerta ferroviaria	185
4.4.5	Evoluzioni del sistema tariffario – Mi Muovo Tutto Treno	186
4.5	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA	187
4.5.1	Interventi su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI	189
4.5.2	Investimenti infrastrutturali sulla rete regionale	194
4.5.3	Investimenti sul materiale rotabile	204
4.5.4	Scenari di sviluppo dei servizi	205

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA 213

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	215
5.1	IL PROGETTO STIMER	215

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO	221
6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI 223
6.1	DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO 223
6.1.1	Contributi e corrispettivi di esercizio 223
6.1.2	Servizio di trasporto pubblico regionale e locale offerti 224
6.1.3	Contributi e corrispettivi chilometrici 224
6.1.4	Addetti del settore 226
6.1.5	Produttività di personale addetto alla guida 226
6.1.6	Passeggeri trasportati 227
6.1.7	Ricavi da traffico 228
6.1.8	Ricavi da traffico per passeggero trasportato 228
IL SETTORE STRADALE	229
7	MONITORAGGIO DEL SETTORE 231
7.1	PREMESSA 231
7.2	INQUADRAMENTO GENERALE 233
7.2.1	Il nuovo assetto della rete stradale con riferimento al PRIT 233
7.2.2	La conoscenza della rete stradale 236
7.2.3	Flussi di traffico 238
7.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE 241
7.3.1	Programmi triennali di intervento sulla rete stradale di interesse regionale 241
7.3.2	La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale 248
7.3.3	Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie 252
7.4	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE 256
7.4.1	Pianificazione pluriennale ANAS 256
7.4.2	Attuazione della rete autostradale nazionale 261
LA SICUREZZA STRADALE	267
8	MONITORAGGIO DEL SETTORE 269
8.1	PREMESSA 269
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE 269
8.2.1	Le funzioni ed il ruolo dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza 269
8.2.2	Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale 269
8.2.3	Le principali azioni dell'Osservatorio 270
8.2.3.1	Il mondo della scuola 270
8.2.3.2	I giovani 271
8.2.3.3	Le azioni di sensibilizzazione 271
8.2.4	Le attività del 2008 271
8.3	GLI INTERVENTI DELLA REGIONE PER LA SICUREZZA STRADALE 282
8.3.1	Dati sull'incidentalità 282
8.3.2	Programmi per la sicurezza stradale 287
LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA	291
9	MONITORAGGIO DEL SETTORE 293
9.1	PREMESSA 293
9.2	IL PORTO DI RAVENNA 294
9.2.1	Inquadramento generale 294
9.2.2	Il nuovo Piano regolatore del Porto 294
9.2.3	Gli operatori logistici privati 296
9.2.4	I collegamenti ferroviari e stradali 297
9.2.5	Evoluzione del traffico merci in relazione al sistema portuale italiano 298
9.3	IL TRASPORTO FERROVIARIO E I NODI LOGISTICI 305
9.3.1	Il trasporto ferroviario merci in Italia 305

9.3.2	La rete regionale	305
9.3.3	Il traffico ferroviario merci regionale	306
9.3.4	Nodi logistici e impianti ferroviari	307
9.4	AUTOTRASPORTO E GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA	317
9.4.1	Quadro nazionale ed europeo	317
9.4.2	Il trasporto merci su strada in Emilia-Romagna	318
9.4.3	Analisi delle imprese di autotrasporto in regione	320
9.4.4	Principali elementi emersi dall'indagine	322
9.4.5	La Grande Distribuzione Organizzata	323
9.4.5.1	Il ruolo dei CeDi nell'organizzazione dei flussi della GDO	324
9.4.5.2	La distribuzione in Emilia-Romagna	325
9.5	LA LOGISTICA URBANA	329
9.5.1	Inquadramento generale	329
9.5.2	Azioni e progetti regionali per la logistica urbana	331
9.6	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA URBANA	336
9.6.1	Investimenti sul Porto di Ravenna	336
9.6.2	Investimenti per la logistica urbana	336

IL SETTORE AEROPORTUALE 339

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	341
10.1	PREMESSA	341
10.2	INQUADRAMENTO GENERALE	341
10.2.1	Il Sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna	341
10.2.2	Il confronto del traffico passeggeri degli aeroporti dell'Emilia-Romagna con il totale Italia	353
10.2.3	Un quadro sulla situazione del sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna	355

IL SETTORE IDROVIARIO E IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE 357

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	359
11.1	PREMESSA	359
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	359
11.2.1	La rete idroviaria: il sistema idroviario padano-veneto	359
11.2.2	Utilizzo della rete a fini commerciali	362
11.2.3	Il sistema portuale regionale	363
11.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO E IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE	368
11.3.1	Programmazione e fondi statali	368
11.3.2	Programmazione e fondi regionali	369

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI TRASPORTI 373

12	LA QUALITÀ DELL'ARIA	375
12.1	PREMESSA SUGLI INDICATORI DI QUALITÀ DELL'ARIA	375
12.2	MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	378
12.2.1	Monitoraggio PM ₁₀	378
12.2.2	Monitoraggio del benzene C ₆ H ₆	379
12.2.3	VII Accordo di programma sulla qualità dell'aria	380
12.2.4	Il tavolo tecnico padano	383
12.3	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL PARCO MEZZI	384
12.3.1	Investimenti per la trasformazione dei veicoli a metano e GPL	384
12.3.2	Investimenti per l'applicazione agli autobus dei FAP	385
12.4	PROGETTI E AZIONI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA	386
12.4.1	Progetto idrometano	386
12.4.2	I progetti europei per la mobilità sostenibile	387
12.5	IL MOBILITY MANAGEMENT	388

ALLEGATI 393

INTRODUZIONE

1 PREFAZIONE

Questo rapporto nasce nel 2002 allo scopo di fornire parametri e indicatori specifici per una migliore valutazione degli obiettivi e degli strumenti di gestione della mobilità urbana e di sviluppo qualitativo del trasporto pubblico locale, in attuazione ed in coerenza con quanto stabilito dall'**articolo 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"**.

Da quest'anno il rapporto annuale si estende a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, offrendo un quadro più completo e dettagliato sulle azioni e sui risultati della Regione nei diversi ambiti di intervento dell'Assessorato Mobilità e Trasporti.

La relazione si apre con il consueto **monitoraggio sui settori autofiloviario e ferroviario**, ai quali vengono dedicati due capitoli che pongono l'attenzione sui servizi offerti e sui contributi erogati, sulla qualità del servizio, nonché sui dati economico-gestionali con particolare riguardo anche agli sforzi compiuti sul fronte degli investimenti, tendendo conto delle specificità che contraddistinguono i due settori.

Una parte del report, inoltre, è dedicata al **nuovo sistema di integrazione tariffaria**, avviato nel mese di settembre 2008 con il lancio di "Mi Nuovo", il nuovo abbonamento annuale integrato regionale.

Segue un breve capitolo con alcune **considerazioni di sintesi sui settori autofiloviario e ferroviario**, all'interno del quale vengono confrontati alcuni indicatori rilevanti, quali i contributi/corrispettivi di esercizio, i servizi offerti, i contributi e corrispettivi chilometrici, gli addetti del settore e la produttività del personale addetto alla guida, oltre che i passeggeri trasportati e i ricavi da traffico.

La relazione prosegue poi con il monitoraggio su alcuni settori che vengono ricompresi per la prima volta all'interno del report. Si parte con un capitolo dedicato al **settore stradale**, analizzando il nuovo assetto della rete ed i dati di traffico disponibili, le sue caratteristiche funzionali, oltre che il quadro degli investimenti effettuati in questo ambito. Particolare rilievo è dato, inoltre, al tema della **sicurezza stradale**, cui è riservato un capitolo apposito del documento, che analizza sia le azioni regionali per diffondere la cultura della sicurezza stradale, sia i finanziamenti e gli interventi della Regione per ridurre il numero di vittime sulla strada ed i costi causati dagli incidenti stradali.

All'interno del rapporto di monitoraggio è stato inserito anche un capitolo dedicato ai temi che maggiormente caratterizzano il settore del trasporto merci e della logistica. In particolare, vengono prese in esame le caratteristiche ed il traffico merci del **porto di Ravenna**, il **trasporto ferroviario delle merci** e le strutture ferroviarie quali **scali merci/interporti** e **nodi logistici**. Viene, inoltre, svolta un'analisi sull'**autotrasporto** e sulle caratteristiche delle imprese presenti nella regione e il loro rapporto con la **Grande Distribuzione Organizzata** (GDO). A chiusura del capitolo viene dedicato spazio alla **logistica urbana**, con un quadro sulle azioni e progetti regionali in questo settore.

A seguire l'analisi del **settore aeroportuale**, con una descrizione sulle caratteristiche dei quattro scali regionali e sui principali dati di traffico dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto alla situazione italiana.

Si passa poi alla descrizione dell'infrastruttura relativa al **settore idroviario**, costituito sostanzialmente dall'asta del fiume Po e dall'idrovia ferrarese, e all'analisi sui relativi dati di traffico merci. Inoltre, viene descritto il **sistema portuale regionale** (porti di interesse regionale, comunale e porti turistici) e vengono analizzate le risorse, sia statali che regionali, a disposizione dello stesso settore.

La relazione si conclude con un'apposita sezione dedicata alla **sostenibilità ambientale** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti ed investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria.

IL CONTESTO ISTITUZIONALE

2 INQUADRAMENTO GENERALE

2.1 LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

2.1.1 *Le funzioni relative al settore autofiloviario e alla mobilità urbana*

La Regione Emilia-Romagna esercita **funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico**, promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico. In particolare, la Regione opera su due linee di intervento, connesse fra loro, ma distinte: la prima è rivolta alle **azioni svolte sul territorio regionale nel campo della mobilità sostenibile**, intesa in senso ampio, riguardo cioè agli aspetti economici diretti e indiretti, sociali, ambientali; la seconda riguarda le azioni rivolte all'interno della Regione, intesa come azienda, curandone i **diversi aspetti della mobilità casa-lavoro**.

Relativamente all'azione a favore della mobilità sostenibile sul territorio regionale, essa si esplica nell'ambito urbano e di bacino, avendo presente innanzi tutto il **servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario**, detto comunemente TPL, articolato su **nove bacini provinciali**, coincidenti di fatto con le province della regione, e comprendente sia il servizio urbano nelle città principali, sia la rete extraurbana su "gomma". Complessivamente, a tal fine, vengono prodotti **ogni anno oltre cento milioni di vetture-kilometro**, a fronte di un costo sostenuto dalla Regione di oltre 200 Milioni di Euro.

A fianco di tale spesa "corrente", le cui risorse derivano in buona parte dalle accise sui carburanti per autotrazione, si trovano importanti **interventi per "investimento"**, a partire dal materiale rotabile, per arrivare ad azioni tese a favorire sinergie fra risorse di varia provenienza (europea, statale, regionale, provinciale, comunale ed anche privata), al fine di conseguire benefici per il territorio.

Lo strumento principale con cui si concretizzano tali obiettivi è l'"**Accordo di Programma**", di norma triennale, che a sua volta si articola su due linee principali:

- gli interventi "correnti", che derivano da un'"**Intesa sui servizi minimi**", stipulata fra Regione, Enti locali e Agenzie locali per la mobilità allo scopo di definire la produzione annua minima di vetture-kilometro nei diversi bacini e il relativo contributo posto a carico dei diversi soggetti;
- gli investimenti e gli interventi di natura infrastrutturale definiti dagli **Accordi di Programma**: contributi per l'acquisto di autobus e filobus, per la mobilità ciclo-pedonale e, più in generale, per la mobilità sostenibile e la qualità dell'aria.

A monte di tale Accordo, nonché dell'Intesa, vi è un "**Atto di indirizzo triennale**", in base al quale l'Assemblea legislativa fissa le linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale.

Si evidenzia che, proprio nel biennio 2007-2008 (oggetto del presente rapporto di monitoraggio), **tutti i documenti citati sono giunti a maturazione, a copertura del quadriennio 2007-2010.**

Accanto ad essi, inoltre, opera l'"**Accordo annuale per la qualità dell'aria**", approvato nel corso di ogni estate e frutto di una concertazione su base volontaria fra gli Enti coinvolti, non essendo previsto tra i loro compiti istituzionali. Lo scopo è quello di definire sia politiche concertate per la salvaguardia dell'aria nelle città sia interventi economici a sostegno di tali politiche.

2.1.2 *Le funzioni in materia ferroviaria*

Con la L.R. n. 30 del 1998 si è dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale, poi perfezionatesi negli anni successivi, o in corso di perfezionamento, con il **trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie e con l'attribuzione alla Regione Emilia-Romagna dei servizi ferroviari di propria competenza**. Il trasferimento ha ricompreso anche tutto il materiale rotabile funzionale all'espletamento dei servizi su tali linee.

Sia per il mantenimento in efficienza che per il potenziamento delle linee ferroviarie e del materiale rotabile, oltretutto per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, la Regione è impegnata direttamente con consistenti risorse proprie o trasferire dallo Stato. La realizzazione degli interventi, affidati alle società concessionarie, è definita sulla base di piani poliennali di attuazione.

In materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento**, con esclusione delle funzioni di sicurezza rimaste di competenza statale. Spettano in particolare alla Regione la programmazione dei servizi di trasporto pubblico.

La Regione, inoltre, persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci.

La **gestione delle linee** ferroviarie regionali è affidata mediante **concessione** e disciplinata operativamente con specifici Contratti. La **gestione dei servizi** alle imprese ferroviarie è regolata mediante **“Contratti di Servizio”**.

L'affidamento di tutti i servizi, in un unico lotto, è recentemente intervenuta mediante procedura concorsuale di rilevanza europea. Dall'1 luglio 2008 la gestione è attribuita al Consorzio Trasporti Integrati (formato da Trenitalia, da FER e da altri operatori regionali), risultato vincitore della gara, con un Contratto di Servizio sottoscritto il 31 marzo 2008¹.

La L.R. 30/98 prevede che, allo scadere delle attuali concessioni, **la gestione dell'intera rete della Regione venga affidata unitariamente alla Ferrovie Emilia Romagna**, società a prevalente capitale regionale. Si è perfezionata all'inizio del 2009 l'acquisizione da parte della Ferrovie Emilia Romagna, mediante conferimento o cessione di ramo d'azienda, delle attività ferroviarie prima gestite da altre aziende, concessionarie regionali; la FER è pertanto subentrata nelle concessioni e in tutti gli altri atti contrattuali ancora in essere.

La **rete ferroviaria** che si estende sul territorio della regione Emilia-Romagna è estesa complessivamente **1.350 km: circa 1.000 di competenza statale e più di 350 di competenza regionale**. La gestione della rete statale è affidata ad RFI (Rete Ferroviaria Italiana) la società dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete stessa.

¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 4.2 “I contratti di servizio ferroviari”.

2.1.3 Le funzioni in materia stradale

A partire dall'1 ottobre 2001, con i DPCM attuativi della Legge 59/97 (Bassanini), sono stati **trasferiti dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna 2.000 km di strade** (mentre **circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**), e sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie ed umane da trasferire per fare fronte alle nuove competenze, lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse.

La nostra Regione, a seguito di un ampio confronto con le **Province**, ha deciso di **trasferire alle stesse il demanio stradale**, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante ed avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità.

Per quanto riguarda le **risorse finanziarie**, il DPCM del 22/12/2000 prevede che le risorse **per il personale e per la manutenzione ordinaria siano trasferite annualmente dallo Stato direttamente alle Province**, mentre le risorse per la **manutenzione straordinaria e per le nuove opere siano trasferite annualmente dallo Stato alla Regione**, che le ripartisce alle Province, ai sensi della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, sulla base di Programmi triennali e avendo come riferimento il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti).

Le **nuove funzioni della Regione**, individuate dalla citata L.R. 3/99, sono pertanto riconducibili principalmente alla **pianificazione**, alla **programmazione** e al **coordinamento della rete delle strade ed autostrade di interesse regionale**, mentre alle Province, in materia di strade trasferite, sono attribuite competenze di gestione, vigilanza, manutenzione, progettazione ed esecuzione degli interventi sulla viabilità.

Per l'esercizio delle funzioni trasferite è stato individuato un nuovo strumento di programmazione, il **Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**, con il quale la Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade.

E' stato inoltre istituito un **Fondo Unico Regione-Province**, per consentire la gestione delle risorse finanziarie finalizzate alla viabilità in un quadro di coerenza con la pianificazione regionale di settore. In tale fondo confluiscono le risorse trasferite dallo Stato alla Regione e le risorse proprie della Regione.

Nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento definite dalla L.R. 3/99, la Regione ha assistito alcune Province (Bologna, Modena, Ferrara e Parma) relativamente ad una serie di interventi rimasti in capo all'ANAS, in quanto già appaltati alla data del trasferimento (come previsto all'art. 3 del DPCM del 21 settembre 2001) e sui quali sono stati instaurati alcuni **contenziosi**. Tali contenziosi, alcuni ancora pendenti ed altri conclusi sfavorevolmente per l'ANAS, **hanno paralizzato la realizzazione delle relative opere**, fondamentali per il territorio regionale.

Al fine di accelerare le procedure volte al completamento delle opere, si è reso dunque necessario **coadiuvare le Province nella predisposizione di accordi con ANAS per definire le rispettive competenze**, che in alcuni casi hanno riguardato il riavvio delle procedure approvative dei progetti ed in altri la titolarità nella realizzazione degli interventi, mantenendo ferma la copertura finanziaria in capo all'ANAS.

Nel corso del 2004, inoltre, è stata modificata la L.R. 3/99, rendendo esplicito quanto già previsto da questa normativa relativamente alla **possibilità di realizzare, da parte della Regione, le autostrade regionali**. Ciò ha consentito la programmazione dell'**Autostrada regionale Cispadana**².

² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.5 "Il programma delle autostrade regionali: l'Autostrada regionale Cispadana".

Per perseguire il **miglioramento della sicurezza stradale**, la Regione ha adottato una legge specifica, la L.R. 30/92 **“Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”**, che promuove la realizzazione di “(...) interventi finalizzati, prioritariamente, ad elevare i livelli di sicurezza della rete stradale regionale. Tali interventi sono volti a migliorare le condizioni di percorribilità delle infrastrutture esistenti. La Regione promuove altresì iniziative di carattere informativo, educativo e formativo in materia di sicurezza stradale”.

In questa stessa materia è poi intervenuta la legislazione statale: l’art. 32 della Legge n. 144 del 17/5/1999 prevede la predisposizione da parte del Ministero di un **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**; il decreto interministeriale 29/3/2000 ha invece definito gli indirizzi generali e le linee guida per il PNSS, il cui primo programma di attuazione è stato approvato con la delibera CIPE n. 100/02.

Questo programma, come anche i successivi, ha suddiviso i fondi disponibili tra le Regioni, assegnando a queste ultime il compito di distribuire, con procedure concertative/concorrenziali, i finanziamenti assegnati agli enti attuatori, cioè Province e Comuni, sulla base di Bandi “tipo” predisposti dal Ministero in accordo con Regioni, Province e Comuni.

L’obiettivo di tali programmi è “promuovere un sistema integrato di strategie regionali e locali per il miglioramento della sicurezza stradale che consenta di determinare la massima riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali con le risorse date (e con quelle che potranno essere ulteriormente attivate grazie, anche, all’azione di sollecitazione e sensibilizzazione realizzata dal PNSS)”.

Al fine di rafforzare il ruolo regionale in materia di governo della sicurezza stradale, il 2° programma ha previsto, inoltre, il finanziamento di centri di monitoraggio regionali. Il progetto del **Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale**, presentato dalla Regione ed approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 10/6/2004 (2° posto a livello nazionale), si pone l’obiettivo di **informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle nostre strade**, realizzando un vero e proprio sistema informativo della viabilità del quale il centro di monitoraggio costituisce il luogo di sintesi e di elaborazione³.

In attesa di poter disporre di tale finanziamento, la Regione ha comunque svolto una serie di attività, relative al sistema di monitoraggio del traffico, al catasto stradale e alla rilevazione dei dati di incidentalità, che costituiranno la base dei dati sui quali si svolgerà l’attività del Centro.

³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.2.2 “La conoscenza della rete stradale” e seguenti.

2.1.4 *Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci*

Il settore della logistica e del trasporto merci della nostra regione è composto da distinte aree d'intervento:

- il **trasporto ferroviario merci e logistica**;
- l'**autotrasporto**;
- la **logistica urbana** (distribuzione delle merci in città);
- l'**hub portuale di Ravenna**.

In questo quadro, la Regione esercita alcune **funzioni di carattere generale**, quali la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto; la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti; la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, anche in ambito europeo, per la ricerca, sperimentazione e diffusione di pratiche di efficienza e innovazione.

La Regione, inoltre, coordina il **Tavolo Permanente di Confronto sul Trasporto Merci**, come sede di incontri tra i rappresentanti regionali, provinciali e comunali, delle imprese e degli operatori interessati dal trasporto merci, allo scopo di definire linee d'azione e strategie di breve, medio e lungo periodo in questo settore.

Più specificamente, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica**, la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico.

Nel settore dell'**autotrasporto**, invece, svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali, e di formulazione di indirizzi e pareri.

Nel settore della **distribuzione delle merci in città** promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali sia tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci. Inoltre, finanzia i costi di progettazione delle piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di Programma.

Per quanto riguarda, infine, le funzioni regionali relative al **Porto di Ravenna**, si rimanda al paragrafo successivo dedicato specificamente al sistema portuale dell'Emilia-Romagna.

2.1.5 Le funzioni in materia portuale

Il **sistema portuale della nostra regione** è composto da due categorie di porti distinte:

- il **porto di Ravenna, di interesse nazionale** e con una tipologia prettamente commerciale- industriale;
- i **porti di interesse regionale o comunale**, con una funzione prevalentemente dedicata al diporto turistico e alle attività di pesca.

Relativamente al porto di Ravenna, il quadro istituzionale di riferimento è la **Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti**, che rappresenta il punto di arrivo di un processo di affermazione dei principi del libero mercato che parte dal diritto comunitario investendo tutto il settore dei trasporti.

Con tale legge viene sancita la **separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali**, affidate a pubbliche autorità, e **lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci**, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della fissazione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio (nel 2006 non è stata approvata una proposta di direttiva che liberalizzava tutto il settore).

In tale contesto opera l'**Autorità Portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico preposto alla gestione delle infrastrutture portuali, il cui Presidente viene nominato previa espressione del gradimento regionale ed il cui organo collegiale principale, il Comitato portuale, vede la partecipazione della Regione insieme a quella dei Ministeri interessati, delle rappresentanze degli imprenditori, dei lavoratori e degli Enti locali.

L'Autorità Portuale svolge la sua attività di programmazione attraverso il **Piano Regolatore Portuale** e attraverso la realizzazione delle infrastrutture portuali, nel contesto della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. In questo quadro il coordinamento territoriale delle Regioni ha una rilevanza primaria in relazione all'accessibilità del porto da terra, ai collegamenti con altre piattaforme logistiche, alla realizzazione di strutture retroportuali adeguate, nelle quali le merci possano essere lavorate creando valore aggiunto a favore del territorio di riferimento.

A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 3/99, **l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP)**, il principale strumento di programmazione delle infrastrutture portuali, **è demandata alla Provincia**, mentre resta il coinvolgimento diretto della Regione nella partecipazione alle sedute della commissione competente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, mediante l'espressione di un parere sul PRP.

La Legge 84/94, in realtà, riguarda i porti pubblici di qualsiasi dimensione, ma risulta inapplicabile per i porti minori, visto che fa riferimento ad una classificazione dei porti demandata ad un decreto ministeriale mai emanato.

Di conseguenza, relativamente ai **restanti porti**, la norma di riferimento resta il **DPR 616/78, che ha delegato alle Regioni le funzioni relative alle infrastrutture di interesse regionale**, comprese quelle portuali con riferimento ai porti di minori dimensioni; il D.Lgs. 112/98, come integrato dall'art. 11 della L. 88/01, modificando l'ordinamento portuale introdotto dalla L. 84/94, ha stabilito che sono conferite alle Regioni le funzioni inerenti il demanio marittimo portuale, e quindi le funzioni relative al rilascio delle concessioni demaniali, sottraendo le aree demaniali all'interesse statale. L'individuazione di tali aree, considerato che un DPCM del 1995 ha incluso tra quelle di interesse statale tutte le aree di tutti i porti italiani, ha innescato un contenzioso, anche di livello costituzionale, che si è di fatto concluso solo recentemente (aprile 2008), dopo diverse sentenze favorevoli alle Regioni, con il **pieno riconoscimento da parte dello Stato delle competenze regionali in materia di demanio portuale nei porti minori**.

La L.R. 11/83 delega, sostanzialmente, le funzioni inerenti le infrastrutture portuali dei porti minori ai Comuni e prevede una programmazione annuale delle risorse a favore degli stessi a titolo di contributo per i porti di interesse comunale e a titolo di spesa a proprio carico per quelli di interesse regionale.

Si evidenzia che tutte le funzioni inerenti la L.R. 11/83, a seguito della modifica attualmente in corso delle deleghe degli Assessori regionali, sono destinate ad essere trasferite alla Direzione Generale Attività Produttive Commercio Turismo.

2.1.6 Le funzioni in materia aeroportuale

Le Regioni non hanno di fatto dato contenuto pratico alla competenza normativa concorrente in materia di aeroporti civili, prevista dall'art. 117, comma 2 della Costituzione.

Nei casi in cui la normativa statale in materia aeroportuale è apparsa non di mero principio ma necessaria per ragioni di uniformità della disciplina, il problema è stato risolto dalla giurisprudenza costituzionale sulla base del **principio di leale collaborazione**, individuando nell'intesa, da realizzarsi nella sede preposta, cioè nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, la modalità di composizione degli interessi in gioco.

L'assetto istituzionale degli aeroporti commerciali è stato fortemente influenzato dall'istituzione di **ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)**, avvenuta nel 1997, cui sono affidati, in qualità di ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compiti di programmazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali.

Mentre la gestione dei servizi aeroportuali e delle stesse infrastrutture, in caso di **concessione di gestione totale**, viene affidata a società di capitali con partecipazione pubblica e privata, il gestore aeroportuale in regime di **concessione parziale**, invece, svolge solo determinati servizi, in particolare quelli di handling, ma non riscuote i diritti aeroportuali: di contro non ha l'onere di mantenere e realizzare le infrastrutture aeroportuali.

Il gestore in **regime di concessione totale**, invece, riscuote i diritti aeroportuali, eroga i servizi aeroportuali dietro compenso (le relative tariffe sono libere e vengono solo controllate da ENAC in relazione al fatto che possano limitare lo sviluppo del traffico), ma ha l'onere di mantenere e di realizzare le infrastrutture aeroportuali.

La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, nonché quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (previa procedura di evidenza pubblica), anche in percentuale maggioritaria.

La concessione totale viene rilasciata a richiesta a quei gestori che presentino determinate caratteristiche di carattere economico finanziario e che presentino un adeguato piano di sviluppo dell'aeroporto interessato.

Nella nostra regione soltanto la SAB, società per azioni dell'aeroporto di Bologna, ha ottenuto la concessione totale quarantennale. E' in corso di valutazione, da parte dell'ENAC, analoga richiesta effettuata da parte della società dell'aeroporto di Rimini Aeradria ed è in fase di predisposizione la richiesta di concessione totale da parte della società SEAF relativamente all'aeroporto di Forlì.

La Regione, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, oltre ad essere intervenuta direttamente con l'acquisizione di quote di Aeradria, SAB e SEAF, sta analizzando una serie di ipotesi di possibile cooperazione tra i quattro scali regionali, in modo da sfruttare le competenze e le potenzialità presenti ma allo stesso tempo di salvaguardarne le diverse strategie di sviluppo.

2.1.7 *Le funzioni relative al settore idroviario*

La Legge 380/90 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del **Sistema idroviario padano veneto**. Tale norma integra il DPR 616/78, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, esplicino le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, è dal 1978 che l'**Intesa Interregionale per la Navigazione Interna** (sottoscritta fra le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte) svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del Sistema Idroviario Padano Veneto, definendolo come di preminente interesse nazionale (art. 1), attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti (art. 2) e stabilendone le procedure particolari per la formazione del suo Piano di attuazione, alla quale partecipano le Regioni (artt. 2-5).

Il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario (art. 105, comma 2, lettera g).

In Emilia-Romagna, la L.R. 1/89 ha istituito l'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)** quale strumento operativo della Regione nel settore della navigazione interna. In particolare, ARNI attua gli interventi regionali nel settore, provvede alla gestione dei servizi e delle infrastrutture relative alla navigazione interna, svolge le funzioni di ispettorato di porto, elabora ed attua sia i programmi regionali che quelli definiti dall'Intesa relativi alla navigazione interna, ed infine effettua l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna.

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

2.2.1 *Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti*

La Regione Emilia-Romagna ha una lunga storia di pianificazione dei trasporti, con esperienze avanzate e spesso anticipatrici, nelle metodologie e nei contenuti, della programmazione di livello nazionale.

Il **primo Piano dei trasporti** della Regione Emilia-Romagna è stato approvato dal Consiglio regionale nel febbraio del 1986, in attuazione delle previsioni della L.R. 45/79, quale strumento di disciplina degli interventi regionali e di coordinamento ed indirizzo di quelli degli Enti locali e degli altri soggetti con competenze nell'ambito dei trasporti e delle vie di comunicazione di interesse regionale.

A seguito delle profonde trasformazioni sociali ed economiche avvenute nel decennio successivo, nel 1995 si è sviluppato un processo di elaborazione di un **nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**, diretto soprattutto ad affrontare i problemi causati dall'imponente incremento della domanda di trasporto (ad esempio, nel periodo 1982-1995, il flusso di veicoli sulla rete stradale regionale ebbe un incremento complessivo di circa il 71% per il trasporto merci e del 44% per il trasporto passeggeri).

Contemporaneamente, la Legge Bassanini (59/97) ed i successivi provvedimenti L. 127/97, D.Lgs. 422/97 e D.Lgs. 112/98), modificarono radicalmente il ruolo delle Regioni, arrivando a configurare un nuovo quadro istituzionale ed investendole di competenze di alto profilo in materia di trasporti. In particolare alle Regioni fu attribuita "la redazione dei piani regionali dei trasporti e i loro aggiornamenti (...)".

Al fine di recepire il nuovo assetto istituzionale, la Regione Emilia-Romagna ha approvato la L.R. 30/98 (modificata successivamente anche per adeguarsi alle "Modifiche al Titolo V della seconda parte della

Costituzione”, approvate con la L. 3/01), individuando il **PRIT** come “**il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione**” (art. 5).

Nell’ambito di questo nuovo quadro fu modificato l’impianto del piano in corso di redazione, ed al PRIT fu attribuito il compito di **operare per una mobilità sostenibile**, di assicurare allo stesso tempo ai cittadini e alle imprese la **migliore accessibilità del territorio regionale** e di promuovere un **sistema integrato di mobilità**, in cui il trasporto collettivo assolve ad un ruolo fondamentale.

Il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 98-2010)**, attualmente vigente e approvato con delibera consigliare del 1999, 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.

Nello specifico, gli **obiettivi principali** che si è posto il PRIT 98-2010 sono i seguenti:

- massimizzare l’efficienza interna del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario, in modo da dare vita ad un **sistema di trasporto integrato passeggeri** in grado di competere al più alto livello con il trasporto privato individuale;
- creare un **sistema infrastrutturale fortemente interconnesso**, strutturato come rete di **corridoi plurimodali-intermodali** (strada, ferrovia, vie navigabili) innervati con centri di interscambio opportunamente razionalizzati (progetto di “piattaforma-regione”);
- creare un **sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato** efficace ed efficiente (con creazione di “isole verdi” con forti limitazioni del traffico pesante stradale), per permettere un minor consumo di energia e di carburante, una minore emissione di rumore e di inquinanti in atmosfera, una riduzione dei percorsi medi e un recupero di funzionalità di itinerari saturi (ad esempio quello autostradale centrale), il rispetto e la valorizzazione delle emergenze naturali, paesaggistiche e storico-culturali della Regione.

Dall’approvazione del PRIT 98-2010 ad oggi il contesto di riferimento europeo, nazionale e regionale è nuovamente mutato, sia dal punto di vista normativo e di indirizzo, sia in merito alle condizioni socio-territoriali, con riflessi sugli obiettivi e le linee di intervento definite dal PRIT stesso.

L’Unione Europea ha definito, a partire dal **Libro Bianco del 2001**, gli obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti, elaborati ed aggiornati in diverse occasioni, sottolineando la necessità di integrare nella politica dei trasporti gli impegni internazionali in materia di ambiente.

Tali obiettivi sono rivolti ad offrire sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, e in particolare offrire un’elevata mobilità, proteggere l’ambiente, assicurare l’approvvigionamento energetico, tutelare i lavoratori sul piano occupazionale e della loro sicurezza, diminuire gli incidenti stradali, favorire l’innovazione, stabilire connessioni tra le politiche europee e gli impegni internazionali, incrementare la co-modalità tra i vari mezzi di trasporto.

Analogamente, il Ministero dei Trasporti ha espresso la necessità di un nuovo **Piano della Mobilità nazionale**, motivandolo con le profonde modiche avvenute a livello nazionale ed internazionale, il progressivo aggravarsi del problema del trasporto pubblico locale (con costi notevoli, tempi di percorrenza elevati ed irregolari e grave deficit di qualità dei servizi che gravano su milioni di pendolari) e la nuova sensibilità che nel Paese si sta sviluppando nei confronti della “questione trasporti”, a cui è necessario far corrispondere un salto di qualità nei processi decisionali propri della politica nazionale.

La Regione Emilia-Romagna, con delibera di Giunta 194/08, ha quindi ritenuto opportuno avviare l’**aggiornamento del PRIT 98-2010** (processo attualmente in corso), con l’obiettivo di integrare e di completare il quadro di riferimento da esso definito, assumendo gli indirizzi di livello internazionale e

nazionale sopra richiamati, e analizzando e approntando nuove strategie per affrontare il mutato quadro complessivo della mobilità, anche al fine di assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione nazionale e quelli della pianificazione a scala regionale e locale.

2.2.2 *La programmazione regionale in materia di trasporto pubblico locale*

Il 3 aprile 2007, con delibera n. 109, l'Assemblea legislativa regionale ha approvato l'”**Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale**”⁴, il cui principale riferimento normativo è la Legge Regionale n. 30 del 1998 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”.

Con l'Accordo del 14 dicembre 2006 fra Governo e Regioni era stato istituito un **tavolo di lavoro con il compito di definire il processo di liberalizzazione del settore, i meccanismi di un flusso costante, strutturale e indicizzato di risorse**, nonché una **strategia di intervento per gli investimenti** necessari all'efficienza e alla sicurezza del servizio, con particolare riguardo al materiale rotabile. In questo ambito si sono determinati i contributi della finanziaria 2008, che hanno consentito le rivalutazioni delle risorse stanziare storicamente per il settore.

Prima di tali interventi per il trasporto “su gomma” l'impegno della Regione aveva consentito non solo di mantenere inalterato il livello dei servizi, ma anche di assicurare l'adeguamento delle risorse all'andamento dell'inflazione e di stanziare un fondo per l'incremento e la qualificazione dei servizi. In particolare, considerando le risorse storicamente necessarie per mantenere inalterato il livello dei servizi offerti, **l'impegno incrementale è stato pari a 35,6 Milioni di Euro dal 2002 al 2007**, a fronte di una riduzione dell'accisa sulla benzina pari a circa 30 Milioni di Euro. Complessivamente, pur essendo le risorse a disposizione insufficienti rispetto al fabbisogno per il trasporto pubblico, ed in particolare per la mancanza di adeguamento dei trasferimenti per i servizi di interesse regionale che si sviluppano sulla rete nazionale, con la **legge finanziaria regionale 2008** sono state previste **risorse aggiuntive**, rispetto ai trasferimenti statali consolidati, pari a un importo stimato in **52,2 Milioni di Euro**. E' dunque da evidenziare l'impegno assunto dalla Regione di anticipare risorse non ancora pervenute.

La Regione ha quindi potuto stanziare, con l'assestamento di bilancio 2008 e in aggiunta alle risorse consolidate negli anni precedenti, **51 Milioni di Euro per i servizi di trasporto pubblico locale “su gomma” e “su ferro”**. Nell'Intesa sui “servizi minimi”, concordata con gli Enti locali per il 2009 e il 2010, e nella programmazione dei servizi ferroviari 2009-2010, sono stati anche previsti stanziamenti progressivamente crescenti, pari rispettivamente a **60 e a 76 Milioni di Euro, destinati all'incremento dei servizi e al recupero dell'inflazione**.

La delibera della Giunta regionale n. 634 del 5 maggio 2008 ha pertanto potuto approvare l'”**Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali sui servizi minimi 2007-2010**”, che prevede un incremento fra il 2007 e il 2010 di oltre 5 milioni di vetture-kilometro (circa il 5%) e di 27 Milioni di Euro di corrispondente contributo (quasi 14%).

Infine, il 15 dicembre 2008 sono stati firmati i nove “**Accordi per la mobilità sostenibile per il triennio 2008-2010**” che, oltre a ratificare l'Intesa, hanno stabilito un contributo regionale in conto investimenti di 15 Milioni di Euro⁵, cui vanno aggiunti circa 31 Milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile autofiloviario.

⁴ Con l'approvazione dell'Addendum all'Atto di indirizzo (delibera n. 166 del 22/4/2008), l'Intesa per i servizi minimi autofiloviari e gli Accordi di programma vanno riferiti al periodo 2007-2010.

⁵ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 3.6.7 “Investimenti previsti dagli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi auto filoviari 2007-2010”.

Con tali Accordi, la Regione ribadisce l'impegno a favorire il **potenziamento del trasporto collettivo**, al fine di contenere i consumi energetici e ridurre le cause di inquinamento ambientale, in armonia con gli obiettivi indicati dalle norme statali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano. Si rimarca, pertanto, il sostegno agli interventi finalizzati al privilegio del trasporto pubblico rispetto a quello privato, da affrontarsi con uno sforzo particolare richiesto agli Enti locali. Si tratta, del resto, di investimenti che, comportando tendenzialmente aumento di utenza e risparmio di gestione, producono benefici al conto economico, anziché ulteriore impegno di spesa.

Per quanto riguarda i **percorsi ciclabili**, si privilegiano gli interventi diretti a saldare e qualificare l'esistente, per creare reti urbane connesse ed omogenee, come reale alternativa all'uso del mezzo individuale motorizzato. Rispetto alla necessità di abbattere le fonti inquinanti e di risanare la qualità dell'aria, si prosegue nelle politiche di incoraggiamento dell'uso "virtuoso" dei mezzi individuali, fra cui emerge l'incentivo alla trasformazione dei mezzi più inquinanti.

Rispetto, infine, al cammino di riforma avviato nel 1997 con il decreto Burlando, un'esigenza primaria è quella di perseguirne il completamento. Il citato verbale di accordo fra Governo e Regioni del 14 dicembre 2006 poneva l'obiettivo, fra gli altri, di insediare un tavolo di lavoro finalizzato a definire le linee strategiche di sviluppo del TPL e le direttive generali di regolazione anche relativamente agli assetti industriali, con particolare riguardo alla definizione dei cardini fondamentali per la regolazione di un compiuto processo di liberalizzazione del settore fondato sulla concorrenza per il mercato.

La **Legge finanziaria 2007** (Legge n. 296 del 2006), che ha stabilito la reintroduzione di finanziamenti per il rinnovo del materiale rotabile e per la mobilità sostenibile, e il documento **"Proposta per la riforma e lo sviluppo del settore"** dell'1 agosto 2007, condiviso in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome e riguardante il tavolo di lavoro sopra citato, che auspicava il superamento della rilevante parcellizzazione delle imprese del settore per favorire la creazione di un vero sistema industriale con la nascita di competitori nazionali efficienti, hanno rappresentato un momento di particolare importanza anche alla luce della successiva **Legge finanziaria 2008** (Legge n. 244 del 2007). Quest'ultima, oltre ad aumentare gli stanziamenti per i nuovi mezzi a basso impatto ambientale⁶, ha stabilito soprattutto la **partecipazione delle Regioni all'accisa sul gasolio**, quale fonte di parziale finanziamento del TPL.

La **nuova legge regionale 10/08** è andata oltre la fase dell'enunciazione: la Regione ha ora la facoltà di promuovere espressamente l'accorpamento degli ambiti territoriali ottimali, accompagnando a ciò anche un cammino parallelo di aggregazione dei soggetti gestori del TPL. Tale normativa ha poi definito il processo di distinzione tra le funzioni amministrative e gestionali, fornendo autorevolezza alle Agenzie, quale momento di programmazione coordinata non solo del TPL, ma in generale dei servizi della mobilità, con esclusione peraltro di ogni compito di gestione dei servizi stessi.

Un ulteriore tema, anch'esso legato alla mobilità sostenibile e in particolare al recupero di efficienza ed efficacia del TPL e del servizio ferroviario regionale, consiste nella maturazione (dopo molti anni di studio) dell'**integrazione tariffaria**, nota con l'acronimo STIMER, che nel corso del 2008 ha visto finalmente l'avvio, seppure limitatamente all'integrazione ferro-gomma degli abbonamenti annuali. In particolare, con la Delibera di Giunta n. 637 del 5 maggio 2008 sono stati definiti i livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema per il periodo 2008-2010 e sono state approvate le zone tariffarie⁷.

⁶ Recenti provvedimenti legislativi hanno peraltro annullato questa parte del programma.

⁷ Per un approfondimento sul progetto STIMER si rimanda al capitolo 5 "L'integrazione tariffaria".

2.2.3 *L'Intesa generale quadro*

Alla fine del 2001 il Governo ha approvato la Legge 443, cosiddetta **“Legge Obiettivo”**, recante “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”.

Tale norma, così come modificata nell'agosto dell'anno successivo, stabilisce, tra l'altro, che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individui le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale, per mezzo di un programma, predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con le Regioni ed i Ministeri competenti, ed inserito, previo parere del CIPE, nel documento di programmazione economico finanziaria (DPEF).

In sede di prima applicazione, il CIPE, nella seduta del 21 dicembre 2001 (Delibera n.121), ha approvato un **1° Programma “delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale”**, tra le quali sono ricomprese alcune infrastrutture riguardanti il territorio della regione Emilia-Romagna.

Il Decreto Legislativo 190/02, attuativo della Legge Obiettivo, ha poi stabilito che nell'ambito del programma predetto, fossero altresì individuate, con Intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale.

Considerato che la citata delibera CIPE 121/01 indicava in modo generico gli interventi, i corridoi e gli assi stradali e ferroviari da realizzare nel territorio della regione Emilia-Romagna e che il complesso delle infrastrutture strategiche che interessano il territorio regionale non risultava interamente recepito nella stessa, nel dicembre 2003 la Regione ha sottoscritto con il Governo un' Intesa generale quadro, al fine di individuare e dettagliare gli interventi infrastrutturali ricadenti sugli assi di rilevante interesse comune del Paese e della Regione e di addivenire ad un accordo sulle opere da inserire nel successivo DPEF.







A tale accordo hanno fatto seguito, nel 2007 e nel 2008, alcuni atti aggiuntivi, che hanno dettagliato e/o integrato l'elenco delle opere strategiche di concorrente interesse regionale e nazionale.


Nelle tabelle seguenti si riporta **l'elenco delle infrastrutture strategiche individuate con le Intese sopra citate ed il relativo stato di attuazione**, con particolare riferimento al finanziamento delle stesse.






Risulta evidente che ancora notevoli sforzi devono essere fatti dallo Stato per assolvere agli impegni finanziari assunti con l'Intesa Generale Quadro ed i successivi Atti aggiuntivi, relativamente alle infrastrutture strategiche, di competenza nazionale, ricadenti nel territorio dell'Emilia-Romagna.



Tabella 1
Infrastrutture strategiche in Emilia-Romagna previste dall'Intesa Generale Quadro



Importi in Milioni di Euro


Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibili	Da reperire	Fonte
Dorsale		Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale nord	1.450	0	1.450	Autostrade per l'Italia	1.450		
		Nodo autostradale e stradale di Bologna - Opere connesse: Nodo di Rastignano	53,74	0	7,23	TAV	7,23	46,51	Ministero (Atto aggiuntivo IGQ17/12 /07)
		Nodo autostradale e stradale di Bologna - Opere connesse: Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno	218	0	150	Autostrade per l'Italia	150	68	Da individuare
Dorsale centrale		Collegamento Campogalliano – Sassuolo di cui:	631	232,67				398,33	Project financing unico con quota pubblica pari a 232,670 già stanziati dal CIPE
		1° stralcio: dalla tangenziale di Modena allo scalo di Cittanova- Marzaglia	232,67	232,67	0		232,67		
		2° stralcio: completamento fino a Sassuolo e opere connesse: tangenziale di Rubiera (compreso ponte sul Secchia) - 20 M€ e Pedemontana fra la Modena-Sassuolo Urbana e la SP15 - 50 M€	398,33	0	0		0		
		Strada Statale 9 Emilia da realizzare per lotti funzionali:	998,1						
		A21 bretella Castelvetro Piacentino - porto di Cremona	216,534	0	216,534	Aut. Centro padane	216,534		




Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibili	Da reperire	Fonte
Adriatico		Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica. Fra cui:							
		variante tra Rimini nord e Misano Adriatico suddivisa nei seguenti lotti:	360	0	62	Piano ANAS 2007-2011	62	298	ANAS
		• lotto compreso fra Bellaria e l'intersezione con la SS9	75						
		• lotto compreso fra l'intersezione con SS9 e Rimini sud	100						
		• lotto compreso fra Rimini sud e Riccione	90						
		• lotto compreso fra Riccione e Misano	95						
		Variante di Fosso Ghiaia	98	0	0		0	98	ANAS
		variante tra Ravenna e Alfonsine	82	0	0		0	82	Project financing nell'ambito della Nuova Romea
		Variante di Alfonsine 1° lotto	43	43	0	43	Piano ANAS 2003 - 2005		
		Variante di Alfonsine 2° lotto	46	46	0	46	Piano ANAS 2007-2011		
		Variante di Argenta 1° lotto	76	76	0	76	Piano ANAS 2007-2011		
		Variante di Argenta 2° lotto	46	46	0	46	Piano ANAS 2003 - 2005		

Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibili	Da reperire	Fonte
Adriatico		Adeguamento ai fini della sicurezza della Superstrada Ferrara – mare con trasformazione in autostrada	3.500	0	0		0	3.500	Project financing
		Nuova Romea Cesena – Mestre (circa 140 km) di cui:							
		Priorità 1: tratto Cesena – intersezione con la Superstrada Ferrara-mare (50 km + 17), con riqualificazione del tratto da Cesena a Ravenna	1.208	0	0		0	1.208	Project financing
		Priorità 2: tratto dalla Superstrada Ferrara – mare a Mestre	2.290 (di cui 742 in E-R)	0	0		0	2.290 (di cui 742 in E-R)	Project financing
		Adeguamento ai fini della sicurezza dell'itinerario internazionale E45	248,836	0	0		0	248,836	ANAS
		Riqualificazione E45 Cesena a Orte con caratteristiche autostradali	4.000	0	0		4.000	4.000	Project financing
		Ammodernamento e potenziamento della relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna	102	0	0		0	102	

Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibili	Da reperire	Fonte
Trasversali e dorsale appenninica		Sistema di attraversamento nord – sud dei valichi appenninici (SS67, SS64, SS63, SS12, SS45)	640	0	22,208		22,208	617,792	ANAS
Tirreno-Brennero		Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia:							
		▪ tratta Poggio Rusco-Parma (potenziamento)	360	0				360,000	Secondo previsioni L. 166/02, art. 38, c.9
		▪ tratta Parma – La Spezia (completamento) :	2.194 Come da progetto “preliminare”		54 (*)		54 (*)	2.188 per realizzazioni, salvo aggiornamenti costo progetto	(*) 48: L.F. 2007, art.1, c. 965, per progettazione 6: C. d. P. RFI 2007-2011
		▪ raddoppio Chiesaccia-Pontremoli	620						
		▪ nuova galleria di valico Scorcetoli-Berceto	924						
		▪ raddoppio Osteriazza-Parma	650						

Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibilità	Da reperire
Sistemi urbani		Bologna metropolitana Linea 1 Procedu in corso è relativa al Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS), e opere al grezzo di galleria lotto 2A (Stazione FS-Ospedale Maggiore), stralcio della linea 1, dal costo complessivo di 388,856 MEuro, cui sono riferite le risorse assegnate dal CIPE e le disponibilità ulteriori. Lo stralcio è parte del Progetto Definitivo del Lotto 1+lotto 2A opere civili al grezzo (costo 498.350.388 Euro) consegnato al Ministero nel gennaio 2008 e la cui procedura approvativa ha conosciuto i seguenti passaggi Fondamentali: 1) si è conclusa positivamente nell'Ottobre 2008 la conferenza dei servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture; 2) si è espressa favorevolmente la commissione 1042 in data 27-11-2008.	788,861	206,512 (delibera CIPE n°16/2007 che assegna, in via programmatica, per quindici anni un contributo di euro 7.900.000) e (delibera CIPE n°13/2008 contributo di euro 5.601.818 per 15 anni con decorrenza 2009 e contributo di 5.601.818 euro per 15 anni con decorrenza 2010) Per il calcolo del volume di investimenti complessivo sviluppabile dai suddetti contributi si è applicato un tasso di interesse riferito al novembre 2008	5,000	116,657 di cui 7,700 RFI (Accordo tra Comune e Provincia di Bologna, Regione Emilia Romagna e R.F.I. Spa del 19/06/2007) 0,516 Regione (DGR n.749/2002) 108,441 Com di Bologna (renderà effettiva tale disponibilità se le disposizioni sul patto di stabilità consentiranno nel quinquennio la realizzazione dell'opera e sarà attivata a seguito della deliberazione CIPE che assegni in via definitiva allo stralcio descritto a lato le risorse necessarie a coprire la quota del 70% a carico dello Stato)	328,169	460,692 di cui 60,687 da reperire a carico dello Stato per raggiungere la copertura del 70% del costo dello stralcio descritto a lato
		Modena metropolitana proposta aggiornata, inviata al Ministero nell'ottobre 2005 dal promotore ATCM Spa	408,2	0,000	36,00 da Enti locali	45,00 capitale di rischio + 53,2 debito privilegiato	134,200	274,00

Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibilità	Da reperire
Sistemi urbani		Costa romagnola metropolitana (Il costo dell'intervento relativo alla tratta Rimini-Riccione è di 92.961.800,41 Euro, individuato quale limite di spesa nella delibera CIPE n. 86/2004. Le somme a carico dello Stato sono state assegnate definitivamente con delibera CIPE 93/06; è previsto il completamento del finanziamento per ulteriori € 10.454.418 per l'acquisto del materiale rotabile. Si è ritenuto di lasciare invariato quando individuato nella Tavola di aggiornamento della Del. CIPE 130/2006 allegata al Programma Infrastrutture strategiche giugno 2008 del Ministero Infrastrutture e Trasporti in quanto sono ancora in corso definizioni in sede locale sulle ulteriori tratte)	124,720	42,860	51,010		93,870	

Corridoio plurimodale	Sistema	Infrastrutture strategiche	Costo	Assegnazioni operate dal CIPE	Altre disponibilità		Totale disponibili	Da reperire	Fonte
Hub portuali		Porto di Ravenna	510	0	5		5	505,00	
		Infrastrutture stradali:	265	0	0		0	265	
		By pass del Canale Candiano	150	0	0		0	150	Project financing
		SS 16 Classicana: rifunionalizzazione mediante rotatoria a livelli sfalsati dell'intersezione con la SS 67 Ravegnana	22	0	0		0	22	ANAS
		SS309 dir adeguamento allo standard ex III CNR (tipo B1 Nuove norme geometrico funzionali)	30	0	0		0	30	ANAS
		SS16 Classicana: adeguamento delle corsie da 3,25 m. a 3,75 m. ivi compreso il completamento dello svincolo fra la SS16 Adriatica e la E45 e la via Dismano	63	0	0		0	63	ANAS
		Infrastrutture ferroviarie: riduzione degli impatti con l'area urbana; potenziamento del collegamento porto-stazione; rafforzamento dei raccordi con le aree produttive	70 stima di RFI e Comune	0	5	Autorità Portuale di Ravenna	5	65	
		Opere portuali:	255 stima Autorità Portuale	0	0	0	0	255	
		Nuovo terminal container e approfondimento fondali a -14,50	120	0	0	0	0	120	
		Opere infrastrutturali accessorie	15	0	0	0	0	15	
		Approfondimento fondale a -15.50 zona curva	40	0	0	0	0	40	
		Distripark	20	0	0	0	0	20	
		Distretto per la nanutica da diporto	60	0	0		0	60	

2.2.4 L'intesa istituzionale di programma

L'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, è uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico ed occupazionale di una determinata area**. Ha l'obiettivo di coordinare le attività del Governo centrale e della Regione, al fine di definire, relativamente al territorio regionale, dei piani pluriennali di intervento, nei diversi settori. Per la nostra Regione è stata sottoscritta il 22 marzo 2000 con il Presidente del Consiglio dei Ministri e prende in considerazione quattro indirizzi strategici:

- costruire il Sistema Metropolitano Policentrico, portando a sistema e valorizzando il policentrismo storico della regione;
- rafforzare la competitività del sistema economico regionale;
- riformare il welfare regionale aggiornandolo alle nuove domande e rendendolo più efficace;
- garantire l'uso sostenibile e la riproducibilità delle risorse e dei sistemi ambientali.

Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la **definizione puntuale delle opere da realizzare**, dei soggetti responsabili, dei finanziamenti e delle procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati.

L'Accordo è sottoscritto dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati, a seconda della natura e del settore di intervento previsti.

Gli interventi inseriti nell'Accordo sono finanziati con diverse risorse: regionali, locali, statali ordinarie e aggiuntive per le aree sottoutilizzate, comunitarie e private. Le risorse aggiuntive statali per le aree sottoutilizzate (**Fondo Aree Sottoutilizzate**) sono stabilite ogni anno dalla Legge Finanziaria e assegnate dal CIPE, con apposita deliberazione, al fine di perseguire l'obiettivo del riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese.

L'Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Regione Emilia-Romagna individua, quali primi settori in relazione ai quali definire gli specifici Accordi di Programma Quadro:

- **infrastrutture e trasporti;**
- **riqualificazione urbana;**
- **difesa del suolo e tutela delle risorse ambientali;**
- **sviluppo telematico;**
- **beni e attività culturali.**

L'Intesa individua anche un ulteriore settore, quello della **sicurezza urbana**, in relazione al quale predisporre un diverso strumento attuativo di tipo negoziale.

Attualmente la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto ventitre Accordi di Programma Quadro e relativi Accordi Integrativi nei settori sopra indicati, fra cui l'**Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture viarie**, sottoscritto il 3 agosto 2001, integrato con gli accordi stipulati il 2 febbraio 2004, il 30 giugno 2004, il 10 marzo 2005, il 21 ottobre 2005, il 27 luglio 2006 e il 27 luglio 2007, tra la Regione e il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS.

In materia di **rafforzamento delle reti e dei nodi di servizio a sostegno delle aree sottoutilizzate** la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto, il 9 novembre 2007, un Accordo Programma Quadro con il Ministero dello Sviluppo Economico ed il Ministero delle Infrastrutture.

Con Deliberazione dell'Assemblea legislativa regionale n. 180 del 25 giugno 2008 è stato approvato il **Documento Unico di Programmazione 2007-2013 (DUP)**, con il quale si prevede una strategia complessiva della politica regionale unitaria come modalità di attuazione del quadro strategico nazionale (QSN).

Il DUP ha individuato **10 obiettivi strategici per la Regione**, tra cui l'obiettivo n. 5 che prevede di "rafforzare la rete infrastrutturale per una mobilità sostenibile in grado di assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità al territorio regionale". L'obiettivo generale è quello di individuare e realizzare misure di mobilità sostenibile in grado di ottenere rilevanti riduzioni degli effetti negativi legati al trasporto dei cittadini e delle merci, attraverso:

- il potenziamento del sistema ferroviario, un vero e proprio piano per la "cura del ferro", che consiste nella modernizzazione e riqualificazione della rete ferroviaria locale, la realizzazione di sistemi di trasporto pubblico locale rapido ed efficiente;
- il completamento e potenziamento della rete stradale regionale, con particolare riferimento alle autostrade regionali;
- interventi per la mobilità sostenibile in ambito urbano ed in ambito produttivo.

Il Documento unico di programmazione coordina le programmazioni e le relative risorse derivanti dai **Fondi strutturali (FESR e FSE) e dal Fondo aree sottoutilizzate (FAS)**.

Le risorse assegnate a valere sul fondo aree sottoutilizzate alla Regione Emilia-Romagna dalla Delibera Cipe n. 166/2007 sono pari a **286.069.000,00 Milioni di Euro**⁸. A seguito di questa assegnazione la Regione, con Delibera di giunta 1251/08, ha approvato il **Programma attuativo FAS 2007-2013**, in coerenza con il DUP Documento Unitario di programmazione della Regione Emilia-Romagna e con il Quadro Strategico Nazionale.

Nel programma attuativo FAS 2007-2013 sono previsti **103 Milioni di Euro per la modernizzazione e l'adeguamento del sistema di trasporto ferroviario e 27 Milioni di Euro per il potenziamento dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane**.

Per l'attuazione del DUP e per garantire la migliore realizzazione dei livelli di cooperazione istituzionale verticale, in particolare con le Istituzioni locali, la Regione ha scelto di utilizzare la programmazione negoziata attraverso **l'Intesa per l'integrazione delle politiche territoriali** (così come individuato dalla Delibera di Giunta 1132/07), che costituisce lo strumento attraverso il quale sono condivisi, tra la Giunta regionale e i sistemi territoriali, le priorità della programmazione a livello territoriale.

L'Intesa, quindi, in qualità di Accordo tra Amministrazioni, è approvata con apposito atto di Giunta regionale e degli Enti locali ed è sottoscritta dal Presidente della Giunta regionale, dal Presidente della Provincia e dai Sindaci dei Comuni del territorio provinciale in oggetto. L'Intesa, ai fini dell'attuazione della politica regionale unitaria, è articolata in:

- una parte programmatica che, specificando le priorità della strategia regionale, mette in evidenza, con riferimento ad un arco temporale settennale, le priorità da conseguire all'interno di un determinato sistema territoriale provinciale, in attuazione della politica regionale unitaria ed in coerenza con quanto già definito nel Documento Unico di Programmazione;
- una parte attuativa, dove sono indicate le aree d'intervento o gli interventi puntuali, se già precedentemente identificati, da realizzare anche attraverso le risorse della politica regionale unitaria;

⁸ Il programma attuativo del FAS per la Regione Emilia-Romagna (Delibera di Giunta 1251/08) programma risorse per 285.840.145,00 Milioni di Euro, al netto della destinazione pari allo 0,0008 dell'ammontare complessivo del programma della Regione Emilia-Romagna destinato al rafforzamento del sistema dei conti pubblici territoriali, dei nuclei regionali conti pubblici territoriali e dell'Unità tecnica conti pubblici territoriali, così come previsto dalla delibera Cipe 166/07.

A completamento della parte attuativa, l'Intesa contiene un quadro finanziario articolato in base agli interventi da realizzare e la corrispondente fonte di finanziamento, ricomprese tra risorse del DUP afferenti al Programma operativo FESR; al Programma operativo FSE, al Programma attuativo FAS, e alle risorse regionali, nonché risorse rese disponibili della Provincia e/o degli Enti locali interessati. A livello complessivo sarà la Provincia il soggetto di coordinamento dell'Intesa a livello locale e di riferimento per le necessarie attività di valutazione periodica. Sono in corso di predisposizione le Intese con le Province per l'attuazione del Documento Unico di Programmazione.

2.2.5 Il programma delle autostrade regionali: l'Autostrada regionale Cispadana

Con legge regionale n. 17 del 28 luglio 2004 è stata modificata la L.R. 3/99, con l'introduzione dell'art. 164 ter in materia di autostrade regionali. Tale norma ha reso esplicito quanto già previsto dalla L.R. 3/99 relativamente alla possibilità di realizzare, da parte della Regione, le **autostrade regionali**.

A tale riguardo, si è provveduto alla definizione delle caratteristiche di tali infrastrutture, dello strumento regionale di programmazione delle stesse, delle funzioni esercitate dalla Regione, nonché delle modalità per la loro realizzazione.

Pertanto, in conformità a quanto stabilito dal citato art. 164 ter, nel 2006 la Regione ha realizzato uno studio di fattibilità, che ha consentito di procedere, nel giugno 2006, alla **programmazione dell'autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il ricorso al capitale privato e con partecipazione finanziaria pubblica.

Nel luglio 2006 è stato poi pubblicato l'avviso per la ricerca sul mercato di un soggetto privato in grado di proporsi per il finanziamento e per la realizzazione e la gestione dell'opera, fissando il 2 gennaio 2007 come scadenza per la presentazione delle proposte.

A seguito dell'istruttoria delle proposte pervenute, nel luglio del 2007 una di esse è stata dichiarata di pubblico interesse, individuando conseguentemente il Promotore. Dopo un confronto informale con il territorio interessato dalla realizzazione dell'opera, il Promotore ha apportato alcune modifiche ed integrazioni al progetto dichiarato di pubblico interesse, previa valutazione dei costi e della compatibilità con il piano economico finanziario.

Lo stesso progetto, così come modificato, è stato approvato dall'Amministrazione regionale nel marzo del 2008 e, nel successivo mese di aprile, è stato posto a base della gara, tuttora in corso, per l'individuazione del concessionario per la costruzione e gestione dell'autostrada regionale.

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA

3 MONITORAGGIO DEL SETTORE

3.1 PREMessa

Gli Accordi di Programma sono il principale strumento di attuazione delle politiche regionali e locali nell'ambito provinciale che opera attraverso un sistema concordato di azioni relative ai servizi minimi e agli investimenti in materia di trasporto pubblico e della mobilità sostenibile. Il relativo monitoraggio ha come finalità quella di verificare, per singolo bacino, il rispetto degli impegni assunti ed il livello di conseguimento dei rispettivi obiettivi, analizzando i seguenti ambiti principali:

- **quantità di servizio offerto;**
- **qualità del servizio erogata e percepita;**
- **sostenibilità economica del servizio;**
- **andamento attuativo degli investimenti rivolti alla mobilità urbana e al trasporto pubblico.**

La parte della presente relazione dedicata all'analisi del settore autofiloviario si apre con la verifica della corrispondenza della quantità di servizio offerto (vetture*km erogate) rispetto a quella individuata come livello di servizio minimo per ogni singolo bacino.

La relazione prosegue con una parte dedicata alla qualità del servizio erogata e percepita dall'utenza, ponendo particolare attenzione alle indagini di "customer satisfaction" e alle rilevazioni realizzate nei diversi bacini, per poi inserire alcuni dati sulla velocità commerciale.

Particolare spazio è dato, inoltre, alla verifica del livello di conseguimento degli obiettivi di miglioramento della sostenibilità economica dei sistemi di trasporto pubblico locale e dei modelli di mobilità nel loro complesso, attraverso un'analisi attenta dei principali dati economico-gestionali del settore (addetti e costo del lavoro, ricavi tariffari, ricavi da traffico, passeggeri trasportati, costo operativo orario, andamento delle tariffe e lotta all'evasione tariffaria).

La parte dedicata al settore autofiloviario si conclude infine con un'analisi sullo stato di attuazione degli investimenti regionali programmati, nelle diverse articolazioni individuate, a favore della mobilità urbana e del trasporto pubblico. Il monitoraggio è relativo non solo alle tipologie di intervento infrastrutturali, ma anche ad alcuni indicatori della mobilità risultanti nei diversi bacini della banca dati regionale (Allegati 2A e 2B degli Accordi di programma), per la confrontabilità e la valutazione dell'efficacia delle iniziative completate.

Il presente rapporto, come anticipato in premessa, presenta i risultati del monitoraggio relativamente agli andamenti registrati nel 2007 e i principali andamenti del 2008 (dati di preconsuntivo) sul piano della sostenibilità economica del settore. Per altre parti della relazione, invece, sono state utilizzate le informazioni più aggiornate della banca dati regionale.

3.2 L'INTESA SUI SERVIZI MINIMI AUTOFILOVIARI E I NUOVI ACCORDI DI PROGRAMMA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE 2007-2010

Il 31 dicembre 2006 sono scaduti gli “**Accordi di Programma per la mobilità sostenibile per il 2003-2005 e per i servizi minimi autofilotriviari per il 2004-2006**”, sottoscritti dalla Regione con gli Enti locali e le loro Agenzie locali per la mobilità ed approvati con deliberazione della Giunta regionale n. 546 del 2004. Di conseguenza, nel 2007 è stata avviata la fase di concertazione per la predisposizione del successivo triennio di Accordi di Programma, a partire dall'approvazione dell'Atto di indirizzo in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e del successivo Addendum all'anno 2010⁹, in virtù del quale l'Intesa sui servizi minimi autofiloviari e gli Accordi di programma sono stati riferiti al periodo 2007-2010.

L'Atto di indirizzo e l'Intesa hanno individuato le priorità per gli interventi da includere negli Accordi di Programma, che riguardano specificamente il **miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei nove bacini regionali** (con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e della sua capacità di attrazione), nonché il **potenziamento e la messa in rete dei percorsi ciclabili urbani** come alternativa modale all'uso del mezzo privato, in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto nazionale ed europeo e con le azioni previste negli annuali Accordi della Qualità dell'Aria. L'Atto triennale di indirizzo, inoltre, ha indicato fra gli obiettivi da raggiungere nel triennio 2007-2009 l'**incremento delle risorse regionali di almeno il 5% per i servizi di trasporto su gomma**. Tra gli obiettivi strategici veniva inoltre indicata la necessità di una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali (PTR, PTCP, PSC, ecc.) e la programmazione e l'amministrazione del TPL.

Il 5 maggio 2008, con Delibera n. 634, la Giunta regionale ha approvato l'**Intesa sui servizi minimi 2007-2010**, che ha determinato il seguente quadro di risorse per il settore¹⁰:

Tabella 2
Servizi minimi (vetture*km)
(2007/2010)

	2007	2008	2009	2010
Totale	107.260.894	108.223.081	111.494.522	112.585.005

Tabella 3
Contributi servizi minimi (Euro) – Contributi L.R. 1/02 (Euro)
(2007/2010)

	2007	2008	2009	2010
Contributi servizi minimi (*)	196.972.000,00	209.972.000,00	218.724.960,06	224.147.034,75
Contributi L.R. 1/02	2.629.595,16	3.383.000,00	3.630.000,00	3.707.000,00

(*) Per gli anni 2008, 2009 e 2010 ai contributi totali indicati nella tabella n. 3 vanno aggiunti ulteriori 200.000 Euro/anno destinati al servizio di traghetto di Ravenna.

Il 9 dicembre 2008, con Delibera n. 2136, la Giunta regionale ha approvato gli **Accordi di Programma per la mobilità sostenibile per il 2007-2010 e per i servizi minimi autofilotriviari per il 2007-2010**. Tali atti, oltre a dare attuazione all'Intesa, hanno definito gli investimenti sull'intero territorio, con un contributo regionale di 15 Milioni di Euro¹¹; inoltre gli Accordi hanno tenuto conto della nuova L.R. 10/08 e in particolare dell'Intesa Quadro approvata con Delibera di Giunta n. 2172 del 15 dicembre 2008.

⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.2 “La programmazione regionale in materia di trasporto pubblico locale”.

¹⁰ Per il dettaglio relativo alla ripartizione delle risorse per ciascun Bacino si rimanda ai paragrafi 3.3.1 “Servizi offerti” e 3.3.2 “Contributi erogati”.

¹¹ Per un approfondimento si rimanda ai paragrafi 3.6.7 del presente documento.

3.3 SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI

3.3.1 Servizi offerti

Il quadro dei **servizi minimi erogati nel 2007** dalle Aziende di TPL operanti nella regione Emilia-Romagna conferma un trend costante ormai da qualche anno. Nel triennio 2008-2010, invece, tali servizi verranno incrementati costantemente ogni anno fino a raggiungere, nel 2010, una **maggiore offerta del 5%**. In particolare, nel 2007, ferma restando la quantità complessiva di servizi minimi prevista dagli Accordi di Programma (107 Milioni di vetture*km), i **servizi consuntivati** sono stati pari a **oltre 116 Milioni di vetture*km** (di molto superiori a quanto registrato l'anno precedente), con una differenza in positivo di oltre 9 Milioni di vett*km, pari a circa il 9%. La previsione per il 2008 (dato preconsuntivo) prevede, inoltre, un ulteriore incremento di circa 119.000 vett*km.

Tabella 4
Servizi minimi programmati 1999-2010
(da Accordi di programma – Vettture*km)

Bacini	1999/2000	2001	2002-2003	2004-05-06-07	2008	2009	2010
Piacenza	8.008.721	8.061.575	8.112.821	8.112.821	8.158.153	8.312.283	8.363.660
Parma	11.813.714	11.886.035	11.960.145	11.960.145	12.166.755	12.869.229	13.103.387
Reggio Emilia	8.788.570	8.923.066	9.057.633	9.057.633	9.116.936	9.318.567	9.385.778
Modena	12.471.095	12.454.178	12.448.221	12.430.527	12.459.393	12.557.539	12.590.255
Bologna	36098.043	35.545.043	34.996.389	34.996.389	35.280.721	36.247.449	36.569.692
Ferrara	9.113.432	9.107.894	9.099.309	9.117.003	9.153.795	9.278.889	9.320.587
Ravenna	6.215.288	6.326.951	6.435.769	6.408.400	6.501.237	6.816.883	6.922.099
Forlì- Cesena	7.960.567	8.029.131	8.104.451	8.131.820	8.328.026	8.995.127	9.217.494
Rimini	6.809.303	6.927.018	7.046.156	7.046.156	7.058.065	7.098.556	7.112.053
Totale Regione	107.278.733	107.260.891	107.260.894	107.260.894	108.223.081	111.494.522	112.585.005

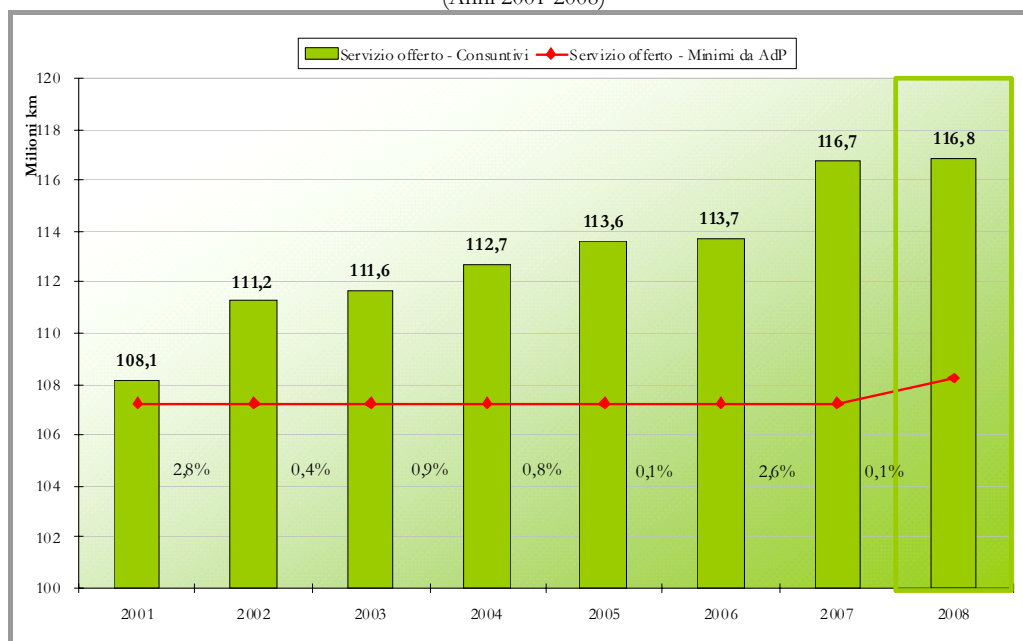
Il dato consuntivo (vett*km certificati lordi) relativo al 2007, unitamente al dato preconsuntivo 2008, evidenzia una **costante crescita della produzione di servizi di trasporto pubblico in ambito regionale**, registrando un incremento di vett*km pari all'8% rispetto al dato consuntivo 2001.

Tabella 5
Servizi certificati lordi 2001-2007
(Certificati 2007 e pre-consuntivi 2008 – Vettture*km)

Bacini	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Preconsuntivi 2008
Piacenza	8.026.520	8.090.327	8.082.381	8.464.286	8.394.577	8.386.249	8.934.894	8.212.512
Parma	11.898.467	13.120.919	13.204.142	13.217.081	13.401.788	13.393.765	13.679.936	13.648.870
Reggio Emilia	9.280.051	9.310.020	9.238.686	9.336.301	9.537.779	9.484.883	10.308.535	10.682.946
Modena	12.395.886	12.503.574	12.417.762	12.510.428	12.691.648	12.666.834	12.733.139	12.951.456
Bologna	35.336.380	36.593.477	36.981.835	37.033.846	37.035.674	36.606.285	36.652.525	37.001.528
Ferrara	9.141.202	9.138.920	9.173.776	9.341.460	9.183.753	9.561.643	9.767.000	9.359.160
Ravenna	6.294.532	6.482.780	6.585.616	6.425.350	6.751.264	6.825.328	6.997.718	7.112.195
Forlì- Cesena	8.848.110	8.953.459	8.933.009	9.262.618	9.414.676	9.642.289	9.757.764	9.850.392
Rimini	6.920.800	7.029.429	7.012.491	7.093.501	7.150.912	7.132.234	7.864.767	7.996.583
Totale Regione	108.141.948	111.222.905	111.629.698	112.684.871	113.562.071	113.699.510	116.696.278	116.815.642

La figura 1 evidenzia, invece, un **incremento costante delle vett*km nel periodo 2001-2006**. Nel 2007 si manifesta un **ulteriore miglioramento dell'andamento delle vett*km con un incremento del 2,6%** rispetto all'anno precedente, che pare confermato dai dati seppur non definitivi del preconsuntivo 2008.

Figura 1
Servizi minimi e aggiuntivi
(Anni 2001-2008)



3.3.2 Contributi erogati

I **contributi regionali di esercizio** destinati ai servizi minimi (tabella 6), senza tenere conto delle risorse integrative erogate dagli Enti locali ma includendo quelle derivate dalla Legge Regionale 1/02¹², sono passati dai 189 Milioni di Euro/anno del 2000 a 193,6 Milioni di Euro/anno nel triennio 2001-2003, arrivando a 199,6 Milioni di Euro/anno nel 2006.

Tabella 6
Contributi regionali d'esercizio annui (Euro)
(Anni 2000-2006)

Bacini	2000	2001-2002-2003		2004-2005-2006 (dato 2006)	
		Servizi minimi	L.R. 1/02	Servizi minimi	L.R. 1/02
Piacenza	13.017.227,81	13.568.926,67	38.745,00	13.937.504,07	163.167,74
Parma	20.540.281,13	20.766.474,62	38.745,00	21.258.151,64	212.344,09
Reggio Emilia	14.624.771,85	15.001.509,88	774.900,00	15.623.754,92	284.197,54
Modena	20.168.834,12	20.372.696,07	774.900,00	21.057.088,09	345.219,76
Bologna	72.425.600,12	71.598.192,06	464.940,00	73.542.098,60	578.193,30
Ferrara	14.672.412,71	14.701.135,23	38.745,00	15.153.572,66	249.490,96
Ravenna	9.258.644,34	9.785.145,66	206.640,00	10.178.301,71	310.464,30
Forlì- Cesena	12.155.795,02	12.589.994,38	206.640,00	13.228.853,58	351.936,59
Rimini	12.159.657,97	12.704.978,09	38.745,00	12.992.674,73	139.012,10
		191.089.052,66	2.583.000,00	196.972.000,00	2.634.026,38
Totale	189.023.225,07	193.672.052,66		199.606.026,38	

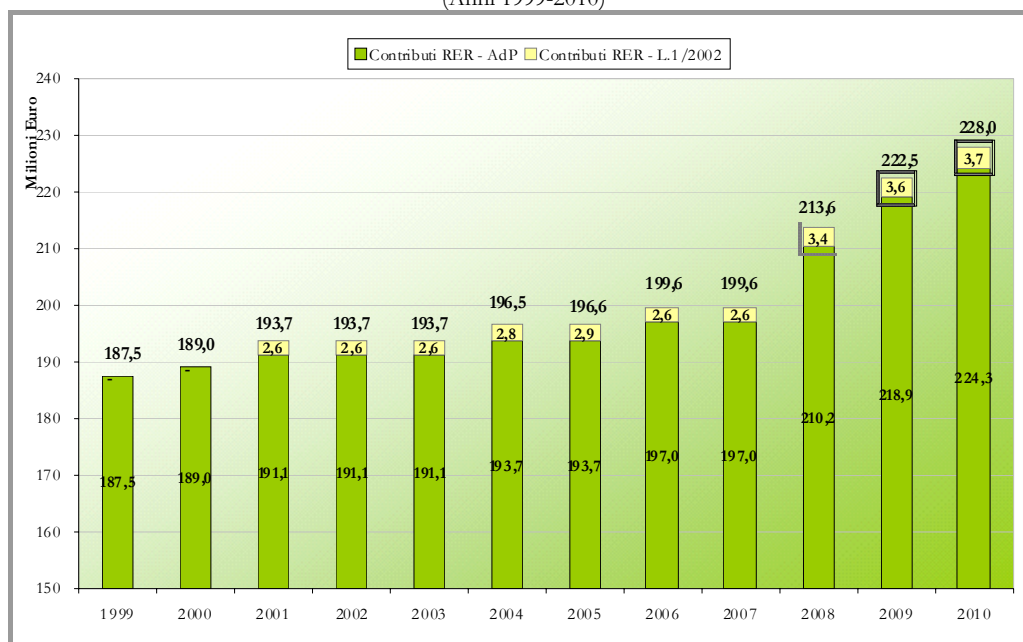
¹² Norma a sostegno della qualificazione e sviluppo dei servizi.

L'Intesa con gli Enti locali sui servizi minimi¹³ ha definito l'ammontare delle risorse destinate al settore per il periodo 2007-2010 come indicato nella tabella seguente. Nel periodo di validità degli Accordi 2007-2010 le risorse messe a disposizione dalla Regione ammontano a complessivi **65 Milioni di Euro**, determinando un **incremento di risorse di oltre il 14% rispetto al 2006 e di oltre il 20% rispetto al 2000**.

Tabella 7
Contributi regionali d'esercizio annui (Euro)
(Anni 2007-2010) - Servizi minimi + L.R. 1/02

Bacini	2007	2008	2009	2010
Piacenza	14.087.244,85	15.140.927,05	15.664.583,36	15.991.227,10
Parma	21.475.167,76	22.812.584,56	24.251.784,30	25.050.811,52
Reggio Emilia	15.826.589,07	17.161.952,12	17.790.771,14	18.167.167,28
Modena	21.544.521,50	23.207.891,47	24.211.373,55	24.704.438,75
Bologna	73.976.030,95	78.344.336,87	81.059.757,12	83.000.382,94
Ferrara	15.330.422,43	16.474.763,02	17.003.333,45	17.332.557,77
Ravenna	10.622.254,04	11.577.062,77	12.339.192,02	12.709.822,34
Forlì- Cesena	13.614.092,98	15.010.337,80	16.243.346,33	16.880.151,80
Rimini	13.125.271,58	13.825.144,34	13.990.818,79	14.217.475,25
Totale	199.601.595,16	213.555.000,00	222.554.960,06	228.054.034,75

Figura 2
Andamento contributi regionali
(Anni 1999-2010)

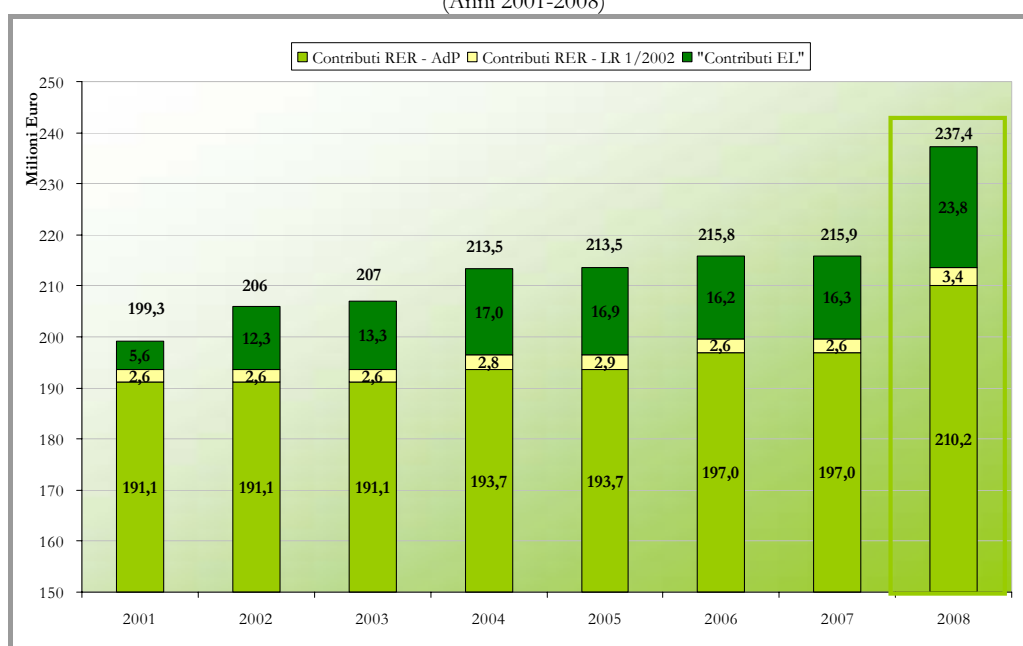


¹³ Delibera di Giunta regionale 634/08.

Con riferimento alla **L.R. 1/02**, avente per oggetto “Modifiche alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 ‘Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale’”, nell’Intesa con gli Enti locali sono stati previsti **contributi aggiuntivi** a quelli per i servizi minimi, destinati alla qualificazione del trasporto pubblico e, coerentemente a quanto stabilito nell’Atto di Indirizzo triennale¹⁴, una quota pari al 50% del suddetto fondo è destinata a sostenere il passaggio a un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro e su gomma e su vie d’acqua, i servizi tradizionali e quelli innovativi, la tariffazione elettronica integrata, l’adozione dell’informazione integrata sugli orari, l’informazione in tempo reale sull’andamento dei servizi.

Il contributo degli Enti locali negli ultimi anni si attesta attorno ai 16 milioni di Euro, portando complessivamente l’ammontare dei contributi pubblici messi a disposizione per il settore del TPL per l’anno 2007 a **215,9 Milioni di Euro**¹⁵. Dai dati di preconsuntivo del 2008 si registra tuttavia un ulteriore incremento, con valori delle risorse degli Enti pubblici intorno ai 24 Milioni di Euro, da cui si ricava un ammontare di risorse complessivamente pari a oltre **237 Milioni di Euro**.

Figura 3
Andamento dei contributi regionali e degli Enti locali
(Anni 2001-2008)



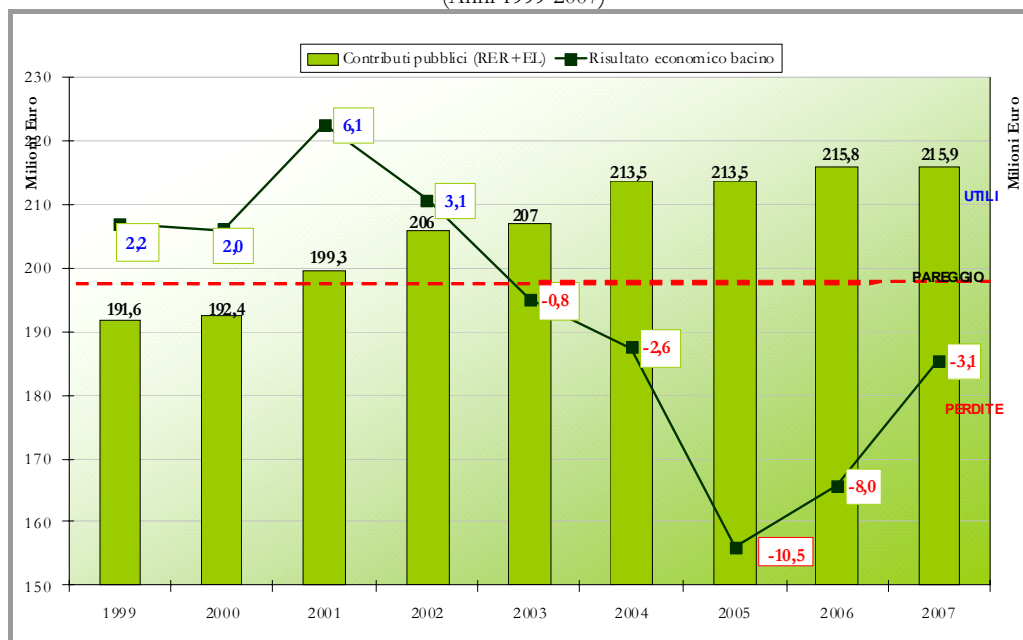
Nel periodo 1999-2007, al trend di sostanziale crescita dei contributi pubblici si è contrapposto un andamento negativo e costantemente in aggravamento del **risultato economico di bacino**¹⁶ (figura 4). Nel 2007, al contrario, pur confermando una perdita di esercizio che si attesta sui 3 **Milioni di Euro**, si registra un **miglioramento del risultato economico di bacino** (4,9 Milioni di Euro in meno rispetto all’anno precedente).

¹⁴ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.2 del presente documento.

¹⁵ Si segnala una errata correzione rispetto al Rapporto pubblicato nel giugno 2008 nel quale il valore riferito all’anno 2006 dei contributi Enti locali era di € 13,9.

¹⁶ Il dato, relativo al totale delle nove Agenzie locali e delle nove principali Aziende di bacino, è ottenuto per sommatoria dei risultati d’esercizio dei Bilanci ufficiali, includendo le linee di attività/gestioni non caratteristiche, nonché gli oneri e i proventi finanziari e straordinari.

Figura 4
Andamento dei contributi pubblici e dei risultati economici di bacino
 (Anni 1999-2007)



3.3.3 Monitoraggio e CCNL

Il sistema di monitoraggio in essere e la rappresentazione dei dati che seguono permettono di comprendere le modifiche intervenute nel **costo del personale** a seguito dei recenti aggiornamenti dei CCNL di settore e delle corrispondenti dinamiche attivate nei **contributi pubblici**, di fonte statale e regionale, e di quelli a carico delle aziende.

In merito all'erogazione dei contributi finalizzati ai rinnovi contrattuali degli autoferrotranvieri, nel seguito saranno presi in esame i tre provvedimenti legislativi da cui sono scaturite le risorse:

- **Legge 47/04**¹⁷;
- **Legge 58/05**¹⁸;
- **Legge 296/06**¹⁹.

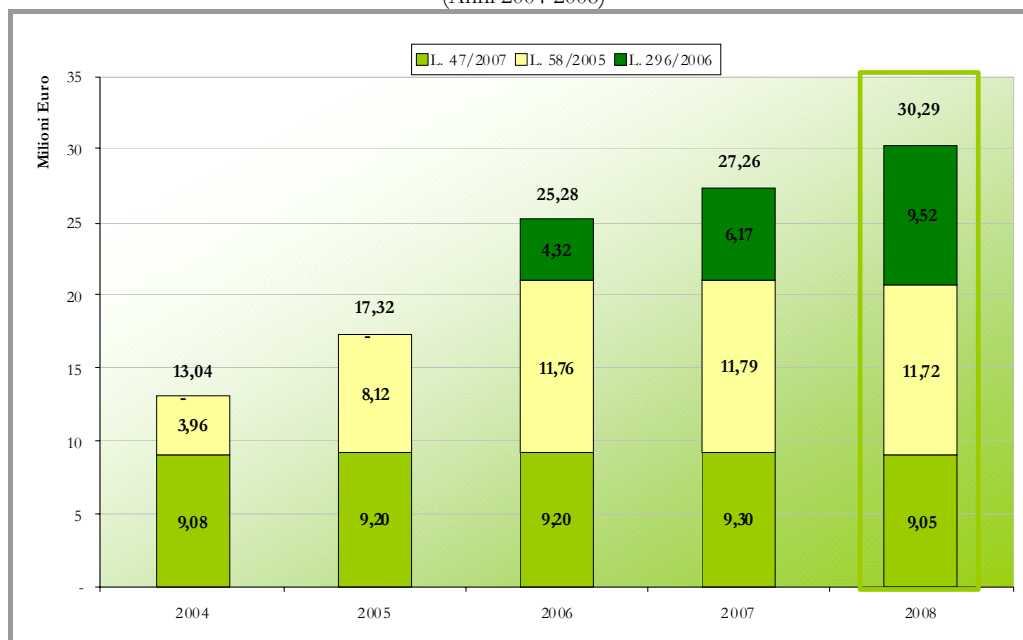
L'evoluzione delle **risorse destinate al rinnovo e alla copertura del CCNL** ha riguardato complessivamente più di **113 Milioni di Euro** di risorse nel periodo compreso tra il 2004 e il 2008.

¹⁷ Legge 27 febbraio 2004, n. 47 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative".

¹⁸ Legge 22 aprile 2005, n. 58 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, recante interventi urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica".

¹⁹ Legge Finanziaria 2007.

Figura 5
Andamento dei contributi CCNL per Legge
 (Anni 2004-2008)



In aggiunta ai circa **3,9 Milioni di Euro a carico delle aziende** (previsti dalla L. 296/06 ma non considerati nella presente analisi perché compresi nei risultati economici globali delle stesse), l'evoluzione dei contributi finalizzati ai rinnovi contrattuali a carico di Stato e della Regione vede una **quota dei finanziamenti regionali nel periodo 2005-2007 mediamente pari al 13% dei finanziamenti complessivi**.

La Legge Finanziaria 2008 (L. 244/07) ha delineato un nuovo sistema per il trasferimento delle risorse utilizzabili per il settore, individuando l'ammontare annuale necessario al mantenimento e allo sviluppo del Tpl. Tali trasferimenti permettono alla Regione di destinare annualmente un importo pari a **circa 36 milioni di Euro per la copertura dei rinnovi contrattuali** previsti dalle Leggi 58/05 e 296/06, unitamente a quelli regolamentati dalla Legge 47/04, la cui competenza fino al 2007 era dello Stato. Tutto ciò comporta, come mostrato nella figura seguente, che dal 2008 i contributi a copertura dei rinnovi contrattuali pregressi saranno di sola fonte regionale.

Figura 6
Andamento dei contributi CCNL per Fonte
 (Anni 2004-2008)



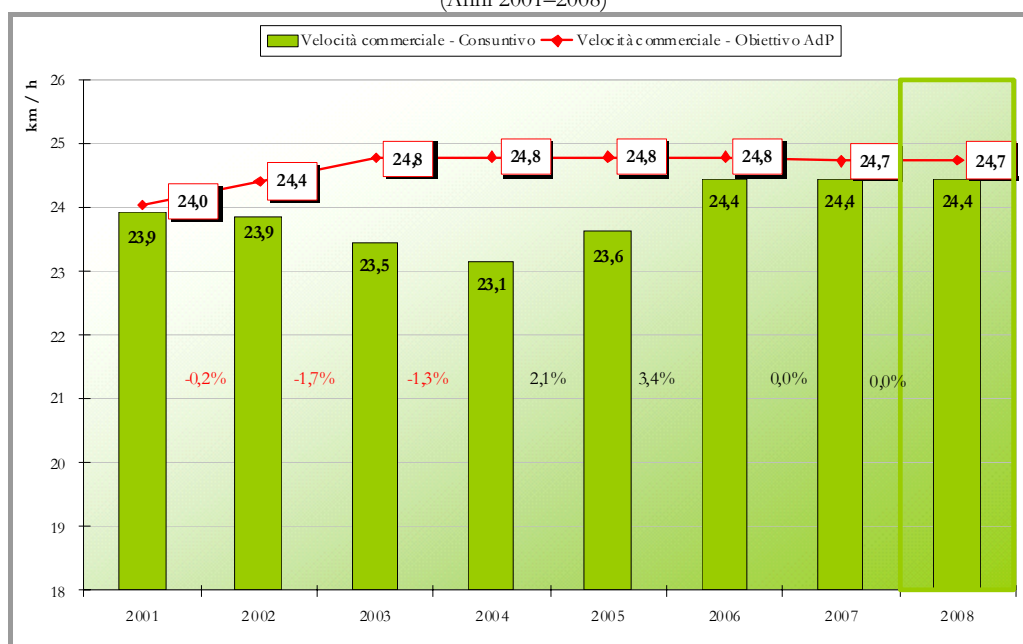
3.4 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO E LA DOMANDA SODDISFATTA

3.4.1 Velocità commerciale²⁰

Pur mantenendo ancora un lieve “ritardo” inferiore a **1 km/h** rispetto al corrispondente dato obiettivo degli Accordi di Programma, **la velocità commerciale al 2007 e al 2008** (in base ai preconsuntivi) **evidenzia un andamento costante**, iniziato l’anno precedente (2006) allorché si verificò un’inversione di tendenza rispetto al passato (figura 7).

In particolare, nel **2006** si è registrato **un aumento del dato di velocità commerciale pari a oltre il 3%**, **mentre per il 2007** l’indice rappresentativo dell’efficienza strutturale di bacino si mantiene sul valore del 2006, pari a **24,4 km/h** (valore medio ponderato tra servizio urbano, bacino e interbacino).

Figura 7
Andamento velocità commerciale
(Anni 2001–2008)



Il dato è rappresentativo della direzione in cui operare con vigore nelle singole realtà locali, al fine di migliorare diversi indicatori di sostenibilità ambientale, oltre che economica, mediante politiche di intervento (virtuose) strutturali e regolamentari orientate, tra gli altri, al **preferenziamento del TPL e alla regolamentazione della sosta e della accessibilità del trasporto privato alle aree urbane**.

²⁰ Si specifica che i dati relativi alla velocità commerciale riferiti ai diversi bacini sono elaborati e comunicati a cura delle Agenzie locali per la mobilità.

3.4.2 Il monitoraggio della qualità erogata e percepita

Gli Accordi di Programma 2007-2010, sottoscritti il 15 dicembre 2008, identificano, tra l'altro, l'impegno degli Enti e delle Agenzie della mobilità nell'assicurare, attraverso i Contratti di Servizio con le Società di gestione, **adeguati livelli di qualità del servizio**. In particolare, l'art. 12 prevede:

- la revisione biennale delle Carte dei servizi, nel rispetto delle procedure di consultazione dell'utenza previste dall'art. 17 della L.R. 30/98;
- la definizione delle procedure per la gestione dei reclami, le forme di rimborso e di indennizzo per l'inosservanza degli standard di qualità e i casi di risarcimento danni alle persone e alle cose;
- la costituzione del Comitato degli Utenti, favorendone l'attività di consultazione così come indicato all'art. 17 della L.R. 30/98;
- la garanzia del monitoraggio della qualità erogata, prevedendo un sistema di penali adeguato a garantire il rispetto degli standard contrattuali, sulla base di un metodo di indagine campionaria sostanzialmente conforme a quello proposto dalla Regione, al fine di permettere la comparabilità nel tempo e tra i diversi bacini dei risultati di miglioramento del servizio conseguiti, nonché delle politiche e tecniche di intervento ad essi correlati. Il metodo dovrà essere applicato relativamente ai seguenti fattori di qualità: puntualità, stato di pulizia e di integrità del parco mezzi, vendita a bordo dei titoli di viaggio, informazioni alle paline di fermata, gestione dei reclami;
- lo svolgimento di indagini periodiche di rilevazione della qualità erogata, secondo il metodo proposto, anche mediante la costituzione di gruppi di acquisto, eventualmente insieme con la Regione, finalizzati alle gare per l'acquisizione del servizio stesso e per l'istituzione di banche dati condivise;
- il monitoraggio, almeno su base annua, della qualità attesa e percepita dall'utenza, perseguendone il progressivo miglioramento, anche attraverso meccanismi di incentivazione/disincentivazione legati al corrispettivo contrattuale.

Come già evidenziato, gli Accordi di Programma 2007-2010 prevedono un'**omogeneizzazione del metodo di rilevazione della qualità erogata su tutto il territorio regionale e pertanto nel corso del 2009 sarà avviata una gara unica per l'acquisizione del servizio**, che sarà svolta in collaborazione con Intercenter, l'Agenzia regionale per lo sviluppo dei mercati telematici.

Sarà costituito un gruppo di acquisto di cui faranno parte la Regione e le Agenzie locali per la mobilità di Bologna, Ferrara, Parma, Piacenza, Modena e Ravenna, che aderiranno all'iniziativa con singole quote di compartecipazione economica rappresentative delle dimensioni dei servizi del proprio bacino.

Il programma prevede due campagne di indagine da effettuarsi sul servizio urbano e su quello extraurbano dei cinque bacini aderenti all'iniziativa. Le attività saranno svolte una nella stagione autunnale 2009 e l'altra nella stagione primaverile 2010, e si baseranno su rilevazioni sul campo (presso le fermate e a bordo mezzi) per ciò che riguarda i fattori di accessibilità, regolarità e puntualità dei servizi. Sarà, inoltre, prevista la rilevazione della customer satisfaction per un confronto tra le reali performance dei gestori e le attese e le percezioni degli utenti.

Il monitoraggio effettuato dalla Regione nel corso del 2007-2008, sulla base della documentazione fornita dalle Agenzie locali per la mobilità e dalle Aziende di trasporto (relazioni sulle campagne di customer satisfaction e sulle rilevazioni della qualità erogata), ha riguardato l'analisi e il raffronto tra il livello di servizio erogato e quello programmato (**qualità erogata**) dei servizi autofiloviari, nonché il raffronto tra il livello di servizio percepito e quello atteso dall'utente (**qualità percepita**) nei differenti bacini, tranne quello di Rimini, che non ha effettuato indagini nel periodo di riferimento.

Le modalità di indagine risultano ancora una volta differenziate, così come i dati disomogenei, sia in riferimento ai fattori presi in esame (spesso si presentano differenziati da un bacino all'altro), sia rispetto alla modalità operativa utilizzata per rappresentarli (i risultati sono mostrati con valori numerici assoluti e/o in percentuale), sia perché riferiti ad ambiti diversificati (nella maggioranza dei casi i dati si concentrano sui soli

servizi urbani, con particolare riferimento a singole linee che presentano criticità di orari e di carico utenza e risultano, pertanto, difficilmente confrontabili e omogeneizzabili a livello regionale).

Per quanto riguarda l'**analisi sulla qualità erogata** svolta nel 2007-2008, gli indicatori omogenei riscontrati sono stati:

- regolarità del servizio;
- puntualità del servizio;
- accessibilità del servizio;
- sicurezza del viaggio;
- comfort del viaggio e pulizia dei mezzi.

Analizzando i dati emersi dalle indagini di qualità erogata, si osserva come relativamente all'indicatore "**regolarità del servizio**" il livello raggiunto sia elevato per la frequenza delle corse, sia urbane sia extraurbane, per i bacini di Piacenza, Reggio Emilia, Bologna e Ferrara e per l'affidabilità per il bacino di Parma.

In merito, invece, alla "**puntualità del servizio**" emerge come nei bacini di Bologna, Ferrara, Parma e Piacenza si possa esprimere un giudizio positivo sulle corse in orario nelle ore di punta, mentre si riscontra un risultato negativo per il bacino di Reggio Emilia e per il bacino di Forlì - Cesena, in quanto non è stato raggiunto lo standard previsto dal contratto di servizio. Inoltre, il bacino di Bologna ha fornito informazioni sul numero dei reclami ricevuti, che risultano rappresentati in base al tipo di disservizio lamentato.

Per quanto riguarda l'**analisi sulla qualità percepita**, i principali fattori analizzati sono stati:

- regolarità e puntualità del servizio;
- comfort di viaggio e pulizia dei mezzi;
- competenza/cortesìa del personale;
- informazione e accessibilità del servizio;
- infrastrutture e sicurezza del viaggio.

Per la "**regolarità e puntualità del servizio**" i giudizi degli utenti sono tutti abbastanza positivi, tranne che per Forlì - Cesena in relazione al servizio urbano. Il "**comfort**" registra il giudizio più elevato da parte degli utenti di Modena (7,07%), mentre i più negativi sono stati quelli dei bacini di Forlì - Cesena (4,95%) e Reggio Emilia (5,71%).

Anche l'indicatore relativo alla "**competenza/cortesìa del personale**" ha ottenuto valutazioni positive a Parma, Reggio Emilia, Piacenza, Ravenna e Modena, e meno soddisfacenti nel bacino di Forlì - Cesena.

Le "**informazioni e l'accessibilità**", sono risultate più che positive a Reggio Emilia, Modena e Bologna, mentre il giudizio su "**infrastrutture e sicurezza**", in calo a Parma, è risultato migliore a Reggio Emilia, e a seguire a Ferrara, Modena e Ravenna.

Le criticità riscontrate riguardano l'**"affollamento"** e la "**pulizia e condizioni igieniche dei mezzi**", nei bacini di Parma, Reggio Emilia, Forlì - Cesena, Ferrara e Bologna, dove è sentita anche la mancanza di sicurezza personale. Nel bacino di Piacenza viene riscontrata, inoltre, la **mancanza di controlli e della vendita a bordo di biglietti**.

E' da segnalare inoltre che in 6 dei 9 bacini provinciali sono nati i **Comitati Utenti dei servizi autofiloviari**, come previsto dall'art. 17 della L.R. 30/98.

Sul **portale Mobiliter** (www.mobiliter.eu) è stata predisposta una sezione informativa dedicata appositamente ai Comitati Utenti, all'interno della quale sono stati inseriti i recapiti cui fare riferimento, nonché i regolamenti di costituzione degli stessi.

3.5 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

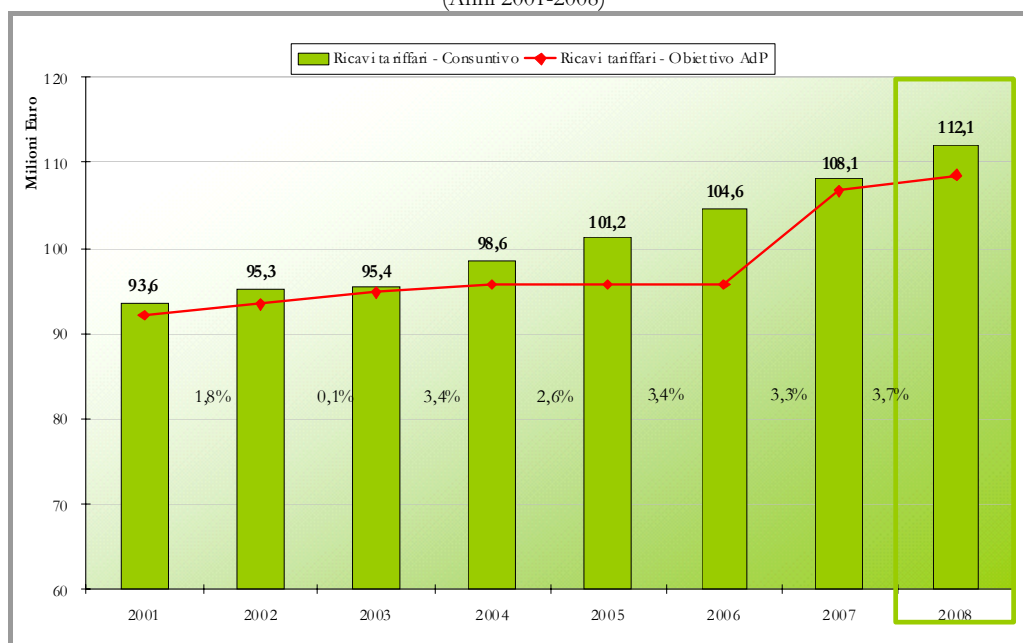
3.5.1 Andamento ricavi tariffari e vendite dei principali titoli di viaggio

L'andamento nel periodo 2001-2007 della struttura dei ricavi tariffari totali, servizi urbani ed extraurbani, per tipologia di titolo, limitando l'analisi a due delle principali componenti (corsa semplice e abbonamento mensile) denota una **maggiore dinamica del dato dell'extraurbano** (oltre 16,6% in totale) **rispetto all'urbano** (+14,2%).

Dal 2001 i ricavi tariffari sono incrementati di oltre il 15% e del 3,3% rispetto al 2006. I ricavi tariffari riferiti ai **servizi urbani** rappresentano il **65,5%** del totale regionale, pari ad 108.081.000 Euro. Inoltre, il ricavo a viaggiatore per i servizi urbani è pari a 0,33 Euro, mentre sui servizi extraurbani si attesta sul valore di 0,71 Euro.

Dalle analisi dei titoli venduti nel 2007 risultano oltre **825.000 abbonamenti mensili e circa 162.000 abbonamenti annuali** (complessivamente sui servizi urbani ed extraurbani). Oltre il **18%** degli **abbonamenti mensili** e il **55,4%** degli **abbonamenti annuali** sono acquistati dalla **categoria studenti**. Risultano **37.400** gli abbonamenti annuali offerti a tariffa agevolata, acquistati da anziani, invalidi e mutilati. Sono oltre **36,3 Milioni** i biglietti di **corsa semplice**, urbani ed extraurbani, venduti sull'intero territorio regionale.

Figura 8
Andamenti ricavi tariffari urbano ed extraurbano (corsa semplice e abbonamenti)
(Anni 2001-2008)



3.5.2 Lotta all'evasione tariffaria

Il tema della lotta all'evasione tariffaria merita un'attenzione particolare per la duplice valenza, sociale ed economica, che riveste, viste le implicazioni che ne discendono rispetto sia al soggetto titolare degli introiti, Agenzia o Gestore a seconda della tipologia contrattuale gross o net cost, sia agli stessi utenti.

Il difficile contenimento del fenomeno è perseguito dalla Regione e dagli altri soggetti coinvolti ricorrendo a una strategia articolata su più fronti, ponendo attenzione, in particolare, alla:

- **accessibilità dei titoli di viaggio**, garantita prevedendo l'operatività e la capillarità della rete di vendita sul territorio e nel tempo, attraverso la regolamentazione, negli Accordi di Programma e nei Contratti, del servizio di vendita a bordo dei mezzi, a complemento e rinforzo della rete a terra, aziendale e in convenzione;
- **diversificazione delle modalità di pagamento**, assicurata attraverso la previsione di soluzioni di pagamento alternative, sul piano temporale (rateazione), del canale e dello strumento utilizzato (allo sportello, via web, in contanti e a mezzo di strumenti di credito);
- **all'impegno ad un controllo dei titoli di viaggio a bordo del mezzo da parte dei gestori dei servizi**, attraverso un'accorta pianificazione e un dimensionamento delle risorse umane da coinvolgere, della quantità e composizione del servizio da monitorare, delle modalità di svolgimento delle attività di controllo nel tempo (frequenza e intensità, a cadenze prestabilite o "aleatorie") e nello spazio (su punti critici della rete, a tappeto, ecc.).

Il progetto regionale "STIMER"²¹ si colloca in questa direzione di miglior accessibilità del sistema di trasporto ed equità delle condizioni di utilizzo, ponendosi come forte strumento di incentivazione alla fidelizzazione dell'utenza.

La tabella riportata di seguito evidenzia alcuni **dati relativi al controllo sul fenomeno dell'evasione tariffaria realizzato nel 2007**.

Tabella 8
Dati relativi all'evasione tariffaria in Emilia-Romagna nei servizi urbani ed extraurbani
delle aziende pubbliche e private
(Anno 2007)

Dati evasione tariffaria in Emilia-Romagna	
N. totale viaggiatori trasportati in Emilia-Romagna	269.936.365
N. corse controllate	189.363
N. verbali emessi	135.149
N. viaggiatori controllati (*)	2.660.648
Viaggiatori controllati/viaggiatori totali	0,99%
Indice di evasione tariffaria (**)	5,08%
Importo sanzioni transate ai controllori	€ 319.211,00
Importo totale sanzioni incassate (***)	€ 2.707.262,47

Legenda:

(*) Numero di persone presenti sul mezzo.

(**) Numero di infrazioni contestate/viaggiatori controllati.

(***) Incasso da ricevute di pagamento, processi verbali, ordinanze, ingiunzioni, iscrizioni a ruolo.

²¹ Per un approfondimento si rimanda al Capitolo 5 "L'integrazione tariffaria".

La figura che segue, relativamente al periodo 2001-2007, mette a confronto la quantità di controlli effettuati a bordo dei mezzi - in termini di numero di passeggeri oggetto di verifica - con un **indice di evasione**, corrispondente al rapporto percentuale tra verbali emessi e passeggeri controllati.

Figura 9
Viaggiatori controllati e indice di evasione
(Anni 2001-2007)



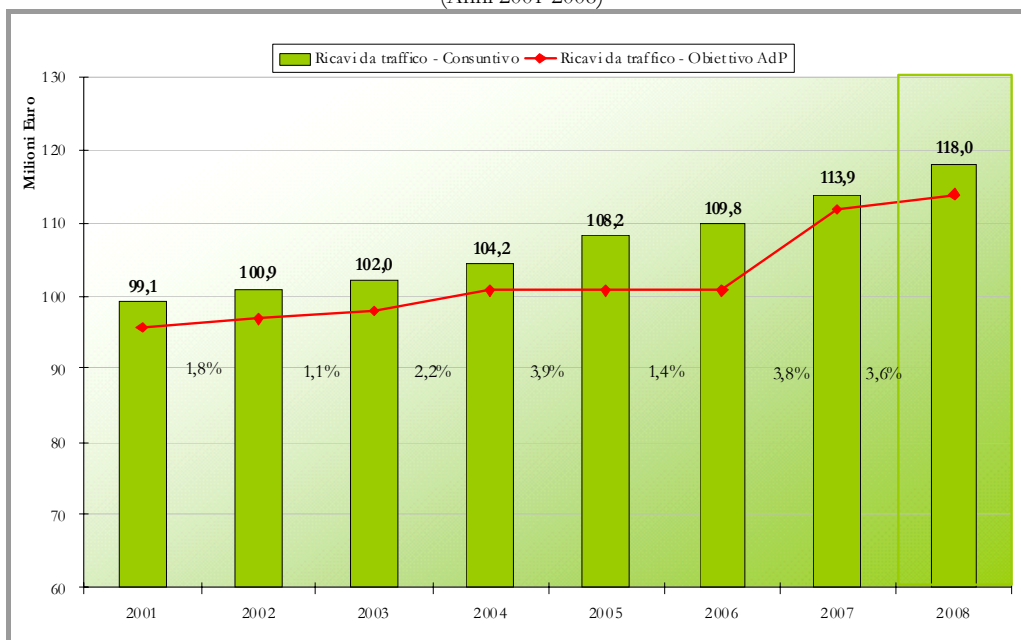
In media, **ogni anno Agenzie e Gestori controllano stabilmente circa 2,7 Milioni di passeggeri (circa l'1% del totale)**, con un'incidenza dei verbali emessi sui controlli effettuati attestata intorno al 5% circa, valore che solo una più accurata analisi e verifiche ad hoc sui singoli bacini permetteranno di giudicare come prossimo o meno a un minimo "strutturale" (tenuto conto dei costi che le attività di controllo comportano e del livello di efficacia che sono in grado di esprimere nelle diverse situazioni, oltre che di valutazioni appunto di carattere meramente sociale).

3.5.3 Ricavi da traffico e passeggeri trasportati

I dati consuntivi relativi ai **ricavi da traffico**²² del 2007 confermano il **trend di costante crescita**, facendo registrare un **incremento del 3,8% rispetto al 2006**, complessivamente del **15% rispetto al 2001** (figura 10). La proiezione al 2008 evidenzia una costante **crescita dei ricavi**, che raggiungono un ammontare pari a **118 Milioni di Euro** (+3,6% rispetto al 2007).

²² I ricavi da traffico sono il risultato dei ricavi tariffari con l'aggiunta delle seguenti voci: trasporto bagagli, canoni postali, trasporto merci, pubblicità e sanzioni viaggiatori.

Figura 10
Andamento ricavi da traffico
(Anni 2001-2008)



Con riferimento ai **viaggiatori trasportati**, nel 2007 si è verificato un **ulteriore aumento di tale grandezza**, già crescente a partire dal 2004, **pari a circa l'1%**, per un ammontare di passeggeri trasportati di **circa 260 Milioni** (figura 11). Il **dato preconsuntivo 2008**, pur se **non ancora definitivo**, presenta invece un calo rispetto al 2007, mantenendosi stabile sul valore del 2006.

Figura 11
Andamento dei viaggiatori
(Anni 2001- 2008)



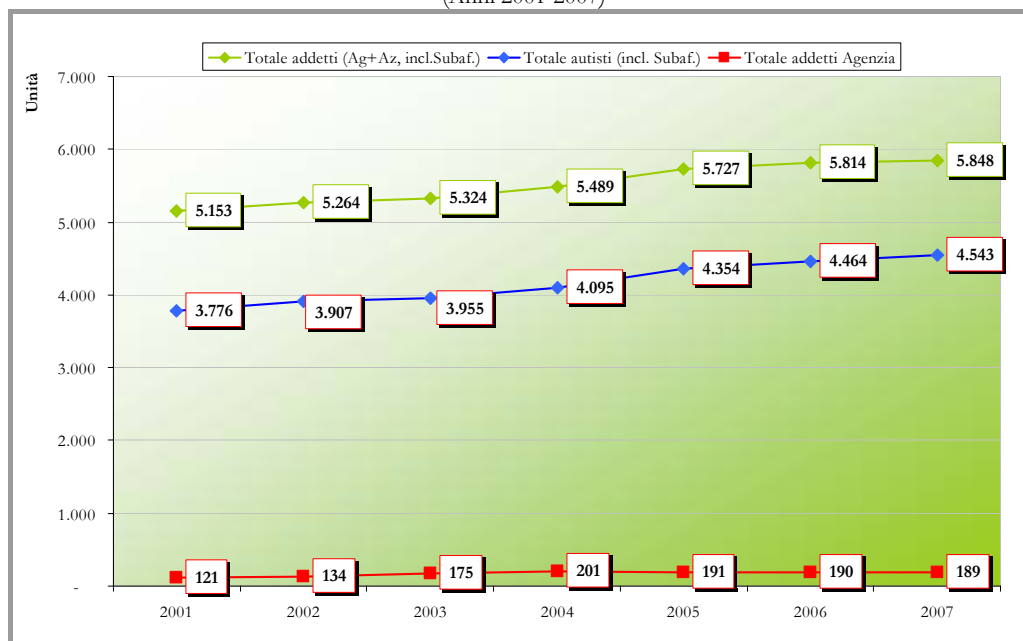
Nella figura sopra riportata è registrato anche l'andamento dei viaggiatori secondo gli obiettivi indicati negli Accordi di Programma 2004-2006. I **nuovi Accordi 2007-2010** individuano un **obiettivo complessivo del +5% al 2010**, mantenendo, peraltro, inalterato l'obiettivo 2007.

3.5.4 Addetti e costo del lavoro

L'incremento della forza lavoro²³ nel settore del TPL, registrato nel periodo compreso tra il 2001 e il 2007, ammonta a **747 unità (+ 14,5%)**. Nel corso dell'ultimo anno oggetto di indagine (2007) la forza lavoro si attesta sui **5.900 addetti**, con un incremento rispetto all'anno precedente di circa l'1,5% (figura 12).

Tale incremento è da attribuirsi prevalentemente all'aumento del personale di guida, che nel periodo sopra considerato (2001-2007) **aumenta del 21,4%**, mentre per quanto riguarda il personale di Agenzia, al graduale consolidamento delle strutture di Agenzia corrisponde l'attestazione su un livello di **189 unità**.

Figura 12
Andamento degli addetti nel settore TPL
(Anni 2001-2007)



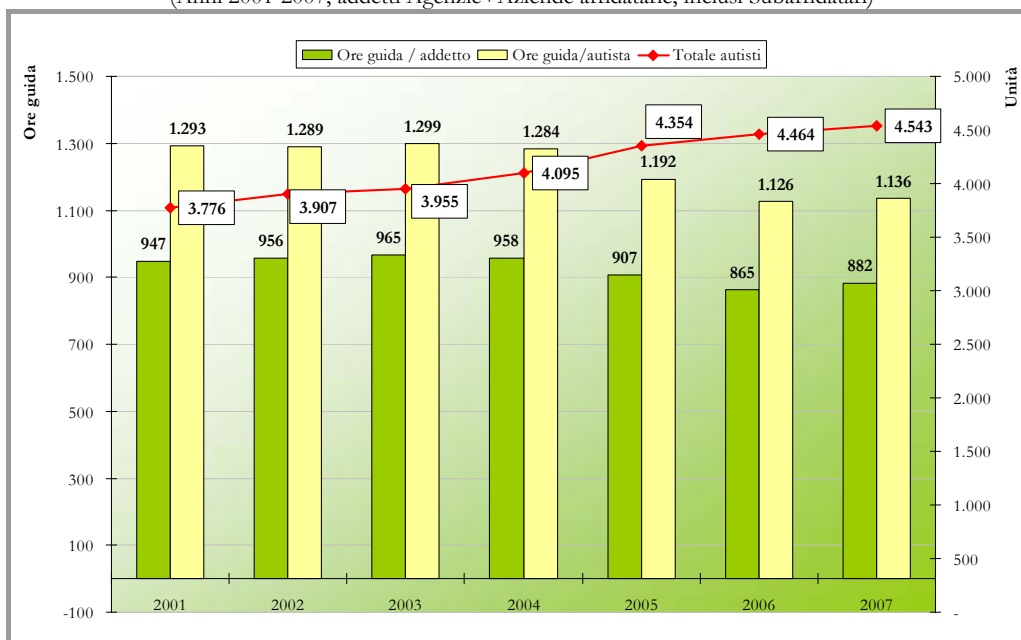
Il fattore principale che ha determinato questo trend di crescita degli addetti è da attribuirsi al costante e progressivo **incremento del servizio** offerto al pubblico.

L'incremento di addetti e autisti determina nel corso del periodo 2006-2007 una lieve flessione del valore di ore guida per addetto (di circa 1%) e un lieve decremento delle ore per autista (di circa 1%).

Il dato della figura 13, che denota una diminuzione della produttività, correlata alla riduzione delle ore di guida/autista, viene in parte spiegato con il dispiegarsi delle percorrenze aggiuntive nei servizi urbani, dove si esplica ovviamente una minore velocità commerciale, e, di conseguenza, una maggiore necessità di personale a parità di percorrenza. Tuttavia, il dato andrà attentamente monitorato nel prossimo triennio, per l'incidenza tendenziale che manifesta sui conti di gestione.

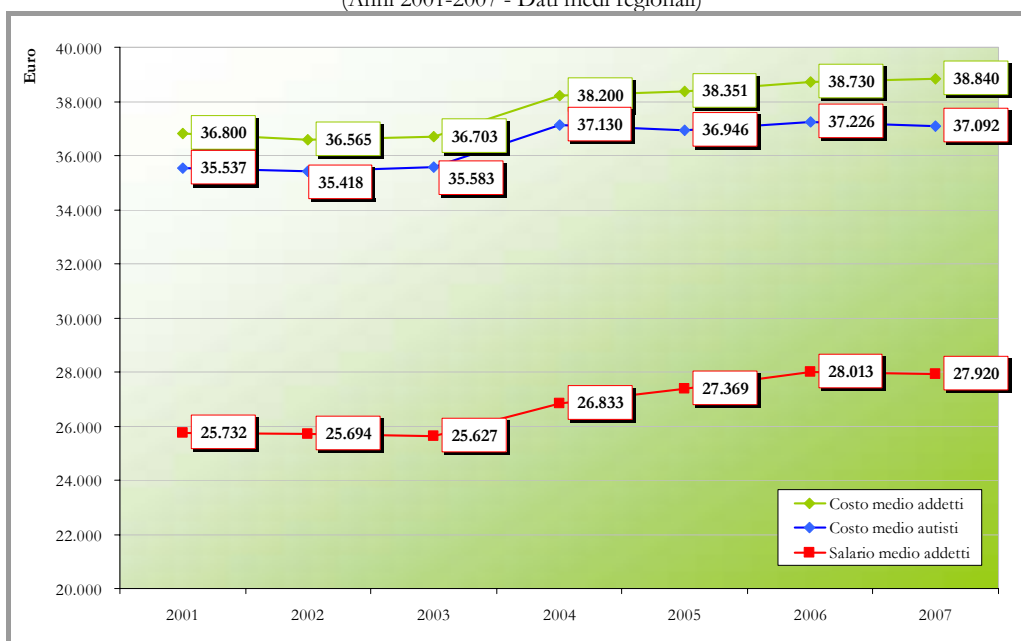
²³ Il dato relativo al numero degli addetti e degli autisti, comprese le Agenzie e le imprese subaffidatarie, è stato determinato nel corso degli anni secondo differenti modalità. Pertanto si raccomanda di interpretare con attenzione la continuità storica del dato e le grandezze che da esso derivano (es. produttività per addetto).

Figura 13
Andamento delle ore di guida per addetto – Totale TPL
 (Anni 2001-2007, addetti Agenzie+Aziende affidatarie, inclusi Subaffidatari)



Il dato di **costo medio per addetto**, come per il periodo 2004-2007 si mantiene stabile, attestandosi intorno ai **38.000 Euro/anno** (figura 14).

Figura 14
Andamento del costo del personale e dei salari
 (Anni 2001-2007 - Dati medi regionali)



3.5.5 Costo operativo orario

L'andamento del costo operativo, fatta eccezione per l'anno 2003, ha costantemente presentato un aumento rispetto al dato dell'anno precedente: nel periodo 2001-2007, **l'incremento complessivo è stato pari al 17,5%**. Nel corso del **2007** si è registrato **un incremento di circa l'1%**. I fattori principali che determinano tali incrementi, oltre agli aspetti di contabilizzazione dei maggiori costi derivanti dall'aggiornamento del CCNL di settore, sono dovuti al costo degli **approvvigionamenti** (costi del carburante e delle parti di ricambio), che hanno subito forti spinte inflazionistiche al rialzo.

Figura 15
Andamento del costo operativo orario
(Anni 2001-2007 - Dati medi regionali)



3.5.6 Economicità in sintesi

Il rapporto tra ricavi da traffico²⁴ e contributi regionali per i servizi minimi si caratterizza fin dal 2005 per un **andamento in costante crescita**, che lo ha portato nel 2007 ad attestarsi su di un livello (del 3,8% rispetto l'anno precedente) pari al **57,8%**, garantendo in ogni caso il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati in sede regionale (figura 16).

Tale dato evidenzia che, nonostante l'incremento del contributo regionale, **è migliorata la capacità di autofinanziamento del settore TPL**, grazie a un incremento degli introiti da tariffa e altre attività complementari. Il **dato relativo al 2008**, non ancora consuntivato, denoterebbe una leggera flessione pur mantenendo un livello superiore a quello del 2006 e comunque al di sopra degli obiettivi indicati negli Accordi di Programma.

²⁴ Comprensivi degli introiti tariffari e dell'eventuale integrazione tariffaria di Enti locali e altri soggetti.

Figura 16
Rapporto ricavi da traffico/contributi RER servizi minimi
 (Anni 2001–2008)



In relazione all'indicatore “**Ricavi da traffico/Costi operativi**”, nel periodo 2001-2007 si registra un lento ma costante **peggioramento dei livelli di economicità** del settore, sempre più distanti dall'obiettivo minimo fissato per legge e pari al 35% (figura 17). I segnali di ripresa registrati nel 2005, rispetto all'anno precedente, si sono esauriti negli anni successivi. La motivazione principale di tale risultato è da ricondursi, per quanto mediamente “fisiologico”, all'incremento del costo operativo. Non va sottaciuto, ovviamente, che il trend tariffario non riesce a seguire il ritmo inflattivo.

Figura 17
Rapporto ricavi da traffico/costi operativi
 (Anni 2001–2007)



3.6 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO

3.6.1 Interventi complessivi per la mobilità e per il trasporto pubblico 1995-2007

Attraverso diversi filoni di intervento (Accordi di programma, Piani autobus, fondi di legge statali come la Legge 366/98 sulla mobilità ciclistica e la Legge 122/89 sullo sviluppo dei parcheggi nei centri urbani), la Regione Emilia-Romagna ha co-finanziato e co-finanzia **interventi per il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità nell'ambito delle principali città**, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale indicati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti '98 (PRIT).

In questo ambito, **a partire dal 1995 la Regione ha investito risorse per la realizzazione di circa 700 interventi, per un ammontare complessivo di oltre 440 Milioni di Euro**. Dall'analisi sullo stato di attuazione di tali interventi risultano effettuati, o almeno avviati, investimenti per oltre il 90% del totale.

1. La banca dati investimenti del settore mobilità urbana e tpl

Al fine di gestire e di monitorare in tempo reale e/o periodico gli interventi citati è stata creata una banca dati degli investimenti relativi al Settore Mobilità urbana e Trasporto locale, con una suddivisione degli interventi cofinanziati per Macroaree e Aree (tabella 9).

Tabella 9
Banca dati investimenti

MACROAREA /AREA	A	B	C	D	E	MACROAREE
1	Attuazione PUT, arredo urbano e moderazione traffico	Piste ciclabili urbane e pedonali	Controllo accessibilità centro storico e ZTL	Parcheggi e organizzazione sosta	Efficientamento mezzi privati	Mobilità Urbana
2	Stazioni e fermate SFM e piccole stazioni	Centri interscambio stazioni medie	STIMER	Parcheggi di interscambio		Interscambio modale
3	Qualificazione infrastrutture viarie	Piste ciclabili Extraurbane	Monitoraggio flussi di traffico	Rotatorie		Sicurezza stradale
4	Qualificazione fermate e servizi innovativi	Corsie preferenziali	Telecontrollo rete e preferenzialmente semaforico	Nuovi mezzi, tranvie e filovie		Trasporto pubblico
5	Progetti per sistemi innovativi di distribuzione merci	Attuazione centri di distribuzione merci	Controllo flussi merci	Efficientamento ambientale veicoli merci		Logistica urbana e adeguamento mezzi

Per ciascun intervento finanziato viene compilata una **scheda descrittiva**, costantemente aggiornata, con i dati amministrativi, contabili e tecnici. Il progetto di sviluppo di questo lavoro prevede l'allargamento della banca dati agli interventi degli altri settori regionali (Ferrovie, Viabilità, ecc.), per creare e condividere "on line" una banca dati di investimenti dell'Assessorato Mobilità e Trasporti.

Figura 18
Scheda tipo di monitoraggio degli interventi di settore

3.6.2 Il parco mezzi: composizione, standard di qualità e investimenti per la riqualificazione ambientale

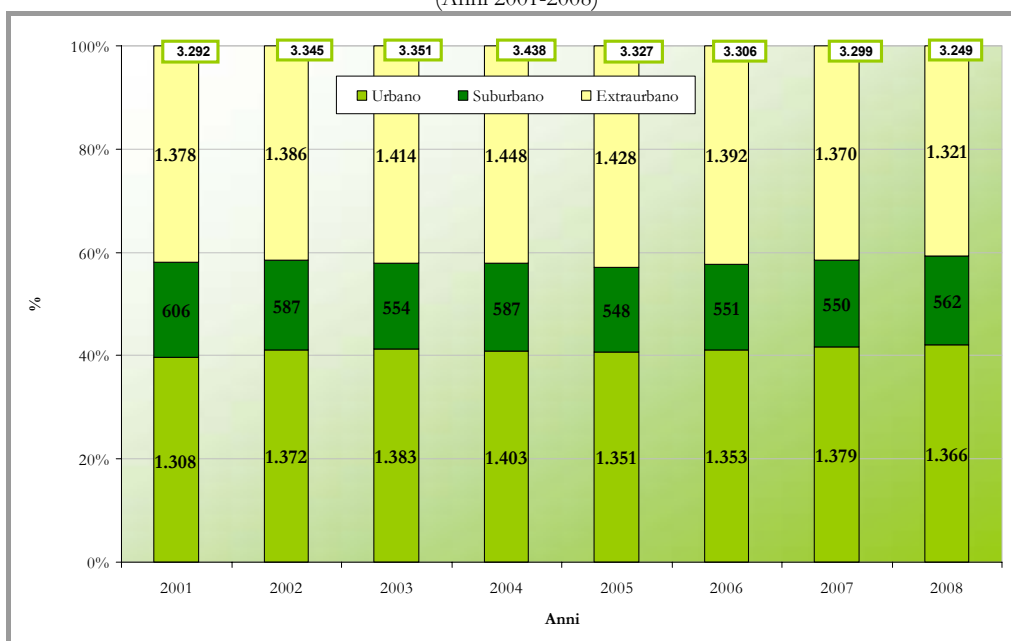
Il numero dei veicoli adibiti al servizio di TPL in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al 31 dicembre 2008, ammonta a **3.249 mezzi**, mantenendosi pressoché stabile negli ultimi anni.

Figura 19
Composizione parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(Anni 2001-2008)



Anche la distribuzione delle **tre tipologie urbano, suburbano ed extraurbano** risulta piuttosto stabile negli anni.

Figura 20
Composizione parco per tipo di immatricolazione: urbano, suburbano ed extraurbano
(Anni 2001-2008)



L'età media, dopo 5 anni di decremento, è tornata, dal 2005 ad oggi, a crescere di oltre un anno. Tale dato, piuttosto negativo soprattutto se proiettato nei prossimi anni, discende dalla scarsa attenzione al problema da parte degli organi centrali nazionali. Infatti, soltanto le leggi finanziarie 2007 e 2008 hanno destinato risorse al rinnovo del parco autobus, anche se in misura insufficiente.

Figura 21
Andamento età media e incidenza mezzi con età superiore a 15 anni
(Anni 2001-2008)

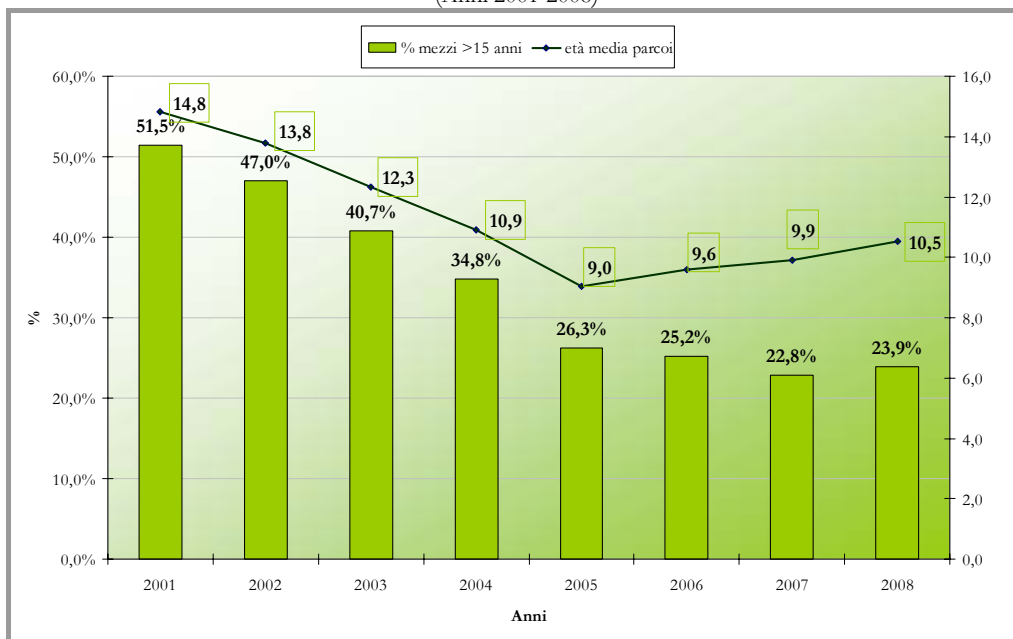
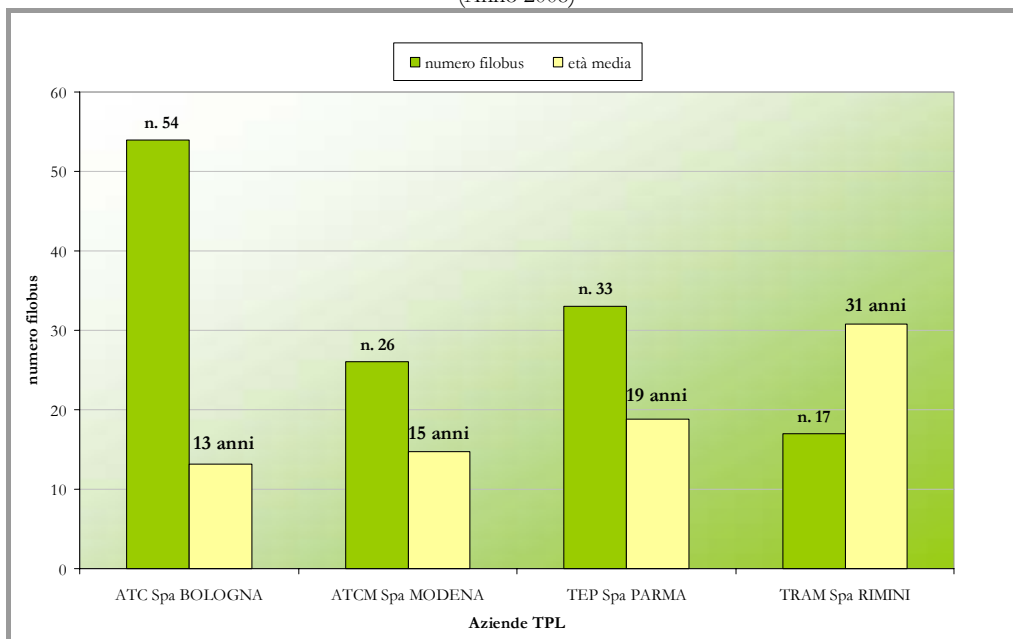


Figura 22
Parco filobus regionale
(Anno 2008)



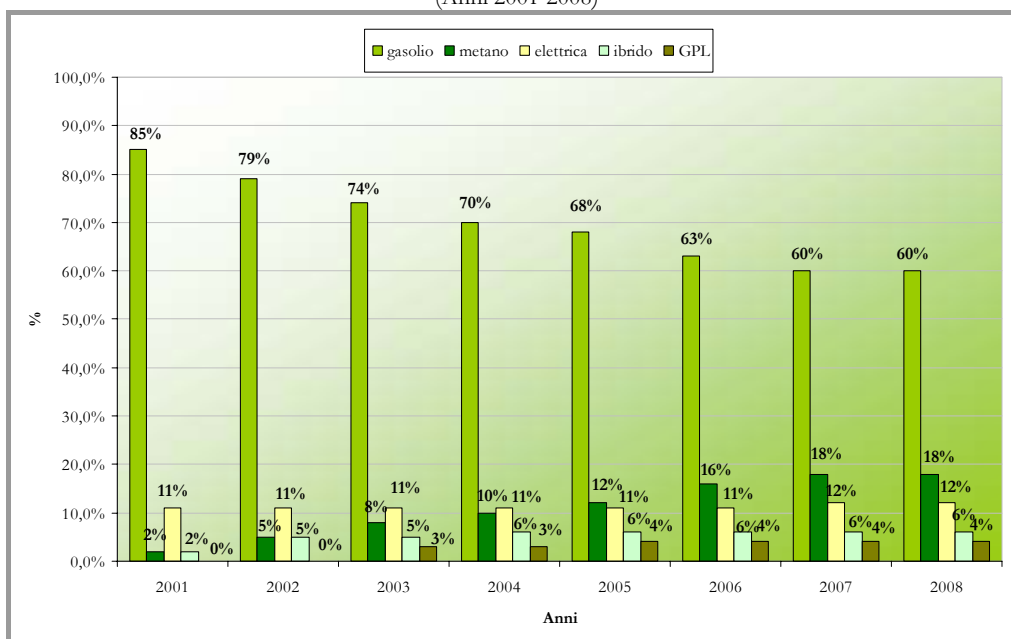
Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato ad un **aumento significativo degli autobus dotati di pedana e di impianto di condizionamento**.

Figura 23
Quota parco attrezzato con pedana e impianto di condizionamento
(Anni 2001-2008)



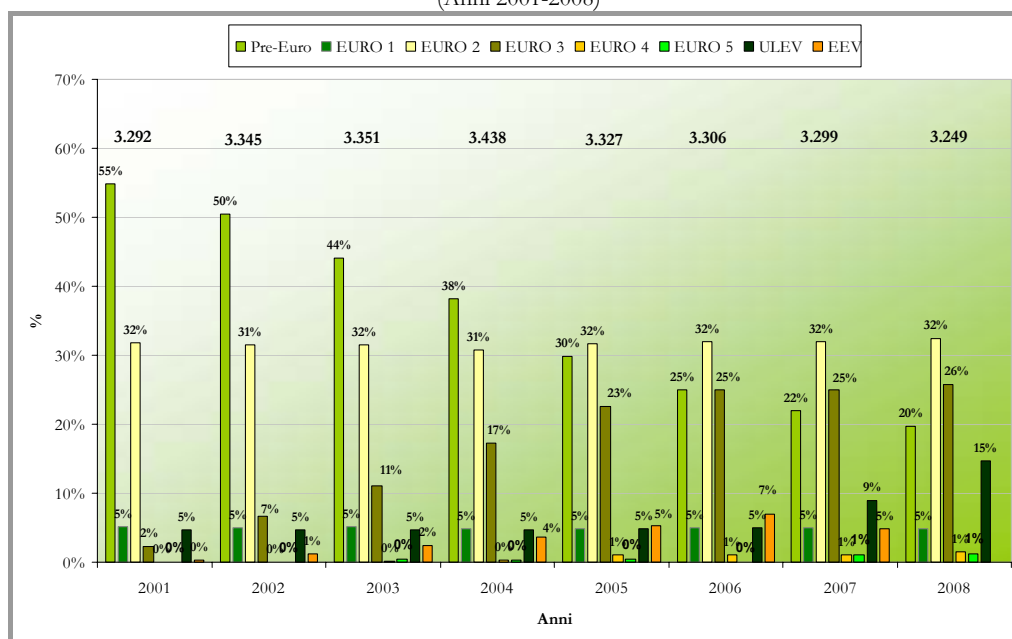
Dal 2001 al 2008 c'è stato **un incremento dei bus a metano** (dal 2% al 18%) **ed un decremento dei bus diesel** (dall'85% al 60%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus. La prossima generazione di autobus diesel, peraltro, rientrante nella classe Euro 5, ridurrà o forse annullerà il gap fra i due tipi di combustibili.

Figura 24
Composizione parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione
(Anni 2001-2008)



Negli ultimi anni il rinnovo del parco mezzi regionale ha visto una **drastica diminuzione dei pre-euro a vantaggio di classi ambientali meno inquinanti**.

Figura 25
Composizione parco mezzi per classe ambientale
(Anni 2001-2008)



Nel corso del 2008 si sono perfezionati i **programmi di sostituzione autobus**, previsti con le Leggi n. 194 del 1998 e n. 166 del 2002. Tali programmi hanno previsto un **finanziamento complessivo di 170.160.571,72 Euro, di cui 163.141.337,03 Euro già erogati**²⁵.

Grazie a questo contributo, le Aziende dell'Emilia-Romagna hanno rinnovato il parco mezzi con l'acquisto di **1.424 nuovi bus** dotati dei più elevati standard qualitativi. Tale dato rappresenta un rinnovo del 43% circa del parco circolante.

Tabella 10
Riepilogo finanziamenti per sostituzione autobus
(Anni 1999-2007)

<u>Leggi nazionali</u>	<u>Delibere regionali</u>	<u>Contributo programmato (in Euro)</u>	<u>Contributo erogato (in Euro)</u>	<u>N. bus</u>
L.194/98	n. 2454/99	61.974.827,89	61.310.983,56	501
L.194/98	n. 1351/02	60.219.372,00	57.972.448,69	581
L.194/98	n. 1014/03	5.268.376,83	5.253.704,81	40
L.166/02	n. 1479/04	41.797.995,00	38.264.199,97	298
L.194/98	n. 1765/07	900.000,00	340.000,00	4
Totale		170.160.571,72	163.141.337,03	1.424

Dalle tabelle sotto riportate, che evidenziano i dati relativi al 2001 e al 2008, emerge un **cambiamento evidente del parco mezzi regionale**.

²⁵ Si evidenzia che per l'Agenzia TRAM di Rimini non sono stati erogati 2.739.976,52 Euro, in quanto mantenuti a disposizione per il progetto TRC Rimini (parte veicolare).

Tabella 11
Parco mezzi regionale per classe ambientale
 (Aggiornamento al 31/12/2001)

Bacino	EEV-ULEV	Euro 3	Euro 2	Euro 1	Pre-Euro
Piacenza		1	130	4	106
Parma	34	32	77	32	145
Reggio E.			55	1	187
Modena	24	10	179	9	192
Bologna	64	14	333	61	574
Ferrara		2	128	21	162
Ravenna	11	14	34	8	110
Forlì - Cesena	15	1	70	26	237
Rimini	17	2	39	8	123
Totale	165	76	1.045	170	1.836

Tabella 12
Parco mezzi regionale per classe ambientale
 (Aggiornamento al 31/12/2008)

Bacino	EEV-ULEV	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 1	Pre-Euro
Piacenza	9	17	0	42	102	3	33
Parma	68	0	10	100	70	24	69
Reggio E.	47	4	8	91	82	6	62
Modena	54	1	6	82	190	5	54
Bologna	195	0	9	267	324	65	146
Ferrara	33	16	2	37	133	8	49
Ravenna	15	0	11	71	38	12	58
Forlì-Cesena	35	2	0	97	64	26	100
Rimini	20	0	0	51	51	7	68
Totale	476	40	38	838	1.054	156	639

La Regione Emilia-Romagna per il triennio 2008-2010 ha a disposizione oltre 30 Milioni di Euro per la sostituzione di almeno 150 autobus e filobus con nuovi mezzi a basso impatto ambientale. Tali risorse derivano dai Decreti ministeriali n. 4223 del 3/12/2007 e n. 82/T del 19/3/2008. Le prime disponibilità, pari ad **oltre 19 Milioni di Euro**, sono state programmate e in parte impegnate nel corso del 2008.

Tabella 13
Riparto risorse per prossime sostituzioni autobus
 (Delibera di Giunta regionale 2429/08)

Bacino	Riparto risorse (in Euro)	%
TEMPI S.p.A. - PC	1.190.412,07	6,25
TEP S.p.A. - PR	2.273.559,87	11,93
Consorzio ACT - RE	1.571.124,96	8,24
ATCM S.p.A. - MO	2.344.317,45	12,30
ATC S.p.A. - BO	6.517.298,57	34,20
ACFT S.p.A.- FE	1.625.636,51	8,53
ATM S.p.A.- RA	735.195,71	3,86
ATR - FC	1.541.070,92	8,09
TRAM Servizi S.p.A. - RN	1.260.434,94	6,61
Altri	324.672,02	
Totale	19.383.723,02	100

3.6.3 Interventi per la mobilità urbana e il trasporto pubblico

3.6.3.1 Accordi di Programma per la mobilità urbana e il trasporto pubblico 2001-2006

L'entità degli interventi attivati a partire dal 2001 con gli **Accordi di Programma 2001-2003 e 2003-2005** (finanziariamente slittati al 2004-2006) mostra la significatività dell'intervento regionale ed il forte impegno degli Enti locali, delle relative Aziende/Consorzi e delle Agenzie di TPL presenti nei nove bacini provinciali.

In particolare, **il finanziamento regionale di circa 70 Milioni di Euro, che ha attivato investimenti per 235 Milioni di Euro complessivi**, ha riguardato interventi per il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità nelle principali città della regione, in linea con gli obiettivi di sostenibilità indicati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

Tali finanziamenti hanno consentito **la programmazione di 211 interventi**, con circa 42 Milioni di Euro di quote impegnate (60% del contributo totale programmato) e oltre 30 Milioni di Euro di quote liquidate (44% del contributo totale).

Figura 26
Accordi di Programma 2001-2006 – Costo previsto, quote regionali programmate, impegnate e liquidate
(Dati al 31/12/2008)

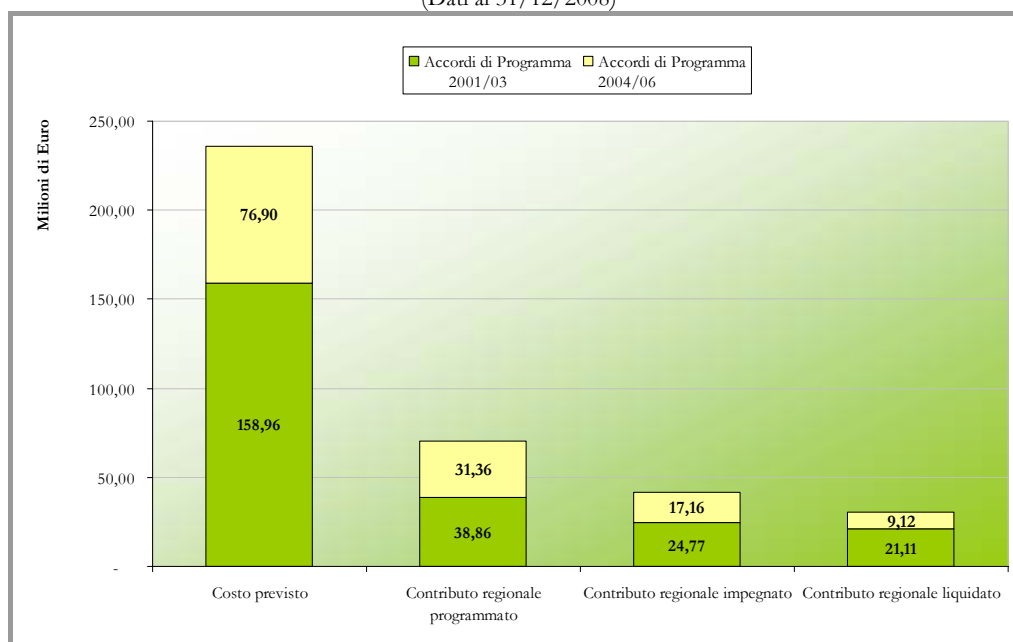


Figura 27
Accordi di Programma 2001-2006
Costo previsto, quote regionali programmate, impegnate e liquidate per Bacino
 (Dati al 31/12/2008)

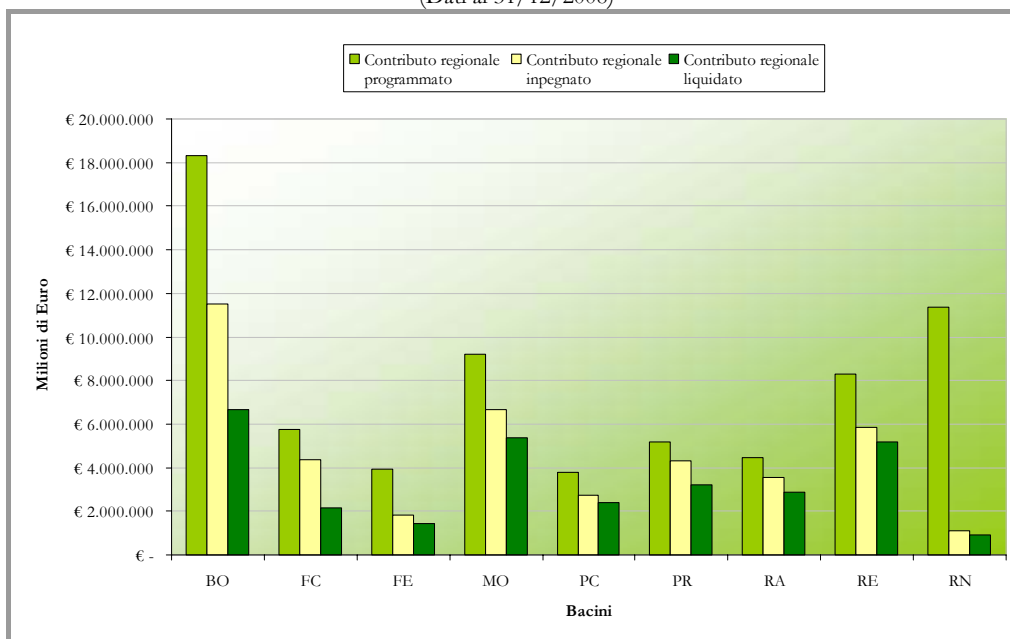


Tabella 14
Accordi di Programma 2001-2006 – Quote regionali programmate, impegnate e liquidate per Bacino
 (Dati al 31/12/2008)

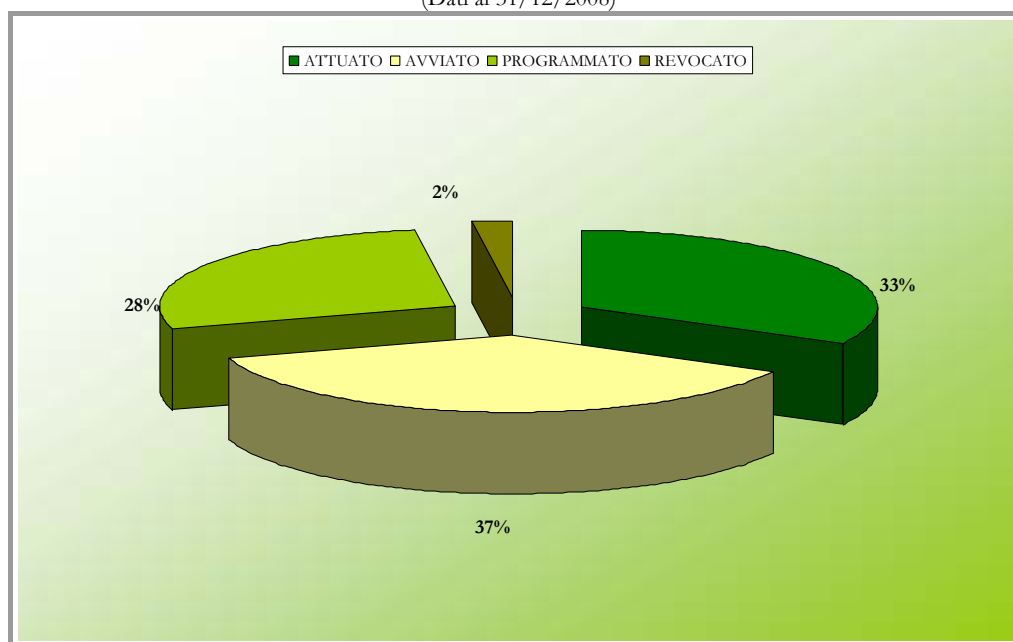
Bacino	Contributo regionale programmato	Contributo regionale impegnato	Contributo regionale liquidato
Bologna	18.317.264,28	11.497.691,87	6.661.541,19
Forlì-Cesena	5.733.130,11	4.374.804,72	2.146.345,34
Ferrara	3.921.745,33	1.836.430,74	1.415.316,26
Modena	9.204.686,47	6.672.648,26	5.367.570,30
Piacenza	3.772.986,14	2.728.985,93	2.416.932,63
Parma	5.173.138,81	4.313.886,53	3.236.347,02
Ravenna	4.440.123,37	3.539.328,57	2.895.066,09
Reggio Emilia	8.290.443,87	5.863.750,74	5.186.437,02
Rimini	11.367.738,59	1.095.622,94	907.092,33
Totale Euro	70.221.256,97	41.923.150,30	30.232.648,18

Risultano, dunque, **programmati e non ancora impegnati circa 28 Milioni di Euro di contributi regionali**, suddivisi in maniera diversificata nei vari bacini provinciali. I finanziamenti regionali più elevati hanno riguardato il Bacino provinciale di Bologna, per la realizzazione del Trasporto Pubblico Guida Vincolata (con un totale di contributo regionale di oltre 4,4 Milioni di Euro), e il Bacino provinciale di Rimini, per il Trasporto Rapido Costiero (con un totale di contributo regionale di circa 10,5 Milioni di Euro).

Tabella 15
Interventi di maggiore contributo regionale degli Accordi di programma non avviati

Bacino	Soggetto attuatore	Descrizione intervento	Scheda n.	Contributo regionale programmato
RN	Agenzia TRAM	Trasporto rapido costiero (Rimini/Riccione)	1	7.746.850,00
RN	Agenzia TRAM	Acquisto veicoli in sostituzione		2.739.976,52
BO	Azienda ATC	Collegamento tranviario S. Lazzaro-nuova fermata SFM di Caselle.	26	2.664.401,14
BO	Azienda ATC	Tramvia Metropolitana	3	1.807.600,00
BO	Azienda ATC	Prolungamento filovia 14	4_3	1.025.000,00
BO	Comune di Bologna	Parcheggio Largo Nigrisoli ad uso pubblico	4_2	1.000.000,00
Totale				16.983.827,66

Figura 28
Accordi di Programma 2001-2006
Stato di attuazione degli interventi di mobilità urbana e trasporto pubblico in % del contributo regionale totale
(Dati al 31/12/2008)



Tra le opere co-finanziate dalla Regione negli Accordi 2001-2003 e 2004-2006 nelle principali aree urbane del territorio regionale, si evidenziano le seguenti tipologie:

- **interventi di mobilità urbana**, con il 36% sul totale degli investimenti regionali (attuazione dei Piani Urbani Traffico, piste ciclo-pedonali, organizzazione dei parcheggi e regolazione dell'accesso ai centri urbani);
- **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con il 25% sul totale degli investimenti regionali (riqualificazione delle fermate, rete filoviaria, corsie preferenziali del tpl e infomobilità sul trasporto pubblico);
- **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con il 18% sul totale degli investimenti regionali (riorganizzazione viaria di accesso delle aree e dei parcheggi nelle stazioni e fermate del trasporto pubblico ferroviario e autofiloviario);
- **interventi per la sicurezza stradale**, con il 13% sul totale degli investimenti regionali (rotatorie, qualificazione infrastrutture);
- **interventi legati alla logistica urbana**, con l'8% sul totale degli investimenti regionali.

Figura 29
Accordi di Programma 2001/2006
Contributo regionale suddiviso per Macroarea di intervento in %
 (Dati al 31/12/2008)

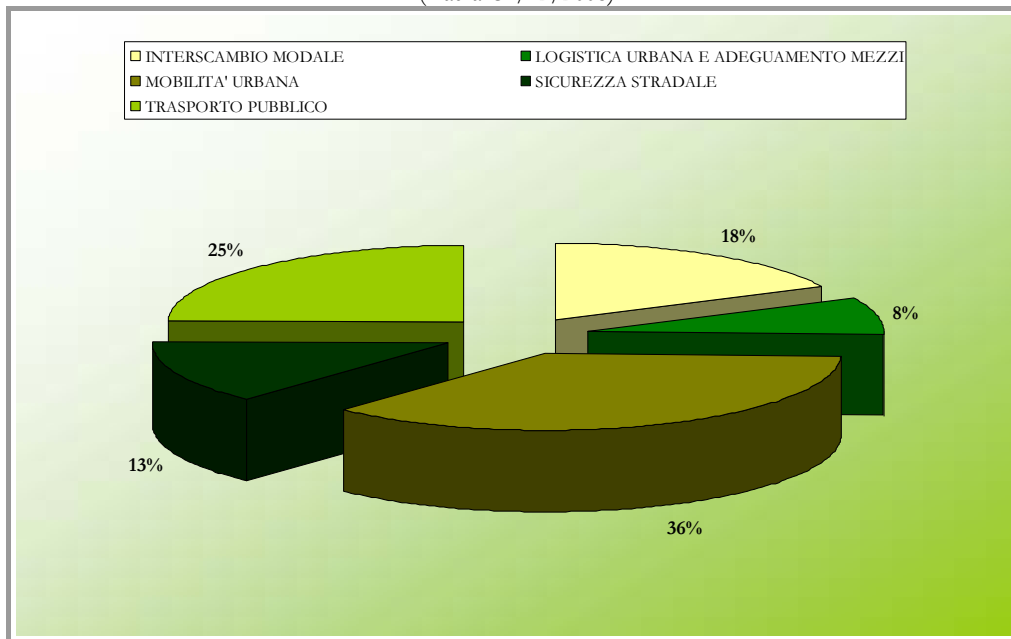
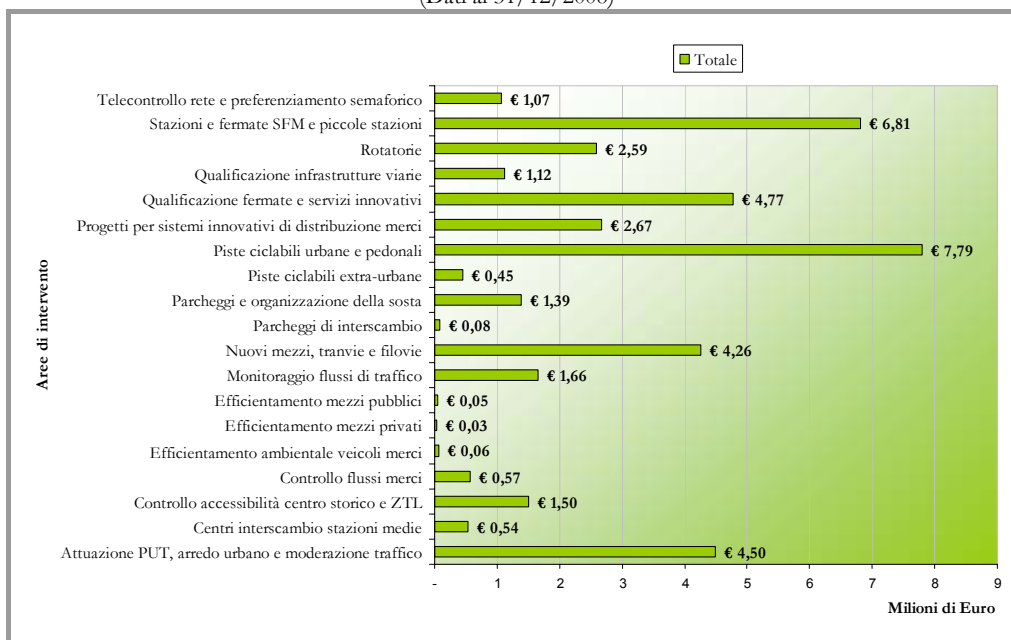


Figura 30
Accordi di Programma 2001-2006
Contributo regionale impegnato suddiviso per aree di intervento
 (Dati al 31/12/2008)



3.6.3.2 Programmi Speciali d'Area

I Programmi Speciali d'Area sono **uno strumento di programmazione negoziata**, istituito dalla Regione Emilia-Romagna con la legge regionale n. 30 del 19/8/1996, finalizzato ad **accrescere l'integrazione fra gli Enti locali, il coordinamento delle iniziative e l'impiego delle risorse finanziarie**, in attuazione degli articoli 4 e 40 dello Statuto regionale.

Il Programma d'Area racchiude una serie di interventi volti alla valorizzazione di aree territoriali con particolari situazioni economiche, sociali, culturali ed ambientali, o di aree urbane che necessitano di interventi consistenti di riqualificazione e recupero e che richiedono l'azione coordinata di mondo pubblico e privato.

Nei sei Programmi Speciali d'Area, ai sensi della L.R. 30/98, sono stati previsti complessivamente oltre **9,2 Milioni di Euro di contributi regionali**, dei quali ne risultano attualmente impegnati oltre 9,1 Milioni di Euro, pari al 98 % del totale programmato. Il **contributo regionale liquidato risulta di oltre 7,1 Milioni di Euro**, 78% del totale del contributo impegnato.

Figura 31
Stato di attuazione degli investimenti relativi ai Programmi Speciali d'Area
(Dati al 31/12/2008)

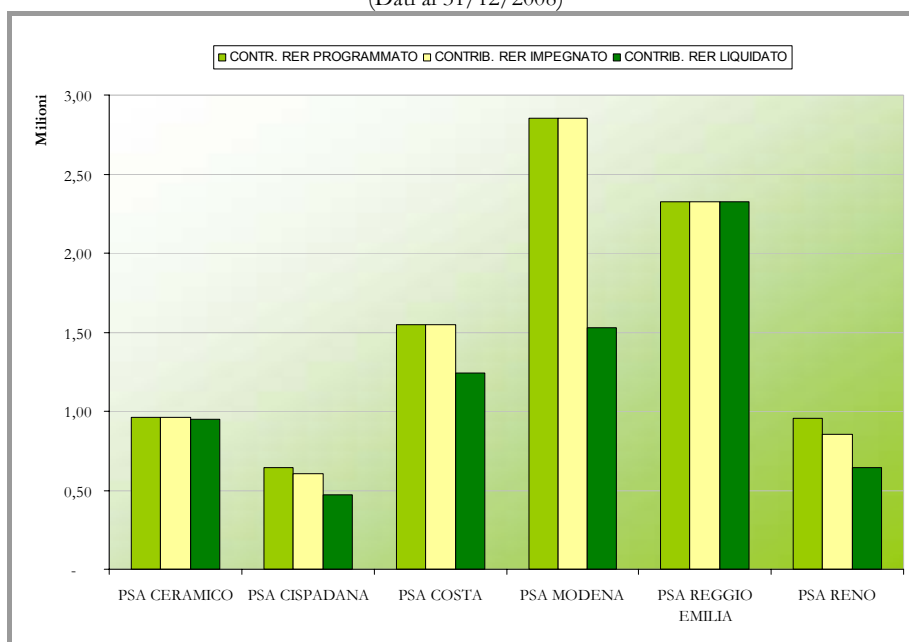


Tabella 16
Stato di attuazione degli investimenti relativi ai Programmi Speciali d'Area
(Dati al 31/12/2008)

Programma Speciale d'Area	Contributo regionale programmato	Contributo regionale impegnato	Contributo regionale liquidato
Ceramico	959.576,92	959.231,23	947.213,88
Cispadana	645.398,80	604.812,20	468.625,85
Costa	1.549.370,70	1.549.370,70	1.239.496,56
Modena	2.853.940,83	2.853.940,83	1.531.012,66
Reggio Emilia	2.324.056,05	2.324.056,05	2.324.056,05
Reno	955.445,28	851.647,70	645.064,94
Totale	9.287.788,58	9.143.058,71	7.155.469,94

Gli **interventi contenuti nei Programmi Speciali d'Area**, finanziati ai sensi della L.R. 30/96, riguardano principalmente:

- le opere di miglioramento viario e di accessibilità ai centri di interscambio ferro-gomma (es. Programmi di Modena, Reggio Emilia e della Valle del Reno);
- il potenziamento della mobilità ciclo-pedonale a carattere provinciale, in coerenza con i piani delle reti ciclabili (es. Programmi della Cispadana e del Distretto Ceramico).

3.6.3.3 Parcheggi in aree urbane

L'azione dello Stato, della Regione e degli Enti locali ha consentito di portare a compimento un **importante programma di realizzazione di parcheggi**, finalizzato all'organizzazione della sosta nelle aree urbane delle principali città della regione.

Lo Stato (con la Legge 122/89) e la Regione hanno anche definito gli interventi inseriti nei **Programmi Urbani dei Parcheggi (P.U.P.)**, al fine di contenere l'accesso al centro storico dei veicoli privati e sulle linee di adduzione ai centri urbani e consentire ai cittadini di integrare l'uso del mezzo privato con quello pubblico.

Tali interventi sono stati finanziati con la **Legge 122/89**, che, in seguito alla Legge finanziaria 537/93, ha stabilito il **passaggio delle competenze e parte delle risorse statali alla Regione**. Tale finanziamento, suddiviso tra 13 Comuni (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Lugo, Imola, Faenza, Forlì, Riccione e Cesena), ha permesso di realizzare **38 interventi, tutti completati**, dei Piani Urbani dei Parcheggi per **oltre 9.100 posti auto**, con contributi decennali della Regione di oltre 37 Milioni di Euro (calcolati in base al costo standard definito dal Decreto ministeriale n. 41/90, art. 4).

Con delibera di Giunta regionale n. 620 del 2/4/1996 sono state definite le procedure ed i criteri per la rimodulazione degli interventi in base ai seguenti obiettivi:

- coerenza con i Piani Urbani del Traffico e del Codice della Strada;
- coordinamento con l'assetto della rete del trasporto pubblico locale;
- compatibilità ai vincoli architettonici, archeologici e ambientali.

L'unico parcheggio ancora in fase di attuazione è il **“Garampa” di Cesena**. Con Decreto Ministeriale 875/03 è stato finanziato un importo complessivo di **3.385.778,10 Euro** (1.128.592,70 da parte del Ministero e 2.257.185,40 da parte della Regione Emilia-Romagna).

Figura 32
Parcheggi L. 122/89
(Dati al 31/12/2008)

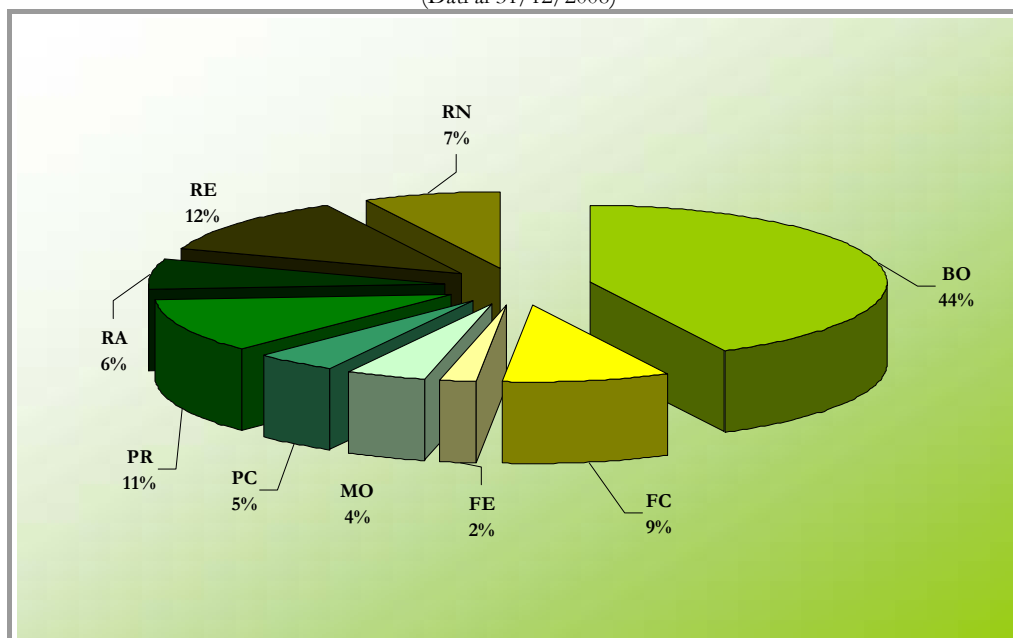


Tabella 17
Parcheggi L. 122/89 – Contributo regionale per Bacino
(Dati al 31/12/2008)

Bacino	Totale
Bologna	15.836.880,56
Forlì - Cesena	3.350.267,65
Ferrara	777.966,87
Modena	1.618.418,49
Piacenza	1.709.553,93
Parma	4.186.182,71
Ravenna	2.386.028,19
Reggio Emilia	4.555.317,12
Rimini	2.787.196,81
Totale	37.207.812,33

Tabella 18
Parcheggi L. 122/89 – Sintesi dati tecnico-amministrativi
(Dati al 31/12/2008)

N.	Comune	Parcheggi	N. posti auto	Contributo regionale annuo	Contributo regionale decennale	Periodo contr. RER (dal-al)
1	Faenza	Via Graziola	191	34.311,84	343.118,45	30/06/98-31/12/07
2	Ferrara	Ex mof	176	29.707,39	297.073,87	30/06/98-31/12/07
3	Ferrara	Via del lavoro	291	48.089,31	480.893,08	30/06/98-31/12/07
4	Forlì	Casello autostrada	90	16.167,88	161.678,85	31/12/97-30/06/07
5	Forlì	Via Cesare Battisti	90	16.167,88	161.678,85	31/12/97-30/06/07
6	Forlì	Via Salinatore	90	16.167,88	161.678,85	31/12/97-30/06/07
7	Forlì	Porta Schiavonia	59	10.598,95	105.989,46	31/12/97-30/06/07
8	Forlì	Autostazione	479	78.317,57	783.175,73	31/12/98-30/06/08
9	Forlì	Via V. Veneto	192	26.440,86	264.408,57	31/12/98-30/06/08
10	Imola	Bocciofila	150	24.525,34	245.253,36	31/12/98-30/06/08
11	Lugo	Ospedale-I lotto	456	70.767,98	707.679,84	30/06/99-31/12/08
12	Lugo	Ospedale-II lotto		85.825,05	887.491,89	30/06/95-31/12/04
13	Modena	Staz.Porta Nord	296	45.848,15	458.481,49	31/12/99-30/06/09
14	Piacenza	Polichirurgico	300	51.710,58	517.105,83	31/12/98-30/06/08
15	Piacenza	Stazione 2	750	119.244,81	1.192.448,10	31/12/99-30/06/09
16	Ravenna	Porta Cybo	140	24.890,25	254.389,24	30/06/96-31/12/05
17	Ravenna	P.za Resistenza	117	19.334,88	193.348,77	31/12/98-30/06/08
18	Reggio E.	Via Melato	61	10.958,23	109.582,33	31/12/97-30/06/07
19	Reggio E.	Via Cecati Sx	111	19.940,39	199.403,92	31/12/97-30/06/07
20	Reggio E.	Via Canalina	32	5.748,58	57.485,82	30/06/98-31/12/07
21	Reggio E.	Ex Foro Boario	380	62.797,03	627.970,35	30/06/98-31/12/07
22	Reggio E.	Via Guido Duo	196	32.390,05	323.900,50	30/06/98-31/12/07
23	Reggio E.	Via Guido da Baiso	130	23.353,61	233.536,12	30/06/98-31/12/07
24	Reggio E.	Via Che Guevara	100	17.964,32	179.643,17	30/06/98-31/12/07
25	Reggio E.	Via Kennedy	174	31.257,91	312.579,11	30/06/98-30/06/08
26	Reggio E.	Via Toscanini-strad.	70	12.575,02	125.750,22	30/06/98-31/12/07
27	Reggio E.	Via Cecati ds	200	33.051,07	330.510,71	30/06/98-31/12/07
28	Reggio E.	Via F.lli Manfredi	150	24.788,30	247.883,03	31/12/98-30/06/08
29	Reggio E.	Via Amendola	170	28.093,41	280.934,11	31/12/98-30/06/08
30	Reggio E.	Via M. Fanti	94	15.534,00	155.340,03	31/12/98-30/06/08

31	Reggio E.	Viale Ramazzini	885	137.079,77	1.370.797,71	31/12/99-30/06/09
32	Riccione	Via XIX ottobre	303	278.719,68	2.787.196,81	31/12/97-30/06/07
33	Bologna	Piazza VIII Agosto	700	911.029,97	9.110.299,70	30/06/99-31/12/08
34	Bologna	S.Orsola	498	648.132,75	6.481.327,50	31/12/99-30/06/09
35	Modena	Ex Opel	114	115.993,66	1.159.936,60	31/12/01-30/06/11
36	Parma	Ospedale	422	418.618,27	4.186.182,71	31/12/98-30/06/08
37	Cesena	Via Serraglio Stralcio A	168	131.188,32	1.311.883,20	30/04/04-31/12/13
38	Cesena	Ex Arrigoni	332	36.007,38	399.774,47	31/12/01-30/06/11
Dati complessivi parcheggi L. 122/89					37.207.812,33	

3.6.3.4 Monitoraggio sullo stato di attuazione dei Piani Urbani del Traffico

In merito alla programmazione di livello comunale, sono **73 i Comuni della nostra regione²⁶ tenuti all'adozione e ai relativi aggiornamenti dei Piani urbani del traffico**, con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla mobilità pedonale e ciclabile, così come indicati dalle direttive europee, dai piani di trasporto e dalle leggi statali e regionali.

Ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), ai **Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico**. La Regione ha ampliato tale elenco con i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, che registrino una particolare affluenza turistica, che siano interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

I piani di traffico, seguendo criteri e modalità fissati dalla Direttiva Ministeriale del 12 aprile 1995 ("Redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico"), sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto, il tutto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico veicolare prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica, di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

Per approfondire l'analisi del quadro conoscitivo necessario all'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti-PRIT '98-2010²⁷, è stata svolta una **rendicontazione sullo stato di attuazione dei Piani Urbani del Traffico nei 73 Comuni del territorio regionale tenuti all'adozione**.

Questo monitoraggio, che si è avvalso per i 13 Comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti dei dati che essi forniscono annualmente nell'ambito degli Accordi di programma, includeva per gli altri 60 Comuni le seguenti informazioni:

- stato di attuazione del Piano Urbano del Traffico, specificando se attualmente esso è approvato, adottato, in corso di redazione o non ancora avviato, e le eventuali fasi di aggiornamento;
- ove in vigore, una sintesi sui suoi principali contenuti;
- note/ osservazioni in merito anche agli altri strumenti di settore vigenti nel comune.

²⁶ Individuati dalla Delibera di Giunta regionale 2254/99, ai sensi dell'articolo 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche.

²⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.1 del presente documento.

Il piano urbano del traffico viene **aggiornato ogni due anni**, ma in genere le Amministrazioni sembrano considerare i PUT come uno strumento di medio e lungo periodo, sempre più elaborati e onnicomprensivi, rispetto ai quali diventa però poi macchinosa la gestione, il controllo e l'aggiornamento.

L'auspicabile diffusione dei Piani della Mobilità (PUM) o di altri documenti strategici appositamente previsti per la programmazione di interventi complessi (infrastrutturali), potrebbe servire, dunque, a restituire al PUT al suo compito primario, contribuendo in tal modo alla codifica di specifiche linee d'intervento di manutenzione e adeguamento viario da realizzare a livello locale.

Dal monitoraggio svolto, infatti, si rileva che **nei 13 Comuni con popolazione >50.000 abitanti non ci sono state novità rilevanti rispetto alla situazione del 2000**: 3 Comuni non hanno ancora approvato il PUT, Parma si è dotata, nel frattempo, di Piano Urbano della Mobilità nel 2007, mentre Carpi e Rimini hanno approvato il Piano Sosta e il Piano delle Piste ciclabili (tabella 19).

Tabella 19
Stato attuazione PUT nei 13 comuni con popolazione >50.000 abitanti
(Confronto 2000-2008)

Stato	Anno 2000	% sul totale	Anno 2008	% sul totale
Redazione non avviata	3	23,1%	3	23,1%
In redazione	1	7,7%	0	0,0%
PUT adottato	1	7,7%	0	0,0%
PUT approvato	8	61,5%	10	76,9%
Totale	13	100%	13	100%

Dal **monitoraggio svolto su tutti i 73 Comuni** tenuti all'adozione si rileva una situazione praticamente stazionaria rispetto al 2000: i Comuni che allora si erano già dotati dei piani del traffico della prima generazione hanno continuato ad aggiornarlo e ad attuarne i relativi interventi, mentre molti dei Comuni che nel 2000 ne avevano avviato le prime procedure di redazione non sono poi arrivati all'approvazione di questo strumento. Infatti, nel 2008 risultano 41 i Comuni (oltre il 55% del totale) ad avere almeno adottato/ approvato un PUT, contro i 37 del 2000; d'altra parte, però, nel 2008 sono 32 i Comuni che risultano non averne avviato la redazione o averla appena avviata, contro i 36 rilevati nel 2000, come illustrato nella tabella 20.

Tabella 20
Stato attuazione PUT nei 73 comuni tenuti all'adozione
(Confronto 2000-2008)

Stato	Anno 2000	% sul totale	Anno 2008	% sul totale
Redazione non avviata	9	12,3%	30	41,1 %
In redazione	27	37,0%	2	2,7%
PUT adottato	5	6,8%	2	2,7%
PUT approvato	32	43,8%	39	52,7%
Totale	73	100%	73	100%

3.6.3.5 Taxi – Noleggio con conducente auto

Ai sensi della Legge 15 gennaio 1992, n. 21, Legge Quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, le Regioni delegano agli Enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attinuate al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto.

Presso le Regioni e i Comuni sono costituite commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti.

La **licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente** sono rilasciate dalle Amministrazioni comunali.

La tabella seguente illustra la situazione attuale in base ai dati resi dalle Province, aggiornati al 31 dicembre 2008.

Tabella 21
Monitoraggio licenze e autorizzazioni taxi/NCC nei bacini dell'Emilia-Romagna
(Dati al 31/12/2008)

Bacino	Licenze Taxi			Autorizzazioni NCC auto		
	Previste	Assegnate	Non assegn.	Previste	Assegnate	Non assegn.
Bologna	731	685	46	463	447	16
Piacenza *	n.d.	36	n.d.	n.d.	153	n.d.
Parma **	123	67	56	245	177	68
Reggio E.	46	44	2	176	121	55
Modena	124	106	18	195	173	22
Forlì-Cesena	62	53	9	128	115	13
Rimini	144	132	12	66	53	13
Ravenna ***	51	n.d.	n.d.	157	16	n.d.
Ferrara	77	52	25	238	155	83
Totale	1.358	1.175	168	1.668	1.410	270

* I dati relativi alle licenze/autorizzazioni previste non sono disponibili.

** Il Comune di Parma ha assegnato, in totale, n.56 licenze di cui n.35 per TAXI collettivo.

*** Dati parziali.

1. La programmazione regionale

La mobilità ciclopedonale è uno degli **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile della Regione Emilia-Romagna** poiché rappresenta un tipo di spostamento modale direttamente correlato con l'abbattimento dell'inquinamento ambientale, la sicurezza dei trasporti ed il miglioramento della qualità della vita.

Il **PRIT '98** indirizza gli Enti locali, le Province e i Comuni alla **definizione di reti ciclabili integrate** con l'assetto delle reti viarie di collegamento tra centri e nuclei abitati, secondo quanto previsto dai relativi Piani di Programmazione e Pianificazione Territoriale e Urbanistica, generali o di settore²⁸.

Inoltre, tale documento dà particolare rilevanza al tema della **sicurezza e della continuità dei collegamenti**, disponendo per tutti i tronchi stradali della “grande rete” e della “rete di base” che le Province e i Comuni interessati debbano adeguare i rispettivi strumenti di pianificazione. In particolare, ai Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti compete l'integrazione delle reti ciclabili e/o ciclopedonali nell'assetto organizzativo e normativo delle reti della mobilità urbana attraverso i Piani Urbani del Traffico, favorendo l'intermodalità con i mezzi pubblici.

L'**Atto di indirizzo triennale 2007-2010** in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale²⁹, evidenzia, inoltre, la necessità di:

- pianificare e attuare reti ciclopedonali estese, continue e capillari di connessione e qualificazione del territorio, come efficace alternativa al mezzo individuale motorizzato, ed integrabili anche al traffico veicolare “lento” (zone con limiti di velocità abbassati a 30 km/h);
- migliorare l'accessibilità ferroviaria per la mobilità ciclopedonale;
- ampliare l'informazione all'utenza relativamente alla rete infrastrutturale ciclopedonale e ai relativi servizi;
- incentivare l'intermodalità treno-bicicletta per amplificare notevolmente la superficie territoriale servita da singole stazioni o fermate, specialmente negli ambiti relativamente meno densi degli hinterland metropolitani e della città diffusa.

Le **“Linee guida per la mobilità sostenibile”**³⁰ richiamano il tema delle mobilità sostenibile tra gli obiettivi strategici generali, anche a corredo di eventuali norme specifiche vigenti, al fine di perseguire la massima coerenza tra la programmazione generale e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Per un approfondimento sulle **misure e sulle azioni prioritarie nel campo della mobilità ciclopedonale** definite all'interno delle Linee guida per la mobilità sostenibile si rimanda all'Allegato 1 del presente documento.

²⁸ Capitolo 8.11.9.2 del PRIT '98.

²⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.2 “La programmazione regionale in materia di trasporto pubblico locale”.

³⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 3.6.6 “La definizione delle linee guida in materia di mobilità sostenibile”.

2. Attuazione e investimenti

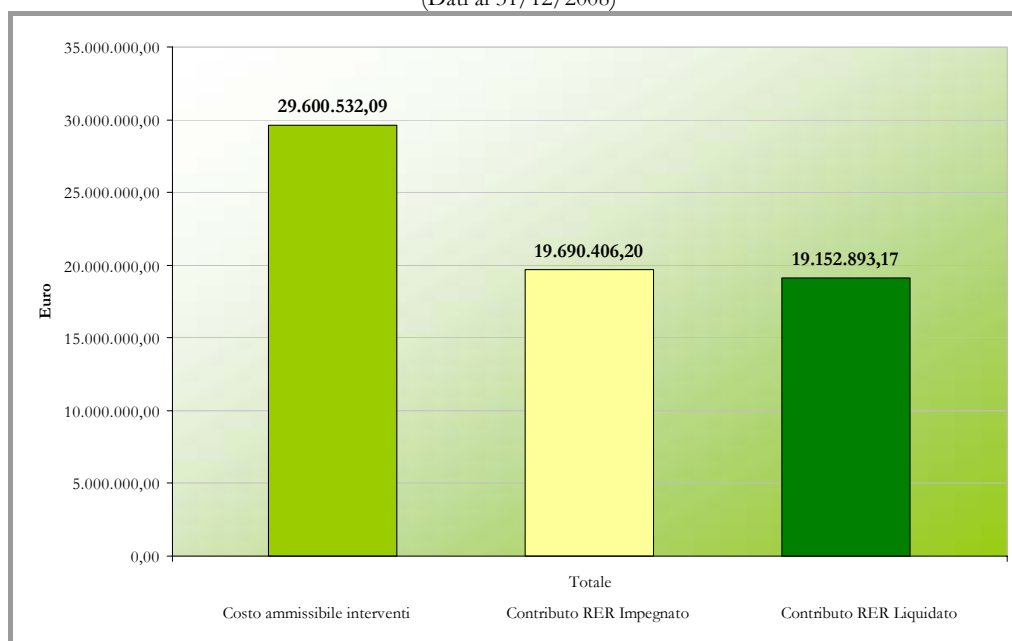
La Legge 366/98 ha previsto un **investimento di 30 Milioni di Euro, cofinanziati in pari misura da Stato e Regione per circa 20 Milioni Euro, per due terzi del costo di ciascun intervento**. La Regione ha ripartito tali risorse con tre delibere di Giunta regionale: 117/01, 1218/20 e 2704/02.

Si tratta di **50 interventi, tutti completati**, di cui una metà interessa l'ambito prevalentemente urbano (messa in sicurezza dei percorsi per facilitare l'accessibilità a strutture pubbliche e servizi, miglioramento dell'integrazione modale e dell'accessibilità ciclabile alle Stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano), mentre l'altra metà affianca la rete viaria extraurbana, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani, e sviluppa la rete regionale per la fruizione turistica del territorio.

Tabella 22
L. 366/98 - Investimenti complessivi erogati (DGR 117/01, 1218/02 e 2704/02)

	Costo ammissibile interventi	Contributo regionale impegnato	Contributo regionale liquidato
Totale	29.600.532,09	19.690.406,20	19.152.893,17

Figura 33
L. 366/98 – Investimenti complessivi erogati (DGR 117/01, 1218/02 e 2704/02)
(Dati al 31/12/2008)

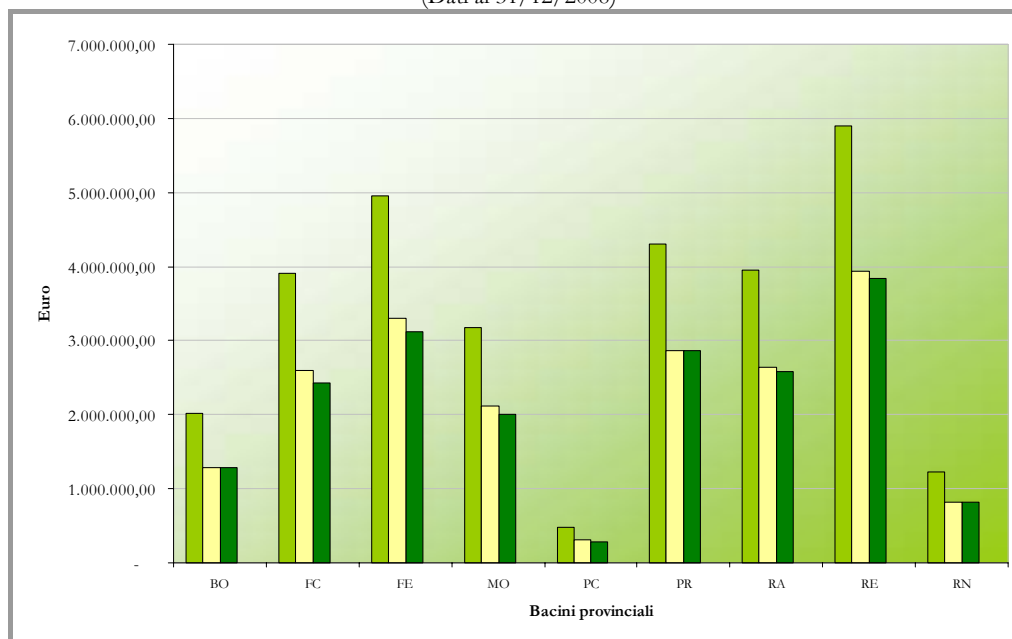


La tabella seguente illustra la ripartizione degli **investimenti previsti dalla L. 366/98 nei diversi bacini provinciali** e, oltre ai tre riparti indicati precedentemente, comprende anche gli investimenti finanziati con le delibere di programmazione 2225/04 e 2053/06.

Tabella 23
L. 366/8 - Investimenti erogati per Bacino provinciale
(DGR 117/01, 1218/02, 2704/02, 2225/04, 2053/06)
(Dati al 31/12/2008)

Bacino	Costo ammissibile DGR 117/01, 1218/02, 2704/02, 2225/04, 2053/06	Contributo regionale impegnato	Contributo regionale liquidato	Interventi realizzati
BO	2.016.447,02	1.284.963,52	1.279.453,43	15
FC	3.909.810,41	2.597.988,27	2.427.691,73	4
FE	4.952.223,80	3.301.453,21	3.125.335,05	7
MO	3.170.141,16	2.113.923,65	2.004.305,90	8
PC	473.470,53	311.480,34	280.160,25	3
PR	4.302.985,45	2.867.656,96	2.867.241,72	7
RA	3.948.178,41	2.632.118,94	2.586.849,88	4
RE	5.902.735,46	3.935.186,91	3.839.590,30	13
RN	1.230.002,85	819.001,90	819.001,90	3
Totale	29.905.995,09	19.863.773,70	19.229.630,16	64

Figura 34
L.366/98 – Investimenti erogati per bacino provinciale (DGR 117/01, 1218/02, 2704/02, 2225/04, 2053/06)
(Dati al 31/12/2008)



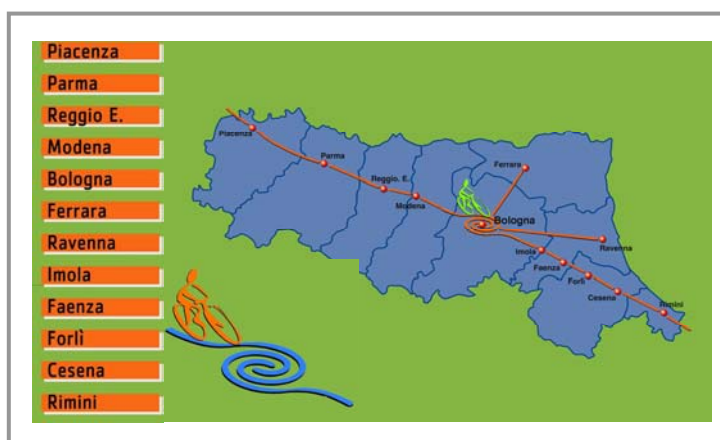
3. Servizi e intermodalità treno-bici

Un'importante iniziativa messa in campo dalla Regione nell'ambito della mobilità ciclistica è stata la realizzazione della **mappa regionale del servizio di noleggio biciclette** (bike sharing, "C'entro in bici"³¹ e altro). Risultato di un lavoro comune tra la Regione Emilia-Romagna e i Mobility Manager di 12 città, tale iniziativa intende far emergere e valorizzare i servizi di noleggio bici già presenti sul territorio.

³¹ Con l'attivazione di tale servizio è possibile effettuare spostamenti integrati con il trasporto ferroviario tra le città che aderiscono del sistema "C'entro in bici", utilizzando la stessa chiave per prelevare la bicicletta dalle postazioni localizzate nell'ambito della stazione ferroviaria e indicate nella mappa.

La rete regionale di noleggio biciclette ha attivato un **parco di circa 1.000 biciclette disponibili**, implementato anche grazie a risorse comunali. I comuni compresi in questa prima fase sono: Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena e Rimini.

Figura 35
Mappa regionale del servizio di noleggio biciclette



Tale mappa evidenzia i **punti di attivazione del servizio ed il relativo regolamento per il noleggio della bicicletta** (in alcuni comuni è possibile utilizzare bici elettriche o anche bici per bambini o mountain bike attraverso il sistema del bike sharing).

4. La qualificazione della segnaletica nelle stazioni ferroviarie

Tale attività, che prevede una prima fase di studio ed una seconda di attuazione, è stata avviata con la creazione di **un gruppo di lavoro** (composto da Regione Emilia-Romagna, R.F.I. S.p.A. e F.I.A.B. Onlus) per la **qualificazione della segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie** al fine di favorirne l'accesso e la movimentazione e promuovere l'integrazione modale treno-bicicletta. E' stato dunque avviato un primo percorso di condivisione delle azioni per facilitare la mobilità ciclabile in alcune stazioni ferroviarie, prevedendo due fasi di attività:

- **fase A:** individuazione delle stazioni ferroviarie, della tipologia di segnaletica e degli indirizzi e linee guida di riferimento;
- **fase B:** realizzazione di segnaletica nelle stazioni ferroviarie prescelte.

I **tempi** previsti per la conclusione sono **metà 2009 per la fase A e fine 2009 per la fase B**.

5. Promozione della cultura ciclabile e progetto PEDAL

La Regione Emilia-Romagna, oltre a finanziare le infrastrutture ciclopedonali, promuove e cofinanzia anche iniziative ed azioni volte ad **incentivare una sempre più diffusa cultura ciclabile**, attraverso il cofinanziamento di manifestazioni ed eventi di settore e di progetti nell'ambito dei percorsi casa-scuola, oltre che di progetti ed azioni che orientino sempre più i cittadini verso la scelta ciclopedonale per gli spostamenti individuali o di gruppo.

Questa tipologia di interventi è stata resa possibile dall'attivazione di risorse statali (residue dagli interventi finanziati dalla L. 366/98 e dalla L.R. 30/98, a completamento del programma regionale relativo alle infrastrutture ciclabili), per un importo di **100.567,50 Euro**³².

Un'altra iniziativa dedicata al tema dei percorsi casa scuola è il progetto **PEDAL**. Conclusosi a dicembre 2008, tale progetto è stato promosso dalla Regione Emilia-Romagna in collaborazione con l'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale della Regione, i Comuni di Modena e Reggio Emilia, l'ARPA Emilia-Romagna, ISAC – CNR, FIAB Tuttinbici di Reggio Emilia, FIAB di Modena e l'Associazione CAMINA (Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza) e ha coinvolto, grazie anche alla partecipazione del personale docente, circa **300 ragazzi di due Istituti scolastici: la Scuola Lanfranco Guidotti di Modena e l'Istituto Comprensivo Lepido di Reggio Emilia**.

In particolare, il progetto PEDAL ha visto la realizzazione di un percorso educativo all'interno delle due scuole medie inferiori sopra citate, prevedendo più moduli sia teorici che pratici, al fine di **proporre agli studenti l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile per il miglioramento della qualità dell'aria**.

Nei due anni di svolgimento del progetto sono state svolte **numerose attività** (realizzate in classe con il supporto di esperti regionali e del CNR e ARPA). Il progetto si è concluso con la **realizzazione di pannelli riassuntivi dell'attività dei laboratori e con la messa in sicurezza di due depositi per biciclette protetti all'interno dei plessi scolastici di Reggio Emilia (inaugurato il 14/11/2008) e di Modena (inaugurato il 22/9/2008)**.

Per la realizzazione del progetto PEDAL sono stati erogati **contributi da parte della Regione Emilia-Romagna**³³, **dei Comuni di Modena e Reggio Emilia, di ARPA Bologna e di ISAC-CNR**, al fine di coprire i costi per il rilevamento e l'analisi delle emissioni, per la realizzazione di pannelli informativi nelle scuole e per la messa in sicurezza e la riqualificazione degli spazi di accesso e sosta per biciclette all'interno dei due plessi scolastici. In particolare, **la Regione ha erogato un contributo complessivo di 72.800 Euro, il Comune di Modena di 62.440 Euro ed il Comune di Reggio Emilia di 14.370 Euro**.

I documenti relativi al **seminario di presentazione del progetto PEDAL**, che si è tenuto a Bologna il 17 gennaio 2008, sono disponibili sul portale **Mobiliter** al link: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/approfondimenti/documentazione/doc_convegna.htm.

6. Monitoraggio e attività di studio

Monitoraggio Banca dati Mobilità urbana e aggiornamento indicatori mobilità ciclopeditone

Di seguito sono riportati alcuni dati, aggiornati a dicembre 2008, relativi al monitoraggio su alcuni indicatori della mobilità ciclopeditone. **Le città campione del monitoraggio sono i capoluoghi di provincia, oltre ai comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti**, e gli indicatori valutati sono riferiti all'estensione della rete ciclopeditone, al rapporto tra l'estensione delle infrastrutture ciclopeditone, la superficie comunale e la rete della viabilità comunale e la popolazione residente.

³² Delibera di Giunta regionale n. 2225 del 2004.

³³ Le risorse regionali sono state impegnate con Delibera di Giunta 2053/06.

Complessivamente l'estensione della rete regionale di infrastrutture ciclabili si attesta sui **1.149,86 km disponibili**³⁴, calcolati per ogni senso di marcia, con un incremento rispetto al 2007 di circa il 16%.

Figura 36
Estensione della rete ciclopedonale dell'Emilia-Romagna (km)
(Aggiornamento al 2008)

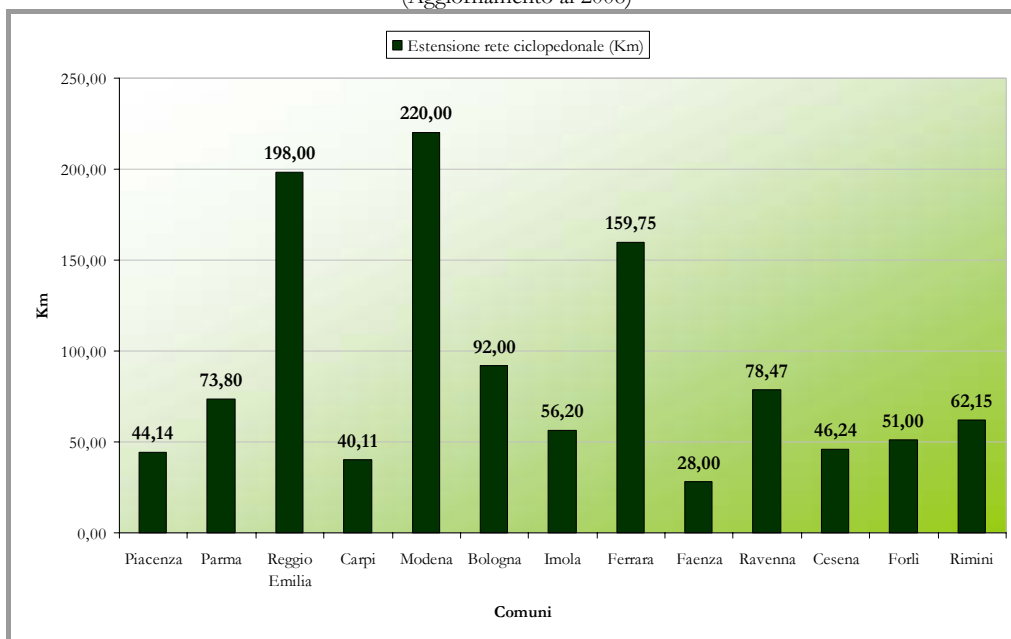
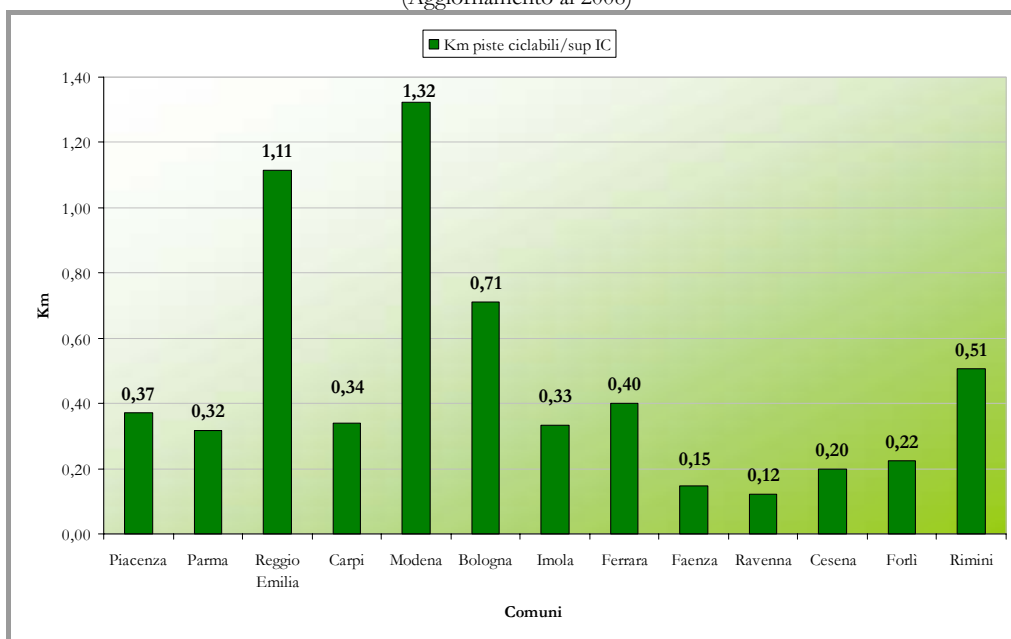


Figura 37
Rapporto tra rete ciclopedonale e superficie del territorio comunale (km/ha)
(Aggiornamento al 2008)



34 I 1.149,86 km si riferiscono alle piste ciclabili rientranti nei comuni capoluogo e nei comuni con più di 50.000 abitanti. Il dato complessivo sull'estensione dell'intera rete regionale, invece, è pari a 4.500 km, come è emerso dallo Studio "Messa in sicurezza delle reti ciclabili extraurbane attraverso la qualificazione dell'integrazione modale treno-bicicletta" (pag. 86 del presente documento).

Figura 38
Rapporto tra rete ciclopedonale e rete viaria del territorio comunale (km/km)
 (Aggiornamento al 2008)

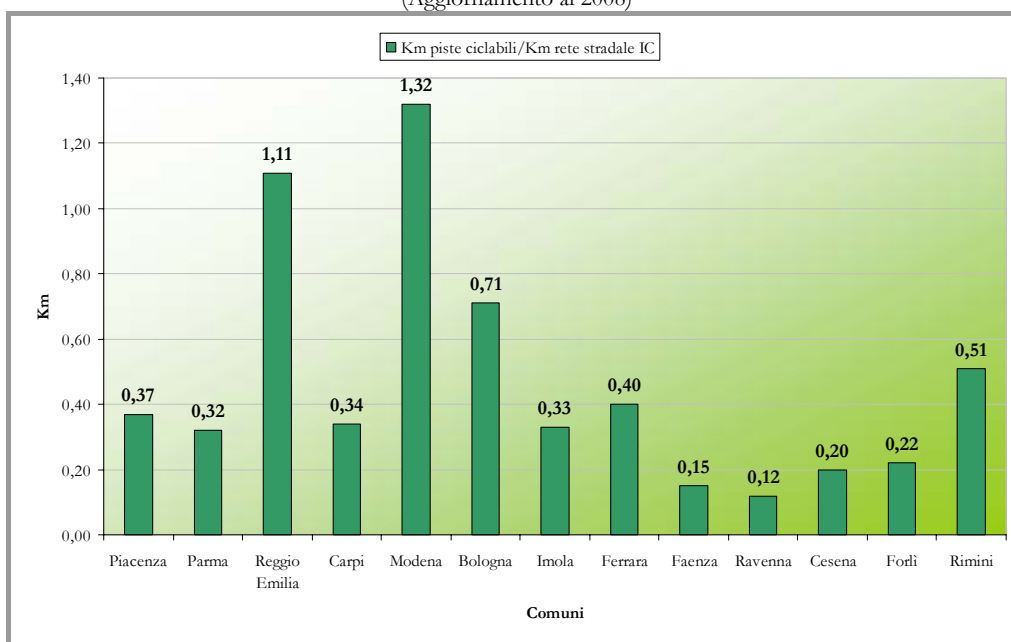
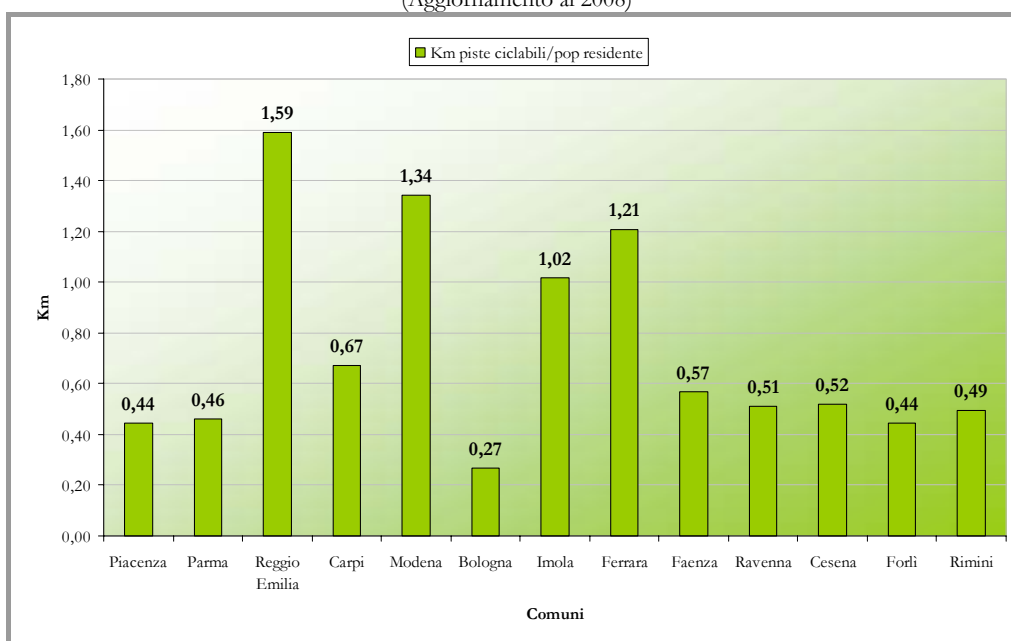


Figura 39
Rapporto tra rete ciclopedonale e popolazione residente (km/1.000 ab. residenti)
 (Aggiornamento al 2008)



Attività di studio

La Regione Emilia-Romagna ha elaborato recentemente due studi sulla mobilità ciclopedonale:

“Studio per lo sviluppo e la promozione di reti ciclabili e pedonali e di percorsi casa-scuola in ambito urbano” (2005-2006)

Tale studio, condotto in collaborazione con gli esperti dell'associazione Camina (Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza), si è articolato in due fasi distinte:

- fase 1: ricognizione delle reti ciclabili per ricostruire un quadro regionale in 12 città campione (Bologna, Carpi, Cesena, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini);
- fase 2: metodologie per un “laboratorio per percorsi sicuri casa-scuola partecipato e percorsi ciclabili sicuri casa-scuola” in cinque quartieri di Bologna (S. Stefano, S. Vitale, Saragozza, Savena e Navile).

I risultati di questo studio sono stati presentati durante un seminario sulla mobilità ciclopedonale organizzato dalla Regione Emilia-Romagna il 27 febbraio 2008, e sono disponibili sul portale Mobiliter al link:

http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/approfondimenti/documentazione/doc_convegni.htm.

Studio “Messa in sicurezza delle reti ciclabili extraurbane attraverso la qualificazione dell’integrazione modale treno-bicicletta”

Tale studio si è focalizzato sulle reti ciclabili extraurbane delle nove province della regione Emilia-Romagna. In particolare, l’attività di censimento e di mappatura ha riguardato i comuni sede di stazioni ad elevata capacità di interscambio modale bici+treno.

Nella **fase A** di questo studio è stato ricostruito, attraverso la schedatura dei Piani e dei Progetti, un **quadro complessivo** al fine di definire un punto di partenza analitico e di individuare le problematiche di normalizzazione della classificazione tipologica delle piste ciclabili esistenti e di progetto, e quindi della Legenda della mappatura da realizzare.

Nella **fase B** è stata invece effettuata la **mappatura generale della rete ciclopedonale regionale con una prima ipotesi di estensione complessiva a circa 4.500 km, da affinare e specificare con successive indagini e studi**. In particolare, tale mappatura ha consentito di verificare gli effetti degli interventi promossi dalla Regione e le ricadute che hanno avuto sull’attività di pianificazione e progettazione.

3.6.5 Il monitoraggio degli indicatori di efficacia degli interventi finanziati

L'analisi che segue riporta una serie di **indicatori sintetici relativi alla mobilità urbana e al trasporto pubblico**, tratti da una raccolta di informazioni gestita dall'Assessorato Mobilità e Trasporti della Regione. I dati di mobilità raccolti nell'archivio provengono da diverse fonti informative: la più consistente raccolta di dati è quella effettuata annualmente con la collaborazione delle Agenzie provinciali della mobilità e riguarda la compilazione dei Modelli 2A e 2B allegati agli Accordi di Programma³⁵ (rispettivamente dati provinciali e dati comunali), mentre altre informazioni sono raccolte direttamente dagli uffici regionali.

La tabella seguente riepiloga le varie fonti informative che alimentano il sistema di monitoraggio:

Tabella 24
Fonti informative sugli indicatori di efficacia degli interventi finanziati

Fonte	Dato
Comunale	Dati sugli strumenti di pianificazione e dati di mobilità urbana
Imprese esercenti il TPL	Imprese percorrenze, dati sul servizio e qualità erogata a livello urbano ed extraurbano, parco veicoli
Province	Mobilità provinciale
Servizio Mobilità urbana	Investimenti di mobilità urbana
Regione Emilia-Romagna	Consumi di carburante della rete pubblica e presenze alberghiere
ISTAT	ISTAT censimento spostamenti sistematici, incidentalità, popolazione, attività produttive
ARPA	Dati ambientali

Attualmente il sistema di monitoraggio, per quanto riguarda la parte relativa agli investimenti³⁶ in infrastrutture, riguarda solamente la quota erogata dal Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico della Regione. E' in corso un progetto per estendere ed uniformare tale raccolta al fine di poter disporre di informazioni omogenee per tutta la Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e per poter procedere ad una valutazione complessiva dell'efficacia degli investimenti effettuati.

Occorre specificare, inoltre, che nei grafici che verranno illustrati di seguito, i valori riportati in ordinata dovranno essere letti per cogliere una tendenza nel suo insieme delle realtà urbane del territorio regionale, in quanto **rappresentativi della somma o della media delle tredici città con popolazione residente superiore ai 50.000 abitanti**³⁷. Dove ritenuto significativo si presentano quest'anno anche i dati delle singole città che concorrono a formare la tendenza generale di sintesi. Inoltre, si analizzeranno solamente quei dati che presentano sia un livello sufficiente di completezza per quanto riguarda le serie storiche 2001-2007 (in alcuni casi si è analizzata solo la serie storica a partire dal 2003), sia una relazione evidente con gli investimenti effettuati.

Nella relazione di quest'anno non è stato possibile aggiornare al 2007 i dati sui consumi di carburante della rete privata, in quanto a tutt'oggi non sono ancora pervenuti alla Regione.

³⁵ Tali modelli sono scaricabili dal sito Mobiliter, al seguente link:

www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/approfondimenti/trasporti_publici/accordi_programma.htm.

³⁶ In questa analisi si evidenziano solo degli investimenti erogati con gli Accordi di Programma gestiti dal Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale. Tali investimenti contribuiscono alla realizzazione delle opere per circa il 60% del costo totale. Da rilevare che tali contributi costituiscono solo una parte delle erogazioni complessive che la Direzione Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità investe nel settore.

³⁷ Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Carpi, Bologna, Imola, Ravenna, Faenza, Forlì, Cesena e Rimini.

1. La popolazione residente delle aree urbane

La popolazione delle aree urbane considerate (la somma delle 13 città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti residenti) **cresce del 3,3 % nel settennio considerato** (figura 40).

Figura 40
Popolazione residente nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007)

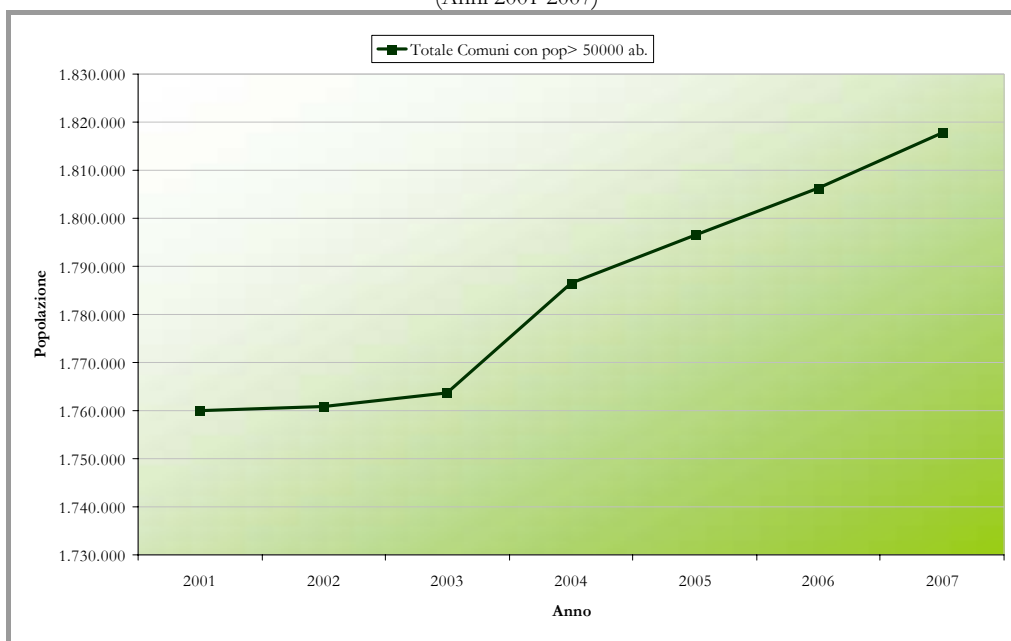
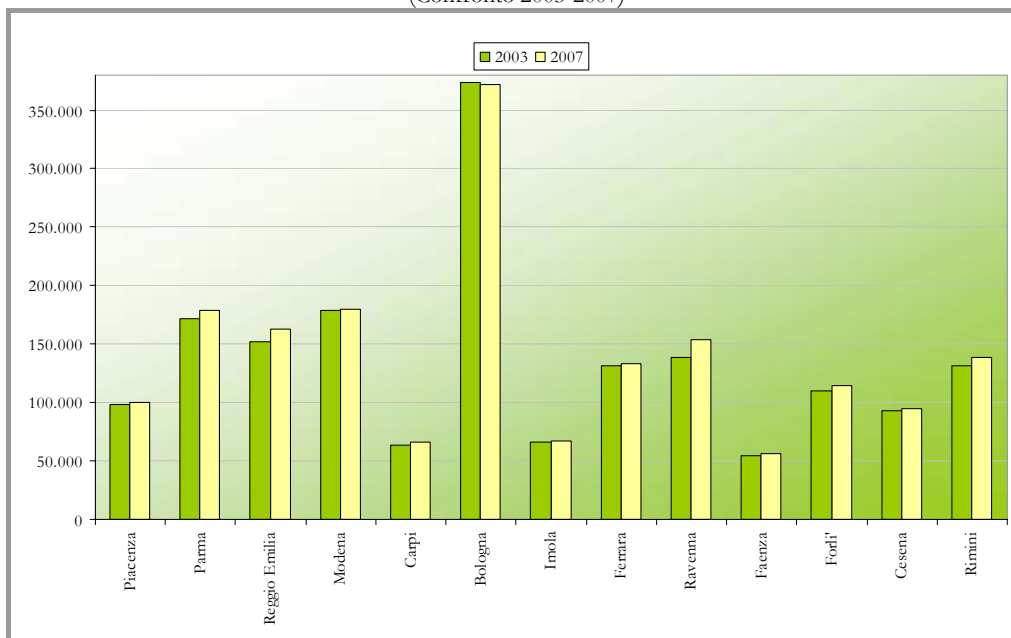
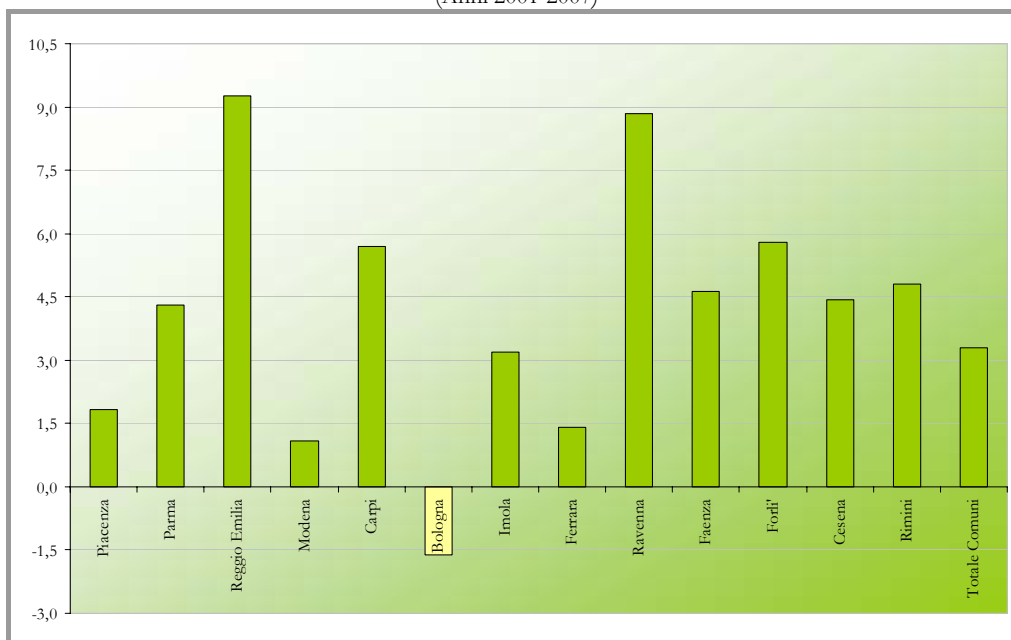


Figura 41
Popolazione residente nei 13 principali comuni della regione
(Confronto 2003-2007)



Tutte le maggiori città registrano **un aumento della popolazione residente, tranne Bologna**, l'unica città che registra, invece, una diminuzione dei residenti (-1,6%) (figura 42).

Figura 42
Diff. % 2001-2007 nei comuni con popolazione > 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007)

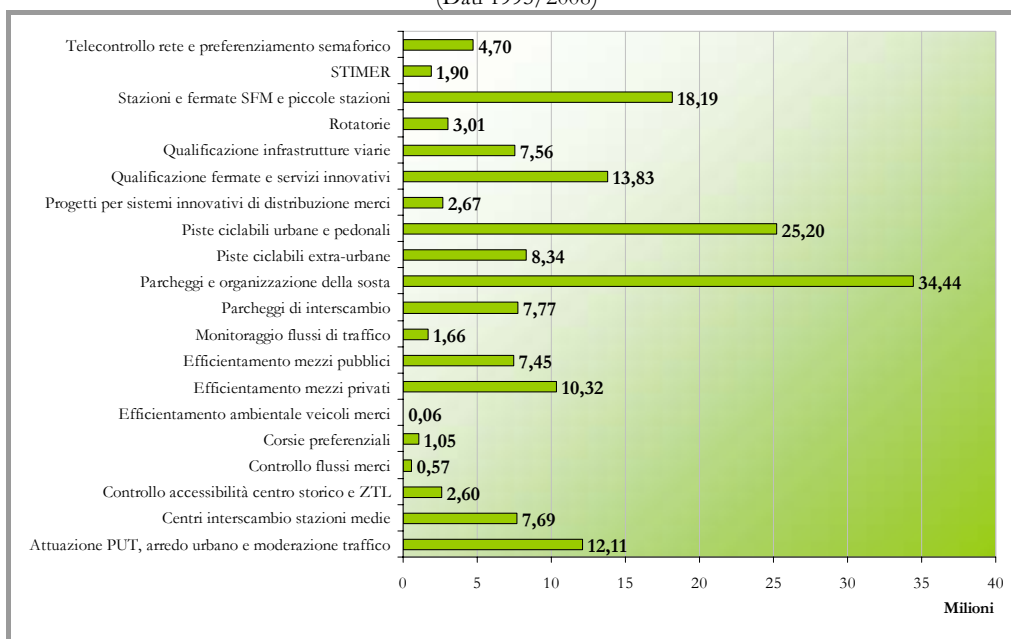


Reggio Emilia e Ravenna sono le città che registrano un maggiore livello di crescita nel periodo considerato. Le città romagnole aumentano tutte e fanno registrare percentuali al di sopra della media regionale con valori superiori al 3%. Inversamente Ferrara, Modena e Piacenza si attestano al di sotto del valore medio. Interessante notare che mentre a Bologna calano i residenti, a Imola aumentano di un valore analogo alla media dei comuni.

2. Gli investimenti

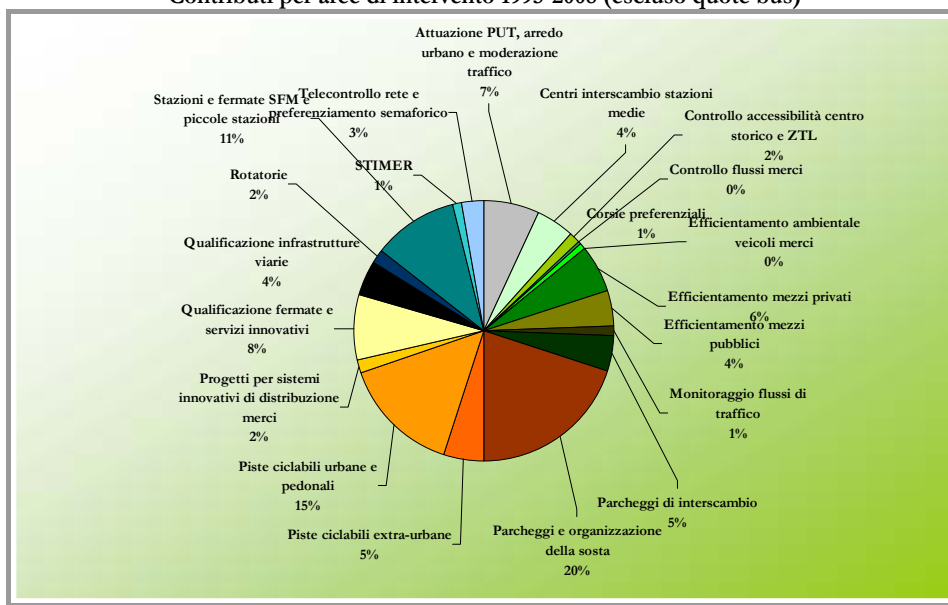
Gli investimenti effettuati nel periodo considerato e nelle aree di intervento specificate ammontano complessivamente a **più di 170 Milioni di Euro**. Tale cifra, come è stato specificato in premessa, rappresenta la quota regionale erogata del Servizio Mobilità urbana e Trasporto Pubblico della Regione e rappresenta un contributo di circa il 50-60% del costo complessivo delle opere realizzate; inoltre sono escluse le quote di acquisto dei mezzi del trasporto pubblico (quote bus).

Figura 43
Contributo regionale suddiviso per aree di intervento (escluso quote bus)
(Dati 1995/2008)



Per quanto riguarda la concentrazione delle risorse, possiamo notare dalla figura 44 che circa il 25% degli investimenti sono stati destinati alla realizzazione di **parcheggi per l'organizzazione della sosta e l'interscambio**; il 20% dei contributi sono stati erogati per **piste ciclabili urbane ed extraurbane**; gli interventi di **qualificazione delle fermate del servizio ferroviario metropolitano** hanno assorbito l'11% degli investimenti, mentre l'8% è la quota da attribuire per la **qualificazione delle fermate ed i servizi innovativi del TPL**. All'attuazione dei **Piani Urbani del traffico** è stata destinata una quota pari al 7%, mentre all'**efficientamento dei mezzi pubblici** (postrattamento dei gas di scarico) e **privati** (contributi per trasformazioni verso metano e GPL) è stato destinato circa il 10% dei contributi totali. All'attuazione dei Piani Urbani del Traffico e per gli interventi di moderazione del traffico sono andati circa il 7% dei contributi. Tutti gli altri investimenti registrano quote inferiori.

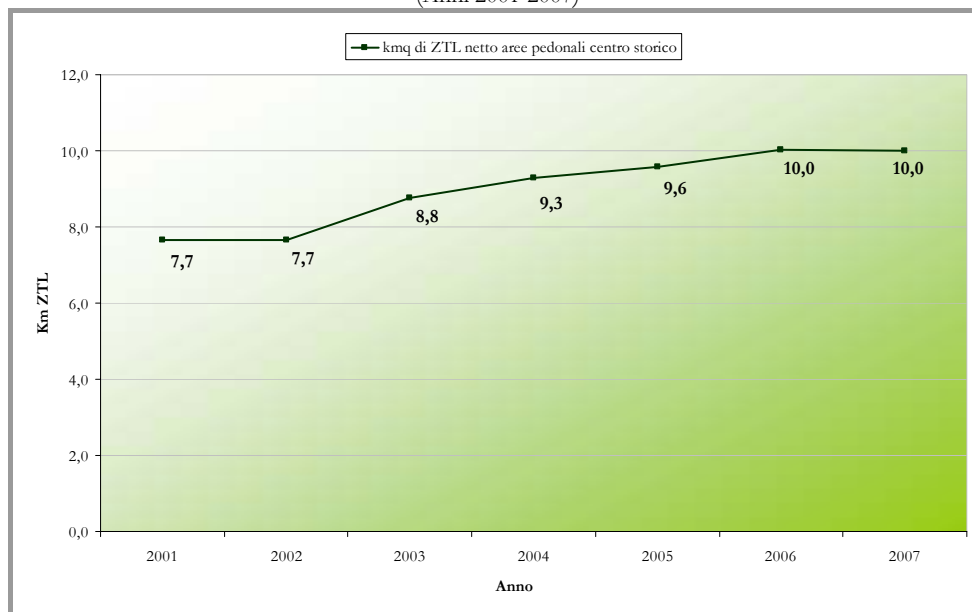
Figura 44
Contributi per aree di intervento 1995-2008 (escluso quote bus)



3. Alcuni indicatori di mobilità urbana

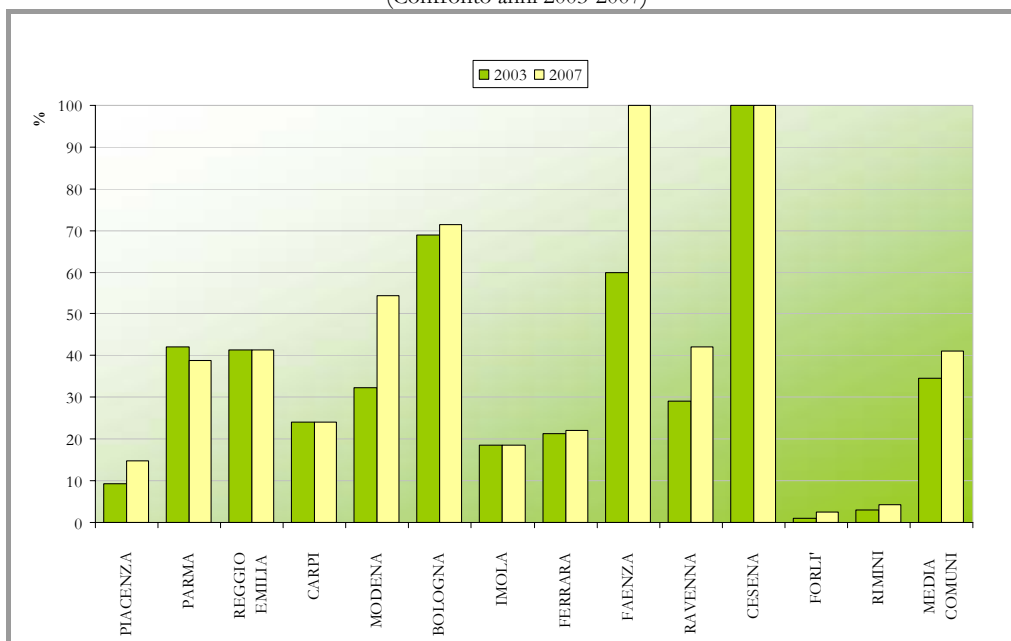
I km² destinati alle zone di traffico limitato (ZTL) aumentano complessivamente di estensione passando dai 7,7 km² del 2001 ai 10 km² del 2007 (figura 45); non si rileva però un aumento della superficie nell'ultimo biennio.

Figura 45
km² di ZTL netto aree pedonali centro storico nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti (Anni 2001-2007)



I centri urbani concorrono alla formazione del dato generale in modo variegato (figura 46): nel 2007 Faenza e Cesena occupano con la ZTL tutta l'area del centro storico; seguono Bologna e Modena; Parma, Reggio Emilia e Ravenna si attestano sul valore della media dei comuni (circa il 40%). Sotto la media le percentuali delle altre città. In particolare Forlì e Rimini registrano percentuali minime. **La media dei comuni passa dal 34% del 2003 al 41% del 2007.**

Figura 46
% km² di ZTL sul totale superficie (centro storico) - Comuni con popol. >50.000 ab.
(Confronto anni 2003-2007)



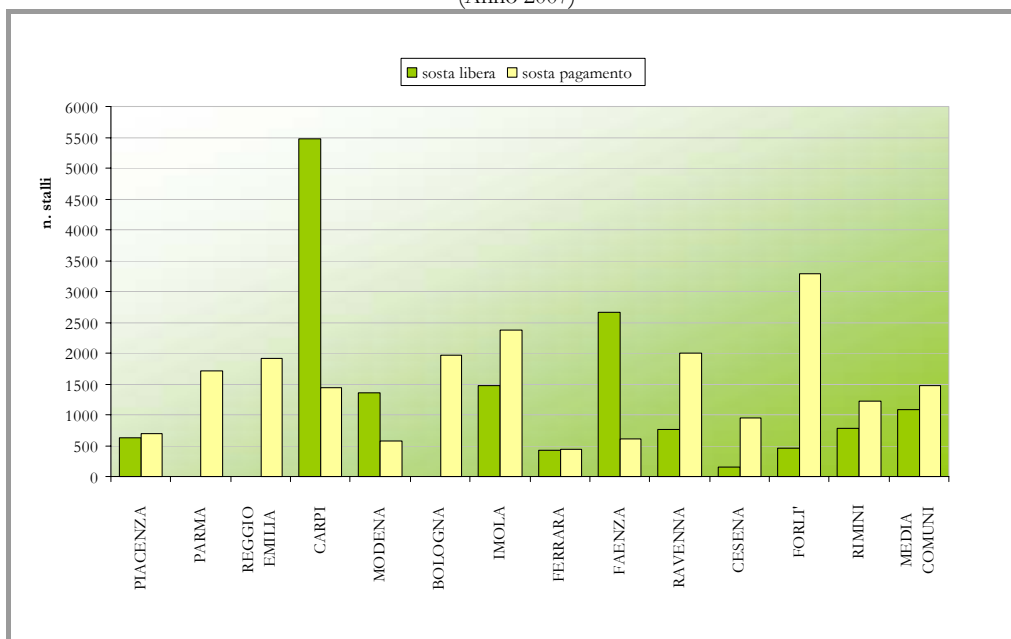
Nel centro storico delle aree urbane si rilevano **interventi progressivi a favore dell'organizzazione della sosta a pagamento rispetto alla sosta libera** (figura 47). Va notato il valore notevolmente più elevato dell'offerta di numero di posti per sosta a pagamento rispetto a quella libera, indicativo di un'azione anche di road pricing messa in atto nei vari centri urbani.

Figura 47
Sosta centro storico
(Anni 2001-2007)



Sono le realtà urbane più piccole come Carpi e Faenza quelle in cui si registrano un numero di posti auto di sosta libera superiori a quelli in pagamento (figura 48). La tendenza è comunque quella di un **restringimento della sosta libera a favore di quella a pagamento** nei centri storici, fino ad arrivare al caso di Parma, Reggio Emilia e Bologna in cui tutta la sosta è a pagamento (escludendo i permessi e i residenti).

Figura 48
N. stalli per km² di sup. (centro storico) - Comuni con popol. >50.000 ab.
(Anno 2007)



Il forte impulso alla realizzazione di **rotonde nei centri urbani** della nostra regione è testimoniato dall'andamento riportato nella figura 49: dal 2001 al 2007 gli incroci a rotonda sono più che triplicati, passando dai 189 del 2001 ai 690 del 2007.

Figura 49
Incroci a rotonda nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007)

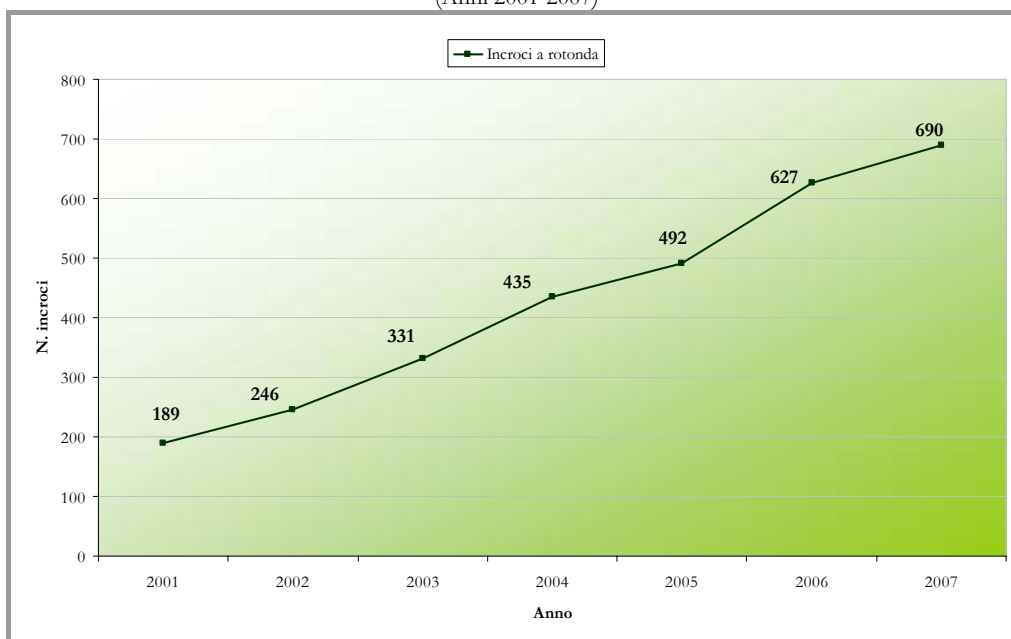
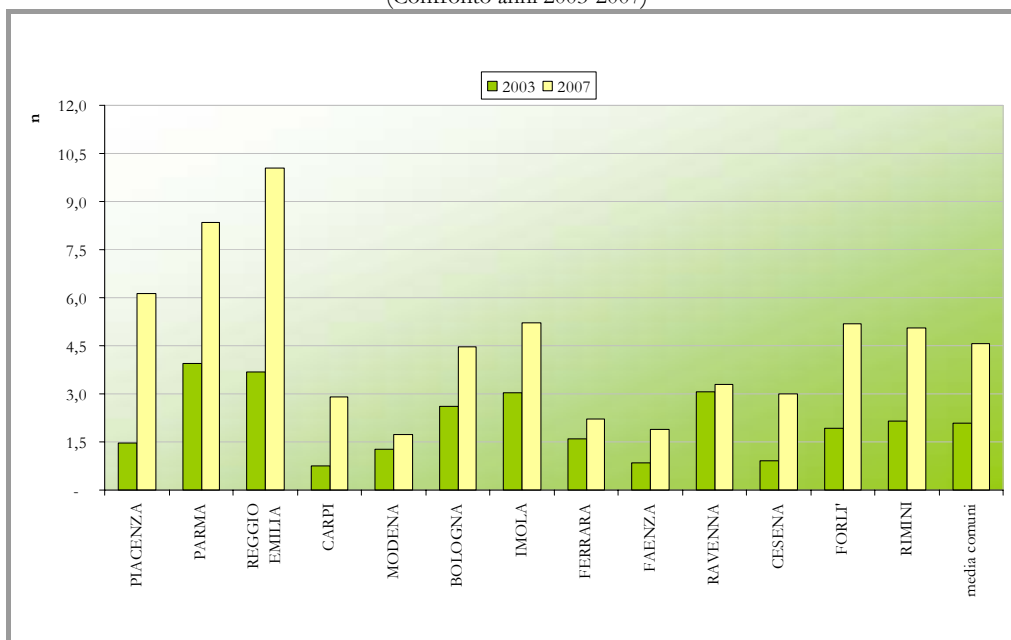


Figura 50
N. rotonde per 100 km di rete stradale (escluso autostrade) – Intero comune
 (Confronto anni 2003-2007)



I centri urbani concorrono tutti a questa tendenza generale, facendo registrare complessivamente un **aumento di rotonde**. Forte sviluppo si registra a Reggio Emilia, Parma e Piacenza; anche Imola e Bologna si collocano al di sopra della media dei comuni nel periodo considerato. Forte sviluppo anche del trend registrato a Forlì e Rimini.

Dal 2001 al 2007 si sono sviluppati anche **interventi di moderazione della velocità dei mezzi circolanti**: le “zone 30”, infatti, sono raddoppiate passando dai 61 km del 2001 ai 123 del 2007 (figura X).

Figura 51
km “zone 30” nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
 (Anni 2001-2007)

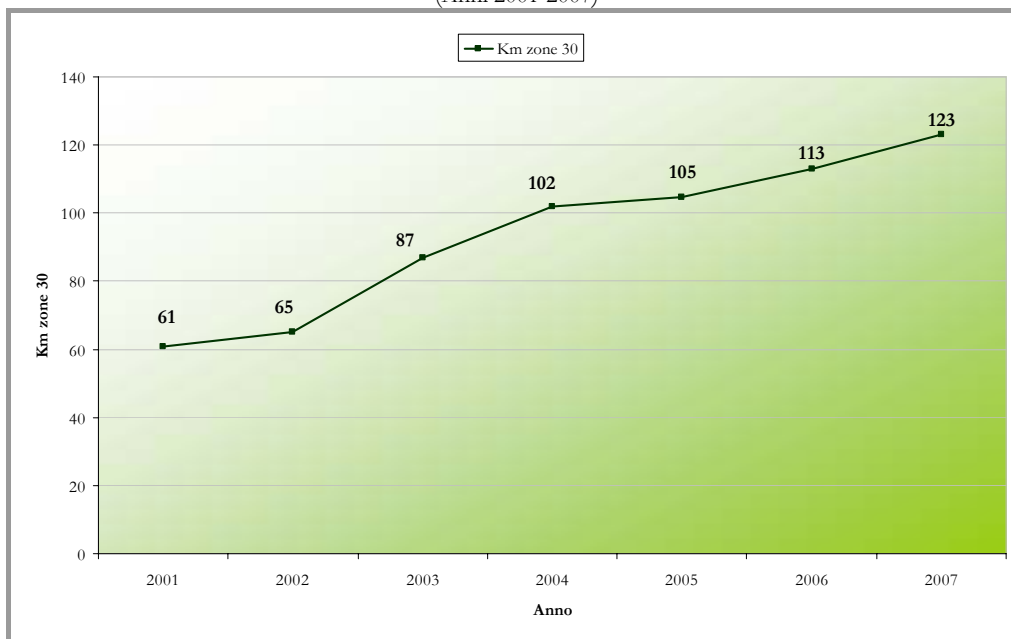
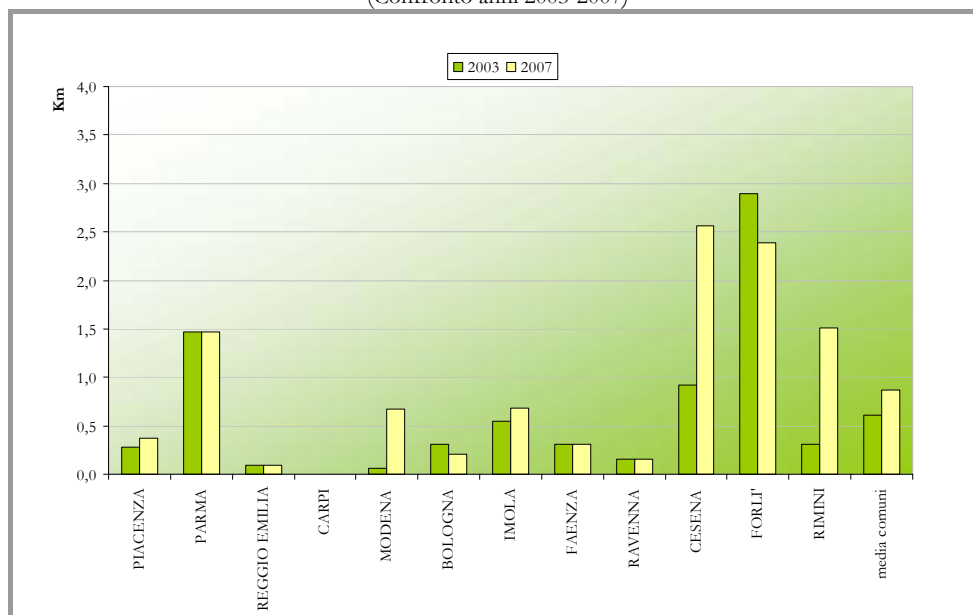


Figura 52
% di km “Zone 30” su rete viaria – Intero comune
 (Confronto anni 2003-2007)



In particolare, escludendo la città di Ferrara³⁸, si può notare come il forte intervento di moderazione della velocità si sia concentrato nei comuni di Cesena, Forlì e Rimini, mentre sul versante emiliano è Parma che realizza il più alto rapporto di km di “zone 30” sulla rete viaria complessiva. Il comune di Carpi non applica limiti di “zona 30” sulla sua rete viaria.

4. Incidentalità³⁹

Sul versante dell’incidentalità⁴⁰ nelle aree urbane continua a registrarsi un **calo sia del numero totale di incidenti che dei feriti coinvolti** (figura 53).

Figura 53
Incidentalità nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti (Dati assoluti)
 (Anni 2001-2007)

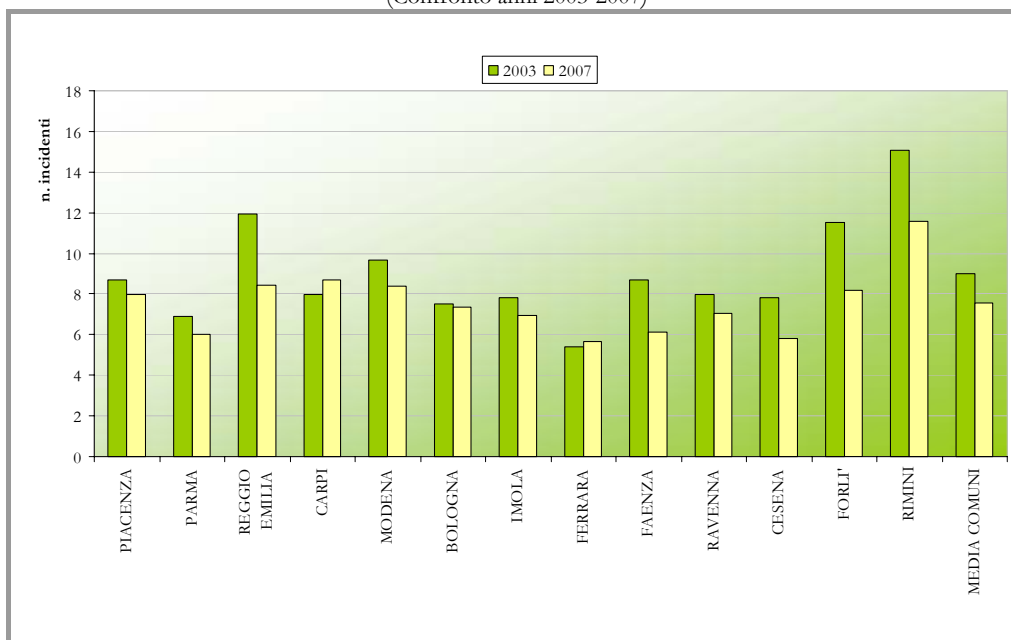


³⁸ Il Comune di Ferrara non ha fornito il dato.

³⁹ Per un ulteriore approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3.1 “Dati sull’incidentalità” del presente documento.

⁴⁰ Dati ISTAT: sono gli incidenti gravi che registrano almeno un ferito.

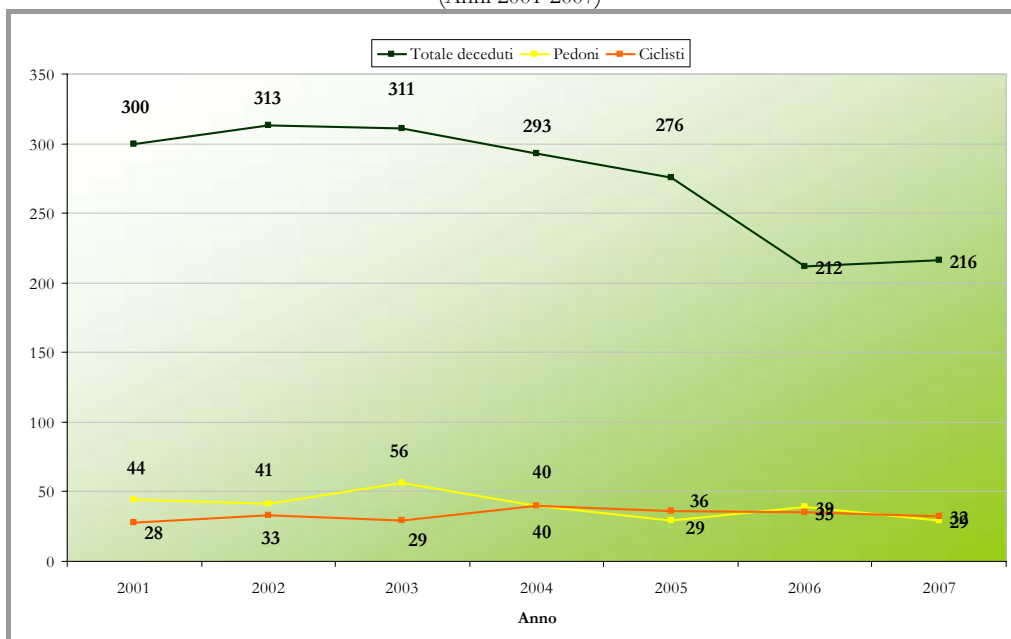
Figura 54
N. incidenti gravi per 1.000 abitanti residenti
 (Confronto anni 2003-2007)



La tendenza alla diminuzione degli incidenti è confermata dagli indici registrati nei comuni, tranne che per Ferrara, che, nonostante il valore più basso dell'indice rispetto la media dei comuni, registra una leggera tendenza al rialzo.

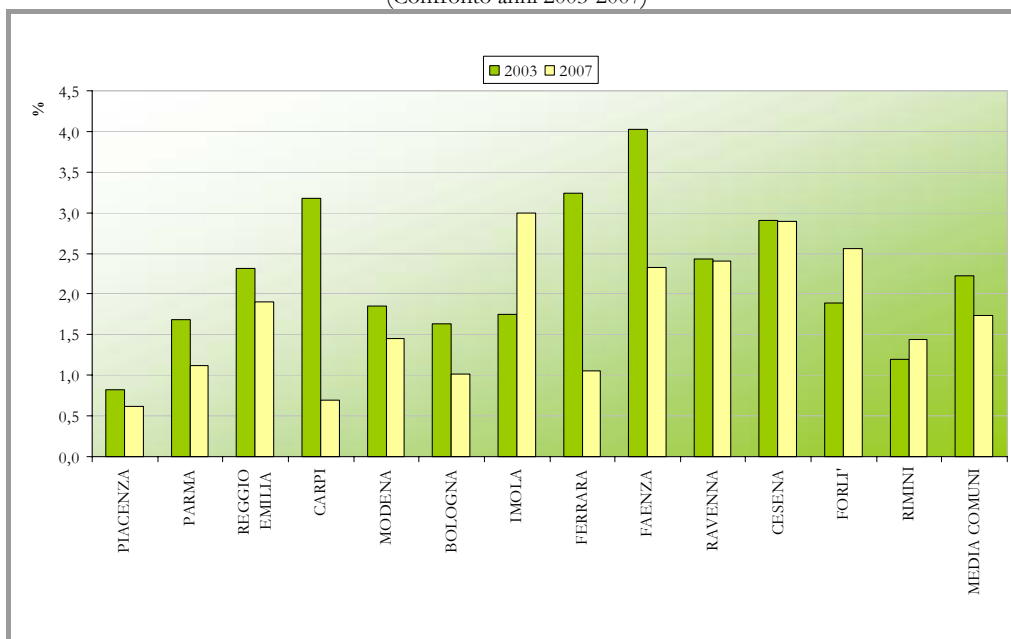
Anche il **numero dei deceduti negli incidenti stradali indica una tendenza al calo della mortalità**, trend confermato dalla serie storica: dai circa 300 deceduti/anno registrati negli anni 2001-2004 si registra un calo (dai 276 morti registrati nel 2005 si passa ai 212 registrati nel 2006 e ai 216 del 2008). La diminuzione della letalità negli incidenti non riguarda però la categoria dei pedoni e dei ciclisti. La serie storica conferma, infatti, un dato che è quasi stabile nel settennio considerato.

Figura 55
Incidentalità nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
 (Anni 2001-2007)



A Faenza e a Carpi (figura 56) il calo più marcato dell'indice di mortalità⁴¹. Rimini invece registra una tendenza inversa ma è al di sotto della media dei comuni. A Forlì e a Imola il dato è invece nettamente in controtendenza.

Figura 56
Indice di mortalità
(Confronto anni 2003-2007)



La figura 57, che rappresenta l'evoluzione nel tempo del numero di autovetture e di moto coinvolti in incidenti, evidenzia la **progressiva diminuzione della numerosità dei veicoli coinvolti**: da 20.853 autovetture coinvolte nel 2001 si passa a 16.651 del 2007, con un calo del 20%. Anche il **numero di moto e motocarri coinvolti fa registrare un calo di circa il 18%** nel settennio considerato.

Figura 57
Autovetture e moto coinvolte in incidenti nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007)



⁴¹ Indice di mortalità è calcolato rapportando i morti al numero degli incidenti X 100.

L'unico dato in controtendenza è quello che riguarda i ciclisti: **gli incidenti che coinvolgono ciclisti aumentano decisamente** passando dai 1728 rilevati nel 2001 ai 2295 del 2007 (+ 32%) (figura 58).

Figura 58
Veicoli coinvolti in incidenti nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007)



Tale tendenza è confermata anche dall'aumento dell'incidenza dei ciclisti feriti in incidenti sul totale complessivo dei feriti (figura 59).

Figura 59
% Ciclisti sul totale feriti
(Anni 2001-2007)



6. Parco circolante e consumo di carburante

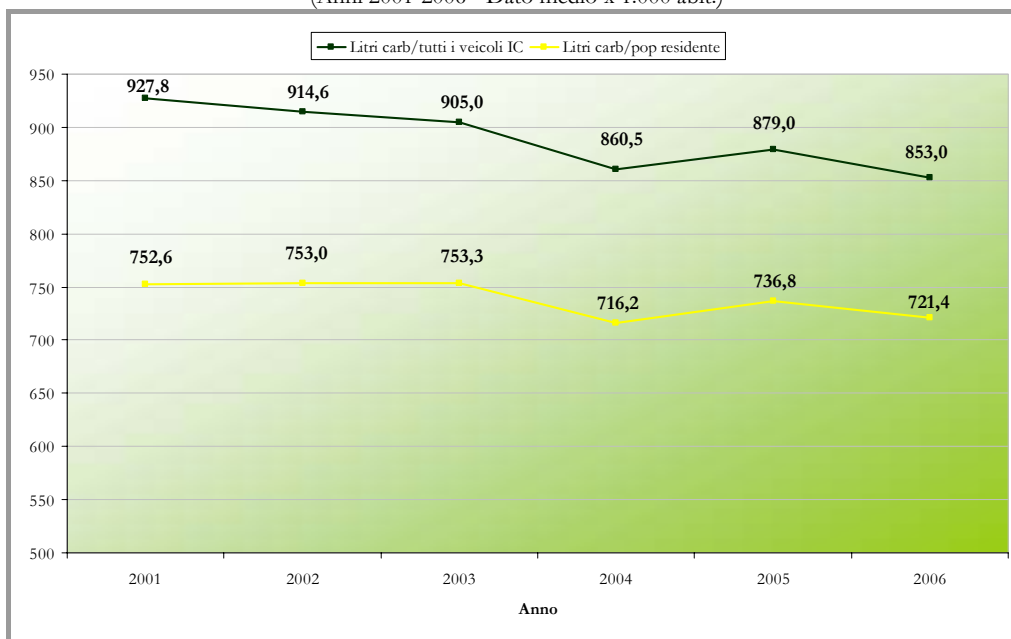
Per quanto riguarda il **tasso di motorizzazione**, si può notare dalla figura 60 che 620,4 vetture per mille abitanti del 2007 è il rapporto più basso registrato nel settennio considerato. Il tasso dei motoveicoli risulta pari a 106,8 ogni mille abitanti: sembra frenare la crescita a cui si è assistito in questi ultimi anni.

Figura 60
Tasso di motorizzazione nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2001-2007 - Dato medio x 1.000 abit.)



Non si dispone degli aggiornamenti al 2007 dei **consumi di carburante della rete pubblica**. Vedremo in seguito nei prossimi rapporti se il calo degli indici relativi ai consumi per 1.000 abitanti verrà confermato dalle nuove rilevazioni. Si ripresenta, comunque, la serie storica dal 2001 al 2006, che mette in luce un trend in diminuzione.

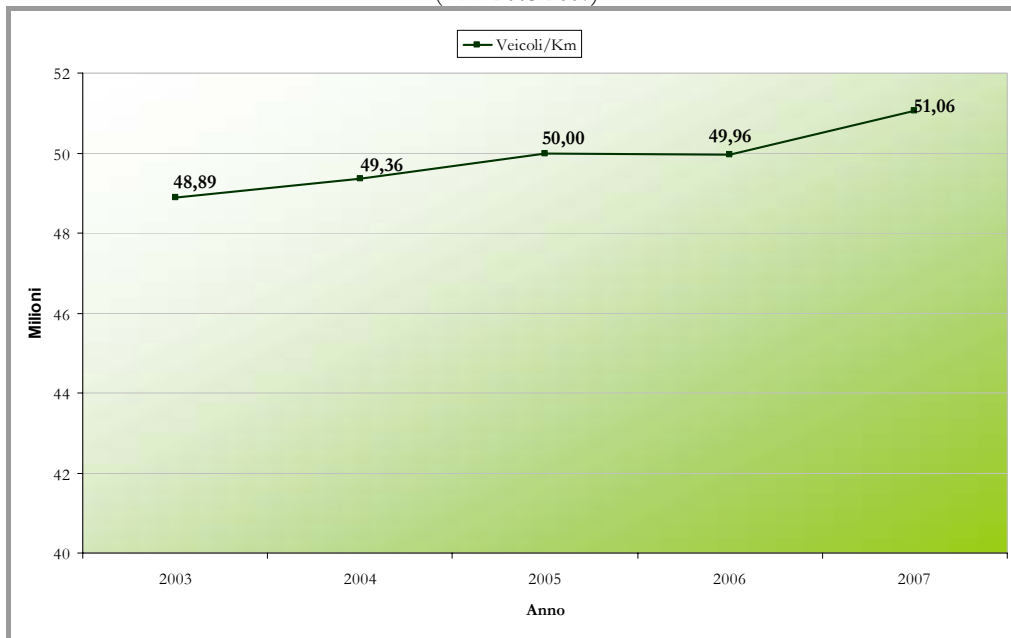
Figura 61
Rapporto carburanti/veicoli e carburanti/pop. res. nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2001-2006 - Dato medio x 1.000 abit.)



7. Trasporto pubblico

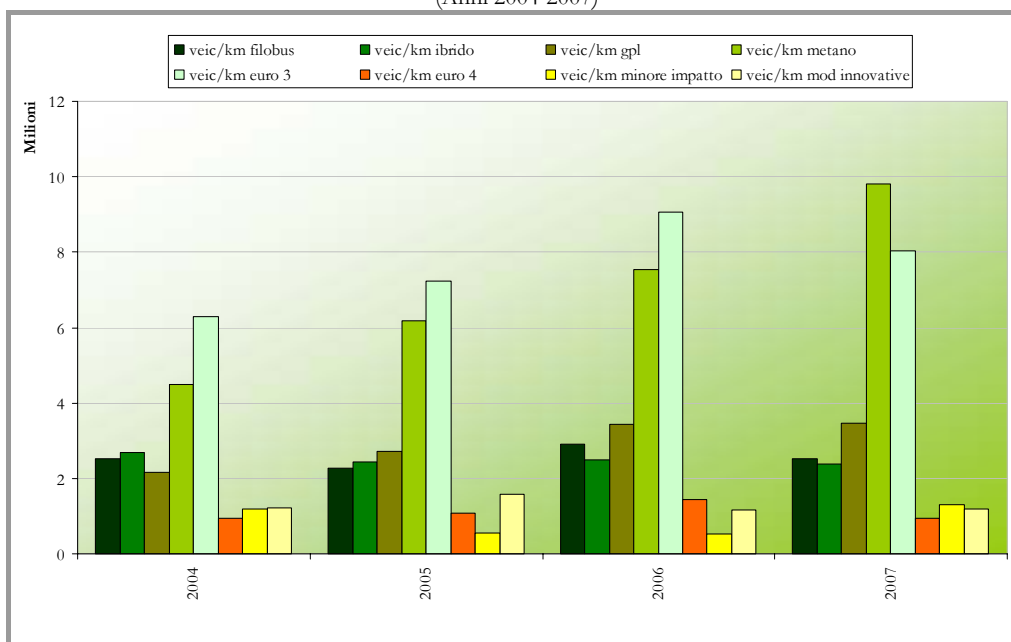
I **veicoli*km di servizio urbano aumentano di circa il 3,4% nel periodo 2003/2007**. Il servizio urbano offerto dal trasporto pubblico nei centri urbani della regione ammonta a circa 51 Milioni di km annui nel 2007.

Figura 62
Veicoli*km nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2003-2007)



Di questi km nel 2007 quasi il 20% sono stati percorsi utilizzando come carburante il metano. Tale utilizzo è progressivamente sempre più utilizzato a partire dal 2004, sino a divenire il principale combustibile utilizzato dalla flotta TPL del servizio urbano (figura 63).

Figura 63
Combustibili utilizzati dalla flotta TPL
(Anni 2004-2007)



Anche la figura 64 mostra un aumento del servizio offerto: nel quinquennio 2003/2007 si registra un incremento delle corse effettuate del servizio urbano di circa 18%.

Figura 64
Numero di corse effettuate Servizio urbano IC
(Anni 2003-2007)



La **velocità commerciale** del trasporto pubblico in ambito urbano rimane stabile nel tempo (figura 65). A tale proposito si noti la dinamica degli incroci semaforizzati con precedenza TPL che, in controtendenza, tornano ai livelli del 2004 (figura 66).

Figura 65
Velocità commerciale nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
(Anni 2003-2006)

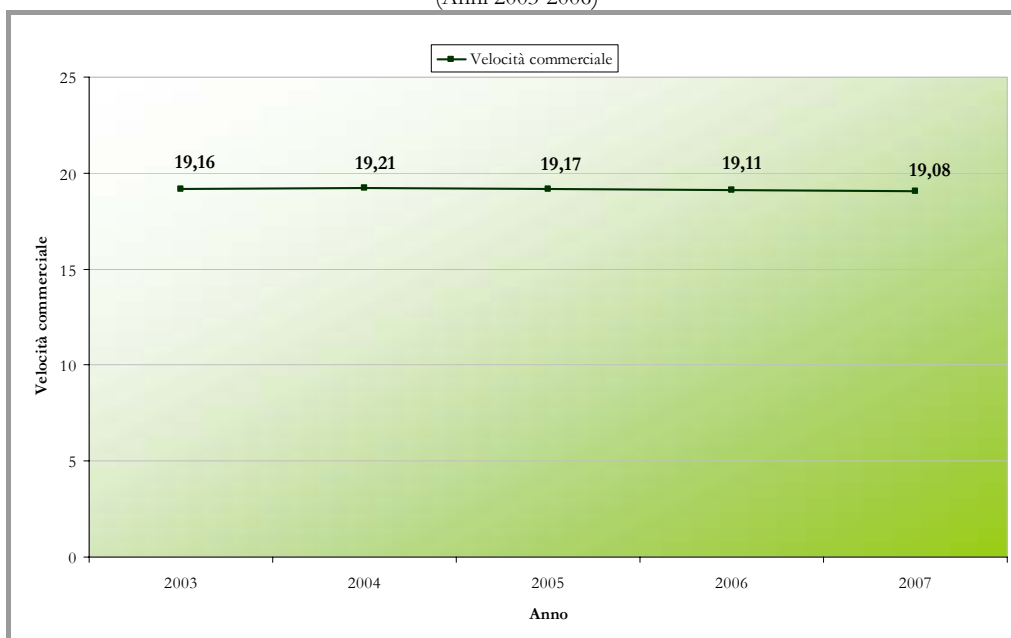
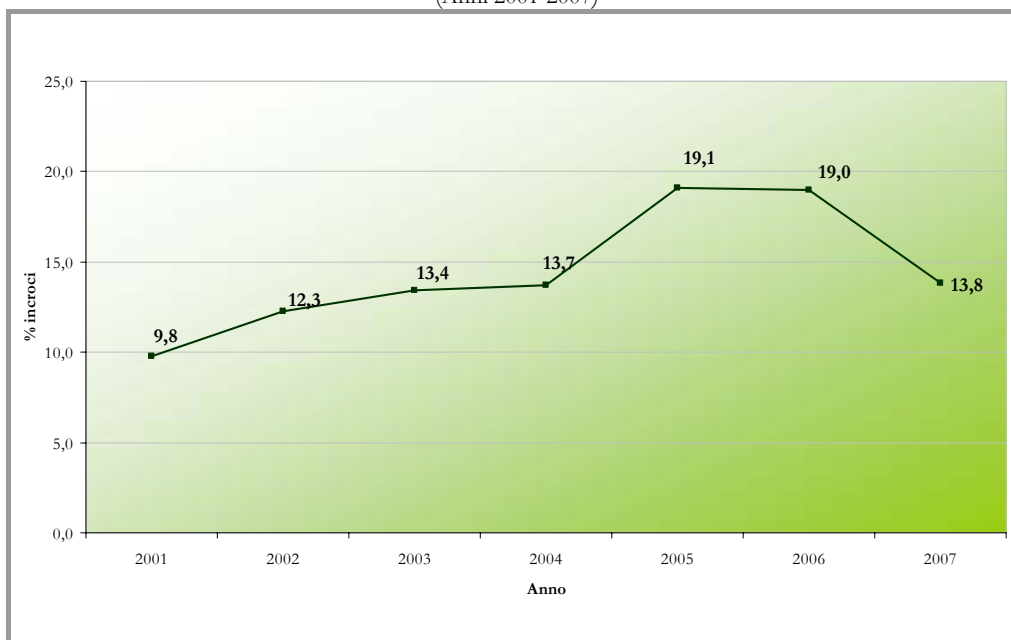
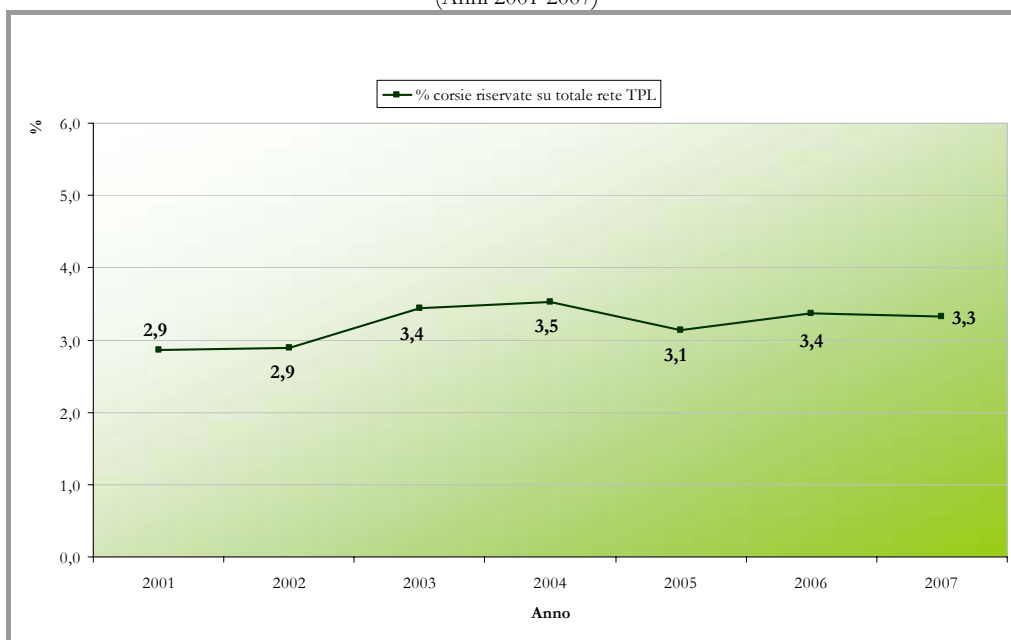


Figura 66
Incroci semaforizzati nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
 (Anni 2001-2007)



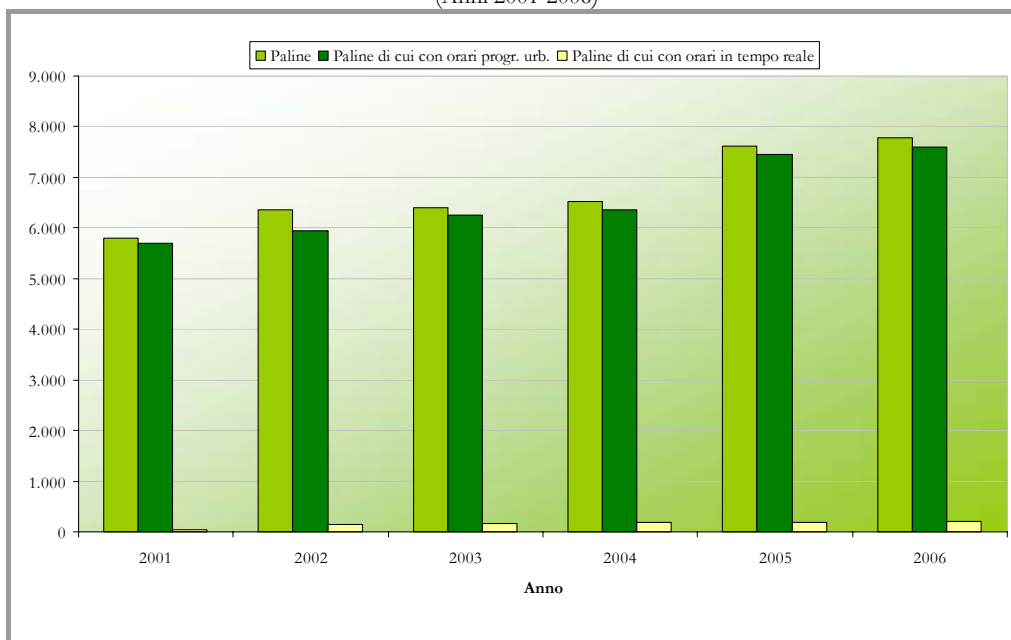
La figura 67 evidenzia la sostanziale stabilità nel tempo della percentuale di **km di corsie riservate ai mezzi pubblici rispetto alla lunghezza totale della rete**. Si rileva l'evidente esiguità della rete di corsie riservate rispetto alla rete totale; le corsie riservate rappresentano, nel 2007, il 3,3% della rete complessiva di trasporto pubblico.

Figura 67
% km corsie riservate ai mezzi pubblici nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
 (Anni 2001-2007)



Le **fermate del TPL sono progressivamente aumentate** passando da circa 6.000 del 2001 a 7.800 del 2007. Mentre quasi tutte le paline del servizio urbano riportano la programmazione dell'orario, solo il 2,7% del totale riporta gli orari in tempo reale.

Figura 68
Fermate del servizio urbano nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
 (Anni 2001-2006)



3.6.6 La definizione di linee guida per la mobilità sostenibile

Il **risanamento e la tutela della qualità dell'aria** costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile per la Regione Emilia-Romagna, viste le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. Per questo, le politiche regionali del trasporto pubblico e della mobilità urbana sono volte al conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione della congestione stradale.

Con Delibera di Giunta n. 1170 del 2007 è stata attivata l'**Area di integrazione interdirezionale n. 2: "Mobilità Urbana Sostenibile"**. Tale Area, che ha come responsabile il Direttore generale delle Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, opera attraverso la costituzione di un gruppo interdirezionale che coinvolge rappresentanti di altre sei Direzioni regionali (Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa; Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee; Sanità e Politiche sociali; Attività produttive, Commercio, Turismo; Affari istituzionali e legislativi e Organizzazione, Personale e Sistemi Informativi e Telematica), oltre alla Presidenza della Giunta regionale.

Nel corso degli incontri il Gruppo interdirezionale ha definito, come documento delle modalità di integrazione 2008, le **"Linee guida sulla mobilità sostenibile"**, condivise dai diversi settori regionali allo scopo di individuare alcune priorità su cui concentrare gli investimenti massimizzando l'efficacia dell'azione senza disperdere le risorse regionali.

Con la delibera della Giunta regionale n. 1580 del 6 ottobre 2008 sono state approvate le **"Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile"**, che costituiscono la base dei processi di stesura degli strumenti attuativi e di valutazione degli interventi da finanziare delle diverse Direzioni Generali, per perseguire la massima coerenza tra la programmazione generale e quelle prioritariamente coinvolte nello sviluppo della mobilità sostenibile settoriali e per avere un utilizzo mirato di tutte le risorse dei vari settori.

La Delibera ha inoltre stabilito che le Linee Guida siano propedeutiche e utili per tutti i piani e strumenti attuativi dei diversi settori regionali, dove il tema della mobilità sostenibile sia richiamato tra gli obiettivi strategici generali.

Di seguito si illustrano gli **obiettivi prioritari** delineati dalle Linee guida.

■ **Priorità al trasporto pubblico**

Nelle politiche di intervento è indispensabile dare priorità ad investimenti che aumentino l'attrattività del trasporto pubblico rispetto al traffico veicolare privato, in termini ad esempio di regolarità, puntualità e velocità. Il miglioramento di questi fattori di qualità del servizio richiede uno sforzo assolutamente particolare da parte degli Enti locali per l'incremento dei percorsi dedicati al trasporto pubblico e alla loro protezione con dispositivi materiali o quanto meno telematici, per il preferenziamento alle intersezioni, la protezione delle fermate e la realizzazione di parcheggi per bici nei punti di interscambio dove è possibile prevedere la gestione di un sistema di bike-sharing integrato con il sistema del trasporto collettivo (anche dal punto di vista tariffario).

■ **L'integrazione modale e dei servizi**

Lo sviluppo del trasporto pubblico va ricercato non solo nell'aumento quantitativo dei servizi offerti ma anche in una loro trasformazione qualitativa. In questo quadro le reti, gli orari e le tariffe integrate risultano fondamentali per garantire maggiore efficienza ai servizi e rappresentano un passaggio essenziale per dare efficacia alle politiche di sviluppo sociale ed economico e per contrastare i fattori che producono congestione e inquinamento. Inoltre, è forte la richiesta da parte degli utenti attuali o potenziali dei servizi di trasporto pubblico di poter disporre di un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro, su gomma e vie d'acqua, i servizi tradizionali e quelli innovativi, il trasporto con gli altri servizi alla mobilità, come per esempio la sosta dei veicoli a motore o delle biciclette.

Su questi temi sono ormai presenti soluzioni integrate riguardanti la tariffazione elettronica, l'informazione sulle tabelle degli orari e in tempo reale sull'andamento dei servizi principali.

▪ **Governare la domanda**

E' essenziale che i necessari programmi di sviluppo infrastrutturale e dei mezzi del trasporto pubblico vengano affiancati da opportune misure di accompagnamento volte a riorganizzare l'offerta di trasporto, per servire con efficacia la domanda di mobilità rimodulata anche in termini di regolarità e flessibilità degli spostamenti. Inoltre, sempre al fine di limitare l'uso dell'auto privata e di ridurre l'impatto che il traffico veicolare ha sulla qualità dell'aria, diventano fondamentali interventi finalizzati ad attrarre utenti e consenso verso l'uso del trasporto pubblico. Un importante strumento è rappresentato, ad esempio, dalle azioni di mobility management per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, dal car pooling, abbinato anche a forme di car-sharing, dai mezzi collettivi eco-compatibili per il trasporto dei lavoratori e dai percorsi sicuri casa-scuola.

In tale ambito, le **“Linee Guida per la Mobilità Sostenibile”** definiscono:

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

Per un dettaglio si rimanda all'**Allegato 1** del presente documento.

3.6.7 *Investimenti previsti dagli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari 2007-2010*

1. La definizione delle priorità ed i riferimenti normativi

L'**Atto di indirizzo regionale triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale**⁴² ha individuato le priorità per gli interventi da includere negli Accordi di Programma, dando particolare rilievo al miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei diversi bacini regionali e al potenziamento dei percorsi ciclabili urbani per creare una vera alternativa modale all'uso del mezzo privato.

La **Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 3100 del 22/1/2008** ha impegnato la Giunta regionale a percorrere tutte le azioni possibili per potenziare il trasporto pubblico locale, ponendo tra le priorità delle politiche regionali il tema della mobilità sostenibile e della salvaguardia della qualità dell'aria.

Allo stesso tempo, con la delibera della Giunta regionale n. 637 del 5/5/2008 si è provveduto alla **“Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità Stimer per il periodo 2008-2010; approvazione delle zone tariffarie”**, avviando il percorso di realizzazione del sistema di tariffazione unica regionale⁴³.

⁴² Paragrafo 2.2.2 del presente rapporto.

⁴³ Per un approfondimento si rimanda al capitolo 5 “L'integrazione tariffaria”.

Con la delibera della Giunta regionale n. 803 del 3/6/2008 sono state approvate **le linee guida di azione regionale per lo sviluppo e il completamento dell'Infomobilità pubblica**⁴⁴ (sistemi di controllo del percorso dei bus, informazioni in tempo reale sulle corse del TPL nel territorio regionale), in collegamento con l'attuazione dell'integrazione tariffaria e del "Travel planner" regionale.

Con la delibera della Giunta regionale n. 1580 del 6 ottobre 2008, infine, sono state approvate le **Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile**⁴⁵.

2. Investimenti ed obiettivi di miglioramento degli Accordi di programma 2007-2010

La Regione, con delibera di Giunta n. 2136 del 9/12/2008 ed in linea con le proprietà individuate nell'atto di indirizzo, ha approvato i **nuovi Accordi di programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico 2007-2010**, stipulati da Regione, Province e Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti. All'interno di tali accordi, che impegnano i firmatari a cofinanziare e realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, **la Regione ha previsto un finanziamento complessivo di oltre 17,5 Milioni di Euro**.

Inoltre, le Province, i Comuni e le Agenzie si sono impegnate a perseguire gli obiettivi di miglioramento della sicurezza, della qualità e della sostenibilità ambientale ed economica della mobilità e del TPL (urbano, di bacino e interbacino), con azioni concrete sul piano della programmazione, della regolamentazione e del controllo rispetto al raggiungimento degli obiettivi.

In particolare, rispetto al **miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del servizio**, i sottoscrittori hanno stabilito di individuare tali obiettivi in continuità e in evoluzione con quelli definiti per il triennio 2004-2006, orientandoli sui contenuti dei Contratti di Servizio e delle procedure concorsuali di affidamento (tabella 25).

⁴⁴ Paragrafo 3.6.8 "Le azioni regionali nel campo dell'Infomobilità".

⁴⁵ Paragrafo 3.6.6 "La definizione di linee guida per la mobilità sostenibile".

Tabella 25
Obiettivi di miglioramento dell'efficacia ed efficienza del servizio di TPL
(Accordi di programma 2008-2010)

	EFFICACIA						EFFICIENZA					
Provincia	n. Viaggiatori Trasportati		Ricavi tariffari		Ricavi da traffico		Costo operativo orario		Velocità commerciale media ponderata urbana in km/h		Velocità commerciale media ponderata extraurbano in km/h	
	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Dato base 2006	Obiettivo 2010
Piacenza	12.235.955	+5%	€ 5.632.288	+tasso programmato inflazione	€ 5.878.697	+tasso programmato inflazione	€ 70,15	+tasso programmato inflazione	16,68	+2km/h	28,14	+2km/h
Parma	37.268.684	+5%	€ 12.424.460	+tasso programmato inflazione	€ 13.198.691	+tasso programmato inflazione	€ 72,28	+tasso programmato inflazione	20,64	mantenimento	37,19	mantenimento
Reggio Emilia	16.400.638	+5%	€ 6.534.667	+tasso programmato inflazione	€ 6.253.632	+tasso programmato inflazione	€ 59,54	+tasso programmato inflazione	22,66	mantenimento	35,42	mantenimento
Modena	12.681.196	+5%	€ 9.915.542	+tasso programmato inflazione	€ 10.184.008	+tasso programmato inflazione	€ 77,98	+tasso programmato inflazione	19,08	mantenimento	36,56	mantenimento
Bologna	114.555.088	+5%	€ 46.304.365	+tasso programmato inflazione	€ 49.186.701	+tasso programmato inflazione	€ 71,14	+tasso programmato inflazione	14,38	+1km/h	29,8	mantenimento
Ferrara	11.497.785	+5%	€ 5.787.231	+tasso programmato inflazione	€ 5.801.975	+tasso programmato inflazione	€ 65,59	+tasso programmato inflazione	15,80	+2km/h	36,84	mantenimento
Ravenna	11.232.855	+5%	€ 4.522.882	+tasso programmato inflazione	€ 4.608.463	+tasso programmato inflazione	€ 70,82	+tasso programmato inflazione	24,05	mantenimento	38,64	mantenimento
Forlì-Cesena	18.746.935	+5%	€ 6.212.681	+tasso programmato inflazione	€ 6.299.557	+tasso programmato inflazione	€ 68,95	+tasso programmato inflazione	22,48	mantenimento	34,10	mantenimento
Rimini	23.764.514	+5%	€ 7.557.880	+tasso programmato inflazione	€ 8.063.578	+tasso programmato inflazione	€ 65,37	+tasso programmato inflazione	23,09	mantenimento	32,98	mantenimento
RER	258.383.650	+5%	104.891.996	+tasso programmato inflazione	109.475.302	+tasso programmato inflazione						

Rispetto agli **obiettivi di miglioramento della qualità ambientale, del traffico e della sicurezza**, anche in prosecuzione di quanto indicato negli Accordi di programma precedenti, i soggetti sottoscrittori si sono impegnati a mantenere il monitoraggio dei dati sulla mobilità urbana e sul trasporto pubblico, per poter disporre di un elemento di riferimento utile per il controllo su emissioni del TPL e del trasporto privato, intensità del traffico e incidentalità (tabella 26).

Tabella 26
Obiettivi di miglioramento del servizio di TPL - Sostenibilità ambientale, del traffico e della sicurezza
(Art. 14 - Accordi di programma 2007/2010)

Obiettivo	Indicatore	Misurazione di obiettivo	
1. Qualità dell'Aria	PM ₁₀	Media annua 2011 ug/mc	40
		N. superamenti di 50 ug/mc-media giornaliera 2011	35
	PM _{2,5}	Media annua 2015 ug/mc	20
		Media annua 2020 ug/mc	-20% rispetto al 2010
2. Consumi energetici	Incidenza dei combustibili in sostituzione dei derivati del petrolio	Quota sul totale al 2010	7%
	Incidenza dei combustibili in sostituzione dei derivati del petrolio	Quota sul totale al 2020	20%
3. Sicurezza stradale	Incidentalità	N. morti per incidenti stradali al 2010	-50%

Come già anticipato, gli investimenti complessivi previsti nei nuovi Accordi di programma, finalizzati ad interventi di mobilità sostenibile nelle principali aree urbane regionali (anche attraverso il potenziamento della mobilità ciclo-pedonale) e volti a creare un'effettiva attrattività del trasporto pubblico e una diversione modale, **sono cofinanziati dalla Regione per oltre 17,5 Milioni di Euro, per una spesa prevista di circa 38 Milioni di Euro** (tabella 27). Tale Accordo, inoltre, prevede anche **schede di investimento di seconda priorità**, con un finanziamento regionale da reperire di oltre 5,5 Milioni di Euro.

Tabella 27
Investimenti Misure 3 e 4
(Accordi di programma 2007-2010)

Bacino	N. schede	Costo presunto (in Euro)	Risorse regionali (in Euro)	Quota di riserva richiesta (in Euro)
Piacenza	2	2.014.000	1.007.000	372.000
Parma	13	3.470.000	1.735.000	287.500
Reggio Emilia	1	2.400.000	1.200.000	1.200.000
Modena	9	9.394.340	4.065.580	600.000
Bologna	18	10.071.417	4.970.766	2.180.000
Ferrara	3	2.600.000	1.100.000	50.000
Ravenna	7	1.956.000	986.000	336.000
Forlì-Cesena	8	3.500.000	1.430.376	300.000
Rimini	4	2.458.000	1.045.000	120.000
Totale	65	37.863.757	17.539.722	5.445.500

Si evidenzia, inoltre, che le priorità per gli interventi dovranno essere in stretto coordinamento con le politiche e con le strategie emergenti nel contesto europeo, oltre che con le azioni previste negli annuali Accordi della Qualità dell'Aria e con le previsioni urbanistiche dei territori.

Tra le opere co-finanziate dalla Regione con oltre 17,5 Milioni di Euro negli Accordi 2008-2010, si evidenziano le seguenti tipologie:

- **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con circa 10,7 Milioni di Euro (61% sul totale degli investimenti regionali), con:
 - la realizzazione del sistema di tariffazione integrata e di servizi di Infomobilità, l'attivazione di sistemi tecnologici interoperabili di pagamento, di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza;
 - la promozione e il sostegno all'utilizzo del TPL, con 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 (ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici);
- **interventi di mobilità urbana**, con oltre 4,9 Milioni di Euro (28%), con:
 - l'attuazione di interventi dei Piani Urbani Traffico;
 - il potenziamento delle piste ciclo-pedonali, l'organizzazione dei parcheggi e la regolazione dell'accesso ai centri urbani;
- **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con oltre 1 Milione di Euro (6%), con:
 - 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);
- **interventi per la sicurezza stradale**, con circa 900.000 Euro (5%), per la riqualificazione di infrastrutture viarie urbane.

Figura 69
Quote regionali programmate per macroarea
(Dati al 31/12/2008)

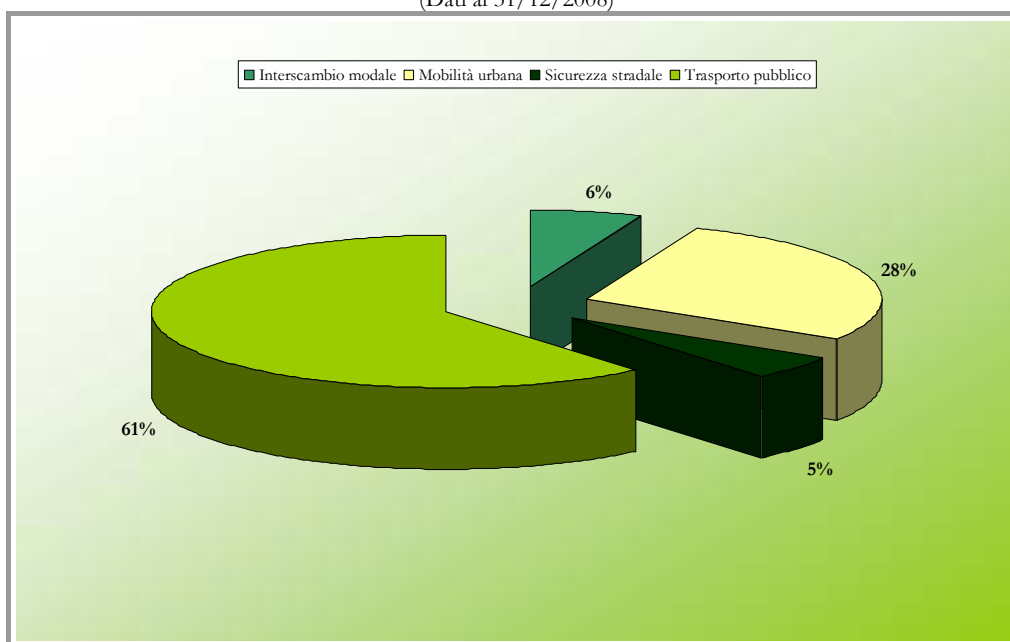


Tabella 28
Quote regionali programmate per macroarea
(Dati al 31/12/2008)

Descrizione macroarea	Contributo regionale programmato (Euro)
Interscambio modale	1.037.822,00
Mobilità urbana	4.911.820,00
Sicurezza stradale	890.580,00
Trasporto pubblico	10.699.500,00
Totale	17.539.722,00

1. Linee guida regionali per lo sviluppo dell'Infomobilità

La Regione, con delibera di Giunta n. 803 del 3/6/2008 ha approvato le **Linee guida di azione regionale nel campo dell'infomobilità**, confermando le scelte fatte nell'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e dando priorità agli interventi per lo sviluppo ed il completamento dell'Infomobilità pubblica del trasporto locale e all'integrazione con quella privata. Tale priorità, peraltro, è stata confermata anche all'interno delle Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile, approvate con la Delibera della Giunta regionale n. 1580 del 6/10/2008.

Anche gli annuali **"Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria"**, sottoscritti a partire dal 2002 (l'ultimo risale al 12 settembre 2008) da Regione Emilia Romagna, Province e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, contengono impegni per realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive. Tale Accordo, infatti, ha tra le sue finalità quella di:

- **promuovere e sostenere l'utilizzo del trasporto pubblico locale**, dando priorità agli interventi organizzativi e tecnologici in grado di renderlo più attrattivo anche in termini di regolarità, puntualità e velocità;
- **realizzare sistemi di tariffazione integrata e servizi di Infomobilità**, con l'attivazione di sistemi tecnologici interoperabili di pagamento, di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza⁴⁶.

2. Il progetto di Infomobilità pubblica nel bando "Elisa" e nel Piano Telematico Regionale

Il 18 aprile 2008 è stato sottoscritto un **Protocollo d'Intesa** fra i rappresentanti di sei Province (Reggio Emilia, Piacenza, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini e Ravenna) e di cinque Comuni (Reggio Emilia, Piacenza, Ferrara, Forlì e Cesena) per l'attuazione di interventi necessari all'attivazione di servizi di Infomobilità pubblica e privata. **Tale progetto di Gestione Informata della Mobilità (GIM)** è stato allargato, nello spirito dell'iniziativa del fondo ministeriale, ad altri enti territoriali del nostro paese come la Regione Marche e le sue quattro Province, la Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano, la Provincia di Roma, la Provincia e il Comune di Firenze. Il coordinatore generale dell'aggregazione sarà la Provincia di Milano e, per la parte relativa al territorio della nostra regione, l'ente coordinatore sarà la Provincia di Reggio Emilia.

Il progetto di infomobilità riguarda i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna che non sono ancora dotati di AVM (sistema elettronico di controllo delle flotte degli autobus), al fine di integrare in tutto il territorio regionale un sistema di infomobilità pubblica, insieme all'attuazione dei progetti regionali del Travel Planner e della tariffazione integrata.

Il costo complessivo del progetto è previsto in oltre 8,7 Milioni di Euro, con un finanziamento ministeriale concesso a febbraio 2009 di 2,8 Milioni di Euro, di cui 1,280 Milioni di Euro assegnati all'aggregazione degli Enti locali dell'Emilia-Romagna. Tale finanziamento servirà a completare il

⁴⁶ Rientra in questo ambito l'avvio, a settembre 2008, del nuovo sistema di tariffazione integrate regionale, a cui è stato dedicato il capitolo 5 della presente relazione.

sistema informativo che aggiorna i cittadini in tempo reale sul servizio dei bus su tutto il territorio regionale. La copertura della restante quota di investimento verrà richiesta a Enti locali, Agenzie e Aziende, nonché alla Regione Emilia-Romagna tramite gli Accordi di Programma 2007-2010.

Il progetto prevede le seguenti **attività** (tabella 29):

- fornitura e installazione del **controllo AVM in 953 bus** in 4 bacini provinciali non ancora dotati di tale sistema (Piacenza, Reggio Emilia, Ferrara e Rimini);
- fornitura e installazione di **paline informative “on time” e pannelli a messaggio variabile** nei bacini sottoscrittori;
- realizzazione di una **centrale operativa integrata di infomobilità pubblica regionale**, da ampliare al travel planner e al traffico privato.

Gli **obiettivi del progetto** possono essere così sintetizzati:

- miglioramento della fruibilità e dell'efficacia del TPL;
- gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata;
- monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico;
- diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL e alle condizioni del traffico veicolare;
- integrazione delle informazioni relative al traffico privato (tempi di viaggio in rete, perturbazioni di circolazione) e di quelle relative al TPL automobilistico e ferroviario.

Il progetto di infomobilità pubblica è stato inserito anche all'interno del **Piano Telematico dell'Emilia-Romagna (PiTER)**, che ha visto nel 2008 l'avvio di una nuova fase nella governance dello stesso Piano, in attuazione delle disposizioni legislative che prevedono una gestione congiunta di strategie e di iniziative tra Regione ed Enti locali e coerentemente con quanto indicato nel “Progetto Paese”. In particolare, il Piano Telematico definisce, con un orizzonte triennale, le **priorità telematiche e progettuali**, con attuazione mediante piani operativi annuali. Nel Programma Operativo 2008 del PiTER, le Linea Guida n. 4, inerenti i “Servizi a cittadini e imprese”, pongono tra i risultati attesi l'attuazione di nuovi e innovativi servizi nel campo dei trasporti pubblici e della mobilità, attraverso la realizzazione di sistemi informatici di gestione e di controllo delle flotte dei veicoli pubblici.

Tabella 29
Stima di massima dei costi di progetto

Attività	Euro/cad.	N. unità	Totale (Euro)
Fornitura e installazione dell'AVM e delle paline elettroniche			4.111.270
Progettazione documentazione di gara			45.000
Espletamento procedure di gara			15.000
Fornitura dei sistemi AVM Bus TPL:PC 224, RE 278, FE 254 e Rn 197=n.953 Totali 953 mezzi * 18 mesi (1,5 anni di service nella base d'asta) (Inclusivi di scorta)	1.470	953	1.400.910
Installazione dei sistemi AVM	500	953	476.500
Service (sw di centrale/bordo, connettività, KPI)	90	17.154	1.543.860
Fornitura delle paline - 45 paline per bacino (PC, RE, FE, RN)	3.000	180	540.000
Installazione delle paline (escluso eventuale scavo a ml per allacciamento linea elettr.)	500	180	90.000
Formazione personale gestori TPL (Inclusa nel prezzo di fornitura)			
Test/Start-up/messa a regime (Incluso nel prezzo di fornitura)			
Dimensionamento organizzativo e tecnologico della Centrale Operativa Integrata (COIM)			2.879.800
Analisi architettura funzionale e tecnologica della centrale			35.000
Analisi di dettaglio degli applicativi software da implementare			100.000
Progettazione documentazione di gara			40.000
Espletamento procedure di gara			15.000
Fornitura e implementazione apparati sistemistici e tecnologici (cfr. tabella di dettaglio in calce)			2.009.800
Definizione di uno schema multicanale per la distribuzione e la ricarica dei titoli di viaggio			80.000
Progetto Sistema di Clearing in ambiente multicanale e multioperatore			100.000
Forniture integrazione piattaforma tecnologica per l'unità di Clearing (hw e sw)			500.000
Fornitura e installazione dei pannelli a messaggio variabile (alfanumerici e grafici full color)			710.000
Progettazione documentazione di gara			40.000
Espletamento procedure di gara			15.000
Fornitura e installazione dei PMV a bandiera (3 pannelli per bacino)	25.000	15	375.000
Fornitura e installazione dei PMV bordo strada (8 pannelli per bacino)	7.000	40	280.000
Implementazione del Travel Planner regionale dinamico			210.000
Analisi di dettaglio per l'implementazione delle funzioni aggiuntive del Travel Planner			70.000
Completamento infrastrutture tecnologiche (sw)			140.000
Progetto per l'integrazione tra infomobilità pubblica e privata			126.000
Analisi di dettaglio degli applicativi e delle infrastrutture tecnologiche da implementare			126.000
Program management			320.000
Comitato scientifico di coordinamento			92.000
Project management ambito sviluppo SFTW			136.500
Project management ambito implementazione tecnologica			136.500
Editing e content management			17.000
Progetto esecutivo			43.000
COSTO TOTALE			8.782.070,00

3. Investimenti per l'Infomobilità pubblica negli Accordi di programma 2007-2010

All'interno dei **nuovi Accordi di programma per la Mobilità sostenibile e il Trasporto pubblico 2007-2010**⁴⁷, la Regione ha previsto **oltre 4,1 Milioni di Euro** (su un investimento complessivo di circa 8,4 Milioni di Euro), da ripartire nel biennio 2009-2010 fra i sei bacini sottoscrittori del Progetto di infomobilità per il progetto di Infomobilità pubblica GiM (tabella 30).

Tabella 30
Piano Telematico – Progetto Infomobilità pubblica GiM
Investimenti Accordi di programma 2007-2010

Provincia	Spesa ammissibile prevista 2009-10 (in Euro)	Contributo regionale 2009-2010 (in Euro)
Piacenza	1.420.000,00	710.000,00
Reggio Emilia	2.400.000,00	1.200.000,00
Ferrara	1.500.000,00	750.000,00
Ravenna	183.000,00	83.000,00
Forlì-Cesena	1.490.000,00	745.000,00
Rimini	1.398.000,00	675.000,00
Totale	8.391.000,00	4.163.000,00

Inoltre, per gli altri tre bacini provinciali, sono state previste **opere di supporto al piano di infomobilità regionale** (preferenziamento semaforico, banche dati sui flussi, ecc.), con un finanziamento regionale di **oltre 600.000 Euro** (su un investimento complessivo di oltre 1,1 Milioni di Euro), da ripartire nei due anni di finanziamento 2009-2010 (tabella 31).

Tabella 31
Piano regionale di Infomobilità – Azioni di supporto di Infomobilità
Investimenti Accordi di programma 2007-2010

Provincia	Spesa ammissibile prevista 2009-10 (in Euro)	Contributo regionale 2009-2010 (in Euro)
Parma	250.000,00	125.000,00
Modena	400.000,00	200.000,00
Bologna	480.000,00	294.000,00
Totale	1.130.000,00	619.000,00

Tabella 32
Piano regionale di Infomobilità - Progetto Infomobilità Pubblica GiM e azioni di supporto
Investimenti Accordi di programma 2007-2010

	Spesa ammissibile prevista 2009-10 (in Euro)	Contributo regionale 2009-2010 (in Euro)
Totale generale	9.521.000,00	4.782.000,00

⁴⁷ Approvati con Delibera di Giunta regionale n. 2136 del 9 dicembre 2008 e sottoscritti da Regione, Province e Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

4. La Banca dati regionale per la regolazione degli accessi dei disabili nelle aree a traffico limitato

Tra le varie azioni di supporto all'infomobilità, all'interno degli Accordi di programma 2007/2010 è stata prevista anche la promozione, insieme al Comune di Bologna in qualità di soggetto proponente ed attuatore, di una **banca dati regionale dei possessori di contrassegno per disabili**, in modo da permetterne un utilizzo legittimo e controllato su tutto il territorio regionale.

Per tale azione **la Regione ha programmato un contributo di 50.000 Euro**, su **un costo previsto di 120.000 Euro**, coperto da un **cofinanziamento di 70.000 Euro da parte del Comune di Bologna**.

A livello nazionale la circolazione per chi possiede un contrassegno invalidi (art. 188 del Codice della Strada) rende necessarie sia l'acquisizione di informazioni per verificare l'autenticità e la validità dei contrassegni emessi, sia l'estensione della validità senza ulteriore richiesta di documenti alle singole Amministrazioni (ad esempio l'uso di tali contrassegni nelle zone a traffico limitato delle nostre città che hanno attivato sistemi di controllo elettronico dei flussi di veicoli, creando di fatto ostacolo e/o aggravio burocratico agli enti pubblici e ai disabili).

Le Amministrazioni che si sono dotate di sistemi di gestione aggiornata e informatizzata dei contrassegni invalidi rilasciate da loro stesse, non dispongono tuttavia di **strumenti rapidi ed efficaci per il controllo dei titoli emessi da altre Amministrazioni comunali**.

In questo contesto è necessaria la **condivisione delle banche dati di tutti i Comuni**, da mettere in rete rendendole utilizzabili per tutte le Amministrazioni locali, indipendentemente dal luogo di rilascio del contrassegno. Ciò darebbe piena attuazione anche a quanto previsto dall'art. 11, commi 3 e 4 del DPR n. 503 del 24/7/1996 ("Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"), che ammette la circolazione dei veicoli al servizio di disabili con contrassegno anche in aree a traffico limitato o in zone pedonali, nel caso in cui sia già ammessa la circolazione anche di una sola tipologia di veicoli destinati al trasporto di pubblica utilità. Il quarto comma, più in particolare, ammette anche la possibilità di circolare nelle corsie preferenziali utilizzate dai mezzi pubblici o dai taxi.

3.7 LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

3.7.1 Agenzie locali per la mobilità: funzioni e assetto

Come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, **in tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate ed operano le Agenzie locali per la mobilità**, con il compito di regolare unitariamente il rapporto tra gli Enti locali committenti (Provincia e Comuni) e le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

La **L.R. 10/08**, nell'ambito più generale del piano di riordino territoriale, al **“Capo II - Riforma del Trasporto pubblico locale”**, modificando la L.R. 30/98, ha posto all'attenzione un processo di razionalizzazione del sistema attraverso uno **snellimento organizzativo delle attuali Agenzie**, delineando da un lato il ruolo e la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione del TPL (al fine di perfezionare la distinzione fra le funzioni di amministrazione e quelle di gestione del trasporto pubblico), e dall'altro modalità, strumenti e tempistiche per l'adeguamento alle nuove disposizioni, ponendo le condizioni per un migliore sviluppo delle Aziende di gestione.

L'obiettivo di questa razionalizzazione è quello di **semplificare i processi decisionali**, riducendo i costi complessivi del sistema regionale, attuandola grazie alla promozione, da parte della Regione, di un'**Intesa-quadro** con le Province e i Comuni soci delle Agenzie stesse, al fine di rendere più omogenea, pur salvaguardando le autonomie e la diversità dei territori, la situazione dei vari bacini, e con essa le relative attività dei soggetti che gestiscono il trasporto pubblico.

In sintesi, dunque, si tratta di **semplificare il quadro degli interlocutori** assegnando responsabilità e funzioni definite, **valorizzare le affinità territoriali** degli attuali bacini di trasporto ed **incentivare l'integrazione** tra servizi ferroviari e servizi su gomma, anche in coerenza con il nuovo sistema di tariffazione integrata regionale STIMER. In particolare, le nuove disposizioni normative della L.R. 10/98 prevedono:

- la delimitazione degli ambiti territoriali minimi ottimali di operatività, riconfermati nei bacini provinciali, delle Agenzie locali per la mobilità;
- un processo di ridefinizione del ruolo delle Agenzie, con conferma della netta separazione tra le funzioni di amministrazione/regolazione e quelle di gestione dei servizi;
- lo sviluppo delle funzioni di progettazione e organizzazione dei servizi di TPL e della mobilità in stretta integrazione con gli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali, anche mediante l'accorpamento degli ambiti territoriali ottimali;
- l'individuazione di forme organizzative quali società di capitali a responsabilità limitata ad amministratore unico, che operano sulla base di convenzione tra Enti locali di cui all'art. 30 del D.Lgs. 267/00;
- il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie stesse;
- la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione del TPL;
- un deciso orientamento alla valorizzazione dell'imprenditorialità delle società di gestione mediante Contratti di servizio net-cost, e pertanto con superamento delle funzioni di gestione della tariffazione da parte delle Agenzie;
- l'applicazione del sistema tariffario integrato regionale STIMER.

L'analisi delle diverse realtà territoriali evidenzia come le norme della L.R. 30/98 siano state declinate, interpretate e recepite diversamente, determinando nella costituzione delle Agenzie locali per la mobilità tipi di assetti societari (S.p.A., Consorzi, Convenzioni), livelli di articolazione, modelli di gara e tipologie di Contratti di gestione del servizio di trasporto pubblico diversi (net-cost o gross-cost), generando un **contesto eterogeneo di governance del TPL sull'intero territorio regionale**. La tipologia e lo stato dell'arte dei Contratti di servizio in essere in Emilia-Romagna evidenzia un **disallineamento delle scadenze contrattuali e una disomogeneità in merito all'attribuzione del rischio commerciale**.

Tabella 33
Quadro attuale dei Regolatori e dei Gestori

Bacino	Regolatore	Patrimonio regolatore	Gestore	Oggetto gara	Titolarità tariffaria	Proprietà mezzi	Scadenza gara
Piacenza	Tempi Agenzia	Reti, impianti e dotazioni per erogazione servizio	ATI (Tempi S.p.A. + Apam Esercizio S.p.A. + ATC S.p.A. La Spezia)	- Progettazione ed esercizio servizi - Gestione reti e impianti	Gross-cost	Gestore	31/12/2011
Parma	SMTP S.p.A.	Fabbricati industriali, filovia, depositi e reti	TEP S.p.A. Parma	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Net-cost	Gestore	Proroga al 28/2/2011
Reggio Emilia	Consorzio ACT	Depositi, bus e tecnologie	Consorzio TPL Reggio Emilia (Autolinee dell'Emilia S.p.A. + TIL S.r.l.)	Progettazione ed esercizio servizi	Gross-cost Adeguamento net-cost giugno 2009	Regolatore	Proroga al 30/6/2010
Modena	AMO S.p.A.	Depositi, filovia, infrastrutture di fermate extraurbane, sistema AVM	ATCM S.p.A. - Modena	Esercizio servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani	Net-cost	Gestore	Proroga al 31/12/2011. Attualmente in fase di gara per la ricerca del socio privato industriale
Bologna	Società Reti e Mobilità S.p.A.	Reti e depositi	ATC S.p.A. Bologna FER S.r.l. - ACFT S.p.A. Ferrara - Canè Claudio - Autolinee Cinti S.r.l. - Cosepuri Soc. Coop. P.a. - Guidotti Giancarlo & C. - Salvi Riccardo	- Esercizio servizi urbani e interbacino e di linea tram su gomma se attivata - Gestione delle reti e degli impianti	Net-cost	Gestore	Publicato bando. Proroga di contratto in affidamento diretto al 31/12/2009
Ferrara	AMI	Impianti, depositi e tecnologie	Consorzio TPF (ACFT S.p.A. + FER S.r.l. + ATCM S.p.A. + ATC S.p.A. + Consorzio FEM (Corbus+Sarasini))	Progettazione ed esercizio dei servizi	Dall'1/1/2009 adeguamento net-cost	Gestore	31/12/2010
Ravenna	AM.bra		Società consortile per Azioni METE S.p.A. Ravenna	- Progettazione ed esercizio servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua - Gestione reti e degli impianti	Net-cost	Gestore	Proroga al 14/4/2013
Forlì-Cesena	Consorzio ATR	Depositi, bus, officine, tecnologie	Società Consortile A.T.G. S.p.A. (E-Bus + SETRAM)	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	Gross-cost	Regolatore	Proroga al 31/12/2009
Rimini	Agenzia Mobilità	Immobili, reti e impianti	Società Consortile A.T.G. S.p.A. (TRAM Servizi S.p.A. + FER S.r.l. + TEAM S.r.l. (Alunni+Bacchini+Boldrini+Bonelli))	Effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario	Gross-cost Adeguamento net-cost giugno 2009	Gestore	Proroga al 31/12/2010

Confermando l'intreccio virtuoso tra Comuni e Province e prevedendo un adeguamento del sistema delle Agenzie locali alla nuova visione delineata dalla L.R. 10/08, la Giunta regionale, sentita la Conferenza Regione-Autonomie Locali, ha approvato, con delibera n. 2172 del 15 dicembre 2008, l'Intesa-Quadro (prevista all'art. 26 della stessa legge regionale) tra le Province e i Comuni soci delle Agenzie stesse.

Con tale Intesa-quadro sono stati **condivisi gli indirizzi e le specificazioni di dettaglio del nuovo processo di governance** che il settore dei trasporti pubblici dovrà attuare entro il 2010, oltre che le funzioni che le Agenzie saranno chiamate a svolgere.

In particolare tale accordo prevede:

- il rispetto dei criteri di **economicità gestionale** finalizzati ai costi di funzionamento della struttura;
- l'indicazione del modello di struttura societaria di riferimento - **Società a responsabilità limitata con Amministratore Unico che opera sulla base di una Convenzione tra Enti locali** - che definisce le linee guida per lo sviluppo del TPL del bacino, favorendo l'integrazione modale e tariffaria e stabilisce il quadro di riferimento dello svolgimento dell'attività dell'Agenzia, comprese le indicazioni generali per le gare di affidamento dei servizi secondo quanto contenuto nell'art. 19 della L.R. 30/98;
- la conferma della netta **separazione delle funzioni gestionali dei servizi rispetto a quelle di amministrazione e regolazione**, a livello di bacino, della mobilità complessiva, intesa come la definizione dell'insieme delle operazioni, dei criteri, delle specifiche tecniche e delle migliori forme organizzative con cui si regola il funzionamento della mobilità, ricorrendo poi al mercato per l'individuazione del soggetto affidatario del servizio;
- l'**esclusione dello svolgimento delle funzioni di gestione dei servizi di trasporto di linea e non di linea** (scuolabus, noleggio, taxi, ecc.), di **manutenzione di impianti e mezzi** per conto del gestore o di terzi, di **services** per i gestori del TPL, di **gestione della sosta**, degli **accessi ai centri urbani e dei parcheggi**;
- il **superamento delle situazioni di compartecipazione** nella proprietà della società di gestione da parte delle Agenzie e la **titolarità dei ricavi tariffari in capo al gestore** al fine di valorizzarne la responsabilità imprenditoriale.

Per informazioni più dettagliate sulle funzioni svolte dalle 9 Agenzie locali per la mobilità dell'Emilia-Romagna e sul loro all'assetto organizzativo si rimanda all'**Allegato 2** del presente documento.

3.7.2 Il processo aggregativo delle aziende di TPL dell'Emilia-Romagna

L'orientamento della normativa nazionale (L. 133/08) e di quella regionale per la riforma della governance del settore del TPL si riflette necessariamente sull'individuazione di modelli evolutivi per il **riassetto societario delle aziende di trasporto**, evidenziando una tendenziale apertura verso il mercato.

Gli operatori italiani sono attualmente coinvolti in processi riorganizzativi prevalentemente legati a finalità di efficientamento, in particolare in vista della prossima stagione di gare cui parteciperanno presumibilmente anche i grandi operatori stranieri (Arriva, Transdev, RATP e Deutsche Bahn), che, con diverse modalità di approccio, risultano attualmente coinvolti e/o direttamente interessati al mercato italiano.

L'attuale situazione in Emilia-Romagna evidenzia:

- un **percorso aggregativo delle Aziende del Trasporto Pubblico di Ferrara (ACFT S.p.A.) e di Bologna (ATC S.p.A.) verso una società unica** (mediante incorporazione con relativo concambio azionario). Questo progetto di integrazione, maturato dopo un lungo ed attento lavoro svolto dalle Amministrazioni locali delle due città proprietarie delle Aziende e dalle Direzioni delle stesse, è mirato a dar vita ad un unico soggetto responsabile della gestione e della pianificazione del trasporto pubblico e dei servizi per la mobilità dell'insieme dei territori interessati, al fine di potenziare il sistema di trasporto

collettivo e di migliorarne il servizio con vantaggi concreti per gli utenti, oltre che di ottimizzare le risorse disponibili con la conseguente creazione di valore reimpiegabile per gli investimenti;

- un **rilancio del trasporto pubblico locale nel bacino provinciale modenese** tramite l'avvio della gara per la selezione del partner industriale di ATCM S.p.A., attuale gestore del servizio. Il progetto di privatizzazione prevede, in sintesi, la scissione del patrimonio di ATCM S.p.A. strumentale all'esercizio del TPL in favore dell'Agenzia AMO di Modena S.p.A., e la selezione, mediante gara di un partner industriale, che acquisirà una quota pari al 49% del capitale sociale di ATCM S.p.A. (il 51% sarà detenuto da Comune e Provincia di Modena). La selezione, avviata il 30 maggio 2008, ha visto prima la manifestazione di interesse di cinque operatori (il gruppo inglese Arriva, i francesi di Transdev, il raggruppamento Ratp – FER, l'ATM di Milano e l'ATC di Bologna), invitati a presentare offerta vincolante, articolata in Offerta tecnica (Linee guida per la redazione del Piano industriale) ed offerta economica. Alla scadenza del termine (12 gennaio 2009) sono pervenute le offerte di tre operatori: ATC di Bologna, Gruppo Arriva e il raggruppamento Ratp - FER. Il raggruppamento aggiudicatario⁴⁸ dovrà versare nelle casse di ATCM 10 Milioni 200 Mila Euro;
- un **processo riorganizzativo ed aggregativo che coinvolge i soggetti gestori pubblici e privati del TPL nei bacini provinciali di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini**, che, con incarico ad apposito advisor, hanno avviato riflessioni e approfondimenti sulle condizioni e sulle convenienze della forma più ampia di collaborazione tra le stesse aziende, compresa la possibilità di fusione societaria;
- un **percorso di aggregazione tra le diverse aziende di TPL del territorio emiliano occidentale**, con coinvolgimento della Regione, delle Amministrazioni e delle Società di gestione di **Piacenza, Parma e Reggio Emilia**. Obiettivo di questa riorganizzazione è migliorare la qualità dei servizi, realizzare una comune pianificazione dei trasporti e avere la possibilità di fare nuovi investimenti anche con l'aiuto di partner industriali privati. L'analisi degli elementi di indagine comuni ai gestori è incentrato sullo studio dei principali aspetti riferiti alla dimensione del servizio erogato, alla dimensione economica-gestionale, all'organizzazione del servizio e alle caratteristiche del personale.

⁴⁸ Ratp Developpement s.a. (primario gruppo francese) e Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. (società facente capo alla Regione) - al quale aderiscono anche due operatori italiani (Nuova Mobilità e Compagnia Toscana Trasporti).

3.7.3 Numero addetti delle Agenzie per la mobilità

La tabella seguente illustra i dati relativi al personale in forza alle Agenzie locali per la mobilità, articolati per realtà locale e per principali settori di attività.

Tabella 34
Personale Agenzie locali della mobilità e TPL
(Aggiornamento al 2007)

Agenzie	TPL (1)	Altro (2)	Totale
Piacenza	15	6	21
Parma	5	0	5
Reggio Emilia	36	24 (°)	60
Modena	10	0	10
Bologna	4	2	6
Ferrara	10	1	11
Ravenna	3	0	3
Forlì-Cesena	73	41 (*)	114
Rimini	33	11 (**)	44
Totale	189	85	274

Legenda:

(1) Personale adibito a funzioni di Agenzia

(2) Altro personale che svolge servizi complementari per la mobilità

(°) Gestione sosta ed esercizio ferroviario

(*) Gestione sosta NB – A Reggio Emilia e Forlì-Cesena l'officina svolge attività anche per terzi

(**) Gestione sosta, tributi, trasporto rapido costiero (TRC)

3.7.4 Procedure di affidamento dei servizi

Nel rispetto delle previsioni di riforma del sistema del TPL definito dalla L.R. 30/98, le **Agenzie locali della mobilità hanno pressoché completato in tutti i bacini provinciali le procedure concorsuali previste per l'affidamento dei servizi**, con conseguente sottoscrizione dei relativi Contratti di servizio contenenti gli standard minimi e gli obiettivi di miglioramento del servizio offerto al pubblico da perseguirsi nell'arco temporale di validità degli affidamenti.

Tutti i bacini sono attualmente **in fase di prima proroga dei Contratti di servizio** in essere.

In sintesi ed in termini indicativi, dall'analisi dei modelli di gara adottati nelle singole realtà locali si evidenzia che:

- **8 delle gare sono state aggiudicate per lotti unici di servizio**, con l'individuazione di un unico Gestore affidatario - ancorché spesso costituito in forma associata o consortile (sette casi su otto), con la partecipazione dell'imprenditorialità privata, responsabile dei servizi offerti nell'intero bacino;
- **5 dei 9 bacini hanno adottato la soluzione di contratti di tipo “gross cost”**, che di norma prevede il mantenimento, in capo alla Stazione affidante, della titolarità di ricavi tariffari e da traffico (rischio commerciale), gestione delle relazioni con la clientela e informazione (statica e dinamica) all'utenza;
- i **Contratti di servizio** sottoscritti disciplinano con sistematicità, seppur con diversità di approccio, obblighi di servizio (di esercizio, di trasporto, tariffari), standard minimi di qualità, sistemi di incentivazione (premi – penali) e di monitoraggio delle prestazioni offerte ai cittadini, nonché obiettivi di miglioramento del servizio da perseguirsi nell'arco temporale di validità degli affidamenti (che in media risulta di 3 anni, prorogabili nei termini di legge).

I **modelli di gara** adottati in ogni singolo bacino, con l'indicazione dei principali risultati di gara e dei soggetti affidatari dei servizi in esito alle procedure concorsuali, sono riportati nella tabella a pagina 115.

3.8 INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA

Attualmente l'Emilia-Romagna è interessata da alcuni progetti di sistemi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi.

I bacini interessati sono:

- **Bologna** con il **Trasporto Pubblico a Guida Vincolata TPGV-Civis** tra Bologna e San Lazzaro di Savena, unico attualmente in fase di realizzazione, la **Metrotranvia** Linea 1 (Fiera Michelino-Borgo Panigale Normandia) ed il **People Mover**, collegamento automatico tra l'aeroporto G. Marconi e la Stazione Centrale di Bologna;
- la **costa romagnola** con il **Trasporto Rapido Costiero (TRC)** con le tratte Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione-Cattolica;
- **Parma** con il **Sistema di trasporto** Autostrada-Stazione FS-Campus Universitario (Linea A) e Aeroporto-Stazione FS (Linea C);
- **Modena** con il progetto del **Sistema di trasporto a guida vincolata** nell'area di Modena e dei comuni limitrofi.

La Regione partecipa alla promozione di interventi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi anche attraverso Intese ed Accordi con i soggetti interessati.

La Regione, inoltre, interviene nell'approvazione di quei progetti, quali la Metrotranvia di Bologna, il TRC della costa romagnola, i sistemi di trasporto di Parma e di Modena, che rientrano tra le **infrastrutture strategiche di cui alla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001**, il cui procedimento, già disciplinato dal D.Lgs. 190/02 e oggi definito dalle disposizioni del D.Lgs. 163/06, prevede che i suddetti progetti siano **approvati in due fasi**, in relazione ai livelli di progettazione preliminare e definitivo.

3.8.1 *Metrotranvia, Civis e People Mover nel bacino di Bologna*

Il **18 luglio 2006** è stato sottoscritto, da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna ed RFI S.p.A., l'**Accordo Territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna**.

Tra le strategie assunte con tale Accordo, che risultano composte da un insieme sistematico di interventi atti a produrre un nuovo assetto urbano e infrastrutturale dell'area metropolitana di Bologna, si evidenzia la **creazione del principale nodo intermodale del trasporto pubblico metropolitano**, con la realizzazione del **Servizio Ferroviario Metropolitano**, spina centrale del trasporto pubblico bolognese, della **Metrotranvia**, del **tram su gomma-Civis** e del **People Mover**.

1. La Metrotranvia di Bologna

Il progetto della Linea 1 della Metrotranvia di Bologna ha un lunghezza complessiva di 12 km., di cui circa 7 in galleria e 5 in superficie; le fermate previste sono 24 di cui 13 interrate e 11 a raso.

Per la domanda di traffico prevista dell'intera linea 1, delle caratteristiche del tessuto urbano attraversato e del livello di servizio richiesto, è stato individuato come sistema quello di una Metrotranvia, che nella tratta centrale e più critica corre interamente in sotterraneo, mentre nelle parti esterne emerge in superficie percorrendo per lo più corsie riservate.

Questa soluzione garantisce prestazioni di servizio con buona velocità commerciale, regolarità ed affidabilità, consentendo allo stesso tempo un'espandibilità progressiva del sistema.

La linea individuata è stata divisa in due macro lotti:

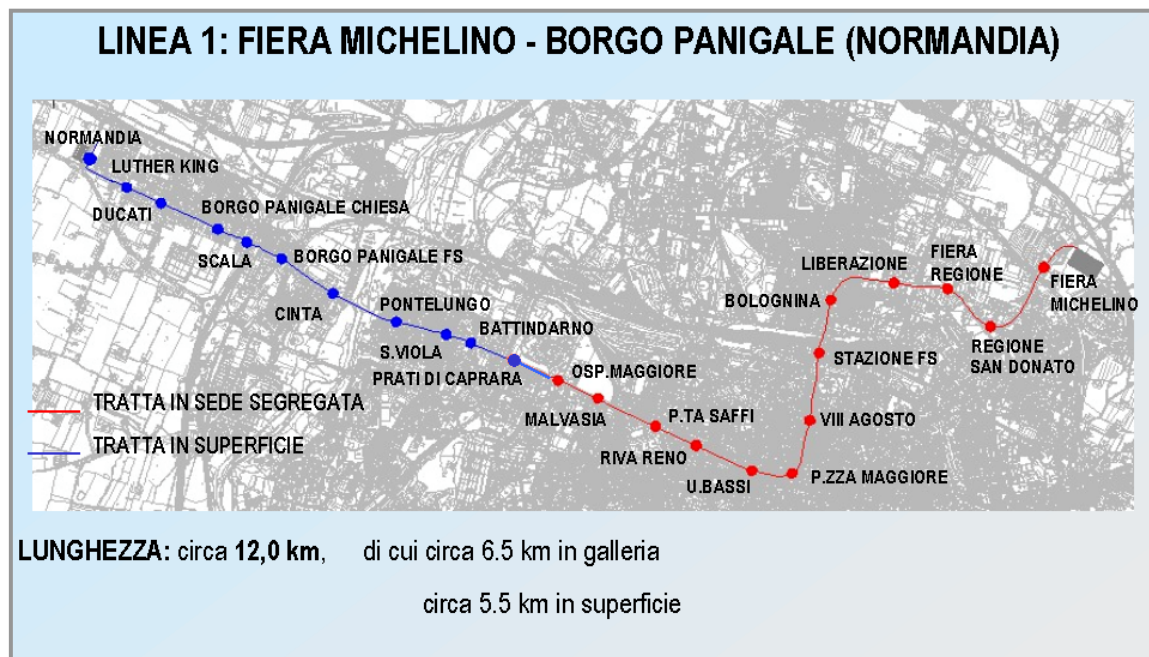
- **Lotto 1:** da fermata Michelino a fermata Stazione FS compresa;
- **Lotto 2:** da Stazione FS a Capolinea Normandia (Borgo Panigale) a sua volta diviso in:
 - Lotto 2A da fermata Stazione FS a fermata Ospedale Maggiore compresa e Deposito;
 - Lotto 2B da fermata Ospedale Maggiore a fermata Normandia (Borgo Panigale).

La capacità di trasporto prevista è di 6.600/7.200 passeggeri per ora per direzione, con una frequenza massima del servizio di 2 minuti.

L'importo per la realizzazione delle opere del Lotto 1, da Fiera Michelino a Stazione FS, compreso il materiale rotabile (4 convogli), è pari a 277.973.233 Euro, comprensiva di oneri; il costo delle opere al rustico del Lotto 2A, da Stazione FS ad Ospedale Maggiore, sempre comprendente gli oneri, è invece pari a 175.680.559 Euro.

Il totale complessivo del Lotto 1 e 2A, compresa IVA e oneri, ammonta a 498.350.388 Euro, mentre il **costo totale dell'intera linea 1 è pari a 788, 861 Milioni di Euro.**

Figura 70
Tracciato dei Lotti 1 e 2A della Metrotranvia di Bologna



Fonte: Comune di Bologna.

2. Trasporto Pubblico a Guida Vincolata TPGV-Civis

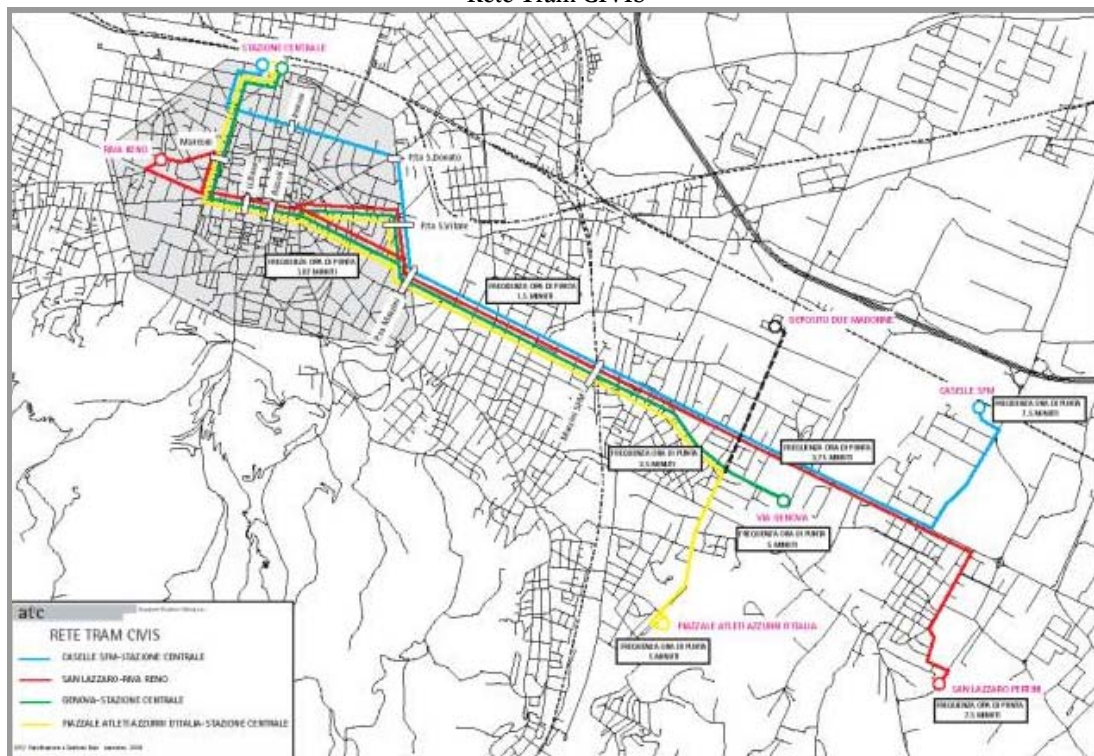
Il TPGV-Civis, (o filobus a via guidata) è un sistema di trasporto pubblico di tipo innovativo che **collegherà San Lazzaro di Savena al centro storico di Bologna** su un percorso di 18,93 km, su cui sono previste 105 fermate, alcune delle quali intercetteranno il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e garantiranno lo scambio con la Metrotranvia.

I lavori hanno avuto inizio il **16 settembre 2007.**

Il percorso è articolato in quattro linee:

- Stazione Centrale - capolinea Via Caselle (a San Lazzaro di Savena);
- Stazione Centrale - capolinea Piazzale Atleti Azzurri d'Italia;
- Stazione Centrale - capolinea Via Genova;
- capolinea via Riva di Reno - capolinea Via Pertini(a San Lazzaro di Savena).

Figura 71
Rete Tram CIVIS



Fonte: sito web ATC S.p.A. Bologna.

Sono previsti **42 mezzi in esercizio** (e un totale di 49) che si muoveranno sul percorso stradale esistente seguendo una traiettoria di marcia, definita da apposita segnaletica orizzontale, che verrà letta da dispositivi di tipo ottico di supporto al conducente nella guida; i veicoli, della lunghezza di 18,43 metri, saranno alimentati con corrente elettrica continua, riducendo al minimo l'inquinamento ambientale e l'inquinamento acustico.

Con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 29 novembre 2004 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comuni di Bologna e San Lazzaro, ATC S.p.A., sono state recepite le “Scelte di adeguamento del progetto ‘Trasporto Pubblico a Guida Vincolata-TPGV’”, ed il 15 maggio 2007, tra gli stessi soggetti, è stato sottoscritto l’Accordo di Programma (ex. art. 40 L.R. 20/00) per l’approvazione del progetto TPGV Bologna - San Lazzaro di Savena, in variante al PRG del Comune di Bologna e del Comune di San Lazzaro di Savena, anche al fine di precisare ruoli, competenze e criteri di riparto degli impegni finanziari dei vari soggetti coinvolti.

Il costo complessivo dell'intervento è previsto in 182.160.492,69 Euro ed il contributo del Ministero è definito in misura pari al 60%. In tale ambito **la Regione ha confermato la propria quota di cofinanziamento pari a 4.472.001,14 Euro**, risorse programmate nell'ambito degli investimenti degli Accordi di Programma per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.

3. People Mover collegamento automatico tra l'Aeroporto G. Marconi e la Stazione Centrale di Bologna

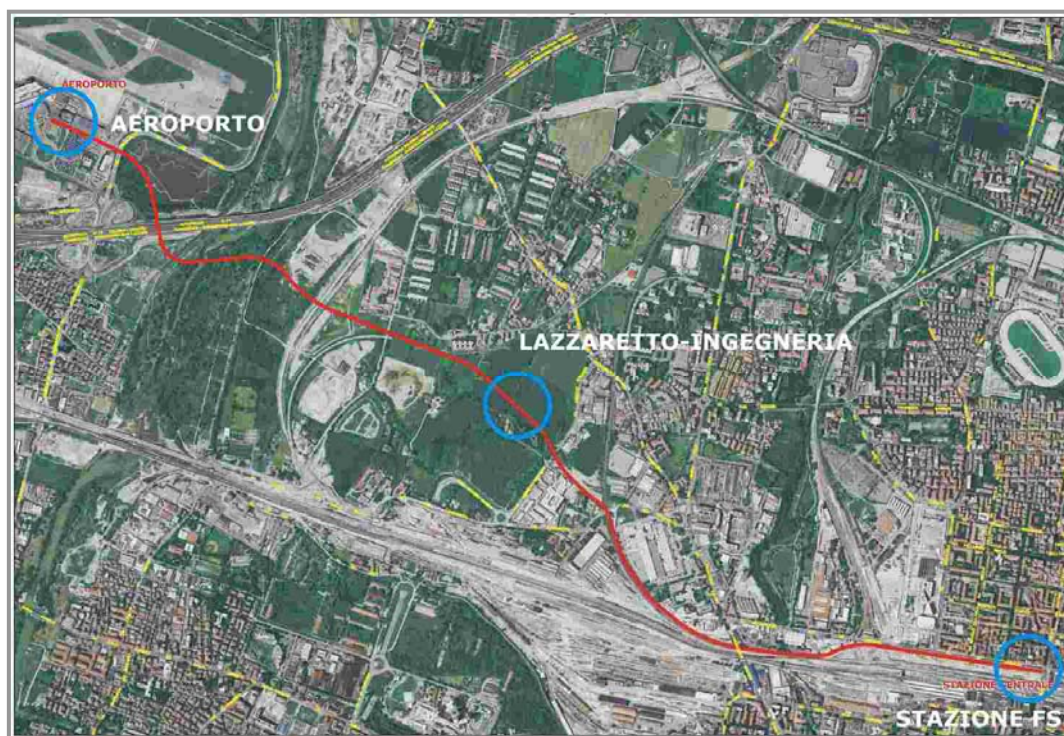
Il servizio navetta denominato People Mover garantisce un collegamento diretto in sede segregata (svincolata cioè dal traffico stradale) con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti tra i due più importanti poli funzionali dell'area metropolitana bolognese:

- il nuovo complesso della Stazione Centrale di Bologna, che rappresenta uno dei principali nodi della rete ferroviaria italiana, la cui funzione è ampliata e rafforzata dalla realizzazione e attivazione delle linee Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC);
- l'Aeroporto Marconi, portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo ed internazionale.

Il tracciato è di circa 5 km, realizzato in parte prevalente in viadotto.

L'intervento prevede una forte integrazione dei capolinea negli organismi edilizi di recapito (aeroporto e stazione), al fine di limitare i tragitti ed i tempi di trasbordo.

Figura 72
Tracciato del People Mover



La fermata intermedia è collocata in posizione baricentrica all'interno del comparto Lazzaretto, in modo da ottimizzarne la fruibilità da parte delle nuove attività insediate, con particolare riferimento alle strutture universitarie (facoltà di Ingegneria).

Il sistema di trasporto ipotizzato si basa su convogli leggeri, di limitata lunghezza (capacità circa 200-220 passeggeri), a guida automatica. La frequenza dei passaggi sarà inferiore ai 10 minuti, con possibilità di implementare nel tempo il sistema. La capacità di trasporto in questa prima fase è stimata nell'ordine di 1.500 passeggeri/ora per direzione.

Relativamente a questo intervento, del **costo di circa 101 Milioni di Euro** (comprensivi di IVA), la Regione ha sottoscritto numerosi accordi, volti a favorirne l'attuazione.

L'1 agosto 2006 Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna hanno sottoscritto un **Accordo Quadro per “La città metropolitana di Bologna”**, che conferma, tra le varie azioni integrate per il sistema dei trasporti e della mobilità, la realizzazione del People Mover.

Il 14 marzo 2007 Comune e Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e RFI S.p.A. hanno sottoscritto un Accordo per la realizzazione del People Mover riguardante in particolare l'utilizzo gratuito di aree di pertinenza RFI.

Il 23 luglio 2007 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto due ulteriori Accordi per la realizzazione del People Mover.

Nel primo Accordo, sottoscritto con Comune e Provincia di Bologna, la **Regione si impegna**, in attuazione dell'Accordo Quadro per “La città metropolitana di Bologna” dell'1 agosto 2006, all'assegnazione e concessione del **finanziamento di Euro 27 Milioni di Euro a favore del Comune di Bologna**, individuato quale stazione appaltante dell'opera pubblica “People Mover”.

Il secondo Accordo, stipulato insieme a Comune e Provincia di Bologna e con la società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, costituisce impegni per quest'ultima, tra cui quello di contribuire al cofinanziamento dell'opera per mezzo della corresponsione diretta al Concessionario di complessivi 2,7 Milioni di Euro.

3.8.2 Il trasporto Rapido Costiero (TRC) della costa romagnola

L'intervento, nella sua più ampia definizione di “sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della Costa Romagnola Metropolitana”, rientra nel primo programma delle opere strategiche individuate con delibera CIPE 21/12/2001 n. 121, attuativa della Legge 21/12/2001, n. 443 (cosiddetta Legge Obiettivo).

Il progetto è tecnicamente denominato Trasporto Rapido Costiero (T.R.C.), e prevede la realizzazione di tre tratte, che verranno eseguite nel seguente ordine:

- 1 ° tratta funzionale: da Rimini Stazione a Riccione Stazione;
- 2° tratta funzionale: da Rimini Stazione alla Fiera di Rimini;
- 3° tratta funzionale: da Riccione Stazione a Cattolica.

Il tracciato della tratta funzionale Rimini FS-Riccione FS si svilupperà in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna-Ancona, sul lato a monte, seguendo un corridoio territoriale baricentrico rispetto all'attuale assetto insediativo urbano, ad una distanza media di circa 300 metri dall'attuale percorso filoviario.

I mezzi utilizzati saranno a guida assistita e a trazione elettrica. La realizzazione di una sede protetta consentirà l'impiego di veicoli con piano di calpestio alla stessa altezza delle banchine, facilitando le operazioni di salita e di discesa dei passeggeri, con ruote gommate, e saranno provvisti di dispositivi autonomi di guida e di meccanismi direzionali delle ruote, consentendo la scelta tra la guida automatica, semiautomatica e manuale.

Come espresso nell'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC Cattolica-Rimini Fiera, sottoscritto il 15 luglio 2008 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Rimini e Comuni di Rimini, Riccione, Misano Adriatico e Cattolica e l'Agenzia Mobilità della Provincia di Rimini, che definisce tra l'altro gli impegni reciproci e le risorse finanziarie per la copertura del costo dell'intervento Rimini FS-Riccione FS, cui concorre anche lo Stato, la **Regione interviene con un finanziamento di 7.746.850 Euro per l'opera e di 2.793.976,52 Euro per l'acquisto dei veicoli**.

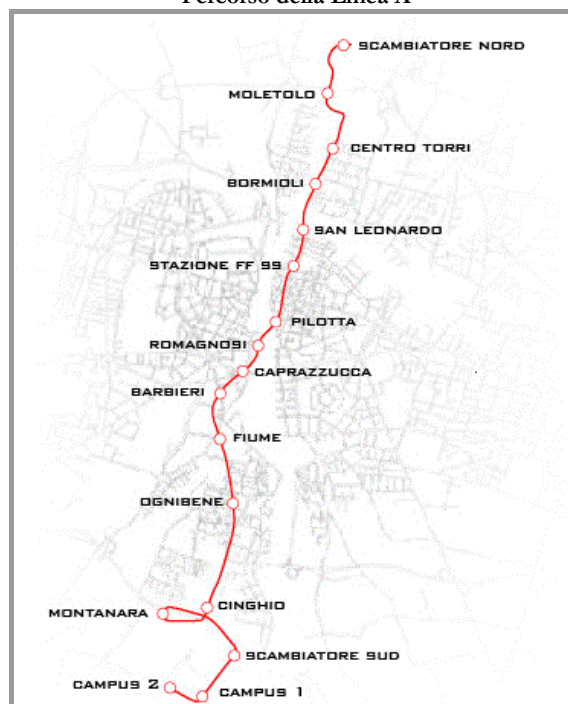
3.8.3 Il Sistema di trasporto Autostrada-Stazione FS-Campus Universitario (Linea A) e Aeroporto-Stazione FS (Linea C) di Parma

La lunghezza del tracciato del progetto della Linea A (definitivo presentato nella Conferenza di servizi del 2009), che collega il casello dell'Autostrada a Nord con il Campus Universitario a Sud, passando per il nodo di interscambio della stazione ferroviaria FS, è di 10.992 metri, di cui il tratto in galleria è pari a 6.222 metri; il numero totale di fermate è pari a 17, di cui 10 in sotterraneo e 7 a raso.

La linea C, costituita dalla fermata Aeroporto, collegherà quest'ultimo e la stazione ferroviaria, utilizzando i binari della linea storica MI-BO. La capacità di trasporto del veicolo tranviario preso a riferimento è pari a circa 240 posti; è previsto un servizio con frequenza di 5 minuti nell'ora di punta, ma il sistema è in grado di garantire una frequenza massima di 3 minuti.

Attualmente il **costo previsto dell'opera, comprensivo dei convogli, è di 318 Milioni di Euro.**

Figura 73
Percorso della Linea A



Fonte: sito web Metro Parma.

3.8.4 Il Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena e dei comuni limitrofi

Il progetto, che sceglie la tecnologia tranviaria, prevede la realizzazione di due linee per complessivi 15 km, 29 fermate e l'utilizzo di 25 vetture bidirezionali dalla capienza di circa 180 passeggeri, con una frequenza di transito di circa 5 minuti su 15 ore al giorno.

È individuata l'interconnessione con il servizio urbano e con le linee ferroviarie esistenti tra cui il nodo della Stazione FS centrale.

Il quadro economico del progetto presentato al Ministero nel 2005 è **di 355,9 Milioni di Euro per i costi di costruzione ed il materiale rotabile, e pari a 408,2 Milioni in totale**, considerando gli oneri finanziari.

IL SETTORE FERROVIARIO

4 MONITORAGGIO DEL SETTORE

4.1 PREMESSA

In questi anni il settore ha risentito del mancato aggiornamento dei trasferimenti statali (definiti nel 1999), al tasso di inflazione programmato, pur previsto per legge, che si è riverberato sui corrispettivi e sulla gestione degli stessi Contratti. La situazione, che rischiava di esasperare i rapporti con le aziende e che impediva, di fatto, il miglioramento dei livelli di servizio offerti, ha avuto una parziale apertura con la Legge Finanziaria 2008 dello Stato, che consente di mettere in gioco, attraverso la compartecipazione delle Regioni, maggiori risorse finanziarie, anche se con riferimento ai soli servizi ferroviari di interesse regionale non in concessione ad FS (art. 8, D.Lgs. 422/97).

Resta ancora non completamente risolto il riallineamento dei trasferimenti statali per i servizi di interesse regionale che si sviluppano sulla rete nazionale. **La L. 185/08 (modificata con L. 14/09) ha previsto l'assegnazione di 480 Milioni di Euro** – per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 – al fine di assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, che fanno capo ai Contratti di Servizio delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia. Le risorse verranno assegnate direttamente alle Regioni. Al momento dell'elaborazione di questo rapporto si è ancora in attesa del Decreto di riparto delle relative risorse sia tra servizi di competenza regionale e quelli di competenza statale (i cd. “servizi universali”) che tra le varie Regioni interessate per i servizi di loro attribuzione. Pare ormai probabile che, dei 480 Milioni previsti, 430 saranno assegnati ai servizi di competenza delle Regioni a statuto ordinario.

Gli sforzi compiuti hanno comunque portato ad un **incremento complessivo della quantità dei servizi erogati**: sulle ferrovie regionali l'incremento nel 2007 è stato di circa 700.000 treni*km, rispetto ai 2.230.000 registrati prima del trasferimento delle competenze (oltre il 30% in più), anche in relazione alla riattivazione e al potenziamento di alcune tratte ferroviarie; su quelle nazionali, più di 1.000.000 di treni*km, rispetto agli 12.100.000 ereditati dallo Stato (circa il 7,5% di incremento). Nel dicembre del 2008 i servizi sono stati ulteriormente incrementati di circa 350.000 km ed un ulteriore incremento, di circa 150.000 km, è previsto per l'aprile del 2009.

Resta comunque forte l'esigenza di agire celermente in due direzioni: **incrementare ulteriormente i servizi**, collocandoli prioritariamente dove la domanda è più accentuata, e **procedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile**, soprattutto per il rinnovo e il miglioramento qualitativo del parco regionale, per altro, in gran parte a propulsione diesel, la cui età media si approssima ai trenta anni.

Per l'incremento dei servizi di interesse regionale e locale, non va in particolare perduta la possibilità di inserire **relazioni ferroviarie aggiuntive sulla dorsale centrale Milano-Firenze**, cercando di acquisire tempestivamente parte delle fasce temporali di occupazione dei binari (“tracce”) che si sono rese disponibili in seguito al completamento dei lavori dell'Alta Capacità ferroviaria nel 2008 tra Bologna e Milano e nel 2009, tra Bologna e Firenze, che porteranno al trasferimento su tali linee di molta parte dei servizi di lunga percorrenza, ES in particolare, di competenza statale.

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, è in avanzata fase di definizione uno **studio che prefigura tre scenari temporali di esercizio**, per un incremento progressivo della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale, ipotizzato complessivamente in circa il 50% dell'attuale, di cui il 20 % nei prossimi tre anni e la rimanente parte al completamento dei lavori del nodo di Bologna, di quelli del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) bolognese e degli altri lavori nel resto della Regione.

Il primo incremento è pienamente compatibile con i contenuti contrattuali prefigurati dalla gara ad evidenza pubblica, recentemente aggiudicata dalla Regione Emilia-Romagna, per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale in un unico lotto e con quanto previsto dall'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Circa il 4 % di tali incrementi avrà compiutamente corso nell'arco del 2009 e un altro 6% avrà avvio nell'arco del 2010.

Per il **miglioramento della qualità dei servizi ferroviari** viene effettuato un monitoraggio costante e sistematico, anche con campagne di rilevazione lungo tutta la rete, per accertare il rispetto delle condizioni contrattuali che vincolano le imprese che li erogano. Nel corso del 2008 sono state avviate ulteriori azioni, per dare maggiori strumenti alle strutture regionali, al fine di stimolare le aziende ferroviarie a rendere livelli di servizio più elevati, anche attraverso un maggiore coinvolgimento degli utenti e delle loro associazioni più rappresentative. Al riguardo è in corso di costituzione un "nucleo" di operatori regionali appositamente preposto al controllo del rispetto del Contratto di servizio.

Da richiamare anche l'**insediamento definitivo del Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale (CRUFER)** secondo gli indirizzi fissati dall'art. 17 dalla Legge Regionale 30/98.

Per perseguire obiettivi di mobilità sostenibile, il trasporto ferroviario deve poter contare, come già evidenziato, su specifici investimenti per rinnovare il parco rotabile, riguardo al quale la Regione, negli scorsi anni, ha concorso attraverso importanti investimenti. 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 Euro. Di quanto previsto, sono già entrati in esercizio **sette convogli tipo "Minuetto" e quattro composizioni con carrozze a due piani tipo "Vivalto"**.

Altri finanziamenti soprattutto rivolti a incrementare e rinnovare il parco rotabile regionale sono stati già assegnati alle aziende ferroviarie che operano sulle altre linee, utilizzando quota parte dei fondi previsti dall'Accordo di Programma sottoscritto il 18/12/2002 dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il piano di investimenti complessivo definito dall'Accordo con il Ministero prevede attualmente una spesa di circa 188 Milioni di Euro, dei quali circa il 53% per la fornitura di nuovi treni. Ulteriori risorse si stanno liberando in relazione ad economie nel frattempo intervenute. Per la loro utilizzazioni occorreranno specifici Accordi Integrativi con il competente Ministero ed ulteriori Contratti con la Ferrovie Emilia Romagna S.r.l., cui la Regione ha affidato il ruolo di stazione appaltante.

Per l'attuazione degli investimenti la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto specifici **Contratti di Programma con le Aziende concessionarie del trasporto pubblico ferroviario ora confluite in FER**. Le modalità di utilizzo di tali stanziamenti consentono il recupero di quota parte degli interessi, non impegnati per l'accensione di mutui.

Gli interventi prioritari individuati sono parte di un "**piano straordinario**", alimentato anche da ulteriori fonti di finanziamento, tra cui risorse FAS e fondi messi direttamente a disposizione della Regione, anche per potenziare e aumentarne i requisiti di sicurezza della rete regionale e per acquistare altro materiale rotabile.

Alla Regione fanno capo **circa 350 km di linee ferroviarie**, ai quali se ne aggiungeranno tra breve altri 15 km, in seguito al prossimo completamento dei lavori su un'ulteriore tratta: la Portomaggiore-Dogato di Ostellato.

Per potenziare e ammodernare le linee regionali sono in corso di progettazione o di attuazione, nell'ambito del già citato Accordo di Programma, sottoscritto nel 2002, dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, importanti interventi per circa 90.000.000 Euro, pari a circa il 47% dell'intero finanziamento di 188 Milioni di Euro previsto dall'Accordo (la restante quota del 53% è stata destinata, come già ricordato, al materiale rotabile).

I **principali interventi** riguardano l'armamento ferroviario, l'elettrificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l'eliminazione di passaggi a livello.

Le risorse assegnate sono insufficienti per coprire i fabbisogni complessivi richiesti per portare la rete regionale, che storicamente si è sviluppata in maniera disomogenea poiché affidata a gestori diversi, a standard uniformi e tecnologicamente evoluti. Gli sforzi in corso sono comunque in grado di garantire un buon salto qualitativo.

Restano da attuare diversi interventi, soprattutto mirati alla **progressiva elettrificazione di tutte le linee** (l'attuale trazione diesel confligge con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti), **miglioramento** - elemento di particolare attenzione - **delle condizioni di sicurezza** (nuovi apparati centrali in alcune stazioni, miglioramento del segnalamento, eliminazione dei passaggi a livello, ecc.), l'introduzione di specifiche tecnologie sviluppate recentemente (sottosistemi per il controllo e la gestione della condotta e della marcia dei treni) e la realizzazione di un **unico apparato centrale per il governo unitario dell'intera rete regionale**.

Le **priorità di investimento** riguardano:

- l'installazione di sistemi di sicurezza sulla rete e interventi per migliorare i sistemi di circolazione;
- l'acquisizione di nuovo materiale rotabile, locomotori e carrozze ed elettromotrici;
- l'elettrificazione della rete regionale con interventi su 96 km per raggiungere il 70% di linee elettrificate, che attualmente, sui complessivi 350 km, presentano 70,3 km (pari al 19,7% del totale) già elettrificati e 83,5 km in cui le opere sono in corso o finanziate;
- ulteriori interventi sulle varie linee, quali la realizzazione di collegamenti per l'integrazione delle linee regionali ai fini dell'unificazione dell'intera rete e per garantire la sua interoperabilità con quella nazionale.

Per le priorità indicate, le **necessità finanziarie rispetto a quelle già acquisite sono stimabili, allo stato attuale, in ulteriori 300 Milioni di Euro, di cui una quota rilevante di provenienza FAS**, ma in parte non ancora disponibili, considerando le evoluzioni tecnologiche e i necessari approfondimenti progettuali che dovranno prodursi nel corso prossimo triennio.

Per la rete ferroviaria regionale vanno inoltre previsti adeguati investimenti per:

- garantirne la funzionalità, attraverso le occorrenti manutenzioni straordinarie e i rinnovi delle linee e degli impianti, i cui costi sono al momento esclusivamente coperti con i fondi assegnati dalla Legge 297/78; risulta necessario l'adeguamento di tali fondi, rimasti immutati da più di dieci anni, che ammontano, attualmente, a circa 4 Milioni di Euro annui;
- migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza (sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto va previsto anche per la rete nazionale.

In tema di **accessibilità e di integrazione con il territorio delle stazioni**, di particolare rilievo risulta l'intervento per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra la linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano – i cui lavori sono stati appaltati alla fine del 2008 - per la realizzazione del quale è stato acquisito un

ulteriore finanziamento di 35 Milioni di Euro sulla base di uno specifico Accordo di Programma Quadro con i Ministeri coinvolti.

Il nuovo nodo si colloca in un contesto interessato da importanti relazioni di traffico e da diversi progetti infrastrutturali, alcuni dei quali già in corso di realizzazione, tendenti a soddisfare una forte domanda di mobilità, in coerenza con gli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti (PRIT).

Le iniziative che si vanno sviluppando sono perciò tra loro coordinate ed orientate alla crescita di un territorio che si trova ad essere punto di transito di grandi reti infrastrutturali europee ed area privilegiata per lo sviluppo della mobilità ferroviaria e delle relative connessioni modali.

4.2 I CONTRATTI DI SERVIZIO FERROVIARI

Con Accordi di Programma tra la Regione ed il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, sottoscritti nel 2000 (e recepiti DPCM 16/11/2000) si è dato avvio all'attuazione di quanto previsto dagli artt. 8 e 9 del D.Lgs. 422/97, recante il conferimento alle Regioni di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Gli Accordi sino al 2007 hanno portato alla stipula:

- di **specifici Contratti per l'affidamento delle attività di trasporto pubblico e per la gestione delle infrastrutture di proprietà regionale** (tradotti rispettivamente in Contratti di Servizio e in Contratti di Servizio e Programma) con le Società Ferroviarie (FER S.r.l., Consorzio ACT di Reggio Emilia, ATCM S.p.A. di Modena, ATC S.p.A. di Bologna);
- di un **Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.**, per l'erogazione dei servizi ferroviari di interesse regionale sulle linee nazionali, affidati alla stessa Trenitalia.

Il settore ferroviario nel 2008 è stato caratterizzato da importanti elementi di innovazione e modificazione:

- **perfezionamento del contratto con il Consorzio Trasporti Integrati**, vincitore della gara, a lotto unico, per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale;
- azioni mirate alla costituzione di una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale** (art. 44 della L.R. 30/98);
- Legge 244/07 "Finanziaria 2008" dello Stato.

Il **quadro di riferimento contrattuale** si è significativamente semplificato a fronte sia della conclusione della nuova gara, a lotto unico, per l'affidamento dei servizi ferroviari, sia per l'accorpamento dall'1/1/2008 per cessione del ramo d'azienda ferroviario ATCM S.p.A. nella società FER S.r.l.

Nel 2008 Il completamento e il perfezionamento delle procedure per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Romagna ha portato alla sottoscrizione il 31 marzo 2008 di un **nuovo Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, risultato vincitore della gara - con decorrenza 1 luglio 2008 - della durata di tre anni, eventualmente rinnovabile per altri tre al verificarsi di determinate condizioni. L'ammontare complessivo dei treni*km definiti nel Contratto è di 16.729.001 annui per un corrispettivo, sempre annuo, di 98.397.893 Euro.

Il 2008 ha quindi avuto da due distinti periodi di gestione del servizio ferroviario: nel primo semestre sono stati prorogati, in attesa di completamento delle procedure di gara, i Contratti di Servizio esistenti con le Aziende ferroviarie; dall'1 luglio 2008 è stato gestito il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati.

Sono stati inoltre coordinati e amministrati operativamente i "Contratti di Servizio e di Programma" per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale e locale – la cui estensione è di circa 350

km - con le Società FER S.r.l., ed il Consorzio ACT di Reggio Emilia. I Contratti hanno decorrenza 1 gennaio 2004 e restano vigenti fino alla scadenza delle concessioni novennali in essere, scadenza che interverrà nei primi mesi del 2010.

Relativamente ai “Contratti di Servizio e di Programma” per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di proprietà regionale sono state assegnati i seguenti **corrispettivi**:

- alla FER S.r.l., a seguito del subentro per cessione di ramo d'azienda ferroviario all'ATCM S.p.A. dal 1 gennaio 2008, inizialmente Euro 7.230.396,59;
- al Consorzio ACT-Reggio Emilia, Euro 3.150.387,08.

Nel corso dell'anno si è reso necessario ed opportuno riconoscere con decorrenza 1/1/2008 alla **FER S.r.l. un incremento di 1.000.000,00 Euro del corrispettivo annuo** del Contratto di Servizio e Programma necessario per l'entrata in esercizio della trazione elettrica su alcune linee ferroviarie affidate alla stessa FER e per aggiornare i fabbisogni connessi alla gestione delle linee affidate in concessione alla medesima azienda ferroviaria, a prevalente capitale regionale, rimasti sostanzialmente immutati dal 2001.

Per l'esercizio della ferrovia Casalecchio-Vignola, in mancanza dell'approvazione del Decreto concernente la nuova ripartizione tra le Regioni a Statuto ordinario, delle risorse da destinare all'esercizio della delega di cui all'art. 8 del D.Lgs. 422/97 (al fine di recepire gli effettivi fabbisogni individuati da Comitati di verifica e monitoraggio appositamente istituiti, previsti dagli Accordi sottoscritti con il competente Ministero), nel 2008 è stata assegnata e concessa ad ATC S.p.A. di Bologna nel primo semestre 2008 una somma pari alla metà del trasferimento annuale previsto dallo Stato con D.P.C.M. 16 novembre 2000 corrispondente a Euro 1.745.624,32.

Successivamente, a seguito dell'approvazione della legge di assestamento di Bilancio di previsione 2008 sono stati **assegnati ad ATC S.p.A. risorse regionali per Euro 1.138.303,90** al fine di compensare, in mancanza degli ulteriori e attesi trasferimenti statati, i maggiori fabbisogni riscontrati nel primo semestre 2008 per la gestione della linea per i servizi ed i potenziamenti elettrici.

A fronte della sottoscrizione del Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati di tutti i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario di competenza della Regione Emilia-Romagna, **l'ATC S.p.A. dall'1 luglio 2008 non è più titolare dei servizi ferroviari che si sviluppano sulla linea Casalecchio-Vignola**. Il 30 dicembre 2008 è stato inoltre sottoscritto un Contratto di Servizio e Programma per la gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura per un corrispettivo annuo di 1.375.604,90 Euro avente decorrenza 1 luglio 2008 scadenza della concessione, relativamente all'anno 2008 sono state assegnate impegnate e liquidate risorse pari a 687.802,45 Euro più un corrispettivo di 325.000,00 Euro per servizi sostitutivi/integrativi su gomma.

La **costituzione di una società unica di gestione della rete ferroviaria regionale** obiettivo posto dall'art. 44 della L.R. 30/98 nel corso dell'anno 2008 ha visto quindi una decisa accelerazione.

All'inizio del 2008 la **Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. si è sostituita all'ATCM S.p.A. nella gestione della ferrovia Modena-Sassuolo** per cessione del ramo di azienda ferroviario. Il subentro ha comportato l'ingresso di FER in tutti i rapporti concessori e contrattuali in essere che l'ATCM aveva con la Regione, anche quelli relativi all'attuazione del piano degli investimenti.

Il 29 dicembre 2008 è stato sottoscritto il **contratto di conferimento, a fare data dall'1 gennaio 2009, del ramo d'azienda ferroviario di ACT Azienda Consorziale Trasporti**. Il subentro ha comportato l'ingresso di FER in tutti i rapporti concessori e contrattuali in essere che l'ACT Azienda Consorziale Trasporti aveva con la Regione, ed è subentrata quale sub-concessionario della Provincia dei beni relativi allo Scalo di Linizzano e al compendio ferroviario merci.

Il 23 dicembre 2008 l'ATC S.p.A. e la FER S.r.l. hanno presentato alla Regione Emilia-Romagna la richiesta di nulla osta per dar corso al trasferimento della Concessione di impianto ferroviario, del contratto di Servizio e Programma per la gestione dell'infrastruttura, del Contratto di programma per la gestione degli investimenti dall'A.TC alla società FER. Il trasferimento è intervenuto con decorrenza 1/2/2008.

Da segnalare anche, nel corso del 2008 **l'assegnazione alla FER da parte della Regione di 15.000.000 di Euro per l'aumento del proprio capitale sociale.**

Il recepimento della L. 244/07 **"Finanziaria 2008"** in sede di assestamento di Bilancio di Previsione 2008 e di conseguenti intese raggiunte a livello regionale, hanno reso disponibili nel 2008, per il settore ferroviario, **ulteriori risorse pari a 20.214.408,00 Euro.**

Queste risorse hanno consentito di perseguire, in linea con gli obiettivi dell'Atto di Indirizzo triennale 2007-2010, un ulteriore sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e una loro maggiore qualificazione. Nel corso del 2008 sono stati incrementati i servizi per circa 75.000 km, per una spesa aggiuntiva di circa 680.000 Euro. Nel dicembre dello stesso anno, con proiezione al 2009, i servizi verranno ulteriormente e gradualmente incrementati di circa 350.000 km, corrispondenti ad una maggiore spesa di 3.150.000 Euro.

Le ulteriori risorse 2008 hanno anche permesso di riconoscere alle Aziende ferroviarie regionali il recupero dell'inflazione degli anni precedenti e di assegnare **corrispettivi aggiuntivi** per maggiori fabbisogni riscontrati. In particolare sono stati riconosciuti:

- ad ATC S.p.A., oltre agli importi sopra indicati, un corrispettivo aggiuntivo pari a 2.000.000,00 Euro per la gestione della linea e dei servizi Bologna-Casalecchio-Vignola per l'anno 2007;
- al Consorzio ACT di Reggio Emilia un corrispettivo integrativo pari a 750.000,00 Euro per le attività svolte nell'ambito della gestione dei servizi e per i maggiori fabbisogni riscontrati nel 2007, un incremento dei corrispettivi per maggiori fabbisogni 1 semestre 2008 pari a 400.000,00 Euro;
- alla FER S.r.l.:
 - un corrispettivo aggiuntivo per i maggiori servizi consolidati sulla linea Modena-Sassuolo riferiti all'1 semestre 2008 per un importo pari a 261.910,74 Euro;
 - l'adeguamento del corrispettivo per Contratto di Servizio e Programma per 1.000.000,00 Euro, al fine di aggiornare le assegnazioni originarie, ancora ferme al 2001, pur a fronte di maggiori costi anche determinati dall'intervenuta elettrificazione di alcune linee;
 - corrispettivi aggiuntivi per il riconoscimento dell'inflazione dal 2004 al 30/6/2008 per un importo pari ad 629.844,93 Euro;
 - corrispettivi integrativi, a seguito del subentro dall'1 gennaio 2008 per cessione di ramo d'azienda ferroviario dell'ATCM S.p.A., dovuti principalmente all'allungamento delle percorrenze in conseguenza all'apertura al pubblico esercizio, dal 2004, della nuova tratta: Stazione di MO/P.za Manzoni-Stazione di MO/RFI, per una somma pari a 1.575.386,31 Euro quale copertura dei maggiori oneri sostenuti e riconoscimento inflattivo 2004-2007.

Per la **copertura dell'IVA sui Contratti di servizio ferroviari**, la Regione ha dovuto sostenere parte di relativi oneri a norma dell'art. 9 della Legge n. 472/1999, corrispondente ad una quota pari a circa il 45% della spesa.

Nel corso del 2008 si è ritenuto opportuno intervenire a favore degli utenti concedendo agli utenti abbonati la **gratuità di un mese di abbonamento al servizio ferroviario**. Tale gratuità ha comportato il riconoscimento a Trenitalia S.p.A. della relativa copertura finanziaria, con la liquidazione di un corrispettivo pari a 1.296.876,00 Euro. Il provvedimento ha attinto le risorse necessarie dalle riduzioni dei corrispettivi contrattuali operate negli anni 2005 e 2006 nei confronti di Trenitalia S.p.A. per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio.

4.3 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO E LA DOMANDA SODDISFATTA

4.3.1 *Il parco rotabile: composizione e standard di qualità*

Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna, erogati sia sulla rete nazionale che su quella regionale, vengono utilizzati attualmente oltre **500, tra carrozze e locomotori**, di cui circa l'80% di tipo elettrico ed il restante 20% di tipo Diesel. Quest'ultima tipologia è quasi tutta concentrata nelle aziende FER e ACT (confluita nel 2009 in FER), mentre rappresenta solo il 5% del parco rotabile di Trenitalia.

Negli ultimi anni, a fronte di una richiesta di comfort e di qualità sempre maggiori, la Regione ha concorso finanziariamente al sostegno del rinnovo del parco rotabile.

Per Trenitalia gli investimenti sul parco rotabile con fondi regionali hanno portato all'acquisto di **5 TAF** (treni ad alta frequentazione, doppio piano, costituiti da quattro elementi a composizione fissa), per poi proseguire con l'acquisto di **7 Minuetto** (costituito da una composizione bloccata di tre elementi). Gli acquisti più recenti riguardano le carrozze doppio piano **Vivalto** (4 composizioni). Si tratta di treni a composizione libera accoppiate ad un locomotore (di solito una E464), generalmente in composizioni da 6 elementi: oltre al locomotore, 4 carrozze e una "semipilota".

Complessivamente **sono state 15 le E464 che hanno beneficiato delle risorse regionali**.

Agli acquisti sopra citati si aggiungono le **nuove forniture della FER**, coperte integralmente con fondi assegnati dalla Regione.

In particolare, sono già in esercizio od ormai vicine ad esserlo **6 composizioni "Vivalto"**, costituite dal locomotore trainante tre carrozze ciascuno. A queste si aggiungono **2 composizioni c.d. "ex belghe"** completamente ristrutturate e **2 composizioni "Ansaldo Firema"**⁴⁹.

Insieme agli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile, si è provveduto anche ad ammodernare e migliorare il comfort per gli utenti del parco già esistente. In particolare sono stati attuati i seguenti interventi:

- condizionamento delle carrozze, al fine di garantire livelli di temperatura adeguata nel periodo estivo;
- sonorizzazione delle carrozze attraverso adeguati impianti di diffusione sonora per le comunicazioni agli utenti;
- revamping dei sedili e degli scomparti per migliorare il comfort e per sanare le situazioni di degrado.

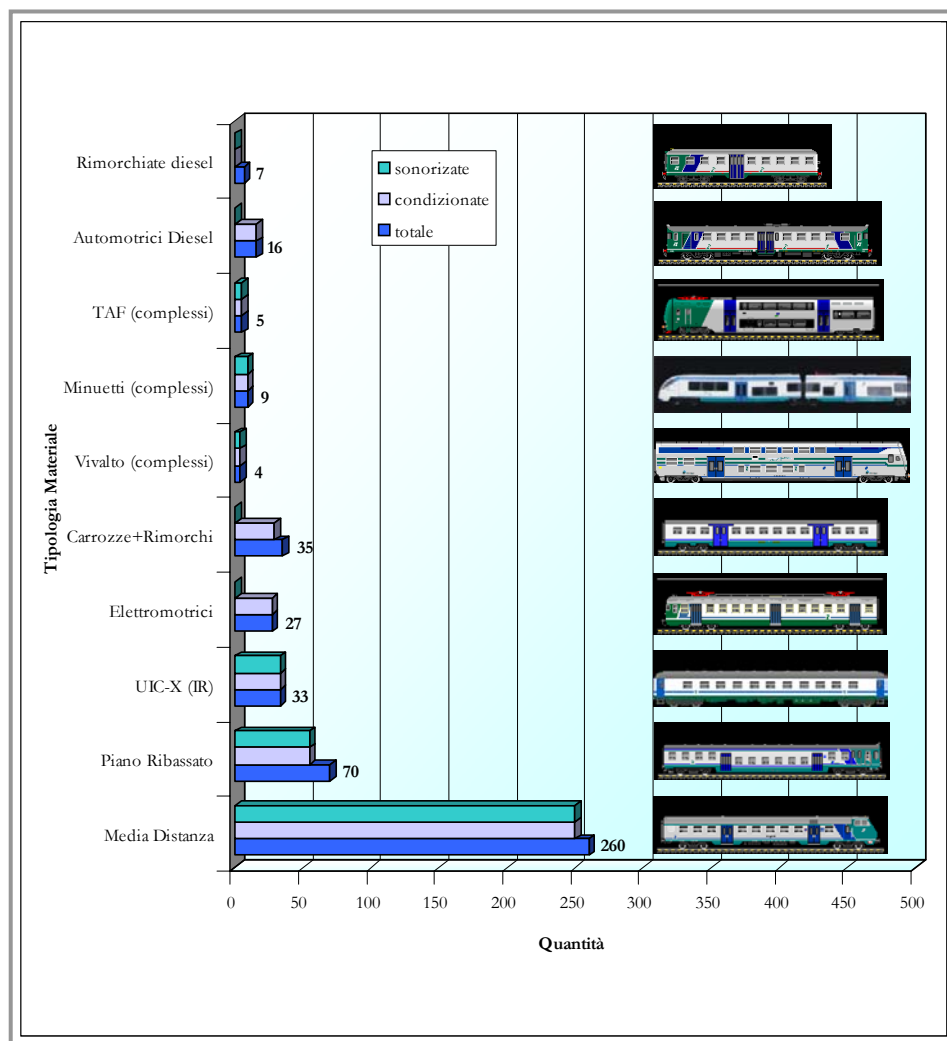
Al di là di questa tipologia principale di interventi sono stati effettuati altri interventi minori, quali, ad esempio, la pellicolazione delle carrozze per risolvere il problema dei graffiti esterni (pressoché completato per il materiale rotabile di Trenitalia), l'inserimento di nuovi sistemi frenanti o il miglioramento dell'accessibilità delle carrozze. E' inoltre in fase avanzata di attuazione il posizionamento sui treni di **dispositivi di ultima generazione per migliorare la sicurezza dell'esercizio ferroviario**.

Il grafico riportato di seguito rappresenta lo stato di rinnovo e di ammodernamento del materiale rotabile di Trenitalia. A tale proposito si evidenzia, oltre alla varietà dei mezzi circolanti (che vanno dalle Medie Distanze alle UIC-X fino ad i nuovi complessi Vivalto e Minuetto), che la percentuale di materiale dotato di sonorizzazione e di condizionamento è il 76% per il primo ed il 92% per il secondo. Inoltre più del

⁴⁹ Maggiori indicazioni sono riprese nel capitolo seguente relativo agli investimenti sul materiale rotabile.

50% del parco rotabile di Trenitalia è costituito da carrozze e semipilota di Media Distanza seguite dai “Piani ribassati”.

Figura 74
Materiale rotabile Trenitalia
(Anno 2007)



Per quanto riguarda, invece, le aziende ferroviarie, concessionarie della Regione, la situazione è la seguente:

- **FER: 75 elementi di “tipo Diesel”**, di cui il 64% condizionato e l’83% revampizzato; non è presente la diffusione sonora per le informazioni agli utenti;
- **ACT: 28 elementi di “tipo Diesel”**, di cui il 29% condizionato, mentre non sono stati effettuati, su alcuna carrozza, né revamping né interventi per la diffusione sonora;
- **ATCM: 9 elementi di “tipo elettrico”**, di cui il 56% condizionato, revampizzato, su cui è anche presente la diffusione sonora.

Di seguito sono riportati i dati relativi all’età media del materiale rotabile delle società FER, ATC, ATCM e ATC.

▪ FER	- locomotive Diesel	24 anni
	- locomotive elettriche	
	- locomotive da manovra	
	- automotrici e rimorchiate	
▪ ACT	- locomotive Diesel	13 anni
	- automotrici e rimorchiate	
▪ ATCM	- elettromotrici e rimorchiate	36 anni
▪ ATC	- elettromotrici e rimorchiate	34 anni

Si evidenzia che **ATCM, ACT e ATC sono confluite in FER**, rispettivamente l'1/1/2008, l'1/1/2009 e l'1/2/2009, e pertanto tutto il materiale rotabile è ora nella disponibilità della FER, con un'età media complessiva di 23 anni.

Il piano di acquisto, già avviato, di nuovo materiale rotabile, prefigurato dal **“piano straordinario d'interventi**, richiamato in altri punti del presente rapporto, abbasserà ulteriormente l'età media del parco nelle disponibilità della Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. Le risorse attualmente a disposizione, pur a fronte del notevole sforzo finanziario sostenuto dalla Regione, non consentono la completa sostituzione del materiale più vetusto, sul quale occorrerà continuare ad intervenire con lavori di ristrutturazione per garantirne la funzionalità a fronte dell'ulteriore incremento di servizi ferroviari previsti anche per il prossimo anno.

4.3.2 *La qualità del servizio*

La Regione, nell'adempimento delle funzioni acquisite in materia di trasporti ferroviari e al fine di perseguire una politica comune di qualità del trasporto pubblico, svolge una metodica attività di monitoraggio della qualità erogata sui treni e nelle stazioni. Nel **Contratto di Servizio**, che disciplina i rapporti tra la Regione e le imprese ferroviarie che erogano i servizi, sono definite: il programma di esercizio annuale oggetto del corrispettivo regionale; il proporzionale corrispettivo regionale; gli standard qualitativi di puntualità e affidabilità, pulizia dei mezzi e delle stazioni, di miglioramento delle relazioni con l'utenza, con particolare riguardo agli aspetti legati all'informazione e al comfort oltre che a eventi singoli di disservizio. Sono inoltre stabilite anche le riduzioni del corrispettivo contrattuale da applicare nel caso di mancato rispetto degli standard qualitativi e di eventuale minore quantità di servizio erogato.

Gli standard contrattuali definiti vengono assunti anche dalle Imprese ferroviarie all'atto della redazione delle proprie **Carte dei Servizi**, attraverso la quale si impegnano direttamente con gli utenti al rispetto di determinati standard.

1. Attività di monitoraggio

L'attività di monitoraggio è supportata da un costante aggiornamento della banca dati regionale ed è svolta secondo due metodi complementari:

- analisi critica e verifica, attraverso rilevazioni puntuali a campione, dei rapporti forniti periodicamente dalle Imprese ferroviarie per quanto attiene i parametri di puntualità, affidabilità, affollamento;

- specifiche ed estese indagini sul campo (“campagne di rilevazione”), effettuate con personale regionale oppure affidate dalla Regione a società esterne, per il monitoraggio della qualità erogata sui treni e nelle stazioni.

Con le campagne di monitoraggio vengono rilevati i diversi parametri che definiscono la qualità del servizio ferroviario, ed in particolare:

per i treni:

- puntualità: rilievo dei treni in ritardo;
- informazioni all'utenza: diffusione delle informazioni;
- affollamento: conteggio dei passeggeri presenti e numero di carrozze disponibili;
- condizioni di pulizia, danneggiamento ed eventuale presenza di graffiti all'esterno delle carrozze e all'interno degli scompartimenti;

per le stazioni:

- diffusione di informazioni mediante impianti sonori/visivi (partenze/arrivi treni ed eventuali disservizi) e mediante affissioni (orario ferroviario, mappa rete servizio ferroviario, tariffe ferroviarie applicate, comunicati informativi per eventuali lavori programmati sulla linea, informazioni localizzazione rivendite biglietti);
- reti di vendita: presenza di biglietteria, presenza di attività commerciali addette alla vendita di biglietti, presenza di emettitrici di biglietti self-service;
- infrastrutture: presenza di sale d'attesa, servizi igienici, etc.;
- condizioni di pulizia di sale d'attesa, servizi igienici e delle altre aree aperte al pubblico.

Il campione dei treni rilevati è, per ogni “campagna”, superiore al 90% di quelli regionali circolanti in un giorno feriale medio del periodo di rilevamento (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi). Con le campagne di un anno viene comunque censita la totalità dei treni circolanti nelle ore diurne.

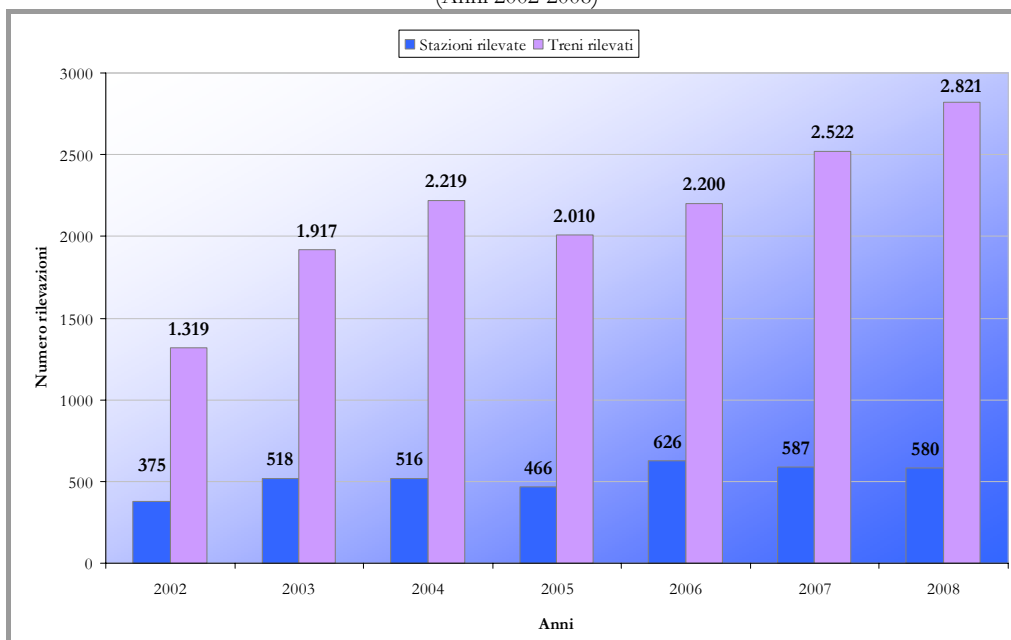
Nel corso di ogni anno viene fatto almeno un sopralluogo in tutte le stazioni della regione. Il “campione” di ogni campagna è superiore al 40% del totale ed in ogni caso ricomprende sempre le 40 stazioni principali, che movimentano circa l'80% del traffico passeggeri complessivo.

Negli ultimi cinque anni si sono monitorati almeno 2.000 treni all'anno con un massimo di 2.821 treni nel 2008. Negli ultimi tre, per le stazioni, almeno una campagna ha riguardato la totalità delle stazioni; nelle ulteriori campagne sono state con particolare attenzione le stazioni o le fermate con maggiori problemi di qualità.

Tabella 35
Rilevazioni stazioni e treni
(Anni 2002-2008)

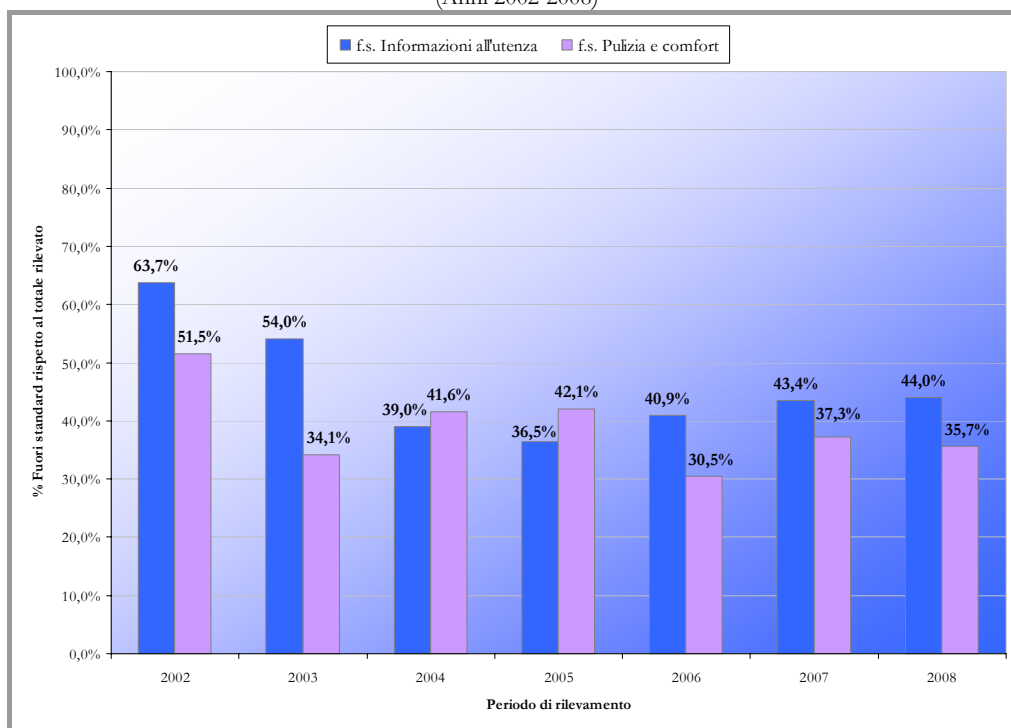
Anno	Rilevazioni alle stazioni	Treni rilevati
2002	375	1.319
2003	518	1.917
2004	516	2.219
2005	466	2.010
2006	626	2.200
2007	587	2.522
2008	580	2.821

Figura 75
Rilevazioni stazioni e treni
(Anni 2002-2008)



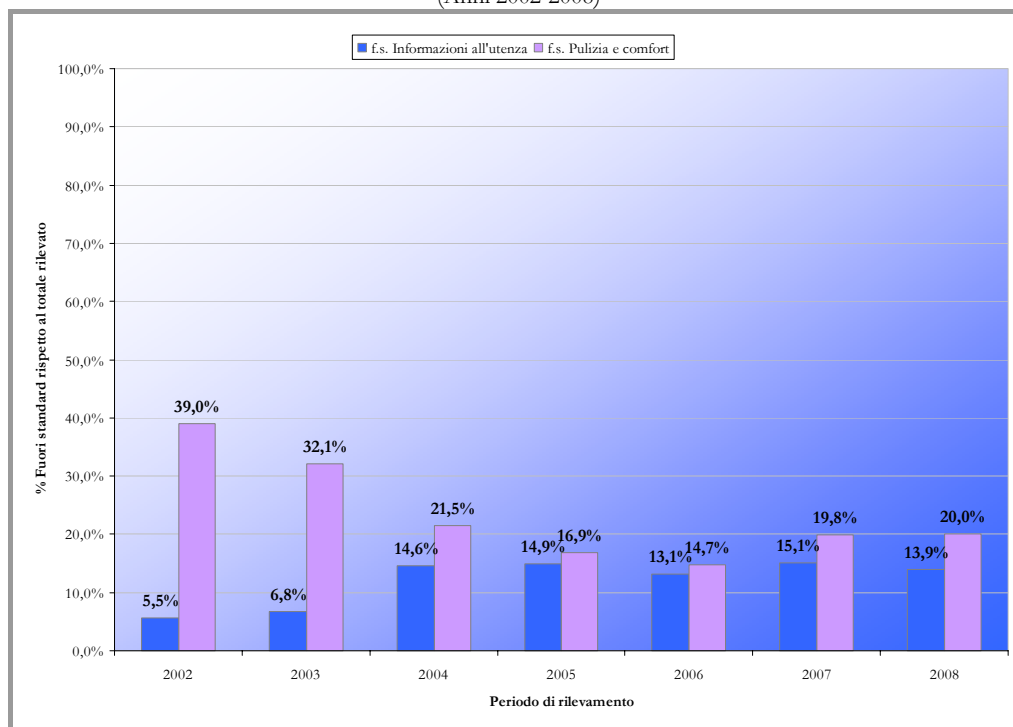
L'attività di controllo della Regione, dai riscontri effettuati, ha dato impulso ad un maggiore impegno delle Imprese ferroviarie nella gestione e mantenimento della qualità erogata sia per le stazioni che per i treni⁵⁰, per quasi tutti i parametri rilevati, come è evidenziato nelle figure sotto riportati.

Figura 76
Monitoraggio Stazioni Emilia-Romagna
(Anni 2002-2008)



⁵⁰ Nei grafici per f.s. si intende “fuori standard”, riferito rispettivamente ai treni o alle stazioni rilevate non conformi agli standard definiti contrattualmente.

Figura 77
Monitoraggio treni Emilia-Romagna
 (Anni 2002-2008)



2. Principali risultati delle rilevazioni nelle Stazioni dell'Emilia-Romagna⁵¹

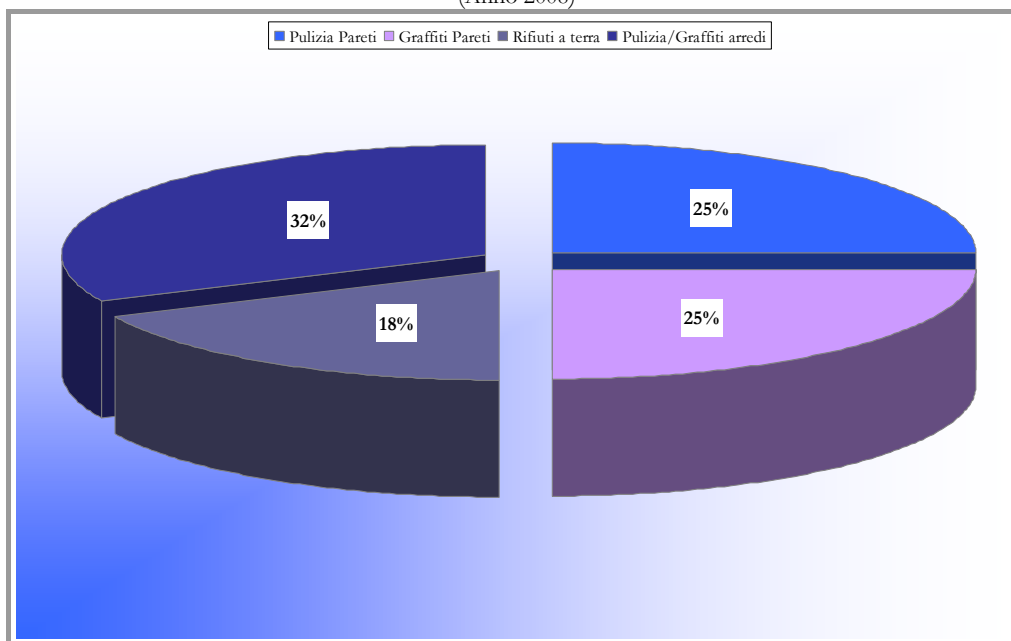
Per quanto riguarda il livello di qualità nelle stazioni della regione, si evidenzia, a seguito dei rilevamenti effettuati:

- **un miglioramento dell'informazione all'utenza**, dovuto all'avvio, in particolare nelle stazioni non presenziate, di più efficaci sistemi di informazione visiva e sonora con l'installazione di teleindicatori/monitor e con la diffusione di messaggi vocali più chiari; occorre evidenziare, tuttavia, negli ultimi due anni, un **peggioramento legato alla mancanza di mappe del servizio ferroviario regionale** e delle **tabelle indicanti tariffe**;
- **un miglioramento della pulizia e del comfort**, nonostante l'aumento delle stazioni/fermate non presenziate; negli ultimi anni si sono registrati numerosi atti di vandalismo come graffiti e danneggiamento soprattutto a biglietterie self service; al fine di garantire il presenziamento, la Regione Emilia-Romagna promuove anche l'affidamento delle stazioni "in comodato" alle Amministrazioni comunali; a tal proposito interessanti risultati che giungendo dalla collaborazione fra Comuni e RFI per decorare le stazioni, e in particolare i sottopassi, con "graffiti d'autore";
- **un calo del numero delle sale d'attesa**: nel 2003 erano presenti nel 79% di stazioni mentre nell'ultima campagna del 2008 sono presenti nel 60%; migliora, comunque, il comfort delle sale d'attesa accessibili; in molte stazioni medio/grandi le sale d'attesa vengono sostituite da sedute poste negli spazi di passaggio e negli atri con discordante gradimento da parte dell'utenza;
- **una drastica riduzione dei servizi igienici aperti al pubblico** (dal 64% del 2003 al 30% dell'ultima campagna del 2008); la percentuale rispetto al totale delle stazioni con biglietteria aperta al pubblico rimane sostanzialmente invariato, attestandosi al 14% del totale.

⁵¹ Per ogni anno si fa riferimento alla campagna più rappresentativa dell'universo dei treni e delle stazioni.

Nella figura successiva si evidenzia la distribuzione nell'ultimo anno delle situazioni fuori standard per quanto riguarda i **parametri di pulizia nelle stazioni della regione Emilia-Romagna**. In particolare si rileva che gli arredi delle stazioni risultano essere quelli maggiormente oggetto di danneggiamento, con una percentuale sul totale pari al 32%; in miglioramento rispetto al dato del 2007. In egual misura, invece, risultano la pulizia e i graffiti sulle pareti delle aree aperte al pubblico, con una percentuale del 25% ciascuna; il 18% dei fuori standard risulta dovuto a parametri riguardanti i rifiuti a terra in lieve aumento rispetto al dato del 2007.

Figura 78
Distribuzione fuori standard sulla qualità delle Stazioni
(Anno 2008)



Come mostrano le figure seguenti, per quanto riguarda la **pulizia e i graffiti sulle pareti delle stazioni** (rispettivamente con parametri fuori standard pari al 32% ed il 25% del totale delle stazioni rilevate), la maggior percentuale dei fuori standard è dovuto alle sale d'attesa, che risultano peraltro lo spazio aperto al pubblico oggetto di maggior vandalismo. I "fuori standard" interessano soprattutto alcune stazioni della rete ferroviaria di proprietà della Regione.

A seguire, risultano maggiormente vandalizzati i sottopassi pur essendo diminuita, rispetto al 2007, la percentuale di quelli graffiati; la pulizia mantiene lo standard dell'anno precedente.

Rispetto al 2007 risultano meno vandalizzati i bagni mentre è evidente un peggioramento delle altre aree aperte al pubblico (banchine, pensiline ecc.) sia rispetto alla pulizia che al vandalismo con una percentuale rispettivamente del 33% e del 21%.

Le biglietterie, invece, non presentano nessuna situazione fuori standard sia per la pulizia che per i graffiti come per altro nel 2007.

Figura 79
Pulizia pareti Stazioni
(Anno 2008)

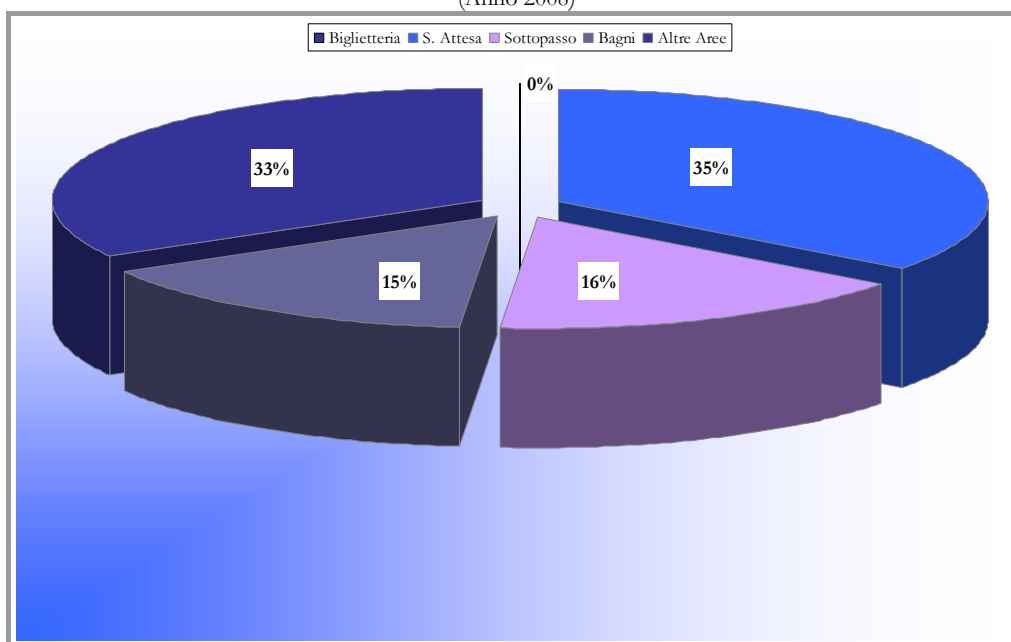
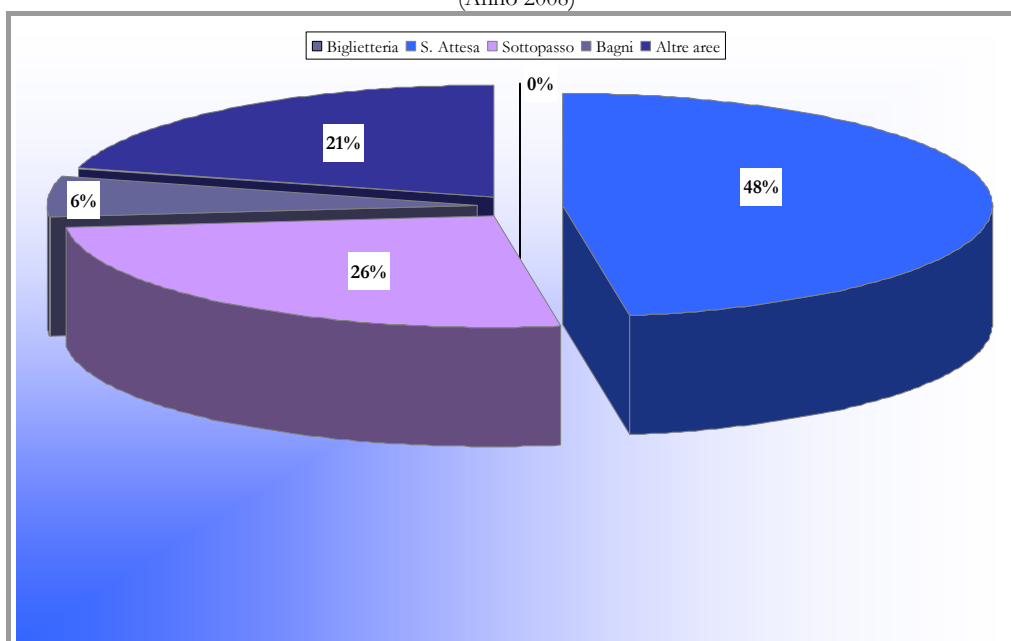
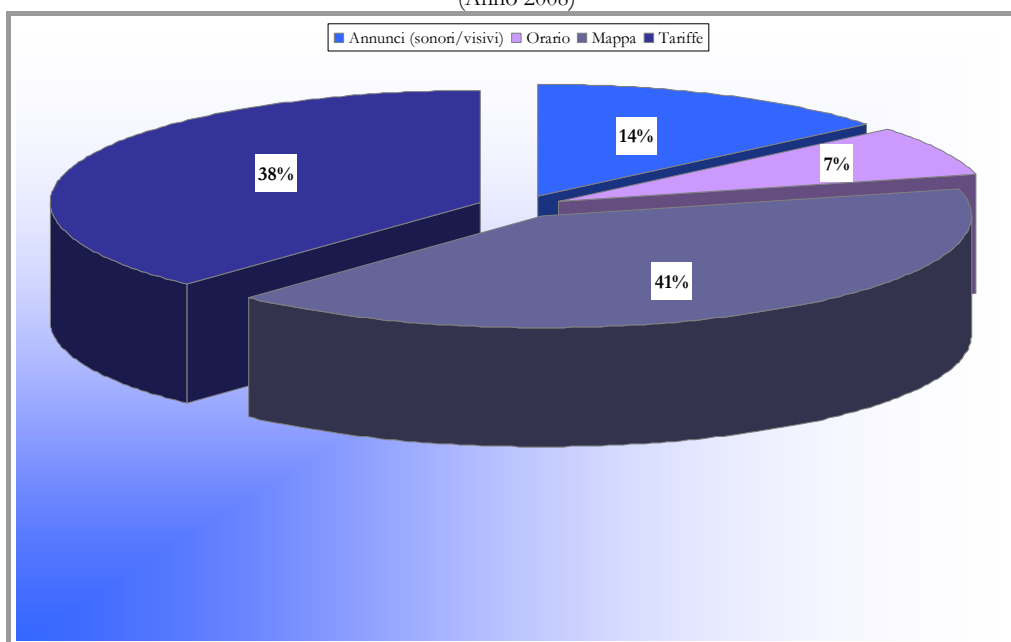


Figura 80
Graffiti pareti Stazioni
(Anno 2008)



I parametri relativi alle **informazioni all'utenza nelle stazioni** evidenziano, come già nel 2007, quale principale “fuori standard” la mancanza di mappe del servizio ferroviario regionale; a seguire, si colloca la tabella relativa alle tariffe in linea con i dati 2007. Il 14% dei fuori standard è dovuto alla mancanza di avvisi di arrivo/partenza dei treni (sonori o visivi), mentre la percentuale minore è quella relativa alla mancanza nelle stazioni dell'orario ferroviario; questi ultimi due parametri sono in miglioramento rispetto al 2007.

Figura 81
Distribuzione fuori standard per informazioni all'utenza in Stazione
 (Anno 2008)



Si riportano di seguito le **dotazioni presenti nelle stazioni della regione** secondo i risultati dell'ultimo rilevamento di qualità eseguito nel 2008. Dai dati emerge come ben il 23% delle biglietterie self service risulti guasto, problema legato soprattutto a fattori di vandalismo. Anche il 35% degli ascensori presenti risulta non funzionante, a causa della difficoltà di gestione e controllo, nonché degli alti costi di ripristino a seguito di vandalizzazione.

Tabella 36
Dotazioni nelle stazioni
 (Anno 2008)

Dotazioni	N.	%
Self service funzionanti	149	83%
Self service non funzionanti	30	17%
Self service totale	179	
Obliteratrici funzionanti	445	81%
Obliteratrici non funzionanti	106	19%
Obliteratrici totale	551	
Monitor funzionanti	168	87%
Monitor non funzionanti	26	13%
Monitor totale	194	
Ascensori funzionanti	40 (19 non rilevati)	71%
Ascensori non funzionanti	17	29%
Ascensori totale	76	

3. Principali risultati delle rilevazioni sui treni

Per quanto riguarda il livello di qualità dei treni si rileva:

- **un netto miglioramento della pulizia esterna;** la pellicolazione esterna delle carrozze operata soprattutto da Trenitalia ha abbattuto la presenza di graffiti; graffiti che sono invece ancora presenti sul materiale rotabile che circola sulla rete di proprietà della Regione, in particolare sulle linee del bacino bolognese;
- **la pulizia degli interni delle carrozze,** pur tendenzialmente migliorata negli ultimi anni, ha subito un peggioramento rispetto al 2007; aumentano i graffiti negli scomparti anche se la situazione migliora rispetto all'anno precedente.

Figura 82
Distribuzione f.s. sulla pulizia dei treni
(Confronto 2004-2008)

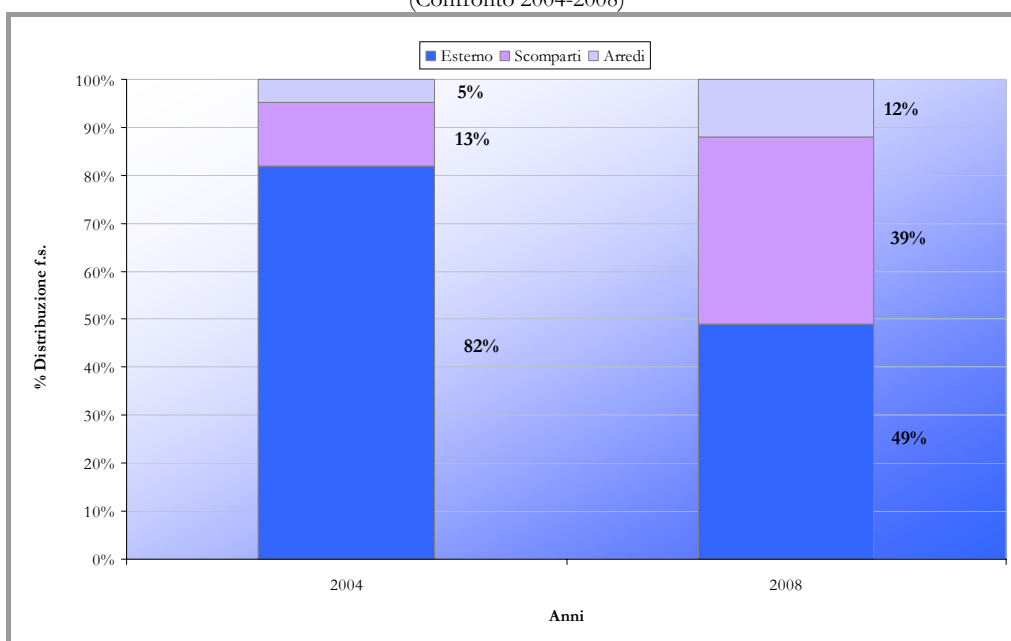


Figura 83
Distribuzione f.s. sulla pulizia dell'esterno dei treni
(Confronto 2004-2008)

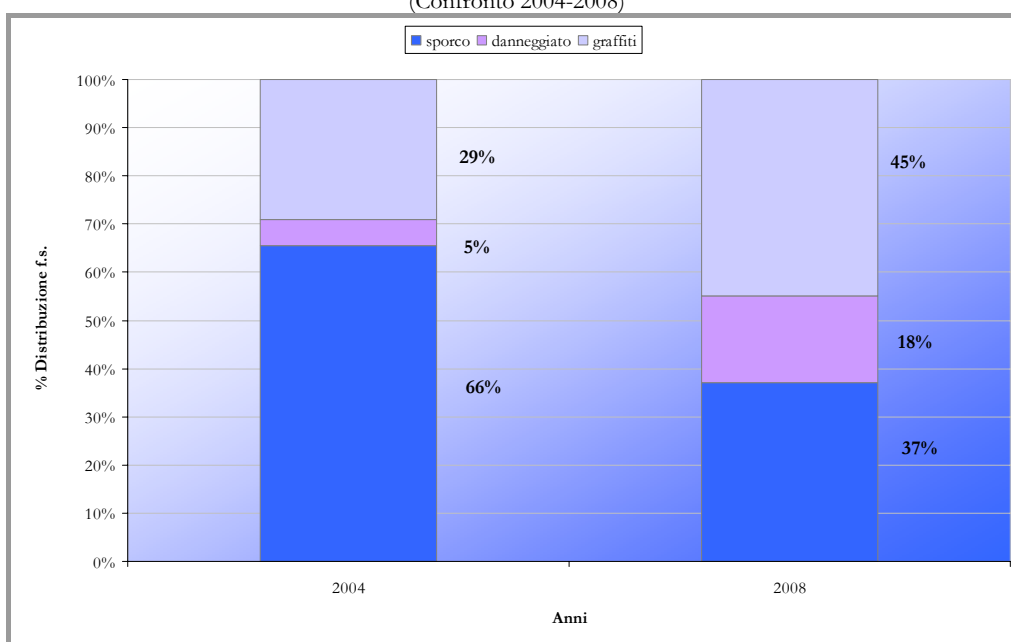
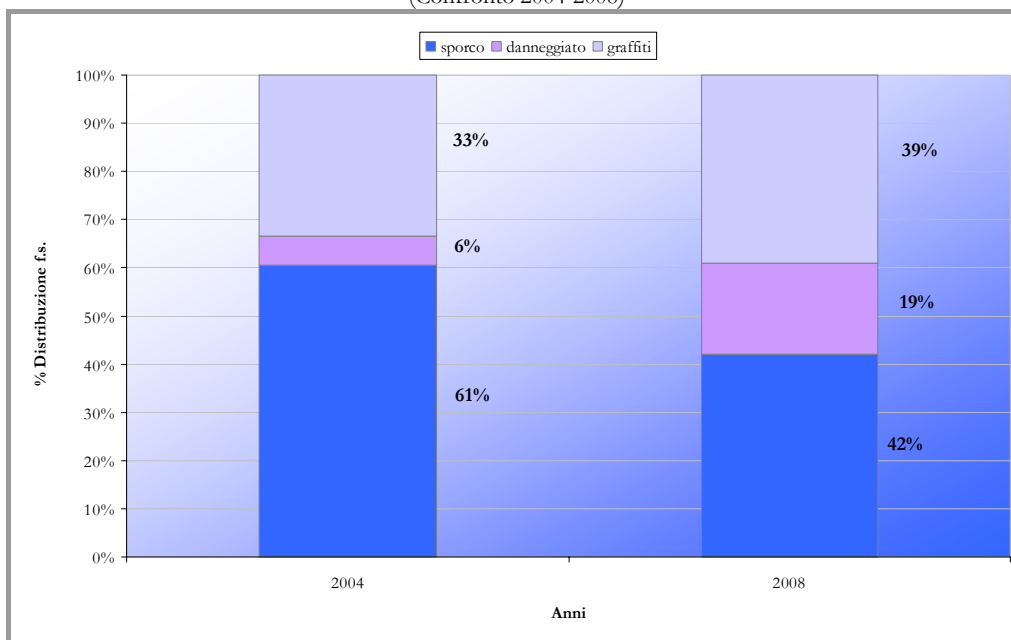


Figura 84
Distribuzione f.s. sulla pulizia degli scomparti dei treni
 (Confronto 2004-2008)



4. Puntualità

La puntualità rappresenta uno dei parametri di qualità maggiormente rilevante per gli utenti. Un confronto 2007-2008 sull'analisi dei principali dati, da intendersi come valori medi contrattuali, forniti da Trenitalia, evidenzia i seguenti risultati:

- per quanto riguarda i **treni Regionali** è da registrare un netto miglioramento durante quasi tutto il primo semestre 2008 per la fascia 0-5' e per quella 0-15'. In particolare, si è avuto un miglioramento di circa 2-3 punti percentuale rispetto all'anno precedente per quel che riguarda la fascia 0-5'; di sostanziale parità rispetto all'anno precedente invece per la fascia 0-15'.

Figura 85
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali fascia 0-5'
 (Confronto 2007-2008)

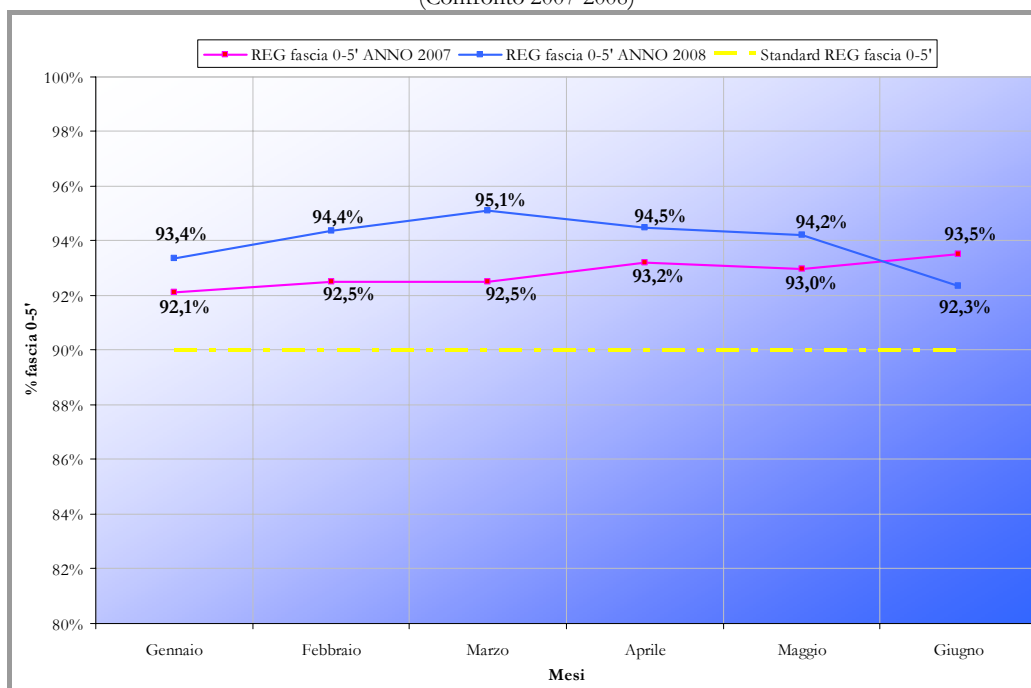
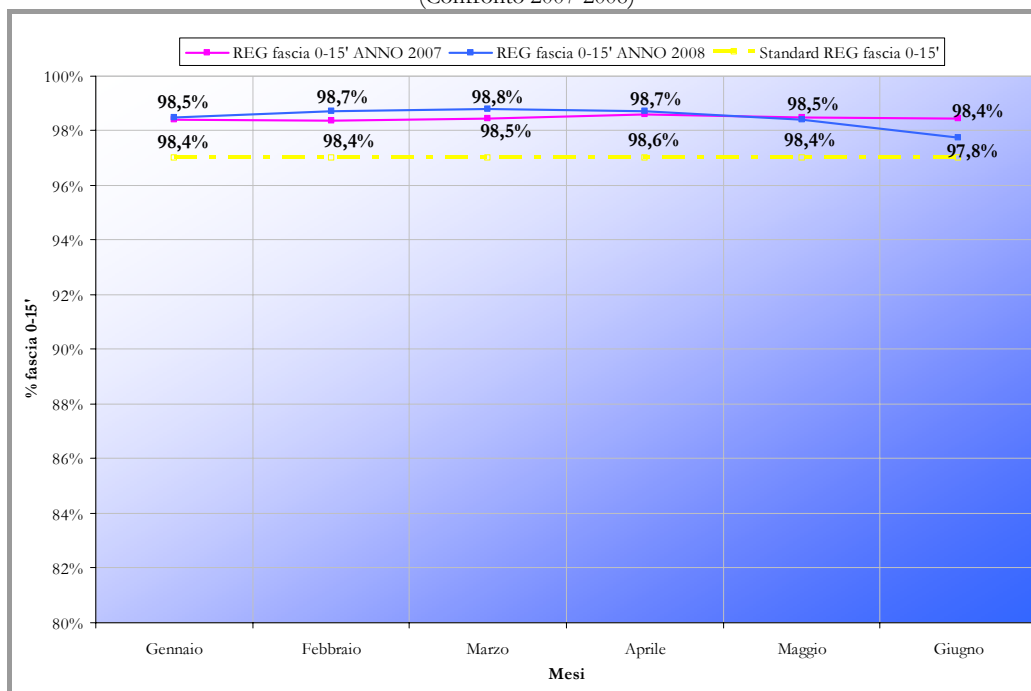
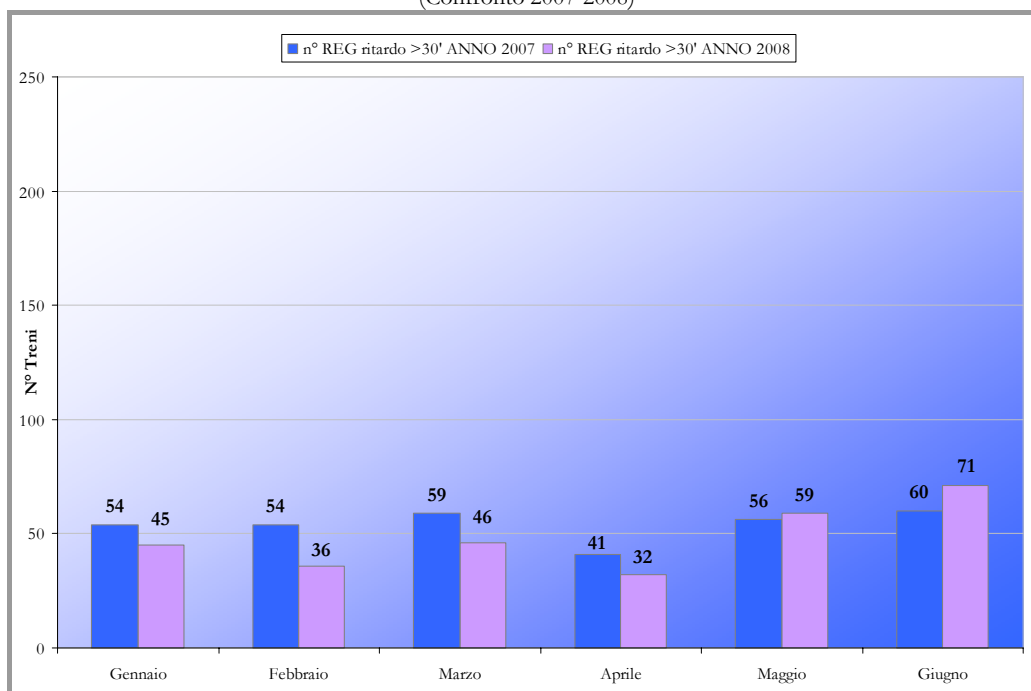


Figura 86
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali fascia 0-15'
 (Confronto 2007-2008)



- nel primo semestre 2008 i **Regionali con ritardo superiore ai 30'** sono stati circa il 10% in meno rispetto al 2007;

Figura 87
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali con ritardo >30'
 (Confronto 2007-2008)



- anche per quanto riguarda i **Regionali Veloci** nel primo semestre 2008 si è registrato un **miglioramento di circa 2-3 punti percentuali** rispetto al 2007 sia per i treni in ritardo nella fascia 0-15' sia per quelli con ritardo superiore ai 30'.

Figura 88
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali Veloci fascia 0-15'
 (Confronto 2007-2008)

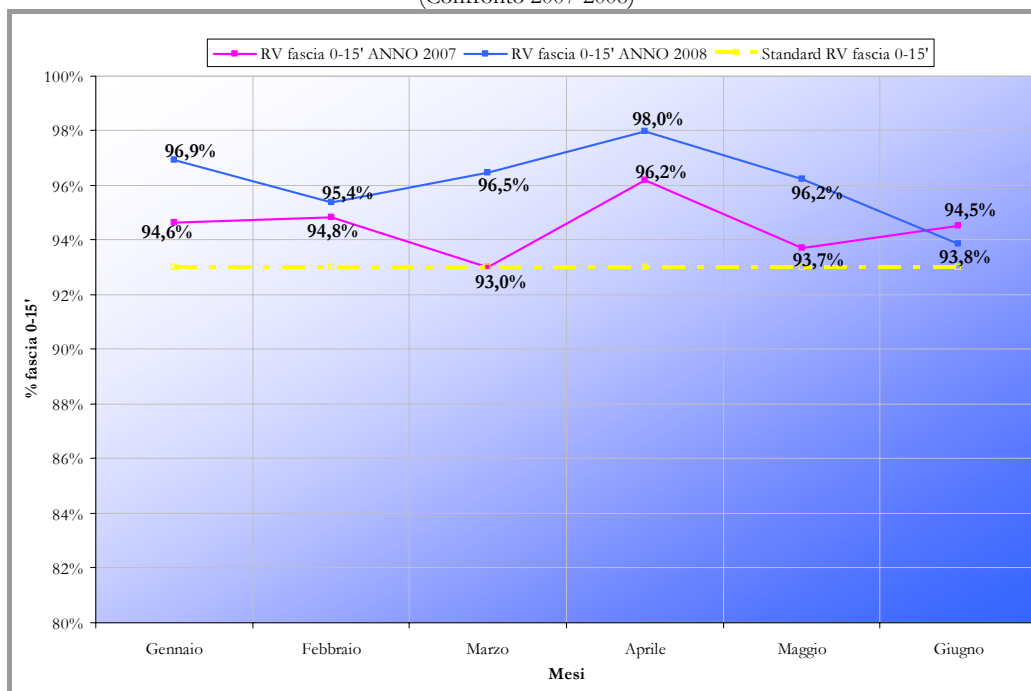
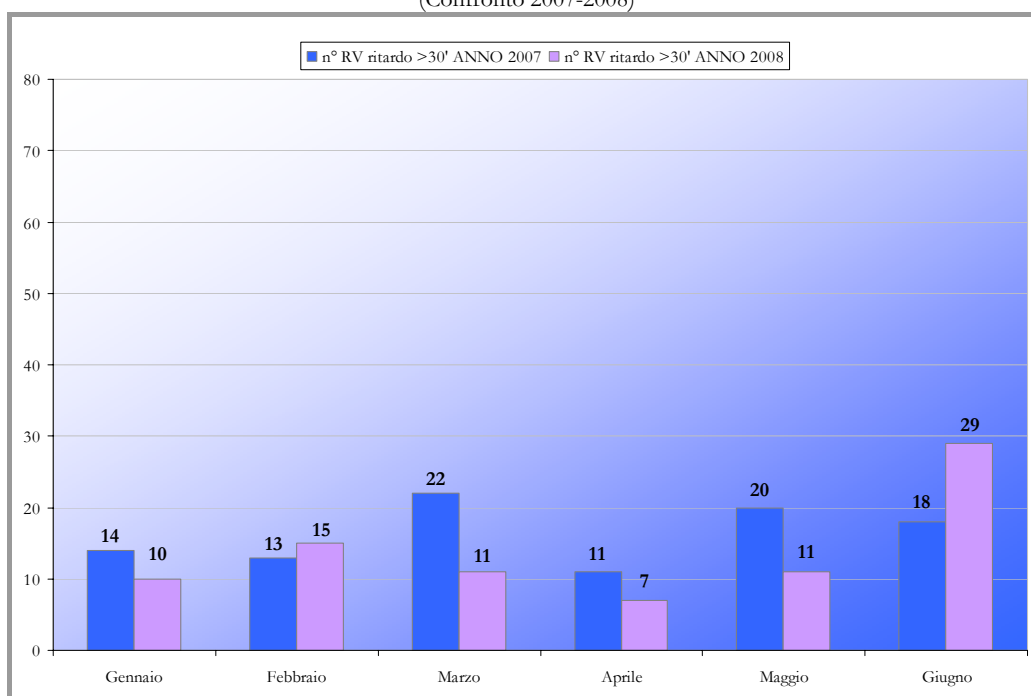


Figura 89
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali Veloci con ritardo >30'
 (Confronto 2007-2008)



In generale il primo semestre 2008 ha registrato un miglioramento della puntualità che non è scesa al di sotto dei parametri minimi di standard richiesti dalla Regione nel Contratto di Servizio.

Se si amplia l'analisi sui dati di puntualità estendendola ad un confronto per trimestri tra il 2003 e il 2008, si può constatare che **il 2005 e il 2006 sono stati gli anni peggiori per la puntualità dei treni; nel 2007 e 2008, invece, si è registrata una netta ripresa, con livelli migliori rispetto al 2003 e al 2004.**

Figura 90
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali
 (Confronto trimestrale 2003-2008)

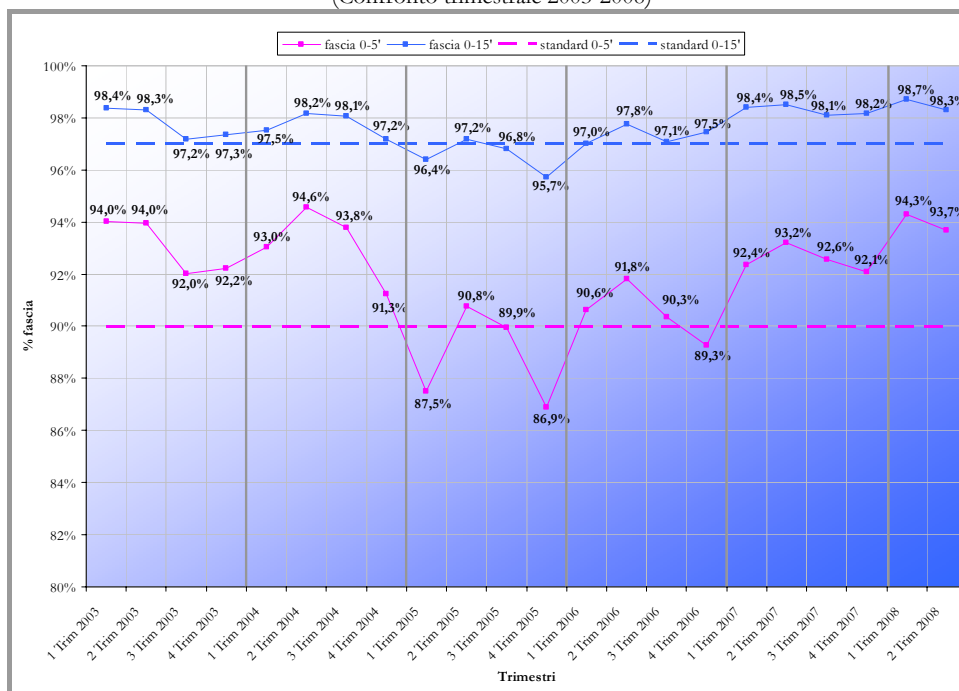
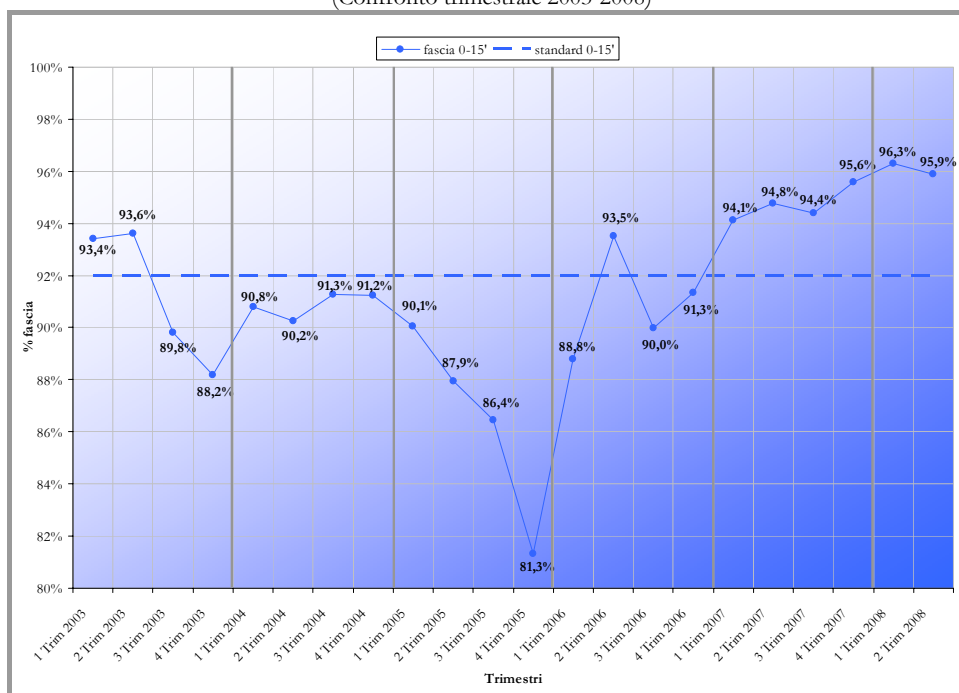


Figura 91
Trenitalia S.p.A. Puntualità – Regionali Veloci
 (Confronto trimestrale 2003-2008)



Nel 2008, anche per le altre Imprese ferroviarie, si è rilevato un livello di puntualità dei Regionali nella fascia 0-5' sempre al di sopra dello standard minimo.

Si rileva che, poiché a seguito della cessione di ramo d'azienda ferroviario tra FER S.r.l. e ATCM. S.p.A., dall'1 gennaio 2008, la FER S.r.l. è subentrata all'ATCM. S.p.A. nella gestione dei servizi della ferrovia Modena-Sassuolo, i dati relativi a FER comprendono per il 2008 anche la puntualità dei treni effettuati su tale linea.

Figura 92
ACT Reggio Emilia - Puntualità
 (Confronto trimestrale 2003-2008)

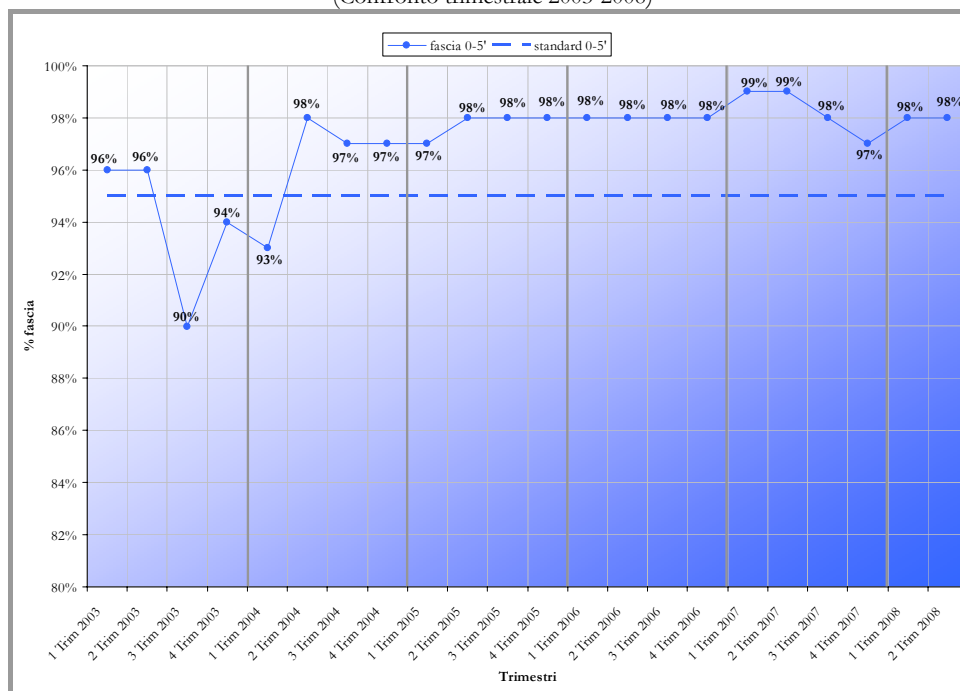
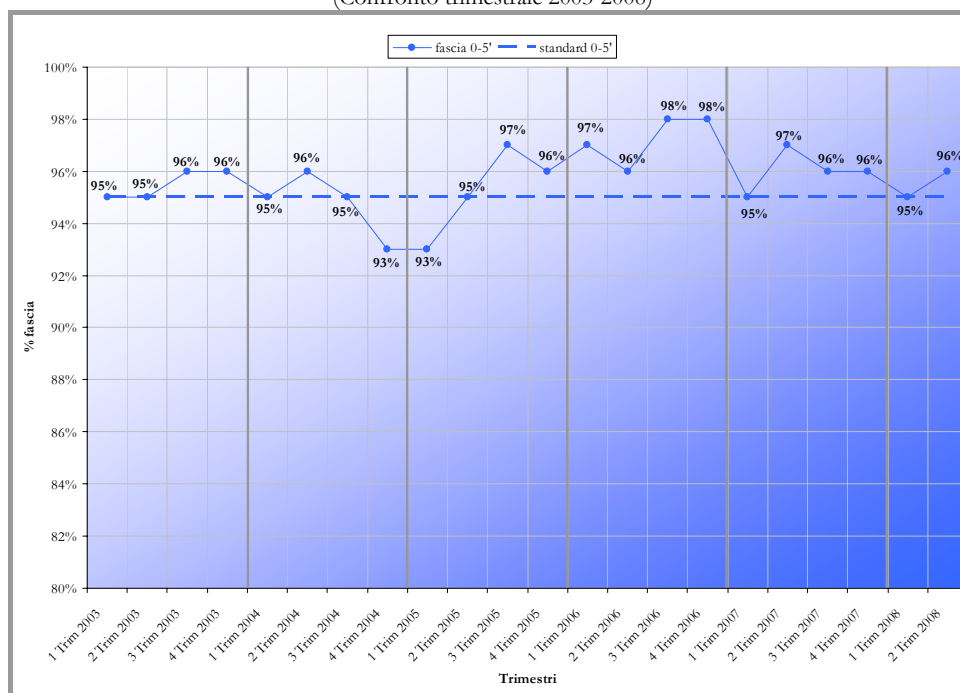


Figura 93
FER - Puntualità
 (Confronto trimestrale 2003-2008)



Occorre evidenziare che per il servizio in gestione a Trenitalia, la Regione Emilia-Romagna ha adottato negli ultimi anni un ulteriore parametro di puntualità, oltre a quelli già precedentemente analizzati, rivolto soprattutto a **dare rilievo a singoli casi di ritardo** per prestare maggiore e più puntuale attenzione ad alcuni servizi, maggiormente indicati dagli utenti per livello di qualità e per puntualità.

Si è pertanto stabilito un paniere di treni, pari a circa al 10% del totale di quelli circolanti giornalmente (circa 56), che risultano essere, da analisi effettuate dalla Regione Emilia-Romagna e dai dati di frequentazione, quelli maggiormente sensibili.

Si tratta di treni circolanti in fascia pendolare che hanno notevoli afflussi (lavoratori e studenti) e che per tale motivo sono stati definiti “rilevanti”.

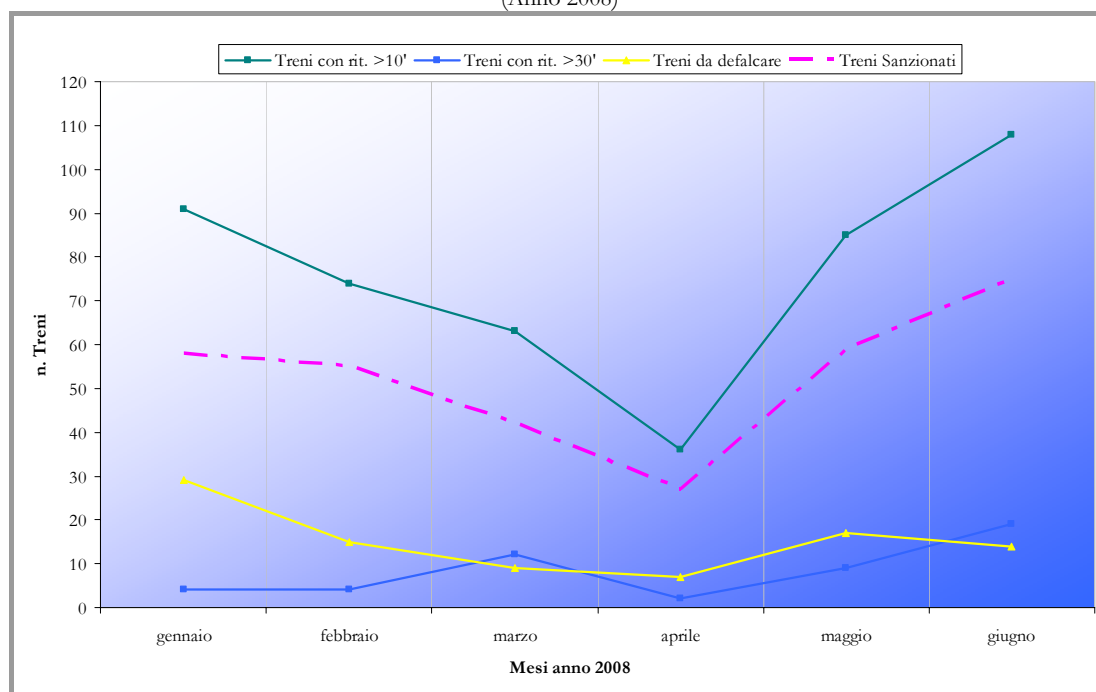
Per questi treni la Regione Emilia-Romagna ha introdotto dal 2004 un ulteriore parametro di verifica di puntualità, oltre a quelli già precedentemente definiti. Tale parametro, che viene computato puntualmente, giorno per giorno per tutti i mesi dell’anno, evidenzia i casi in cui ciascuno di tali treni giunge a destinazione (o ad una stazione particolarmente critica) con un ritardo superiore ai 10 minuti. Per ogni superamento di tale ritardo la Regione applica una riduzione del corrispettivo contrattuale.

Di seguito si riporta la **situazione dei ritardi di tali treni nel corso del primo semestre 2008**:

- in verde viene rappresentata la totalità dei casi in cui i treni hanno un ritardo maggiore di 10’;
- in blu viene rappresentata la totalità dei casi in cui i treni hanno ritardo maggiore di 30’, per cui non viene applicato il parametro in quanto gli stessi risultano già sanzionati;
- in giallo viene rappresentata la totalità dei casi in cui i treni hanno ritardo maggiore di 10’, dovuto a causa di forza maggiore non imputabile a Trenitalia;
- in fucsia è indicata la totalità dei treni per i quali è stato ridotto il corrispettivo per standard non adeguati.

Si riporta di seguito, con riferimento ad ogni mese, il **numero dei treni “rilevanti” che hanno subito ritardi**. I picchi massimi si registrano nei mesi di novembre e dicembre.

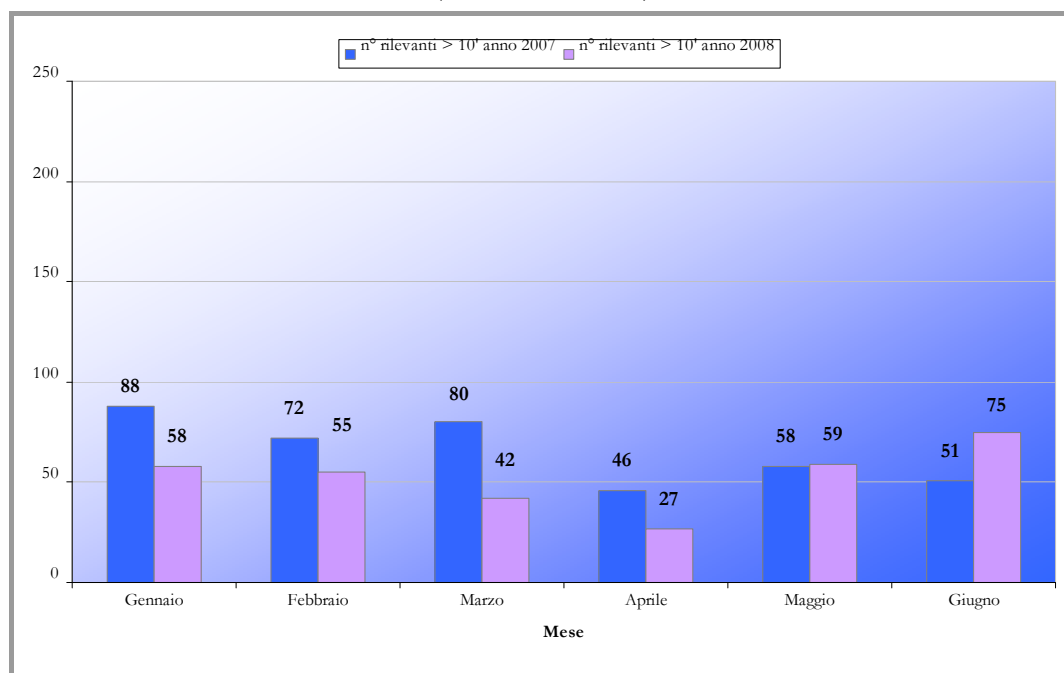
Figura 94
Ritardi treni “rilevanti” in Emilia-Romagna
(Anno 2008)



Confrontando, invece, i dati del primo semestre 2008 con quelli dello stesso periodo del 2007 relativamente ai ritardi dei **treni “rilevanti”**, si evidenzia che:

- in quasi tutti i primi sei mesi del 2008 i ritardi sono stati inferiori rispetto agli stessi mesi del 2007;

Figura 95
Trenitalia S.p.A. – Numero di treni “rilevanti” con ritardo >10’
 (Confronto 2007-2008)

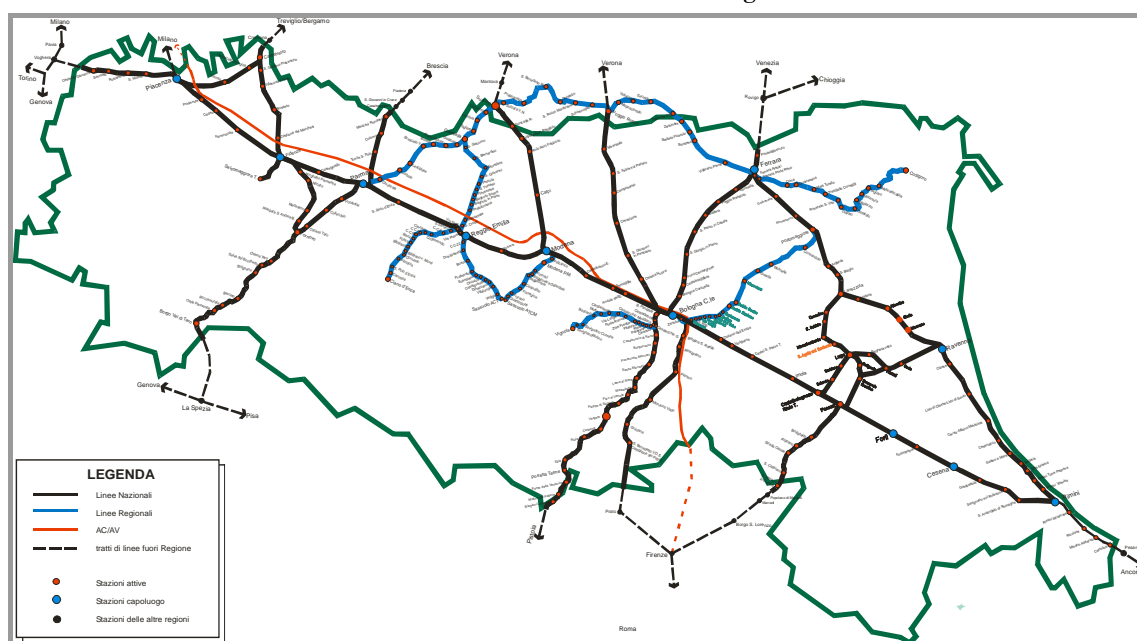


Il 2008 è stato caratterizzato da **due distinti periodi di gestione del servizio ferroviario**, nel primo semestre sono stati prorogati in attesa di completamento delle procedure di gara i Contratti di Servizio con le Imprese ferroviarie già operanti sul territorio, dall'**1 luglio 2008 è stato gestito il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, vincitore della gara, a lotto unico, per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale.

Di seguito si riporta la situazione della **puntualità nel corso del secondo semestre 2008**; parametrata sugli standard di qualità rimodulati con il nuovo Contratto di Servizio e riferita all'offerta totale di servizi ferroviari su tutta la rete della Regione Emilia-Romagna.

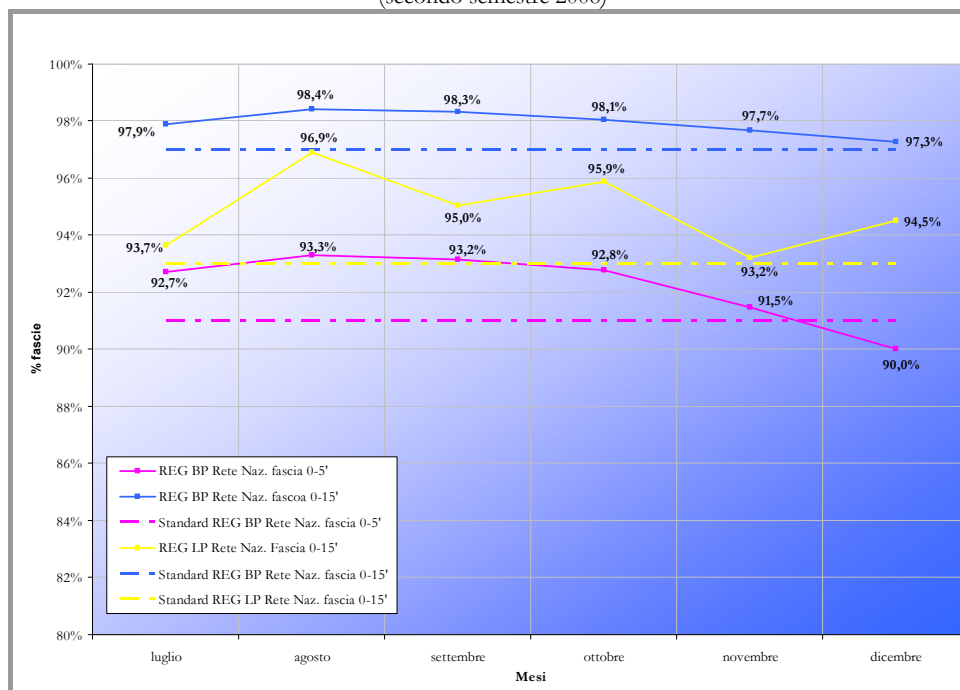
Di conseguenza non si farà più riferimento alle diverse Imprese ferroviarie ma semplicemente si distinguerà tra treni circolanti sulla rete nazionale e sulla rete regionale.

Figura 96
La rete ferroviaria dell'Emilia-Romagna



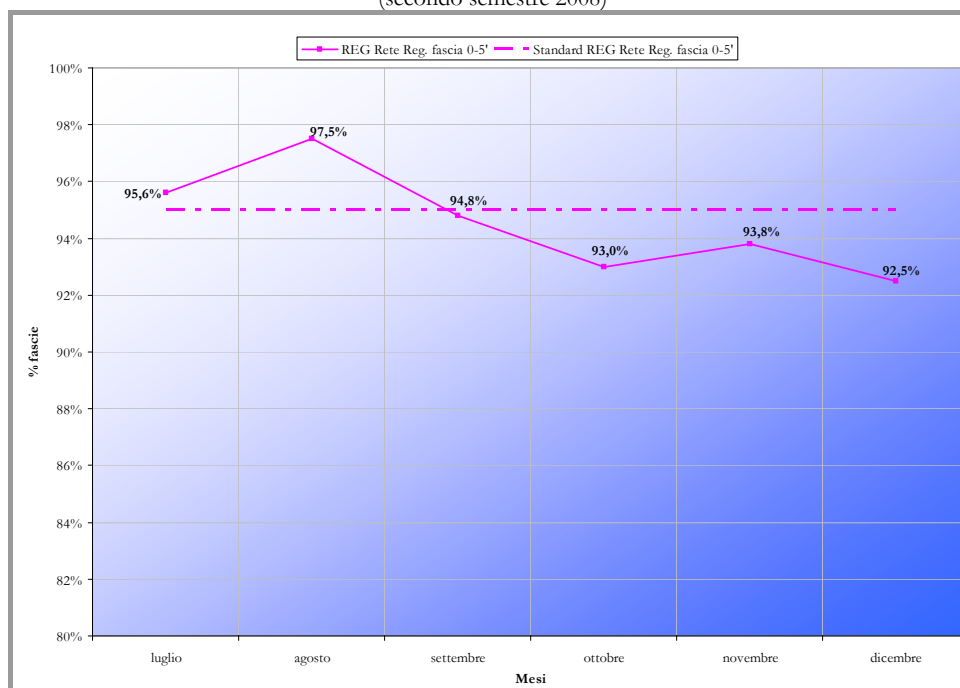
Per quanto riguarda la **rete nazionale**, per i primi cinque mesi del secondo semestre 2008, la **puntualità ha rispettato gli standard contrattuali**. Il mese di dicembre ha segnato un peggioramento, in particolare per i treni regionali a breve percorrenza per la fascia 0-5', dovuto al cambio di orario in concomitanza all'attivazione della linea AV Bologna-Milano che, soprattutto nei primi giorni, ha comportato delle problematiche organizzative nel Nodo di Bologna.

Figura 97
Consorzio Trasporti Integrati – Puntualità – Regionali breve e lunga percorrenza su rete nazionale
(secondo semestre 2008)



Per quanto riguarda la **rete regionale**, invece, a fronte dei primi due mesi del secondo semestre con risultati a standard, nei successivi quattro mesi si è avuto un **progressivo peggioramento che è culminato con il mese di dicembre 2008**. La linea regionale che maggiormente ha sofferto in termini di puntualità è stata la Bologna-Portomaggiore con valori mensili di puntualità fascia 0-5' che hanno raggiunto anche l'80%. A dicembre c'è stato un peggioramento anche della relazione Bologna-Vignola.

Figura 98
Consorzio Trasporti Integrati – Puntualità – Regionali su rete regionale
(secondo semestre 2008)



4.3.3 Indagini sui passeggeri trasportati

I dati riportati sui passeggeri fanno riferimento sia alle informazioni acquisite dalle aziende ferroviarie durante le attività di monitoraggio tecnico-gestionali legate ai Contratti di servizio (frequentazioni, numero saliti e discesi, titoli di viaggio venduti), sia alle campagne di rilevazione effettuate direttamente dalla Regione, in particolare quelle riguardanti tutti i treni, sia di breve che di lunga percorrenza, in partenza e transito dalle 40 stazioni con più alta frequentazione.

Per la rappresentazione del trend storico non sempre è stato possibile utilizzare dati omogenei per campione rilevato o per periodo di rilevazione. E', ad esempio, il caso di Trenitalia, che non ha effettuato rilevazioni di frequentazione nel mese di novembre del 2004, posticipando la rilevazione "invernale" al mese di gennaio, a partire dall'anno successivo, per poi riprenderle nel 2007 e nel 2008.

Nella lettura di quanto riportato occorre anche tenere conto di alcuni eventi che hanno inciso significativamente sull'evoluzione della domanda legata ai servizi di competenza regionale.

Quello di maggiore peso ha riguardato l'Accordo sottoscritto alla fine del 2005 dalla Regione con Trenitalia ed RFI per l'**intensificazione e la regolarizzazione dei servizi ferroviari sulla direttrice Piacenza-Bologna-Rimini**, che ha consentito ai possessori di abbonamento regionale Emilia-Romagna diretti a Milano (e Lodi) di **accedere gratuitamente ai treni Intercity** (treni che non rientrano tra le attribuzioni regionali definite dall'attuale quadro normativo) e di utilizzare, quindi, indifferentemente, i treni di competenza della Regione e quelli, menzionati, di lunga percorrenza.

Lo stesso Accordo (decaduto con l'avvio dell'Alta velocità ferroviaria) prevedeva anche forme vantaggiose, sempre per l'utilizzo dei treni Intercity, per tutti gli utenti del trasporto ferroviario a tariffa Emilia-Romagna di 2^a classe (e quindi non solo per gli abbonati) attraverso l'acquisto della **IC-card, della durata di sei mesi o un anno, a prezzi particolarmente favorevoli**.

Una forma analoga di agevolazione all'utilizzo dei treni della lunga percorrenza, soprattutto rivolta agli abbonati del servizio ferroviario regionale – sempre sulla base di un accordo con Trenitalia - è intervenuta alla fine del 2008 per l'accesso agli IC e agli ESCity, attraverso l'introduzione di un **nuovo titolo di viaggio denominato Carta "Mi Muovo Tutto Treno"**⁵².

Tabella 37
Confronto dell'offerta di trasporto ferroviario nelle 40 stazioni campione (*)
(Anni 2008-2006-2004-2002-2000)

	2008	2006	2004	2002	2000
Lunga percorrenza	420	446	364	341	302
Breve percorrenza	2.510	2.144	2.062	1.948	1.841
Totale	2.930	2.590	2.426	2.289	2.143

Tabella 38
Confronto della domanda di trasporto ferroviario nelle 40 stazioni campione (*)
(Anni 2008-2006-2004-2002-2000)

	2008	2006	2004	2002	2000
Lunga percorrenza	22.570	24.196	20.878	19.589	17.841
Breve percorrenza	103.162	90.986	90.525	90.444	83.666
Totale	125.732	115.182	111.403	110.033	101.507

Treni a lunga percorrenza: Eurostar, EuroCity, EuroNight, Espressi, InterCity, Cisalpino

Treni a breve percorrenza: Interregionali, Regionali, Diretti.

(*) Non vengono considerate le 10 nuove stazioni aggiunte nella campagna del 2008.

⁵² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 4.4.5 del presente documento.

Nella tabella sopra riportata compare, pertanto, con riferimento a Trenitalia ed in particolare all'anno 2006, una **leggera flessione della domanda sui treni regionali compensata da un incremento di analoga dimensione sui treni a lunga percorrenza**, che non si identifica con una riduzione degli utenti del trasporto regionale. Incrementi di particolare rilievo sono da registrare nel 2007 e ulteriormente nel 2008 sui treni regionali, che ha confermato, complessivamente, la crescita della domanda, accompagnata anche da un incremento dei servizi offerti.

Una **crescita, proporzionalmente più accentuata, la si registra sulla rete nazionale** e su diverse linee ferroviarie di proprietà della Regione. In particolare, sulla **Bologna-Portomaggiore** in seguito all'incremento dell'offerta, sulla **Casalecchio-Vignola**, sulla **Modena-Sassuolo** (in relazione al completamento del raccordo ferroviario che ora la unisce direttamente alla stazione di Modena/RFI e quindi alla rete nazionale).

Si confermano, in termini di ulteriore crescita, anche gli **incrementi sulle tre linee reggiane**, già registrati nel 2007.

Sostanzialmente **stabile è il numero di passeggeri trasportati sulle linee Ferrara-Codigoro, Ferrara-Suzzara e Suzzara-Parma**. Quest'ultima ha continuato a risentire degli effetti dovuti all'interruzione, presente da alcuni anni, del suo tratto terminale per consentire la realizzazione dei lavori dell'AV a Parma; interruzione che ha richiesto dei servizi sostitutivi su gomma, ancora presenti e che dovrebbe risolversi alla fine del 2009.

Ulteriori incrementi sono segnatamente attesi sulla relazione **Bologna-Vignola**, servita negli scorsi anni con treni ogni ora, quando sarà possibile realizzare – anche in seguito al completamento degli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari e al completamento della sua elettrificazione (attesa prima della fine del 2009) – un cadenzamento regolare ai trenta minuti con materiale elettrico, in parte già avviato (da marzo 2008) per la sola tratta **Bologna-Bazzano**, nelle fasce di punta.

Tabella 39
Servizi ferroviari Regione Emilia-Romagna – Passeggeri trasportati anno (come da comunicazioni aziende ferroviarie)
(Anni 2000-2008)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rete nazionale									
Trenitalia (dati non omogenei) (*)		29.301.967	30.111.431	31.011.042	28.984.739	27.976.152	28.202.213	32.488.053	32.502.723
FER									1.098.195
Totale rete nazionale		29.301.967	30.111.431	31.011.042	28.984.739	27.976.152	28.202.213	32.488.053	33.600.918
Rete regionale									
FER									
Parma-Suzzara		523.197	536.252	562.834	724.992	815.475	497.227	554.716	530.210
Suzzara-Ferrara		627.413	539.133	579.136	688.973	625.333	630.879	620.335	695.949
Ferrara-Codigoro		288.931	266.828	245.874	257.186	222.214	245.304	231.940	246.738
Bologna-Portomaggiore		658.009	789.187	856.856	881.434	1.017.584	1.041.411	1.116.102	1.133.942
Totale		2.097.550	2.131.400	2.244.700	2.552.585	2.680.606	2.414.821	2.523.093	2.606.839
ATCM/FER Modena-Sassuolo									
	257.255	248.657	257.480	259.875	330.817	371.385	340.823	383.011	392.309
ATC Bologna-Casalecchio-Vignola									
					494.500	582.796	612.605	633.324	642.973
ACT									
RE-Sassuolo	287.987	286.749	292.411	290.745	299.310	310.371	328.954	332.149	342.686
RE-Guastalla	271.762	270.594	275.936	274.364	282.447	292.884	310.420	313.435	370.322
RE-Ciano d'Enza	251.481	250.401	255.345	253.890	261.369	271.027	287.255	290.044	392.430
Totale	811.230	807.744	823.692	818.999	843.126	874.282	926.629	935.628	1.105.438
Totale rete regionale		3.153.951	3.212.572	3.323.574	4.221.028	4.509.069	4.294.878	4.475.056	4.747.559
Tot. generale		32.455.918	33.324.003	34.334.616	33.205.767	32.485.221	32.497.091	36.963.109	38.348.477

(*) I dati relativi ai rilievi invernali 2004, 2005 e 2006 sono stati rilevati nel mese di gennaio successivo alla data di riferimento e non nel mese di novembre come per gli altri anni.

4.3.3.1 I dati sulle frequentazioni nelle stazioni ferroviarie regionali

L'Emilia Romagna, con le sue **264 stazioni attive e con circa 1.350 km di rete ferroviaria**, assicura i servizi di trasporto locale in tutto il territorio della regione garantendo, attraverso i treni ricompresi nel proprio contratto di servizio, un'offerta che è arrivata a **oltre 16 milioni di treni*km/anno, che si traduce ogni giorno in circa 800 treni**.

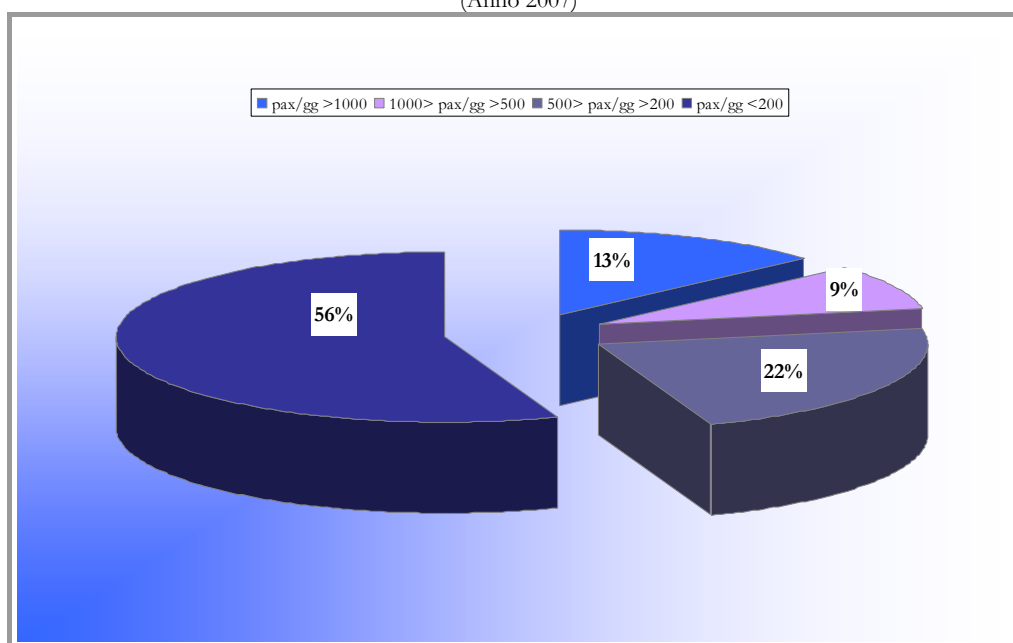
I **viaggiatori trasportati quotidianamente in Emilia-Romagna** (comprendendo sia la breve che la lunga percorrenza) **sono circa 130.000; mentre sono circa 43.000.000 i viaggiatori che utilizzano il treno durante l'arco dell'anno** (36.000.000 dei quali sui treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna).

La quota di mercato coperta dai treni del trasporto regionale in Emilia-Romagna è pari circa al 5,7% della mobilità complessiva in regione, equivalente al 35% del trasporto pubblico locale.

Le stazioni ferroviarie della regione Emilia-Romagna si possono classificare, sulla base dei viaggiatori che quotidianamente le frequentano (intesi come saliti + discesi), in quattro categorie:

- **le stazioni con oltre 1.000 passeggeri/giorno**, sono 35 e rappresentano il 13% del totale; 33 sono di RFI, le restanti due sono una della FER (Budrio Stazione) e l'altra dell'ATCM (Sassuolo);
- **le stazioni con una frequentazione compresa tra 500 e 1.000 passeggeri/giorno**, che rappresentano il 9% del campione (tra queste spiccano le stazioni della Regione: Molinella, Guastalla, Scandiano, Novellara e Bologna S. Vitale/Zanolini);
- **le stazioni con una frequentazione compresa tra 200 e 500 passeggeri/giorno**, che rappresentano il 22% del campione (tra queste spiccano le stazioni di proprietà della Regione: Casalgrande, R.E. Viale Piave, Sermide e Bazzano);
- **le stazioni con una frequentazione minore di 200 passeggeri/giorno**; rappresentano il 56% del campione (tra cui si evidenziano, per "minor" numero di passeggeri quelle di Due Maestà, Noceto, Borghetto Parmense, Glorie, Tresigallo-Correggi, che non superano i cinque passeggeri/giorno).

Figura 99
N. stazioni dell'Emilia-Romagna divise per n. di passeggeri
(Anno 2007)



Si deve comunque considerare che, in alcuni casi, ad una bassa frequentazione delle stazioni è legato un servizio con pochi treni che vi si fermano. Occorrono, quindi, adeguati approfondimenti prima di deciderne la "soppressione"; anche attraverso integrazioni di orario per meglio corrispondere alle esigenze degli utenti, nel caso in cui le analisi sulla domanda confermino tale potenzialità.

Nel corso degli ultimi anni sono state aperte nuove stazioni/fermate ferroviarie; in alcuni casi sono state modificate le fermate esistenti al fine di renderle maggiormente fruibili per gli utenti.

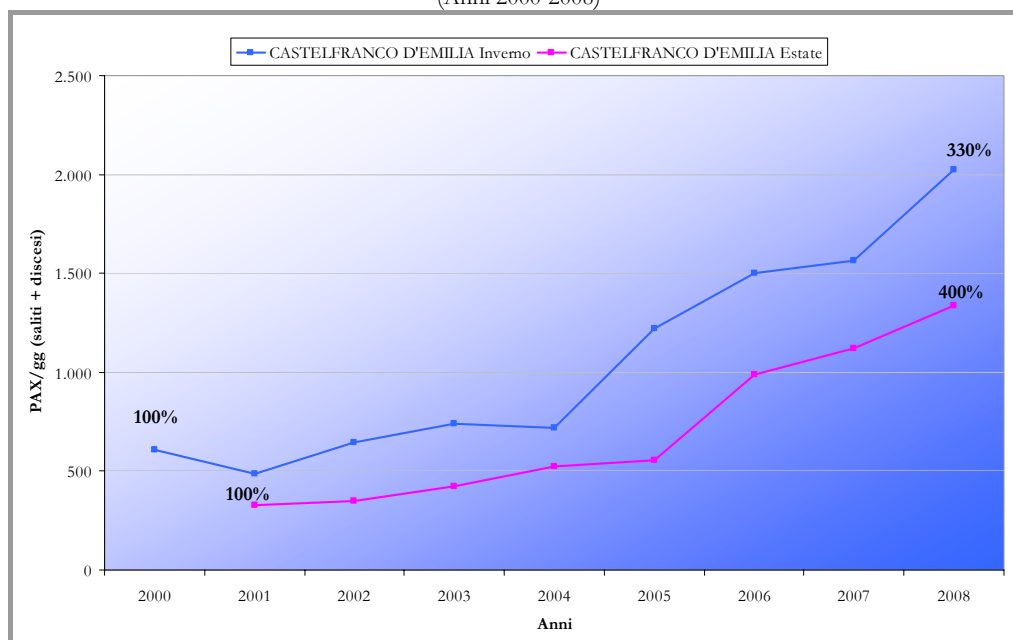
Tabella 40
Nuove stazioni
(Anni 2003-2008)

2004		2005		2006		2007		2008	
BO	Resto Regione E-R	BO	Resto Regione E-R	BO	Resto Regione E-R	BO	Resto Regione E-R	BO	Resto Regione E-R
Muffa	Savignano Comune	Osteria Nuova	Baggiovara Ospedale	Lama di Reno (*)			Canossa	Bargellino	
Rastignano	Savignano sul Panaro		Misano Adriatico (*)				Pratofontana (*)	S. Lazzaro	
Pian di Venola	Vignola						Camposanto (*)		
							Via Fanti - Tribunale		
3	3	1	2	1			4	2	

Complessivamente, come evidenziato dalla tabella sopra riportata, in totale le **nuove stazioni aperte**⁵³, dal 2003 nella provincia di Bologna sono 24 mentre, nello stesso periodo sono 35 in tutta la regione Emilia-Romagna.

Nelle stazioni in cui il servizio ferroviario è stato incrementato, vi è stato un immediato incremento di passeggeri: caso eclatante è la **stazione di Castelfranco Emilia**, che è passata da 28 treni circa che vi fermavano nel 2003 ai quasi 60 del 2008, con un incremento delle frequentazioni in otto anni di circa il 330% in inverno, e del 400% in estate.

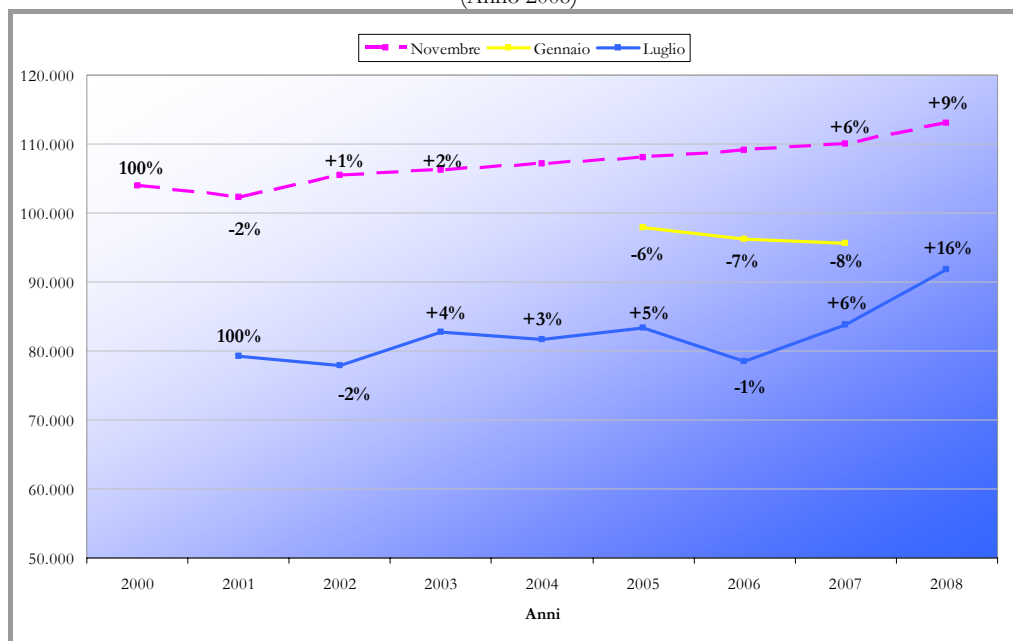
Figura 100
Frequentazione passeggeri Stazione di Castelfranco Emilia
(Anni 2000-2008)



⁵³ Le stazioni evidenziate con l'asterisco non sono di nuova apertura bensì rinnovate (marciapiede rialzato e pensiline standard), e a volte riposizionate.

L'analisi dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie evidenzia che il 78% dei passeggeri/giorno circolanti utilizza le **35 stazioni principali**, con una media per stazione di circa 4.800 pax/gg; il restante 22% è diviso tra gli altri tre raggruppamenti. Solo il 5% dei passeggeri utilizza le **147 stazioni minori** della regione con una media di 73 pax/gg.

Figura 101
Passeggeri/gg. stazioni dell'Emilia-Romagna divise per n. totale dei passeggeri
 (Anno 2008)



Infine, analizzando le frequentazioni per Gestore ferroviario, risulta che ben **l'88% dei viaggiatori della regione Emilia-Romagna utilizza le 146 stazioni di RFI** con una media per stazione di oltre 1.300 pax/gg., mentre il restante 12% utilizza le 118 stazioni di proprietà della Regione Emilia-Romagna con una media di circa 190 pax/gg. Tra i gestori ferroviari regionali, emergono per la linea Modena-Sassuolo con una media di 332 pax/gg. e la Casalecchio-Vignola con una media di 232 pax/gg., che raccolgono circa il 2%, ciascuna, dei passeggeri regionali.

Relativamente agli incrementi complessivi delle frequentazioni, nelle stazioni ferroviarie:

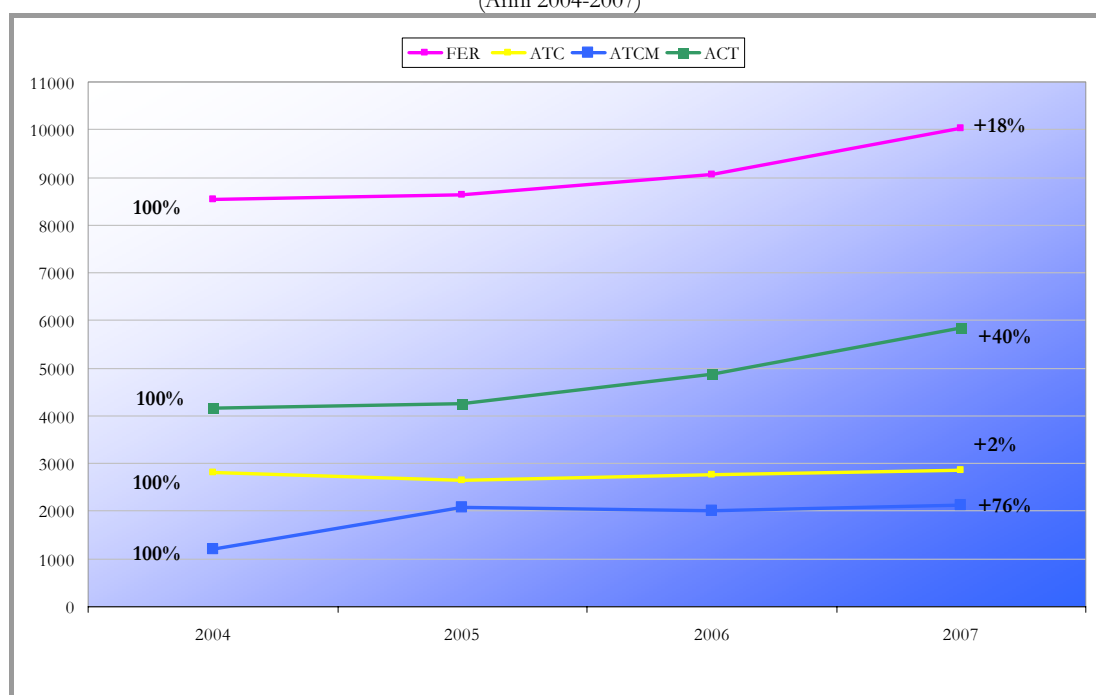
A. per quanto riguarda le stazioni della rete ferroviaria nazionale:

- si è assistito negli ultimi sette anni ad un incremento pressoché costante di circa l'1% annuo: l'incremento nel 2007 è stato, infatti, del 6% rispetto al valore del 2000 (dati novembre e luglio);
- analizzando gli incrementi di frequentazione dal 2003 al 2007 per raggruppamenti di stazioni, le 35 stazioni principali e le 147 stazioni minori sono rimaste pressoché invariate come numero di utenza, mentre si è assistito ad un incremento notevole per le medie stazioni (quelle con utenza compresa tra i 500 e i 1.000 pax/gg. e tra i 200 e i 500 ed pax/gg.) con punte del 27%; quest'ultima considerazione deriva dal fatto che una parte dell'utenza del trasporto ferroviario regionale utilizza attualmente l'offerta di treni IC; offerta che è stata incrementata negli ultimi anni con una tariffazione agevolata, scaturita da accordi tra la Regione Emilia-Romagna e Trenitalia;

B. per quel che riguarda invece le ferrovie concesse:

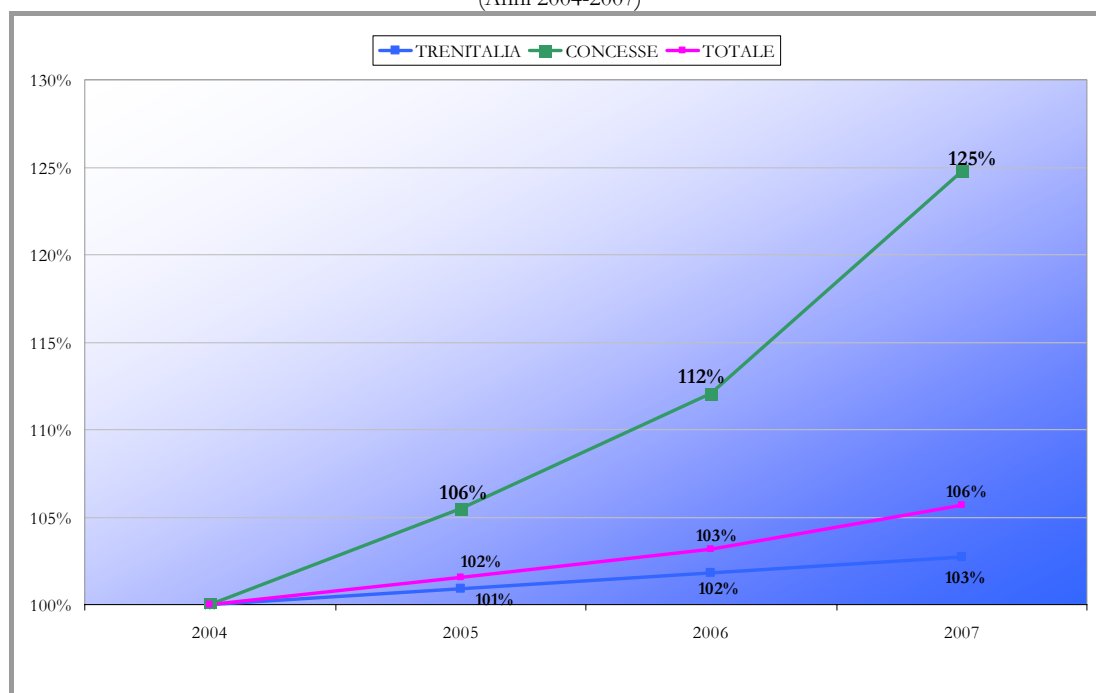
- gli incrementi di frequentazione degli ultimi quattro anni sono percentualmente molto più elevati rispetto a quelli registrati per Trenitalia, soprattutto grazie agli ammodernamenti e all'aumento dei servizi su alcune linee;
- per la Modena-Sassuolo si ha un incremento del 76% in quattro anni dovuto essenzialmente al collegamento diretto su Modena/RFI e all'incremento dei servizi operato dal 2005;
- per la relazione Bologna-Vignola, pur a fronte di incrementi, si registra una sostanziale costanza di utilizzo; all'inizio del 2008 è stata completata l'elettificazione del primo tratto fino a Bazzano; è previsto il suo completamento fino a Vignola alla fine del 2009, anche in previsione di un cadenza mento alla mezz'ora;
- per la FER si è avuto un incremento di circa il 18% in quattro anni dovuto sostanzialmente alla linea Bologna-Portomaggiore, a seguito dell'incremento dei servizi sulla relazione Bologna-Budrio;
- per le linee reggiane si è avuto un incremento di circa il 40% in quattro anni per il miglioramento di diversi servizi offerti.

Figura 102
Frequenzazioni Linee concesse Regione Emilia-Romagna –Pax/gg.
(Anni 2004-2007)



Nel complesso si può assistere, quindi, ad un **incremento delle frequentazioni**, che risulta maggiormente accentuato lungo le linee regionali rispetto a quelle a gestione Trenitalia. In particolare, l'incremento totale delle linee concesse risulta pari a circa il 25% in quattro anni, anche a fronte di nuove relazioni offerte, contro il 3% di Trenitalia; questo ha portato ad avere un incremento totale dei passeggeri lungo tutte le linee ferroviarie rientranti nel territorio della regione Emilia-Romagna, per i servizi di competenza regionale, pari (in media pesata) al 6%.

Figura 103
Frequenzazioni linee concesse Regione Emilia-Romagna
 (Anni 2004-2007)



4.3.3.2 Indagini sull'utenza ferroviaria

1. Le fonti

I dati relativi alla **“domanda servita” di trasporto ferroviario** fanno normalmente riferimento a due distinte fonti: le indagini a cadenza biennale della Regione Emilia-Romagna alle 41 stazioni (divenute 50 a partire dalla rilevazione 2008)⁵⁴ con più alto numero di passeggeri e le indagini annuali di frequentazione del trasporto locale di Trenitalia.

Entrambe le indagini hanno come riferimento temporale un giorno della stagione estiva (luglio) ed un giorno della stagione invernale (novembre).

Di seguito si riportano i primi risultati dell'indagine regionale svolta nel mese di novembre 2008 (l'indagine relativa alla stagione estiva sarà fatta nel mese di luglio 2009) e vengono presentate, quindi, le serie storiche 2000/2008 di un giorno medio feriale invernale analizzando il trend della domanda e dell'offerta di mobilità ferroviaria. Seguirà un focus sulle stazioni di indagine con un'analisi sugli sviluppi della domanda nell'ultimo biennio. Infine, si riportano alcuni indicatori Istat di mobilità per un confronto tra la nostra realtà regionale e quella nazionale.

⁵⁴ Le 41 stazioni oggetto di analisi, fino all'indagine 2006, sono state le seguenti: Bologna, Parma, Modena, Ferrara, Fidenza, Ravenna, Piacenza, Rimini, Reggio Emilia, Faenza, Forlì, Cesena, Imola, Castelbolognese, Lugo, Carpi, Salsomaggiore, Porretta Terme, S. Pietro in Casale, Vergato, Fiorenzuola, Casalecchio di Reno, Borgo Val di Taro, Cervia-Milano Marittima, Cattolica S. Giovanni-Gabicce, Riccione, San Giovanni in Persicelo, Sasso Marconi, Fornovo S. Benedetto Sembro, Savignano sul Rubicone, Riola, Castel S. Pietro Terme, Russi, Crevalcore, Portomaggiore, Lavezzola, Castelvetro, Sassuolo Act, Sassuolo Atcm, Guastalla. Con l'indagine 2008 le stazioni di indagine sono diventate 50 e sono state sommate le seguenti 9: Casalecchio Garibaldi, Casalecchio Garibaldi Meridiana, Bazzano, Budrio stazione, Castelfranco E., Ciano d'Enza, Forlimpopoli, Poggio Rusco e Suzzara.

2. Note metodologiche sulle indagini regionali

Tali rilevazioni si sono svolte nelle 41 stazioni con più alta frequentazione in quanto rappresentative di circa il 90% della movimentazione complessiva. A partire dal 2000, la Regione si è posta come obiettivo quello di effettuare:

- con cadenza almeno biennale i conteggi dei saliti e dei discesi su tutti i treni in partenza e transito dalle 41 stazioni indagate;
- con cadenza almeno quadriennale la ricostruzione della matrice origine e destinazione degli spostamenti dei passeggeri unitamente alla rilevazione di alcune informazioni “qualitative” volte a conoscere il profilo socio-economico dell’utente del vettore ferroviario (tipo di biglietto posseduto, motivo dello spostamento, condizione professionale dell’intervistato), nonché a rilevare il mezzo utilizzato dall’utente in arrivo e in partenza dalla stazione ferroviaria di intervista.

I conteggi dei saliti e dei discesi si sono svolti in un giorno medio feriale settimanale (tranne il lunedì e il venerdì) e sono stati effettuati con riferimento alla stagione estiva e invernale con esclusione dei treni in transito o partenza nelle ore notturne. Le indagini riguardano tutto il trasporto ferroviario, sia a breve (treni Diretti, Regionali e Interregionali) che a lunga percorrenza (treni Espressi, Intercity ed Eurostar).

Le interviste ad un campione di passeggeri in partenza sono state effettuate presso le banchine dei binari nelle stazioni oggetto di indagine.

I dati presentati in questa analisi, per omogeneità, sono quelli riferiti ad un giorno medio feriale della stagione invernale.

4.3.3.3 Il trend storico 2000-2008

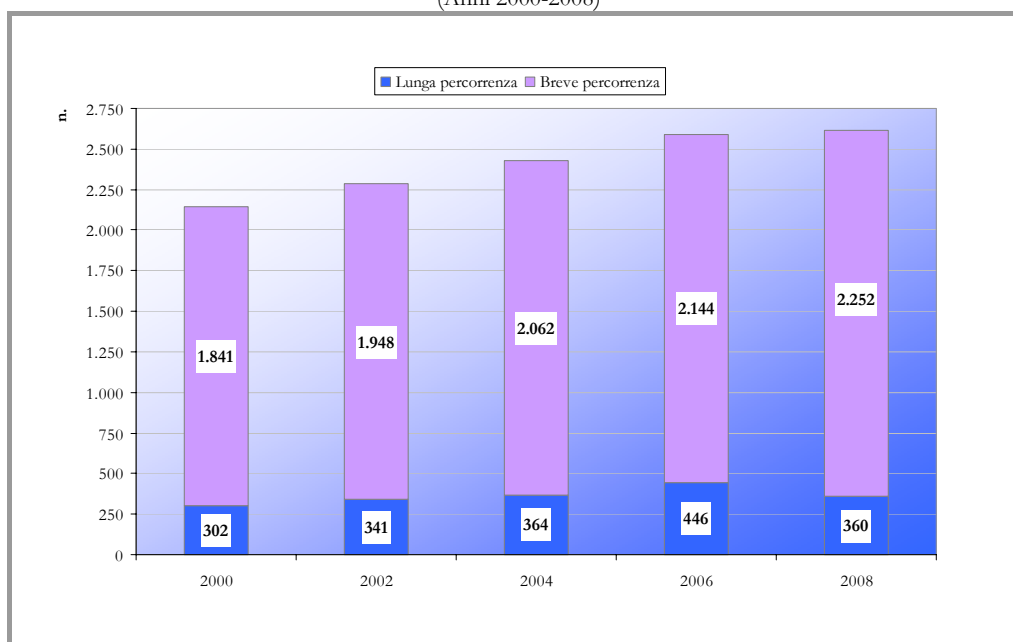
1. L’offerta di trasporto

Per prima cosa occorre considerare l’andamento dell’offerta di treni in partenza e in transito alle stazioni di indagine nel periodo considerato 2000-2008. Tali dati riguardano la frequenza dell’offerta di servizio e non i singoli treni in esercizio, in quanto sono calcolati come somma di treni in partenza o in transito alle stazioni di indagine, per cui lo stesso treno viene contato più volte a seconda di quante stazioni, delle rilevate, serve.

Fatta questa precisazione, nella figura 104 si può osservare come i **treni del trasporto regionale** (treni interregionali, diretti e regionali) aumentino progressivamente nel periodo considerato la loro frequenza di servizio passando **dai 1.841 del 2000 ai 2.252 del 2008**, facendo registrare un **incremento di circa il 22%**. L’aumento della frequenza è progressivo nel tempo e fa registrare variazioni in crescita di circa il 5% per ogni biennio considerato.

Anche **l’offerta del trasporto di lunga percorrenza** (frequenza dei treni eurostar, euronight, intercity) aumenta progressivamente passando **dai 302 del 2000 ai 360 treni misurati nel 2008 (+ 22%)**. Il dato da rilevare comunque è quello del trend dell’ultimo biennio, che sembrerebbe riportare i valori del 2008 in linea con gli anni 2002 e 2004 dopo il picco rilevato nel 2006.

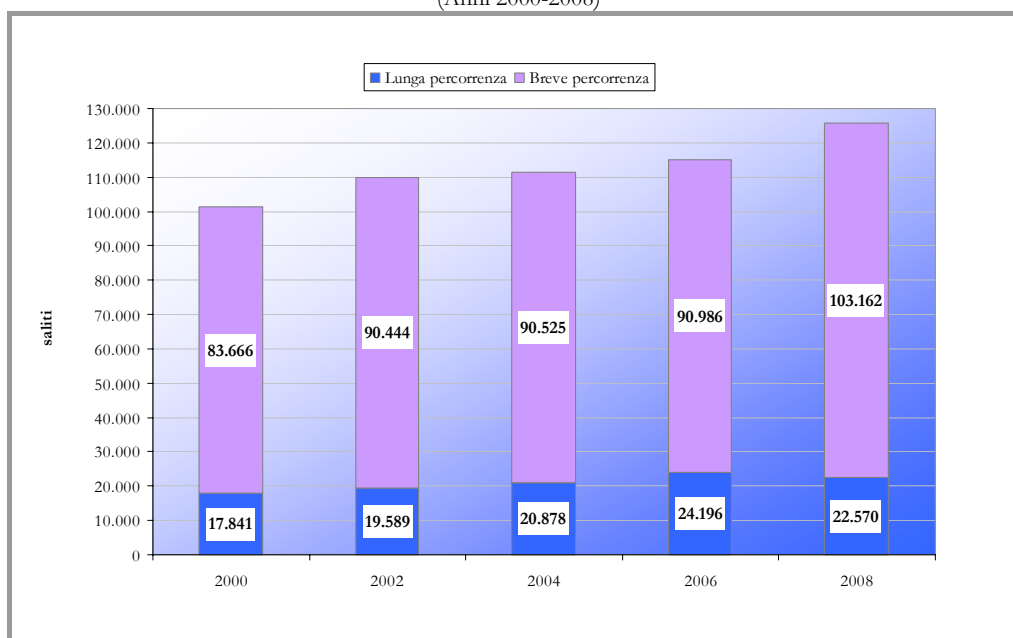
Figura 104
Freq. treni in partenza o in transito dalle stazioni di indagine (giorno medio feriale stazione invernale)
 (Anni 2000-2008)



2. La domanda servita

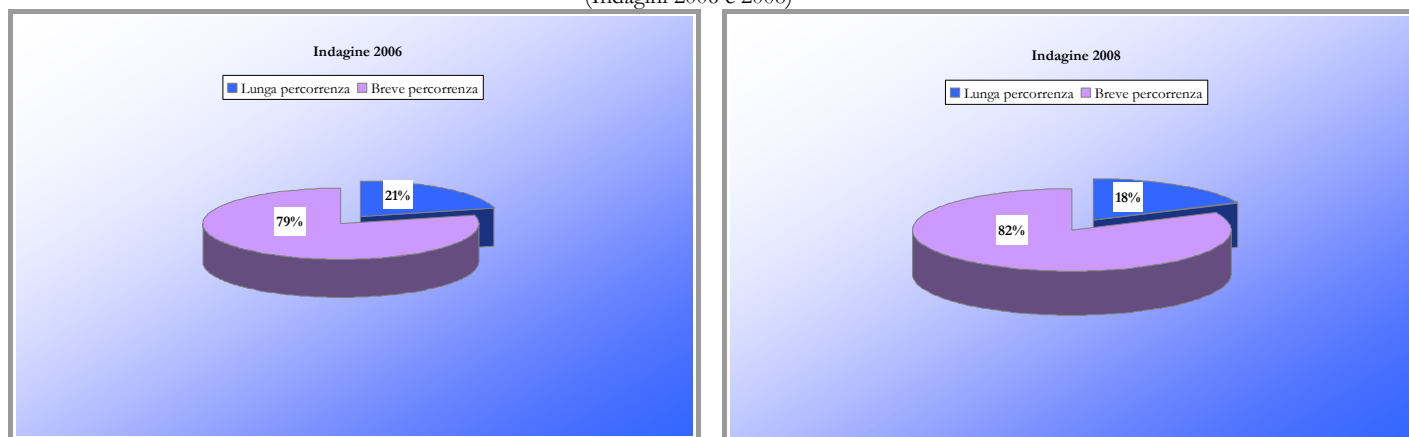
I passeggeri saliti di un giorno medio feriale invernale alle 41 stazioni campione della regione, come mostra la figura 105, **passano dai 101.507 del 2000 ai 125.732 del 2008 (+24 %)**. Consistente è anche l'aumento dei passeggeri registrato nell'ultimo biennio (+ 9,12%).

Figura 105
Serie storiche saliti nel giorno medio feriale. Stagione invernale
 (Anni 2000-2008)



Circa l'82% dei passeggeri utilizza il trasporto locale (breve percorrenza), mentre il rimanente 18% viaggia sui treni della lunga percorrenza. Tale rapporto tende a modificarsi a favore del trasporto regionale nell'ultimo biennio (figura 106).

Figura 106
Saliti sui treni a lunga e breve percorrenza
 (Indagini 2006 e 2008)

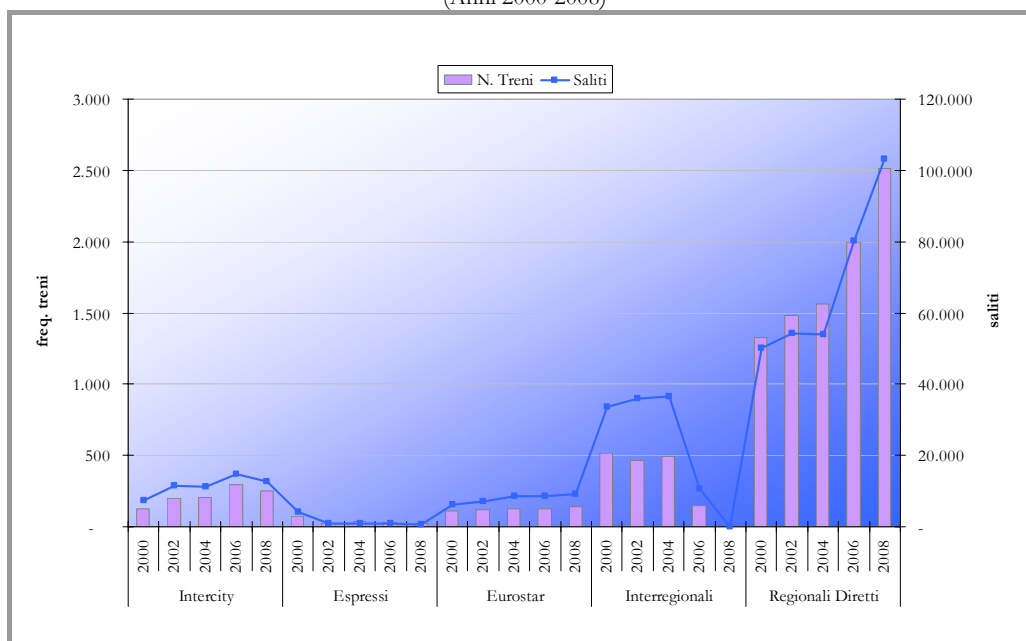


3. I saliti per tipologia di treno⁵⁵

Scendendo più in dettaglio e analizzando la figura 107, in cui per tipologia di treno sono analizzate in serie storica le frequenze di servizio ed i saliti, occorre subito precisare che la quota relativa ai treni Interregionali è stata incorporata nel 2008, per cambio di denominazione, nei treni Regionali. Anche a seguito di questa riclassificazione rimane importante la crescita sia in frequenza del servizio che dei saliti sui treni del trasporto regionale, in particolar modo a partire dalle rilevazioni 2006 e 2008.

Sul versante della lunga percorrenza assistiamo ad un'inversione di tendenza per quanto riguarda sia l'offerta che la crescita di passeggeri sugli Intercity, crescita particolarmente accentuata nel periodo della rilevazione 2006.

Figura 107
Rilevazione invernale – Saliti e frequenza dei treni per tipologia del treno alle 40 stazioni di indagini
 (Anni 2000-2008)



⁵⁵ Nella tipologia Eurostar sono compresi i treni CIS e Business.

4. I saliti alle stazioni

Il confronto dei passeggeri saliti alle stazioni nel periodo 2000 e 2008 evidenzia che i principali aumenti quantitativi di passeggeri si rilevano nelle principali stazioni dei comuni capoluogo della regione, con la sola esclusione della stazione di Ravenna in cui si registra un decremento di passeggeri sia in termini assoluti che percentuali (figure 108 e 109).

Più in generale il numero dei saliti alle stazioni Emiliane sale a Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma e Piacenza; in Romagna incrementi dei passeggeri si rilevano alle stazioni di Rimini, Forlì e Cesena; in controtendenza i dati del Ravennate, con le stazioni di Ravenna e Russi che perdono passeggeri.

Figura 108
I più significativi aumenti e diminuzioni di passeggeri alle stazioni
(Differenze assolute 2008/2000)

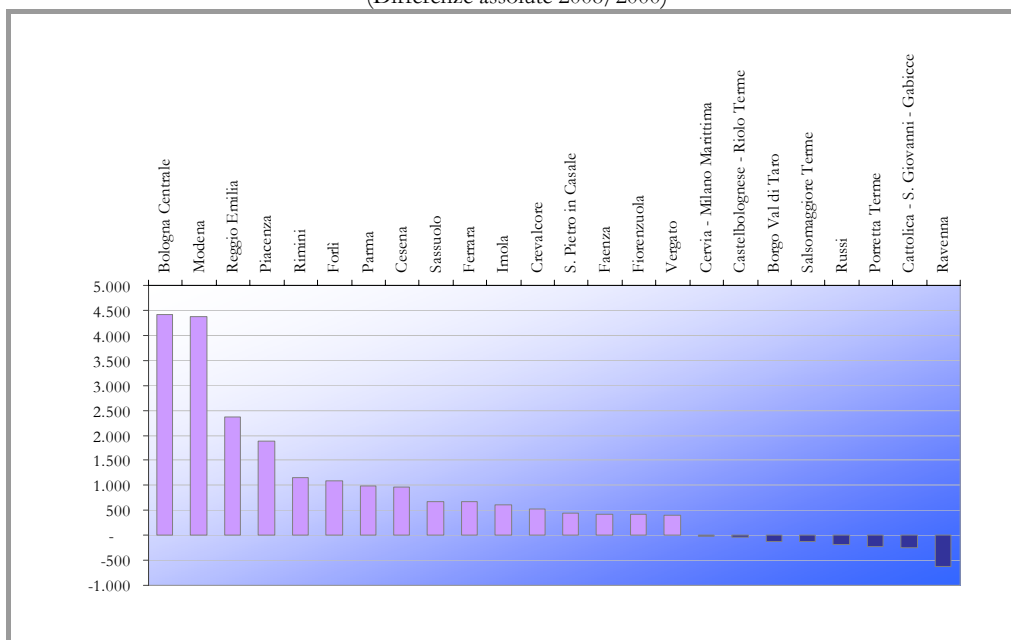
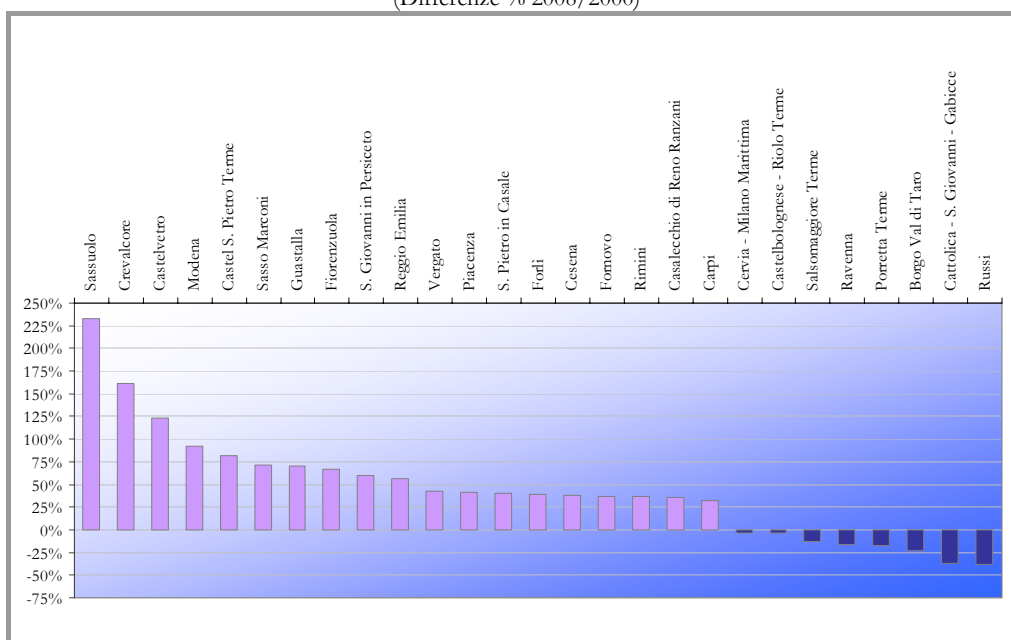


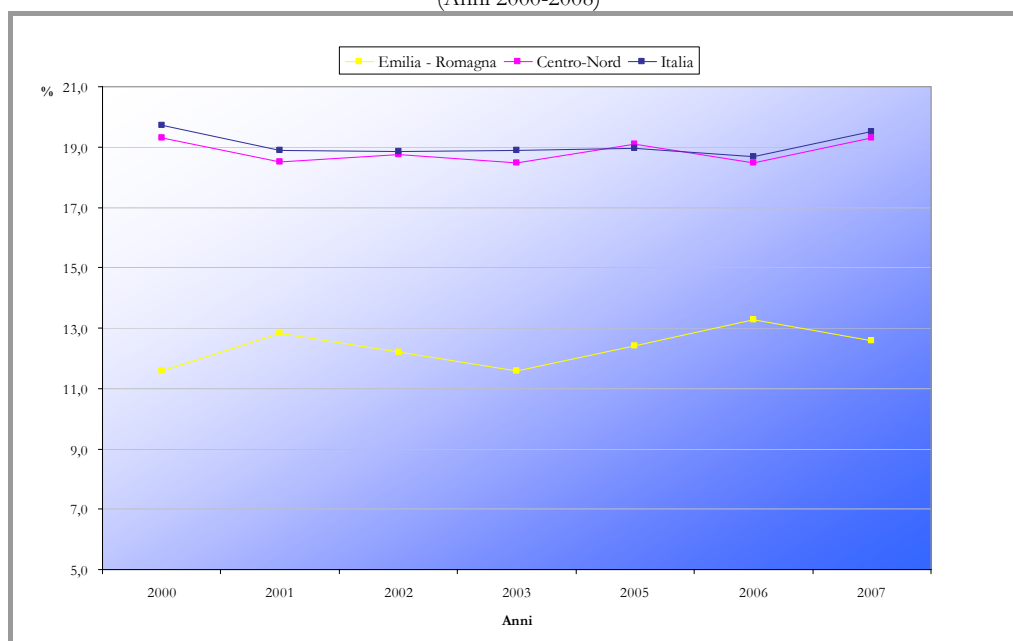
Figura 109
I più significativi aumenti e diminuzioni di passeggeri alle stazioni
(Differenze % 2008/2000)



4.3.3.4 I risultati dell'indagine ISTAT⁵⁶

In generale **l'utilizzo del trasporto pubblico in Emilia-Romagna** (calcolato come percentuale di chi utilizza mezzi pubblici⁵⁷ sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di studio o lavoro), negli anni compresi **tra il 2000 e il 2007, passa dall'11,6% al 12,6%** (figura 110). La percentuale di utilizzo di trasporto pubblico si mantiene nel tempo nella nostra regione inferiore al dato nazionale e del centro nord. Quello che risulta evidente dall'analisi dei dati è la sostanziale stabilità nel tempo del valore degli indici: quello nazionale e del centro nord, praticamente sovrapposti, permangono stabili attorno al 19%, mentre il dato regionale si mantiene attorno a percentuali che vanno dall'11 al 13%. Da notare, però, che nell'ultimo anno il dato nazionale e del centro nord divarica da quello registrato nella nostra regione sottolineando maggiormente la differenza.

Figura 110
Utilizzo del TPL tra gli occupati
(Anni 2000-2008)

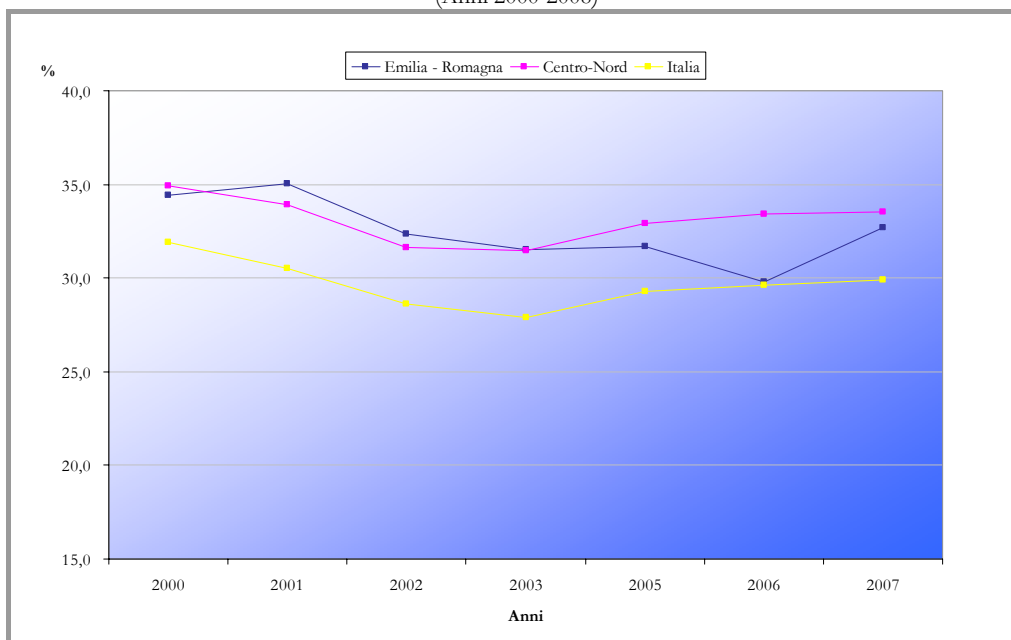


I rapporti si invertono se andiamo a considerare il **solo trasporto ferroviario** (figura 111) nel caso di persone con età maggiore ai 14 anni che hanno utilizzato almeno una volta l'anno il treno. Il trend 2000-2007 per la nostra regione, pur se in leggera diminuzione passando dal 34,4% del 2000 al 32,7% del 2007, permane superiore ai valori registrati per la media dell'Italia ed allineato con quelli del centro nord.

⁵⁶ Indagine multiscopo. Nel 2004 l'Indagine Multiscopo ha subito lo spostamento del periodo di rilevazione da novembre a gennaio-febbraio 2005; sulla base dei dati definitivi del Censimento Popolazione 2001 sono stati ricalcolati i pesi di riporto all'universo e pertanto, a partire dal 2001, i dati assoluti hanno subito una revisione.

⁵⁷ Sono considerati mezzi pubblici: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere. Sono stati esclusi i pullman e le navette aziendali. L'indicatore presenta una piccola distorsione dovuta alla presenza di combinazioni di mezzi. La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più, gli studenti fino a 34 anni e gli scolari di scuola materna che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università e scuola.

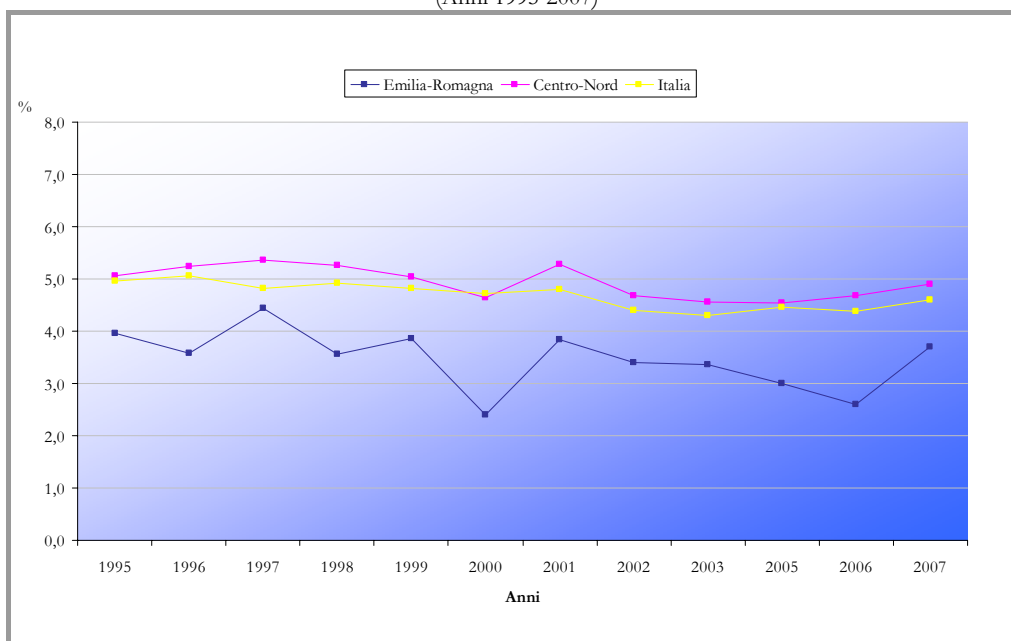
Figura 111
Persone che utilizzano il treno almeno una volta l'anno.
 (Anni 2000-2008)



(*) La popolazione di riferimento è quella dell'1 ottobre 2001.

Anche l'**indice di utilizzazione del trasporto ferroviario** per quanto riguarda la quota degli spostamenti sistematici casa/scuola o lavoro risulta invertire il trend nel 2007 e riallinearsi alla quota di circa il 4%, comunque sotto del dato nazionale e del centro nord (figura 112).

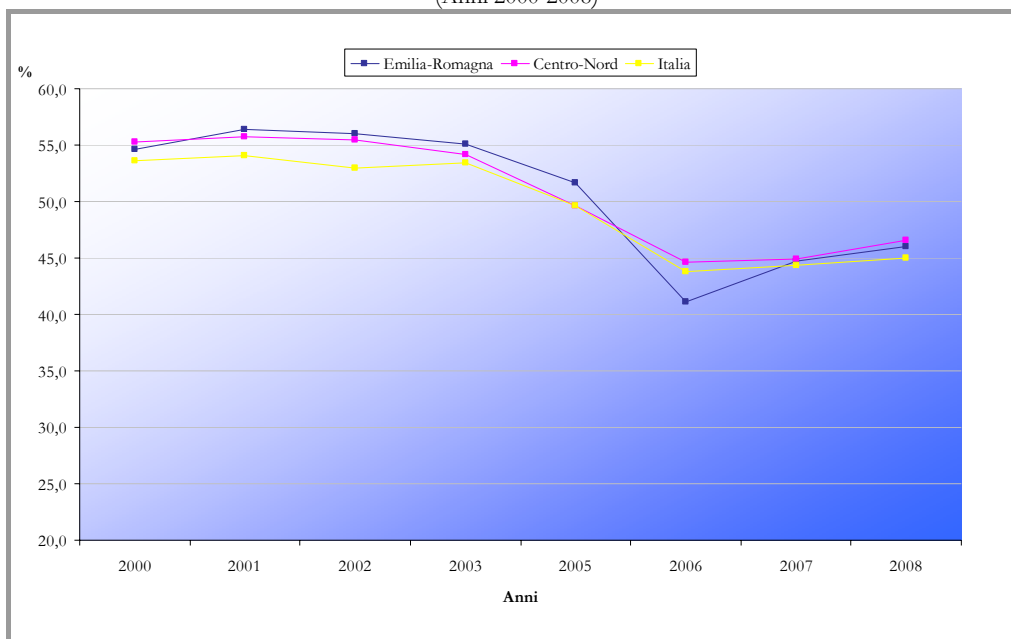
Figura 112
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario (*)
 (Anni 1995-2007)



(*) Lavoratori, scolari e studenti di 3 anni e più che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a scuola o al lavoro.

Per quanto riguarda gli **indici di qualità**, il dato regionale che misura l'indice di gradimento del servizio ferroviario⁵⁸ **passa dal 54,7% del 2000 al 46% del 2008**. In particolare, i risultati dell'ultimo biennio paiono invertire la tendenza al calo del grado di soddisfazione rilevata a partire dal 2003 (figura 113).

Figura 113
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario
(Anni 2000-2008)



⁵⁸ Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio (%) (frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio); totale utenti del treno (lo hanno utilizzato almeno una volta).

4.3.4 Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari

La Regione utilizza vari strumenti per diffondere ai cittadini notizie sulla qualità dei servizi ferroviari e raccogliere opinioni e osservazioni sulla percezione degli stessi: rientra tra questi un numero verde collegato con un **“call center” dedicato (800 388988)**, e diversi siti internet, recentemente unificati all'interno del portale **Mobiliter**⁵⁹, il portale della mobilità in Emilia-Romagna.



Nel corso del 2008 il **Call Center** telefonico (numero verde a chiamata gratuita 800 388988) è rimasto attivo ed ha svolto, in particolare, un servizio dedicato in occasione dell'avvio dei titoli di viaggio integrati **“Mi Nuovo”**.

Sempre in questo periodo, inoltre, è **stata riorganizzata l'attività di comunicazione web** dell'Assessorato Mobilità e Trasporti.

Mobiliter continua ad essere il principale punto di riferimento per quanto riguarda le attività e le iniziative della Regione per gestire e promuovere il settore della mobilità. All'interno del portale, si può effettuare l'accesso immediato a servizi di infomobilità per i cittadini: Viaggiatreno (applicazione realizzata da Trenitalia per fornire informazioni in tempo reale sui treni in circolazione in Emilia-Romagna), Travel Planner (che permette di progettare il proprio viaggio sui mezzi pubblici in regione), Infotraffico (che fornisce informazioni in tempo reale sulla viabilità di autostrade e strade statali dell'Emilia-Romagna).

Il sito specifico del settore ferroviario è stato riorganizzato: **Ferroviaer** continua a diffondere le informazioni di natura tecnica e organizzativa sulle ferrovie regionali (Società di servizio, tariffe, orari, sicurezza e linee ferroviarie regionali). Dal 2008 ingloba i contenuti del sito Pendolarier e la **newsletter “Pendolarier”**, uno spazio informativo, di comunicazione e di approfondimento dedicato al mondo dei pendolari: nel 2008 sono stati redatti 11 numeri (nel 2007 erano stati 40), con approfondimenti sugli eventi più significativi del settore.

Il **Travel Planner** della Regione Emilia-Romagna è uno strumento di infomobilità destinato agli utenti. E' consultabile su Mobiliter nella sezione **“Costruisci il tuo viaggio”**, ed è il servizio di informazione sull'orario integrato del trasporto pubblico in Emilia-Romagna.

⁵⁹ Link: www.mobiliter.eu.

Le azioni di sviluppo di tale servizio, mantenuto costantemente aggiornato, hanno portato al consolidamento di una struttura operativa a tal fine dedicata, anche attraverso l'acquisizione in proprietà, la dotazione SW per il calcolo dei percorsi e la loro rappresentazione cartografica.

E' stato raggiunto un grado di copertura pressoché completo di tutti i trasporti pubblici nella regione Emilia-Romagna, ed un livello di precisione e di aggiornamento delle informazioni fornite paragonabile ad altri sistemi delle regioni europee più avanzate.

Il Travel Planner regionale, che si va via via consolidando, rappresenta in maniera integrata le possibilità di viaggio con mezzi pubblici di tutte le imprese che operano con finanziamenti regionali.

La Regione, insieme alla struttura operativa dedicata al trasporto pubblico, con il supporto di CUP 2000 S.p.A., tiene rapporti con analoghe strutture di alcune Regioni vicine, che stanno raggiungendo analoghi risultati nei rispettivi territori per l'informazione integrata, sia come scambio di esperienza che come apertura di possibili collaborazioni per l'ampliamento a una base sovraregionale del servizio di informazione sul trasporto pubblico.

Nel 2008 si è rinnovata la convenzione con la società CUP 2000, che garantisce la continuità nella gestione e aggiornamento del servizio. Le azioni di sviluppo hanno portato ad una migliore definizione dei percorsi e alla loro rappresentazione cartografica, accessibile a tutti gli utenti.

Il Travel Planner rappresenta in maniera integrata le possibilità di viaggio con mezzi pubblici di tutte le imprese che operano con finanziamenti regionali: è un significativo passo di avvicinamento alla più completa integrazione che riguarderà già nel 2009 il sistema tariffario (avviato nel 2008) e la programmazione dei servizi.

Tra gli strumenti di comunicazione con gli utenti assume un rilievo particolare il **Comitato consultivo regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER)**.

Costitutosi in una prima temporanea configurazione nel marzo 2005, in attuazione di quanto previsto dall'art. 17 della L.R. 30/98 e successive modifiche ed integrazioni, il Comitato degli utenti ferroviari continua ad operare con ampia autonomia funzionale e gestionale, esercitando in particolare le funzioni di:

- esprimere pareri consultivi su tematiche sottoposte dalla Regione Emilia-Romagna;
- assumere iniziative di proposta alla Regione circa aspetti del servizio ferroviario;
- acquisire informazioni in ordine all'adeguata risposta nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente alle segnalazioni e reclami raccolti;
- effettuare studi, analisi, ricerche anche in accordo con la Regione Emilia-Romagna.

Nel 2007 si è dato avvio al processo di ridefinizione concertata delle modalità del suo funzionamento, che è terminato con l'approvazione della delibera di Giunta regionale n. 802 del 3/6/2008 "Costituzione, principi e regole di funzionamento del Comitato regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna".

La consultazione con il CRUFER è stata particolarmente attiva sugli argomenti tariffari e sulla definizione degli orari ferroviari per il 2009.

Ogni relazione ferroviaria è stata analizzata con lo stesso CRUFER e con le imprese ferroviarie. In diverse occasioni i suggerimenti degli utenti sono stati recepiti in variazioni del programma di circolazione dei treni. Sono tuttavia rimaste aree in cui non si sono potute soddisfare le richieste degli utenti.

Il CRUFER si è riunito e continua a riunirsi periodicamente; per l'organizzazione delle proprie riunioni si è avvalso del supporto della Regione Emilia-Romagna.

4.4 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

4.4.1 Monitoraggio delle ferrovie regionali

I contenuti di questo capitolo fanno riferimento a elaborazioni effettuate sui dati economico-gestionali forniti dalle singole aziende in sede di monitoraggio contrattuale. I riscontri fanno riferimento al 2007.

Nel 2008, il sovrapporsi di diversi eventi, non consente ancora (alla data di elaborazione del presente rapporto) di rappresentare dei dati di consuntivo in maniera attendibile.

Gli eventi hanno in particolare riguardato:

- la confluenza in FER dall'1/1/2008 del ramo d'azienda ferroviario dell'ATCM di Modena;
- l'affidamento dei servizi ferroviari ad un unico soggetto (il Consorzio Trasporti Integrati, di cui fa parte anche FER), che ha avuto decorrenza dall'1/7/2008.

I dati economico-gestionali risentiranno, quindi, nel 2008 di tali variazioni organizzative, soprattutto per quanto attiene l'erogazione dei servizi, avendo avuto la gestione delle infrastrutture regionali una sostanziale continuità.

4.4.1.1 Considerazioni di sintesi

Sono stati presi in considerazione i seguenti parametri, riferiti alla totalità delle ferrovie regionali. Le aziende coinvolte sono le Ferrovie dell'Emilia Romagna (**FER**), le Ferrovie Reggiane (**ACT**), la Ferrovia Modena Sassuolo (**ATCM**) e la **Ferrovia Bologna Vignola**. Alcuni approfondimenti sono stati mirati alla singola azienda e riguardano:

- i volumi di servizio erogato;
- gli organici e costi del personale;
- i conti economici per natura e per destinazione;
- i costi operativi chilometrici del servizio e per chilometro di rete;
- i proventi del traffico chilometrici.

La **matrice efficacia-efficienza** sintetizza, per quanto riguarda il solo Trasporto, il posizionamento del servizio ferroviario regionale in termini complessivi dal 2000 al 2007.

Il servizio relativo alla relazione **Bologna Vignola**, svolto dalla Ferrovia Bologna-Vignola-FBV, avviato nell'ultimo trimestre del 2003 (limitatamente alla tratta tra Bologna e Bazzano), ed entrato integralmente a regime solo a partire dal 2005, è stato **erogato con l'utilizzo del personale di FER**. Operativamente, la Ferrovia Bologna Vignola ha introitato i proventi del traffico e versa a FER un corrispettivo per l'erogazione del servizio.

Nel 2007 sulla tratta **Bologna-Vignola** sono stati erogati **316.333 treni*km**, con **63 unità** (23 addetti alle infrastrutture di rete e 40 addetti al trasporto, tra cui 13 macchinisti).

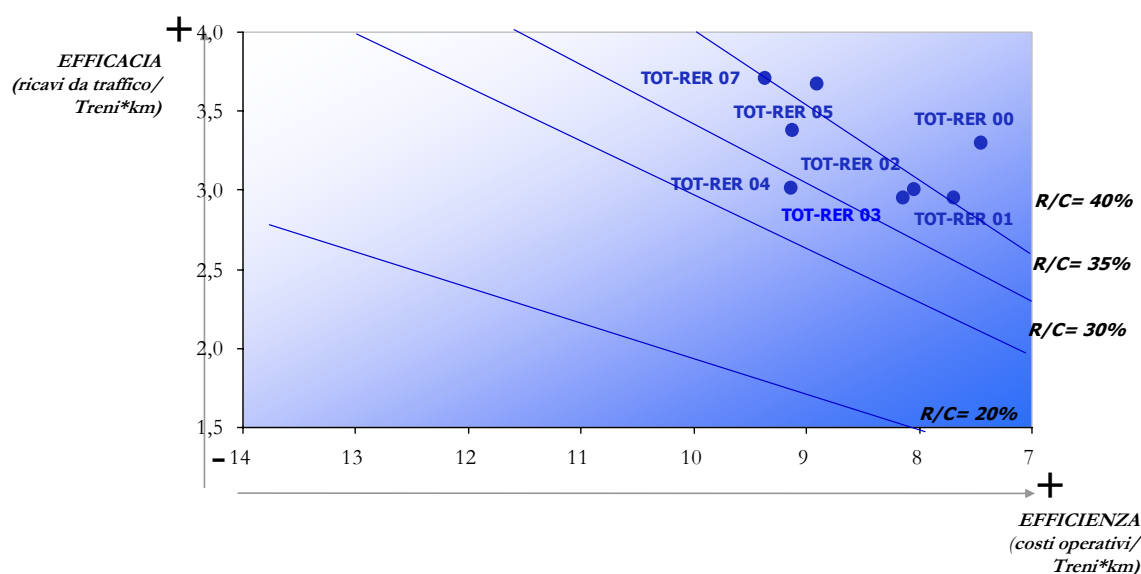
Proventi del traffico per circa **750.000 Euro** e **costi operativi** pari a **5,8 Milioni** producono un fabbisogno della gestione caratteristica pari a circa 5 Milioni di Euro. Il **contributo erogato** (trasporto + rete) ammonta complessivamente a **5,1 milioni di euro** e consente di chiudere il bilancio in sostanziale pareggio.

4.4.1.2 Matrice efficacia-efficienza

Il **trend a livello complessivo regionale** denota, dopo il netto calo dei proventi del traffico a parità di costi dal 2000 al 2001, costi crescenti a sostanziale parità di ricavi fino al 2004 e un sensibile sviluppo dei ricavi a parità di costi nel 2005, che prosegue a costi decrescenti nel 2006. Nel 2007 (primo anno in cui sono stati inclusi i dati della Ferrovia Bologna Vignola) il lieve incremento registrato sul versante dei ricavi non riesce a compensare l'incremento dei costi.

Il **posizionamento delle singole aziende** evidenzia per FER ricavi più elevati rispetto al totale Regione e costi più bassi; per ACT, costi decisamente più elevati e proventi in linea; per ATCM, costi in linea con il totale Regione e ricavi nettamente inferiori (la linea Modena-Sassuolo, è bene ricordarlo, nel 2007 era l'unica linea in esercizio a trazione elettrica, con costi quindi più elevati per la gestione dell'infrastruttura).

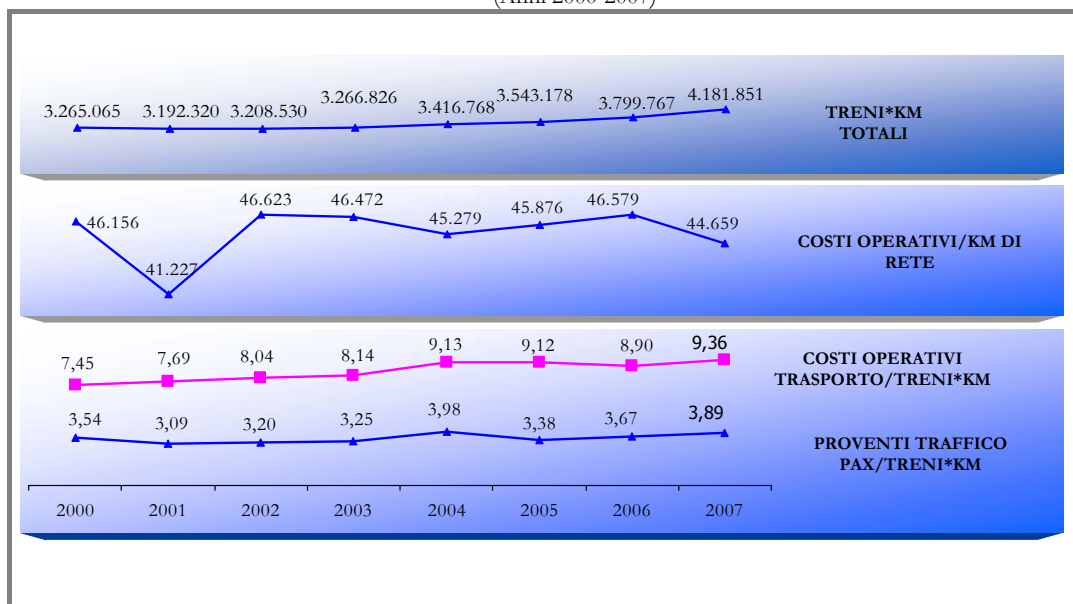
Figura 114
Matrice efficacia-efficienza chilometrica
(Totale Trasporto)



4.4.1.3 Trend volumi di servizio, costi e proventi

Dal 2000 al 2007, a fronte di un **incremento dei volumi di servizio erogato** del 28% circa, i **costi chilometrici del settore trasporto aumentano di 1,91 Euro**, pari al 26%, mentre i **costi per km di rete**, fatta eccezione per il 2001, sono caratterizzati da una minore variabilità. Nel medesimo periodo i **proventi del traffico chilometrici** dei servizi di TPL hanno fatto registrare un **incremento di 17 centesimi**, pari al 5%.

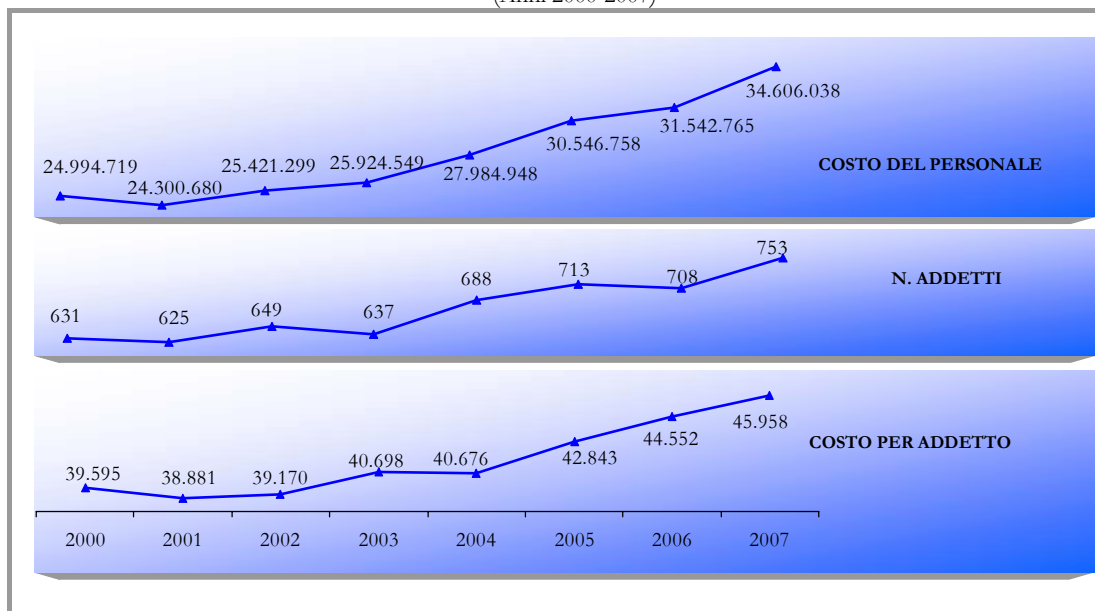
Figura 115
Trend volumi servizio, costi e proventi
(Anni 2000-2007)



4.4.1.4 Trend personale e relativi costi

Dopo un periodo di relativa stabilità dal 2000 al 2003(*), nell'ultimo quadriennio il **costo del personale è aumentato** (+24%), a causa dell'**incremento del numero di addetti fino al 2005** (+66 unità nel 2005 rispetto al 2000), per effetto dell'**incremento del costo unitario nel biennio 2005-2006** (+3.876 Euro, corrispondenti a circa il 10% rispetto al 2004) (**). Va in particolare rilevata l'**inclusione nei dati economico-gestionali della Ferrovia Bologna Vignola nel 2007**.

Figura 116
Trend personale e relativi costi
(Anni 2000-2007)



(*) La riduzione del numero di addetti, nonché del relativo costo unitario, e la corrispondente sensibile diminuzione del costo del personale nel 2001 è probabilmente conseguente all'unificazione delle quattro ferrovie in ex gestione commissariale governativa in FER, in seguito alla quale sono intervenuti esodi soprattutto tra il personale dirigente.

(**) Per effetto del rinnovo contrattuale. I costi del personale non comprendono l'IRAP.

4.4.1.5 Trend addetti e volumi di servizio

Dal 2000 al 2007 **gli organici sono aumentati di 122 unità (+19%)** e tale incremento è principalmente imputabile a FER (+106, di cui 63 a partire dal 2007, per il service svolto per conto della Ferrovia Bologna Vignola) e in misura minore, anche se non trascurabile, ad ACT (+10) e ad ATCM (+5). Nello stesso periodo **le percorrenze di TPL erogate aumentano del 26% circa**.

Figura 117
N. addetti
(Anni 2000-2007)

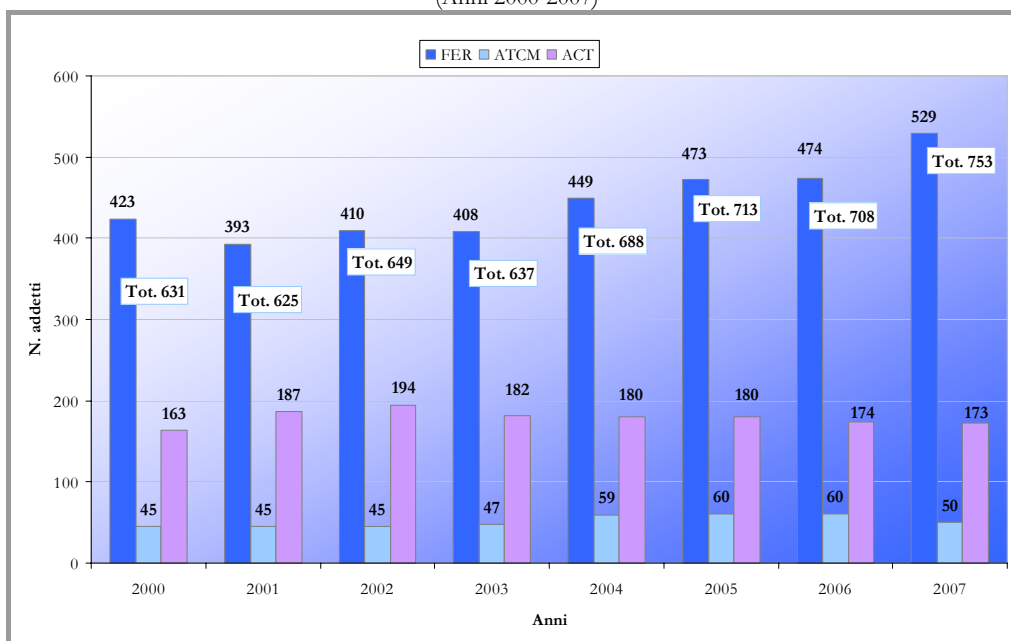
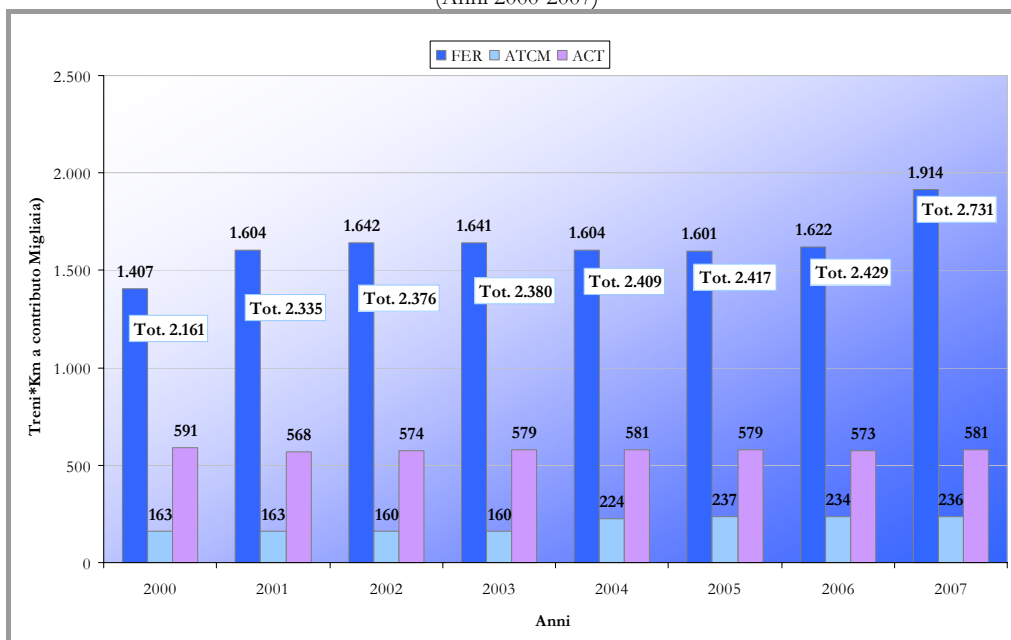


Figura 118
Treni*km a contributo (migliaia)
(Anni 2000-2007)



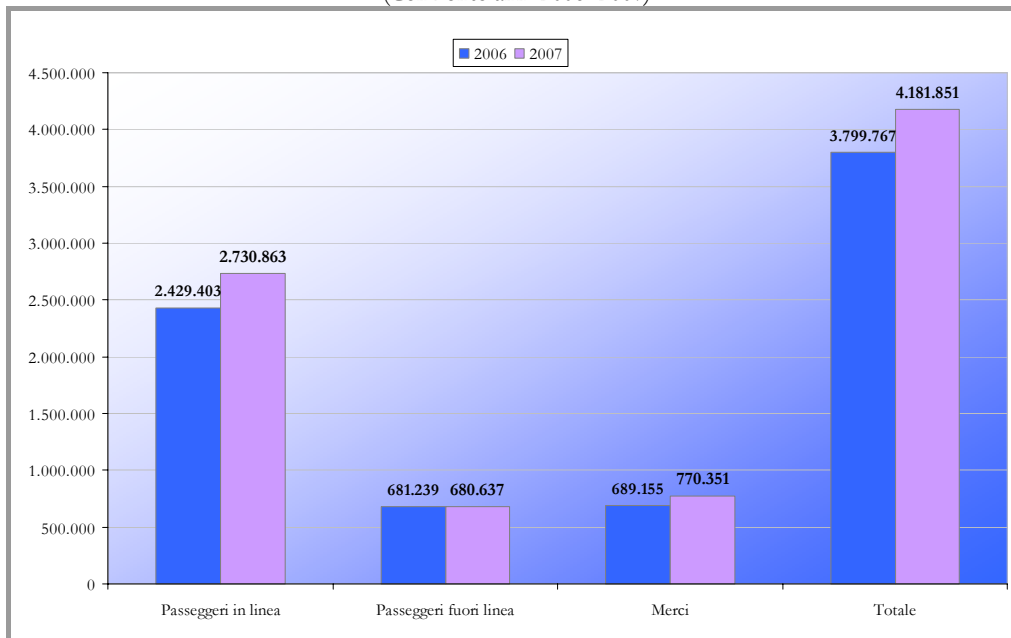
Nell'ambito di FER, la Ferrovia Bologna-Portomaggiore è stata interrotta per lavori dal 22/2/1999 al 22/12/2001, mentre la linea Suzzara-Ferrara non è stata in esercizio per lo stesso motivo dal 28/9/1999 all'11/6/2000. ATCM nel 2004 ha attivato a regime il collegamento con la stazione di Modena FS. Nel 2003 sono stati riattivati i servizi sulla relazione Bologna-Bazzano, poi andati a regime, sino a Vignola, l'anno successivo.

(*) Dati al netto delle doppie trazioni.

4.4.1.6 Dati tecnico-gestionali

Dal 2006 al 2007, i **servizi di TPL** aumentano di 301.000 treni*km circa (pari al 12%) per l'inclusione dei dati della Ferrovia Bologna Vignola. Si riscontra una **situazione di stabilità per noleggi e fuori linea** e uno **sviluppo del traffico merci** (+12%).

Figura 119
Volumi di servizio erogati (treni*km)
(Confronto anni 2006 -2007)



Nel 2006 gli addetti di Esercizio rappresentano il 51% del totale, il personale preposto alla Manutenzione rappresenta il 40% del totale, e di struttura il 9%.

Figura 120
Totale addetti equivalenti ferrovie regionali
(Anno 2006)

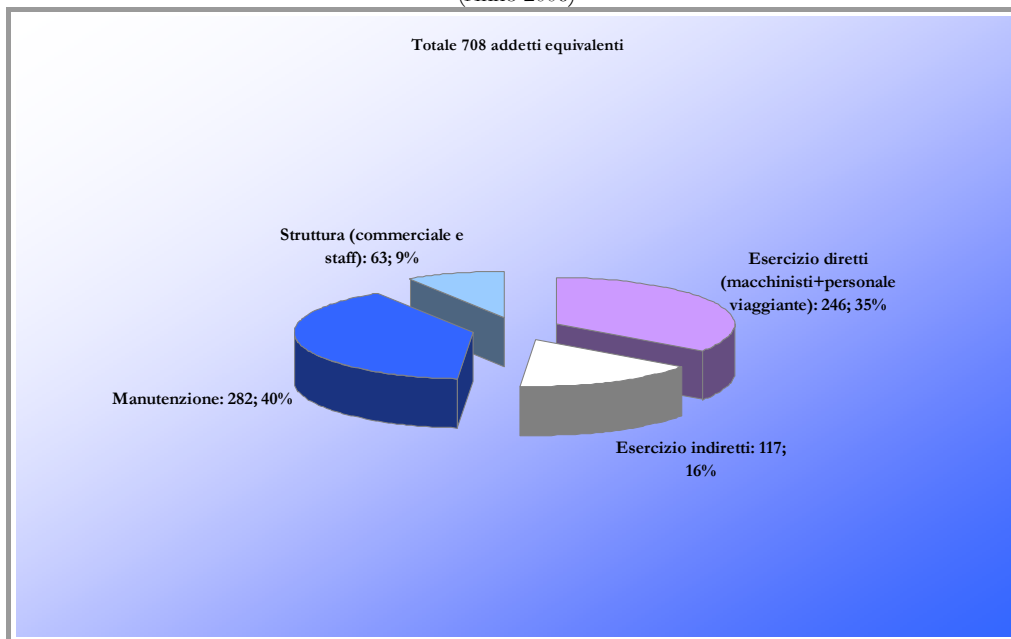
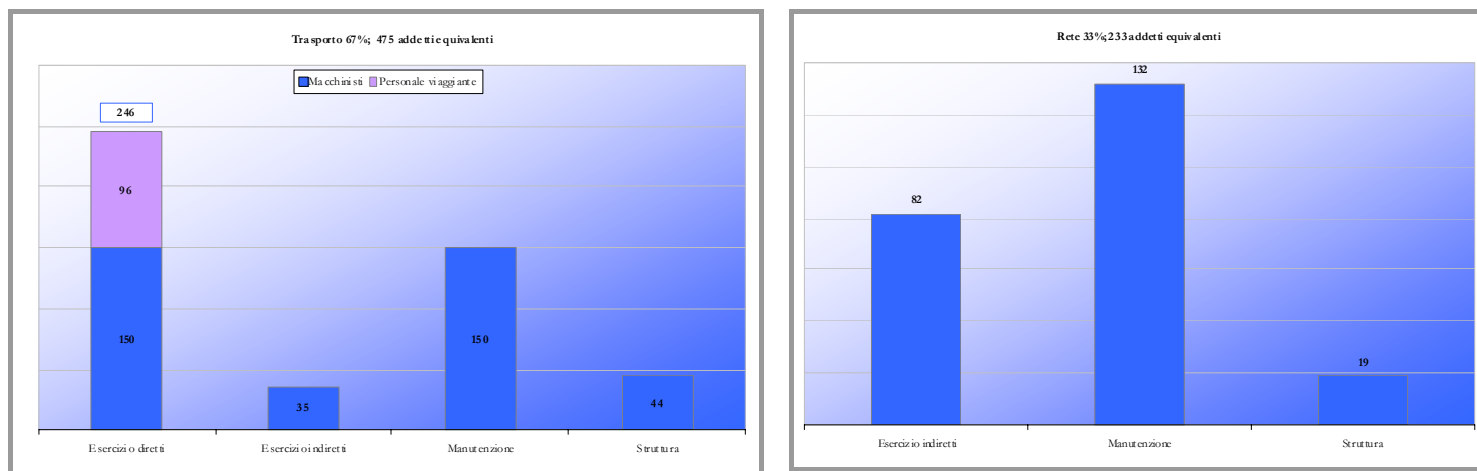


Figura 121
Addetti equivalenti ferrovie regionali – Trasporto e Rete
 (forza media 2006)



A livello complessivo dall'analisi degli organici emerge una **struttura abbastanza bilanciata**, con il 67% degli addetti dedicati al Trasporto e il resto alla Rete.

Nel 2007 per la prima volta sono inclusi gli addetti della Ferrovia Bologna-Vignola. Rispetto al 2006, **aumentano gli addetti all'Esercizio e alla Manutenzione nel Trasporto e diminuiscono gli addetti alla Struttura.**

Figura 122
Totale addetti equivalenti ferrovie regionali
 (Anno 2007)

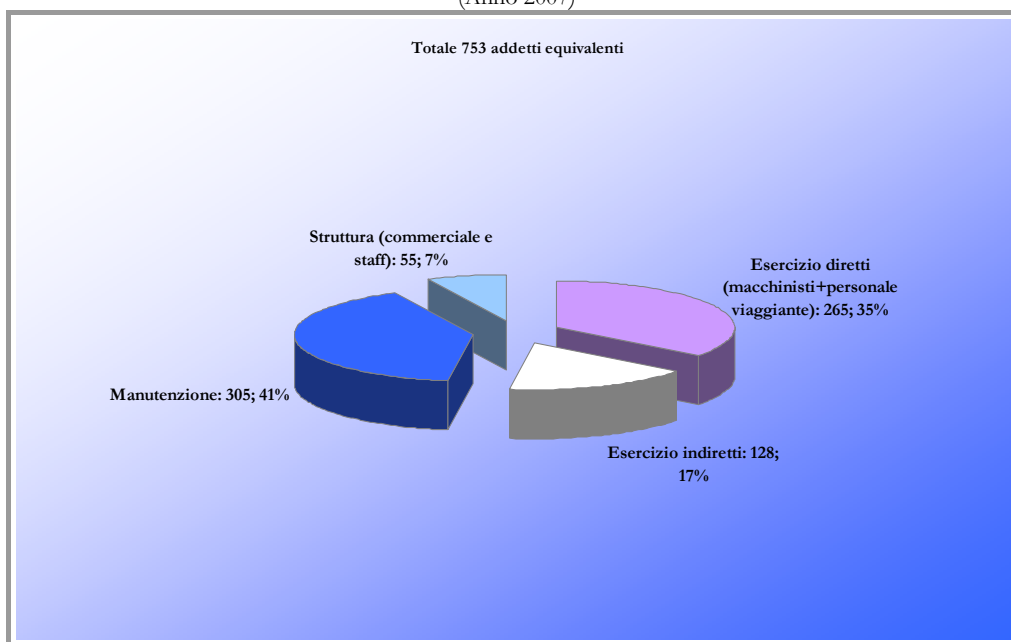
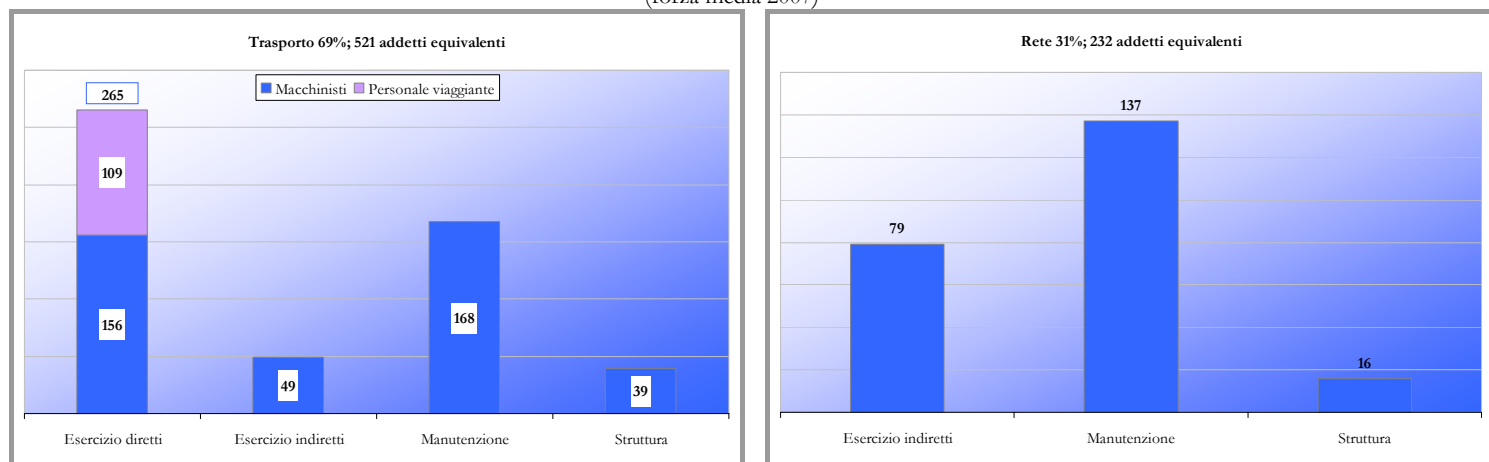


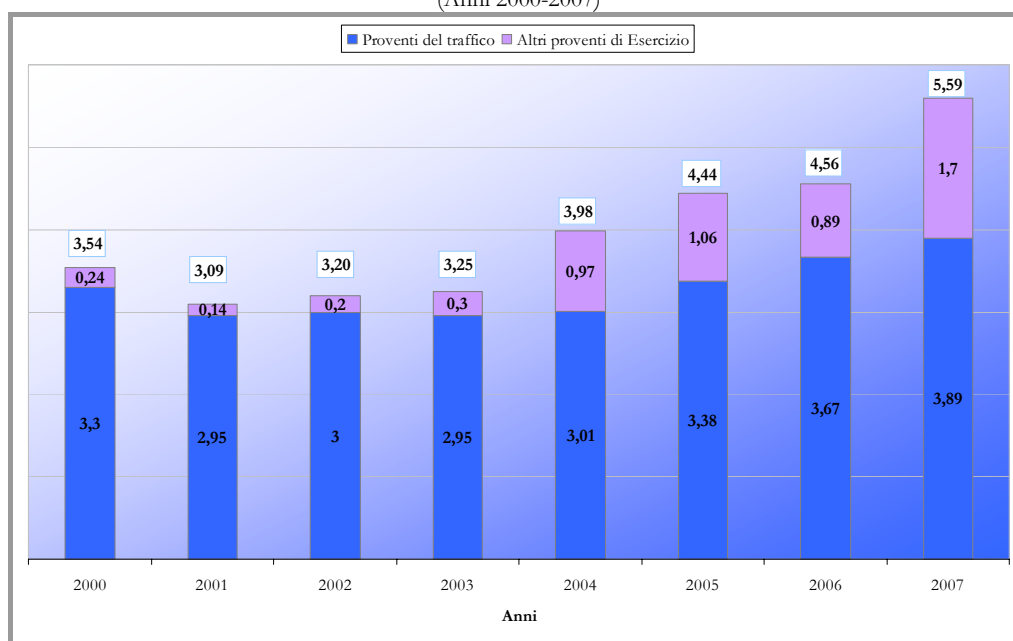
Figura 123
Addetti equivalenti ferrovie regionali – Trasporto e Rete
(forza media 2007)



Dall'analisi del **trend dei ricavi chilometrici**, con particolare riferimento ai **proventi del traffico**, emerge:

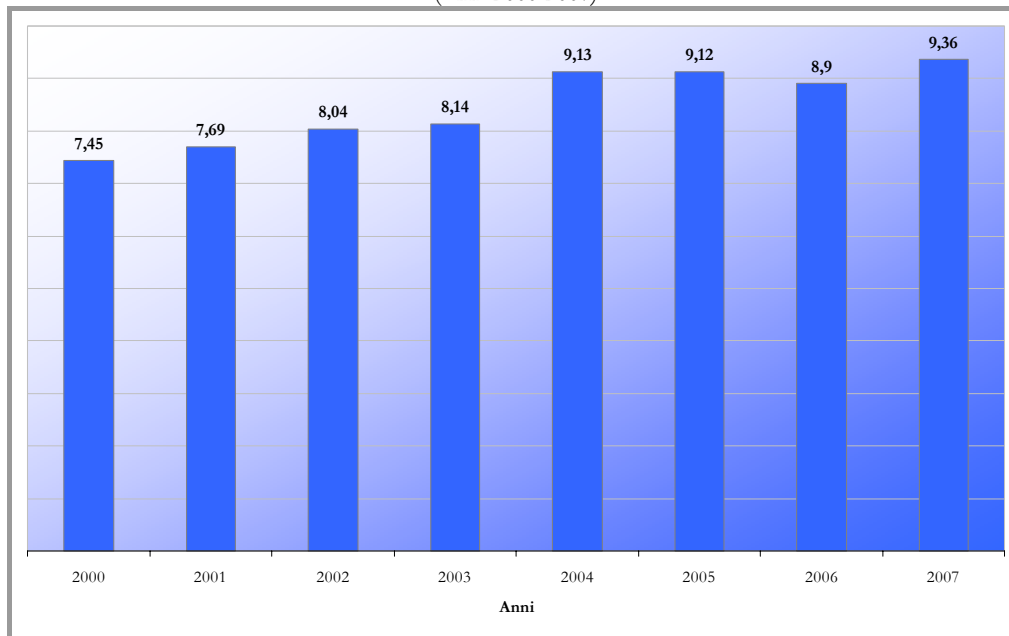
- nel biennio 2000-2001, una significativa contrazione (-35 centesimi, pari all'11%);
- nel periodo 2001-2004, una situazione di sostanziale stabilità;
- nel biennio 2005-2006, una ripresa (+66 centesimi, pari al 22%);
- nel 2007 un ulteriore incremento (+22 centesimi, pari al 6%).

Figura 124
Ricavi caratteristici chilometrici - Dati espressi in Euro
(Anni 2000-2007)



Nel periodo di riferimento i **costi operativi chilometrici** riferiti al **Trasporto** si presentano in **crescita** (+1,9 Euro, pari al 26%), con un **aumento particolarmente significativo dal 2003 al 2004** (+99 centesimi, pari al 12%), una **fase di stabilità nel 2004-2005**, un **calo nel 2006** (-22 centesimi, pari al 2%) e una **ripresa nel 2007** (+46 centesimi, pari al 5%).

Figura 125
Costi operativi chilometrici – Dati espressi in Euro - Trasporto
 (Anni 2000-2007)

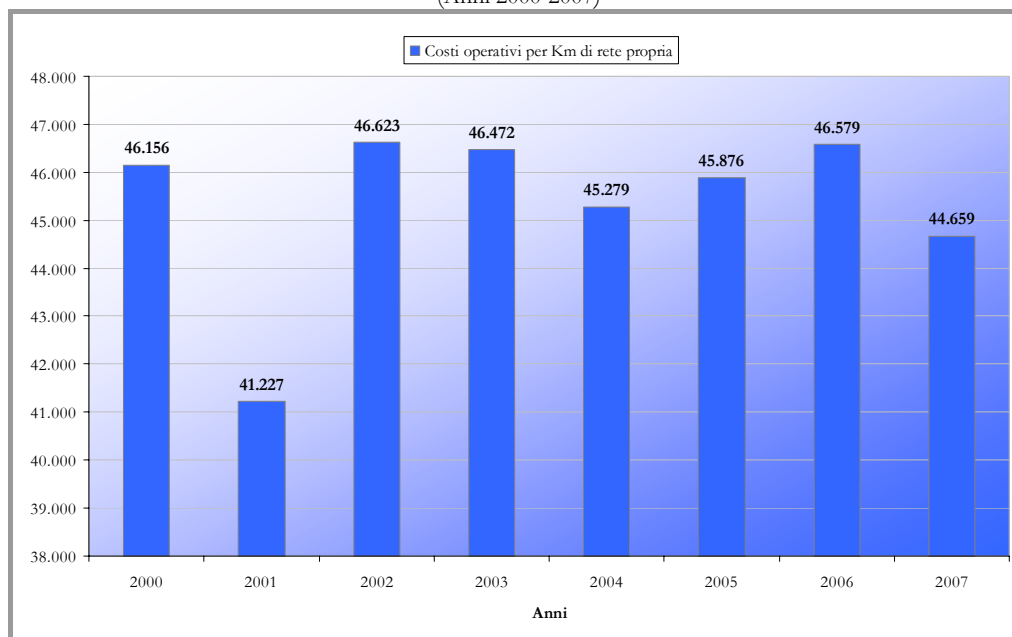


Dal 2000 al 2001 i costi per chilometro di Rete propria diminuiscono di 5.000 Euro circa, per tornare, nel 2002, ai livelli del 2001. Ciò probabilmente a causa del differimento di alcuni interventi manutentivi, determinato dall'incertezza in merito alla possibile cessione a RFI di parte dell'infrastruttura ferroviaria regionale.

Dal 2002 al 2004 i costi diminuiscono di oltre 1.300 Euro, fenomeno determinato dall'ottimizzazione della struttura in conseguenza dell'estensione della rete di ATCM, per l'ingresso nella stazione di Modena FS (+3 km), e della rete di FER (estensioni Codigoro-Pomposa nel 2003 e Portomaggiore-Dogato nel 2004, tratta non ancora entrata in esercizio).

Nel biennio 2005-2006 si assiste a un nuovo incremento dei costi unitari (+1.300 Euro). Nel 2007 i costi unitari tornano a contrarsi, anche per effetto delle economie di scala conseguenti alla gestione della rete della Ferrovia Bologna Vignola da parte di FER.

Figura 126
Costi operativi per km di rete propria Dati espressi in Euro - Rete
 (Anni 2000-2007)

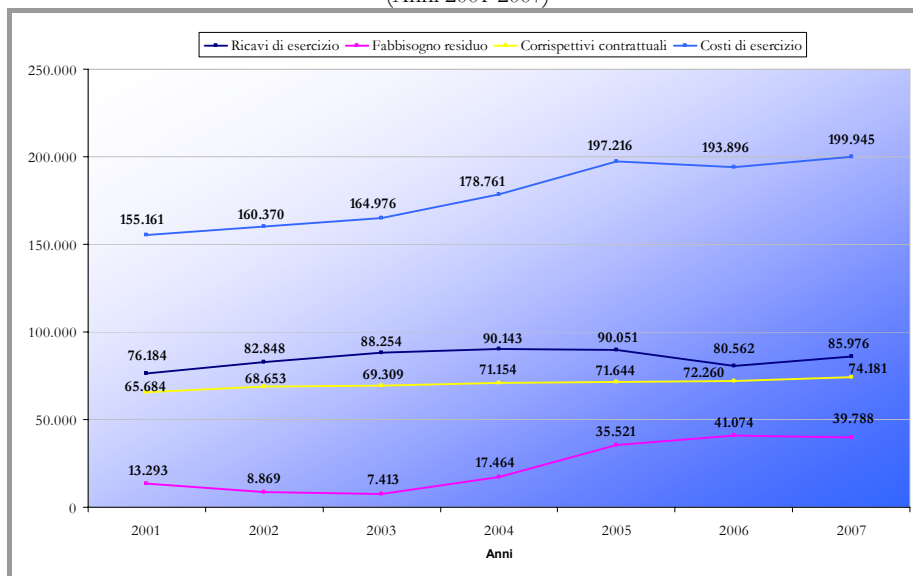


4.4.2 Monitoraggio Trenitalia

4.4.2.1 Considerazioni di sintesi

Il **fabbisogno complessivo della Direzione Regionale Emilia-Romagna** evidenziato negli **ultimi prospetti forniti da Trenitalia** nell'ambito dell'attività di monitoraggio del Contratto di Servizio si attesta su **114 Milioni di Euro circa** (in aumento del 44% circa rispetto al 2001 e relativamente stabile rispetto all'ultimo anno) con un **trasferimento** complessivamente pari (contratto base + integrativo) a circa 74 Milioni di Euro nell'ultimo anno.

Figura 127
Fabbisogno complessivo Direzione Regionale Emilia-Romagna (valori espressi in KEuro)
(Anni 2001-2007)

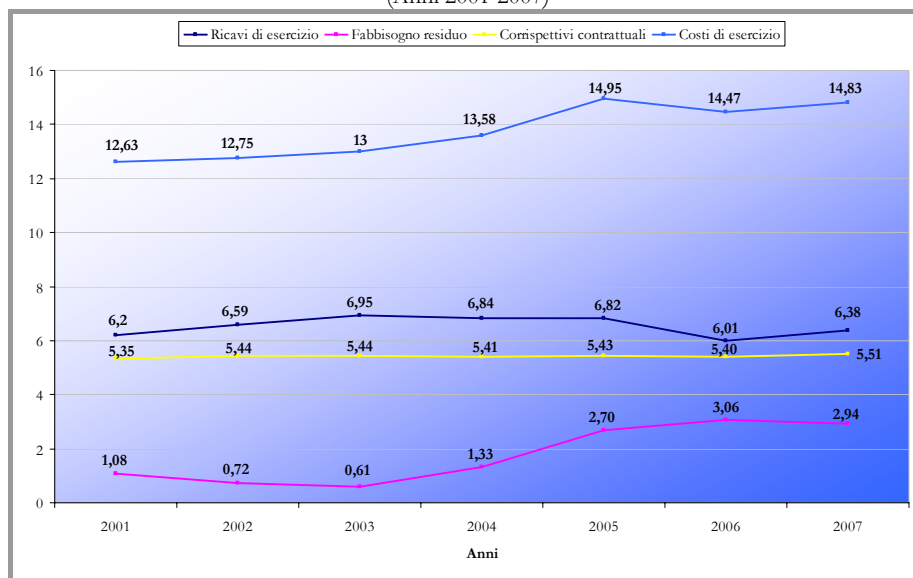


Nei ricavi di esercizio sono inclusi gli introiti da capitalizzazione manutenzione ciclica.

Nei costi sono inclusi gli oneri di manutenzione ciclica.

A **livello chilometrico** dal 2001 al 2007 **il fabbisogno aumenta di 2,02 Euro, pari al 31% (+2,2 Euro di costi, pari al 17% e -18 centesimi di ricavi, pari al 3% circa).**

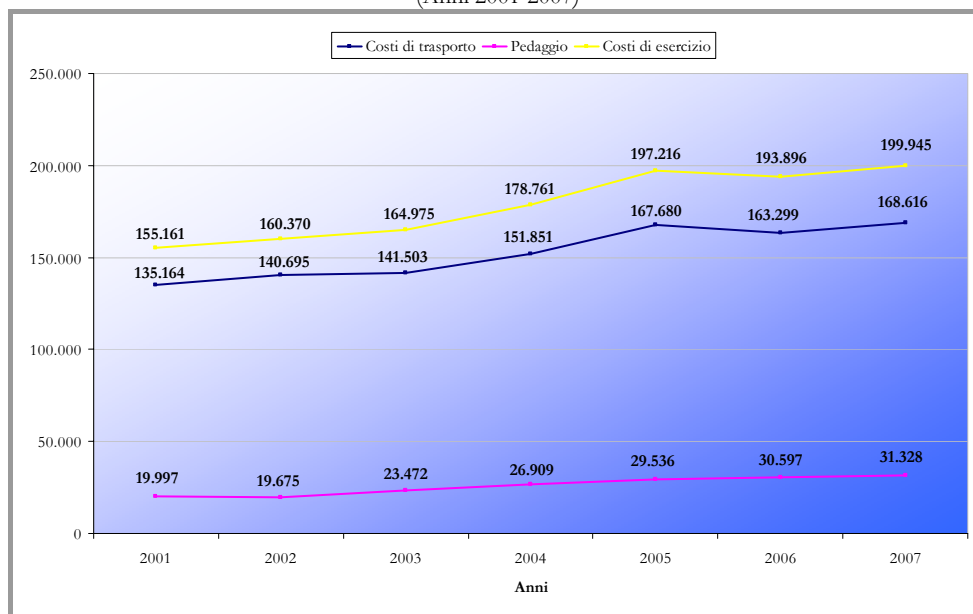
Figura 128
Fabbisogno chilometrico (valori espressi in Euro)
(Anni 2001-2007)



Le differenze, dell'ordine di pochi centesimi di Euro, riscontrate nei corrispettivi chilometrici rispetto a quanto riportato nel capitolo 6 sulle considerazioni di sintesi, risentono degli adeguamenti effettuati in sede di consuntivazione.

A livello complessivo, a fronte di **costi di esercizio** pari a quasi **200 Milioni di Euro** nel **2007** (in aumento del 29% rispetto al 2001 e del 3% rispetto al 2006), l'incidenza degli oneri di pedaggio è pari al 16% (rispetto al 13% del 2001) (*). Dal 2001 i **costi di trasporto** sono aumentati **25%** e i costi di pedaggio del **57%**.

Figura 129
Costi di esercizio, pedaggio e costi di trasporto (valori espressi in KEuro)
(Anni 2001-2007)

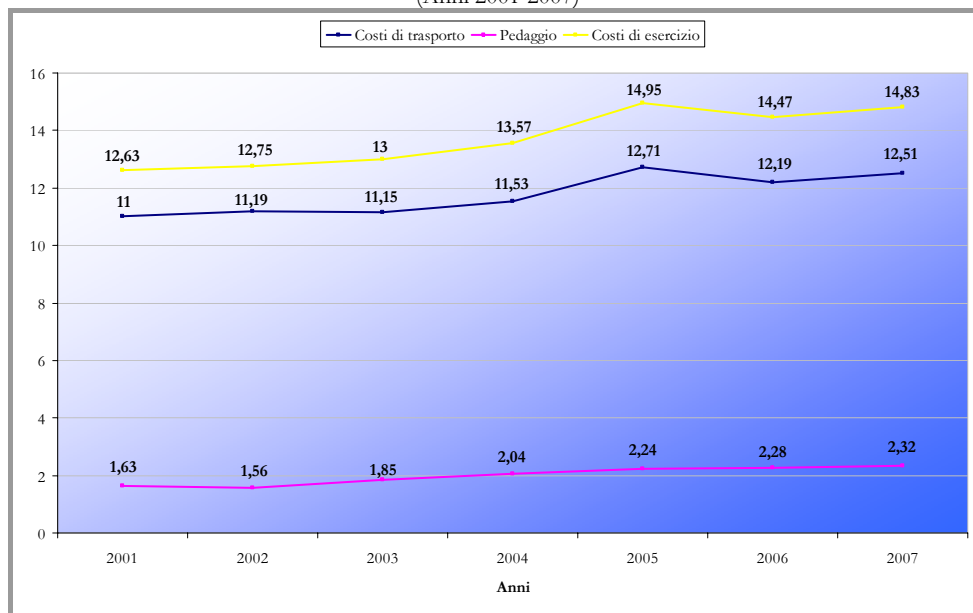


(*) L'incremento degli oneri di pedaggio è sostanzialmente riconducibile all'eliminazione dello sconto (in seguito all'ammodernamento delle linee) e agli adeguamenti tariffari, intervenuti soprattutto nell'ultimo quadriennio, sulla base di Decreti Ministeriali.

L'analisi di dettaglio del trend dei **costi chilometrici** consente di evidenziare:

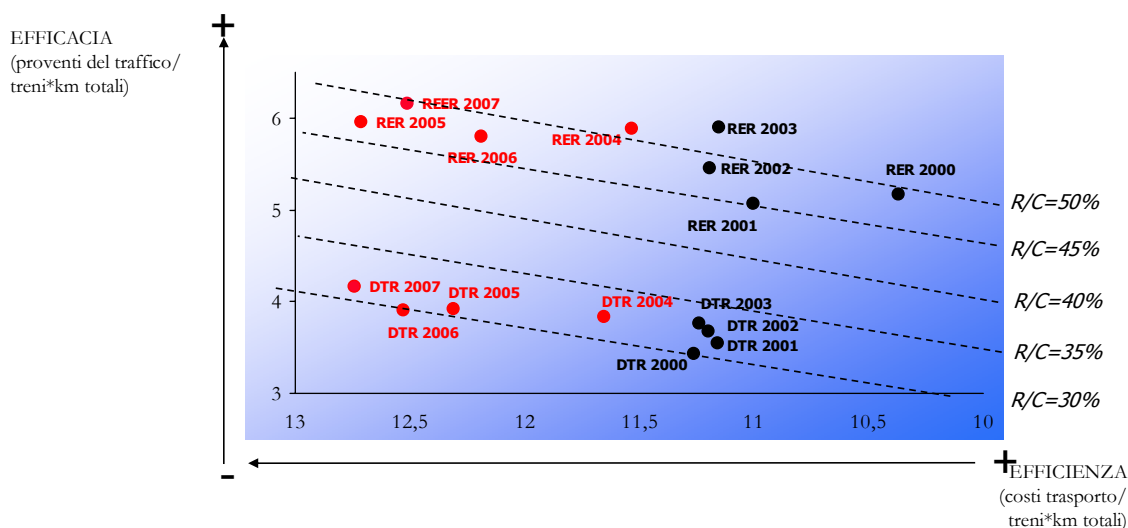
- per quanto riguarda i **costi di trasporto**, un lieve incremento dal 2001 al 2002, una lieve contrazione nel 2003, un **sensibile incremento nel 2005** (+10%), una **lieve contrazione nel 2006** (-4%) e una **ripresa nel 2007** (+3%), anno in cui si riscontrano **valori di poco inferiori al 2005**;
- per quanto riguarda gli **oneri di pedaggio**, con l'unica eccezione 2002, un trend in crescita fino al 2007, con un **sensibile incremento dal 2004 al 2005** (+10%), ed un **aumento più contenuto ma costante nel 2006 e nel 2007** (+2% annuo).

Figura 130
Trend dei costi chilometrici (valori espressi in Euro)
(Anni 2001-2007)



Dopo il **progressivo miglioramento del rapporto ricavi/costi** registrato nel **2001-2004**, nel **2005** un **sensibile incremento di costi a ricavi sostanzialmente invariati** ha determinato, invece, un **significativo impatto negativo** sul posizionamento aziendale nella matrice, con un rapporto ricavi/costi che si attesta, per la Direzione Emilia-Romagna, su livelli inferiori rispetto al 2000. Le **dinamiche involutive del 2006** mantengono tale rapporto sostanzialmente immutato. I **dati 2007** evidenziano, a livello regionale, un incremento di costi totalmente compensato dall'incremento dei ricavi, con un **miglioramento del rapporto ricavi/costi**, che nel 2007 si è attestato sul **49%**.

Figura 131
Matrice efficacia-efficienza
(Euro/treni*km – Consuntivo 2000-2007)



DTR: Divisione Trasporto Regionale

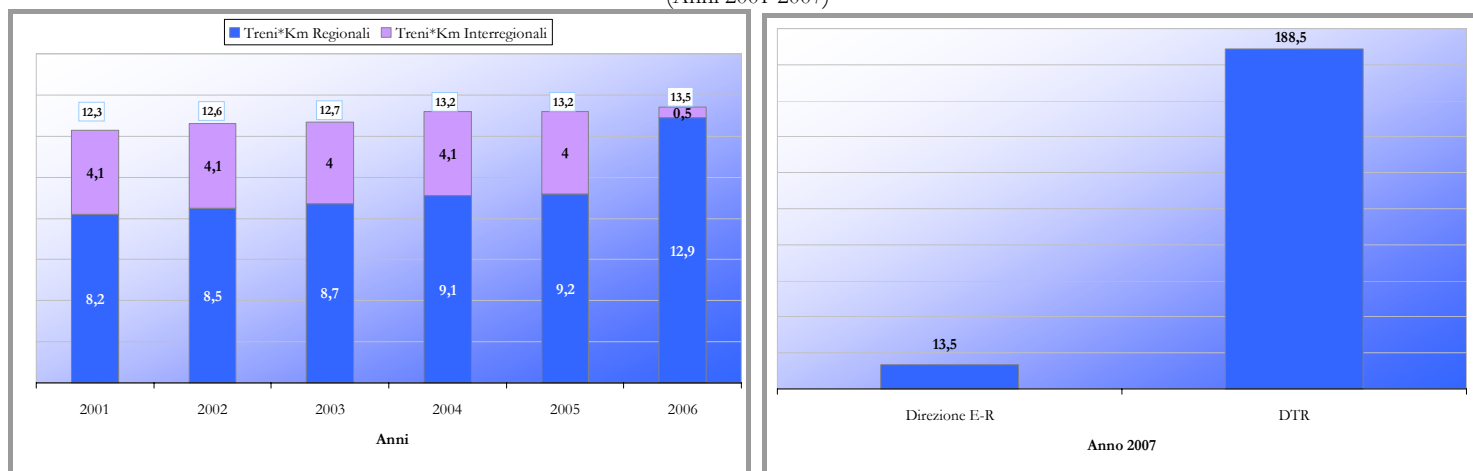
RER: Direzione Regionale Emilia-Romagna

Nei costi di trasporto sono inclusi anche gli oneri per manutenzione ciclica, gli ammortamenti, l'IRAP e il costo del capitale investito.

4.4.2.2 Dati economici e sul servizio

Dal 2001 al 2005 i volumi di servizio erogati dalla Direzione Regionale sono aumentati del **7% circa** (+9 milioni di treni*km), esclusivamente per lo **sviluppo della componente regionale del servizio**. Nel **2006** i volumi di servizio sono aumentati dell'1% circa, per l'effetto combinato del **calo della componente c.d. interregionale** (-88%), anche per un riposizionamento con altra denominazione dei relativi servizi, e di un **conseguente incremento della componente regionale** (+20%). Nel **2007** rimangono **sostanzialmente invariati**.

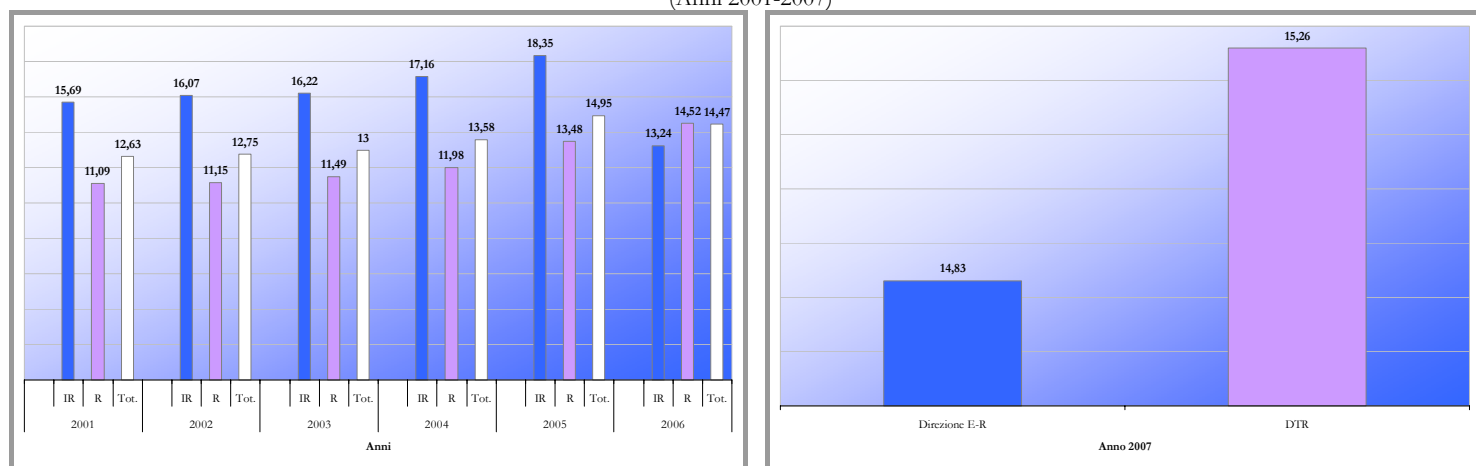
Figura 132
Servizio offerto (valori espressi in milioni di treni*km)
 (Anni 2001-2007)



Dal 2001 al 2007 i **costi chilometrici della Direzione Regionale** risultano **aumentati di 2,20 Euro a livello complessivo (+17%)**, di cui 1,4 (+10%) nel 2004-2005.

Particolarmente significativa è invece la **contrazione registrata in ambito interregionale nel 2006** (-28%) per le ragioni già evidenziate. Nel **2007** si registra un **incremento nei costi unitari a livello complessivo** rispetto all'anno precedente **(+2,5%)**, con un avvicinamento ai valori del 2005, mentre il **differenziale negativo rispetto ai dati di Divisione risulta complessivamente pari a 43 centesimi**.

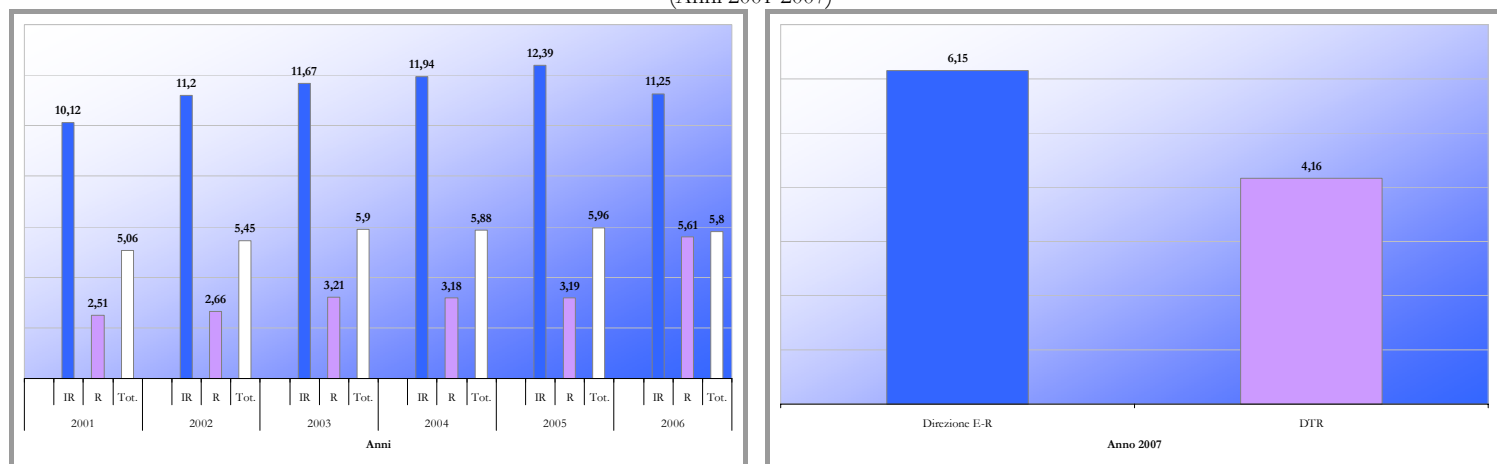
Figura 133
Costo operativo chilometrico del servizio (Euro/treno*km)
 (Anni 2001-2007)



A scopo prudenziale, oltre al pedaggio i costi includono anche gli oneri di manutenzione ciclica, gli ammortamenti, l'IRAP e il costo del capitale investito.

Dal 2001 al 2005 i **proventi del traffico chilometrici della Direzione Regionale** risultano **aumentati di 90 centesimi** a livello complessivo (+18%), per l'effetto combinato dell'incremento del 22% dei proventi unitari del servizio interregionale e del 27% dei proventi unitari del **servizio regionale**. Nel 2006 l'incremento riguarda il solo comparto regionale (+76%) a scapito dell'interregionale (-9%). Nel **2007** si registra un **incremento di 35 centesimi a livello complessivo** rispetto all'anno precedente **(+6%)**, mentre il **differenziale positivo rispetto ai dati di Divisione è pari a 1,99 Euro**.

Figura 134
Proventi del traffico chilometrici (Euro/treno*km)
 (Anni 2001-2007)



I proventi del traffico per passeggero trasportato aumentano complessivamente di 69 centesimi (+33%) dal 2001 al 2005, per ridursi di 6 centesimi (-2%) nel 2006 e di ulteriori 20 centesimi nel 2007 (-7%). I proventi del traffico per passeggero*km, fatta eccezione per una battuta d'arresto nel 2002, aumentano del 13% dal 2001 al 2007, con una quota del 4% dell'incremento ascrivibile all'ultimo anno.

Figura 135
Proventi del traffico/passeggero (Euro/treno*km)
 (Anni 2001-2007)

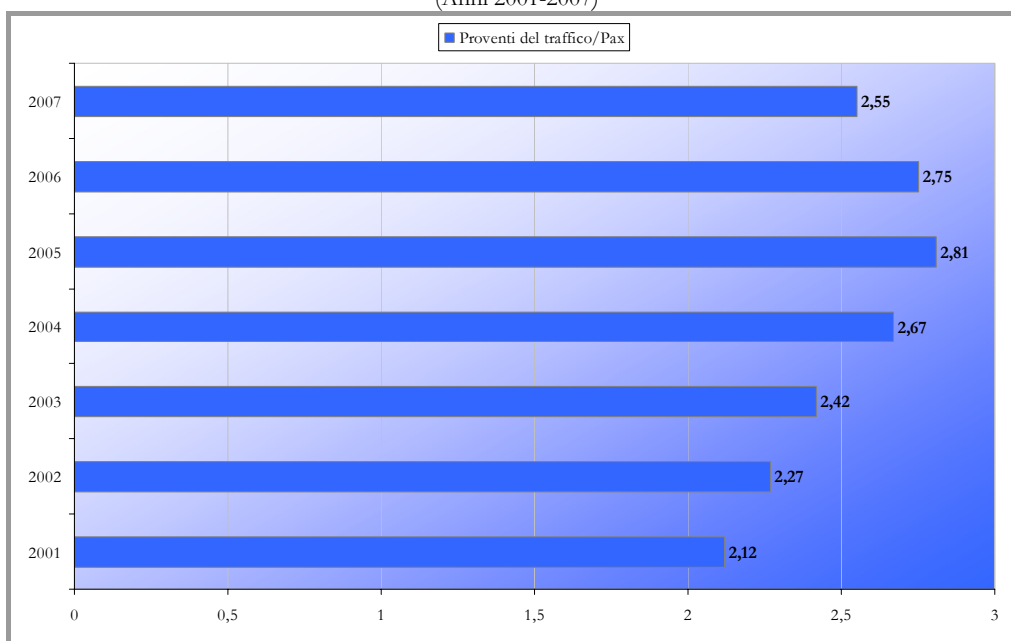
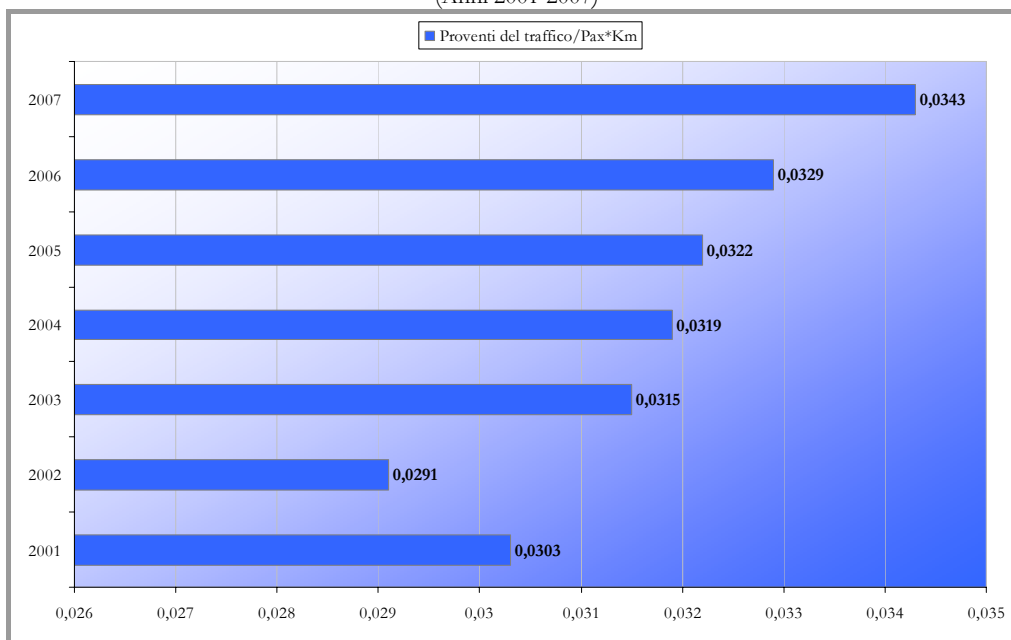
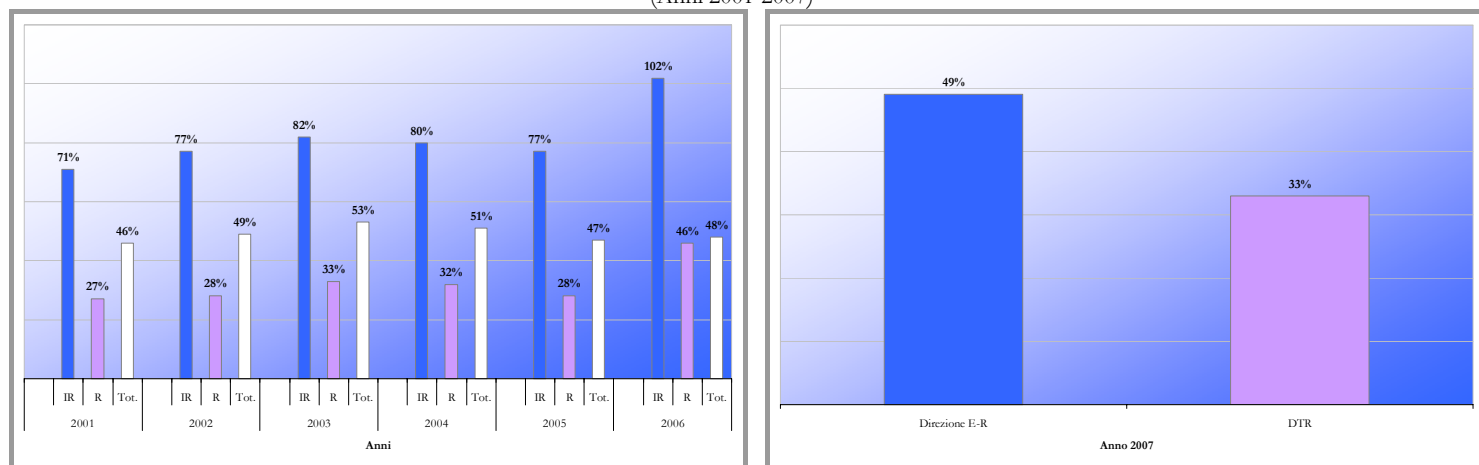


Figura 136
Proventi del traffico/pax*km (Euro/treno*km)
 (Anni 2001-2007)



Dal 2001 al 2005 la dinamica altalenante dei costi operativi e dei proventi del traffico determina a livello complessivo un **miglioramento del rapporto ricavi/costi dell'1%**. Nel **2007** si registra un **incremento di 1 punto percentuale a livello complessivo** rispetto all'anno precedente, mentre il differenziale positivo rispetto ai dati di Divisione Nazionale del trasporto regionale di Trenitalia è pari al 16%.

Figura 137
Rapporto tra proventi del traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura
 (Anni 2001-2007)



I costi operativi includono anche gli oneri per manutenzione ciclica, gli ammortamenti, l'IRAP e il costo del capitale investito.

4.4.3 *Canoni di utilizzo dell'infrastruttura nazionale*

Con due Decreti, del 21 e 22 marzo 2000, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha determinato i **criteri per la quantificazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**, introducendo quindi un costo specifico per l'occupazione di "tracce" lungo le linee rimaste di competenza dello Stato, suddivise in tre categorie in relazione alle loro caratteristiche funzionali e tecniche.

I canoni richiesti alle imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI S.p.A.) sono poi stati adeguati al tasso di inflazione ed aggiornati con successivi Decreti ministeriali del 25 marzo 2005 e del 18 agosto 2006.

Questa voce di costo, unitamente ai suoi adeguamenti al tasso di inflazione, cosa non avvenuta anche se prevista dal quadro normativo per i trasferimenti garantiti dallo Stato alle Regioni per i Contratti riguardanti i servizi di loro competenza sulla rete nazionale - trasferimenti praticamente immutati dal 1999 - ha concorso in questi anni ad esercitare ulteriori pressioni sulle stesse Regioni, che si sono dovute confrontare con richieste di incremento dei corrispettivi da parte di Trenitalia, anche dovute a questa voce di costo, senza poter contare su risorse aggiuntive.

Da alcuni anni è anche stata avanzata, prima da RFI e poi sostenuta dal Ministero dei Trasporti, una proposta finalizzata all'**introduzione di un nuovo criterio per la quantificazione del pedaggio per l'accesso all'infrastruttura nazionale**, il cui decreto attuativo, in base a quanto stabilito dal primo comma dell'art. 17 del D.Lgs. 188/03 (riguardante l'attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria) deve prima acquisire "l'intesa" con le Regioni per i servizi di loro competenza.

Queste ultime hanno sinora, congiuntamente, posto resistenza alla sua entrata in vigore nei termini proposti, poiché ritengono che la quota dei pedaggi del trasporto pubblico locale, inclusi gli oneri derivanti dall'applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 17 del D.Lgs. 188/03 - con particolare riferimento agli oneri aggiuntivi per i servizi previsti dall'art. 20 dello stesso decreto legislativo, ad oggi ancora in gran parte indeterminati - comportino specifiche penalizzazioni e ulteriori aggravii ai costi sinora sostenuti dalla imprese e, conseguentemente, ulteriori elementi di sofferenza nella gestione dei relativi contratti.

I costi dei canoni di accesso alla rete nazionale per i servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna, corrispondenti nel 2007 (secondo dati Trenitalia) a più di 31 Milioni di Euro, incidono per il 24% dei costi del trasporto e per circa il 16% dei costi totali sostenuti da Trenitalia, a fronte di compensazioni regionali corrispondenti, sempre nel 2007, a circa 71,5 Milioni di Euro.

4.4.4 Ampliamento dell'offerta ferroviaria

La Regione Emilia-Romagna ha svolto un **intenso lavoro preparatorio all'attivazione dell'orario del 14/12/2008**, culminato con la richiesta formale di un potenziamento del servizio sia in termini di corse aggiuntive che di maggiori fermate.

I potenziamenti richiesti, e poi attivati dalle imprese ferroviarie, sono riassunti nella tabella seguente. Il **potenziamento sulla linea pontremolese**, pari a circa 150.000 km/anno di maggior servizio, ha avuto avvio il 12 aprile 2009.

La comunicazione tardiva, da parte di Trenitalia, del programma di esercizio per l'Alta Velocità, avvenuto solo a fine ottobre 2008, ha costretto la Regione Emilia-Romagna ad uno sforzo aggiuntivo e non previsto per compensare, sia con la riprogettazione di orari che con l'aggiunta di servizi inizialmente non previsti, il considerevole impatto che il nuovo modello di circolazione ha sul sistema di trasporto regionale: **4 nuovi treni tra Bologna e S. Benedetto V.S. e 2 treni tra Piacenza e Milano** sono, quindi, stati progettati in extremis per svolgere servizio nei giorni lavorativi.

Le risorse aggiuntive previste nel bilancio regionale per il 2009 sono state quindi tutte impegnate per un ammontare di **circa 500.000 treni-km in più di produzione rispetto all'anno precedente**.

Tabella 41
Potenziamenti del servizio richiesti dalla Regione Emilia-Romagna
(Orario 14/12/2008)

Ampliamento dell'offerta ferroviaria	
Linea Bologna-Poggio Rusco-Verona	1 coppia ex novo Bologna C.le- Poggio Rusco: da Bologna C.le alle 19.07, da Poggio R. alle 16.56 Prolungamento a Poggio Rusco di 3 coppie ora limitate a Crevalcore
Linea Carpi-Modena-Bologna	Una coppia prolungata a Bologna in provenienza/destinazione Mantova. Una coppia tra Suzzara e Modena
Linea Bologna Porretta	Due coppie di Bologna-Marzabotto prolungate a Porretta. In partenza da Porretta alle 7.50 e alle 21.22.
Linea Parma-Fidenza-Salsomaggiore	2 coppie prolungate su Parma, con autosostituzioni da coordinare con TEP per il mantenimento di servizio cadenzato semiorario Fidenza-Salsomaggiore
Linea Parma-La Spezia	riorganizzazione del servizio con applicazione dello studio condotto con le regioni E-R, Toscana e Liguria. Offerta incrementata di 8 treni in più nella tratta Parma-Borgo taro (Pontremoli)
Linea Bologna-Vignola	1 coppia treni in più tra Bologna e Vignola, allungamento serale servizio 1 coppia treni in più tra Bologna e Bazzano. Prolungamenti: 1 coppia treni tra Bazzano e Vignola; 1 treno da Bologna a Casalecchio
Linea Modena-Sassuolo	Completamento della revisione e cadenzamento del servizio con 2 coppie in più Modena RFI-Sassuolo aggiuntive rispetto all'orario 2008.
Linea Bologna-Prato	2 coppie di treni in più tra Bologna e San Benedetto V.S.
Linea Piacenza-Milano	1 coppia di treni veloci in più, in compartecipazione con la Regione Lombardia

4.4.5 Evoluzioni del sistema tariffario – Mi Nuovo Tutto Treno

Nel mese di settembre 2008 gli accordi raggiunti tra gli operatori ferroviari e del trasporto pubblico urbano hanno portato alla **prima applicazione di tariffa integrata regionale, con la messa in vendita degli abbonamenti annuali Mi Nuovo**⁶⁰.

Contestualmente Trenitalia ha messo in vendita al prezzo scontato dell'8% abbonamenti annuali riservati agli studenti, viaggiatori che in precedenza non usufruivano di alcuna facilitazione: **oltre 1.300 studenti** in regione hanno beneficiato di questa offerta, alla data del 30/12/2008.

Il mese di settembre 2008 è stato inoltre l'occasione per **l'adeguamento annuale delle tariffe di Trenitalia**, che per la prima volta è stato vincolato all'adesione ai principi del sistema tariffario integrato regionale (STIMER). Gli adeguamenti tariffari sono stati contenuti entro il 5% per gli abbonamenti annuali, il 6% per gli abbonamenti mensili mentre per i biglietti di corsa semplice l'aumento approvato è stato del 14%.

Alla fine del 2008 è decaduto l'accordo che prevedeva alcune condizioni privilegiate per l'accesso ai treni IC introdotte nel 2005, tra cui la tessera IC pass.

La problematica dell'accesso ai treni IC e ES City è stata tempestivamente affrontata dalla Regione Emilia-Romagna, che ha rinegoziato con Trenitalia condizioni favorevoli per i cittadini della nostra regione, ben presto emulata in questa iniziativa da molte altre Regioni limitrofe: Liguria, Piemonte, Toscana, Marche e Umbria.

L'assetto raggiunto a fine 2008 permette l'accesso ai treni IC e ES City agli abbonati al servizio ferroviario regionale con un nuovo titolo di viaggio denominato **Mi Nuovo Tutto Treno. Si stima verranno vendute 4-5.000** di queste tessere nel corso dell'anno 2009.

Le tessere IC pass vendute entro il 2008 manterranno validità inalterata fino alla data di scadenza.

⁶⁰ Per un approfondimento si rimanda al capitolo 5 del presente documento, dedicato all'integrazione tariffaria.

4.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA

Sulla rete ferroviaria della regione, la cui **estensione complessiva è di circa 350 km**, è in corso un **“Piano straordinario”** volto alla riqualificazione, al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali e al miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Per la loro attuazione si fa ricorso sia a risorse già disponibili, sia ad altre fonti di finanziamento, quali le risorse statali facenti capo al D.Lgs. 422/97, specifici stanziamenti regionali e, in prospettiva, il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS).

Il 18/12/2002 è stato sottoscritto, tra la Regione Emilia-Romagna e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un **Accordo di Programma**, previsto dall'art.15 del D.Lgs. 422/97, **per l'attuazione degli interventi diretti al potenziamento e all'ammodernamento delle linee ferroviarie** regionali compresa la fornitura di materiale rotabile. Gli interventi previsti dall'Accordo prevedono una spesa per complessivi **Euro 188.231.496,64**, di cui circa il 53% per l'acquisizione di materiale rotabile, mentre la restante quota è destinata alle infrastrutture.

Le risorse destinate alla Regione per finanziare gli interventi previsti dall'Accordo di Programma, (riguardanti le Leggi 611/96, 472/99, 488/99 e 388/00) vengono rese disponibili mediante limiti di impegno decennali e quindicennali garantiti dallo Stato. Il totale delle risorse riferite a tali limiti di impegno corrisponde, come quota complessiva di spettanza della Regione Emilia-Romagna, a 258.161.741,95 Euro.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a norma dell'art.7 dell'Accordo di Programma, ha trasferito cumulativamente negli anni 2004 e 2005 alla Regione Emilia-Romagna la quota di Euro 75.292.598,66, a valere sugli importi dei limiti di impegno sopra citati, in misura pari all'anticipazione del 40% del totale degli interventi attivabili previsti dall'Accordo di Programma (€ 188.231.496,64) e nell'anno 2008 un ulteriore 20% pari ad € 37.646.299,33; **il totale delle somme fino ad ora trasferite ammonta quindi ad € 112.938.897,99, quasi totalmente impegnate.**

Per la realizzazione degli investimenti la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto specifici **Contratti di Programma** con le Aziende concessionarie regionali del trasporto pubblico ferroviario, ai fini della “realizzazione degli interventi di potenziamento e ammodernamento delle linee ferroviarie e del materiale rotabile” (con Consorzio ACT il 16/3/2005, con FER S.r.l. il 31/3/2005, con ATCM S.p.A. il 31/3/2005 e con ATC S.p.A. il 9/5/2008).

Il 23 aprile 2007 la Giunta regionale ha approvato una **“prima rimodulazione”** del Programma degli investimenti oggetto dell'Accordo di Programma, resasi necessaria in seguito a mutate ed urgenti esigenze programmatiche e a specifici bisogni tecnici intervenuti, e adottata a norma del punto c) dell'art. 10 dell'Accordo stesso, che è stata recepita dalla competente struttura del Ministero dei Trasporti

La Delibera di Programma 271/08 ha individuato le risorse finanziarie derivanti dal Fondo Europeo (FAS) per l'anno 2008, previste per la Regione, da destinare agli investimenti ferroviari, che si attestano in **67 Milioni di Euro per gli interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza nelle ferrovie regionali e 36 Milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile**. Ciò ha consentito di porre in essere una **“seconda rimodulazione”** degli interventi previsti dall'Accordo (come aggiornato dalla “prima rimodulazione”) approvata dalla Giunta regionale con deliberazione n. 1842 del 26 novembre 2007, anch'essa recepita dal Ministero dei Trasporti.

La disponibilità di altre risorse finanziarie attese dai FAS ha consigliato di collocare in tale contesto alcuni interventi - con requisiti attinenti alle finalità dello stesso Fondo - inizialmente previsti dall'Accordo tra la Regione Emilia-Romagna e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sottoscritto il 18/12/2002, per dare spazio ad investimenti più urgenti che riguardano la fornitura di ulteriore materiale rotabile.

A fronte della stipula dei Contratti di Programma di cui sopra sono stati complessivamente impegnati e liquidati, a fine 2008, **in favore delle Aziende ferroviarie 97.059.641,24 Euro**, tenendo conto che a seguito della cessione di ramo d'Azienda da ATCM a FER, con decorrenza 1 gennaio 2008, gli importi

precedentemente dovuti ad ATCM, sono stati quasi esclusivamente liquidati a FER S.r.l. – sempre nel 2008 i seguenti importi: 11.263.565,15 Euro in favore di FER S.r.l., 702.168,23 Euro in favore di ATCM S.p.A. (si tratta di lavori già effettuati da ATCM relativi all'anno 2007), 1.586.932,91 Euro in favore del Consorzio ACT.

Infine, nel 2008 è avvenuta **l'assegnazione alla FER S.r.l. da parte della Regione di 15.000.000 di Euro per l'aumento del proprio capitale sociale** (delibera di Giunta 1560/08), al fine di dar corso ad investimenti per il rinnovo e l'ampliamento di materiale rotabile ferroviario, per garantire gli interventi infrastrutturali che puntino sull'estensione dell'elettrificazione, sull'installazione dei sistemi di sicurezza e sul miglioramento dei sistemi di circolazione per la rete regionale. **Altri 10.000.000 di Euro sono previsti in Bilancio per il 2009.**

Il 9 novembre 2007 è stato sottoscritto **l'Accordo di Programma Quadro in materia di rafforzamento delle reti e dei nodi di servizio a sostegno delle aree sottoutilizzate**, tra il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dello Sviluppo Economico e la Regione Emilia-Romagna. L'Accordo di Programma Quadro ha come finalità il concorso all'attuazione di un programma di valorizzazione e qualificazione di un nodo di interscambio “ferro-gomma”, essenziale per razionalizzare e incentivare l'accesso ai sistemi di trasporto ferroviario passeggeri, in un'area con forti potenzialità di crescita in termini di mobilità.

Il **nuovo nodo di interscambio** si colloca in un contesto territoriale di indubbia eccellenza in cui convergono importanti relazioni di traffico e punto di transito di grandi reti infrastrutturali, oltreché area privilegiata per lo sviluppo della mobilità ferroviaria e per l'incontro di questa con le altre modalità di trasporto.

Al centro dell'attenzione è la stazione dell'AV ferroviaria e la sua integrazione con la ferrovia regionale Reggio Emilia-Guastalla, per garantire rapidi collegamenti con la stazione storica di Reggio Emilia e con le aree limitrofe. Il nuovo nodo prevede, oltre alla stazione ferroviaria, una stazione per gli autobus urbani ed extraurbani, oltreché un parcheggio di interscambio.

Gli obiettivi delineati sono perseguiti tramite un intervento finanziato con delibera CIPE 34/05, assegnato con delibera CIPE 135/06 per 35.000.000 Euro, denominato **“Nuovo nodo intermodale di interscambio tra le linee AV/AC Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano in località Mancasale”**.

TAV S.p.A., soggetto attuatore, ha proceduto, il 17/11/2008, all'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione e lavori per la **realizzazione della Stazione Alta Velocità di Reggio Emilia** in favore dell'impresa CIMOLAI S.p.A. di Pordenone.

Il quadro economico per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi, al netto di IVA, è pari a **79,095 Milioni di Euro**. I finanziamenti disponibili sono così ripartiti: a carico di TAV per 18,3 Milioni di Euro, a carico della Regione Emilia-Romagna per 60,795 Milioni di Euro complessivi, di cui 25,795 Milioni a valere sui fondi ex art. 15 D.Lgs. 422/97 e 35 Milioni sulla delibera CIPE n. 135 del 17/11/2006.

La Regione Emilia-Romagna, con delibera n. 2458 del 29 dicembre 2008, ha approvato lo “Schema di convenzione tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, RFI S.p.A., TAV S.p.A. e Azienda Consorziale ACT di Reggio Emilia per la realizzazione del nuovo nodo intermodale tra linea AV Milano-Bologna, linea Reggio Emilia-Guastalla e linee urbane località Mancasale” ed ha assegnato le risorse della delibera CIPE 135/06 per un importo pari a 35.000.000 Euro. La convenzione è stata sottoscritta il 30 dicembre 2008.

Nel corso dell'anno 2008 sono state regolarmente eseguite le procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione degli Accordi di Programma Quadro (Circolare 9 ottobre 2003), attraverso l'inserimento dei dati nell'Applicativo Intese e la trasmissione di Rapporti al ministero dello Sviluppo Economico.

4.5.1 Interventi su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI

La possibilità di potenziare, razionalizzare e migliorare i servizi ferroviari è anche fortemente legata agli **investimenti che vengono posti in essere sulla rete infrastrutturale**.

Gli interventi realizzati negli ultimi anni da RFI su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ricadenti nei limiti amministrativi della Regione Emilia-Romagna, da riscontri effettuati dagli uffici regionali e da informazioni acquisite, risultano essere i seguenti:

- **Raddoppio del binario sulla linea Bologna-Verona** (completamento della tratta mancante Tavernelle E-Nogara).

Impegno complessivo di spesa: **846 Milioni di Euro**.

Tabella 42
Raddoppio binario linea Bologna-Verona

Lavori	Stato lavori	Previsioni anno di completamento	Spesa prevista (Milioni di Euro)
Tavernelle E. - San Giovanni in Persiceto	Completati		31,4
San Giovanni in Persiceto - Crevalcore	Completati		13,1+41,7
Crevalcore - San Felice sul Panaro	Completati		192,4
Poggio Rusco - Nogara	In corso	giugno 2009	(compresi nei 192)
San Felice s/P.-Poggio Rusco (ultimo lotto)	Completati		84,7
Nuovo Ponte sul Po (prima fase: pile e fondazioni)	Completati	2007	24,2
Nuovo Ponte sul Po (seconda fase: impalcato in acciaio)	In corso	giugno 2009	25
Adeguamento alimentazione elettrica e nuove sottostazioni elettriche	In corso	2010	12,9
Apparati centrali di 4 Stazioni/Posti Comunicazione	Completati	2008	15,9
Attrezzaggio tecnologico definitivo (BABcc)	In corso	entro il 2010	40,7
Soppressione passaggi a livello (con viabilità sostitutiva)	In corso	2009	n.d.
Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche	In corso	2009	n.d.

- **Potenziamento della linea Ravenna-Rimini**

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: 15 Milioni di Euro, Regione Emilia-Romagna ed Enti locali 8,3 Milioni di Euro (come da relativo Protocollo di Intesa del 12/9/2003, i lavori sono stati avviati nel 2005) per:

- realizzazione di nuove fermate;
- soppressione passaggi a livello;
- velocizzazione incroci dei treni regionali nelle stazioni;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche.

■ **Potenziamento linea Bologna-Castelbolognese-Rimini**

Impegni e/o programmi di spesa RFI Bologna: 69,9 Milioni di Euro nella tratta Bologna-Castelbolognese e circa 50 Milioni di Euro nella tratta fino a Rimini, per un totale di circa 119,9 Milioni di Euro per:

- velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- nuovi apparati di sicurezza in stazione e linea, adeguamento per SCC (15,1 Milioni di Euro);
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- soppressione passaggi a livello;
- marcia parallela dei treni (completato).

■ **Potenziamento linea Castelbolognese-Ravenna**

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 7,5 Milioni di Euro per prima fase (come da relativo Protocollo di Intesa) per:

- velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- nuovo apparato di sicurezza/PRG in stazione di Lugo;
- soppressione passaggi a livello;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- aumento della capacità della linea.

■ **Servizio Ferroviario Metropolitano nel nodo di Bologna**

Impegni/programmi di spesa: RFI Bologna: 62 Milioni di Euro per:

- nuove fermate in area urbana e extraurbana;
- velocizzazione incroci/itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- soppressione passaggi a livello;
- rinnovo apparecchiature di sicurezza.

■ **Completamento doppio binario Bologna-Padova**

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 135 Milioni di Euro per:

- quadruplicamento Corticella - Castelmaggiore (26 Milioni di Euro - completato);
- nuovo Ponte e ricondizionamento vecchio ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello (prima fase 4,8 Milioni di Euro, totale 58 Milioni di Euro) - completato;
- nuovo attrezzaggio tecnologico - completato;
- collegamento diretto Sermide-Codigoro/Ravenna con sottoattraversamento linea di RFI.

■ **Completamento doppio binario linea Pontremolese (Parma-Borgo Val di Taro-La Spezia)**

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze: 557 Milioni di Euro per opere in corso e circa 2.194 Milioni di Euro per completamento raddoppio intera tratta in Legge Obiettivo per:

- adeguamento funzionale galleria del Borgallo (completato);
- doppio binario Solignano - Fornovo (prima fase Solignano-P.M. Osteriazza 190,1 Milioni di Euro (lavori in corso);
- soppressione PL Parma - Fornovo;
- doppio binario Parma-Fornovo;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- galleria di base Berceto - Pontremoli.

■ **Potenziamento linea Faenza-Borgo San Lorenzo**

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze (dato non fornito) per:

- adeguamento linea per il trasporto merci (da 15 t/asse a 22,5 t/asse) e velocizzazione.

■ **Potenziamento linea Piacenza-Alessandria**

Impegni/programmi di spesa RFI Milano (dato non fornito) per:

- potenziamento elettrificazione;
- soppressione passaggi a livello;
- rinnovo apparati di sicurezza;
- quadruplicamento Tortona - Voghera con salto di montone (PPI 2002-stima parametrica: 600 Milioni di Euro).

Attivazioni di RFI con ricadute sui servizi ferroviari regionali nel periodo 2006-2008, Emilia-Romagna (secondo le informazioni in possesso della Regione)

2006:

- 21/2/2006: attivati all'esercizio il sottopassaggio e l'ingresso contemporaneo dei treni incrocianti in stazione di Marzabotto (soppressione delle maniglie "RAR"), linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 2/7/2006: attivazione nuovo CTC "evoluto" del Nodo di Bologna (sostituisce il CTC del 1957);
- 23/7/2006: attivazione nuovo BABcc 3/3 da Modena a Lavino con marcia parallela e nuovo ACC di Castelfranco E., riattivazione binari di precedenza a Castelfranco, soppressione stazione di Samoggia (ora solo fermata);
- 31/7/2006: attivazione del doppio binario da Crevalcore a San Giovanni in Persiceto, con Bca banalizzato e nuovo ACEI a Crevalcore, linea Bologna-Verona;
- 31/7/2006: attivazione marcia parallela P.M. Tavernelle-Crevalcore;
- 31/8/2006: attivazione definitiva nuovi ponti sul fiume PO tra Pontelagoscuro e Occhiobello lungo la linea Bologna-Padova (completamento ricostruzione postbellica, adeguamento sagoma limite e ripristino doppio binario);
- 11/9/2006: attivazione nuova linea AV nella tratta "Interconnessione Modena Est-Interconnessione Lavino", con BABcc 2/2 e marcia parallela, temporaneamente utilizzata come prolungamento della linea di Cintura Merci;
- 19/11/2006: attivazione telecomando Castelfranco E. e nuova linea AV Modena Est-Lavino da DCO Bologna Nodo;
- 28/12/2006: soppressione stazione di Pontelagoscuro (ora solo fermata).

2007:

- 31/3/2007: attivazione (formale) del doppio binario da Crevalcore a San Felice sul Panaro, con soppressione di PM Bolognina e sospensione servizio a Camposanto, linea Bologna-Verona, l'attivazione reale è avvenuta il 21/4/2007;
- 31/3/2007: attivazione del BABcc 3/3 da P.M. Tavernelle a Crevalcore e del BABcc 2/2 da Crevalcore a San Felice sul Panaro, con marcia parallela, linea Bologna-Verona;
- 27/5/2007: attivazione del telecomando (CTC) di P.M. Tavernelle e S.G. Persiceto (dal DCO Nodo di Bologna), linea Bologna-Verona;
- 10/6/2007: sospensione servizio viaggiatori a Lavino per urgenti lavori connessi all'AV;
- 23/6/2007: attivazione definitiva "salto di montone" tra le linee Bologna-Verona e la costruenda AV nella zona "ex-Bivio-Lavino";
- 29/7/2007: semplificato piano binari di Imola ed attivate deviate a 60 km/h per binari di precedenza;

- 5/8/2007: attivazione nuova stazione “S.Viola” e del BABcc 3/3, estensione marcia parallela da P.M. Tavernelle a Bivio Bologna Nord, ACC di Bivio Tavernelle, linea Bologna-Verona, parziale disattivazione ACEI “Bivio S.Viola”;
- 30/9/2007: aumento Vmax linea Bologna-Ferrara e soppressione binari di precedenza a Poggio Renatico;
- 7/10/2007: attivazione ACC del P.M. Lavino sulla linea Bologna-Piacenza/Cintura nel Nodo di Bologna e quadruplicamento “di fatto” Castelfranco E.-Bologna C.le (in telecomando dal DCO Nodo), utilizzato prevalentemente dai treni regionali e non più dai merci;
- 7/10/2007: disattivazione di tutti i deviatori della stazione di Villa Cadè, servizio viaggiatori già soppresso, linea Bologna-Piacenza;
- 11/11/2007: soppressione Bivio/PC S.Viola con trasferimento funzioni residue all'ACC di stazione S.Viola; attivazione marcia parallela da stazione S.Viola a Casalecchio G., linea Bologna-Porretta;
- 8/12/2007: attivazione ACC di Faenza (RA) sulla linea Bologna-Rimini;
- 9/12/2007: riapertura fermata di Camposanto, linea Bologna-Verona;
- 23/12/2007: attivazione ACEI Poggio Rusco (MN) per lavori doppio binario Bologna-Verona;
- 29/12/2007: attivazione nuovo DCO evoluto linea Bologna-Porretta-Pisoia con sede a Bologna (“ottagono”).

2008:

- 3/2/2008: attivazione ACC di Bivio S.Vitale sulla linea Bologna-Rimini/Cintura a Bologna (in telecomando dal DCO Nodo), nuovo BABcc 3/3 P.M. Mirandola O.-Bologna C.le ed estensione marcia parallela fino a Bologna C.le.
- 27/2/2008: ammissione marcia parallela tra Occhiobello e Castelmaggiore in entrambi i sensi di marcia;
- 1/6/2008: attivazione (formale) fermata “Calderara-Bargellino” linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l'apertura al servizio viaggiatori è avvenuta il 15/9/2008;
- 9/6/2008: spostamento telecomando lato “emiliano” della linea Pontremolese (tratta Parma-Borgo VT e Fornovo-Fidenza) da Fornovo a Pisa (sala SCC).
- 29/6/2008: attivazione P.M. e ACC di Piacenza Ovest linea Piacenza-Milano (in telecomando da Piacenza);
- 30/7/2008: attivazione (formale) fermata “San Lazzaro di Savena” linea Bologna-Pesaro, l'apertura al servizio viaggiatori è avvenuta il 14/12/2008;
- 24/8/2008: attivazione deviate a 60 km/h in stazione di Riola;
- 15/9/2008: attivati all'esercizio il sottopassaggio e l'ingresso contemporaneo dei treni incrocianti in stazione di Riola (soppressione delle maniglie “RAR”), innalzamento marciapiedi a 55 cm. sul p.d.f., linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 30/9/2008: attivati “liberi transiti” su due binari di Bologna Centrale (1° e 3°) da Prato per linea Verona e AV/AC e da linea Verona e AV/AC verso Prato;
- 12/10/2008 e 26/10/2008: attivati all'esercizio i binari definitivi linea Piacenza-Milano (tradizionale) nel tratto S.Viola-Bologna Centrale;
- 26/10/2008: attivazione (formale) del doppio binario da San Felice sul Panaro a Poggio Rusco, con soppressione della stazione di Mirandola (ora solo fermata), linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l'attivazione reale è avvenuta il 14/11/2008;
- 30/11/2008: attivazione terza fase ACC Milano Rogoredo;
- 1/12/2008: attivazione nuovo fascio binari “Scalo Candiano” a Ravenna a servizio della “Dorsale sinistra Candiano” del Porto, collegato a tutte le linee affluenti e inserito nell'ACEI di Ravenna;
- 14/12/2008: attivazione (formale) fermata “Vaio-Ospedale” linea Fidenza-Salsomaggiore, l'apertura al servizio viaggiatori non è ancora avvenuta;
- 14/12/2008: attivazione (formale) del doppio binario da Poggio Rusco a Nogara, soppressione delle stazioni di Revere Scalo e Ostiglia (ora solo fermata) e delle fermate Revere e Roncanova, linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l'attivazione reale ha riguardato solo 1 binario da Poggio Rusco a Ostiglia, il secondo (Ponte sul PO) è previsto per il 12/6/2009;

- 14/12/2008: attivata all'esercizio linea AV/AC Milano-Bologna nel tratto Bivio Melegnano-Bivio Castelfranco Est (i tratti di estremità erano già in esercizio);

Soppressione passaggi a livello

Prosegue sulle linee principali l'eliminazione dei passaggi a livello. Sulla Bologna-Piacenza il 30/3/2007 è stato soppresso l'ultimo passaggio a livello (il PL km 103+031).

In tempi brevi scompariranno anche gli ultimi sulla Bologna-Pesaro (sono 4: 3 a Castelbolognese con convenzione già sottoscritta e 1 a Rimini, lavori in corso) e sulla Bologna-Ferrara (5 di cui 3 a Bologna, dove il fallimento dell'impresa esecutrice aveva bloccato i lavori per due anni, riaffidati da alcuni mesi), mentre proseguono le attività su alcune altre linee, tra cui la zona di Lugo (RA) e la linea Ravenna-Rimini, con particolare riferimento ai comuni di Ravenna, Cervia e Cesenatico.

In particolare, sulla Bologna-Verona (restano 2 passaggi a livello a Bologna), sulla Modena-Soliera e sulla Pontremolese i lavori per il doppio binario porteranno alla soppressione di quasi tutti i PL rimasti. Recentemente il Comune di Collecchio (PR) ha sottoscritto con RFI un importante accordo per la soppressione di tutti i PL del proprio territorio.

Principali scali merci ferroviari

In Emilia-Romagna sono attivi svariati scali⁶¹. Alcune stazioni, pur non figurando come scali aperti al pubblico, svolgono un intenso servizio "raccordi" per le imprese dotate di binari al proprio interno, tra cui:

- S. Ilario d'Enza (PR);
- Fidenza (PR);
- S. Polo Torile (PR);
- Castel San Giovanni (PC);
- San Giovanni in Persiceto (BO);
- Arena Po (PC);
- Vicofertile (PR).

In generale, una qualsiasi stazione ancora dotata di piazzale e scalo merci con binari adeguati ed in presenza di una richiesta sufficiente può essere "abilitata" al servizio merci e/o ospitare raccordi per imprese che ne facessero richiesta. È invece ormai quasi impossibile ottenere raccordi in piena linea.

Attività di contenimento del rumore ferroviario lungo le linee di RFI S.p.A.

Nel 2001 la Regione Emilia-Romagna (Direzione Generale Ambiente e Difesa del suolo e della costa), RFI e il Comune di Bologna hanno sottoscritto un protocollo di intesa per la progettazione e **realizzazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche** ricadenti nel territorio di tale comune. Ad oggi, pur in presenza di alcuni progetti esecutivi predisposti a cura del Comune, non risultano essere ancora stati avviati.

Nel 2003 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Regione, RFI e tutte le Province della regione per la progettazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche ricadenti nei loro territori (cd. "progetti pilota"). Attualmente, quasi tutte le Province hanno completato la

⁶¹ Per un maggiore approfondimento si rimanda al paragrafo 9.3 "Il trasporto ferroviario e i nodi logistici" del presente documento.

“progettazione acustica”, inviata a RFI per l’approvazione. Alcune Province hanno anche ricevuto da RFI il “nulla osta” alla progettazione definitiva e stanno provvedendo in tal senso. Questa attività è stata anche rallentata da difficoltà intervenute per l’acquisizione di dati di dettaglio e per l’effettuazione di misurazioni sulla circolazione ferroviaria.

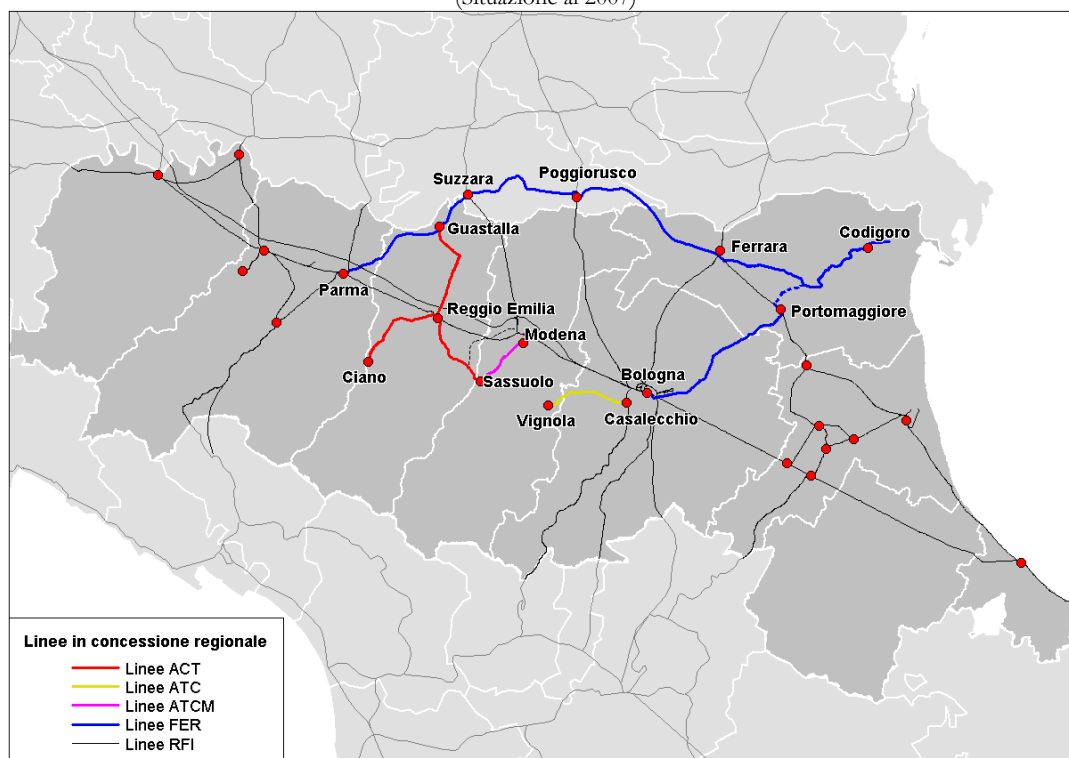
Nel 2004, inoltre, si è avuta la presentazione (e parziale approvazione in Conferenza Unificata) del cosiddetto “Piano Nazionale di Risanamento”, predisposto da RFI in conformità alla legislazione vigente. Vista la carenza di alcune basi dati utilizzate per la stesura del “Piano”, la Conferenza ha ritenuto di approvare solo le prime 4 annualità di intervento (su un totale di 15), con facoltà per le Regioni di posticipare o anticipare gli interventi. Questa formulazione ha posto dei problemi interpretativi ed operativi tra RFI, Ministero dell’Ambiente e Regioni, che ha portato ad uno stallo di fatto degli interventi. Solo recentemente RFI ha inviato ad alcuni Comuni i progetti preliminari delle barriere per la approvazione di competenza.

4.5.2 Investimenti infrastrutturali sulla rete regionale

Rispetto agli scenari degli anni precedenti nel 2008 e nei primi mesi del 2009 è stata portata a termine l’unificazione gestionale della rete ferroviaria che, ai sensi del D.Lgs. 422/97 e dai successivi decreti attuativi, era già stata trasferita in proprietà alla Regione Emilia-Romagna. Pertanto le 9 linee ferroviarie in concessione, sino agli inizi del 2008 a quattro società diverse (FER di Bologna, ACT di Reggio Emilia, ATC di Bologna ed ATCM di Modena) **sono confluite in gestione alla FER che così diventa unica concessionaria della rete ferroviaria di proprietà regionale.**

Nella figura 138 è rappresentata la situazione sino al 2007. Nella cartina sono indicate anche le tratte delle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara, che ricadono, in parte, nel territorio della regione Lombardia, oggetto di un apposito accordo tra Stato, Regione Emilia-Romagna e Regione Lombardia per l’utilizzo e la gestione delle risorse e per il loro potenziamento.

Figura 138
Le concessioni della rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna
(Situazione al 2007)



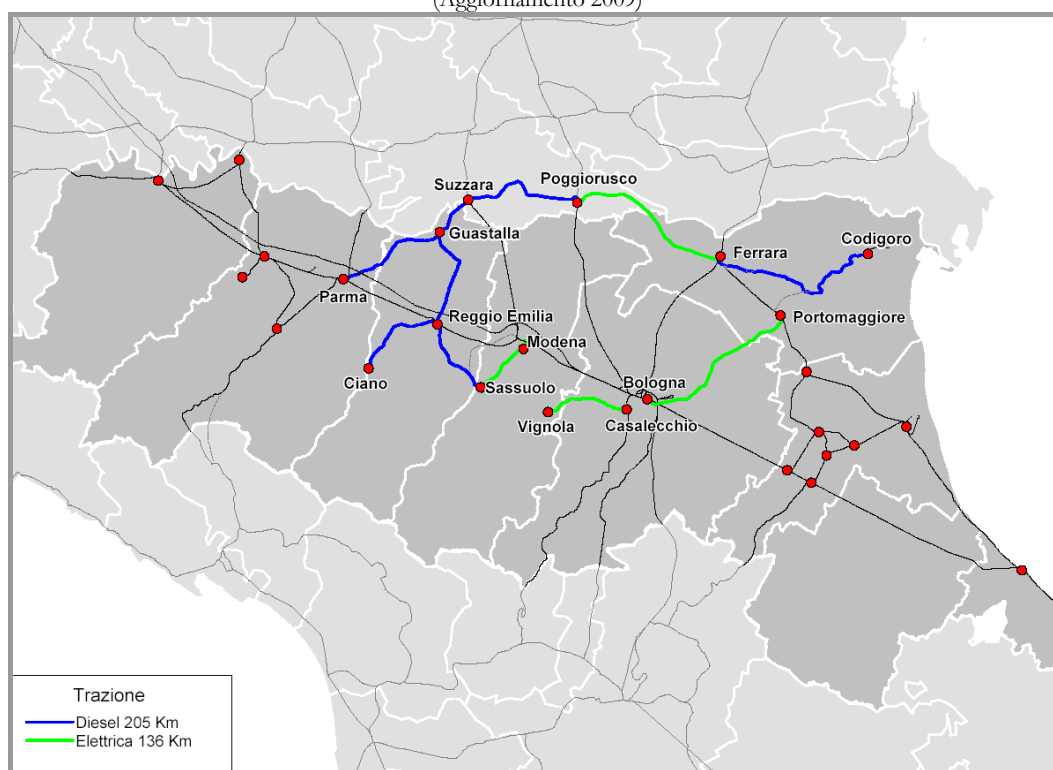
Pertanto la **FER S.r.l.**, società a prevalente capitale regionale, **dall'inizio del 2009 gestisce le seguenti linee ferroviarie:**

- Bologna-Portomaggiore;
- Ferrara-Codigoro;
- Ferrara-Suzzara;
- Parma-Suzzara;
- Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
- Reggio Emilia-Guastalla;
- Reggio Emilia-Sassuolo;
- Casalecchio-Vignola;
- Modena-Sassuolo.

Lo sviluppo complessivo della rete ferroviaria regionale permane sostanzialmente quello degli anni scorsi, quindi di circa 350 km, in attesa dell'apertura degli **ulteriori 10 km** della tratta in costruzione Portomaggiore-Dogato di Ostellato. Alla Regione spettano, oltre alle competenze in merito alla programmazione degli investimenti e al potenziamento delle infrastrutture, anche quelle previste dal DPR 753/80, escluso quanto attiene alla sicurezza ferroviaria, rimasta di attribuzione statale.

La figura seguente illustra la rete ferroviaria dell'Emilia-Romagna, con l'indicazione delle **linee elettrificate (136 km)** e di quelle **a trazione diesel (205)**.

Figura 139
Rete ferroviaria Regione Emilia-Romagna (linee elettrificate e diesel)
(Aggiornamento 2009)



La Regione Emilia-Romagna, nell'ambito del potenziamento infrastrutturale delle ferrovie regionali, attua i propri investimenti utilizzando, oltre ai finanziamenti prima richiamati anche quelli assegnati con la Legge 297/78 per quanto riguarda spese per **manutenzioni straordinarie e rinnovi**.

Di seguito si riportano gli interventi sinora previsti, gran parte dei quali sono inseriti nell'**Accordo di programma stipulato dalla Regione con il Ministero dei Trasporti ai sensi del D.Lgs. 422/97**.

Tabella 43
Interventi inseriti nell'Accordo di programma con il Ministero dei Trasporti (D.Lgs. 422/97)

Linee e interventi infrastrutturali	Importo previsto	Stato di attuazione intervento	Fonti di finanziamento
Parma-Suzzara			
Progetto definitivo per ammodernamento e potenziamento Parma-Suzzara/Suzzara-Ferrara	€ 3.800.000,00	progetto preliminare	fondi statali
Sopraelevazione ponte sul Crostolo	€ 3.900.000,00	completato	fondi statali
Ferrara-Codigoro			
Nodo di Ferrara	€ 154.937,07	da effettuare	fondi statali
Bologna-Portomaggiore			
Adeguamento rete e nodi (Interventi per contenimento e abbattimento rumore)	€ 51.645,69	da effettuare	fondi statali
Proseguimento lavori di interrimento per l'eliminazione di P.L. a partire da Via Fabbri	€ 26.928.888,03	progetto definitivo	rimandata- fondi europei FAS
SCMT da Bologna a Portomaggiore	€ 7.000.000,00	da effettuare	rimandata-fondi europei FAS
Elettrificazione (esclusa SSE) (e sottopasso stazione di Budrio)	€ 9.300.000,00	completato	fondi regionali
Modena-Sassuolo			
Mitigazioni ambientali:			
- 1° Intervento	€ 140.000,00	eseguito	fondi statali
- 2° Intervento	€ 575.854,04	progetto esecutivo	fondi statali
Rinnovo armamento ferroviario tratta extra-urbana e altri interventi collaterali:			
- 1° lotto	€ 1.105.680,00	eseguito	fondi statali
- 2° lotto	€ 10.134.365,96	eseguito	fondi statali
Adeguamento e/o sostituzione P.L.	€ 376.352,22	da effettuare	fondi statali
Linee Reggiane			
Mitigazioni ambientali	€ 516.456,90	progetto definitivo	fondi statali
Adeguamento ai fini della sicurezza (tratta Reggio-Ciano e Reggio Sassuolo)	€ 4.648.112,09	eseguito	fondi statali
Elettrificazione Sassuolo-Guastalla	€ 5.422.797,44	in parte in esecuzione	fondi statali
Nuovo nodo intermodale di interscambio tra la linea AV-MI-BO e la linea RE-Guastalla in località Mancasale	€ 25.795.473,59	in corso progettazione e esecutiva	fondi statali
Opere di viabilità sostitutiva nel Comune di Scandiano (RE) per soppressione PP.LL.	€ 5.196.832,42	approvato progetto definitivo	fondi statali
Opere di viabilità sostitutiva nel Comune di Casalgrande (RE) per soppressione PP.LL.	€ 6.955.375,32	approvato progetto definitivo	fondi statali
Rinnovo e allungamento a modulo 650 m stazione di Scandiano (armamento, opere civili e segnalamento)	€ 1.935.181,04	progetto definitivo	fondi statali
Rinnovo e allungamento a modulo 650 m stazione di Casalgrande (armamento, opere civili e segnalamento)	€ 3.048.133,82	progetto definitivo	fondi statali

Casalecchio-Vignola				
Soppressione PL privati Savignano (proprietà Cavedoni)	€	156.000,00	eseguito	fondi statali
PL via Roma a Zola Predosa	€	115.662,79	eseguito	fondi statali
SOA via Molise	€	63.578,80	eseguito	fondi statali
Rifacimento PL via MuzzaSpadetta, via Confine e int. ASCV Bazzano	€	297.348,68	eseguito	fondi statali
PAI-PL via Masini a Zola Predosa	€	170.000,00	da effettuare	fondi statali
Viabilità alternativa per eliminazione PL - proprietà Neri (parziale completamento asse S. Anna - Magazzeno a Savignano)	€	410.000,00	eseguito	fondi statali
Manutenzione straordinaria e adeguamento linea elettrica aerea Bazzano-Vignola	€	185.000,00	eseguito	fondi statali
ASCV Zola Predosa ed estensione attuale CTC	€	2.071.625,37	da effettuare	fondi statali
Concorso finanziario per eliminazione PL e segnalamento	€	1.291.142,25	da effettuare	fondi statali
Rinnovo binario e risanamento della massicciata tra le stazioni di Crespellano e Bazzano	€	1.815.000,00	eseguito	fondi statali
Risanamento strutture in c.a. del ponte sul torrente Samoggia	€	471.475,93	eseguito	fondi statali
Realizzazione nuova stazione di Zola Predosa	€	1.085.000,00	eseguito	fondi statali
Rettifica tracciato di Zola Predosa	€	671.372,60	eseguito	fondi statali
Realizzazione 5 sottopassi e viabilità alternativa per sostituzione PL	€	740.000,00	eseguito	fondi statali
Soppressione PL privati a Savignano (via S. Anna)	€	460.000,00	eseguito	fondi statali
Soppressione PL privati a Savignano (via Magazzeno)	€	445.000,00	eseguito	fondi statali
Completamento lavori per l'eliminazione di PL e A.P. dei dispositivi di segnalamento	€	230.000,00	eseguito	fondi statali
Elettrificazione linea aerea nella tratta Bazzano-Vignola	€	1.500.000,00	completata procedura di gara	fondi statali
Adeguamento di PL alla normaiva FS-RFI	€	290.676,64	da effettuare	fondi statali
SSE in media tensione in località Via Lunga e Savignano con opere accessorie alla TE	€	3.019.207,03	completata proc. di gara	fondi statali
Totale	€	132.474.175,72		
Totale Fondi statali	€	89.245.287,69		

Gli **interventi finanziati dalla Legge 297/78** sono definiti e gestiti tramite un programma triennale di attuazione, attraverso il quale le società concessionarie delle linee ferroviarie regionali acquisiscono i finanziamenti per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, degli impianti e del materiale rotabile, formulando proposte in tal senso. Di seguito si riporta la suddivisione del piano triennale attualmente in corso (2007-2009) tra impianti e materiale rotabile, che conferma, ovviamente, quello già presentato nel documento dello scorso anno in quanto il triennio di riferimento è il medesimo.

Tabella 44
Interventi finanziati dalla L. 297/78
(Programma triennale 2007-2009)

Aziende ferroviarie	Linee	Per manutenzione straordinaria e rinnovo impianti (riferiti al triennio)	Per manutenzione straordinaria e rinnovo materiale rotabile (riferiti al triennio)	Totale 2007	Totale 2008-2009	Totale riferito al triennio 2007-2009
FER S.r.l.	Linee: Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro, Bologna-Portomaggiore Parma-Suzzara	5.622.356,38 (60%)	3.748.237,58 (40%)	3.123.531,32	6.247.062,64	9.370.593,96
Consorzio ACT sino al 31/12/2008 ora FER	Linee Reggiane: Reggio E.- Sassuolo, Reggio E.- Guastalla Reggio E.-Ciano d'Enza	652.500,00 (60,20%)	432.000,00 (39,80%)	361.519,83	723.039,66	1.084.559,49
ATCM. S.p.A. sino al 31/12/2007 ora FER	Linea Modena-Sassuolo	264.849,42 (25,67%)	767.031,45 (74,33%)	343.960,29	687.920,58	1.031.880,87
ATC S.p.A. sino al 31/01/2009 ora FER	Linea Casalecchio-Vignola	672.798,73 (54,28%)	566.697,83 (45,72%)	413.165,52	826.331,04	1.239.496,56
Totale				4.242.176,96	8.484.353,92	12.726.530,88

Sono da richiamare anche i **finanziamenti derivanti dalla “ex Lege 910/86”**, risorse che, pur rimaste in capo Stato, coinvolgono direttamente la Regione in quanto proprietaria delle linee ed ente titolato, ai sensi del DPR 753/80, all’approvazione dei progetti e all’apertura al pubblico esercizio delle opere costruite in tali ambiti. Si ricordano anche gli interventi riguardanti il nuovo assetto dei trasporti ferroviari nel comune di Ferrara, così suddivisi per opere e canali di finanziamento:

- **collegamento diretto delle linee ferroviarie Suzzara-Ferrara e Ferrara-Ravenna**
 - Legge 211/92 (CIPE 22/06/00) € 21.443.290,45
 - Legge 611/96 € 3.449.932,09
 - Legge 296/06 € 3.670.722,42
 - Comune di Ferrara € 3.098.741,39
 - 2° contributo Comune di Ferrara € 2.447.148,28
 - contributo R.F.I. € 7.746.853,49

- **realizzazione di un servizio suburbano tra Ferrara e Cona sulla linea ferroviaria Ferrara-Codigoro**
 - Legge 211/92 € 13.169.650,93
 - Legge 297/78 € 1.291.142,25
 - Comune di Ferrara € 1.958.404,56

- intervento riguardante il **trasporto rapido di massa della città di Reggio Emilia** finanziato tramite la legge 211/92 e per il quale la Regione, in aggiunta alle somme originali, ha concorso per 340.000,00 € complessivi al fine di adeguare le caratteristiche della linea di trazione elettrica da Reggio E. a Bagnolo in Piano in considerazione della futura elettrificazione di tutta la linea Reggio Emilia Guastalla.

Di seguito si riportano le attività svolte nell'anno 2008 e nei primi mesi del 2009 nel settore delle infrastrutture ferroviarie regionali.

Tra gli interventi giunti a termine merita di segnalare la conclusione dei lavori di **elettrificazione della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore**. Questo intervento permette di aggiungere tale linea a quella già elettrificate: la Modena-Sassuolo e le tratte Poggio Rusco-Ferrara della Suzzara-Ferrara e Casalecchio-Bazzano della Casalecchio-Vignola. Dal mese di ottobre 2008 hanno cominciato a circolare i primi treni elettrici sulla linea Bologna-Portomaggiore migliorando, quindi, il servizio offerto alla clientela.

Tale intervento, iniziato in anni precedenti, è stato coperto con un **finanziamento di 9.300.000,00 Euro** derivati dalla vendita delle aree dimesse della vecchia stazione di S. Donato, che è stata interrata già da diverso tempo. L'intervento ha previsto l'elettrificazione dell'intera linea e delle stazioni. Le fotografie sotto riportate mostrano alcuni momenti delle fasi di verifica e prove in linea per l'apertura dell'impianto all'esercizio pubblico. Inoltre, si vede la costruzione della cabina T.E. ubicata in area bolognese sotto la cintura ferroviaria di R.F.I., nonché il convoglio elettrico in sosta presso la stazione di Portomaggiore durante l'effettuazione delle prove dinamiche, convoglio successivamente abilitato all'esercizio pubblico sulla medesima linea contestualmente all'elettromotrice gemella.



Si citano anche due altri interventi, iniziati nel 2008 ed attualmente in corso, finalizzati a migliorare il servizio offerto alla clientela e l'accessibilità del servizio ferroviario da parte dei cittadini.

Il primo riguarda l'**adeguamento funzionale della stazione di Budrio sulla linea Bologna-Portomaggiore**. L'intervento, dal costo di circa 1.300.000,00 Euro, prevede la costruzione del sottopasso di stazione (aperto anche all'uso pubblico ciclopeditone) al fine di collegare alla stazione con il tragitto più breve anche le aree urbane che rimangono separate a causa del tracciato ferroviario; inoltre, viene previsto l'innalzamento dei marciapiedi delle banchine ferroviarie (H=55 cm dal p.d.f.) utilizzate dai treni passeggeri e il loro allungamento sino a 160 m al fine di poter fare transitare convogli con un maggior numero di carrozze passeggeri.

E' prevista la copertura dei nuovi marciapiedi di stazione tramite la costruzione di pensiline e l'aumento della disponibilità di parcheggi per biciclette. A tale progetto, cui hanno concorso i tecnici del Servizio Ferrovie della Regione, verrà affiancato anche un intervento di modifica del piano di stazione tramite l'adeguamento dei deviatori di stazione e del segnalamento, che permetterà un innalzamento della velocità di ingresso in stazione ciò a beneficio dei tempi di percorrenza dell'intera linea.

Nelle fotografie sotto riportate si vedono alcune fasi dei lavori di riqualificazione sopra descritti tra le quali la costruzione della pensilina sul primo binario con l'innalzamento del piano di calpestio, l'allungamento del marciapiede sul 2° binario, i lavori di ripristino dei servizi di stazione e le fasi iniziali propedeutiche ai lavori di costruzione del sottopasso ciclopeditone.



Un altro intervento che rientra nell'ambito del miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario è la costruzione della **nuova fermata ferroviaria a Zola Predosa** in località Zola Chiesa. Tale intervento nasce da un'intesa istituzionale tra Regione, Comune di Zola Predosa e società concessionaria della linea ferroviaria Casalecchio-Vignola (allora ATC S.p.A. ed ora FER S.r.l.). L'opera si sviluppa nei pressi di un costruendo comparto urbanistico di vaste dimensioni, che comporterà un notevole incremento della popolazione limitrofa al sistema ferroviario.

L'intento progettuale è quello di intercettare con la ferrovia una quota parte della nuova domanda di mobilità proponendo ai cittadini l'utilizzo di una fermata ferroviaria praticamente "sotto casa". Ovviamente il progetto della fermata riprende le linee e le forme architettoniche utilizzate per il recente rinnovo delle altre stazioni della linea ferroviaria Casalecchio-Vignola.

Anche in questo caso si è cercata la ricucitura del territorio e il contemporaneo miglioramento dell'accessibilità eseguendo un sottopasso ciclopeditone che sottopassasse la ferrovia e la strada provinciale ad essa attigua, al fine di permettere un utilizzo agevole della fermata da diverse provenienze del sistema urbano, già fortemente vincolato.

Nelle fotografie sotto riportate si possono vedere, nell'ordine, la pensilina di stazione in fase costruzione, la costruzione del sottopasso ciclopeditone e la relativa rampa di collegamento alla fermata; per finire è illustrata la costruzione del marciapiede ferroviario che è stato previsto del tipo alto (H=55 cm dal p.d.f.) salvo che in un limitato tratto finale dove, per esigenze di tracciato, bisogna obbligatoriamente conformare un marciapiede di altezza H=25 dal p.d.f. (piano del ferro).



Sempre sulla linea Casalecchio-Vignola è attualmente in corso un intervento impegnativo di **sostituzione del ponte ferroviario metallico sopra il tronco Bologna-Firenze dell'autostrada A1**. Tale intervento si è reso necessario a causa dell'ampliamento del suddetto autostradale per la costruzione della terza corsia su entrambe le carreggiate. Il progetto prevede la demolizione del ponte metallico esistente e la costruzione di un nuovo attraversamento con una luce sensibilmente maggiore rispetto a quella del ponte esistente in quanto, sotto di esso, deve essere ricavato lo spazio per le due corsie autostradali di nuova costruzione.



Fonte: Le foto sono state fornite da ATC S.p.A./Maccaferri S.p.A.

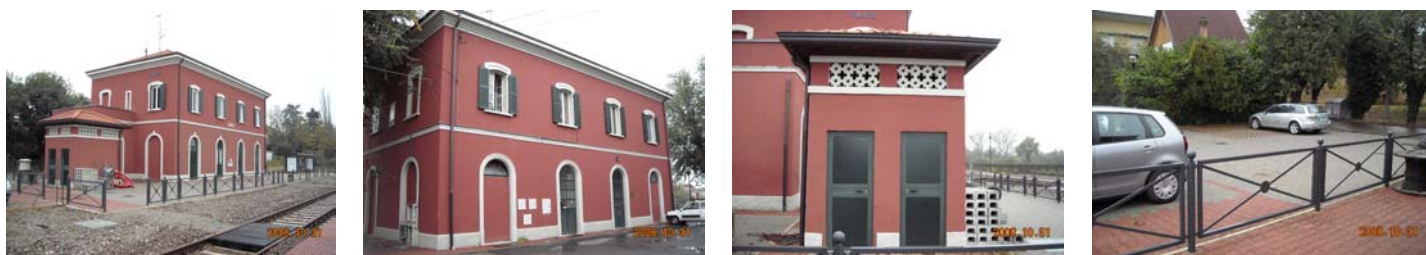
L'esigenza di non interrompere l'esercizio ferroviario per un tempo eccessivamente lungo a causa dell'onerosità delle opere in progetto, ha consigliato di costruire due nuovi ponti affiancati. La costruzione del primo, e la sua messa in servizio in affiancamento all'esistente, permetterà la demolizione di quest'ultimo senza interrompere l'esercizio ferroviario e, a seguito della rimozione del ponte attuale, si potrà costruire il secondo nuovo ponte sullo stesso sedime di quello attuale. A lavori terminati l'esercizio ferroviario verrà riattivato sul secondo nuovo ponte che ovviamente si trova sul corretto tracciato essendo costruito nella medesima posizione planaltimetrica di quello esistente.

Il primo ponte di nuova costruzione è già progettato per essere utilizzato quando i finanziamenti permetteranno il raddoppio della prima tratta della linea Casalecchio-Vignola.

Con gli stanziamenti erogati tramite i fondi delle annualità ex Legge 297/78 trovano copertura, come precedentemente indicato, tutti gli interventi che rivestono caratteristiche di **manutenzioni straordinarie sia alla linea ferroviaria sia al materiale rotabile**.

Ovviamente all'interno di questo canale di finanziamento, rientra una rilevante varietà di interventi, forniture e servizi che permettono di assicurare l'esercizio e la gestione di tutte le linee ferroviarie di proprietà regionale.

Le immagini seguenti mostrano le recenti **manutenzioni straordinarie a due fabbricati di stazione sulla linea ferroviaria Reggio Emilia-Ciano d'Enza**, in particolare gli edifici delle stazioni di **Barco e Bibbiano**, interventi che hanno interessato anche i servizi di stazione e le aree esterne attigue ai fabbricati allo scopo di migliorare l'accessibilità e la possibilità di sosta da parte dei fruitori del servizio ferroviario.



Di seguito vengono sommariamente indicati i **principali interventi, suddivisi per linee ferroviarie, che sono stati effettuati nel corso dell'anno 2008 e nei primi mesi del 2009:**

Tabella 45
Interventi sulle linee ferroviarie
(Anno 2008 – primi mesi 2009)

Linea Ferrara-Codigoro	
Si è effettuata una modifica impiantistica al p.l. n° 107 al km. 42+665 al fine di migliorare la funzionalità dell'impianto nell'ottica di adeguare le suonerie acustiche alle ultime normative di settore.	
E' in corso di eliminazione un deviatoio presso la stazione di Massafiscaglia con la modifica dell'impianto ACEI della stazione che comporterà una semplificazione del piano di stazione	
E' in corso una modifica impiantistica ai p.l. n° 21, n° 102 e n° 120 al fine di trasformarli da impianti SOA a impianti a barriere, ciò al fine di aumentarne la sicurezza	
Linea Suzzara-Ferrara	
Sono terminati, riaprendolo al pubblico esercizio, i lavori di trasformazione del p.l. n°64 della linea e dell'impianto ACEI di riferimento.	
È stata aperta al pubblico esercizio la variante al tracciato nord del ramo di immissione nella stazione di Poggio Rusco della linea Suzzara-Ferrara che ha permesso di eliminare degli attraversamenti a raso e di aumentare la velocità massima di percorrenza della tratta di nuova costruzione rispetto alla tratta dismessa.	
E' stato modificato e riaperto all'uso l'impianto ACEI della stazione di Poggio Rusco a seguito delle modifiche del piano di stazione di Poggio-Rusco e dell'eliminazione e modifiche di alcuni p.l. comandati dal medesimo impianto.	
Sono terminati, riaprendolo al pubblico esercizio, i lavori di trasformazione del p.l. n°25, 26, 27, 32 e 39 della linea.	
È iniziato l'iter approvativo dei progetti relativi alle modifiche di 8 passaggi a livello in comune di Modena della linea Modena-Sassuolo al fine di aumentare e migliorare il loro livello di sicurezza.	
Sono state svolte le procedure istruttorie, i relativi sopralluoghi ed emessi i necessari atti autorizzativi previsti dall'art. 60 del D.P.R. 753/80 per 6 richieste di costruzione in fascia di rispetto ferroviaria e gli atti autorizzativi previsti dall'art. 58 del D.P.R. 753/80 per 2 attraversamenti della linea ferroviaria in concessione al consorzio ATCM.	
Linea Parma-Suzzara	
Sono state eseguite delle modifiche e dei miglioramenti nella stazione di Guastalla che hanno permesso una migliore e più razionale gestione dell'esercizio che ha comportato di intervenire sull'impianto ACEI della stazione e successivamente riaprirlo all'esercizio.	
Sono state espletate le procedure ed emessi gli atti di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica dei passaggi a livello nn. 125 al km 35+263.	
Sono terminati i lavori e sono in atto le procedure di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica dei passaggi a livello nn. 146, 149, 152 e 153.	
Linea Bologna-Portomaggiore	
Sono terminati ed aperti al pubblico esercizio gli impianti finalizzati all'utilizzo della trazione elettrica della linea permettendo quindi di utilizzare elettromotrici elettriche per alcune corse in sostituzione di automotrici termiche	
Sono stati modificati due deviatoi presso la stazione di Bologna Roveri al fine di permettere l'ingresso dei treni in stazione sul binario deviato alla velocità di 60 km/h in sostituzione di quelli precedenti che limitavano la velocità massima in deviata a 30 kh/h. A conclusione dell'intervento e delle relative modifiche all'impianto ACEI l'impianto è stato riaperto al pubblico esercizio.	
È iniziato l'iter approvativo del progetto relativo alla sostituzione di due deviatoi presso la stazione di Budrio al fine di permettere l'ingresso dei treni in stazione sul binario deviato alla velocità di 60 km/h in sostituzione di quelli precedenti che limitavano la velocità massima in deviata a 30 kh/h.	
È in corso il lavoro di riqualificazione della stazione di Budrio che prevede la costruzione di un sottopasso ciclopedonale passante l'allungamento dei marciapiedi di stazione e l'innalzamento a 55 cm. della quota del marciapiede nonché la riqualificazione dei servizi di stazione.	
Linea Casalecchio Vignola	
È in corso il lavoro di sostituzione del ponte ferroviario sull'autostrada A1 al fine di permettere la costruzione della terza corsia sulle carreggiate autostradali sul tronco Bologna-Firenze.	
È in corso il lavoro di della nuova fermata ferroviaria nel comune di Zola Predosa in località Zola-Chiesa.	
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atti di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica del passaggio a livello nn. 18 al km 19+395.	
E' stato soppresso un p.l. privato sulla linea particolarmente limitativo la linearità dell'esercizio ferroviario.	
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atto di riapertura al pubblico esercizio, a seguito degli interventi di modifica impiantistica del passaggio a livello n°3 della linea che era coordinato con il p.l. privato sopra citato.	

Linea Modena Sassuolo
E' stato eseguito e completato un complesso lavoro di modifiche impiantistiche ai passaggi a livello n° 7, 8, 9, 10, 12, 15 ubicati nel centro cittadino di Modena e n° 20, 25 a Formigine al fine di adeguarli alle nuove normative tecniche.
Linea Reggio Emilia Guastalla
Sono state espletate le procedure ed emessi gli atti di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica del passaggio a livello n° 12 al km 7++918 e n° 34 al km 19+581.
Proseguono le attività tecniche-amministrative a supporto delle autorizzazioni e approvazioni necessarie per la costruzione della nuova fermata sulla linea A.V. Bologna-Milano prevista a Mancatale, con particolare riferimento alla fermata di scambio sulla linea ferroviaria Reggio Emilia – Guastalla.
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atto di riapertura al pubblico esercizio, a seguito degli interventi di modifica impiantistica del passaggio a livello n°3 della linea che era coordinato con il p.l. privato sopra citato.
Linea Sassuolo Reggio Emilia
E' stato approvato il progetto definitivo relativo alla costruzione di opere di viabilità sostitutiva nei comuni di Casalgrande e Scandiano per soppressione passaggi a livello n° 5 alla prog. km 6+344, n°6 alla prog. km 6+859 e n° 11 alla prog. km 10+137. L'intervento si inserisce nell'ambito del più generale potenziamento dello scalo merci di Dinazzano.
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atto di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica dei passaggi a livello n°1 al km 1+808 e n°18 al km 15+521 della linea.
E' in atto l'intervento di spostamento dell'impianto DCO della linea ferroviaria dal vecchio stabile di Reggio S. Stefano alla palazzina di recente costruzione in ambito dell'area della stazione di Reggio Emilia RFI. Tale palazzina ospiterà anche gli impianti di controllo del costruendo servizio rapido di massa sulla tratta Reggio Emilia Bagnolo in Piano.
Linea Reggio Emilia Ciano d'Enza
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atto di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica dei passaggi a livello n° 32 alla prog. km 18+536 e n° 33 al prog. km 18+762 della linea.
E' stato posizionato un nuovo impianto ACEI presso la stazione di Barco, che ne era sprovvista, il quale comporta una migliore gestione degli incroci dei treni presso la medesima stazione.
Sono state espletate le procedure ed emesso l'atto di riapertura al pubblico esercizio, a seguito di interventi di modifica impiantistica dei passaggi a livello n° 39 alla prog. km 22+230 e n° 40 al prog. km 22+384 della linea.
E' stato approvato un progetto di modifica impiantistica dei passaggi a livello n° 8 e n° 31 della linea per trasformare gli impianti da semi barriere automatiche a barriere intere.
Si sono completati i lavori di manutenzione straordinaria agli edifici di stazione di Barco e Bibbiano.
Linee Sassuolo Reggio Emilia - Reggio Emilia Guastalla - Reggio Emilia Ciano d'Enza
E' stato approvato un progetto relativo a modifiche impiantistiche a 18 passaggi a livello delle tre linee in oggetto che prevede la sostituzione della tipologia degli avvisatori acustici lato strada, al fine di migliorare le loro caratteristiche funzionali.

Sempre in riferimento alla rete ferroviaria di proprietà regionale, un altro tipo di attività che compete alla Regione è quella riferita al Titolo III[^] del D.P.R. 753/80 per quanto attiene alla **disciplina autorizzativa dell'attività di terzi in prossimità della sede ferroviaria** e l'autorizzazione di servitù di passaggio in aree ferroviarie. Tale attività prevede il rilascio di nulla osta, autorizzazioni ed espressioni di pareri su richieste di soggetti privati o pubblici, comunque esterni alle amministrazioni ferroviarie implicante sopralluoghi tecnici e attività sia ispettive sia di controllo in collaborazione con i funzionari tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della società FER S.r.l. sull'intera rete di proprietà regionale che si sviluppa per circa 350 km tra le province di Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna e Ferrara.

4.5.3 Investimenti sul materiale rotabile

Un altro importante ambito in cui la Regione Emilia-Romagna sviluppa i propri investimenti e le proprie competenze nel settore ferroviario regionale è l'**acquisizione del materiale rotabile necessario allo svolgimento del trasporto di propria diretta attribuzione**. Il materiale già disponibile e quello in corso di acquisizione è riportato nella tabella seguente:

Tabella 46
Materiale rotabile ferroviario

Fornitura	Totale investimento in Euro	Finanziamento	Stato dell'arte
6 locomotive E646	17.889.600,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
11 carrozze Vivalto a 2 piani (6 rimorchiate+5 semipilota)	15.695.715,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in fase di completamento
4+3 locomotori elettrici tipo E.320 (acquisto e ristrutturazione)	7.200.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata per le prime 4
7 carrozze Vivalto a 2 piani (6 rimorchiate+1 semipilota)	7.899.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura da eseguire
2 elettromotrici tipo Minuetto	8.533.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto
2 locomotori elettrici di media potenza Bombardier tipo TRAXX	6.432.000,00	Fondi Regionali	fornitura da eseguire
Posizionamento SCMT su flotta FER	12.922.375,91	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto
4 locomotive E646	11.504.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura da eseguire
16 carrozze Vivalto a 2 piani (12 rimorchiate+4 semipilota)	21.793.528,64	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto
Posizionamento sistemi di sicurezza	16.500.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura da eseguire
12 elettrotreni in composizione di 5 casse	72.000.000,00	in parte sull'Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97, sui Fondi Regionali e sui Fondi FAS	fornitura da eseguire
Revamping elettromotrici ex-Belghe della linea Modena-Sassuolo	6.000.000,00	Fondi FAS	fornitura da eseguire
Ammodernamento, adeguamento e potenziamento del materiale rotabile di FER	12.000.000,00	Fondi FAS	fornitura da eseguire

In generale, l'offerta attuale di materiale rotabile ferroviario, da parte dell'industria, è soggetta a **criticità** poiché l'industria ferroviaria presenta una certa rigidità che comporta il trascorrere dai 2 ai 4 anni tra la conferma d'ordine della fornitura e la sua effettiva acquisizione.

Durante l'anno 2008 sono comunque continuate le forniture di materiale rotabile già iniziate negli anni precedenti ricomprese nell'Accordo di Programma sottoscritto il 18/2/2002 con il Ministero dei Trasporti (già precedentemente richiamato). Nelle fotografie sottostanti si possono vedere le corse di prova sulla linea Casalecchio Vignola di nuove composizioni di carrozze Vivalto abbinate alla nuova locomotiva elettrica E 464 acquistate dalla FER.



Contestualmente alla fornitura di materiale rotabile si sta procedendo alla graduale installazione degli impianti “S.C.M.T. di Bordo” o “S.S.C. b.s.3”, a seguito dell’evoluzione normativa in materia di sicurezza ferroviaria.

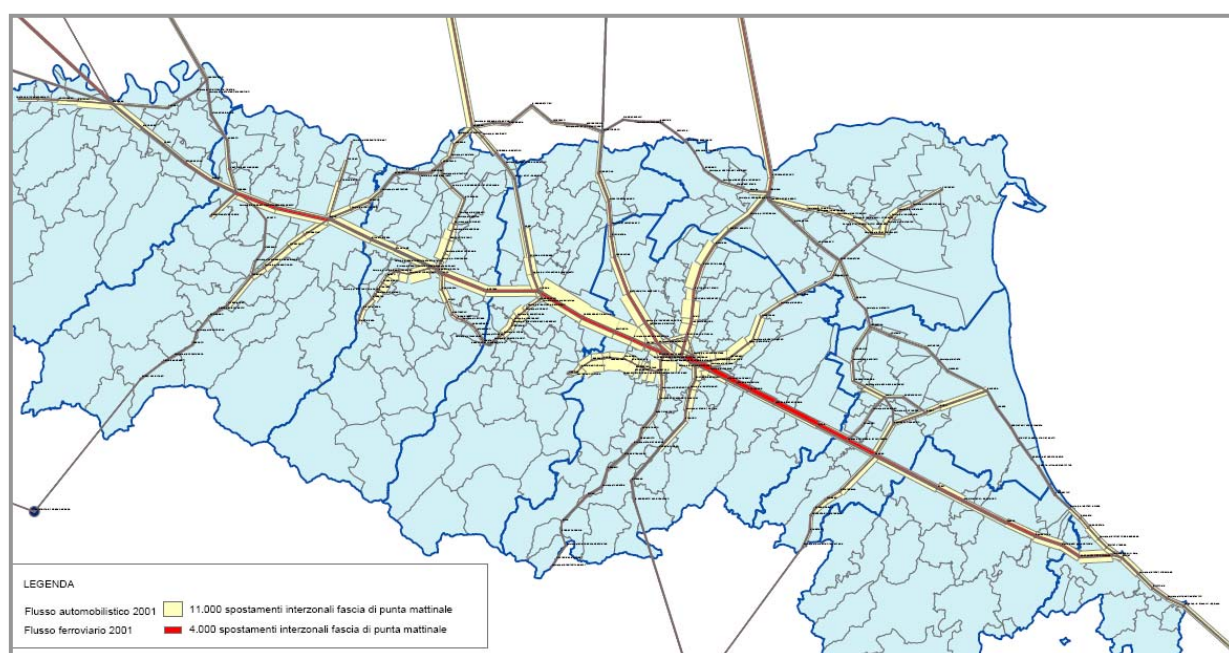
4.5.4 *Scenari di sviluppo dei servizi*

Gli scenari di sviluppo dei servizi ferroviari illustrati di seguito sono ancora oggetto di una attività di studio e poi di confronto con tutte le Amministrazioni locali della regione. Tale attività ha avuto momenti di particolare approfondimento dalla fine del 2006 all’inizio del 2008 e poi ripresa alla fine dello stesso anno, anche in relazione all’avvio dei servizi AV e ad ulteriori elementi di valutazione nel frattempo intervenuti.

Lo studio sullo sviluppo dei servizi ferroviari, sviluppo che dovrà tener conto necessariamente della disponibilità e della programmazione delle risorse finanziarie, costituisce la base di riferimento per la definizione di un **Accordo Quadro con RFI previsto dall’art. 23 del D.Lgs. 188/03**, attuativo delle Direttive comunitarie in materia ferroviaria, per rappresentare le “capacità di infrastruttura” occorrente (e quindi da acquisire) in funzione dell’incremento della domanda prevista. Tale Accordo costituisce anche un aggiornamento dell’Intesa sottoscritta nel 2004, sempre con RFI, per individuare la disponibilità di capacità necessaria per lo svolgimento dei servizi ferroviari di attribuzione regionale.

L’analisi della domanda potenziale⁶² ha evidenziato rilevanti margini di recupero da parte del vettore ferroviario, in adduzione a tutti i capoluoghi provinciali con particolare riferimento al bacino di Bologna.

Figura 140
Elaborazioni effettuate con modelli di assegnazione degli spostamenti



I flussi degli spostamenti in auto (evidenziati in giallo chiaro nella figura appena riportata), proiettati sugli assi del grafo della rete ferroviaria e sovrapposti a quelli già soddisfatti dal sistema ferroviario attuale (in figura evidenziati in rosso), evidenziano come i margini più elevati di recupero della domanda di mobilità si concentrino sulle seguenti direttrici:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. Modena-Bologna | 9. (Rovigo) – Ferrara-Bologna |
| 2. Carpi-Modena (A/R) | 10. Ferrara-Codigoro |
| 3. Sassuolo-Modena | 11. Vignola-Bologna (A/R) |
| 4. Ciano d'Enza-Reggio Emilia | 12. Crevalcore/Bologna (A/R) |
| 5. Novellare-Reggio Emilia | 13. Bologna-Mezzolara (A/R) |
| 6. Citerna-Taro-Parma | 14. Pianoro-Bologna |
| 7. Sorbolo-Parma | 15. Fognano-Faenza |
| 8. Castel S. Giovanni-Piacenza | 16. Ravenna-Faenza |

Tabella 47
Scenari di sviluppo dei servizi

Scenari	Incremento del servizio rispetto all'offerta attuale ($\Delta\%$ treni*km/anno)	Orizzonte temporale
1	$\sim + 10\%$	ORARIO da dic. 2008 dic. 2009
2	$\sim + 10\%$	ORARIO dic. 2010 dic. 2011
3	$\sim + 30\%$	~ 2015

Allo scopo di garantire un miglioramento del livello di servizio offerto dal sistema ferroviario, gli obiettivi programmatici della Regione Emilia-Romagna nell'arco del prossimo decennio prevedono un **incremento della produzione chilometrica pari a circa il 50% dell'attuale**, da realizzare per fasi successive sino ad arrivare, nel lungo termine, ad affinare le indicazioni contenute nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) del 1998 - in corso di aggiornamento⁶³ - sulla base delle evoluzioni della domanda di mobilità registrate nel corso degli ultimi anni.

Sulla base delle risultanze delle analisi sulla domanda, la distribuzione dei servizi aggiuntivi negli scenari a breve-medio termine (Scenari 1 e 2) 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) sulle seguenti direttrici:

- Bologna-Castelfranco-Modena;
- Bologna-Casalecchio-Porretta;
- Bologna-Casalecchio-Vignola;
- Bologna-S. Pietro in Casale-Ferrara;
- Bologna-Crevalcore-Poggio Rusco;
- Bologna-Imola;
- Bologna-Budrio-Portomaggiore;
- Bologna-Pianoro-San Benedetto VDS.

⁶² Intesa come differenza su un determinato arco del grafo di trasporto tra il flusso attualmente servito dal mezzo privato ed il flusso servito dal servizio ferroviario.

⁶³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.1 del presente documento.

Gli assi di sviluppo del servizio nel resto del territorio regionale sono stati individuati nei bacini di traffico afferenti ai capoluoghi di Provincia con riferimento particolare alle seguenti relazioni:

- Salsomaggiore-Parma (Servizio Passante sulla dorsale Milano-Bologna);
- Parma-Fornovo-Borgo V. Di Taro (Servizio a carattere suburbano);
- Ravenna-Rimini (Potenziamenti nei periodi turistici);
- Ravenna-Bologna (Completamento dell'attuale cadenzamento su tutta la fascia giornaliera);
- Modena-Sassuolo (Completamento dell'attuale cadenzamento su tutta la fascia giornaliera);
- Reggio Emilia-Guastalla (Servizio a carattere suburbano);
- Reggio Emilia-Ciano d'Enza (Servizio a carattere suburbano).

1. Ripartizione territoriale dei potenziamenti

In termini operativi, per il breve-medio periodo, è previsto un **incremento complessivo dell'offerta (treni*km) dell'ordine del 17% rispetto alla produzione attuale**, declinata in un +11% con orizzonte dicembre 2008 – dicembre 2009 (Scenario 1) ed in un ulteriore +6% con orizzonte dicembre 2010 – dicembre 2011 (Scenario 2). Tali incrementi di offerta dovranno comunque essere ponderati sulla base delle reali disponibilità di risorse gestionali ed economiche.

Tabella 48
Incremento complessivo dell'offerta

Scenario	Incremento %	Incremento assoluto	Descrizione	Incr. complessivo teorico rispetto al servizio attuale	Incr. complessivo rispetto al servizio attuale
1	7%	1.100.000	Potenziamento da prevedere per l'SFM (Fase intermedia)	10%	11%
	4%	600.000	Potenziamenti per altre Diretrici		
2	4%	600.000	Potenziamento da prevedere servizio base SFM	10%	6%
	2%	335.000	Potenziamenti per altre Diretrici		
	Totale	2.635.000		20%	17%

L'implementazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna si articolerà per fasi successive, con un incremento obiettivo dei volumi di servizio al 2010 pari a circa 1.700.000 treni*km aggiuntivi rispetto agli attuali 4.000.000 treni*km, attribuito alla Regione Emilia-Romagna, già oggi riconducibili a tale servizio.

Tabella 49
Implementazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna

Scenario	Potenziamenti previsti
SFM Intermedio Tot. treni*km: 5.100.000 2008-2009	Cadenzamento 30' sulla tratta S. Pietro in C.-Bologna-Imola (attuazione della linea passante SFM4). Cadenzamento pieno e regolare sulla linea Porretta-Bologna: - 30' sulla tratta Bologna-Mazabotto - 60' sulla tratta Marzabotto-Porretta, con potenziamenti nelle ore di punta - effettuazione delle fermate di Casalecchio-Garibaldi e Casteldebole su tutti i treni (nella fascia 21.00-24.00 tra Bologna e Porretta sarà assicurato un cadenzamento orario) - copertura della fascia 21.00-24.00 tra Bologna e Porretta con cadenzamento orario. Potenziamento del servizio sulla tratta Poggio Rusco-Bologna, con l'inserimento di nuovi treni rispetto all'orario in vigore con particolare riguardo alle ore di punta. Cadenzamento regolare a 60' con potenziamenti nelle ore di punta a 30' sulla tratta Castelfranco-Bologna. Miglioramento dell'offerta sulla linea Bologna-Prato in termini qualitativi e quantitativi compatibilmente con i limiti di capacità della linea. Potenziamento a 30' e la regolarizzazione del servizio sulle due ferrovie regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore (tratta Bologna-Budrio).
SFM Base Tot. treni*km: 6.600.000 (di cui 5.700.000 finanziati dalla RER come "Servizi minimi") Fine 2010	Cadenzamento base 30'-60' sulle quattro linee passanti e sulle due attestanti a Bologna C.le (Bologna-Modena e Bologna Fiere).

Sulla restante **rete regionale** si prevedono interventi di potenziamento delle fasce orarie di **punta** concentrati sulle direttrici riportate nelle tabelle seguenti, per un ammontare complessivo dei volumi di servizio pari a circa 600.000 treni*km nello Scenario 1 e ad ulteriori circa 335.000 treni*km nello Scenario 2.

Sulla **dorsale Milano-Rimini**, invece, sono previste regolarizzazioni e razionalizzazioni degli orari attuali e il riallacciamento dei treni degli attuali treni Milano-Parma e Piacenza-Ancona.

Tabella 50
Scenario 1
(Dicembre 2008-dicembre 2009)

Relazione	N. servizi aggiuntivi/giorno	km tratta	GG convenzionali/anno	Treni*km /anno	Periodicità
Parma-Salsomaggiore	8	22	316	55.616	Annuale
Parma-Fornovo-Borgo V. di Taro	4	61	316	77.104	Annuale
Carpi-Bologna (km tratta Eq. a Carpi-Modena-Castelfranco)	8	28	316	70.026	Annuale
Ravenna-Rimini	34	50	124	210.800	Estivo
Ravenna-Bologna	4	84	316	106.176	Annuale
Modena-Sassuolo	4	19	316	24.522	Annuale
Reggio E.-Guastalla	4	29	316	36.024	Annuale
			Totale circa	600.000	

Tabella 51
Scenario 2
(Dicembre 2010-dicembre 2011)

Relazione	N. servizi aggiuntivi/giorno	km tratta	GG convenzionali/anno	Treni*km/anno	Periodicità
Parma-Salsomaggiore	24	22	316	166.848	Annuale
Parma-Fornovo	4	23	316	29.072	Annuale
Reggio E.-Guastalla	8	29	316	72.048	Annuale
Reggio E.-Ciano d'Enza	8	26	316	65.728	Annuale
			Totale circa	335.000	

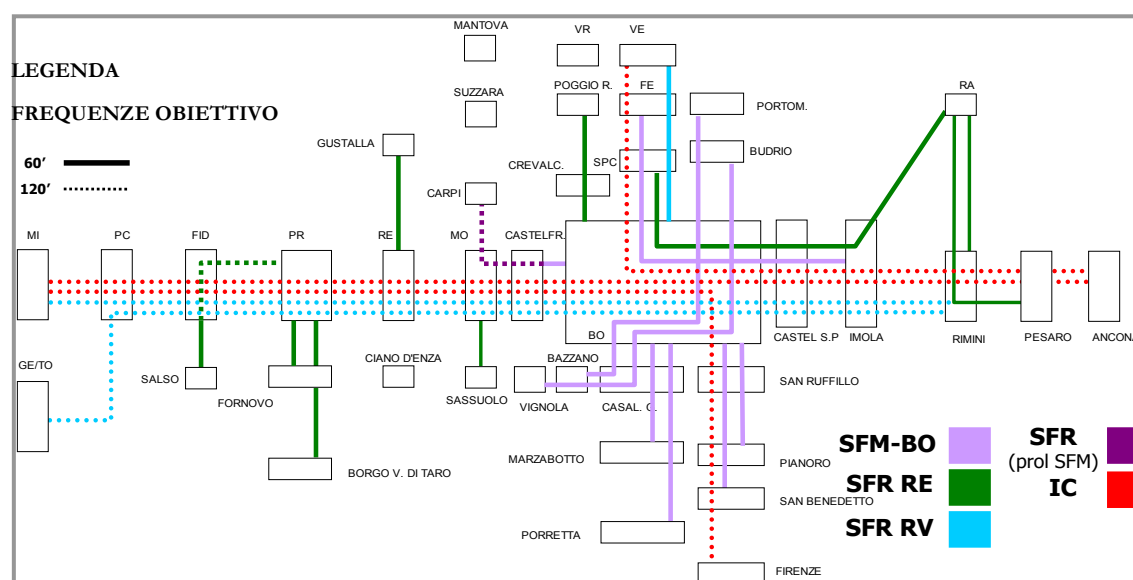
2. Schemi funzionali per gli scenari di potenziamento

Le proposte di servizio prevedono già per gli scenari di breve-medio termine (**Scenario 1 e 2**), il “riallacciamento” degli attuali servizi regionali Milano-Parma e Piacenza-Ancona con un parziale ripristino (attestazione a Rimini) degli ex treni Interregionali Milano-Ancona e Genova/Torino-Ancona, aboliti con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario del dicembre 2005, in seguito all'Accordo sottoscritto dalla Regione con RFI e Trenitalia.

L'ipotesi di ripristino del servizio Interregionale è solo parziale, allo scopo di non compromettere la stabilità delle tracce sull'intero corridoio Milano-Ancona con treni troppo lunghi e quindi potenzialmente soggetti ad accumuli di ritardo.

La scelta della stazione di Rimini è riconducibile all'analisi dei dati di frequentazione forniti da Trenitalia, che evidenziano un'evidente rottura di carico in corrispondenza del capoluogo romagnolo.

Figura 141
Schema funzionale dei servizi ferroviari che prevedono
interventi di rimodulazione dell'orario negli scenari 1 e 2



Il sistema obiettivo dei servizi passanti del Servizio Ferroviario Metropolitano dovrà essere in ogni caso verificato operativamente in termini gestionali dalle imprese ferroviarie che svolgeranno il servizio, e verrà attivato compatibilmente con lo sviluppo degli interventi sulle infrastrutture previsti nel nodo di Bologna.

Lo **Scenario di lungo termine (Scenario 3)** si basa su un servizio strutturato e cadenzato, rispetto al quale si sovrappone e si integra un sistema di treni “SPOT” a garanzia del servizio sulle “stazioni minori” della rete della Regione Emilia-Romagna e del mantenimento della riconoscibilità delle tipologie di servizio.

Figura 142
Schema funzionale dei servizi ferroviari cadenzati nello scenario 3

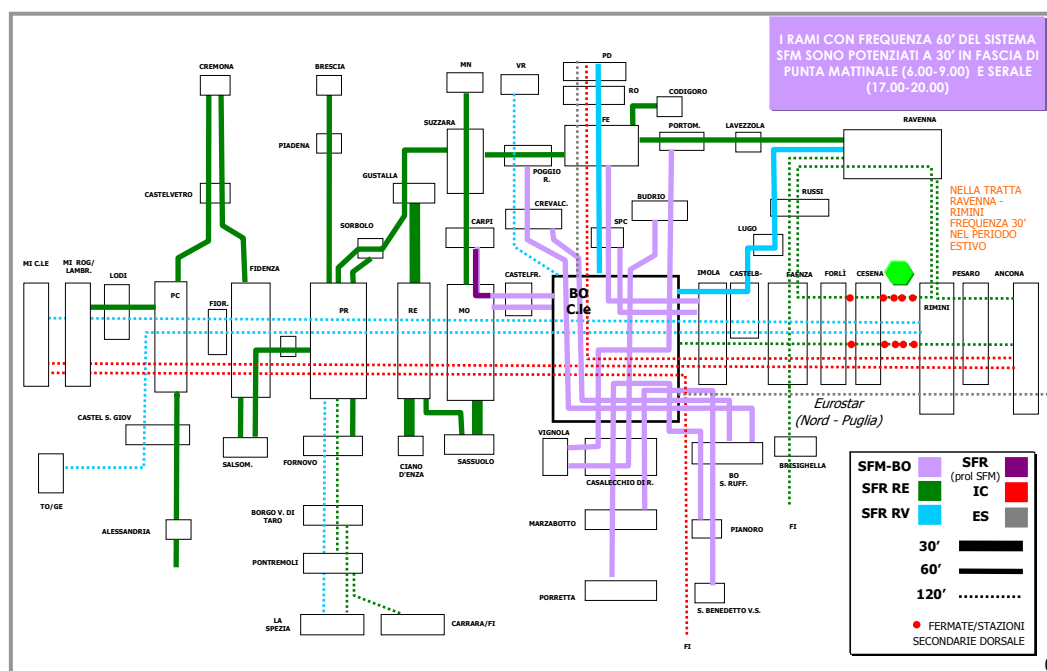
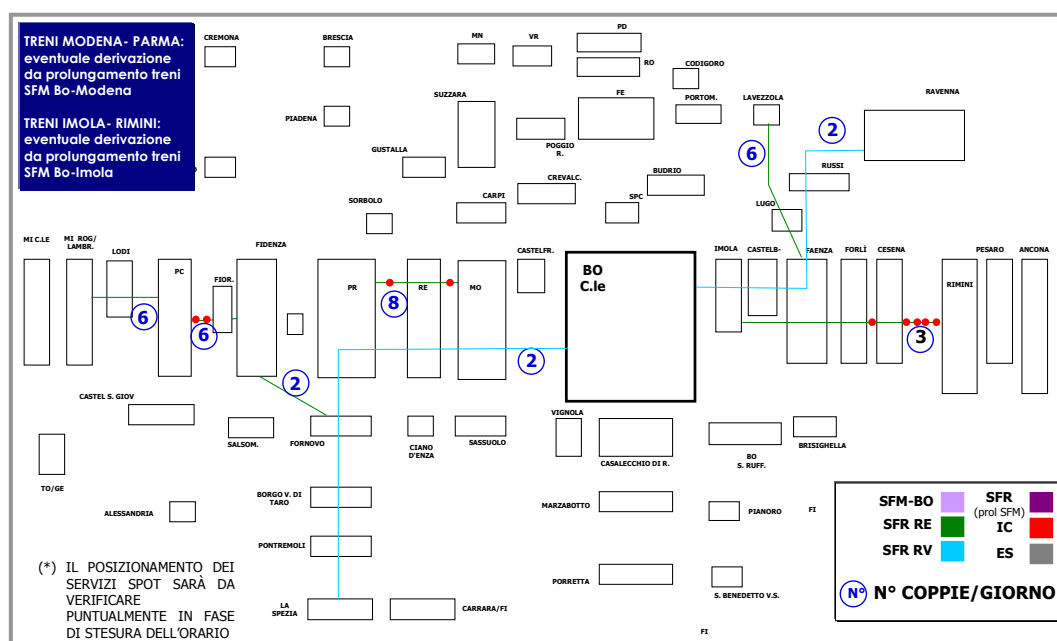


Figura 143
Schema funzionale dei servizi ferroviari SPOT



Gli scenari rappresentati sono oggetto di riesame e di rivalutazione – anche attraverso ulteriori indagini - sia in relazione ad approfondimenti e confronti con le Regioni limitrofe (in particolare con la Regione Lombardia), sia in relazione ad ulteriori vincoli posti dall’effettiva disponibilità di accesso ad alcuni nodi ferroviari. Si vogliono, inoltre, mettere maggiormente a sistema le relazioni regionali sulla dorsale centrale che convergono su Bologna, al fine di rafforzare ulteriormente quelle che servono le relazioni interregionali e per soddisfare una domanda locale e interbacinale emiliano-romagnola che gravita sulle stazioni intermedie.

Riguardo all'immediato futuro, la concreta possibilità che a dicembre 2009 il tratto AV tra Bologna e Firenze venga aperto, le spinte del gruppo FS alla conclusione dei contratti di servizio con Regioni che ancora non l'hanno sottoscritto (diversamente dalla Regione Emilia-Romagna), le confermate disponibilità di bilancio per il trasporto ferroviario in Emilia-Romagna, la prospettiva che altro nuovo materiale rotabile acquistato dalla Regione Emilia-Romagna sia consegnato entro il 2009 sono tutti fattori che rendono **l'anno 2009 particolarmente significativo per lo sviluppo dei servizi.**

Il confronto ha come primo interlocutore le Regioni vicine, in quanto va raggiunta l'armonizzazione delle rispettive esigenze di sviluppo del cuore dei rispettivi sistemi regionali (verso i capoluoghi regionali), con le necessità di mantenere un efficace sistema di servizi ferroviari di collegamento tra le regioni.

Si sono individuate le linee dello sviluppo e si sono poste le basi per i tavoli di confronto che verteranno:

- **Regione Emilia-Romagna-Toscana:** linea Bologna-Prato, regolarizzazione dei servizi cadenzati e velocizzati, con intensificazioni nell'area metropolitana di Bologna;
- **Regione Emilia-Romagna-Lombardia:** linea Bologna-Milano, regolarizzazione dei servizi tra regioni, velocizzazione dei treni pendolari su Milano, intensificazioni in prossimità di Bologna; linea Modena-Mantova, velocizzazioni e intensificazioni;
- **Regione Emilia-Romagna-Regioni del Triveneto:** linea Bologna-Verona, intensificazioni Bologna-Poggio Rusco e velocizzazioni dei collegamenti verso il Trentino.

Determinante sarà il confronto con Trenitalia, Divisione Trasporto Nazionale, per il mantenimento dei collegamenti effettuati con treni IC e ES City, oggi parte consistente delle possibilità di trasporto ferroviario al di fuori dell'AV tra le regioni.

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

5 IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA

5.1 IL PROGETTO STIMER

L'1 settembre 2008 è partita la prima fase del progetto di integrazione tariffaria su scala regionale, dando inizio ad un processo che si concluderà nel 2010, quando STIMER, il Sistema di tariffazione integrata della Regione Emilia-Romagna, entrerà a regime. In particolare, sono state trattate, insieme a Enti locali, Agenzie locali per la mobilità, Gestori dei servizi su bus del trasporto pubblico regionale e Consorzio Trasporti Integrati⁶⁴, alcune delle questioni riguardanti l'integrazione tariffaria, in linea con quanto previsto dall'Atto di indirizzo 2007/2010⁶⁵.

Accanto all'impegno di **intervenire sullo scenario zonale** già approvato dalla Giunta regionale nel 2003 con soluzioni che non alterino il disegno complessivo già definito e che permettano un calcolo di tariffa più rispondente alle reali esigenze di spostamento in relazione all'offerta del servizio, oltre che per contenere il più possibile eventuali criticità di impatto per l'utenza e per i soggetti titolari dei ricavi tariffari, si è posta l'attenzione sulla **definizione dei livelli tariffari di riferimento per la tariffa integrata regionale** (gomma/ferro e gomma/gomma), attraverso l'analisi di diversi scenari di simulazione.

La contrattazione con i titolari dei ricavi tariffari ha portato a definire un **percorso di graduale allineamento tariffario a partire da settembre 2008 e fino al 2010**, che accompagna anche la chiusura della fase di progettazione esecutiva di STIMER e della fornitura delle strumentazioni tecnologiche necessarie alla completa gestione del sistema. Le disposizioni previste dalla delibera regionale n. 637 del 5/5/2008 individuano il percorso **graduale di primo avvio dell'integrazione tariffaria**, applicabile da parte di tutti i soggetti titolari dei ricavi tariffari di trasporto pubblico locale dei servizi autofiloviari e ferroviari regionali e locali.

La prima fase di avvio dell'integrazione tariffaria è stata contraddistinta da due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato regionale, identificati con nome e logo **"Mi Nuovo"** e **"Mi Nuovo studenti"**.

Figura 144
Logo del nuovo abbonamento annuale integrato regionale "Mi Nuovo"



Mi Nuovo annuale permette di **utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito** (luogo di partenza/luogo di arrivo del viaggio) e **di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico (treni e bus)** delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna (Imola, Faenza e Carpi), **senza limitazioni di corse**.

⁶⁴ Da luglio 2008 il Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia S.p.A. e Fer S.r.l.) gestisce il servizio di trasporto ferroviario regionale, a seguito dell'avvenuta aggiudicazione della gara per l'affidamento del servizio.

⁶⁵ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.2 del presente documento.

Più in particolare, a partire dall'1 settembre 2008, è stata avviata l'applicazione per il 2008 delle tariffe individuate dalla Regione per i **servizi ferroviari regionali**, prevedendo:

- la **corsa semplice di prima e di seconda classe**;
- l'introduzione dell'abbonamento annuale integrato regionale, denominato **“Mi Nuovo”, di prima e di seconda classe**, a carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità 365 giorni, rilasciato per una determinata relazione di viaggio ferroviaria (origine viaggio/destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, alle relazioni sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione senza limitazione di corse nelle città capoluogo della regione, più Imola, Faenza e Carpi;
- l'**abbonamento annuale regionale di prima e di seconda classe** valido per i soli percorsi ferroviari regionali;
- l'introduzione dell'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti fino a 26 anni di età compiuti, denominato **“Mi Nuovo studenti”**, a carattere forfettario, di **sola seconda classe**, offerto con uno sconto pari **all'8%** rispetto ai prezzi individuati per l'abbonamento annuale integrato regionale. Questo titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio ferroviaria (origine viaggio/destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, senza limitazione di corse all'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione delle 13 città della regione Emilia-Romagna;
- l'introduzione dell'**abbonamento annuale regionale per studenti** fino a 26 anni di età compiuti, rilasciato per la sola relazione di viaggio ferroviaria (origine viaggio/destinazione viaggio);
- l'**abbonamento mensile regionale di prima e seconda classe**;
- l'**abbonamento settimanale di prima e seconda classe**;
- l'estensione, ai possessori di abbonamento annuale a **“tariffa regionale con applicazione sovraregionale”**, del diritto al titolo di viaggio corrispondente alla **quota urbana** con decorrenza successiva all'1 settembre 2008, purché residenti in Emilia-Romagna.

Si evidenzia, inoltre, che, grazie all'assetto raggiunto a fine 2008, gli abbonati al servizio ferroviario regionale hanno la possibilità di accedere ai treni IC e ES City con un nuovo titolo di viaggio denominato **“Mi Nuovo Tutto Treno”**⁶⁶. Si stima verranno vendute 4-5.000 di queste tessere nel corso dell'anno 2009. Le tessere IC pass vendute entro il 2008 manterranno validità inalterata fino alla data di scadenza.

⁶⁶ Per un ulteriore approfondimento si rimanda al paragrafo 4.4.4 del presente documento.

Tabella 52
Tariffe per i servizi ferroviari regionali

Fascia km	Corso semplice (tariffa n. 39/6/1)		Abb. settimanale regionale (tariffa n. 40/6/C)		Abb. mensile regionale (tariffa n. 40/6/A)		Mi Muovo annuale (tariffa n. 40/6/B)		Mi Muovo studenti
	Tariffa 1 ^a CL	Tariffa 2 ^a CL	Tariffa 1 ^a CL	Tariffa 2 ^a CL	Tariffa 1 ^a CL	Tariffa 2 ^a CL	Tariffa 1 ^a CL	Tariffa 2 ^a CL	Tariffa 2 ^a CL
1-10	1,70	1,00	19,00	12,00	38,00	24,00	352,00	220,00	202,00
11-20	2,70	1,70	27,00	17,00	54,00	34,00	496,00	310,00	285,00
21-30	3,70	2,40	35,00	22,00	70,00	44,00	629,00	393,00	362,00
31-40	4,70	3,10	40,00	25,00	80,00	50,00	704,00	440,00	405,00
41-50	5,70	3,80	43,00	27,00	86,00	54,00	770,00	481,00	443,00
51-60	6,60	4,30	46,50	29,00	93,00	58,00	837,00	523,00	481,00
61-70	7,40	4,80	50,50	31,50	101,00	63,00	901,00	563,00	518,00
71-80	8,30	5,30	53,50	33,50	107,00	67,00	965,00	603,00	555,00
81-90	9,10	5,80	57,00	35,50	114,00	71,00	1.029,00	643,00	592,00
91-100	10,00	6,30	60,50	37,50	121,00	75,00	1.093,00	683,00	629,00
101-125	12,50	7,80	67,50	41,50	135,00	83,00	1.189,00	743,00	684,00
126-150	14,20	8,80	74,50	45,50	149,00	91,00	1.285,00	803,00	739,00
151-175	16,80	10,30	81,50	49,50	163,00	99,00	1.413,00	883,00	812,00
176-200	18,50	11,30	88,50	53,50	177,00	107,00	1.541,00	963,00	886,00
201-225	21,00	12,80	95,50	57,50	191,00	115,00	1.669,00	1.043,00	959,00
226-250	22,70	13,80	102,50	61,50	205,00	123,00	1.733,00	1.083,00	996,00
251-275	25,30	15,30	109,50	65,50	219,00	131,00	1.797,00	1.123,00	1.033,00

Per i **servizi autofiloviari** è stata prevista l'offerta delle **quote annuali di integrazione ai servizi urbani** (valide per l'abbonamento annuale integrato regionale "Mi Muovo" e "Mi nuovo studenti") delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti locali competenti, con i livelli di prezzo indicati nelle tabelle che seguono.

Tabella 53
Servizi autofiloviari - Quote urbane di "Mi Muovo" annuale

Servizio urbano	Quota urbana "Mi Muovo" annuale (in Euro)
Piacenza	150,00
Parma	150,00
Reggio Emilia	150,00
Modena	150,00
Carpi	150,00
Bologna	180,00
Imola	110,00
Ferrara	150,00
Ravenna	110,00
Faenza	110,00
Forlì	110,00
Cesena	110,00
Rimini	110,00

Tabella 54
Servizi autofiloviari - Quote urbane di “Mi Nuovo studenti”

Servizio urbano	Quota urbana “Mi Nuovo studenti” (in Euro)
Piacenza	138,00
Parma	138,00
Reggio Emilia	138,00
Modena	138,00
Carpi	100,00
Bologna	165,00
Imola	100,00
Ferrara	138,00
Ravenna	100,00
Faenza	100,00
Forlì	100,00
Cesena	100,00
Rimini	100,00

Per l'avvio del processo di integrazione tariffaria in Emilia-Romagna, si è ritenuto opportuno predisporre una **Convenzione**, approvata con delibera di Giunta regionale n. 1334 del 28/7/2008, al fine di **disciplinare i rapporti tra i soggetti titolari dei ricavi tariffari** coinvolti in tale processo, per assicurare il regolare e proficuo svolgimento del servizio di trasporto integrato e delle attività connesse all'emissione e alla gestione dei nuovi titoli di viaggio “Mi Nuovo” e “Mi Nuovo studenti”.

Tale Convenzione, oltre ad indicare formato e caratteristiche grafiche, di layout e di logo dei titoli “Mi Nuovo” “Mi Nuovo”studenti, ha individuato **Trenitalia come società incaricata di emettere le due tipologie di abbonamento regionale “Mi Nuovo”**, comprensive della quota urbana, presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie di propria pertinenza ricadenti nel territorio emiliano-romagnolo. Sempre a Trenitalia è stata affidata la gestione contabile degli introiti del trasporto derivanti dalla vendita dei due titoli di viaggio, la rendicontazione di tali corrispettivi e la successiva attribuzione delle quote di introito di rispettiva competenza ai gestori dei servizi urbani aventi titolo, nonché l'attività di predisposizione, aggiornamento e condivisione del database riferito al numero dei titoli di viaggio venduti e alle principali informazioni necessarie ai fini statistici.

Tappa fondamentale per il lancio del nuovo “biglietto unico” è stato l'avvio di una **campagna di comunicazione**, organizzata dall'Assessorato Mobilità e Trasporti in stretto raccordo con l'Agenzia Informazione e Ufficio stampa della Giunta. Obiettivo della campagna è stato far conoscere il nuovo abbonamento integrato regionale al fine di fidelizzare gli attuali e potenziali utilizzatori del servizio di trasporto pubblico, aumentando la frequenza del ricorso al TPL.

Il piano di comunicazione, avviato già da luglio 2008, si è articolato su due direttrici principali: una **comunicazione diretta** per far conoscere nel dettaglio i vantaggi della nuova proposta e per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, e, in parallelo, una serie di azioni di **comunicazione di massa sui media**.

Il monitoraggio dell'**andamento del processo di integrazione tariffaria** evidenzia un dato complessivo di **apprezzamento dell'offerta dei titoli Mi Nuovo**: infatti, nel periodo luglio 2008 – febbraio 2009 sono stati venduti **1.250 abbonamenti, di cui oltre 800 “Mi Nuovo studenti”**, con concentrazione più evidente nei bacini di Bologna, Parma e Reggio Emilia.

Sono inoltre proseguiti i lavori del **Gruppo tecnico STIMER**, coordinato da ATC S.p.A. di Bologna e a cui partecipa anche la Regione. In particolare, nel corso del 2008 sono stati **ultimati i lavori della progettazione esecutiva del sistema tecnologico**, tanto che allo stato attuale risulta che in alcuni

bacini sono state già avviate le fasi di installazione delle tecnologie, cui seguiranno necessariamente le fasi di test di funzionalità e di collaudo. Sono state avviate, inoltre, da parte di ATC S.p.A., le procedure di gara congiunta per l'acquisizione delle card contactless. Il capitolato tecnico di acquisto delle card individua, oltre alla quantità, anche gli standard che garantiscono il maggior livello di sicurezza (frodi, contraffazioni), e definisce anche le caratteristiche di grafica comune che le card dovranno avere su tutto il territorio regionale.

Si evidenzia, infine, che l'introduzione della tariffazione integrata dovrà andare di pari passo con **l'integrazione modale gomma-ferro e con lo sviluppo del "Travel Planner"** (l'orario integrato del trasporto pubblico)⁶⁷, in quanto tale servizio costituisce un importante strumento per rendere più efficace e per consolidare il nuovo sistema tariffario integrato.

⁶⁷ Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 4.3.4 del presente documento, dedicato agli "Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari".

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6 RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI

6.1 DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

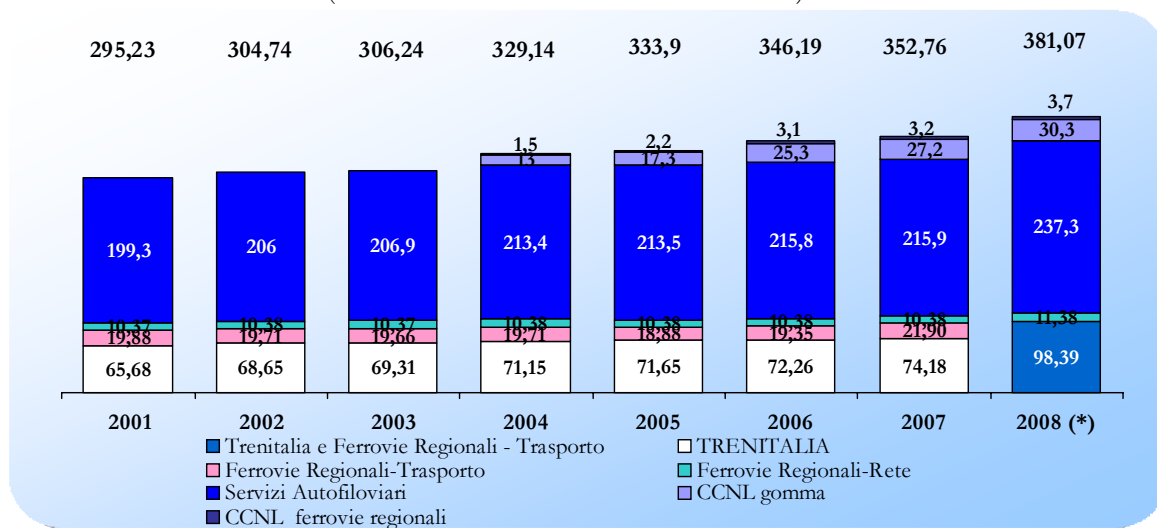
6.1.1 Contributi e corrispettivi di esercizio

I **contributi di esercizio** per finanziare i servizi di trasporto pubblico locale ferroviari e autofiloviari nel 2007 ammontano complessivamente a **circa 353 Milioni di Euro**, dei quali il 21% (pari a 74 Milioni di Euro, di cui 7 Milioni attribuiti attraverso apposito atto integrativo) viene erogato a Trenitalia, il 10% (pari a 35 Milioni di Euro) alle Ferrovie Regionali per finanziare l'esercizio del trasporto e la gestione della rete e il 69% (pari a 243 Milioni di Euro) per i servizi autofiloviari.

Dal calcolo è esclusa la Ferrovia Bologna Vignola, il cui corrispettivo contrattuale (pari a 5,1 Milioni di Euro), considerata la recente messa in esercizio, viene corrisposto in modo indiviso tra Trasporto e Rete. Questi ultimi comprendono, oltre alle somme destinate alla copertura dei servizi minimi, quelle erogate ai sensi della Legge Regionale n. 1 del 2002 e le integrazioni degli Enti locali. A partire dal 2004 la contribuzione evidenziata comprende, inoltre, le somme erogate, separatamente per i servizi autofiloviari e per le ferrovie regionali, ad integrazione dei costi di rinnovo del CCNL.

Dal 2001 al 2007 i finanziamenti aumentano complessivamente di 58 Milioni di Euro (+19%). In particolare, a fronte di una sostanziale invarianza dei contributi per le infrastrutture di rete, nel medesimo periodo si registra un aumento del 13% (8,5 Milioni di Euro) delle somme erogate a Trenitalia, un incremento del 22% (44 Milioni di Euro) dei contributi per i servizi autofiloviari e un incremento del 10% (2 Milioni di Euro) dei corrispettivi per i servizi ferroviari regionali (senza considerare il contributo al rinnovo del CCNL, non ripartito tra i comparti Trasporto e Rete).

Figura 145
Andamento contributi/corrispettivi trasporto pubblico regionale e locale
(Milioni di Euro – Anni 2001-2008 – Esclusa FBV)



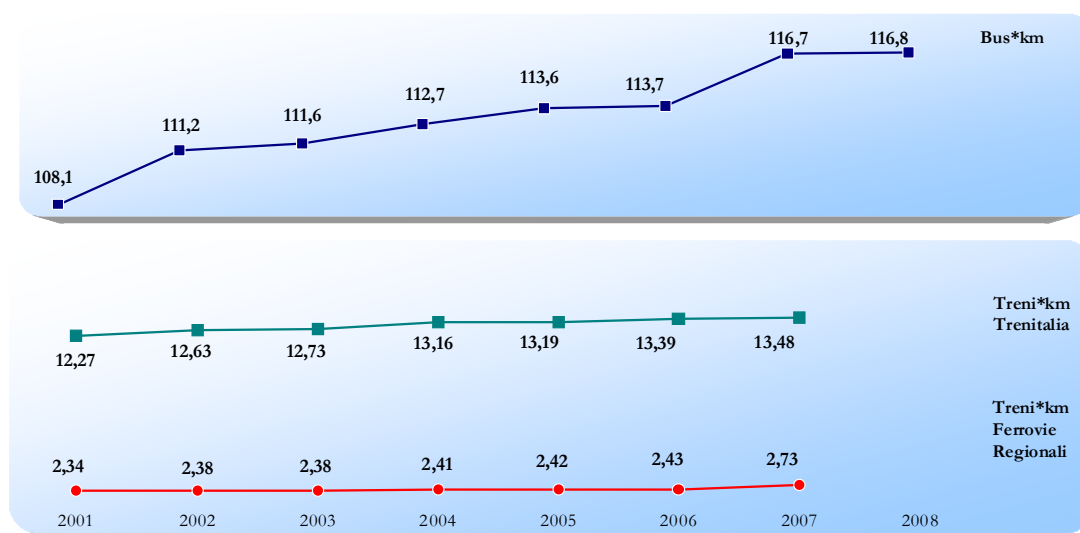
(*) Nel 2008 sono intervenuti, per il ferroviario, rilevanti mutazioni riguardo all'erogazione dei servizi: nel primo semestre sono rimasti operanti, in quanto prorogati, i precedenti Contratti di Servizio sottoscritti con le singole aziende (da segnalare anche l'assorbimento dall'1/1/2008 del ramo ferroviario dell'ATCM da parte di FER); nel secondo, in seguito all'aggiudicazione della gara, dall'1/7/2009, l'affidamento dei servizi ha riguardato un unico soggetto, il Consorzio Trasporti Integrati. **I dati riportati per il ferroviario nel 2008 riguardano, quindi, l'ammontare complessivo lordo dei corrispettivi contrattuali**, cumulativi dell'intero anno, e non i dati di consuntivo consolidati, non ancora compiutamente disponibili alla data di elaborazione del presente rapporto.

Per i servizi autofiloviari: contributi totali erogati per servizio autofiloviario, contributi per servizi minimi, Ex Lege 1/02 e Fondi Enti locali.

6.1.2 Servizio di trasporto pubblico regionale e locale offerti

Nel periodo compreso tra il 2001 e il 2008 la crescita dei volumi di servizio di trasporto erogati in Regione Emilia-Romagna è stata determinata da tutti e tre i soggetti presi in esame: in particolare **il settore autofiloviario cresce dell'8%**, mentre quello ferroviario, per quanto attiene ai servizi erogati da **Trenitalia, cresce del 10%**, mentre **l'incremento dei servizi delle Ferrovie regionali risulta pari al 17%**, con un'incidenza significativa (+11%) registrata nel corso degli ultimi anni, dovuta essenzialmente alla riattivazione della Ferrovia Bologna-Vignola.

Figura 146
Andamento servizi di trasporto pubblico regionale e locale
(Miloni di km TPL certificati – Anni 2001-2008 – Dal 2007 inclusa FBV)



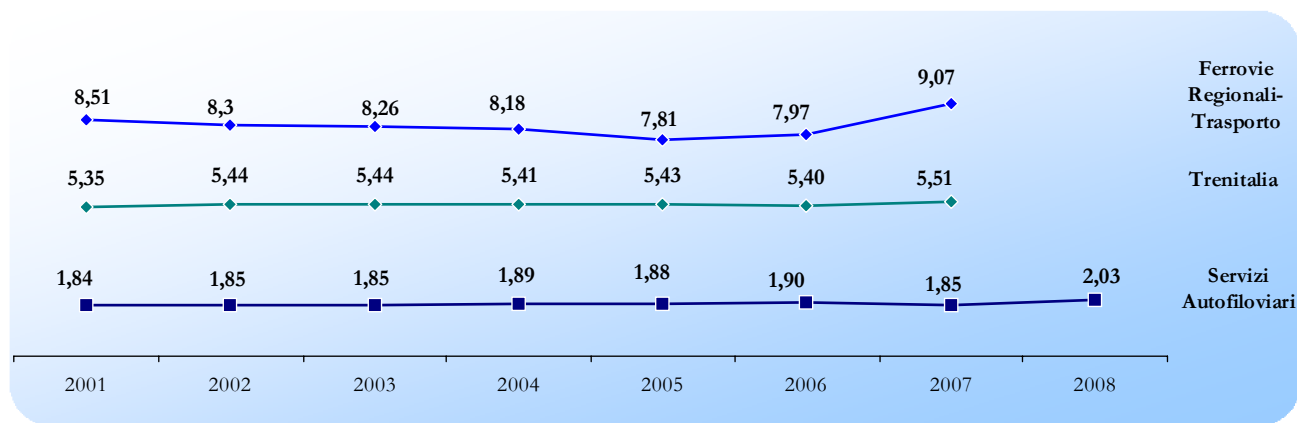
Le percorrenze di FBV nel 2007 ammontano a 316.333 treni*km per 24 km di rete.

6.1.3 Contributi e corrispettivi chilometrici

L'evoluzione dei corrispettivi chilometrici evidenzia, per il **settore ferroviario** (ultimo dato consuntivato relativo al 2007) una, seppur lieve, **crescita progressiva per Trenitalia e un incremento per le Ferrovie Regionali** (+14% solo nell'ultimo anno), determinato dall'incremento nei corrispettivi contrattuali relativi al Trasporto. Anche in questo caso non è stata considerata la Ferrovia Bologna-Vignola.

Con riferimento al **settore autofiloviario**, nel periodo compreso tra il 2001 e il 2008 si è verificato un aumento del corrispettivo pari al 10%, determinato in gran parte dal differenziale registrato nell'ultimo anno (tra il 2007 e il 2008, pari 0,18 Euro/vettura*km).

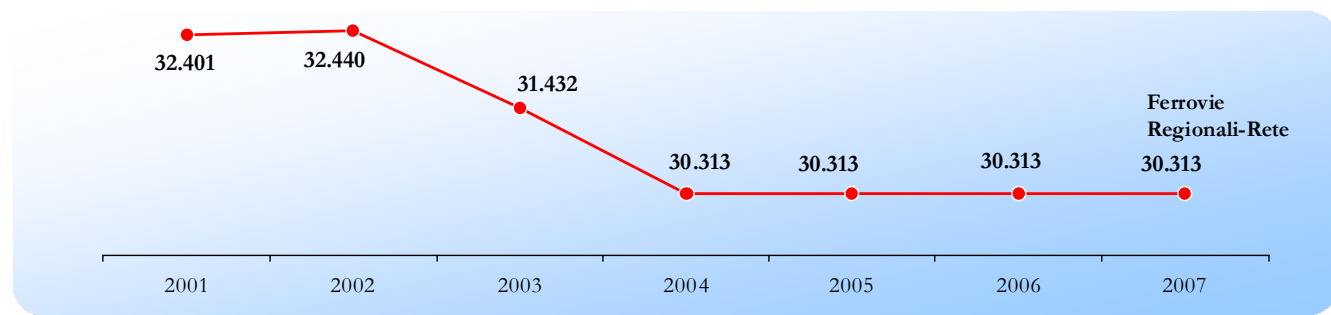
Figura 147
Contributi in c/esercizio – Corrispettivi contrattuali/km di servizio erogato
 (Anni 2001-2007 – Esclusa FBV)



(*) Per i servizi ferroviari: dati disponibili fino all'anno 2007. Dall'1 luglio 2008 tali servizi sono erogati dal Consorzio Trasporti Integrati (composto da Trenitalia, FER S.r.l. e altri operatori regionali, successivamente confluiti in FER), aggiudicatario della gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di attribuzione regionale.
 Per i servizi autofiloviari: rapporto tra contributi totali erogati (contributi per servizi minimi, ex-Lege 1/02 e Fondi Enti locali) e percorrenze certificate lorde.

L'analisi dei dati consuntivati relativi ai **corrispettivi per chilometro di rete al netto della Ferrovia Bologna-Vignola**, evidenzia anche nel 2007 una sostanziale invarianza.

Figura 148
Corrispettivi contrattuali medi/km rete
 (Anni 2001-2007 - Esclusa FBV)



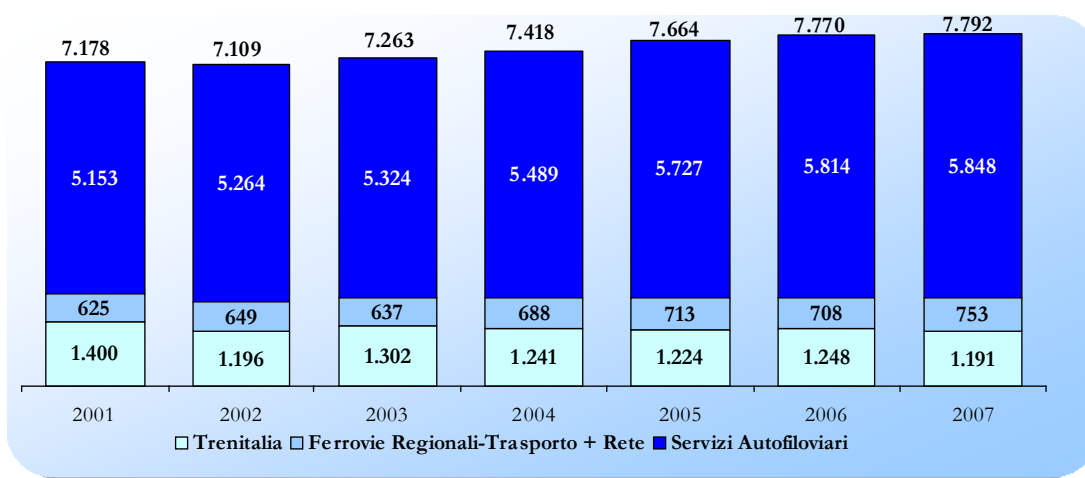
La contrazione registrata dal 2002 al 2004 dipende dagli sviluppi dell'infrastruttura di FER nel 2003 e di ATCM nel 2004 in condizioni di sostanziale invarianza dei corrispettivi erogati. Per FBV le percorrenze erogate dal 2006 ammontano complessivamente a 315.317 treni*km.

6.1.4 Addetti del settore

Dei **7.792 addetti al trasporto pubblico locale** nel 2007, il 15% fa capo a Trenitalia (considerando il personale assegnato alla Direzione Regionale), il 10% alle ferrovie regionali e il 75% ai servizi autofiloviari (tra i quali sono compresi i dipendenti delle Agenzie di Bacino).

Il personale addetto al TPL **dal 2001 al 2007 aumenta di 614 unità**, soprattutto per effetto di sviluppi sul versante autofiloviario (+695 addetti), cui si associano incrementi tra i dipendenti delle ferrovie regionali (+128 addetti), soprattutto per l'inclusione, a partire dal 2007, della Ferrovia Bologna-Vignola. Nel medesimo periodo l'organico di Trenitalia si ridimensiona, con un differenziale di 209 unità in meno rispetto al 2001. Si precisa, in ogni caso, che le differenze riscontrate nelle consistenze di Trenitalia nei diversi anni derivano anche delle modifiche degli assetti organizzativi intervenute nel periodo considerato.

Figura 149
Andamento addetti totali
(Anni 2001-2008 – Dal 2007 inclusa FBV)



(*) Per i servizi autofiloviari, per Trenitalia e per le Ferrovie Regionali dati disponibili fino al 2007 (dall'1 luglio 2008 tali servizi sono erogati dal Consorzio Trasporti Integrati - composto da Trenitalia, FER S.r.l. altri operatori regionali, successivamente confluiti in FER -, aggiudicatario della gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di attribuzione regionale).

Per Trenitalia: personale assegnato alla Direzione regionale.

Per TPL autofiloviario: addetti Aziende + Agenzie.

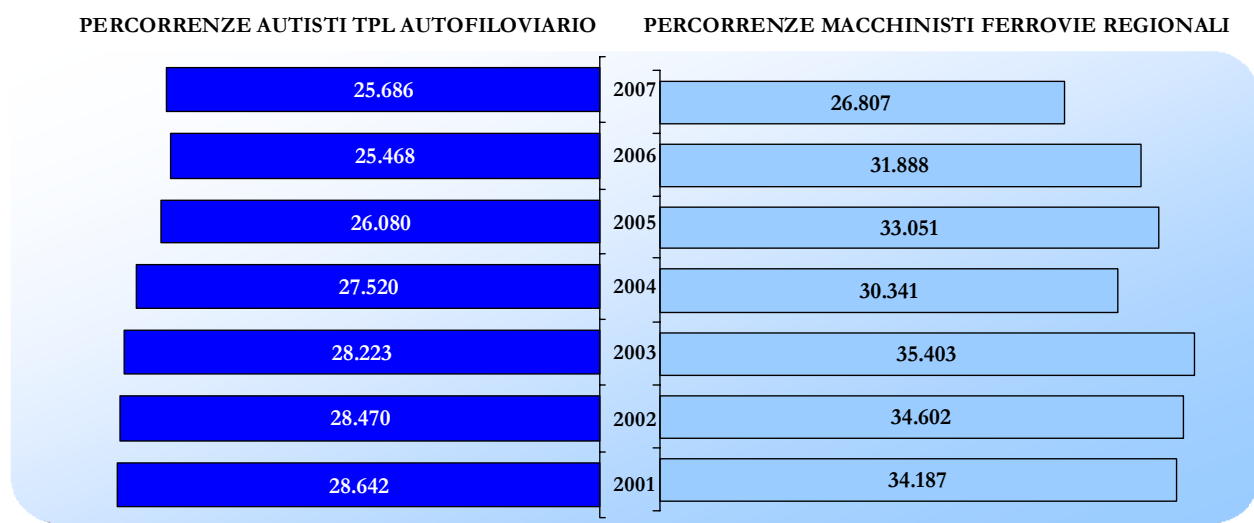
Il dato relativo alla numerosità degli addetti e degli autisti, comprese le Agenzie e le imprese sub affidatarie, è stato determinato nel corso degli anni secondo differenti modalità. Pertanto, si raccomanda di interpretare con attenzione la continuità storica del dato e le grandezze che da esso derivano (es. produttività per addetto).

6.1.5 Produttività di personale addetto alla guida

Il dato sulla produttività del personale di guida evidenzia, per il **settore autofiloviario**, fatto mai verificatosi in precedenza, **un miglioramento minimo (+1%)** ma significativo, peraltro in una situazione di crescita del numero di addetti. Per quanto riguarda, invece, le **ferrovie regionali**, il trend è opposto: dopo l'incremento di produttività dei macchinisti registrato nel 2005, **nel 2007, per il secondo anno consecutivo, la produttività è calata del 16%.**

La produttività del personale addetto alla guida mostra un **trend tendenzialmente decrescente** sia per i servizi autofiloviari, il cui calo, complessivamente pari a quasi 3.000 vetture*km (-10%), è concentrato nel biennio 2004-2006, sia per le ferrovie regionali, dove si ha una contrazione di oltre 5.000 treni*km (-14%) nel 2004 rispetto al 2003, seguita da una lieve ripresa e da un nuovo consistente calo dal 2006 al 2007 (quasi 5.100 treni*km, corrispondenti al 16%).

Figura 150
Produttività del personale addetto alla guida
 (Anni 2001-2007 – Dal 2007 inclusa FBV)

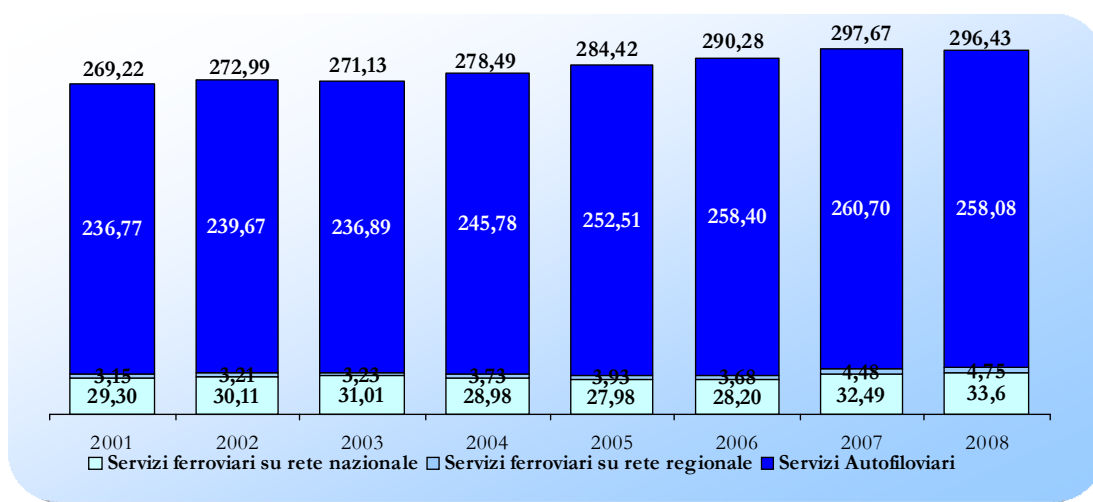


(*) Per le ferrovie regionali: percorrenze erogate TPL inclusi noleggi e macchinisti TPL (calcolati in base ai turni).
 Per il servizio autofilviario: percorrenze certificate lorde e autisti inclusi subaffidatari.

6.1.6 *Passeggeri trasportati*

Tra il 2001 e il 2007 i passeggeri trasportati sono aumentati di circa il 10% (circa 28 Milioni di passeggeri). Il dato di preconsuntivo relativo al 2008 evidenzia, invece, una tendenza al calo (determinato dalle previsioni del settore autofilviario), seppure da confermare. In valore assoluto l'aumento più consistente è stato quello delle ferrovie regionali, che in sei anni hanno visto crescere i passeggeri del 39% (solo nel 2007 del 22%); per i servizi ferroviari su rete nazionale si rileva una crescita di quasi l'11%.

Figura 151
Andamento passeggeri trasportati/anno
 (Milioni – Anni 2001-2008 – Dal 2007 inclusa FBV)



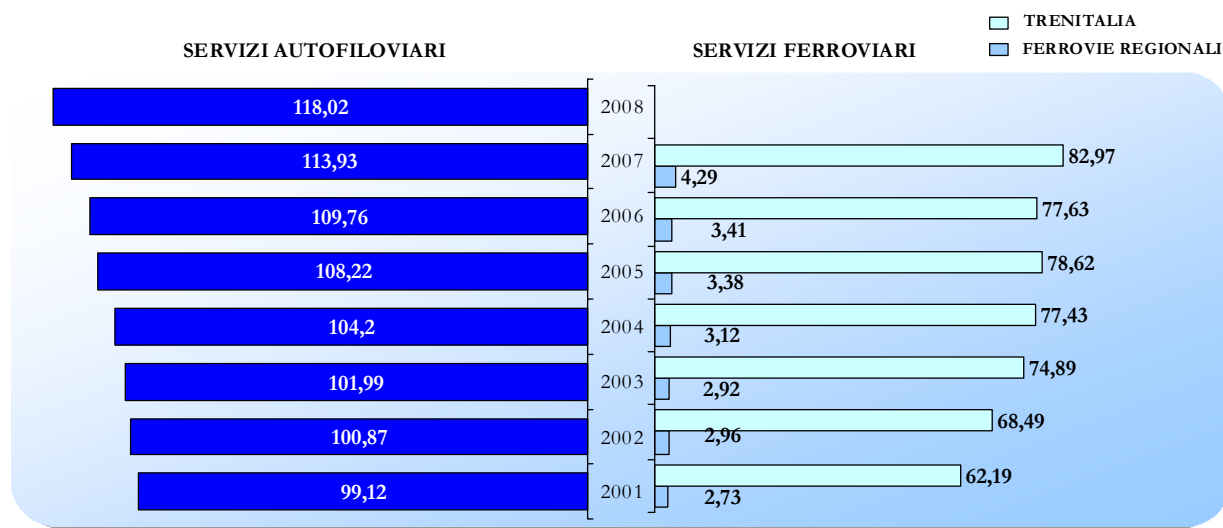
(*) Per i servizi autofilviari i passeggeri sono stati calcolati sulla base di specifici coefficienti di conversione dei titoli di viaggio venduti.

Per servizi ferroviari su rete nazionale i passeggeri trasportati nel 2008 ammontano a 33,60 Milioni, mentre per i servizi su rete regionale ammontano a 4,75 Milioni.

6.1.7 Ricavi da traffico

Il dato maggiormente significativo per quanto attiene ai proventi del traffico si riferisce alle **ferrovie regionali**, che, nel 2007, fanno registrare un incremento pari al 26%, che, nel periodo compreso tra il 2001 e il 2007, porta ad un +49%. Per quanto riguarda, invece, **Trenitalia** si registra un ritorno alla crescita dei proventi (+7%) dopo il pur minimo decremento verificatosi nel 2006 (-1%). Il settore **autofiloviario**, infine, si mantiene su un trend positivo (+4% tra 2006 e 2007), con buone previsioni anche per il 2008 (dato preconsuntivo).

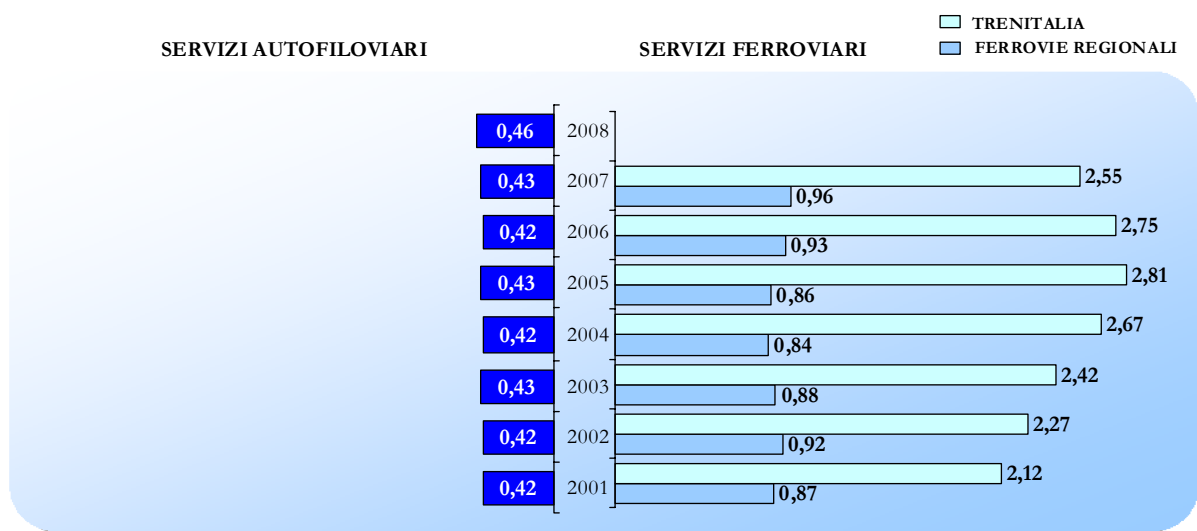
Figura 152
Andamento ricavi da traffico TPL
(Milioni di Euro - Anni 2001-2008 – Dal 2007 inclusa FBV)



6.1.8 Ricavi da traffico per passeggero trasportato

I ricavi da traffico per passeggero trasportato confermano una sostanziale costanza del valore per quanto attiene al settore autofiloviario, con una tendenza all'incremento prevista per il 2008. Per il settore ferroviario, d'altra parte, Trenitalia perde nell'ultimo anno il 7% (0,2 Euro a passeggero trasportato), mentre le ferrovie regionali, per il terzo anno consecutivo, mostrano un incremento (+3%).

Figura 153
Andamento ricavi da traffico TPL per passeggero trasportato
(Euro - Anni 2001-2008 – Dal 2007 inclusa FBV)



IL SETTORE STRADALE

7 MONITORAGGIO DEL SETTORE

7.1 PREMESSA

Le problematiche legate alle infrastrutture stradali sono da sempre di grandissimo interesse per la Regione, come si evince anche dall'importante spazio dedicato a tale argomento nel Piano regionale dei trasporti (PRIT) 1998-2010⁶⁸.

Inoltre, nel corso degli ultimi anni, a seguito del trasferimento di gran parte delle strade dall'ANAS alle Province, la Regione ha assunto un ruolo molto più rilevante nel settore stradale. Infatti, fino al 2002 i compiti svolti erano legati:

- alla pianificazione delle opere nell'ambito del PRIT;
- al coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altro, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- alla collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolavano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale;
- all'individuazione, d'intesa con gli Enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, al fine di giungere a programmi pluriennali condivisi fra ANAS, Regione ed Enti locali.

A tale tradizionale ruolo, nel 2002 si è aggiunto quello legato alla **programmazione e al coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale**.

Al fine di poter assolvere alle funzioni trasferite, dunque, è stato individuato un nuovo strumento di programmazione, il **Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**, con il quale la Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade.

Nella predisposizione del Programma la Regione si basa sulle indicazioni fornite dalle Province, beneficiarie dei finanziamenti, e persegue l'obiettivo di concretizzare il disegno infrastrutturale previsto dal PRIT, finalizzato alla creazione di una rete in grado di offrire alternative valide per l'attraversamento del proprio territorio, da un lato attraverso la predisposizione di corridoi intermodali (sia in direzione nord/sud che est/ovest), per alleggerire il corridoio dorsale, dall'altro attraverso il potenziamento della rete viaria secondaria, per facilitare l'accesso ai distretti industriali, alle aree urbane e ai territori periferici della montagna e della pianura interna.

Nei paragrafi successivi viene sviluppato nel dettaglio il quadro del nuovo assetto della rete, lo stato della conoscenza della stessa in termini di traffico, di caratteristiche funzionali, oltre che la situazione degli investimenti effettuati, sia con risorse regionali, sia con quelle messe a disposizione con i DPCM di trasferimento delle competenze, sia, infine, con quelle derivanti dalle risorse CIPE per le aree sottoutilizzate.

Il monitoraggio effettuato dalla Regione relativamente agli investimenti attivati sulle strade di interesse regionale è puntuale e dettagliato ed evidenzia i consistenti interventi messi in campo in tutta la rete per opere di manutenzione straordinaria, di ammodernamento e messa in sicurezza e, infine, per nuovi interventi.

⁶⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.1 "Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti".

Dai dati di monitoraggio riportati nei paragrafi successivi emerge con chiarezza la grande capacità programmatica, progettuale ed attuativa delle Province dell'Emilia Romagna, che, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata a far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per farsi carico dell'attuazione di un **consistente volume di opere, per un ammontare superiore ai 660 Milioni di Euro**. Non è marginale evidenziare come una maggiore vicinanza alle problematiche del territorio abbia consentito, tra l'altro, di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, sia pur attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e senza dimenticare il contenimento dell'impatto sull'ambiente.

Altrettanto puntuale e sistematico risulta il monitoraggio effettuato in ordine agli interventi finanziati con le diverse delibere CIPE nelle aree sottoutilizzate. Le relative risorse sono state prevalentemente utilizzate per la riqualificazione e l'ammodernamento di tratti di strade in territorio montano e per la viabilità minore in territorio ferrarese.

Nella relazione viene posta anche particolare attenzione agli aspetti relativi alla conoscenza della rete stradale di interesse regionale; infatti, la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, non appena avvenuto il trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, ha ritenuto indispensabile dare vita, anche prevedendo risorse dedicate, ad un **Sistema informativo viabilità (SIV)**, in grado di ottenere un'informazione più precisa sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale.

La prima delle tre componenti ritenute strutturali del Sistema informativo della viabilità è costituita dal **catasto della viabilità**, ossia dal rilievo informatizzato e georeferenziato delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture stradali. La seconda componente del Sistema informativo della viabilità è costituita dalla **rilevazione e dal monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico**, anche al fine di verificare nel tempo l'efficacia degli interventi previsti e la validità delle assunzioni effettuate; la terza componente è quella costituita dai **dati di incidentalità**, contraddistinti attualmente da sensibili carenze nell'acquisizione e nell'elaborazione delle informazioni⁶⁹.

La relazione contiene anche informazioni sui **programmi dell'ANAS** e su quelli delle società concessionarie di Autostrade nel territorio regionale, nonché sui lavori in corso ed ultimati sulle strade statali, approfondimenti che consentono di avere un quadro aggiornato degli investimenti complessivi in atto sulla rete stradale emiliano-romagnola.

Risulta evidente, tuttavia, come nonostante i rilevanti finanziamenti sia regionali che statali sulla rete principale dell'Emilia-Romagna, siamo ben lontani dall'avere quel sistema viario efficiente e sicuro previsto dal PRIT 1998-2010, attualmente vigente. Ciò deriva soprattutto dal **costo elevato di realizzazione delle infrastrutture stradali e dalla sempre inferiore disponibilità di risorse pubbliche**.

Tale valutazione ha portato la Regione ad assumere la decisione di realizzare un importante tratto di **Cispadana** compreso fra la A22 a Reggio e la A13 a Ferrara Sud con procedura di **project financing**, mettendo così in campo risorse private per un'autostrada regionale⁷⁰. Anche questa iniziativa potrà contribuire a dare attuazione al PRIT, rendendo maggiormente accessibile una parte importante del nostro territorio.

⁶⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3.1 "Dati sull'incidentalità" all'interno del capitolo dedicato alla sicurezza stradale.

⁷⁰ Paragrafo 2.2.5 "Il programma delle autostrade regionali: l'Autostrada regionale Cispadana".

7.2 INQUADRAMENTO GENERALE

7.2.1 Il nuovo assetto della rete stradale con riferimento al PRIT

In applicazione della Legge Bassanini (L. 59/97)⁷¹ e del successivo D.Lgs. 112/98⁷², **gran parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province.**

In particolare, con il DPCM del 21/2/2000 (“Individuazione e trasferimento alle Regioni ed agli Enti locali delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, ai sensi art. 101 D.Lgs. 112/98”), sono stati **trasferiti alle Regioni a Statuto ordinario 23.739 km di strade prima di competenza ANAS.**

La situazione aggiornata al 31/5/2008 relativamente alla ripartizione della rete di competenza dell'ANAS e delle Regioni è la seguente:

Tabella 55
Strade ex ANAS trasferite alle Regioni a Statuto ordinario con DPCM 21/2/2000

Regione	km trasferiti	km in capo all'ANAS	Totale	Percentuale rete trasferita
Regioni a statuto ordinario				
Piemonte	2.240	740	2.980	75%
Lombardia	2.457	988	3.445	71%
Veneto	1.762	808	2.570	69%
Liguria	612	135	747	82%
Emilia Romagna	1.909	1225	3.134	61%
Toscana	2.595	967	3.562	73%
Umbria	973	560	1.533	63%
Marche	844	511	1.355	62%
Lazio	2.028	633	2.661	76%
Abruzzo	1.286	1037	2.323	55%
Molise	414	571	985	42%
Campania	1.559	1359	2.918	53%
Basilicata	893	1039	1.932	46%
Calabria	2.094	1424	3.518	60%
Puglia	1.401	1570	2.971	47%
TOTALE	23.067	13.567	36.634	63%

⁷¹ L. 59/97: “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti locali, per la riforma della pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa”.

⁷² L. 112/98: “Disposizioni attuative di carattere generale per il conferimento delle funzioni alle Regioni e agli Enti locali in materia di viabilità.

Tabella 56
Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

S.S.	Denominazione	Tratto
9 ter	Del Rabbi	Intero tratto regionale
10	Padana Inferiore	Intero tratto regionale
62	Della Cisa	Da Parma a confine regione Lombardia
63	Del valico del Cerreto	Da innesto a SS9 a inn. SS62
65	Della Futa	Intero tratto regionale
71	Umbro-Casentinese-Romagnola	Da innesto SS3bis a inn. SS16
71Bis	Umbro-Casentinese-Romagnola	Da inn.A14 a inn. SS16
253	San Vitale	Intero percorso
254	Di Cervia	Intero percorso
255	Di San Matteo Decima	Intero percorso
258	Marecchia	Intero tratto regionale
302	Brisighellese-Ravennate	Intero tratto regionale
304	Di Cesena	Intero percorso
306	Casolana-Riolese	Intero tratto regionale
308	Di Fondo Valle Taro	Intero percorso
310	Del Bidente	Intero tratto regionale
324	Del Passo delle Radici	Intero tratto regionale
325	Di Val di Setta e Val di Bisenzio	Intero tratto regionale
343	Asolana	Intero tratto regionale
357	Di Fornovo	Intero percorso
358	Di Castelnovo	Intero tratto regionale
359	Di Salsomaggiore e di Bardi	Intero percorso
412	Della Val Tidone	Intero tratto regionale
413	Romana	Intero tratto regionale
461	Del Passo del Penice	Intero tratto regionale
462	Della Valle d'Arda	Intero percorso
467	Di Scandiano	Intero percorso
468	Di Correggio	Intero percorso
486	Di Montefiorino	Intero percorso
495	Di Codigoro	Intero tratto regionale
496	Virgiliana	Intero tratto regionale
513	Di Val d'Enza	Intero percorso
523	Del Colle di Cento Croci	Intero tratto regionale
568	Di Crevalcore	Intero percorso
569	Di Vignola	Intero percorso
586	Della Valle dell'Aveto	Intero tratto regionale
587	Di Cortemaggiore	Intero percorso
588	Dei Due Ponti	Intero percorso
610	Selice o Montanara Imolese	Intero tratto regionale
623	Del Passo Brasa	Intero percorso
632	Traversa di Pracchia	Intero tratto regionale
654	Di Valnure	Da innesto con SS45 a Piacenza al Conf. Regione Liguria c/c Monte Tomario - Intero tratto regionale
665	Massese	Intero tratto regionale
	Totale km	1.909

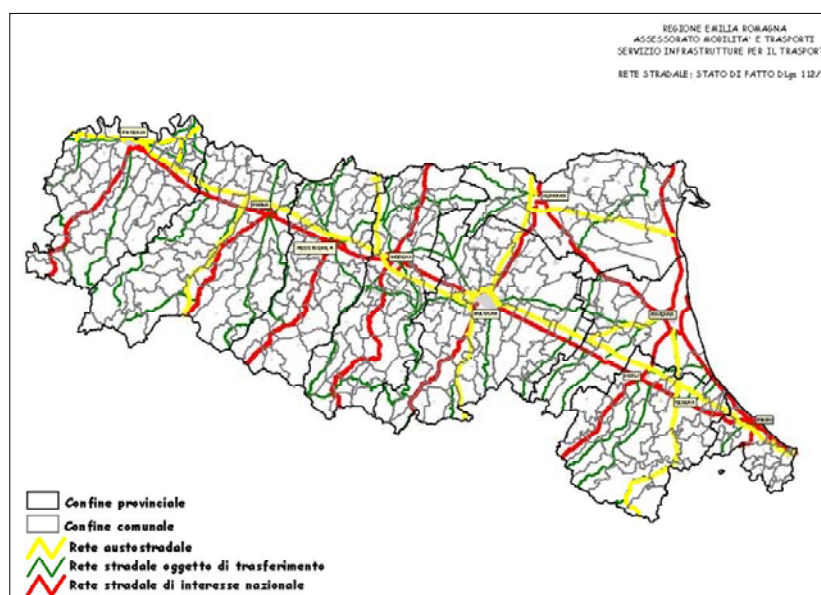
Conseguentemente a tale processo di decentramento, **le diverse Regioni italiane hanno adottato soluzioni diverse per il controllo e la gestione delle strade trasferite**. La maggior parte delle Regioni, come ad esempio la **Regione Lombardia**, la **Regione Emilia-Romagna** e la **Regione Marche**, hanno trasferito al demanio provinciale le ex statali e le funzioni di gestione connesse; alle Regioni sono state attribuite le funzioni di programmazione degli interventi e di coordinamento della rete viaria di interesse regionale non compresa nella rete autostradale e nelle strade nazionali.

Altre Regioni, come ad esempio la **Regione Piemonte**, la **Regione Veneto** e la **Regione Lazio** hanno mantenuto la proprietà delle strade costituendo apposite agenzie, aziende o società. Altre ancora, come la **Regione Toscana**, la **Regione Campania** e la **Regione Basilicata** hanno mantenuto la proprietà di parte o dell'intera rete delle strade trasferite e la programmazione degli investimenti, delegando alle Province territorialmente competenti le attività di gestione, manutenzione e progettazione.

Per quanto riguarda la Regione Emilia-Romagna, la scelta, effettuata d'intesa con le Province, è stata quella di trasferire l'intero patrimonio viario a queste ultime. Pertanto con L.R. 4 maggio 2001, n. 12 (che ha modificato la L.R. 21 aprile 1999, n.3), la **Regione Emilia-Romagna ha trasferito al demanio delle Province le strade già appartenenti al demanio statale**, e ha definito le nuove funzioni da esercitare da parte della Regione, individuate principalmente nella **pianificazione, programmazione e coordinamento della rete delle strade ed autostrade di interesse regionale**, nonché i compiti spettanti alle Province in materia di strade trasferite, individuati nelle funzioni di gestione, vigilanza, manutenzione, progettazione ed esecuzione degli interventi sulla viabilità.

Per rete di interesse regionale si intende la **“Grande rete”** e la **“rete di base principale”** definita dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti 98/2010, integrata con le strade trasferite dallo Stato, quando non ricadenti nelle due categorie precedenti.

Figura 154
La rete stradale della Regione Emilia-Romagna



Sempre con la L.R. 12/01 è stato previsto lo strumento del **programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**, con il quale la Regione Emilia-Romagna definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria.

Per quanto riguarda le **risorse per la gestione delle funzioni trasferite**, la Regione Emilia-Romagna ha optato per un trasferimento diretto da Stato a Province delle risorse per la manutenzione ordinaria, nonché della quasi totalità delle risorse per il personale e per le spese di funzionamento.

7.2.2 *La conoscenza della rete stradale*

Attualmente non si conoscono con regolarità e sistematicità alcune delle caratteristiche essenziali della rete stradale, come la geometria delle infrastrutture, i dati relativi ai flussi di traffico o allo stato della manutenzione.

Questa condizione aiuta a spiegare, tra l'altro, l'impossibilità, ad esempio, di valutare gli effetti degli interventi sulla viabilità o di distinguere la rete viaria utilizzata dai mezzi d'opera o, ancora, di localizzare con precisione gli incidenti stradali.

E' forse superfluo sottolineare, per limitarsi solo a quest'ultimo esempio, quanto l'impossibilità di restituire su di una base cartografica georeferenziata i luoghi e i punti infrastrutturali nei quali gli incidenti avvengono e di incrociarne il dato con quello relativo ai flussi di traffico (ovvero di individuare il rapporto con la quantità e qualità di veicoli circolanti) sia essenziale per comprendere le dinamiche degli incidenti e definire interventi infrastrutturali coerenti ed azioni formative ed informative adeguate.

La Regione, soprattutto a seguito dell'avvenuto trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, si è posta il problema di una più approfondita conoscenza della rete stradale, e, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, ha ritenuto indispensabile dare vita, prevedendo anche risorse dedicate, ad un **Sistema informativo viabilità (SIV)**, in grado di dare una risposta ai problemi sopra evidenziati.

A questo fine la realizzazione del **Centro di monitoraggio regionale (CMR)** per la sicurezza stradale, il cui progetto è stato approvato prima con la Delibera di Giunta 2566/03 e poi con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/6/2004 (2° posto a livello nazionale), ha l'obiettivo di informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle nostre strade, configurandosi, d'intesa con l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, come il nucleo funzionale, oltre che il luogo di sintesi e di elaborazione di un vero e proprio Sistema informativo della viabilità.

La prima delle tre componenti ritenute strutturali del Sistema informativo della viabilità è costituita dal **catasto della viabilità** (ossia dal rilievo informatizzato e georeferenziato delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture stradali), che rappresenta, per la conoscenza e la gestione del sistema infrastrutturale, una sorta di vero e proprio spartiacque.

E' facile, infatti, immaginare come da una simile base informativa possano scaturire elaborazioni tanto differenziate (ovvero funzionali a specifiche esigenze di specifici settori, che possono andare, tanto per fare degli esempi, dalla localizzazione degli incidenti al monitoraggio degli interventi, dalla gestione della segnaletica stradale alla produzione di cartografie specializzate per gli autotrasportatori), quanto indissolubilmente connesse le une alle altre, così da accrescere, in ogni caso, la completezza e la qualità della stessa base informativa.

La realizzazione di un catasto della viabilità è un obbligo previsto, in varie modalità, sia dalla legislazione nazionale che da quella regionale. Tuttavia è a tutt'oggi un obbligo ancora sostanzialmente disatteso in tutta Italia, per ragioni di varia natura (tecniche, organizzative, economiche, ecc.), pur essendo, allo stesso tempo, un'esigenza sempre più sentita da varie Amministrazioni che hanno avviato sperimentazioni significative.

In questo ambito la Regione e le Amministrazioni provinciali hanno concordato e completato uno specifico **programma per la realizzazione del catasto della viabilità di interesse regionale**, definita dalla L.R. 3/99, art. 163, come modificato dalla L.R. 12/00.

Tale programma è stato svolto in conformità a quanto previsto dal DM 1/6/2001 ("Modalità di istituzione ed aggiornamento del catasto delle strade") ai sensi dell'art. 13, comma 6, del D.Lgs. 285/92 e

successive modificazioni, che assegna alle Regioni un ruolo di coordinamento di tutte le fasi (art. 2 del citato DM), e, in particolare, della raccolta e della trasmissione dei dati all'Archivio Nazionale delle Strade.

Nello specifico, l'attività di coordinamento svolta dalla Regione con le Amministrazioni provinciali ha riguardato la definizione delle modalità di rilievo delle caratteristiche geometriche delle strade, l'attuazione del rilievo e la realizzazione del sistema informatico di gestione dei dati. Su questa base ogni Amministrazione provinciale ha indetto gare d'appalto specifiche per l'esecuzione dei lavori, che si sono conclusi nel corso del 2008. Le informazioni così raccolte sono state acquisite dalla Regione e sono attualmente in fase di uniformazione e messa a sistema.

La seconda componente del Sistema informativo della viabilità (SIV) è costituita dalla **rilevazione e dal monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico**, anche "al fine di verificare nel tempo l'efficacia degli interventi previsti e la validità delle assunzioni effettuate" (come previsto dal PRIT 98-2010).

A fronte delle rilevazioni effettuate attualmente con modalità saltuarie e diversificate, l'obiettivo è stato quello di realizzare, in collaborazione con gli Enti proprietari delle strade, un sistema a scala regionale per il monitoraggio continuo del traffico veicolare, mediante l'installazione di stazioni fisse di raccolta dati, governate a distanza da stazioni centrali. Questo sistema viene incontro a numerose esigenze dei soggetti proprietari e gestori della rete stradale, perché capace di costituire un supporto efficace alla gestione della rete stradale regionale ed alla pianificazione, una base informativa condivisa e multifunzionale, uno strumento per l'attuazione dei censimenti del traffico al quale sono tenuti gli Enti gestori di strade.

Il progetto per la realizzazione di un Sistema regionale automatizzato di monitoraggio e controllo centralizzato del traffico prevedeva l'installazione, fino a coprire l'intero territorio dell'Emilia-Romagna, di un sistema di **quasi 300 stazioni fisse per la raccolta dati**, governate a distanza da una postazione centrale, con l'obiettivo principale di rilevare e conteggiare i flussi di traffico a fini statistici e programmatori.

Per le caratteristiche particolarmente innovative (anche rispetto alle esperienze europee) di questo Sistema regionale, si è ritenuto necessario procedere propedeuticamente con due progetti sperimentali nelle province di Ravenna e di Ferrara, in collaborazione con i Comuni capoluogo, le Province e l'ANAS. Sulla base dei risultati dei due lavori si è provveduto alla stesura finale delle specifiche tecniche del Sistema regionale, all'indizione della relativa gara e all'affidamento dei lavori, che si sono conclusi nel mese di settembre 2008⁷³.

La terza componente del Sistema informativo della viabilità (SIV) è quella costituita dai **dati di incidentalità**, attualmente contraddistinti da carenze sensibili nell'acquisizione e nell'elaborazione delle informazioni.

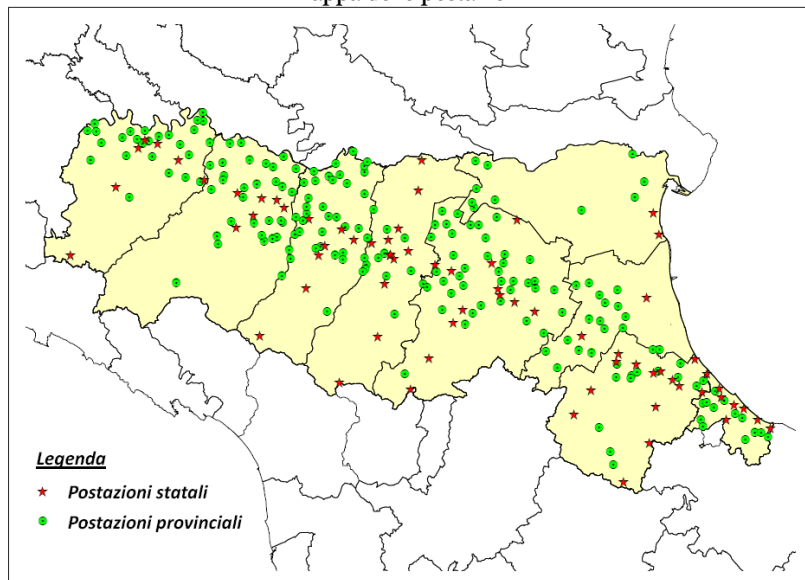
Per quanto attiene alle attività di monitoraggio dell'incidentalità stradale, e in particolare di gestione dei dati, dei rapporti con l'ISTAT e con le Forze dell'Ordine, anche al fine di sviluppare la cultura della sicurezza stradale ed il sistema formativo ed informativo degli utenti della strada, è stato predisposto uno specifico progetto, finalizzato ad una migliore gestione dell'intera materia, il cui completamento è previsto per la fine del 2009⁷⁴.

⁷³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.2.3 "Flussi di traffico" del presente documento.

⁷⁴ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3.1 "Dati sull'incidentalità" del presente documento.

Il 18 settembre 2008 è stato collaudato il **Sistema automatizzato per il monitoraggio dei flussi di traffico**. Tale Sistema, finalizzato ad ottenere una base informativa sistematica e dinamica dei fenomeni relativi all'utilizzo delle strade e a consentirne un continuo monitoraggio, è stato realizzato in collaborazione con le Province e l'ANAS ed è costituito attualmente da **268 postazioni** (figura 155), su strade provinciali e statali (tabella 57), che rilevano e classificano i veicoli in nove classi più una, trasmettendo i dati attraverso tecnologia gsm/gprs al centro di controllo regionale.

Figura 155
Mappa delle postazioni



A partire dalla data di collaudo sono state avviate, in modalità di pre-esercizio, le attività per la gestione dei dati. Pertanto, sono ora disponibili i primi dati relativi al mese di **novembre 2008**; nei prossimi anni saranno possibili ulteriori elaborazioni, maggiormente sperimentate e consolidate.

Nella tabella 58 sono indicati alcuni dati generali relativi al funzionamento del Sistema, oltre ai dati di sintesi relativi al traffico del mese di novembre. E' evidente che il totale del traffico mensile indicato non rappresenta il traffico complessivo transitante nella regione, in quanto le postazioni sono collocate sulla rete principale, escludendo totalmente, quindi, le reti autostradale e comunale e parte della rete provinciale.

Tabella 57
Suddivisione postazioni

	Suddivisione postazioni per ambito territoriale		Suddivisione postazioni per proprietà	
	NN	%	NN	%
ANAS			70	26
Provincia di Bologna	51	19	40	15
Provincia di Ferrara	12	4	10	4
Provincia di Forlì-Cesena	29	11	15	6
Provincia di Modena	22	8	9	3
Provincia di Parma	37	14	31	11
Provincia di Piacenza	33	12	26	10
Provincia di Ravenna	18	7	16	6
Provincia di Reggio Emilia	45	17	38	14
Provincia di Rimini	21	8	13	5
Totale	268	100	268	100

Tabella 58

Dati generali relativi al funzionamento del Sistema nel mese di novembre 2008

MTS - Sistema automatizzato di monitoraggio dei flussi di traffico	
Numero postazioni installate complessivamente (258 underground - 10 aboveground)	268
Riepilogo stato di esercizio MTS mese di novembre 2008	
Numero postazioni in esercizio	268
Numero postazioni in manutenzione	18
di cui postazioni aboveground in manutenzione	10
di cui postazioni underground in manutenzione (a partire dal giorno 2 febbraio 2009 le postazioni underground sono tutte regolarmente funzionanti)	8

L'**Allegato 3** del presente documento, invece, riporta nel dettaglio i **valori del Tgm (traffico giornaliero medio)**, relativi al mese di novembre 2008, in ordine decrescente per postazione, suddivisi per ambito provinciale. In questa tabella sono riportati gli elementi che possono aiutare a valutare il significato dei valori indicati di Tgm, e più in particolare la strada e la tratta dove è posizionato il rilevatore e il numero di corsie.

I valori del Tgm sono suddivisi in traffico leggero (comprende le categorie 1 moto, 2 autovetture, 3 auto e monovolume con rimorchio, 4 furgoncini) e pesante (comprende le categorie 5 camion medi - fino a 7,5 m - 6 camion grandi, 7 autotreni), con l'indicazione della percentuale di traffico pesante.

I valori contrassegnati con le XXX indicano che i dati non sono disponibili, in quanto le postazioni sono in manutenzione, come indicato nella tabella 58.

A completamento dei dati di traffico si è proceduto alla raccolta di informazioni sui **flussi autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società gestrici dei relativi tratti e sono riferiti ad un giorno ferialo medio del mese di maggio 2008.

Figura 156
Indicazione tratti conteggi flussi autostradali

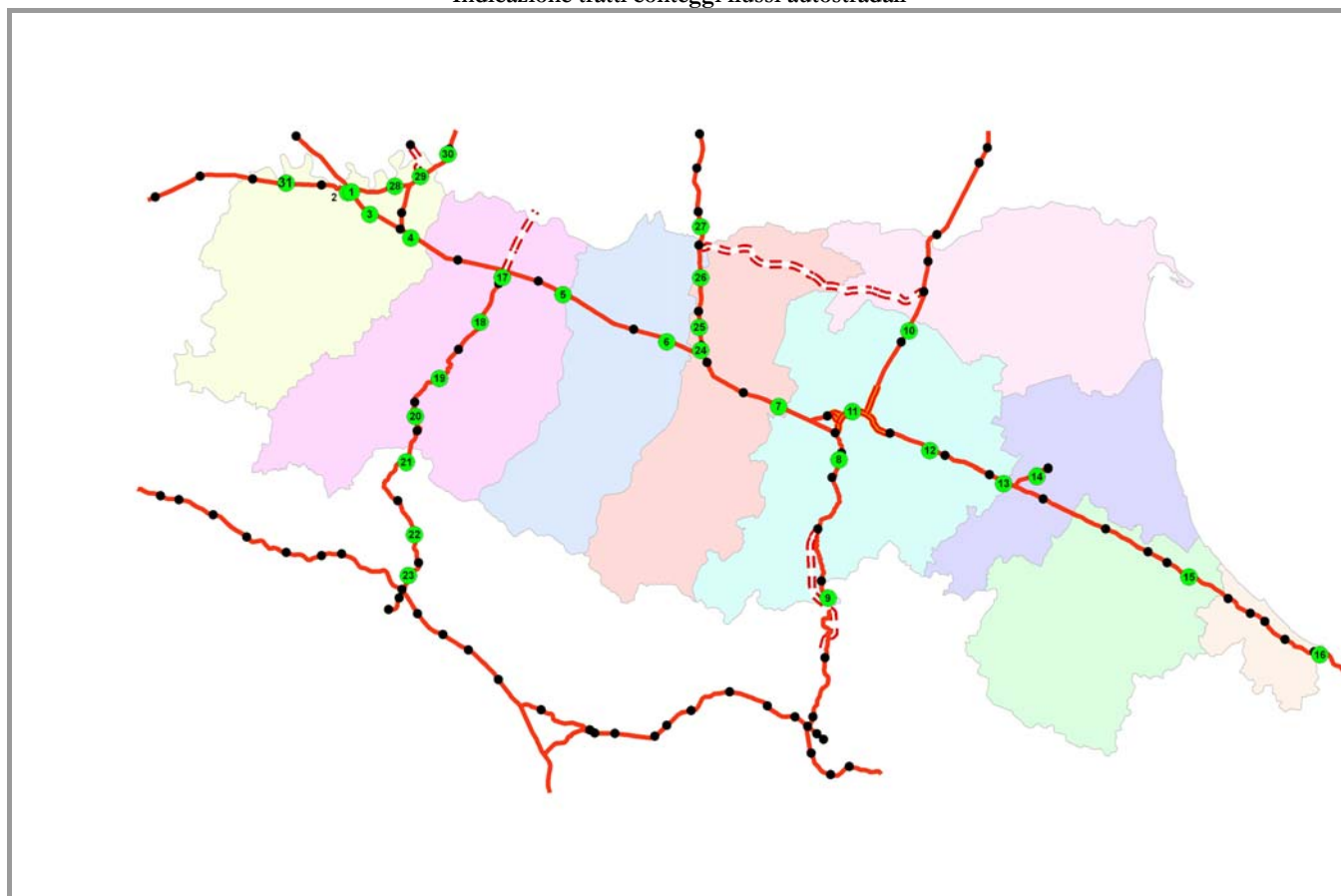


Tabella 59
Flussi autostradali – TGM maggio 2008

Autostrada	Postazione	Flusso totale	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		% flusso tot direzione nord	% flusso tot direzione sud
			Flusso	% sul tot	Flusso	% sul tot		
A1	1	56.802	36.996	65%	19.806	35%	47%	53%
A1	2	24.450	13.844	57%	10.606	43%	48%	52%
A1	3	81.252	50.840	63%	30.412	37%	48%	52%
A1	4	93.702	57.539	61%	36.163	39%	48%	52%
A1	5	85.138	52.935	62%	32.203	38%	48%	52%
A1	6	87.812	56.320	64%	32.492	37%	48%	52%
A1	7	119.001	75.632	64%	43.369	36%	49%	51%
A1	8	64.248	38.699	60%	25.549	40%	49%	51%
A1	9	53.128	29.908	56%	23.520	44%	49%	51%
A13	10	51.322	34.044	66%	17.278	34%	50%	50%
A14	11	92.159	57.757	63%	34.406	37%	48%	52%
A14	12	98.007	66.119	67%	31.888	33%	49%	51%
A14	13	88.667	59.174	67%	29.493	33%	47%	53%
A14 dir	14	18.898	12.924	68%	5.974	32%	50%	50%
A14	15	64.300	42.898	67%	21.402	33%	49%	51%
A14	16	51.418	30.755	60%	20.663	40%	50%	50%
A15	17	24.118	14.401	60%	9.717	40%	48%	52%
A15	18	21.994	12.779	58%	9.215	42%	49%	51%
A15	19	20.922	12.291	59%	8.631	41%	49%	51%
A15	20	19.662	11.344	58%	8.318	42%	49%	51%
A15	21	19.427	11.130	57%	8.297	43%	49%	51%
A15	22	21.463	12.955	60%	8.508	40%	49%	51%
A15	23	28.089	18.668	66%	9.421	34%	50%	50%
A22	24	46.320	32.588	70%	13.732	30%	50%	50%
A22	25	45.803	32.414	71%	13.390	29%	50%	50%
A22	26	41.281	28.682	69%	12.599	31%	50%	50%
A22	27	40.951	28.540	70%	12.411	30%	50%	50%
A21	28	24.635	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	29	43.851	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	30	41.714	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	31	38.803	28.583	74%	10.220	26%	49%	51%

7.3 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

7.3.1 Programmi triennali di intervento sulla rete stradale di interesse regionale

Il **primo Programma regionale di interventi sulla viabilità** è stato approvato nel dicembre del 2001, anno in cui è stato formalizzato il trasferimento al demanio provinciale della rete delle strade ex statali. Questo primo programma copriva il triennio 2002-2004; sono seguiti una serie di aggiornamenti che, nell'estenderne la validità ad un'ulteriore annualità, hanno ridefinito ed integrato gli interventi programmati in un arco temporale sempre triennale. **L'ultimo programma, approvato dall'Assemblea legislativa a luglio 2008, copre il triennio 2008-2010.**

Gli interventi inseriti nella programmazione regionale riguardano **strade di interesse regionale**, così come definite dalla L.R. 3/99 (e successive modifiche ed integrazioni), ovvero le **strade costituenti la Grande Rete e la Rete di Base individuata dal PRIT 98-2010**, oltre che le **strade trasferite dallo Stato non ricadenti nelle prime due tipologie**.

Nella predisposizione del Programma, sulla base delle indicazioni fornite dalle Province beneficiarie dei finanziamenti, la Regione persegue l'obiettivo di **concretizzare il disegno infrastrutturale previsto dal PRIT**, finalizzato alla creazione di una rete in grado di offrire alternative valide per l'attraversamento del proprio territorio, attraverso da un lato la predisposizione di corridoi intermodali (sia in direzione nord/sud che est/ovest) per alleggerire il corridoio dorsale, e dall'altro il potenziamento della rete viaria secondaria, per facilitare l'accesso ai distretti industriali, alle aree urbane e ai territori periferici della montagna e della pianura interna.

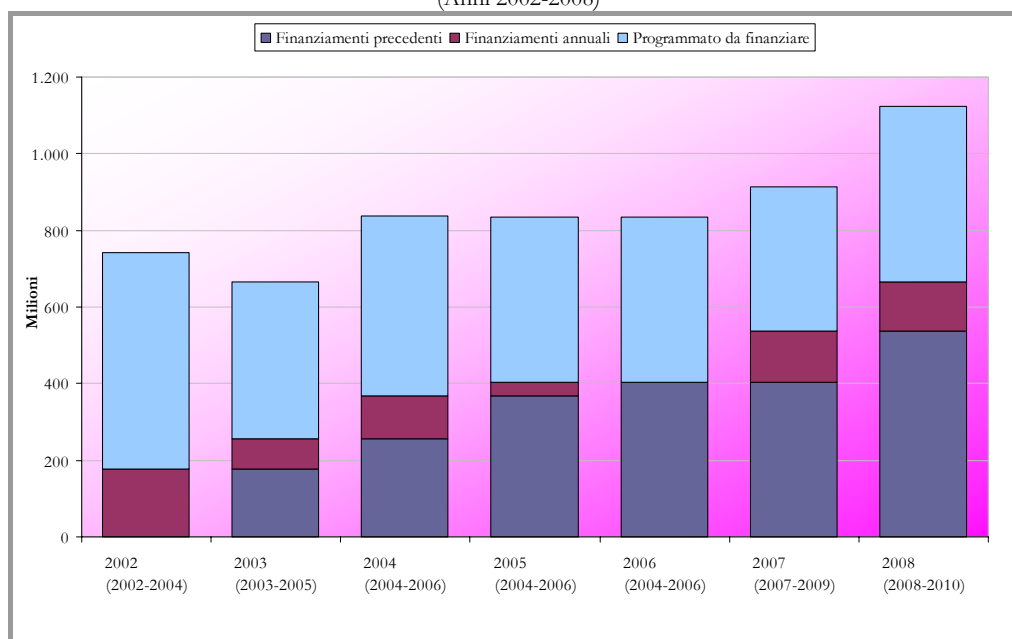
Il primo **Programma 2002-2004 ha ipotizzato di realizzare nel triennio opere per una spesa complessiva di oltre 740 Milioni di Euro**, di cui circa 331 provenienti da cofinanziamenti di Enti locali, Società concessionarie e privati, circa 207 provenienti dai trasferimenti dello Stato e **circa 202 di risorse regionali** (per un totale, quindi, di circa 409 Milioni di Euro a carico del cosiddetto "Fondo Unico Stato-Regione").

I successivi aggiornamenti del programma hanno portato ad attestare la **previsione di investimento sulla rete di interesse regionale nell'arco temporale 2002-2010 ad una spesa complessiva di circa 1.100 Milioni di Euro**, dei quali oltre 660 già finanziati nelle annualità 2002-2008, come riportato nella figura 157.

Occorre evidenziare che a fronte di un **consistente impegno finanziario diretto della Regione**, che in questi anni ha investito circa **163 Milioni di Euro di risorse proprie**, il Governo ha trasferito circa 88 Milioni in meno rispetto alle risorse stabilite dai DPCM di trasferimento (pari a 23,736 Milioni per il 2001, 23,499 Milioni per il 2002, 65,196 Milioni per il 2003 e gli anni successivi, fino all'introduzione del federalismo fiscale).

In particolare nel 2006 non è stato possibile effettuare alcuna assegnazione finanziaria, a causa del mancato trasferimento da parte dello Stato delle somme dovute, pervenute successivamente e accorpate a quelle relative al 2007.

Figura 157
Finanziamenti sulla rete stradale di interesse regionale
 (Anni 2002-2008)



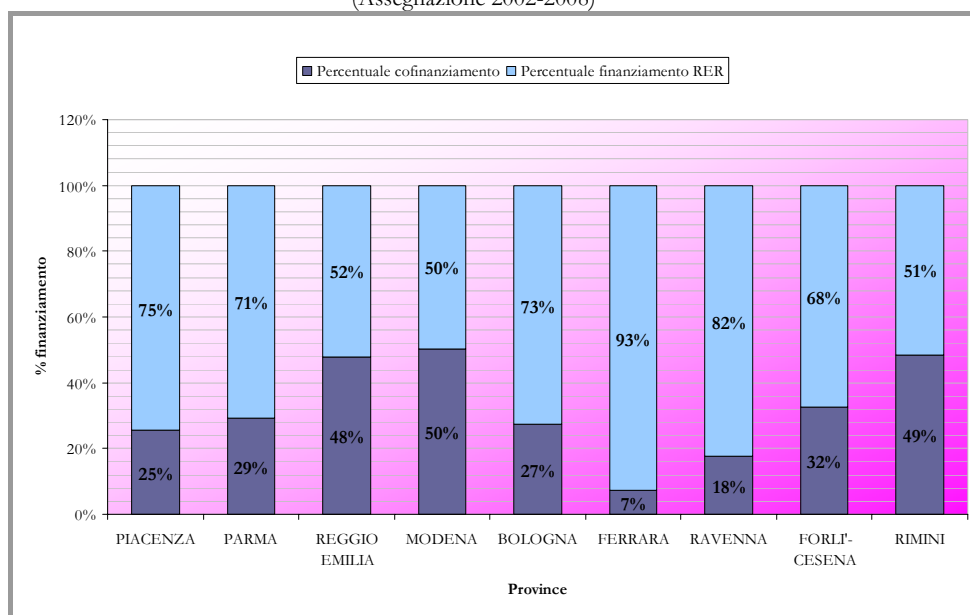
Dai dati sopra riportati, come già sottolineato in premessa, emerge con chiarezza la **grande capacità programmatoria, progettuale ed attuativa delle Province dell'Emilia-Romagna**, che, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata per far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per l'attuazione di un volume consistente di opere, pari, come già anticipato, a oltre 660 Milioni di Euro. Inoltre, la maggiore vicinanza alle problematiche del territorio ha consentito, tra l'altro, di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, seppur attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e al contenimento dell'impatto sull'ambiente.

La tabella seguente mostra in sintesi l'andamento annuale dei finanziamenti, derivanti dal Fondo unico Stato-Regione e dai cofinanziamenti, nell'arco temporale 2002-2008, mentre nella figura 158 viene evidenziata l'incidenza percentuale dei cofinanziamenti sul totale degli interventi finanziati nelle varie province.

Tabella 60
Finanziamenti regionali assegnati nel periodo 2002-2008 divisi per anni
 (In Euro)

	2002	2003	2004	2005	2007	2008	Totale
Fondo unico	122.243.518	50.336.302	74.357.598	22.665.433	106.033.232	59.321.772	434.957.857
Cofinanziamenti	56.358.544	28.221.202	32.564.492	12.309.600	28.517.980	67.056.616	225.028.436
Importo complessivo	178.602.062	78.557.503	106.922.090	34.975.033	134.551.213	126.378.389	659.986.293

Figura 158
Ripartizione in percentuale degli importi in carico alla Regione in relazione alla quota di cofinanziamento
(Assegnazione 2002-2008)

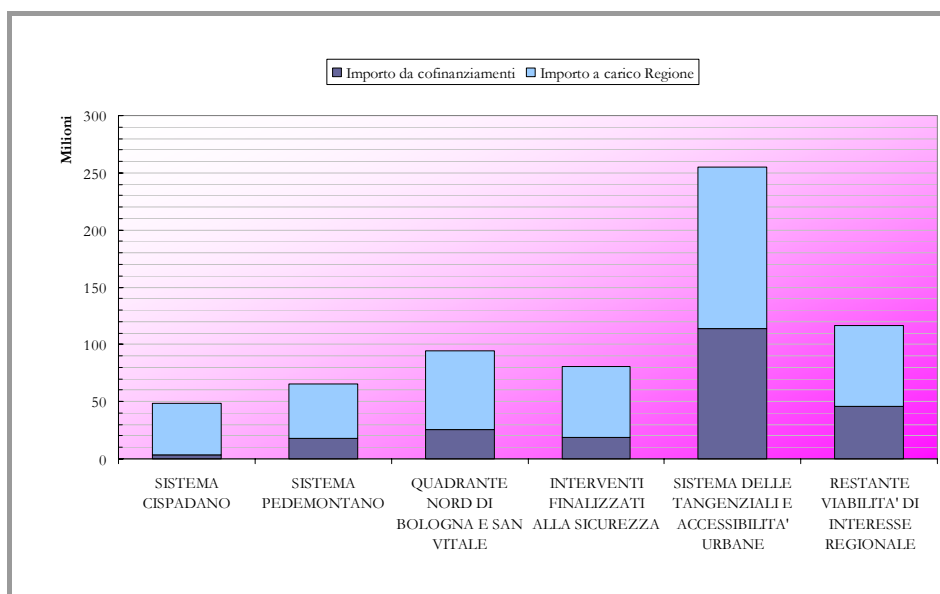


Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati**, nel medesimo intervallo di tempo, **raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere**.

Tabella 61
Interventi finanziati nel periodo 2002-2008 per sistemi viari e ambiti di intervento
(In Euro)

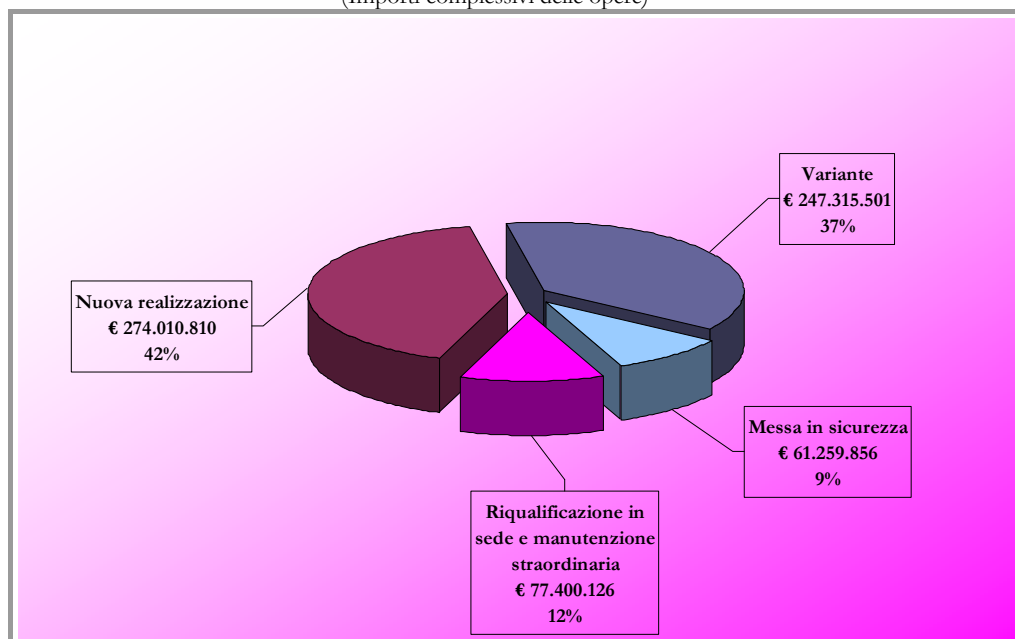
Sistemi e ambiti di intervento	Importo totale	Fondo Unico	Cofinanziamenti
Sistema cispadano	48.053.241	45.053.241	3.000.000
Sistema pedemontano	65.281.221	47.057.057	18.224.163
Sistema viario di adduzione a Bologna e San Vitale	94.562.544	69.297.896	25.264.648
Sistema delle tangenziali e accessibilità urbane	254.847.159	140.866.948	113.980.211
Interventi finalizzati alla sicurezza	80.657.981	62.271.417	18.386.564
Restante viabilità di interesse regionale	116.584.143	70.411.294	46.172.848
Totale	659.986.293	434.957.856	225.028.436

Figura 159
Finanziamenti dall'avvio della programmazione regionale: ripartizione importi in carico alla Regione in relazione ai cofinanziamenti



La figura sottostante riporta, invece, il **valore complessivo degli interventi, raggruppati per tipologia di opera.**

Figura 160
Tipologia tipologie degli interventi finanziati
(Importi complessivi delle opere)



E' interessante evidenziare come l'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, sia stato in primo luogo quello di **migliorare la rete stradale di interesse regionale esistente**, orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici, anche alla messa in sicurezza delle arterie e alla manutenzione straordinaria dei manufatti (ponti, viadotti, muri di sostegno, specie nelle strade di montagna). A questo proposito si evidenzia che le condizioni in cui versavano le strade ex statali al momento della consegna alle Province hanno scontato anni di mancata manutenzione, con la conseguente necessità di intervenire, in particolare sui manufatti, con lavori di grande impegno finanziario, superiore a quello cui era possibile far fronte attraverso i finanziamenti, pure regionali, destinati alla manutenzione straordinaria⁷⁵.

Una rilevante quota dei finanziamenti (**circa 37%**) è stata destinata alla **realizzazione di varianti a centri abitati**, sempre nella logica di fluidificare il traffico sulla rete stradale esistente.

Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stato destinato il **42% dei finanziamenti totali**: si tratta prevalentemente di **tronchi di Pedemontana e Cispadana**.

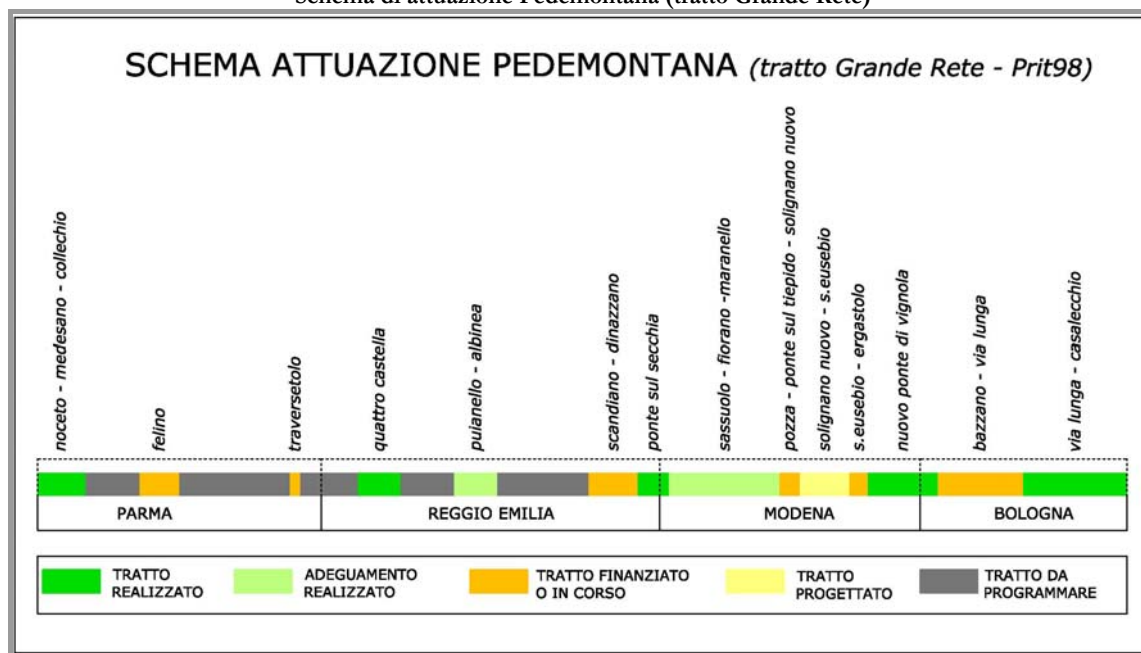
Queste due arterie, introdotte dal PRIT come "sistemi di gronda" alternativi all'asse centrale, dopo il processo di decentramento delle strade sono passate nelle competenze di Regione e Province. Il completamento delle stesse, anche solo in una prima fase ad una corsia per senso di marcia, come previsto dal Piano regionale, comporta un onere finanziario consistente, cui fino al 2006 era possibile far fronte solo procedendo per stralci funzionali nell'ambito della ordinaria programmazione triennale.

In questo modo, per quel che riguarda la **Pedemontana**, **si è riusciti a completare il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena**, mentre si sta procedendo a partire dalle principali

⁷⁵ Per questi ultimi si rinvia al paragrafo 7.3.2 "La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale" del presente documento.

situazioni di criticità territoriale in provincia di Reggio Emilia e Parma, come si evidenzia nella figura riportata di seguito.

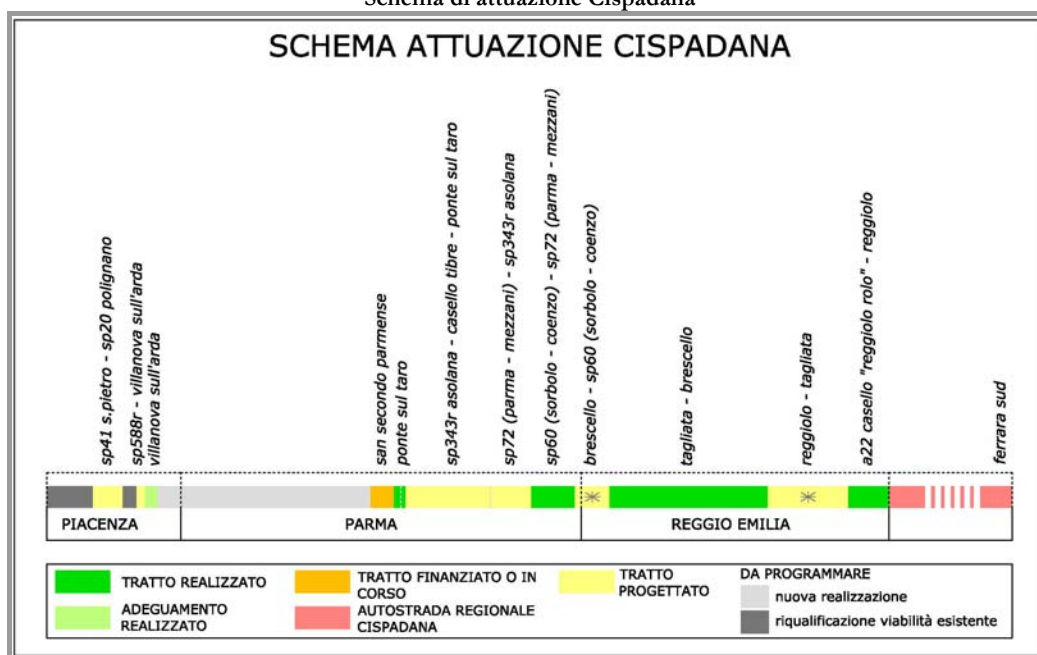
Figura 161
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Vale la pena ricordare che alcuni dei lotti di competenza dell'ANAS, dopo la regionalizzazione delle strade, sono stati trasferiti alla Provincia di Modena in virtù di una specifica convenzione, consentendone una rapida attuazione. E' tuttora in corso a cura dell'ANAS, invece, la realizzazione del tratto Dinazzano-Scandiano.

Per quel che riguarda la **Cispadana**, si è evidenziata la difficoltà di far fronte al consistente impegno finanziario esclusivamente con il ricorso alla programmazione triennale; ciò ha portato la Regione ad orientarsi verso il **ricorso al finanziamento da parte dei privati**, mediante la programmazione nel 2006 della prima autostrada regionale e l'avvio delle procedure, tuttora in corso, di **project financing** per la realizzazione della stessa nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena. Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si tratta di ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stato realizzato dall'ANAS o dalle Province e che alcuni lotti sono in fase di progettazione e previsti nella programmazione regionale. Si sottolinea che i tratti indicati con asterisco * nella figura sottostante sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada regionale (attualmente in fase di gara) come opere compensative.

Figura 162
Schema di attuazione Cispadana

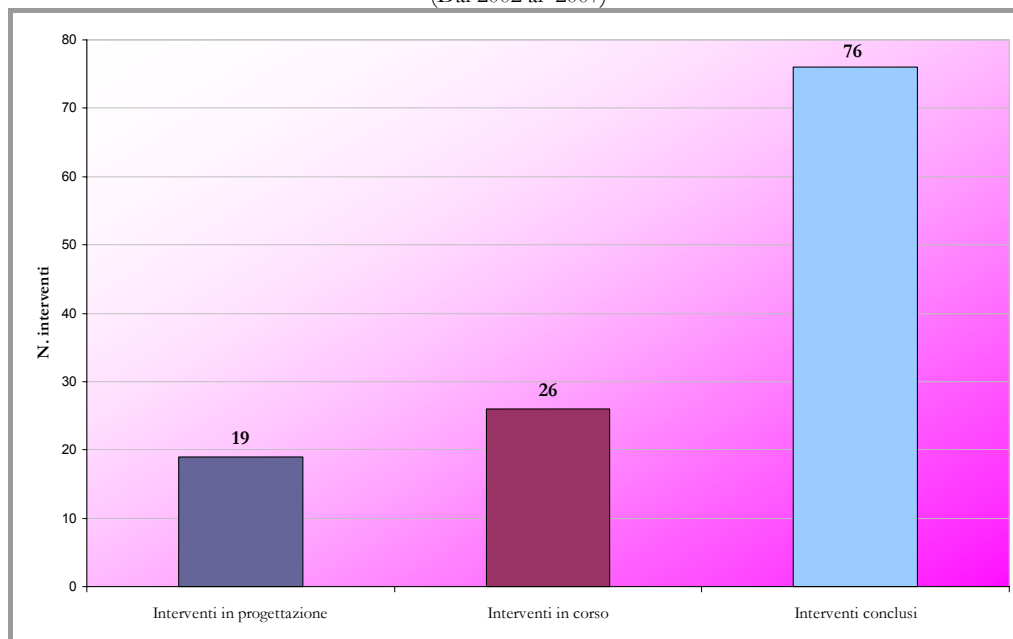


Monitoraggio semestrale al 31/12/2008

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. L'ultimo monitoraggio al 31/12/2008 costituisce la base del presente documento e non comprende gli interventi assegnati nel 2008, in quanto sono ancora quasi tutti in fase di progettazione.

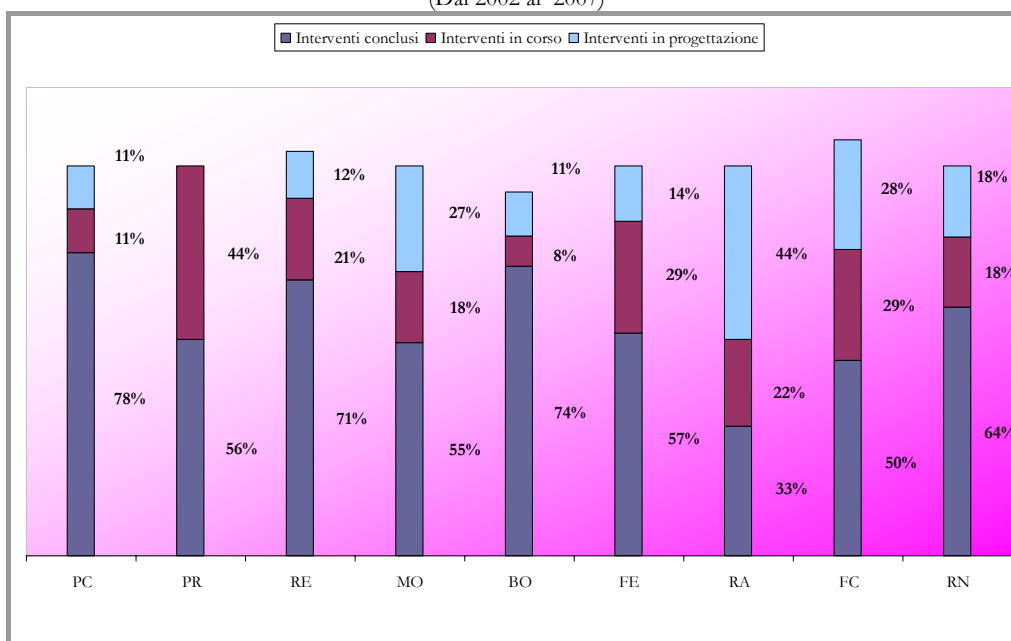
Gli interventi finanziati dal 2002 al 2007 sono 121, di cui 76 conclusi, 26 in corso di realizzazione e solo 19 in fase di progettazione o ancora da avviare.

Figura 163
Interventi finanziati alle Province
(Dal 2002 al 2007)



In particolare lo **stato di attuazione delle opere finanziate nel periodo 2002-2007** nei vari **territori provinciali** è il seguente:

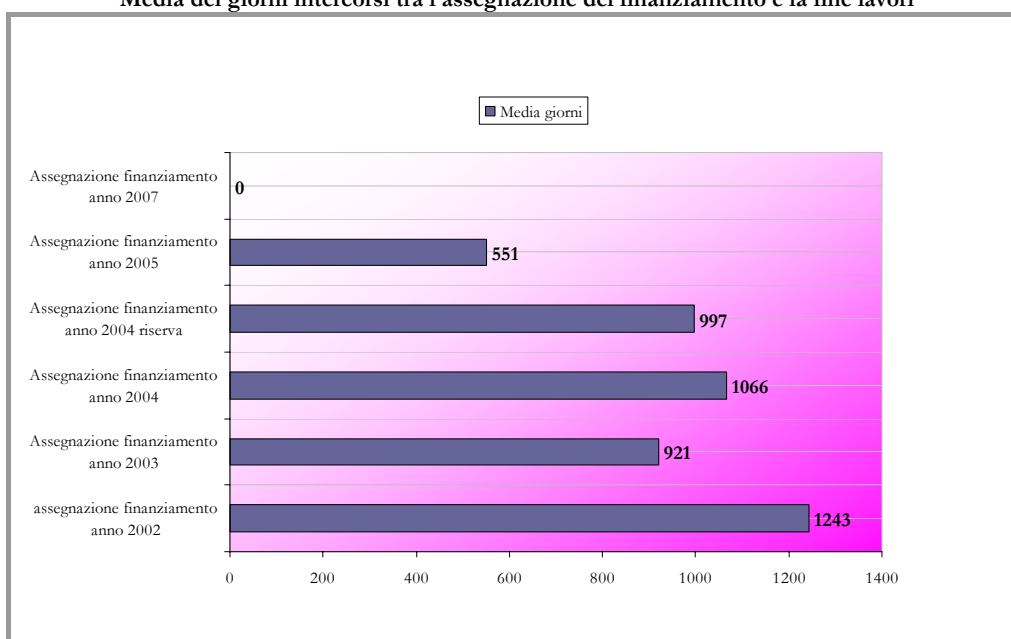
Figura 164
Stato di attuazione interventi TRIRER per provincia
(Dal 2002 al 2007)



Dall'analisi dei dati relativi all'andamento dei finanziamenti e alla conseguente realizzazione delle opere emergono, inoltre, alcune considerazioni interessanti. Si evidenzia, ad esempio, che nell'ambito dei 76 interventi già conclusi, **la media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori è di circa 1.110 giorni (circa tre anni)**, di cui 566 giorni (circa un anno e mezzo) per l'esecuzione dei lavori.

Dalla prima assegnazione del 2002 ad oggi la media dei tempi è pressoché dimezzata: ciò evidenzia l'efficienza delle Province nel farsi carico delle nuove competenze derivanti dal processo di decentramento delle strade, sia nella fase progettuale che in quella di esecuzione dei lavori. La maggior durata relativa agli interventi finanziati nel 2002 è in parte imputabile al fatto che, per molte di queste opere, all'avvio della prima programmazione triennale regionale la Provincia non disponeva ancora del progetto.

Figura 165
Media dei giorni intercorsi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori



Un ulteriore dato che emerge è che le Amministrazioni che hanno puntato sulla formazione di un gruppo di tecnici progettisti all'interno del proprio organico, e che conseguentemente seguono direttamente l'andamento dei lavori in cantiere, sono quelle che riescono a concludere nel minor tempo la realizzazione delle opere stradali. Infatti, per circa 1/4 degli interventi che sono stati affidati a tecnici esterni i tempi di realizzazione della progettazione e dell'aggiudicazione delle opere sono notevolmente più lunghi.

7.3.2 *La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale*

Come richiamato al paragrafo 2.1.3 "Le funzioni in materia stradale", con il DPCM 21 febbraio 2001 **sono state individuate**, in attuazione della Legge Bassanini 59/97, **per ogni ambito regionale, le strade trasferite alle Regioni e agli Enti locali territorialmente competenti; l'estesa complessiva di tale rete in Emilia-Romagna ammonta a km 1.909,857.**

Con il DPCM 12 ottobre 2000 sono state individuate, fra l'altro, le risorse finanziarie continuative e straordinarie da trasferire a decorrere dall'1 gennaio 2001 alle Regioni e agli Enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di viabilità.

Con il DPCM 13 novembre 2000 sono state individuate le percentuali di riparto e le quote di risorse per ciascuna Regione. Tali risorse sono:

- **risorse per la manutenzione ordinaria** della rete stradale, pari a complessive L. 500 Miliardi (€ 258.228.449,54) annui.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 38.300.000.000 (€ 19.780.299,24) annue;
- **spese in conto capitale a carattere continuativo**, pari a complessive L. 1.648 Miliardi (€ 851.120.969,70) annue.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 126.236.800.000 (€ 65.195.866,28) annue;
- **piano straordinario** pari a complessive L. 600 Miliardi **per il 2001** (€ 309.874.139,45) e L. 594 Miliardi (€ 306.775.398,06) **per il 2002**.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 45.960.000.000 (€ 23.736.359,08) per l'anno 2001 e L. 45.500.400.000 (€ 23.498.995,49) per l'anno 2002;
- **contingente complessivo di personale non dirigenziale da trasferire**, pari a 3.920 unità complessive.
Quota per l'Emilia-Romagna di 287 unità, per le quali viene attribuita la somma annua di L. 87.755.102 (€ 45.321,73) per unità;
- **contingente di personale dirigenziale**, pari a 40 unità complessive.
Quota per l'Emilia-Romagna di 2 unità, per le quali viene attribuita la somma annua di L. 170.000.000 (€ 87.797,67) per unità;
- **risorse per spese di funzionamento**, pari a L. 82.200.000.000 (€ 42.452.757,11) complessive.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,4%, pari a L. 6.082.800.000 (€ 3.141.504,03).

Le risorse annue continuative relative alla manutenzione ordinaria, alle spese di funzionamento e al personale sono **trasferite dallo Stato direttamente alle Province dell'Emilia-Romagna**, come indicato nella tabella seguente.

Tabella 62
Risorse trasferite dallo Stato alle Province dell'Emilia-Romagna
 Importi in Lire (pari a Euro)

Provincia	Manutenzione ordinaria	Spese di funzionamento	Personale
Bologna	6.173.960.000 (3.188.584,24)	926.545.000 (478.520,56)	3.246.938.774 (1.676.903,93)
Ferrara	2.746.110.000 (1.418.247,46)	412.117.000 (212.840,67)	1.228.571.428 (634.504,19)
Forlì-Cesena	4.389.180.000 (2.266.822,29)	658.698.000 (340.189,13)	2.720.408.162 (1.404.973,56)
Modena	6.116.510.000 (3.158.913,79)	917.924.000 (474.068,18)	2.544.897.958 (1.314.330,11)
Parma	6.602.920.000 (3.410.123,59)	990.921.000 (511.767,99)	3.510.204.080 (1.812.969,11)
Piacenza	4.979.000.000 (2.571.438,90)	747.214.000 (385.903,83)	2.808.163.264 (1.450.295,29)
Ravenna	3.163.580.000 (1.633.552,72)	474.768.000 (245.197,21)	1.404.081.632 (725.147,65)
Reggio Emilia	3.795.530.000 (1.960.227,65)	569.607.000 (294.177,46)	1.667.346.938 (861.112,83)
Rimini	333.210.000 (172.088,60)	50.006.000 (25.825,94)	263.265.306 (135.965,18)
Totale	38.300.000.000 19.780.299,24)	5.747.800.000 (2.968.490,96)	19.393.877.542 (10.016.101,86)

Conseguentemente, la Regione ha destinato alle Province, per opere di manutenzione straordinaria, le seguenti quote, definite sulla base di una modalità più congrua alla tipologia di intervento, rispetto all'individuazione di una percentuale di riparto fra i nove ambiti provinciali, ovvero sulla base dell'estesa delle strade trasferite dallo Stato:

- Lire 20.000.000 (€ 10.329,14) al km per l'anno 2001;
- Lire 20.000.000 (€ 10.329,14) al km per l'anno 2002;
- Lire 15.000.000 (€ 7.746,85) al km per l'anno 2003;
- Lire 10.000.000 (€ 5.164,57) al km a partire dal 2004.

Per la Provincia di Forlì-Cesena le quote sopra indicate sono maggiorate di L. 248.998.000 (€ 128.596,73) per ciascun anno, per tenere conto del fatto che con DPCM del 21 settembre 2001 è stato attribuito alla stessa Provincia un ulteriore tratto di strada (SS71) per un'estesa di km 10,826, per il quale lo Stato non ha trasferito le risorse relative alla manutenzione ordinaria (aggiuntive rispetto a quelle stabilite con DPCM 22 dicembre 2000), che si possono valutare in circa L. 23 Milioni (€ 11.878,51) al km annue.

Le quote attribuite alle singole Province sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 63
Quote attribuite alle singole Province dell'Emilia-Romagna
 Importi in Migliaia di Lire (pari a Euro)

Provincia	Estesa km	2001	2002	2003	2004 e successivi
Bologna	304	6.080.000	6.080.000	4.560.000	3.040.000
		(3.140.057,95)	(3.140.057,95)	(2.355.043,46)	(1.570.028,97)
Ferrara	139	2.780.000	2.780.000	2.085.000	1.390.000
		(1.435.750,18)	(1.435.750,18)	(1.076.812,64)	(717.875,09)
Forlì-Cesena	227	4.540.000	4.540.000	3.405.000	2.270.000
		(2.344.714,32)	(2.344.714,32)	(1.758.535,74)	(1.172.357,16)
		248.998	248.998	248.998	248.998
		(128.596,74)	(128.596,74)	(128.596,74)	(128.596,74)
	Sub. Tot. FC	4.788.998	4.788.998	3.653.998	2.518.998
		(2.473.311,06)	(2.473.311,06)	(1.887.132,48)	(1.300.953,90)
Modena	301	6.020.000	6.020.000	4.515.000	3.010.000
		(3.109.070,53)	(3.109.070,53)	(2.331.802,90)	(1.554.535,27)
Parma	325	6.500.000	6.500.000	4.875.000	3.250.000
		(3.356.969,84)	(3.356.969,84)	(2.517.727,38)	(1.678.484,92)
Piacenza	245	4.900.000	4.900.000	3.675.000	2.450.000
		(2.530.638,81)	(2.530.638,81)	(1.897.979,10)	(1.265.319,40)
Ravenna	160	3.200.000	3.200.000	2.400.000	1.600.000
		(1.652.662,08)	(1.652.662,08)	(1.239.496,56)	(826.331,04)
Reggio Emilia	192	3.840.000	3.840.000	2.880.000	1.920.000
		(1.983.194,49)	(1.983.194,49)	(1.487.395,87)	(991.597,25)
Rimini	17	340.000	340.000	255.000	170.000
		(175.595,35)	(175.595,35)	(131.696,51)	(87.797,67)
Totale	1.910	38.448.998	38.448.998	28.898.998	19.348.998
		(19.857.250,28)	(19.857.250,28)	(14.925.086,89)	(9.992.923,51)

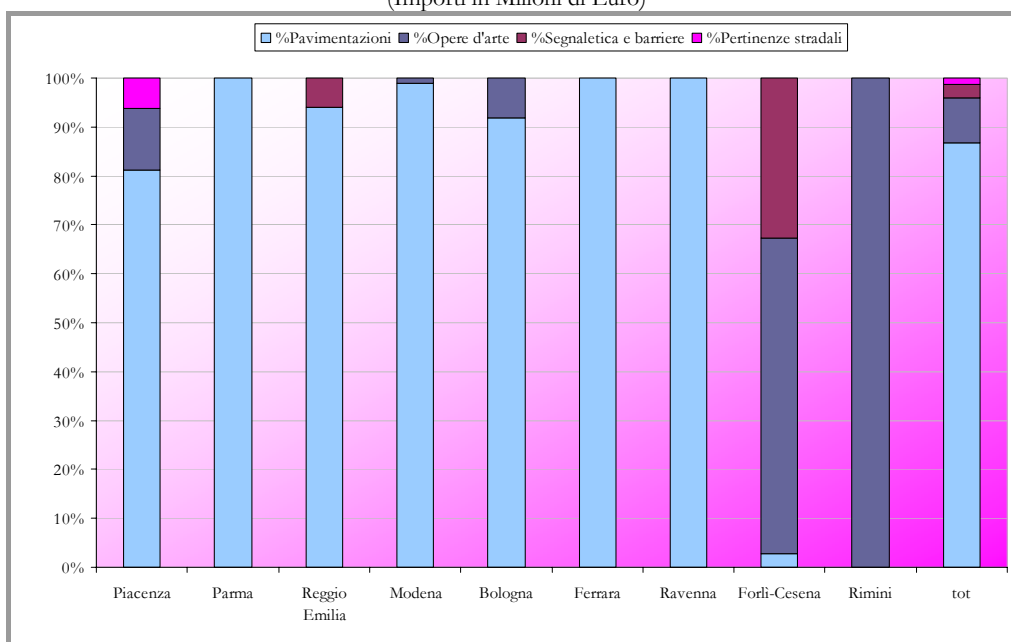
L'art. 164, comma 4 della L.R. 3/99 (attuativa a livello regionale del processo di decentramento, come illustrato al paragrafo 2.1.3), prevede **l'obbligo da parte delle Province di inviare ogni anno alla Regione una relazione sullo stato della viabilità di interesse regionale**, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione straordinaria realizzati con le risorse trasferite annualmente.

L'analisi dei dati relativi all'annualità 2007 evidenzia, nei diversi ambiti provinciali, la seguente **ripartizione delle tipologie di intervento riconducibili a manutenzione straordinaria**:

Tabella 64
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria
 (Importi in Milioni di Euro)

Province	Pavimentazioni	%	Opere d'arte	%	Segnaletica e barriere	%	Pertinenze stradali	%	Totale
PC	3,94	81%	0,61	13%	0	0%	0,3	6%	4,85
PR	1,815	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1,815
RE	0,94	94%	0	0%	0,06	6%	0	0%	1
MO	11,02	99%	0,11	1%	0	0%	0	0%	11,13
BO	1,46	92%	0,13	8%	0	0%	0	0%	1,59
FE	0,5	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0,5
RA	0,83	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0,83
FC	0,05	3%	1,18	64%	0,6	33%	0	0%	1,83
RN	0	0%	0,13	100%	0	0%	0	0%	0,13
Totale	20,555	87%	2,16	9%	0,66	3%	0,3	1%	23,675

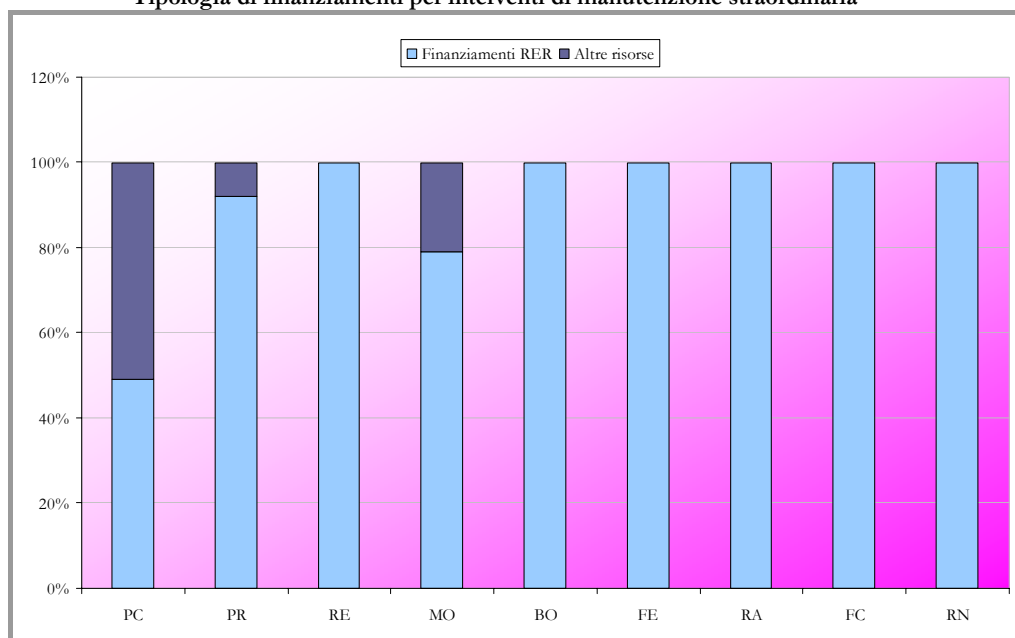
Figura 166
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria
 (Importi in Milioni di Euro)



Le Province di Parma, Ferrara e Ravenna hanno eseguito esclusivamente lavori di pavimentazione; Forlì-Cesena e Rimini in prevalenza opere d'arte; le restanti Province in prevalenza pavimentazioni.

Come si evince dalla figura seguente le **Province di Piacenza, Parma e Modena** hanno integrato il finanziamento regionale con ulteriori risorse derivanti da altre fonti.

Figura 167
Tipologia di finanziamenti per interventi di manutenzione straordinaria



L'Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie e i suoi integrativi (che, come descritto nel paragrafo 2.2.4 del presente documento sono strumenti attuativi dell'Intesa Istituzionale di programma), hanno la finalità di **assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT e con il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune.

Tali Accordi, nello specifico, individuano azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi riconducibili al sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero - A22 e AutoCisa - A15, bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo) e di alcune **ulteriori infrastrutture statali**, ma di interesse strategico anche per la Regione (Corridoio Adriatico E55-SS16, SS9 Emilia e nodo di Piacenza, attraversamenti appenninici ed E45, sistema Cispadano, sistema Pedemontano), ed effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE, destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

La gestione degli Accordi di Programma Quadro ed il relativo monitoraggio dell'iter di attuazione degli interventi si basa su un **sistema informativo (Applicativo Intese)** predisposto dal Ministero dello Sviluppo Economico.

La Regione Emilia-Romagna, nella persona del Direttore Generale alle Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, è il **Soggetto Responsabile del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione dell'Accordo**, e quindi anche del **monitoraggio periodico**, che deve essere effettuato ogni sei mesi (al 30 giugno e al 31 dicembre di ogni anno), secondo le modalità stabilite con la "Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro", emanata dal Ministero dello Sviluppo Economico il 9 ottobre 2003.

La procedura di monitoraggio si compone di due attività:

- **l'aggiornamento dei dati di ogni scheda-intervento** inserita nell'Applicativo Intese rispetto a quanto riportato al monitoraggio precedente o alla stipula, da completare entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
- la **redazione del Rapporto di monitoraggio**, nel quale si dà una rappresentazione sintetica dell'andamento dell'APQ, si segnalano le principali criticità finanziarie e attuative e si propongono le azioni risolutive, da inviare al Ministero dello Sviluppo Economico e ai soggetti firmatari dell'Accordo entro il 28 febbraio e il 30 settembre di ogni anno.

Come stabilito nella Circolare sopra citata, la raccolta dei dati di monitoraggio è effettuata dai Soggetti Responsabili di Intervento, che rispondono della loro veridicità, ed è coordinata dal Responsabile dell'Accordo. Inoltre, le scadenze stabilite per le due fasi di monitoraggio sono perentorie, in quanto il trasferimento delle risorse per le aree sottoutilizzate è subordinato alla chiusura dei due monitoraggi dell'anno precedente.

Ai fini della selezione dei progetti da inserire negli Accordi, l'articolo 73 della Legge finanziaria 2002 ha individuato i due criteri dell'**avanzamento progettuale** e della **coerenza programmatica**.

Gli interventi coerenti con gli obiettivi e i criteri stabiliti e immediatamente attivabili sono stati, pertanto, inseriti nella sezione attuativa dei vari accordi; gli interventi che, al momento della stipula, non disponevano delle condizioni tecnico-finanziarie (ad esempio, copertura finanziaria non completa o non disponibilità della progettazione preliminare) sono stati inseriti in una sezione detta "programmatica". Il passaggio degli interventi dalla sezione programmatica a quella attuativa avviene una volta accertate le suddette condizioni tecnico-finanziarie.

Di conseguenza, mentre nell'Accordo del 2001 sono rientrati gli interventi del Programma triennale ANAS 2002-2004, alla data di stipula del II integrativo, la Programmazione Pluriennale ANAS era in corso di revisione. Pertanto, solo al momento della stipula dell'Accordo Integrativo V, essendo stato approvato il Contratto di Programma Triennale ANAS 2003-2005, tra gli interventi contenuti in tale Programma sono stati inseriti nell'articolato dell'accordo quelli dotati di copertura finanziaria e i cui lavori risultavano non ancora ultimati.

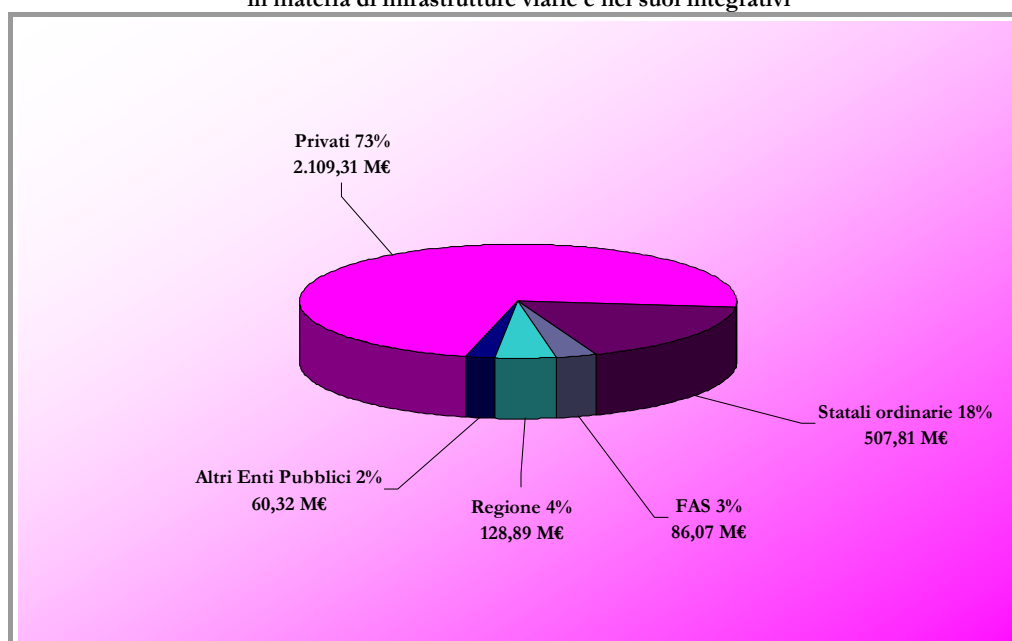
ANAS si è obbligata ad inserire nel quadro attuativo dei futuri Accordi Integrativi tutti gli interventi previsti nella Programmazione Pluriennale con copertura finanziaria, per i quali si è impegnata a porre in essere tutte le azioni di natura progettuale ed amministrativa utili a rendere gli interventi appaltabili.

Di seguito si riporta la **ripartizione delle risorse finanziarie degli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie**.

La figura 168 evidenzia una netta predominanza delle fonti finanziarie private derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade (73%) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi.

Si evince, inoltre, la partecipazione di fonti Regionali (4%), di altri enti pubblici (2%) e di risorse ordinarie statali (18%) determinate in particolare dai finanziamenti ANAS.

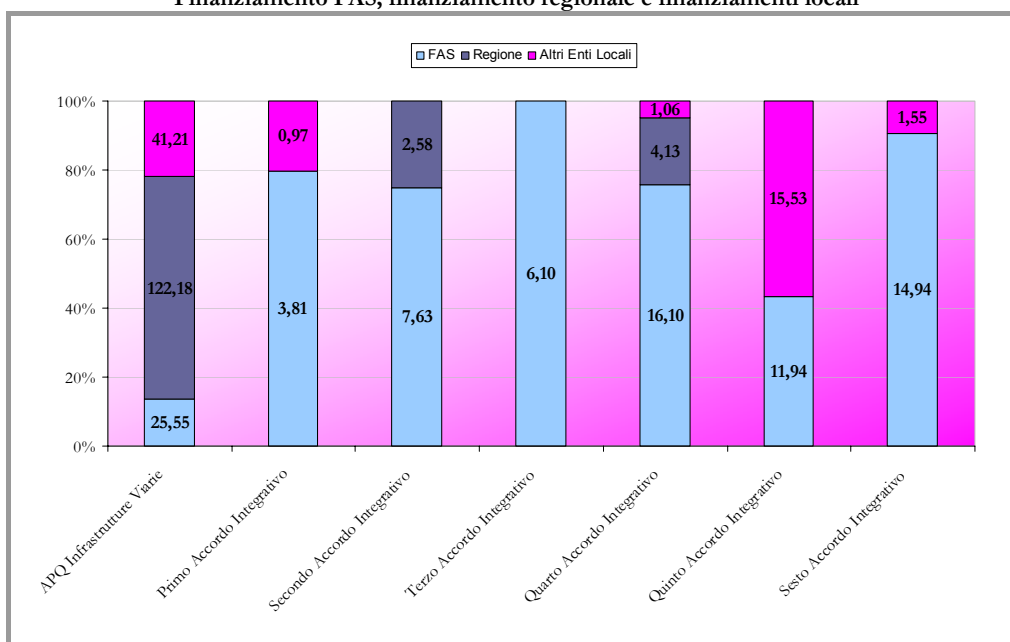
Figura 168
Quadro delle risorse finanziarie degli interventi inseriti nell'APQ
in materia di infrastrutture viarie e nei suoi integrativi



La Regione Emilia-Romagna, al fine di raggiungere gli obiettivi sopra citati, ha dunque utilizzato lo strumento dell'APQ non solo per la programmazione di risorse FAS, ma prevedendo la coesistenza di una **molteplicità di fonti di finanziamento**.

Di seguito si riporta la suddivisione delle fonti di finanziamento per ogni Accordo di Programma Quadro, evidenziando solamente le **risorse derivanti dal FAS, dagli Enti locali e dalla Regione**, relative pertanto ad interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale.

Figura 169
Finanziamento FAS, finanziamento regionale e finanziamenti locali



La figura precedente evidenzia un **consistente apporto di fonti di finanziamento regionali** nell'Accordo di Programma Quadro generale del **2001**, poiché all'atto della stipula la Regione si era impegnata ad inserire nell'Accordo gli interventi compresi nell'attuazione per l'anno 2002 del Programma Triennale Regionale 2002-2004 sulla rete viaria di interesse regionale. I successivi aggiornamenti di tale programma, invece, non sono rientrati negli Accordi integrativi.

Di seguito si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e viabilità locale**, evidenziando rispettivamente la percentuale di realizzazione di nuove opere rispetto a quella degli interventi in sede (manutenzione straordinaria, ammodernamento, ecc.).

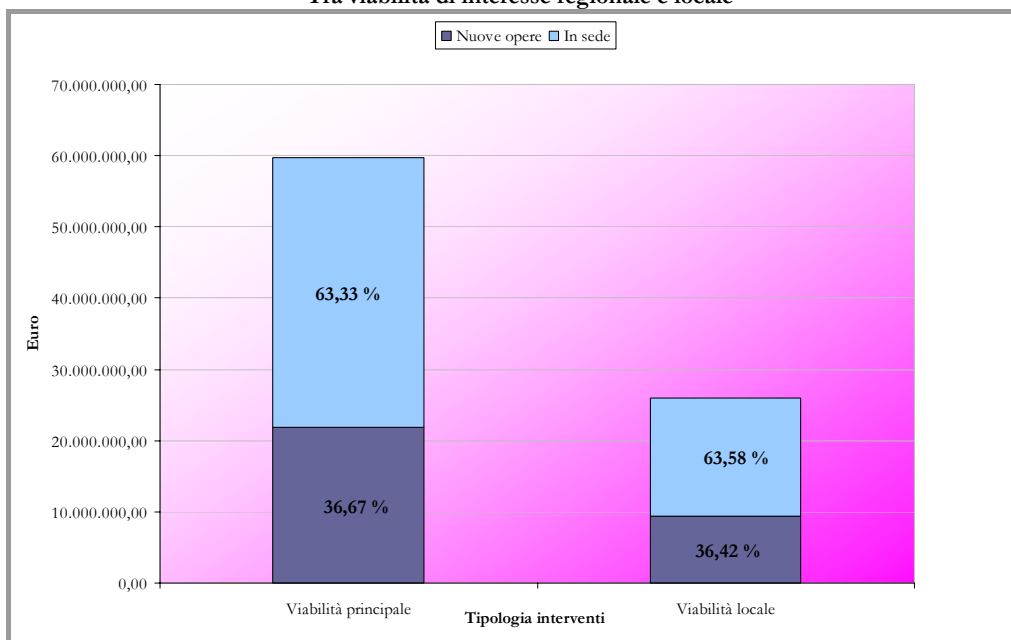
Tabella 65
Distribuzione fonti di finanziamento FAS
Tra viabilità di interesse regionale e locale

	Nuove opere	In sede	Nuove opere %	In sede %
Viabilità di interesse regionale	21.918.314,45	37.858.272,00	36,67	63,33
Viabilità locale	9.455.520,41	16.506.295,26	36,42	63,58

Gli interventi inseriti negli Accordi sono **localizzati nelle aree obiettivi 2 o in aree direttamente funzionali ad esse**, con conseguente ricaduta diretta di benefici sulle aree sottoutilizzate. In particolare, individuando interventi ricadenti in zone industriali con tasso di disoccupazione superiore alla media comunitaria, si è cercato di favorire la riconversione economica e sociale di questi territori, dando quindi rilevanza allo sviluppo territoriale socio-economico. Pertanto, l'apporto delle **fonti FAS è stato maggiormente distribuito nelle aree di pianura** (basso ferrarese) **e di montagna** (attraversamenti appenninici nelle aree forlivesi cesenati e ravennati).

In particolare, la realizzazione degli **interventi ricadenti nel basso ferrarese** contribuisce alla messa in sicurezza e al miglioramento delle condizioni della viabilità di collegamento sia alle principali arterie di rilevanza nazionale e provinciale esistente, sia all'E55 "Nuova Romea", infrastruttura di valenza internazionale, che nell'ambito del Corridoio Adriatico assume un ruolo fondamentale e si pone quale prosecuzione dell'itinerario E45 con funzioni di collegamento principale.

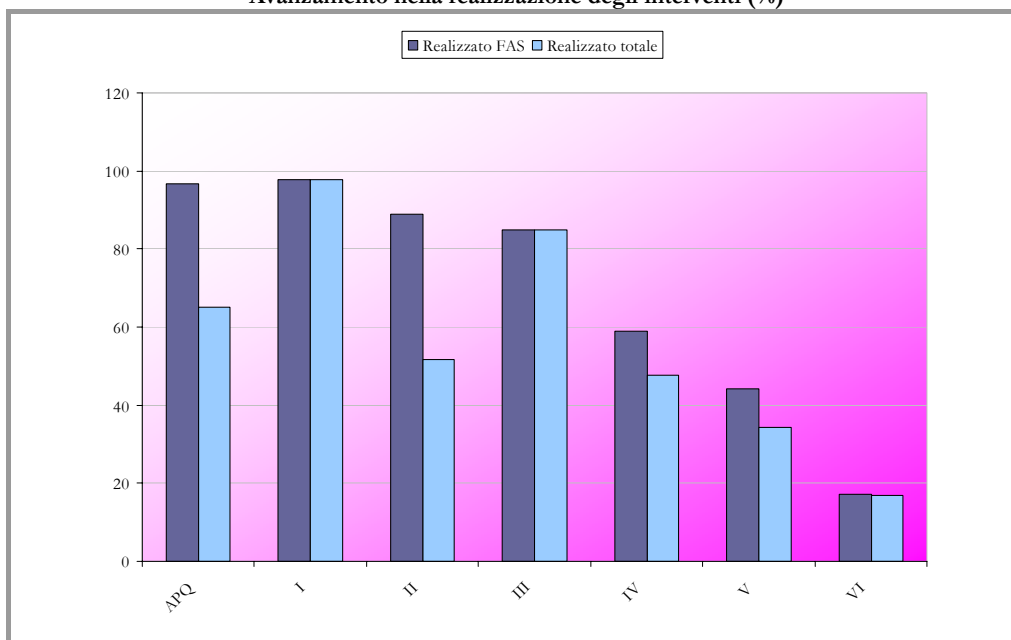
Figura 170
Distribuzione fonti di finanziamento FAS
Tra viabilità di interesse regionale e locale



Il grafico successivo mostra le **percentuali di avanzamento nella realizzazione degli interventi** inseriti in ogni Accordo, prendendo come riferimento il costo realizzato totale e quello relativo al finanziamento FAS.

I ritardi più consistenti nell'avanzamento si verificano per quegli Accordi che prevedono un consistente apporto di finanziamenti provenienti da altre fonti di finanziamento, in particolare quelle di ANAS e Società Autostrade, come evidenziato dall'APQ Generale, dal II e dal V integrativo.

Figura 171
Avanzamento nella realizzazione degli interventi (%)



7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.4.1 Pianificazione pluriennale ANAS

Le **strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS** dopo il processo di decentramento concluso l'1/10/2001 sono le seguenti:

Tabella 66
Strade di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS

SS	Denominazione	km
SS 9	Via Emilia	km 262,387
SS 12	Dell'Abetone e del Brennero	km 133,924
SS 16	Adriatica	km 153,896
SS 45	Di Val Trebbia	km 73,980
SS 62	Della Cisa - dal confine regionale a Parma	km 56,559
SS 63	Del Valico del Cerreto – dall'innesto con la SS9 al confine con la Toscana	km 72,027
SS 64	Porrettana	km 106,470
SS 67	Tosco Romagnola	km 90,108
SS 72	di San Marino	km 10,654
SS 309	Romea	km 55,730
SS 309 dir	Romea	km 5,200
R.A.	Raccordo Tangenziale Nord Bologna	km 23,701
R.A.	Raccordo Autostradale Ferrara – Porto Garibaldi	km 49,282
E/45	Orte-Ravenna (comprende collegamento E 45 - E 55 - porto di Ravenna)	km 87,867
	Totale	km 1.158,084

Su queste strade l'ANAS ha elaborato fino al 2002 **programmi pluriennali degli interventi**, approvati dal Ministero competente, con il parere delle Regioni (reso in Conferenza Unificata).

A seguito della trasformazione dell'ANAS in Società per Azioni, avvenuta nel 2002, la stessa è divenuta concessionaria dello Stato, e ha l'obbligo di predisporre un **Piano pluriennale di lunga durata**: l'unico finora approvato copre l'arco temporale decennale 2003-2012; il prossimo potrà essere cinquantennale, pari cioè alla durata della concessione e potrà contenere l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione, ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti. Ogni 5 anni ANAS dovrà predisporre l'aggiornamento sia del piano che dell'elenco allegato.

A tutela del proprio territorio, la Regione svolge un **ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e l'ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella successiva di programmazione e finanziamento, sia, infine, in quella realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso tempo il più celere completamento degli stessi.

In particolare, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, la Regione eroga, durante la fase progettuale, contributi agli Enti locali o ad altri soggetti per studi e progettazioni di strade di interesse regionale, anche statali (L.R. 30/98).

Per approvare gli **interventi su strade statali** deve essere raggiunta un'intesa fra Stato e Regione, che si fonda sulla valutazione della compatibilità territoriale e urbanistica dell'opera progettata, e avviene nell'ambito di apposite conferenze di servizi indette dallo Stato, a cui partecipano la Regione e gli altri Enti interessati

La Regione inoltre esprime il proprio **parere al Ministero dell'Ambiente per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) delle strade statali.**

La L. 443/01 – Legge Obiettivo - ha definito procedure accelerate per l'approvazione di opere strategiche, anticipando al progetto preliminare la verifica di compatibilità ambientale; questo consente alla Regione di esprimere un unico parere che tiene conto degli aspetti sia ambientali che urbanistici.

Il **Piano pluriennale attualmente vigente**, approvato nel 2007, è il **Quinquennale 2007-2011** che prevede i seguenti interventi:

Tabella 67
Interventi previsti dal Piano pluriennale 2007-2011

Intervento	Importo	Appaltabilità	Tipologia opera	Stato di attuazione
SS 45 “di valle di Trebbia” - Lavori di costruzione del tratto compreso tra le località Perino e Rio Cermusca	18,74	2007	Bandi pubblicati prima del 2007	Lavori in corso
SS16-SS64 Tangenziale Est di Ferrara – Completamento	28,76	2007	Varianti e rescissioni	In appalto
SS12 - Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto	12,47	2007	Varianti e rescissioni	In appalto
SS63 - Variante alla Statale in corrispondenza dell'abitato di Bocco in comune di Casina (RE) lavori di completamento dal km 88+600 al km 90+104	37,07	2009	Nuova opera	In progettazione
SS62 - Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	11,34	2009	Nuova opera	In progettazione
SS16 Adriatica - Lavori di variante nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 - 2° stralcio Alfonsine (Loc. Taglio Corelli)	46,21	2009	Nuova opera	In progettazione
SS9/SS67 - Sistema tangenziale di Forlì - Collegamento viario Tangenziale Est lotto 4°	47,75	2009	Nuova opera	In appalto
SS16 - Adeguamento della statale con variante tra Rimini nord e Misano Adriatico 1° Stralcio	62,61	2009	Varianti e rescissioni	In progettazione
SS9 - Potenziamento e variante nel tratto Forlì Cesena - Lavori di completamento della secante di Cesena e collegamento alla SS 9 in Località Diegaro - Lotto 0	14,60	2010	Nuova opera	In progettazione
SS9 - Prolungamento complanare Bologna-Tratto S. Lazzaro-Osteria Grande Lotto 3°	17,82	2011	Nuova opera	In progettazione
SS9 - Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Cavazzoli	37,00	2011	Nuova opera	In progettazione
SS16 - Variante di ponte Bastia - Variante di Argenta 1° lotto	76,70	2011	Varianti e rescissioni	
SS9 - Lavori di completamento della costruzione della variante all'abitato di Castelfranco Emilia fra il km 134+200 e il km 138+800	5,74	2011	Varianti e rescissioni	
Totale priorità	416,81			

Di seguito si riporta una **sintesi dei lavori conclusi da ANAS S.p.A. nel periodo 2000-2008.**

Tabella 68
Opere ANAS concluse nel periodo 2000-2008

Provincia di PIACENZA	Anno di conclusione
SS 45 “della Val di Trebbia” Ammodernamento tratto Perino-Due Bandiere (ponte di Donceto)	2000
SS 654 “della Val di Nure” Lavori urgenti di manutenzione straordinaria per la ricostruzione della pila e della soglia del ponte di Mulino Nano al km 48+100 dissestati dall’alluvione del 4/11/2000	2002
SS 586 “della Val d’Aveto” Sistemazione delle pendici e stabilizzazione ammassi rocciosi per la difesa delle mobilitazioni litiche nel tratto Marsaglia km 0+000 - confine regionale km 22+100	2004
SS 9 “Emilia” Tronco Parma-Piacenza. Progetto esecutivo variante esterna all’abitato di Fiorenzuola d’Arda dal km 236+000 al km 241+938	2008
Provincia di PARMA	Anno di conclusione
Costruzione tangenziale di Parma - lotto terminale dal km 118+752 al km 123+952	2002
SS 62 “della Cisa” Variante all’abitato di Collecchio dalla SP 89 al km 107+380 - 2° stralcio	2002
SS 9 “Emilia” Completamento della tangenziale nord di Parma - 2° lotto - 2° stralcio (dalla SP 10 di Cremona alla SS 9 in loc. San Pancrazio Parmense) dal km 199+300 al 203+620	2002
SS 9/SS 343 Realizzazione svincolo a livelli sfalsati tra la SS 343 e la tangenziale nord di Parma	2002
SS 343 “Asolana” Costruzione di un ponte pedonale adiacente al ponte S. Giovanni della strada statale nel centro abitato di Colorno	2002
SS 9/SS 343 (Tangenziale di Parma) Svincoli a livelli sfalsati tra la SS 343 e la tangenziale di Parma - Lavori di completamento	2002
Raccordo tra l’Asse Viario Cispadano e la tangenziale nord di Parma	2004
SS 9 “Emilia” Completamento della tangenziale nord di Parma - 2° lotto - 1° stralcio (svincolo per via Aeroporto e via Mercati)	2005
SS 9 “Emilia” Completamento della variante esterna all’abitato di Fidenza - 2° lotto (tra la SS 588 e la SS 9)	2005
SS 343 “Asolana” Variante alla SS 343 relativa agli abitati di Colorno e San Polo	2007
SS 343 “Asolana” Realizzazione di rotatoria tra la SS 343, l’Asse Cispadano e la SC della Selva in comune di Torrile in ordine ai lavori di costruzione della variante di Colorno e San Polo	2007
SS 343 “Asolana” Realizzazione della sistemazione a rotatoria dell’intersezione a raso tra la SP 15 via Matteotti e la variante alla SS 343 a S. Polo	2007
Provincia di REGGIO EMILIA	Anno di conclusione
SS 63 “del Valico del Cerreto” Costruzione della variante alla statale in corrispondenza dell’abitato di Collagna dal km 44+900 al km 47+500	2000
SS 63 “del Valico del Cerreto”	2004

Variante in corrispondenza dell'abitato di Collagna dal km 44+900 al km 47+500 – completamento delle opere esistenti e relative al tratto corrispondente al 1° lotto	
SS 63 “del Valico del Cerreto” Variante in corrispondenza dell'abitato di Collagna dal km 44+900 al km 47+500 – Intersezione a raso del tipo a rotatoria al km 45+000 e sistemazione idraulica del Rio Barco	2004
SS 62 “della Cisa” Lavori di costruzione della variante nel tratto Tagliata-Codisotto di Luzzara	2006
SS 62 “della Cisa” Asse Viario Cispadano – Variante alla SS62 in corrispondenza degli abitati di Gualtieri, Boretto e Brescello	2007
Provincia di MODENA	Anno di conclusione
SS 12/SS 9 Completamento del sistema tangenziale di Modena con diramazione per Sassuolo - 2° lotto in complanare alla A1	2002
SS 255 “di San Matteo della Decima” Variante all'abitato di ponte Navicello tra i km 4+800 e 6+300	2003
SS 9 “Emilia” Variante di Castelfranco Emilia tra i km 134+220 e 139+800	2005
SS 468 “di Correggio” - Variante all'abitato di Finale Emilia dal km 66+000 al km 72+000 - 1° stralcio tra il km 72+000 e la SC Roveri	2005
SS 12/SS 9 Collegamento Modena-Sassuolo - Stralcio dalla SS 486 a Casinalbo alla SS 467 (Pedemontana) a Fiorano	2005
SS 12 “dell'Abetone e del Brennero” - SS 324 Completamento della variante di Pievepelago	2006
Provincia di BOLOGNA	Anno di conclusione
SS 64 “Porrettana” Nodo di Casalecchio – variante alla SS 64 – 1° tronco dal km 0+000 all'incrocio con la via Bazzanese e collegamento con la via Ugo Bassi	2001
SS 9 “Emilia” Completamento della complanare Sud dalla SC Russo di San Lazzaro alla SP 28 Croce dell'Idice compreso il nuovo svincolo della complanare sud con la SP 28 (CAVET)	2002
SS 9 “Emilia” Variante esterna all'abitato di Anzola dell'Emilia dal km 122+250 al km 126+430	2002
SS 569 “di Vignola” Tronco dal km 18+000 al km 42+500 – Variante all'abitato di Ponte Ronca	2002
SS 9 “Emilia” Complanare San Lazzaro-Osteria Grande Completamento del 1° lotto – Complanare Sud: dal km 2+053 al km 5+927	2005
Provincia di FERRARA	Anno di conclusione
Asse Viario Cispadano 2° lotto dal km 7+500 al km 16+700 - 1° stralcio (dal km 13+000 al km 16+700)	2004
Provincia di FORLÌ'-CESENA	Anno di conclusione
SS 9 ter “del Rabbi” Lavori per l'ammodernamento del tratto compreso tra i km 8+000 e 14+500 in comune di Predappio (variante di Fiumana) - 1° stralcio	2003
SS 310 “del Bidente” Variante tra i km 57+600 e 59+900 in corrispondenza del Rio Suasìa	2003
SGC E/45 “Orte-Ravenna” Lavori di demolizione e ricostruzione di otto solette viadotto Fornello 1 in entrambe le carreggiate al km 168+023	2003
SS 9 “Emilia” Secante di Cesena. Variante alla SS9 dal km 5+256 al km 9+619. Completamento 3° lotto (da Via del Mare allo svincolo con la Via Emilia)	2004
SGC E/45 “Orte-Ravenna”	2006

Adeguamento al tipo III CNR del tratto di Ravenna (km 250+000) al confine regionale (km 162+698) lotto 4° - 1° stralcio viadotto Orfio (dal km 180+400 al km 183+180)	
SS 67 "Tosco-Romagnola" Lavori per l'allargamento della sede stradale e l'adeguamento delle barriere di sicurezza sul ponte al km 171+200 in loc. Dovadola	2006
SS 67 "Tosco-Romagnola" Lavori per l'allargamento della sede stradale e l'adeguamento delle barriere di sicurezza sul ponte al km 168+800 in loc. Casone	2006
Sistema Tangenziale di Forlì - Tangenziale Est - 1° lotto	2007
SGC E/45 "Orte-Ravenna" Miglioramento delle condizioni di sicurezza mediante la messa a norma delle barriere del viadotto sul fiume Savio	2007
SS 9 "Emilia" Secante di Cesena. Variante alla SS 9 dal km 2+282 al km 5+256. Completamento 2° lotto (dallo svincolo di Cesena nord alla via del Mare)	2008
SGC E/45 "Orte-Ravenna" Adeguamento al III CNR del tratto compreso tra il km 164+640 ed il km 167+560 in comune di Verghereto. Lotto VII	2008
Provincia di RAVENNA	Anno di conclusione
SS 16 "Adriatica" Variante esterna all'abitato di Savio compresa fra i km 164+450 e 169+330 - 1° stralcio	2003
SS 16 "Adriatica" Completamento dello svincolo a livelli sfalsati fra la SS 16 e la SC Via Vicoli	2005
SS 309 "Romea" Lavori di rafforzamento della sovrastruttura stradale nel tronco compreso tra il km 0+000 e km 5+200 della SS 309 dir e tra il km 0+000 e km 35+000 della SS 309	2006
Provincia di RIMINI	Anno di conclusione
SS 16 "Adriatica" Rampa unidirezionale per il collegamento della statale alla SC S. Martino in Riparotta	2003
SS 16 "Adriatica" Lavori di razionalizzazione dell'intersezione con la SP Tolemaide al km 194+965	2003

Le opere che invece **risultano attualmente in corso di progettazione, di appalto o di esecuzione**, da parte di ANAS, sono indicate nella tabella seguente.

Tabella 69
Lavori in corso ANAS
(Febbraio 2009)

Titolo intervento	Prov.	Stato
SS 45 "della Val di Trebbia" Lavori di completamento del tratto compreso tra Perino e Rio Cernusca	PC	In esecuzione
SS 467 "di Scandiano" (Pedemontana) Tratto da scalo di Dinazzano a Scandiano località Chiazza, Ventoso, Orbesetto, Ripa	RE	In esecuzione
SS 12 "Abetone-brennero" Variante di Mirandola 1° Lotto dal km. 209+550 al km. 217+000	MO	In progetto o in appalto
SS 64 "Porrettana" Ammodernamento della statale soggetta a movimenti franosi tra le loc. Silla e Marano in comune di Gaggio Montano - 1° stralcio: tra le loc. Silla (km 38+740) e Cà dè Ladri (km 40+400)	BO	In progetto o in appalto
SS 64 "Porrettana" Ammodernamento della statale soggetta a movimenti franosi tra le loc. Silla e Marano in comune di Gaggio Montano - 2° stralcio	BO	In esecuzione
SS 9 Prolungamento della complanare di Bologna alla A 14 - 2° Lotto direzione nord	BO	In progetto o in appalto

SS 16 “Adriatica” Ammodernamento del tratto tra l’innesto con la SS 495 e Ponte Bastia 2° stralcio: dal km 101+330 allo svincolo di Argenta	FE	In esecuzione
SS 64 “Porrettana” - Tangenziale Ovest di Ferrara. (Strada di collegamento tra la Via Ferraresi, la Via Modena e la bretella di raccordo con la superstrada FE - Porto Garibaldi)	FE	In progetto o in appalto
Sistema Tangenziale di Forlì - Tangenziale Est - 2° lotto	FC	In esecuzione
Asse di arroccamento di Forlì Completamento del 1° lotto e costruzione del 2° lotto	FC	In esecuzione
SGC E/45 “Orte-Ravenna” Miglioramento statico e livello di servizio del viadotto “Fornello” al km 167+800	FC	In esecuzione
SGC E/45 “Orte-Ravenna” Adeguamento al III CNR del IV lotto compreso tra il km 175+490 ed il km 185+000 nel tratto Bagno-Quarto	FC	In esecuzione
SGC E/45 “Orte-Ravenna” - tronco km 162+698 - km 216+000 Lavori di rifacimento delle solette e della pavimentazione ammalorate in carreggiata sud (direzione Roma) del viadotto “Case Bruciate” posto tra il km 170+359 ed il km 172+200	FC	In esecuzione
SS 16 “Adriatica” Variante nel tratto Ponte Bastia- Ravenna - 1° lotto: variante all’abitato di Alfonsine (dal km 9+700 al km 17+000)	RA	In esecuzione
SS 67 “Tosco-Romagnola” Lavori di manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale nel tratto compreso tra il km 217+277 ed il km 232+377 nel comune di Ravenna	RA	In esecuzione
SS 16 - Lavori di ammodernamento nel tratto compreso fra l’innesto con la SS 495 e Ponte Bastia - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238.	RA	In progetto o in appalto
SS 16 “Adriatica” - Lavori di costruzione della variante alla statale nel tratto Rimini-Cattolica - Lotto 1°	RN	In progetto o in appalto

7.4.2 Attuazione della rete autostradale nazionale

La **rete autostradale nazionale italiana** è giuridicamente di competenza dell’ANAS, anche se la gestione e l’esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS ad un certo numero di società concessionarie autostradali.

ANAS svolge un’attività di supervisione e controllo sull’operato delle concessionarie attraverso una propria struttura chiamata **Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali**, nata specificamente per lo svolgimento di questa funzione.

Nel territorio regionale sono attive **5 società concessionarie**:

- Autostrade per l’Italia, che gestisce l’A1, l’A13, l’A14 e l’A14-dir;
- Autostrada del Brennero, che gestisce l’A22;
- Autocamionale per la Cisa, che gestisce l’A15;
- Autostrade Centropadane, che gestisce l’A21 da Piacenza Sud al confine regionale, in direzione Cremona;
- Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP), che gestisce l’A21 da Piacenza Sud al confine regionale, in direzione Alessandria.

Oltre alle autostrade nazionali citate, **in Emilia-Romagna sono presenti due superstrade** (attualmente fruibili gratuitamente), gestite dal Compartimento ANAS per la Viabilità Ordinaria:

- Superstrada Ferrara-Mare;
- Superstrada E45 Cesena-Orte.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di ampliamento e modernizzazione della rete autostradale nazionale presente sul territorio di propria competenza attraverso un meccanismo di concertazione e di condivisione con gli Enti locali, ANAS e le società concessionarie, definendo le priorità di realizzazione e le modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.

Il PRIT prevede dal 1999 (anno in cui il Piano è stato pubblicato) numerosi interventi di modernizzazione e potenziamento della rete autostradale nazionale presente in Emilia-Romagna, alcuni dei quali sono già stati realizzati.

Attualmente lo **sviluppo chilometrico complessivo sul territorio regionale della rete autostradale nazionale** (comprensivo delle due superstrade gestite dal Compartimento ANAS) **ammonta a circa 630 km.**

Gli interventi di modernizzazione e potenziamento prevedono:

- la riqualificazione delle due superstrade gestite dall'ANAS per trasformarle in infrastrutture con caratteristiche autostradali, per un totale di circa 120 km.;
- l'ampliamento in sede del numero di corsie per un totale di circa 100 km. di interventi già attuati o di prossimo avvio sulla rete autostradale nazionale, sviluppo che potrebbe essere fortemente incrementato (per ulteriori 200 km.) nell'ipotesi di realizzazione di una serie di interventi previsti nel Piano finanziario di alcune società concessionarie in corso di concertazione con gli Enti territoriali;
- nuove opere per un totale di circa 210 km.

Complessivamente **gli interventi di riqualificazione/ampliamento potrebbero quindi riguardare il 66% della rete esistente (420 km. su 630);** le **nuove opere** consentiranno, invece, un **incremento pari a circa il 33%** dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 630 a circa 740 km.).

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso **un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali, per un importo totale di 9,6 Miliardi di Euro**, importo che potrebbe salire a 12,5 Miliardi di Euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, **la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze**, talvolta contrastanti, dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.

In fase di progettazione e di autorizzazione degli interventi (autorizzazione che avviene nell'ambito dei procedimenti di localizzazione urbanistica e di valutazione di impatto ambientale), il ruolo politico ed istituzionale della Regione è quello di creare le condizioni per ottenere i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità del territorio alla rete autostradale;
- migliorare la fluidità e le condizioni di sicurezza della circolazione sia all'interno dell'autostrada, sia sulle principali strade ordinarie che svolgono la funzione di viabilità di adduzione al sistema autostradale;
- ridurre l'inquinamento derivante da emissione di sostanze inquinanti da parte dei veicoli, grazie alla maggiore fluidità e regolarità della circolazione;
- migliorare l'integrazione ambientale e paesaggistica delle nuove opere, attraverso l'inserimento di interventi di mitigazione appositamente studiati.

Anche in **fase di realizzazione** la Regione garantisce un contributo fondamentale, principalmente riguardo i seguenti aspetti:

- proporre eventuali varianti e integrazioni finalizzate a rendere l'impatto delle lavorazioni di cantiere più sostenibile da parte della popolazione residente, riducendo al massimo le ricadute sui crono programmi di realizzazione dell'opera autostradale principale;
- monitorare le condizioni di utilizzo e di manutenzione della viabilità ordinaria utilizzata con funzioni di viabilità di servizio;
- minimizzare le conseguenze negative sulla vita e sulle economie delle comunità locali derivanti da situazioni di improvvisa crisi, come è ad esempio avvenuto nel caso della Variante di Valico in seguito ad interruzioni dei lavori provocate da crisi finanziarie delle imprese appaltatrici.

La tabella riportata di seguito riporta una breve sintesi sullo **stato d'avanzamento dei principali interventi di potenziamento previsti sulle infrastrutture autostradali nazionali** che attraversano il territorio regionale (per le infrastrutture che attraversano diverse regioni i dati di costo e di lunghezza riportati sono relativi al solo tratto presente in Emilia-Romagna).

Tabella 70
Stato di avanzamento interventi di potenziamento
sulle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano l'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km.	Fine lavori
A1, 4 ^a corsia da Bologna Borgo Panigale a Modena Nord	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	188	32	Avvenuta
A14, 3 ^a corsia dinamica da Bologna San Lazzaro a Bologna Borgo Panigale	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	245	14	Avvenuta
A1, Variante di Valico da Sasso Marconi a La Quercia	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	577	20	Avvenuta
A1, nuovo casello Terre di Canossa - Campegine	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	13	/	Avvenuta
A1, 3 ^a corsia da Casalecchio a Sasso Marconi	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	80	5	2009
A1, Variante di Valico da La Quercia a confine regionale	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	2.024	32	2012
A14, nuovo casello del Rubicone	Autostrade per l'Italia	In corso di affidamento	20	/	2011
A14, 3 ^a corsia da Rimini Nord a Cattolica-confine regionale	Autostrade per l'Italia	In corso di affidamento	528	30	2015
Passante autostradale Nord di Bologna	Concessionario da definire	In corso valutazione da parte dell'U.E. del tipo di procedura di affidamento necessaria	1.450	40	Da definire
A21, bretella autostradale da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona	Autostrade Centropadane	In corso procedura di Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) Ministeriale	220	7	Non disponibile
Corridoio autostradale E55-E45 - Nuova E55 Cesena-Mestre	Concessionario da definire	Contenzioso in corso di definizione da parte della Magistratura Amministrativa	1.950	92	Da definire
Corridoio autostradale E55-E45 - Riqualficazione E45 Cesena-Orte con caratteristiche autostradali	Attualmente gestita da ANAS. Futuro concessionario da definire	Contenzioso in corso di definizione da parte della Magistratura Amministrativa	800	64	Da definire
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	Concessionario da definire	In corso approvazione progetto definitivo	560	20	Da definire
Corridoio autostradale Tirreno - Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca	Autocamionale per la Cisa	Progetto definitivo approvato	500	20	Da definire
Riqualficazione superstrada Ferrara-Mare con caratteristiche autostradali	Attualmente gestita da ANAS. Futuro concessionario da definire	Pervenuta all'ANAS proposta di project financing, valutata di pubblico interesse	500	56	Da definire
A1, 4 ^a corsia da Modena Nord a Piacenza Sud	Autostrade per l'Italia	In corso di concertazione con il territorio - Progettazione preliminare da predisporre	1.350	100	Da definire
A14, 4 ^a corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso di concertazione con il territorio - Progettazione preliminare da predisporre	600	35	Da definire
A13, 3 ^a corsia da Bologna a Ferrara	Autostrade per l'Italia	Concertazione con il territorio non ancora avviata - Progettazione preliminare da predisporre	550	33	Da definire
A22, 3 ^a corsia da Modena Nord al confine regionale	Autostrada del Brennero	Concertazione con il territorio non ancora avviata - Progettazione preliminare da predisporre	350	30	Da definire

Dal grafico seguente si può osservare come **a partire dal 1999 siano state già ultimate opere per un valore di circa 1.023 Milioni di Euro, circa l'8% del valore economico complessivo** (tenendo conto anche del valore degli interventi in corso di concertazione).

Una porzione significativa degli interventi (**21% del valore complessivo**) è **in corso di realizzazione o in corso di affidamento**.

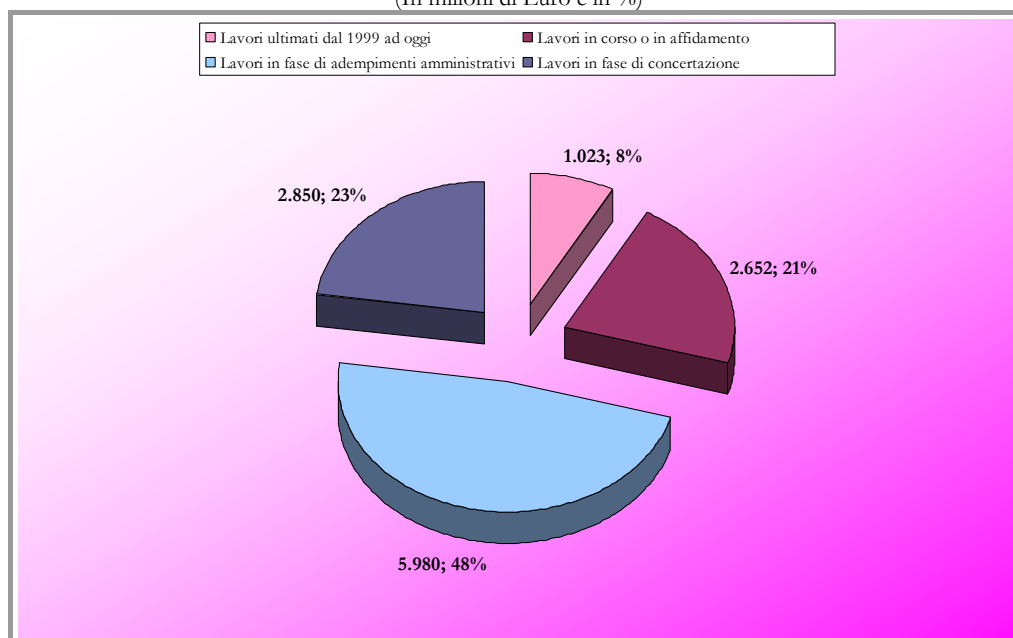
Occorre poi segnalare una percentuale decisamente rilevante (**48% del valore complessivo**) **di interventi che stanno svolgendo i necessari adempimenti amministrativi per poter passare alla fase realizzativa** (autorizzazioni progettuali, definizione di contenziosi giudiziari, definizione del tipo di procedura da seguire per il reperimento dei finanziamenti o per l'individuazione del concessionario, ecc.).

La Regione sta lavorando con grande energia per dare il contributo di propria competenza alla risoluzione delle problematiche che, caso per caso, stanno determinando il permanere dei vari interventi all'interno di questa fase, nell'intento di creare rapidamente le condizioni per l'avviamento dei lavori.

Infine, vale la pena sottolineare l'impegno della Regione sul tentativo di concretizzare l'opportunità offerta dagli interventi previsti nel Piano finanziario delle società concessionarie e in corso di concertazione con gli Enti territoriali, che rappresentano il 23% del valore economico complessivo degli interventi "possibili".

Il lavoro che la Regione sta svolgendo per raggiungere questo obiettivo è di **creare il consenso sulla realizzazione di queste opere**, anche attraverso la definizione di una serie interventi finalizzati a migliorare l'integrazione delle infrastrutture proposte con il territorio, in modo tale che lo stesso territorio possa beneficiare di una valorizzazione delle proprie potenzialità attraverso la loro realizzazione.

Figura 172
Valore economico dei lavori autostradali
(In milioni di Euro e in %)



LA SICUREZZA STRADALE

8 MONITORAGGIO DEL SETTORE

8.1 PREMESSA

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che interviene in questo ambito sia attraverso le azioni di educazione e di formazione svolte dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza per una maggiore diffusione della **cultura della sicurezza stradale** e della convivenza civile sulle strade, sia attraverso **finanziamenti ed interventi** finalizzati a ridurre il numero di vittime sulla strada ed i costi causati dagli incidenti stradali.

Il presente capitolo si apre con un quadro **sulle funzioni e sulle attività svolte dall'Osservatorio** per sensibilizzare, sviluppare e diffondere la cultura della sicurezza stradale, e prosegue con una parte dedicata ai **dati sull'incidentalità** messi a disposizione dall'ISTAT e ai **programmi messi in atto dalla Regione per migliorare la sicurezza sulle strade**, sia grazie alla L.R. 30/92 (con la quale sono stati attivati quattro bandi regionali), sia con il Piano nazionale per la sicurezza stradale, di cui sono in corso i primi due Programmi ed il terzo deve essere attivato.

8.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

8.2.1 *Le funzioni ed il ruolo dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza*

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, istituito con la Legge regionale n. 35 del 1990 e regolato con le successive Leggi n. 30 del 1992 e n. 26 del 1995, svolge **attività ed azioni dirette allo sviluppo e alla diffusione della cultura della sicurezza stradale**, rivolgendosi a tutti gli utenti della strada, in collaborazione con le Istituzioni coinvolte in questa tematica, e promuovendo ricerche, studi ed azioni diversificate al fine di sensibilizzare i cittadini, oltre che i progettisti delle infrastrutture ed i decisori. Inoltre, svolge un **ruolo di ideazione, progettazione e produzione di programmi, sussidi didattici e campagne comunicative** e mette a disposizione la propria esperienza nei confronti di Associazioni e Comitati che si occupano dell'educazione e della sicurezza stradale, collaborando alla realizzazione di progetti comuni.

Il Comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio raccoglie gli orientamenti di tutti i settori sociali, sanitari, della scuola, della formazione professionale, del territorio, della comunicazione, della statistica, al fine di promuovere le politiche più adeguate sulla sicurezza stradale.

8.2.2 *Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale*

La metodologia di lavoro adottata dall'Osservatorio è quella del **“sistema a rete”**, che prevede il coinvolgimento diretto di soggetti, istituzionali e non, che, per competenza diretta o indiretta, svolgono un ruolo in materia di sicurezza stradale. Tale metodo permette di programmare varie azioni da parte dei diversi partecipanti, evitando sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche.

Con il “sistema a rete”, infatti, è stato possibile individuare tanti soggetti, sia pubblici che privati, in grado di portare esperienze, professionalità e risorse di varia natura.



Il metodo adottato prevede la formula degli **“accordi e delle intese”**, che, basandosi sul principio del riconoscimento di competenze diffuse in materia di sicurezza stradale, assegnate a vari soggetti pubblici e privati, permette ai vari attori di mantenere la propria autonomia culturale e professionale, partecipando ad una programmazione territoriale complessiva verso obiettivi condivisi e comuni.

Mentre per anni il problema della sicurezza stradale è stato ampiamente sottovalutato, l'Osservatorio, attraverso il metodo sopra indicato, ha agito sempre con tempestività ed anticipazione e si è collegato a tutto il territorio regionale svolgendo un ruolo di stimolo e di indirizzo, anche per scelte di carattere nazionale.

Particolarmente significativa, ed allo stesso tempo impegnativa, è la strategia adottata in materia di **azioni di sensibilizzazione e di comunicazione**: l'Osservatorio basa gran parte del proprio lavoro sulla ricerca di varie forme di comunicazione diversificata, in modo da ampliare il più possibile la sfera di utenti da raggiungere. A questo scopo, si avvale anche di diverse tipologie di linguaggi, in varie sedi, con vari strumenti di comunicazione e con una serie di messaggi in grado di stimolare la riflessione.

L'obiettivo dell'Osservatorio, infatti, è quello di **dare forza e determinazione al concetto di sicurezza stradale**, estendendolo ad ogni singolo settore dell'Amministrazione regionale e degli Enti locali, affinché ogni loro azione, progettuale, amministrativa e operativa, sia indirizzata ad agire sul territorio verso i vari utenti della strada e tenga in giusta considerazione il problema della loro sicurezza.

8.2.3 *Le principali azioni dell'Osservatorio*

8.2.3.1 *Il mondo della scuola*

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche per sostenere **l'introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale nella programmazione scolastica**. In questo quadro, l'Osservatorio ha promosso nel corso degli anni, oltre ad azioni didattiche, anche la **formazione e la sensibilizzazione di oltre 6.000 docenti**.

L'educazione alla sicurezza stradale è stata inserita, in seguito, nei **“Piani di offerta formativa”** delle scuole, all'interno delle quali sono state attivate sperimentazioni didattiche e culturali molto stimolanti ed innovative per fantasia e creatività; il mondo dei motori è entrato nei linguaggi “scolastici” portando con sé anche tutte le problematiche relative ad una mobilità sicura e sostenibile.

In ogni scuola della regione da anni è stato individuato il **referente dell'educazione stradale**. Sono stati sviluppati **progetti diversificati**, sia di formazione dei docenti che progetti didattici per varie fasce di età, a partire dalla scuola materna e per varie categorie di utenti. I **programmi delle scuole si sono ampliati** anche al problema della preparazione alla guida dei ragazzi e alla conoscenza degli aspetti, anche tecnici, del sistema della mobilità. Si è rafforzata anche l'azione formativa per la preparazione dell'acquisizione del **“patentino” per i minorenni**.

8.2.3.2 I giovani

La stessa strategia di lavoro viene seguita nel **rapporto con i giovani**, verso i quali da molti anni si è intensificata l'azione di sensibilizzazione e di formazione rispetto alla loro preparazione alla guida, attraverso varie forme di comunicazione che coinvolgono anche sul piano emotivo, come la formula del "talk show".

8.2.3.3 Le azioni di sensibilizzazione

L'Osservatorio promuove e realizza **campagne comunicative, informative e di sensibilizzazione** attraverso manifestazioni sportive, culturali, ricreative e tramite tutte le forme organizzate in cui sia possibile svolgere azioni di informazione, prove di guida e contatto diretto con il mondo dei motori. Le situazioni privilegiate riguardano le piste (anche dei kartodromi), le aree attrezzate a vari scopi e le fiere.

Il programma **"Maggio in strada"** rappresenta la conclusione annuale dei programmi delle scuole e degli Enti locali e costituisce anche la più forte azione di sensibilizzazione di ogni comunità, vista la capillarità delle iniziative.



La partecipazione annuale al **"Salone internazionale dell'auto – Motor Show"**, inoltre, riveste un grande significato culturale per l'Osservatorio, dal momento che tale iniziativa rappresenta un punto di incontro tra i giovani, il mondo dei motori e quello della comunicazione. E', infatti, una manifestazione che per l'elevato numero di presenze, specie giovanili, permette di acquisire informazioni sulle tendenze e sui comportamenti dei giovani rispetto agli stili di vita e di guida. Per questo, rappresenta un importante momento di conoscenza per poter predisporre iniziative di sensibilizzazione e di formazione dei giovani e non solo, oltre che un'occasione di incontro per dibattiti, convegni e riflessioni sulla sicurezza stradale.



8.2.4 Le attività del 2008

Nel 2008 l'attività dell'Osservatorio è stata caratterizzata dal rafforzamento, dal consolidamento e dall'integrazione con le altre strutture dell'Assessorato Mobilità e Trasporti, con le altre Strutture regionali e con soggetti pubblici e privati esterni alla Regione, al fine di aumentare la diffusione della cultura della sicurezza stradale e di incidere sui sistemi che regolano le norme, i comportamenti e le scelte strutturali ed organizzative derivanti dalle norme del Codice della Strada, dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e da altri indirizzi e scelte di carattere europeo, nazionale e regionale.

Di seguito si illustrano i progetti su cui si è concentrata l'attività dell'Osservatorio.

1. Attività informativa e formativa finalizzata all'educazione alla sicurezza stradale. Assegnazione e concessione finanziamento agli uffici scolastici provinciali

Anche nel 2008 si è manifestata in forma sempre più evidente l'esigenza di rafforzare l'iniziativa di sensibilizzazione e di informazione, estendendo l'esperienza già condotta ad altri operatori impegnati nella programmazione delle attività educative finalizzate all'educazione stradale.

Inoltre, è emersa l'esigenza di rafforzare sensibilmente il ruolo di autonomia che la scuola, attraverso la riforma, ha assunto in merito alla programmazione delle proprie attività e di valorizzare la collaborazione con gli Enti locali, in primo luogo con le Polizie Municipali, al fine di integrare la programmazione scolastica con la presenza di vari tecnici ed esperti soprattutto per la preparazione dei ragazzi alla guida sicura del "motorino" e della "prima auto".

Sono state avviate, anche per l'anno scolastico 2008/2009, attività informative e formative per corsi e progetti di istituto rivolti ai giovani e agli operatori impegnati nell'educazione stradale, anche in considerazione di alcuni obiettivi prioritari da perseguire, vale a dire:

- la sperimentazione di moduli didattici innovativi;
- la formazione dei docenti;
- la preparazione dei ragazzi alla guida delle "due ruote" e della "prima auto" (in particolare la conoscenza del mezzo (efficienza del mezzo) e delle regole e la preparazione alla guida sicura (efficienza personale) ed in particolare alla preparazione all'acquisizione del "patentino");
- la promozione e/o la predisposizione di attività di sensibilizzazione (manifestazioni, prove di guida, comunicazione sociale con media, gare, concorsi ed attività varie dedicate alla sicurezza stradale);
- l'omogeneizzazione tra le diverse esperienze affinché l'educazione stradale non costituisca una materia aggiuntiva;
- la progettazione di attività di sensibilizzazione per fasce di età più a rischio e per le "stragi del sabato sera" che veda sviluppate anche le esperienze dei singoli Istituti di scuole medie superiori;
- il rafforzamento del rapporto di collaborazione e di intesa tra il mondo della scuola, della formazione professionale, gli Enti locali e con vari soggetti sia pubblici sia privati;
- l'organizzazione di varie attività di sensibilizzazione dedicate ai ragazzi, ai genitori, ai docenti, quali, "Maggio in strada", le attività concorsuali, la visita ai centri informativi delle varie Aziende produttrici di auto e moto ecc.;
- una forte intesa tra l'Osservatorio regionale, le Province e i Comuni per la promozione delle attività educative e formative.

E' diventato, pertanto, indispensabile consolidare la tipologia delle proposte di attività educative finalizzate alla sicurezza stradale, anche attraverso progetti scolastici finalizzati alla preparazione alla guida del ciclomotore per i minorenni, sulla base dell'autonomia della scuola, nell'ambito dell'accordo quadro tra l'Osservatorio e la Direzione Generale dell'Ufficio Scolastico Regionale.

In particolare, le attività svolte sono state le seguenti:

- preparazione, anche pratica, alla guida dei ragazzi;
- formazione dei docenti;
- incontri con genitori, esperti e personalità varie;
- arricchimento delle conoscenze,
- ricerca di nuove metodologie didattiche;
- assunzione dei progetti di educazione alla sicurezza stradale;

- attivazione di accordi ed intese interistituzionali, aperti ad altre istanze sociali (in particolare per la fascia della scuola secondaria superiore accordi anche con le Amministrazioni provinciali);
- attivazione di collaborazioni con Università, Enti locali ed altre Istituzioni;
- produzione di materiali didattici ed informativi da parte delle scuole del territorio provinciale;
- attivazione di programmi di preparazione alla guida delle “due e delle quattro ruote”;
- organizzazione di attività di “guida-sicura” e di prove pratiche per i ragazzi finalizzate all’acquisizione del patentino;
- partecipazione al programma “Maggio in strada”, “Motor Show”, attività concorsuali ed altri incontri con Aziende;
- sensibilizzazione dei giovani, dei docenti, dei genitori con attività anche concorsuali di produzione di materiali informativi.

Per le attività sopra descritte, per ogni Ufficio Scolastico Provinciale è stata prevista la somma di 10.000 Euro, per un totale complessivo di 90.000 Euro.

2. Accordo tra Regione Emilia-Romagna e la Direzione Regionale dell’INAIL

Tale accordo, finalizzato al problema della sicurezza dell’autotrasporto e della convivenza civile sulle strade e realizzato con la collaborazione della Provincia di Modena, ha consentito lo svolgimento di una serie di attività:

- realizzazione della campagna di comunicazione, a cura di Oliviero Toscani, “**Pace e amore non hanno misura - Amiamoci**”, mediante la distribuzione di vari supporti informativi e di sensibilizzazione;



- prosecuzione della campagna di comunicazione e sensibilizzazione già avviata nel 2007;
- avvio della fase dei controlli sulle strade rivolte agli autotrasportatori ed avvio delle fasi di ricerca a campione sui comportamenti a rischio;
- acquisizione di strumentazione per la rilevazione dei flussi di traffico, velocità e distanze di sicurezza tra i vari veicoli e per la creazione di un sistema informativo consultabile via web con i dati relativi al monitoraggio;
- acquisizione di strumentazione relativa all’informazione, alla prevenzione e al controllo per la riduzione della velocità di punta sulle strade provinciali;
- avvio delle attività di formazione ed informazione per gli autotrasportatori, in accordo con le Associazioni di Categoria provinciali.

3. Accordo tra Regione Emilia-Romagna, Osservatorio e Associazioni autoscuole

La Regione Emilia-Romagna, l'Osservatorio, le Rappresentanze delle Autoscuole e dell'ACI dell'Emilia-Romagna hanno sottoscritto un Accordo finalizzato ad una miglior preparazione dei giovani che sono in procinto di acquisire la patente.

L'obiettivo è definire un programma di lavoro che valorizzi le buone prassi già esistenti, svolgere un'opportuna azione di monitoraggio e di verifica, attivare contemporaneamente alcune sperimentazioni in grado di incidere positivamente sulla preparazione alla guida di tutti, portandole "a sistema" in modo da trasformare e migliorare l'offerta formativa.

I temi che fanno parte dell'accordo di programma saranno promossi con una diversa scansione temporale:

1. la preparazione per l'acquisizione del certificato di idoneità alla guida, su strada, del ciclomotore;
2. la preparazione alla guida dei giovani per l'acquisizione della "prima patente";
3. l'aggiornamento e l'informazione sulle nuove norme del codice della strada e sugli interventi riguardanti i provvedimenti sulla mobilità;
4. il recupero dei punti-patente;
5. la preparazione alla guida dei diversamente abili;
6. la preparazione alla guida degli stranieri in particolare degli extra-comunitari.

Nel 2008 è proseguita, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali, l'attività di organizzazione di seminari per i formatori, docenti ed istruttori di guida, iniziata alla fine del 2007 nella provincia di Forlì-Cesena, realizzando seminari anche nelle province di Parma, Piacenza, Modena, Rimini, Ferrara e Bologna.

4. Piano Regionale della Prevenzione Sanitaria 2006-2008

Il "Piano nazionale della prevenzione" nasce dall'intesa siglata il 23 marzo 2005 da Stato, Regioni e Province autonome. In tale sede si è stabilito che ciascuna Regione e Provincia autonoma adotti un piano, di durata triennale, per definire interventi organici su quattro ambiti di azione: la prevenzione della patologia cardiovascolare; gli screening oncologici; le vaccinazioni e la prevenzione degli incidenti in ambito di vita e di lavoro.

La Regione Emilia-Romagna, con Delibera di Giunta regionale n. 426 del 27 marzo 2006, ha approvato la parte relativa agli **incidenti stradali**.

Il progetto operativo messo in atto è complesso e richiede l'intervento di molteplici attori, con differenti ruoli, professionalità e competenze, per coordinare le azioni dei molti soggetti che concorrono a determinare condizioni fisiche, psicologiche e comportamentali delle persone, le caratteristiche fisiche dei luoghi, le politiche della mobilità e le politiche della pianificazione territoriale.

Il progetto prevede quindi tre obiettivi di sorveglianza e sette progetti di prevenzione; in particolare l'Osservatorio ha seguito quello relativo alla **campagna di indirizzo per l'educazione alla guida sicura nelle scuole e nelle autoscuole**, rivolto ai patentandi, articolandolo in due sottoprogetti:

1. formazione dei formatori perché questi siano in grado di educare/informare i giovani sui rischi per la salute presenti sulle strade e sull'importanza dei dispositivi di protezione individuale;

2. inserimento della rete di centri e delle iniziative di prevenzione alcolologica del Servizio Sanitario Regionale nei percorsi di formazione dei giovani alla guida sicura.

In particolare, nel 2008 sono state effettuate le seguenti attività:

- prosecuzione delle attività di coordinamento, d'intesa con la Direzione Generale Sanità della Regione, di due Gruppi di progetto per la prevenzione degli incidenti stradali (diffusione della cultura del rispetto delle regole della convivenza civile, del diritto alla cittadinanza, del Codice della strada); partecipazione agli altri gruppi di lavoro per azioni da sviluppare anche nell'ambito dei piani per la salute;
- azioni formative ed informative sugli stili di vita, sui comportamenti a rischio, sullo stato psicofisico, sulla efficienza della "persona" alla guida del veicolo, azioni dedicate al problema di "alcol, droghe" e guida sicura.

5. Partecipazione al Gruppo Tecnico interassessorile in materia di diritti dell'infanzia e della adolescenza

L'Osservatorio collabora, sui temi dell'educazione stradale, alle attività del gruppo tecnico interassessorile nominato a supporto delle politiche per l'infanzia e l'adolescenza.

Tale gruppo, costituito nel 2005 ai sensi della L.R. 10/04, ha lo scopo di documentare, attraverso uno sforzo di sintesi, le azioni promosse dalle diverse Direzioni generali della Regione Emilia-Romagna a favore dell'infanzia e dell'adolescenza, azioni sostenute e talvolta orientate da un quadro legislativo sovranazionale, europeo e nazionale assai ricco e articolato. In particolare, il diritto alla partecipazione dei cittadini in età evolutiva viene assunto come parametro per affrontare il grande tema della qualità della vita per tutti, a partire dalle categorie sociali più deboli.

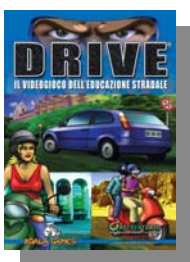
6. Produzione e distribuzione di materiali informativi

L'Osservatorio svolge numerose attività connesse all'ideazione, alla realizzazione, alla produzione, alla ristampa e alla distribuzione di numerosi materiali informativi.



Cd audio "Filastrocca rap"

Il CD audio è rivolto ai bambini della scuola materna e delle prime classi delle scuole elementari e consiste in un loro messaggio destinato agli adulti affinché rispettino le regole per chiedere un maggior rispetto anche per loro.



Cd "Rom Drive"

Il CD-ROM multimediale DRIVE, strumento studiato per l'"edutainment" (education/entertainment), è prodotto dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza insieme alla Società Koala Games. Si tratta di uno strumento innovativo di divulgazione pensato e realizzato per dotare le scuole di un materiale didattico in grado di aiutare i ragazzi nel loro percorso di preparazione alla guida del ciclomotore, utilizzando un linguaggio appropriato e metodologie di comunicazione particolarmente innovative.

Il Cd-Rom Drive unisce all'aspetto del gioco gli aspetti fondamentali del percorso formativo per la preparazione alla guida: la conoscenza delle regole del Codice della Strada, il problema dei comportamenti idonei alla guida, la conoscenza del mezzo e la conoscenza del territorio, secondo le esperienze di preparazione alla guida condotte in regione da molti anni.

Questo materiale può essere fondamentale sia per i programmi scolastici rivolti all'educazione stradale (art. 230 del Codice della Strada) e per i moduli di 8 ore sul tema della convivenza civile e dell'accettazione delle regole, sia per la preparazione ai quiz delle prove d'esame per il "patentino" (contiene, infatti, tutti i quiz ministeriali, le simulazioni d'esame con relative risposte, ecc.).

Opuscolo - manuale "Voglia di bicicletta"



Il manuale "Voglia di bicicletta", realizzato dall'Osservatorio in collaborazione con il Touring Club Italiano - Direzione "Giovani, Educazione, Scuola", è dedicato a docenti e alunni delle scuole elementari per stimolare la conoscenza del territorio e l'utilizzo della bicicletta, giocando con l'apprendimento delle regole della strada. La pubblicazione riporta le principali regole del Codice della Strada e invita a giocare per apprenderne le regole; incentiva e stimola la ricerca per conoscere meglio il territorio e a percorrerlo con la bicicletta.

DVD Raccolta di spot internazionali "Alla velocità del sogno" 1ª, 2ª e 3ª edizione

Il DVD fornisce in un unico supporto le tre raccolte di spot internazionali raccolti e selezionati dal 1999 al 2008, ideati e prodotti per campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale. Rappresenta un importante sussidio di grande impatto, che, con un linguaggio anche visivo molto vicino ai giovani, è in grado di suscitare forti emozioni e di trasmettere messaggi molto convincenti.

7. Azioni formative e campagne informative



Produzione del supporto multimediale **"A tutto casco"**: iniziativa, realizzata nell'ambito del progetto cofinanziato dall'allora Ministero delle Attività Produttive, finalizzata all'informazione e all'assistenza agli utenti e ai consumatori per i diritti alla salute e alla sicurezza nel trasporto, in particolare per rendere consapevoli i giovani dei comportamenti a rischio nell'uso del ciclomotore e del motociclo.

Il kit si compone di un CD ROM e di un libretto.

Il libretto, illustrato da Cinzia Ghigliano, con testi di Marco Tomatis, è basato su una sceneggiatura mista fumetto/scritto sulla falsariga delle "sliding doors", cioè delle storie possibili o ipotetiche a seconda di come ci si comporta o meno in determinate situazioni. Il cd-rom è stato concepito come strumento di supporto per gli insegnanti, per stimolare la discussione in classe sui principali temi legati alla sicurezza stradale relativi ai comportamenti alla guida del mezzo a due ruote. L'intero "pacchetto" multimediale è pensato per i giovani dai 14 ai 17 anni: un'età in cui gli adolescenti non sono più bambini ma non si sentono nemmeno totalmente adulti, vogliono dimostrare a se stessi e agli altri di essere indipendenti, autonomi, capaci di gestire la propria vita e le proprie scelte. Per questo "A tutto casco" vuol far sentire i ragazzi protagonisti del proprio processo formativo, lasciando spazio all'autonomia intellettuale e al bisogno di elaborazione personale di problemi e situazioni. Al tempo stesso il kit vuole "formare" anche i docenti: per

loro sapere diventa importante per porsi di fronte agli alunni con una totale disponibilità a informare, a rispondere agli interrogativi, a trasmettere comportamenti corretti.

L'idea su cui si struttura il kit è quella di un prodotto multimediale in grado di fornire al docente spunti educativi per una lezione dedicata alle diverse “facce” della sicurezza a bordo di un motoveicolo. Una griglia appositamente sviluppata per il formatore, all'interno di una documentazione didattica cartacea, mostra come utilizzare al meglio lo strumento. L'insegnante potrà decidere come organizzare e gestire l'attività, quale argomento affrontare per primo e in quale ordine trattare gli approfondimenti. L'intero percorso didattico è ideato per un'ora di lezione, che lascia libero terreno sia all'integrazione da parte dell'insegnante che alle opinioni degli studenti. Il kit educativo si adatta perfettamente tanto alla proiezione in classe quanto alla fruizione a gruppi nell'aula d'informatica; in un caso come nell'altro è sempre il docente (o il formatore) a ricoprire il ruolo di “conduttore”.



Progettazione e programmazione del **programma EUCHIRES**, cofinanziato dall'U.E. e destinato alla sensibilizzazione sull'uso dei sistemi di ritenuta per i bambini in auto, mediante realizzazione e diffusione di materiale informativo presso le scuole (manifesti e depliant), distribuzione del gadget denominato “Gillo l'armadillo” e realizzazione del Cd audio “Il Cespuglio di Rosa spinosa ed altre storie”, contenente fiabe per i bambini in età di scuola materna sui temi della sicurezza stradale.

8. Eventi e manifestazioni

L'Osservatorio agisce il più possibile in tempo reale con l'obiettivo di creare un'attenzione crescente al grave problema degli incidenti stradali, cercando di raggiungere il massimo numero di utenti della strada nelle varie sedi in cui è presente una rilevante concentrazione di persone. Per questo organizza direttamente o partecipa a fiere, saloni, convegni, seminari e manifestazioni varie, distribuendo materiale informativo e di sensibilizzazione, anche sotto forma di gadget.

Maggio in strada

Il programma “Maggio in strada”, giunto nel 2008 alla decima edizione, rappresenta il momento di massima visibilità dei programmi finalizzati all'educazione alla sicurezza stradale sviluppati durante l'anno scolastico dalle scuole, dai Comuni, dalle Province e dai diversi soggetti, sia pubblici che privati.

Rappresenta un lavoro di approfondimento e di sperimentazione avanzata, di importante valore culturale e metodologico, sicuramente innovativo per un tema di così particolare complessità. Sul piano culturale, infatti, la manifestazione si pone l'obiettivo di alzare il livello dei diversi progetti allargando il tema dell'educazione stradale e della conoscenza delle regole della strada, al tema più complessivo dei comportamenti corretti e virtuosi, come obiettivo di convivenza civile sulle strade; sul piano metodologico, invece, si evidenzia l'ampliamento rilevante dei diversi partner, istituzionali e non, che su progetti condivisi e coordinati organizzano insieme iniziative di elevata qualità, portando contributi di idee, di professionalità, oltre che risorse economiche.

Oltre al mondo della scuola, anche il settore della Formazione Professionale da anni, come unica esperienza in Italia, ha inserito nel processo formativo il problema della sicurezza stradale nel percorso “Casa-Lavoro” ed in percorsi formativi ed informativi specifici.

Il mese di Maggio è stato dunque individuato dalla Regione come momento di massima azione di sensibilizzazione indirizzata a tutti gli utenti della strada (in particolar modo indirizzata ai giovani e alle famiglie) ed anche come fase conclusiva dei programmi didattici e formativi dedicati all'educazione alla sicurezza stradale. Dalla prima edizione, avvenuta nel 1999, la manifestazione si è consolidata ed arricchita coinvolgendo tutto il territorio regionale ed è diventata oggi un utile punto di riferimento informativo per tutti, oltre che testimonianza dell'impegno delle istituzioni nell'affrontare il tema della sicurezza stradale con determinazione, ma anche con obiettivi e metodologie condivise.

Si ricorda che oltre a "Maggio in strada", altre manifestazioni di tipo fieristico o di Sagra di Paese vengono dedicate, sia dalle scuole che dalla polizia municipale e dagli organizzatori, ad azioni di sensibilizzazione e di informazione ai cittadini sui problemi a rischio sulle strade.

Il "patentino"

Il "patentino" rappresenta da anni un elemento importante per la preparazione dei bambini e dei ragazzi ad una mobilità sicura, e, in particolare nel mese di maggio, costituisce il momento finale di vari percorsi formativi. Viene, infatti, consegnato da anni anche ai ragazzi impegnati in percorsi in bicicletta, oltre che ai bambini delle scuole materne (il patentino del triciclo) impegnati in percorsi formativi per l'utilizzo del loro triciclo.

La sperimentazione, ormai consolidata, dei progetti teorico-pratici in direzione del "Patentino" ha rappresentato, anche nel 2008, un'esperienza utile e di particolare attrazione per i minorenni che si avvicinano così alla guida del ciclomotore. Inoltre, l'anno scolastico è stato dedicato alla preparazione alla guida del ciclomotore, alle prove per una guida sicura, alla conoscenza del sistema della viabilità e alla preparazione psico-fisica alla guida.

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, ha avviato da anni nelle scuole secondarie superiori anche programmi didattici finalizzati alla preparazione alla guida dei ragazzi della prima auto, oltre che del ciclomotore.

Partecipazione alla 3ª edizione dello "Sportur bicycle show" (Cervia, dal 29 marzo al 6 aprile)

Si tratta di un vero e proprio punto di riferimento per il popolo delle due ruote a pedali, con la presenza diretta di aziende del settore, che ogni anno espongono e fanno provare i loro ultimi prodotti su un intero chilometro del Lungomare Deledda di Cervia all'interno dello spazio Bicycle Show Expo.

La componente tecnica-sportiva di gare, stages, esibizioni e stand espositivi di materiali costituisce l'ossatura di questa kermesse. Inoltre, all'interno dello Sportur Bicycle Show sono sempre previste gare e intrattenimenti riservati ai bambini: soprattutto a loro è stato distribuito il manuale "Voglia di bicicletta".

"Kawa-Ica la sicurezza" (26 /27 aprile, 17/ 18 maggio)



La manifestazione, ideata e curata dal Motoclub Futa, consiste in progetto sulla sicurezza stradale, in collaborazione con Kawasaki Italia, l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, le Province di Bologna e di Firenze e con il patrocinio dei Comuni di Bologna, Monghidoro e Fiorenzuola.

La Futa, il tratto di Strada Statale 65 che collega Bologna a Firenze, divenuta celebre grazie alla Mille Miglia ed una delle strade più amate dai motociclisti, si è trasformata in un “circuit” di guida sicura per insegnare ai centauri delle due ruote come affrontare le sue curve in tutta sicurezza.

Il 17 e 18 maggio il progetto si è concluso nel comune di Bologna. Oltre alle normali attività di ogni raduno motociclistico, durante il quale è stato possibile provare i modelli di gamma attraverso un test pratico su strada, in quest’occasione sono state organizzate anche lezioni teoriche di guida su strada e di pronto intervento. Durante la prova pratica, inoltre, un capofila ha mostrato ai partecipanti il modo corretto di impostare le curve e i diversi metodi di guida da adottare in relazione alle velocità di percorrenza.

Rombi di passione 2008 (Lugo di Romagna, 27/28 settembre, 3/4/5 ottobre)



Rombi di Passione è la manifestazione che nell’arco di due fine settimana riunisce in sé eventi motoristici, momenti educativi e spazi espositivi. E’ un evento in forte crescita, giunto alla sua quarta edizione a Lugo, grazie alla collaborazione, al contributo e all’organizzazione di numerose realtà locali (enti, associazioni, aziende, volontari, ecc.) e diventato un punto di riferimento in Romagna. Il 3 ottobre, in particolare, si è svolta la “Giornata dell’Educazione Stradale”, con lezioni teoriche e pratiche propedeutiche al patentino per i ragazzi a bordo di ciclomotori, organizzate in collaborazione con il Motoclub Predappio e la Polizia Municipale di Lugo.

“Quando guidi rispetta l’anziano che sarai”



E’ il messaggio della campagna di sensibilizzazione, ideata dal Centro Antartide di Bologna, che vuole far riflettere sui rischi che coinvolgono questi cittadini in strada e sulla necessità di rispettare le regole per prevenire il più possibile i pericoli. La campagna chiede a tutti gli automobilisti di identificarsi negli anziani, nella consapevolezza che tutti lo diventeranno e che è importante, in particolare, con i propri figli, dare il buon esempio affinché siano dei guidatori rispettosi delle regole nel futuro.

La campagna, giunta alla sua quarta edizione, è stata presentata il 18 dicembre scorso con la collocazione in Piazza Maggiore di 336 sedie, una per ognuna delle vittime della strada bolognesi degli ultimi dieci anni. Su ogni sedia un foglio con un nome fittizio, l’età e la tipologia della vittima insieme ad una rosa. Ancora una volta l’obiettivo è stato quello di trasmettere un’emozione per far riflettere sulla possibilità di ridurre le tragedie stradali. Per sensibilizzare i cittadini sono stati stampati anche manifesti e depliant. Il depliant, con in copertina un post-it con la frase “quando guidi rispetta l’anziano che sarai”, è stato distribuito a tutti i 13.000 bambini delle scuole elementari di Bologna con l’invito a collocarlo sul cruscotto dell’auto dei genitori. Grazie alla collaborazione delle scuole e dei bambini è stato possibile dare una grande forza comunicativa alla campagna.

Partecipazione al 6° Salone internazionale della Sicurezza Stradale (Verona, 20 - 22 novembre 2008)



Questa manifestazione internazionale si è ormai consolidata come occasione privilegiata di formazione e dialogo tra tutti coloro che, direttamente o indirettamente e a vario titolo, abbiano tra i propri obiettivi l’innalzamento del livello della sicurezza stradale in ogni suo aspetto (dalle disposizioni normative alle soluzioni tecnologiche). Come sempre hanno partecipato numerosi enti ed istituzioni, tra cui il Governo Italiano e l’Unione Europea tramite i propri rappresentanti, le imprese e le associazioni più importanti, nonché i maggiori esperti ed i migliori tecnici del settore.

Parallelamente alle consuete esposizioni, ai convegni, ai workshop e alle rassegne delle principali novità che miglioreranno la sicurezza sulle strade, sono state realizzate iniziative volte alla promozione e allo sviluppo della cultura sul tema della sicurezza stradale, con particolare riguardo al popolo dei giovani.

Partecipazione alla 33^a edizione del Salone Internazionale dell'Auto Motor Show (Bologna, 5 – 14 dicembre 2008)



Anche per questa edizione l'Osservatorio ha partecipato con un proprio stand a questa grande kermesse dell'automobile, intendendo essere un punto di riferimento per tutti coloro che hanno visitato il Motor Show, organizzando momenti d'incontro e di confronto con i giovani per raccogliere da loro suggerimenti e indicazioni, ma anche per informarli sul comportamento da tenere sulle strade quando viaggiano in ciclomotore o in auto.

Ospiti fissi dell'Osservatorio al Motor Show sono stati **Radio Italia anni 60 e Punto Radio**, che hanno animato lo stand trasmettendo, in diretta, i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. Nello stand sono stati organizzati eventi di intrattenimento con musica, giochi e prove di abilità che hanno avuto come tema l'educazione stradale e la sicurezza e che hanno coinvolto e divertito i ragazzi in modo diverso permettendogli di scoprire e verificare il proprio livello di conoscenza delle regole e dei comportamenti da tenere sulle strade. Anche quest'anno sono stati **distribuiti quotidianamente materiali informativi e di sensibilizzazione e gadget** legati al tema della sicurezza stradale.

Lo stand regionale al Motor Show ha ospitato un vero e proprio **set fotografico allestito dal fotografo e creativo Oliviero Toscani**. L'idea è stata quella di documentare l'Italia di oggi in relazione al tema della sicurezza stradale.

Questo appuntamento bolognese rientra nel progetto e nella filosofia di RAZZA UMANA/ITALIA che La Sterpaia, Bottega dell'Arte della Comunicazione di Oliviero Toscani, sta realizzando in giro per l'Italia: un progetto di fotografia e video sulle diverse morfologie e condizioni umane, per rappresentare tutte le espressioni, le caratteristiche fisiche, somatiche, sociali e culturali del Nuovo Paesaggio Italiano. Le fotografie, le interviste e i video entreranno a far parte di un archivio multimediale e di una rassegna di esposizioni e pubblicazioni.

Il Gruppo Armonia ha presentato **“GuidaTuPro”**, il primo simulatore di guida per l'educazione stradale, in grado di riprodurre tutti i comandi di un'automobile e di ricreare con totale realismo ogni situazione normale, improvvisa o pericolosa del traffico e della superficie stradale. Totalmente made in Italy e sviluppato con anni di ricerca sulle più avanzate metodologie di intelligenza artificiale e sui più evoluti software di simulazione, “GuidaTuPro” è dotato di grafica 3D di altissima qualità e di un sofisticato sistema audio per ottenere il massimo realismo in ogni situazione proposta. Esattamente come i piloti di aerei civili o militari, anche i ragazzi che affrontano l'esame della patente potranno sviluppare, su questo potente simulatore, sia la pratica e il coordinamento dei movimenti, sia il colpo d'occhio e le tecniche di guida, prima ancora di mettersi realmente in strada su un'automobile.

Sempre nell'ambito del Motor Show l'Osservatorio ha organizzato le seguenti iniziative:

- 9 dicembre 2008
Convegno “Chiusure al traffico e inquinamento. Esperienze a confronto per una città vivibile”;
- 10 dicembre 2008
Incontro con gli studenti dell'Emilia Romagna: “L'educazione alla sicurezza stradale: il protagonismo dei giovani”
- 11 dicembre 2008
Tavola rotonda: “Segnaletica e sicurezza stradale: un obiettivo da raggiungere”.

9. Rinnovo della convenzione con l'Università di Bologna, Facoltà di Scienze della Formazione per l'aggiornamento del sito Internet

Anche nel 2008 l'intesa dell'Osservatorio con il Dipartimento di Scienze dell'Educazione e la Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Bologna, già attiva da diversi anni, intende rappresentare un utile strumento di consolidamento e di approfondimento che aiuti a valorizzare le esperienze, anche sul piano metodologico e didattico, in tema di educazione per la sicurezza stradale.

L'obiettivo specifico del progetto consiste:

- nel restyling del portale dell'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale;
- nella gestione ordinaria delle news;
- nella gestione, aggiornamento e ampliamento della sezione relativa all'iniziativa "Maggio in strada".

Il **portale dell'Osservatorio**, dunque, intende essere uno strumento in grado di trasformare il sistema a rete delle diverse partecipazioni e collaborazioni, frutto del lavoro svolto in questi anni sul territorio regionale e non solo, in un sistema che, potendo usufruire della rete telematica e dei suoi strumenti più evoluti, allarghi la maglia delle collaborazioni per raggiungere un numero di potenziali utenti estremamente più ampio di quello raggiunto con i media utilizzati sino ad ora.

8.3 GLI INTERVENTI DELLA REGIONE PER LA SICUREZZA STRADALE

8.3.1 Dati sull'incidentalità

Attualmente i dati ufficiali sull'incidentalità disponibili sono quelli prodotti e messi a disposizione dall'ISTAT, secondo i tempi e i modi stabiliti dallo stesso Istituto.

La Regione ha aderito al protocollo ISTAT, allo scopo “di sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale, anche al fine di fornire un quadro informativo idoneo a soddisfare le esigenze informative dei diversi livelli territoriali e dei centri di monitoraggio regionali e locali previsti dal Piano Nazionale di Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione, i quali opereranno con il supporto degli Uffici di statistica e i SIT degli Enti che aderiscono al presente Accordo”.

A tal fine, nel corso del 2008, la Regione ha presentato all'ISTAT un progetto sull'organizzazione delle attività connesse al processo di **produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale**, la cui **rilevazione partirà a luglio 2009**.

Si segnala, inoltre, che il Servizio Controllo strategico e Statistica della Regione, sulla base dei dati ISTAT, pubblica regolarmente, nella collana “Quaderni di statistica”, le elaborazioni relative a **“Gli incidenti stradali in Emilia-Romagna”**. L'ultimo numero disponibile elabora i dati ISTAT del 2006⁷⁶.

Di seguito si presentano alcuni **dati di sintesi aggiornati al 2007**, messi a disposizione recentemente dall'ISTAT, che aiutano a comprendere meglio la dimensione del fenomeno dell'incidentalità.

Tabella 71
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
(Anni 2001-2007 - Fonte Istat)

	Italia			Regione Emilia-Romagna		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
2001	263.100	7.096	373.286	27.457	813	38.255
2002	265.402	6.980	378.492	27.272	789	37.960
2003	252.271	6.563	356.475	26.454	756	36.552
2004	243.490	6.122	343.179	25.894	681	35.773
2005	240.011	5.818	334.858	24.250	635	33.322
2006	238.124	5.669	332.955	23.950	539	33.235
2007	230.871	5.131	325.850	23.074	531	31.815

⁷⁶ Link: <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/statistica/pubblicazioni/pubblicazioni.htm>.

Figura 173
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
(Anni 2001-2007)

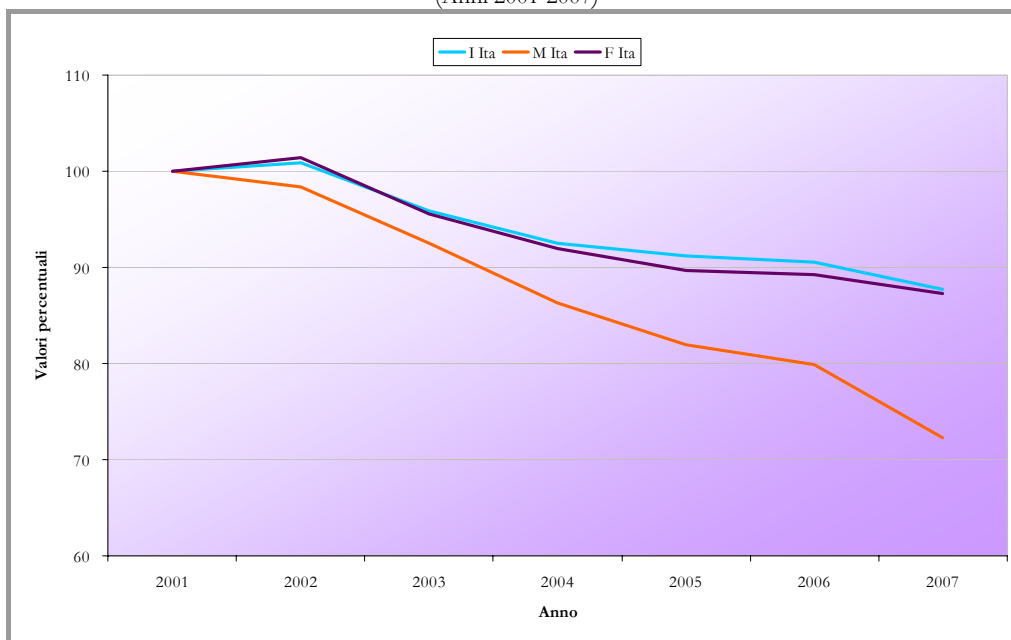
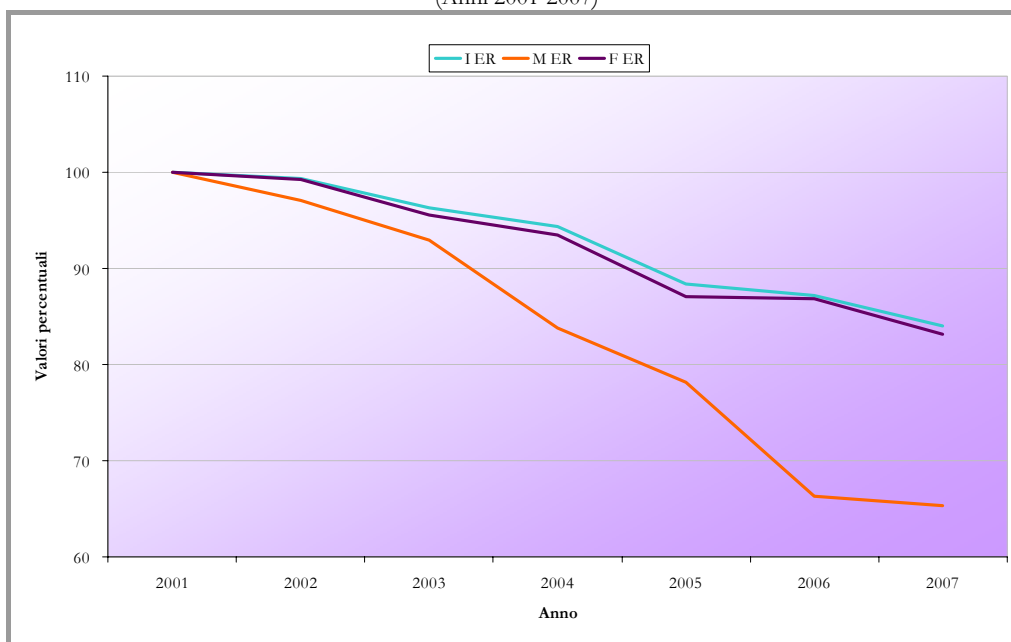


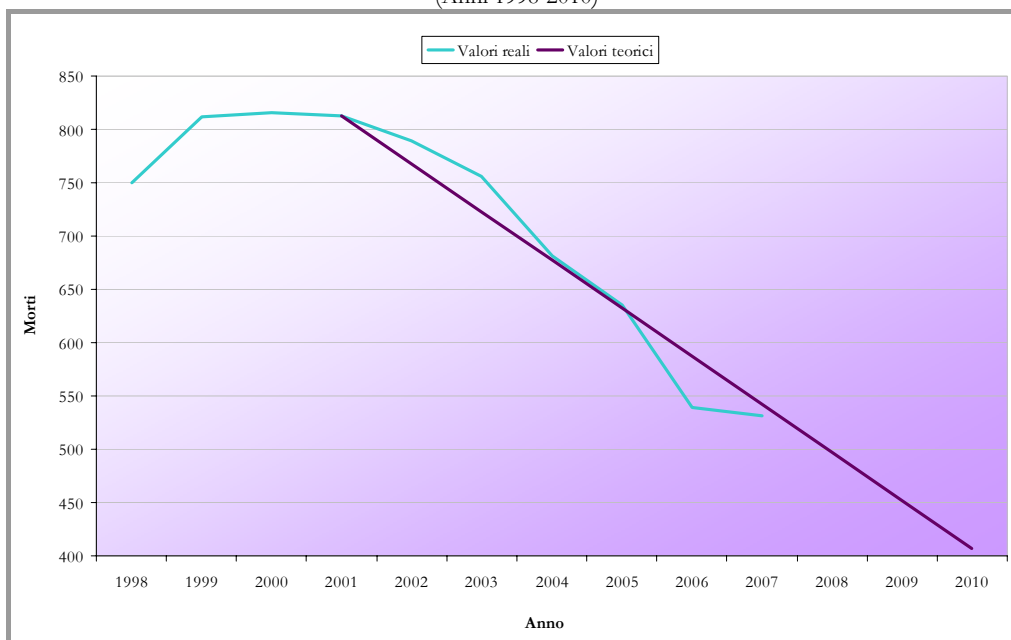
Figura 174
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
(Anni 2001-2007)



L'andamento delle curve relative a incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2007 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per l'ultimo anno, dove si è arrestato, in Emilia-Romagna, il decremento delle vittime ottenuto negli anni precedenti.

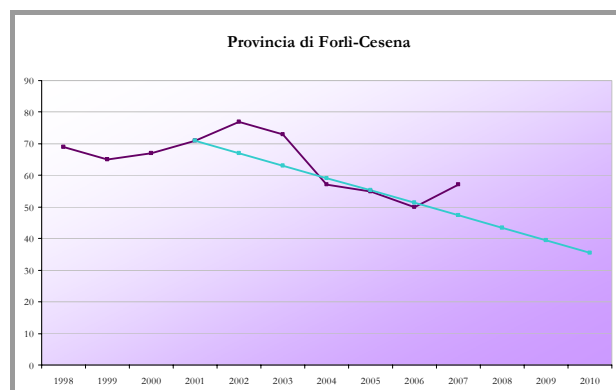
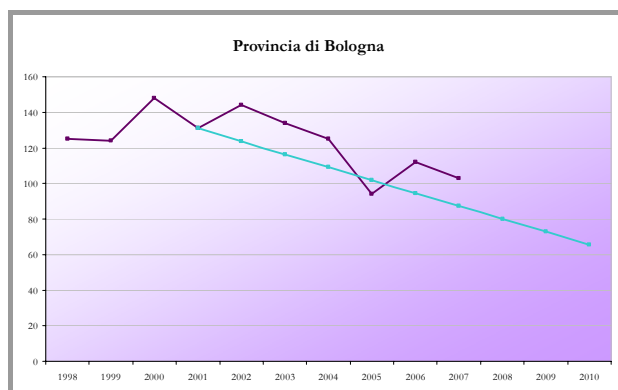
Nonostante quanto appena evidenziato, **il livello di mortalità nella regione rimane inferiore a quello richiesto** per il raggiungimento dell'obiettivo europeo della riduzione del 50% delle vittime al 2010, pur ritenendosi necessario, per il raggiungimento di tale obiettivo, che si ritorni ai valori di decremento degli anni precedenti.

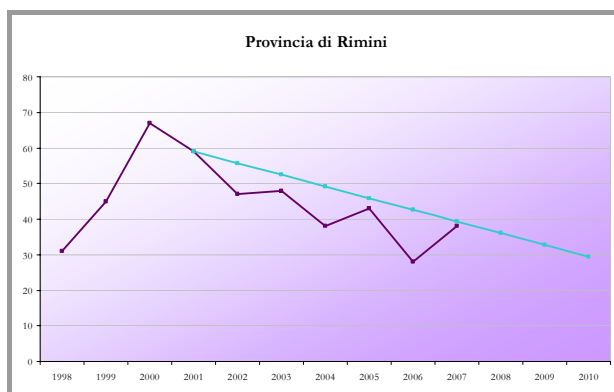
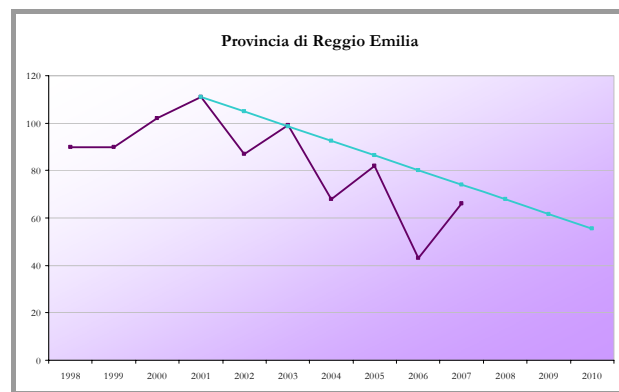
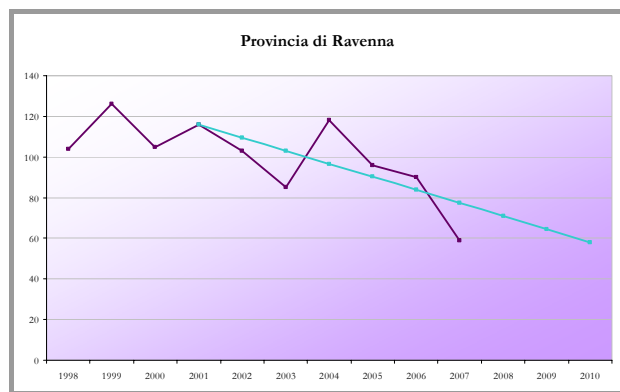
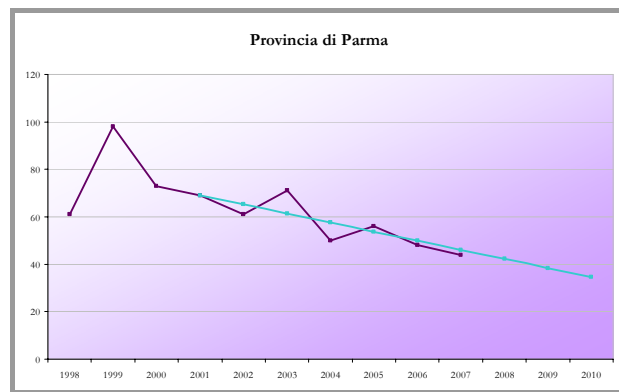
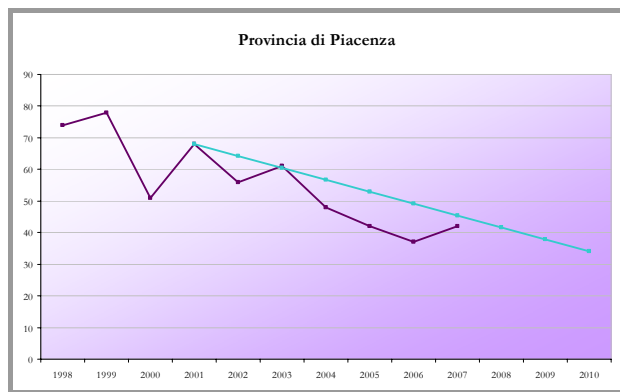
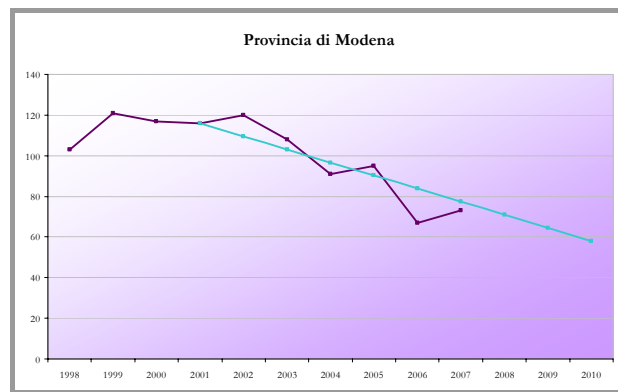
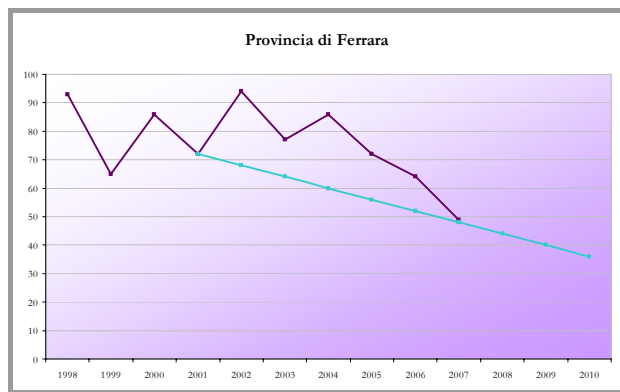
Figura 175
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna
 (Anni 1998-2010)



La necessità di tenere alto il livello di attenzione e di intervento per il governo della sicurezza stradale, necessario per il raggiungimento dell'obiettivo, è particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente ma **disaggregati a livello provinciale**. Si evidenziano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi bruciano i risultati positivi ottenuti in precedenza, esprimendo quindi la complessità del fenomeno e la difficoltà di intervenire efficacemente.

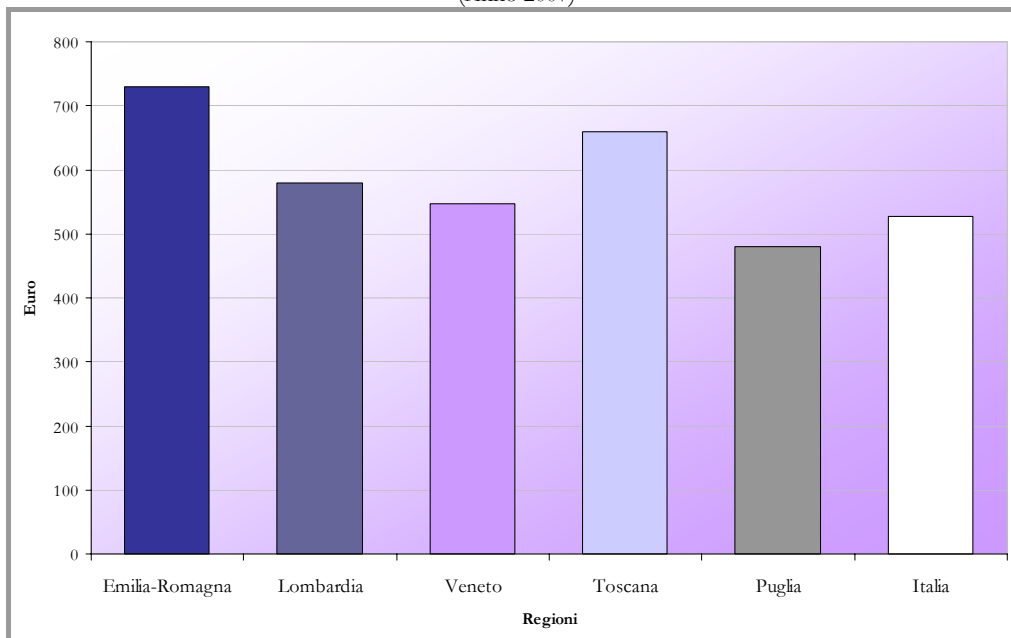
Figura 176
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 nelle province dell' Emilia-Romagna
 (Anni 1998-2010 - Fonte dati ISTAT)





Particolarmente interessante per comprendere la dimensione del fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): costi sociali = numero morti x 1.394.000,00 + numero feriti x 73.600,00). Questo parametro, infatti, ci consente di confrontarci con altre Regioni e con la media italiana, mettendo bene in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione.

Figura 177
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
(Anno 2007)



Un altro elemento particolarmente utile per conoscere il fenomeno ed indirizzare le politiche educative/informative per la sicurezza è quello delle **fasce di età delle vittime di incidenti stradali, letto in affiancamento all'andamento della popolazione**. Si evidenzia, a questo proposito, che risultano in aumento proprio le fasce di età più soggette a rischio.

Figura 178
Morti per incidenti stradali per fasce di età in Emilia-Romagna
(Anno 2007)

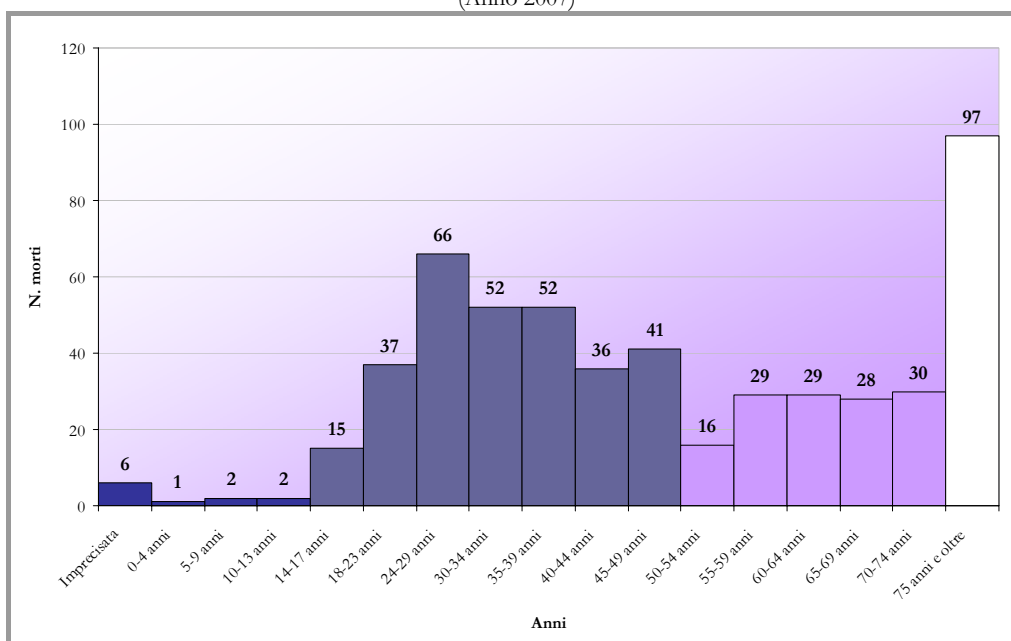
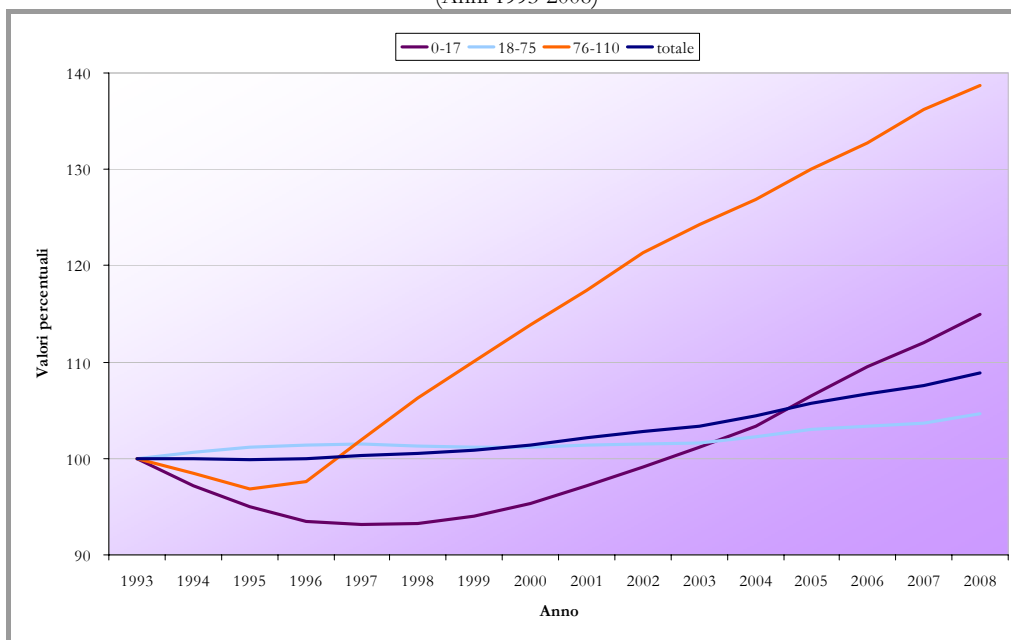


Figura 179
Popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
 (Anni 1993-2008)



8.3.2 Programmi per la sicurezza stradale

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

La Giunta regionale ha approvato, nell'aprile del 2003, la **graduatoria con la quale sono stati finanziati 66 progetti** (per un importo complessivo di circa 10.000 Euro di contributi regionali a fronte di oltre 27.000.000 Euro di lavori) **sui 162 presentati**, con una richiesta complessiva di quasi 21.000.000 Euro di contributi.

Nell'ambito dell'obiettivo stabilito nel Programma di azione europeo per la sicurezza stradale di riduzione del 50% entro il 2010 delle vittime della strada, nel novembre 2002 è stato approvato il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)** riferito al biennio 2002-2003, nonché il **primo Programma annuale di attuazione**, che prevedeva la gestione a livello regionale delle risorse. Alla **Regione Emilia-Romagna sono stati affidati 1.148.913 Euro**, quale limite di impegno quindicennale per la contrazione di mutui da parte delle Province e dei Comuni, che hanno consentito la concessione di contributi per circa 12.000.000 Euro.

Con la delibera di Giunta regionale n. 1466 del 28/7/2003 è stato approvato il **“Disciplinare” per l'accesso ai finanziamenti da parte delle Province e dei Comuni**, che favoriva fortemente l'associazione tra Enti e gli interventi integrati (non solo infrastrutturali, dunque, ma relativi anche ad altre azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale). In particolare, gli interventi dovevano riguardare **“Aree Zero”**, cioè ambiti territoriali in cui concentrare, anche con modalità esemplari, iniziative e progetti riguardanti più campi di intervento (messa in sicurezza delle strade extraurbane, moderazione del traffico, formazione di aree

pedonali, creazione di reti ciclabili, rafforzamento dell'efficacia dei programmi di educazione stradale, creazione di centri di monitoraggio e controllo, ecc.), volti tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti.

Sulla base di tali valutazioni è stata predisposta una graduatoria delle proposte, approvata con Delibera n. 2565 del 9/12/2003: **sono stati finanziati 19 progetti (su 27 presentati), per un totale di 32.958.000 Euro**, di cui 12.434.100 Euro derivanti dal cofinanziamento statale. Nel novembre 2003 è stato approvato il **secondo Programma di attuazione del Piano**, per la gestione del quale è stata adottata una procedura analoga alla precedente.

Con la Delibera di Giunta n. 1037 del 4/7/2005 è stato approvato il **nuovo Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti**, sostanzialmente simile al precedente. La graduatoria, approvata con la Delibera regionale n. 95 del 30/1/2006, ha previsto un finanziamento di 16 proposte, su un totale di 46 pervenute. La somma assegnata è stata di **1.472.253 Euro** per quindici annualità, corrispondenti a circa 17.000.000 Euro di finanziamenti, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 Euro.

Attualmente, per la modifica del quadro legislativo, che di fatto ha bloccato le erogazioni dei finanziamenti del PNSS, 15 interventi tra i 35 complessivi in posizione utile nelle graduatorie PNSS non hanno ancora potuto ottenere il finanziamento previsto. Nel frattempo, con la Delibera di Giunta regionale n. 1079 del 16/7/2008, è stata approvata la convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'assegnazione dei **fondi relativi al 3° Programma del PNSS, pari a circa 4 Milioni di Euro** (integrati con l'assegnazione dei fondi regionali relativi alla L.R. 30/92 pari a 2 Milioni di Euro) e sono state avviate anche le relative procedure.

Tabella 72
Sintesi Programmi per la sicurezza

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo importo interventi finanziati (arrotondato, in Euro)	Importo complessivo importo contributi assegnati (arrotondato, in Euro)
L.R. 30/92 1, 2 e 3° Bando	455	198	45.000.000,00	20.000.000,00
L.R. 30/92 (4° bando e estens.)	162	66	27.500.000,00	10.000.000,00
1° PNSS (bando regionale)	27	19	33.000.000,00	12.500.000,00
2° PNSS (bando regionale)	46	16	46.000.000,00	17.000.000,00
Totale programmi sicurezza	235	299	151.500.000,00	59.500.000,00

Di seguito si riportano le **tabelle dettagliate per il 4° Bando e i due Programmi del PNNS**.

Tabella 73
Assegnazione finanziamenti Programmi per la sicurezza stradale suddivisi per Province

	Importo complessivo	Importo assegnato dalla Regione
Provincia di Bologna		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	2.940.967,06	1.342.468,53
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	4.064.000,00	1.625.600,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	4.029.166,00	1.411.666,00
Totale finanziamenti PNSS	8.093.166,00	3.037.266,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia BO	11.034.133,06	4.379.734,53
Provincia di Forlì-Cesena		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	3.219.748,28	1.240.000,00
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	2.650.000,00	1.060.000,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	6.938.000,00	2.776.000,00
Totale finanziamenti PNSS	9.588.000,00	3.836.000,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia FC	12.807.748,28	5.076.000,00
Provincia di Ferrara		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	1.699.924,62	826.462,32
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	4.410.000,00	1.499.400,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	4.920.000,00	1.968.000,00
Totale finanziamenti PNSS	9.330.000,00	3.467.400,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia FE	11.029.924,62	4.293.862,32
Provincia di Modena		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	5.241.853,97	1.511.500,00
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	6.095.000,00	2.390.000,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	12.537.000,00	4.173.834,00
Totale finanziamenti PNSS	18.632.000,00	6.563.834,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia MO	23.873.853,97	8.075.334,00
Provincia di Piacenza		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	695.613,93	321.631,97
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	1.284.000,00	513.600,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	3.550.000,00	1.420.000,00
Totale finanziamenti PNSS	4.834.000,00	1.933.600,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia PC	5.529.613,93	2.255.231,97
Provincia di Parma		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	4.366.348,01	1.486.375,38
Totale finanziamenti	4.170.000,00	1.261.500,00

1° Programma PNSS		
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	3.146.600,00	1.258.640,00
Totale finanziamenti PNSS	7.316.600,00	2.520.140,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia PR	11.682.948,01	4.006.515,38
Provincia di Ravenna		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	3.728.000,00	989.250,00
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	3.750.000,00	1.500.000,00
Totale finanziamenti PNSS	3.750.000,00	1.500.000,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia RA	7.478.000,00	2.489.250,00
Provincia di Reggio Emilia		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	3.970.974,80	1.795.665,39
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	4.785.000,00	1.884.000,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	8.127.200,00	3.000.000,00
Totale finanziamenti PNSS	12.912.200,00	4.884.000,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia RE	16.883.174,80	6.679.665,39
Provincia di Rimini		
Totale finanziamenti regionali (al netto delle revoche e con estensione)	1.668.700,77	728.017,95
Totale finanziamenti 1° Programma PNSS	1.750.000,00	700.000,00
Totale finanziamenti 2° Programma PNSS	2.500.000,00	1.000.000,00
Totale finanziamenti PNSS	4.250.000,00	1.700.000,00
Totale finanziamenti sicurezza stradale territorio provincia RI	5.918.700,77	2.428.017,95

Fonte dei finanziamenti regionali: L.R. 30/92 - 4° Bando.

Fonte dei finanziamenti 1° Programma PNSS: Delibera di Giunta 2565/03 (1° Programma di attuazione del PNSS).

Fonte dei finanziamenti 2° Programma PNSS: Delibere di Giunta 95/06 e 212/06 (2° Programma di attuazione del PNSS).

Per i finanziamenti del 1° e 2° Programma PNSS l'importo indicato è stato assegnato sotto forma di limite di impegno quindicennale per la contrazione di mutui, il cui importo, per il variare del tasso di interesse, può essere risultato minore o maggiore dell'importo indicato; inoltre attualmente alcuni enti sono in attesa di decreto interministeriale per accedere al finanziamento.

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9 MONITORAGGIO DEL SETTORE

9.1 PREMESSA

L'esigenza di spostare e di movimentare le merci genera flussi di veicoli che contribuiscono al consumo di risorse scarse come energia, ambiente, territorio e infrastrutture, causando esternalità negative, come la congestione, la saturazione stradale e l'inquinamento.

Lo studio dei fenomeni legati alla mobilità delle merci si incentra sulla ricerca della riduzione degli impatti delle localizzazioni delle attività umane e sull'incremento del potenziale competitivo delle imprese soprattutto attraverso un assetto efficiente del territorio e delle infrastrutture. La componente logistica è molto rilevante, anche perché le dinamiche prodotte dagli insediamenti che catalizzano i flussi di trasporto delle merci, siano essi nodi logistici, scali intermodali o autoporti, sono molto complesse.

In questo capitolo sono presentati i temi che maggiormente caratterizzano, in materia di trasporto merci e logistica, la situazione attuale nella regione Emilia-Romagna. In particolare, vengono prese in esame le caratteristiche del **porto di Ravenna**, che è il primo punto di approdo delle merci di importazione in regione, il **trasporto ferroviario delle merci** e le strutture di servizio al trasporto, in particolare le strutture ferroviarie quali **scali merci/interporti** e **nodi logistici**.

Viene, inoltre, trattato il settore dell'**autotrasporto**, con un'analisi sulle caratteristiche delle imprese presenti nella regione e il loro rapporto con la **Grande Distribuzione Organizzata** (GDO). Dei molteplici fattori che rendono complessa la gestione del trasporto merci nella regione, la GDO e il parcellizzato settore dell'Autotrasporto si configurano tra le leve più insidiose su cui agire per fluidificare il sistema logistico locale.

Completa il quadro l'attività regionale relativa alla razionalizzazione del trasporto merci nelle aree urbane, la **logistica urbana**, che riveste grande importanza per l'efficienza e la vivibilità dei sistemi urbani.

Per parlare di trasporto delle merci occorre fare riferimento anche alle condizioni dell'economia regionale, che si riflette direttamente sull'andamento dello scambio dei beni e quindi sul loro trasporto. Da questo quadro risulta che l'Emilia Romagna, in sintesi, è in leggera crescita, almeno fino alla crisi iniziata nella seconda metà del 2008, che ha visto un'inversione di tendenza in tutta Europa. Nel 2007, infatti, il PIL dell'Emilia-Romagna è aumentato del 2,1% (stima Svimez), valore superiore alla media italiana (1,5%) ma sensibilmente inferiore a quella dell'area euro (2,6%). L'espansione del prodotto regionale si è concentrata nel triennio 2005-2007 dopo la stagnazione degli anni precedenti. Alla crescita ha contribuito soprattutto la domanda estera.

La crescita registrata nell'industria manifatturiera ha interessato tutti i rami produttivi, seppure con intensità diversa, ad eccezione di quello tessile. Nel settore dei servizi, le vendite al dettaglio hanno continuato ad aumentare presso tutte le strutture della Grande Distribuzione.

Nel 2007 l'export è aumentato in maniera significativa, con un ritmo superiore a quello dell'Area Euro (6,0%), e l'Europa rappresenta la principale area di scambio merci.

Il trasporto di merci su strada ha come origine e destinazione prevalentemente la regione stessa (oltre il 60%). Lo scambio di merci su gomma da e per l'estero rappresenta, invece, una quota marginale (appena l'1,0%). Gli scambi con l'Italia avvengono in prevalenza con il centro nord.

Infine, da un'indagine del 2001 e 2003 effettuata dalla Regione sui mezzi circolanti nel territorio, risulta che il 76% dei furgoni < a 35 q.li e degli autocarri < a 110.q.li percorre una distanza media inferiore a 50km. e che il 55% degli autocarri > 110 q.li, gli autoarticolati ecc. percorrono distanze inferiori a 50 km. Solo il 25% utilizza l'autostrada.

9.2 IL PORTO DI RAVENNA

9.2.1 Inquadramento generale

Il porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 14 km di lunghezza, si è trasformato nel tempo **da porto industriale a porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e delle attività estrattive per le quali Ravenna è porto leader in Adriatico (un terzo del gas metano consumato in Italia proviene dagli impianti offshore di Ravenna).

E' un porto canale con 25 terminal privati, 16 km di banchine operative e fondali da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. La capacità complessiva dei magazzini è di 2.800.000 m², per i piazzali è di 1.400.000 m² e relativamente a serbatoi/silos è di 1.000.000 mc.

L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità ed il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un **nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei**. La connessione con la rete autostradale (A14 e tramite questa con la A1 e la A22) assicura trasferimenti da e per le regioni settentrionali, i paesi transalpini e l'Europa Centro-Settentrionale. Il collegamento con Roma e il Sud è assicurato, oltre che dalla A14, dalla E45. A14 ed E45/E55 contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (Corridoio 1 e Corridoio 6) e concorrono ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

Ravenna è **leader in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero** (circa il 30% del totale nazionale ad esclusione dei prodotti petroliferi) ed è un riferimento importante per il trasporto marittimo da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

Leader nazionale nel comparto delle rinfuse solide, il porto di Ravenna ha un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle Autostrade del Mare e dispone di aree per eventuali nuovi insediamenti all'interno del sedime portuale. Risulta **scarsamente incisiva nel settore traghetti e container**. Il porto di Ravenna ha la caratteristica di avere una buona disponibilità di aree: ciò rappresenta un punto di forza in relazione alla possibilità di offrire tariffe contenute per lo stoccaggio delle merci e per la loro lavorazione.

9.2.2 Il nuovo Piano regolatore del Porto

Il **Piano Regolatore Portuale** vigente (approvato nel 1989 con variante del 2001) individua, in stretta correlazione con quanto previsto nella pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici ed infrastrutturali in relazione al porto di Ravenna, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, nonché di alcuni interventi strategici per lo sviluppo del porto.

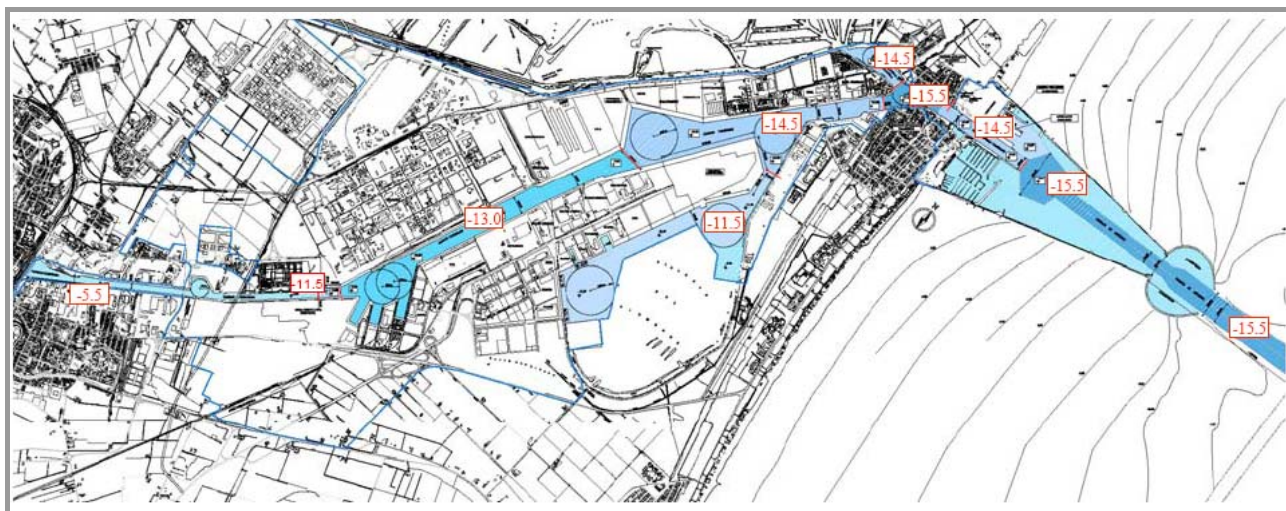
Lo **stato di attuazione** è il seguente: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, sono stati progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, l'escavo del Canale Piombone, il risanamento della Pialassa Poimbone ed altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

In relazione ai **progetti che si valutano strategici per lo sviluppo del porto**, lo stato dell'arte è il seguente:

- è stato affidato e concluso lo studio di fattibilità per l'approfondimento dei fondali a -14,50 e per il nuovo terminal container;

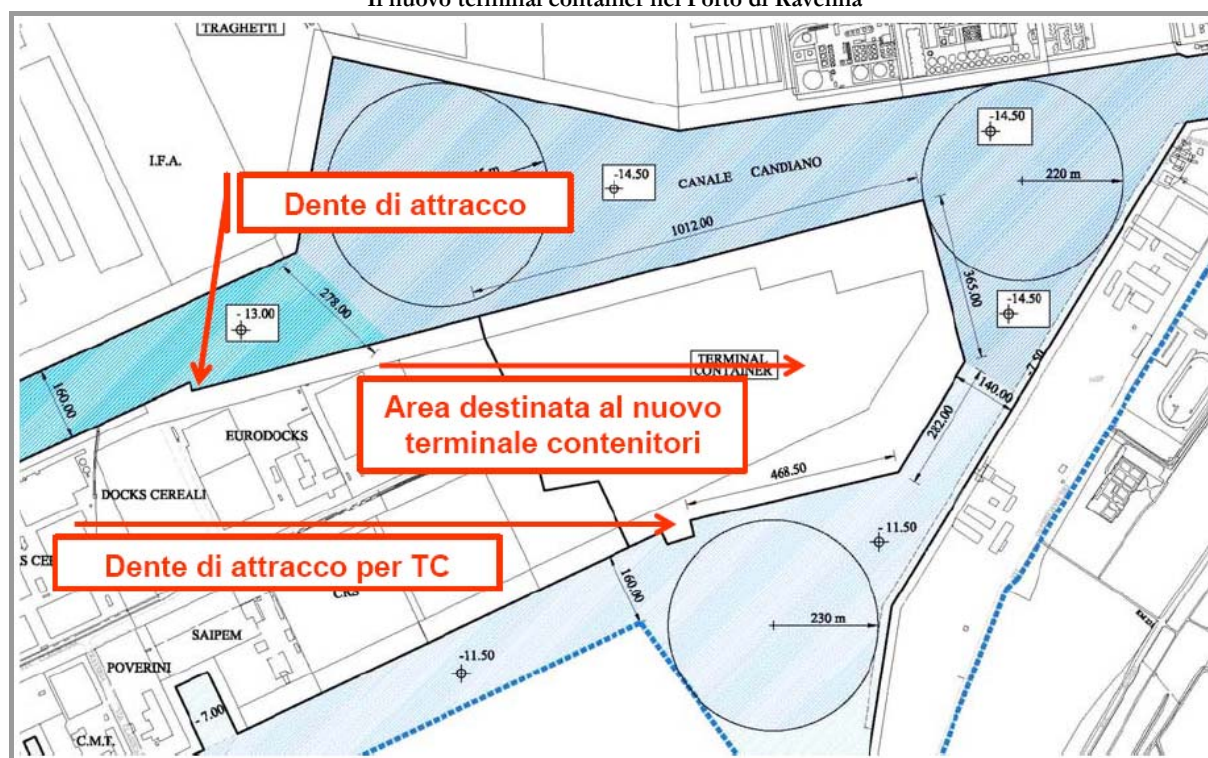
- nel gennaio 2006 è stata sottoscritta la dichiarazione di intenti tra Autorità Portuale, Comune, Provincia, Camera di Commercio e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'escavo e del terminal container;
- è stata predisposta la bozza di accordo di programma sul suddetto tema tra Autorità Portuale, Comune, Provincia, Camera di Commercio, Regione Emilia-Romagna e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- è in corso di approvazione la variante al PRP per consentire le realizzazioni sopra citate, ed in particolare la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP ed aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

Figura 180
I fondali previsti nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Figura 181
Il nuovo terminal container nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

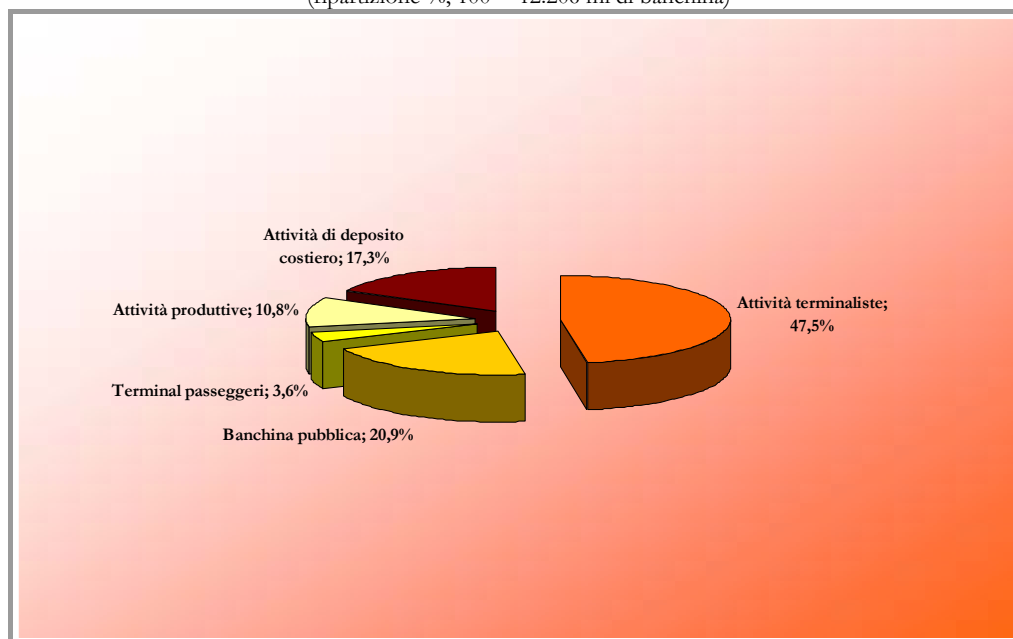
9.2.3 Gli operatori logistici privati

Il Porto di Ravenna è oggi uno scalo consolidato, gestito da un'**Autorità Portuale a maggioranza pubblica**, sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio l'operatore multinazionale Contship Italia e Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale.

Nell'area prettamente portuale sono presenti infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, stabilimenti produttivi (imprese quali Marcegaglia, Hydro Agri, Polimeri Europa, Eridania, Fassa, Enichem) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminaliste, nonché relative al futuro terminal passeggeri.

Figura 182
Destinazione delle aree di water-front del Porto di Ravenna
(ripartizione %, 100 = 12.206 ml di banchina)



Fonte: elaborazione Nomisma dati A.P. Ravenna.

Figura 183
Localizzazione degli operatori logistici del Porto di Ravenna



Fonte: Porto di Ravenna.

9.2.4 I collegamenti ferroviari e stradali

Il porto di Ravenna è **connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna**, sia tramite **gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara**, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale ed orientale.

Il collegamento verso sud, invece, costituisce una delle tre alternative previste dal PRIT (itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini) per il Corridoio Adriatico, e, rispetto alle altre, presenta il vantaggio di puntare sulle infrastrutture esistenti, opportunamente adeguate e potenziate.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali, **il porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna** (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

Su Ravenna confluiscono, inoltre, numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S. Vitale in direzione ovest, la SS16 Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna.

1. Aspetti evolutivi della portualità italiana

Il quadriennio 2004-2007 (il cosiddetto *super cycle*) è il periodo di maggiore sviluppo della portualità italiana. Esaminando le **quattro principali tipologie di traffico** (container, Ro Ro, merci varie in colli, rinfuse solide), si evidenzia che la crescita maggiore, contrariamente alle previsioni, è delle merci varie in colli (+17,3%). Il traffico container è cresciuto complessivamente dell' 8,15%, cioè solo del 2% annuo (porti di transhipment esclusi); anche il calo (-1,28%) delle rinfuse solide, destinate in genere all'industria pesante o all'industria energetica, è molto minore rispetto a quanto previsto.

Tabella 74
Traffico container nei principali porti italiani
(Anni 2004-2007, var. %; primi sei mesi 2008, var. %)

Traffico container nei principali porti nazionali Anni 2004-2007, var. %		Traffico container nei principali porti nazionali Primi sei mesi 2008, var. %	
Genova	17,60%	Genova	- 3,9%
La Spezia	7,80%	La Spezia	3%
Livorno	6,80%	Livorno	14,5%
Napoli	43,30%	Napoli	2,2%
Salerno	-11,10%	Salerno	- 33,8%
Venezia	27,40%	Venezia	8,54%
Trieste	50,60%	Trieste	3,1%
Savona	281,40%	Savona	23,9%
Ravenna	32,60%	Ravenna	- 0,07%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti di S. Bologna.

Il quadro comincia a cambiare radicalmente nel 2008. I dati di metà dicembre 2008 parlano di -7% a Genova, perdite molto contenute se paragonate al -30% dei grandi porti americani sul Pacifico.

La **forte crescita delle merci varie in colli dal 2004 al 2007** è attribuibile in parte al forte ciclo positivo della siderurgia: i porti con traffico superiore ai 3 Milioni di tonnellate che ne sono beneficiari, infatti, sono localizzati vicino a impianti siderurgici o di meccanica pesante (Taranto-Riva, Ravenna-Marcegaglia, Venezia-Fincantieri). Nei primi sei mesi del 2008 il rallentamento dell'economia ha avuto, in questo settore, riflessi negativi in tutti i porti (- 16,8%).

Tabella 75
Merci varie in colli
(Anni 2004-2007, var. %)

Merce varie in colli	
Taranto	18,86%
Ravenna	33,79%
Venezia	29,00%
Livorno	16,00%
Monfalcone	23,09%
Marina di Carrara	-15,70%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti di S. Bologna.

2. Traffico Ro Ro

Livorno è il porto italiano più importante per il traffico Ro Ro. Trieste è l'unico porto adriatico con traffico superiore ai 5 Milioni di tonnellate. La tabella seguente evidenzia la stasi delle linee Ro Ro di Ravenna.

Tabella 76
Quote di mercato nel traffico adriatico Ro Ro (n. veicoli)
(Anni 2001-2006)

Porti	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trieste	27	26	29	32	27	27
Ancona	28	28	27	27	27	26
Bari	15	16	16	17	21	25
Brindisi	11	10	15	13	11	8
Ravenna	5	5	5	5	5	5
Venezia	14	14	8	6	10	9
Totale %	100	100	100	100	100	100
Adriatico %	706.808	740.878	746.476	719.266	736.620	756.019

3. Traffico di container

Nei porti italiani l'incidenza del tonnellaggio movimentato in contenitori rispetto al totale è del 19,3%. Se calcolato più correttamente, al netto delle rinfuse liquide e del transhipment, nel 2007, che è stato l'anno record del traffico contenitori, è del 19,2%. A livello mondiale l'incidenza del traffico container non supera il 14% del totale.

Esaminando i traffici del versante adriatico, vediamo che il **container soddisfa la domanda del mercato interno, mentre il Ro Ro la soddisfa solo in parte**, essendo per circa il 70% traffico di transito, destinato ad altri Paesi, diversi dall'Italia. Pertanto il 19,2% di traffico dei porti italiani rappresentato dai contenitori acquista un'importanza ben maggiore sia sotto il profilo degli scambi a livello globale, sia di quelli nel mediterraneo. I prodotti finiti ed alcuni semilavorati che il sistema economico italiano scambia con il resto del mondo viaggiano in contenitori; sulle navi Ro Ro viaggiano alcuni prodotti specifici (auto in particolare) e molte merci di consumo che sono in transito sul territorio italiano. Per quanto riguarda lo scambio tra regioni italiane il Ro Ro è nettamente prevalente.

E' più che giustificata quindi l'enfasi che viene posta sul traffico container da chi amministra un porto o gestisce le banchine: anche se rappresenta meno di 1/5 delle tonnellate movimentate, infatti, svolge una funzione essenziale come canale primario attraverso il quale il sistema produttivo italiano e i nostri consumatori raggiungono i mercati globali.

4. Contesto competitivo

Nel contesto della crisi attuale, con il crollo dei noli marittimi, **l'incidenza della tratta terrestre sulla catena door-to-door è sempre maggiore** e diventa in molti casi il vero fattore competitivo.

Un problema strutturale dei traffici ferroviari a servizio dei porti in Italia è dato dalle brevi distanze tra porti e loro principali mercati di riferimento, in media inferiori ai 200 km, e dal forte sbilanciamento dei traffici: pieni in export e vuoti in import. E' da sottolineare che **Ravenna ha chiuso il 2008 con l'unico risultato positivo nazionale nel trasporto ferroviario** (oltre a Trieste): circa 7.000 Teu in più, pari al 20,7% d'incremento sul 2007 (fonte: Trenitalia, gennaio 2009).

Il porto di Livorno rappresenta forse il maggior concorrente di Ravenna sui mercati dell'Emilia-Romagna. Il potente sistema produttivo emiliano-romagnolo per esportare via mare utilizza gli scali del Tirreno del Nord, soprattutto Livorno e La Spezia; il porto di Ravenna viene utilizzato soprattutto per l'importazione. Inoltre i traffici d'importazione di container sono in maggioranza realizzati da linee *feeder* provenienti da altri porti di *transshipment* del Mediterraneo; i servizi diretti contribuiscono per una quota minima alla movimentazione portuale.

5. Evoluzione dei flussi di traffico merci nel porto di Ravenna (1990-2007)

Nel 2007 nel porto di Ravenna sono state movimentate 26.304.507 tonnellate di merci, valore di poco inferiore al massimo registrato nel 2006 (26.770.176 tonnellate, +5,3% rispetto al precedente massimo, datato 2004), confermando così la propria posizione tra i primi dieci porti italiani per tonnellate di merci movimentate. La crescita si rivela una caratteristica piuttosto continua. Nel periodo considerato il volume movimentato è venuto quasi a raddoppiare: +77% nel 2007 rispetto al 1990.

Figura 184
Serie storica dei flussi di traffico merci (tonn./anno)
(Anni 1990-2007)

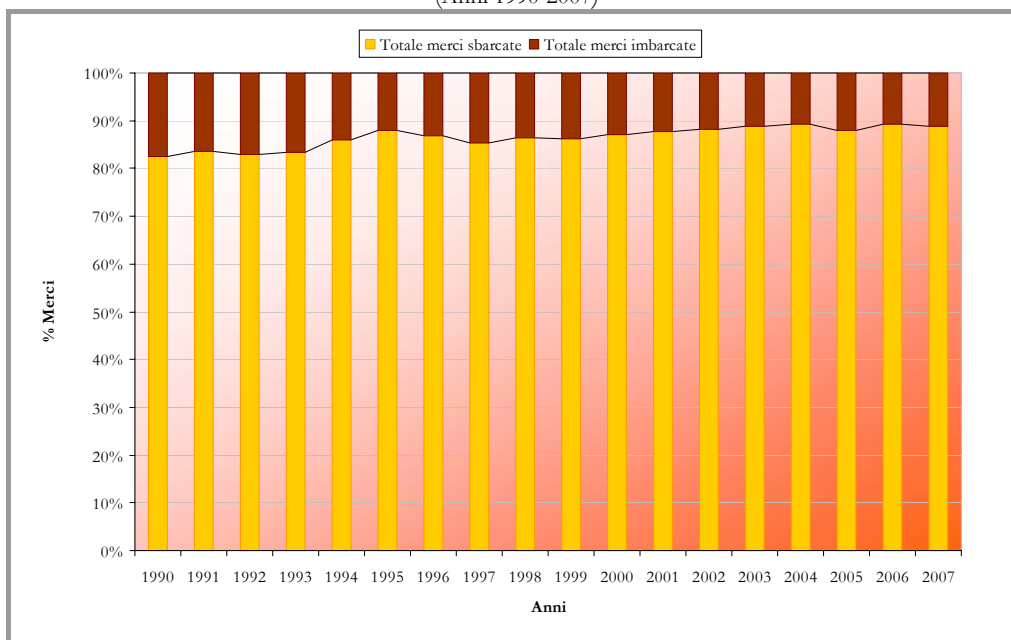


Si sono registrati, infatti, diversi anni di crescita dei volumi delle merci in arrivo o in partenza, per un **incremento medio annuo del flusso totale pari al 3,4%**.

La raccolta/distribuzione delle merci avviene per il 53% nella regione, il restante è così suddiviso: per il 19,8% nel centro-sud Italia, per il 14% nel nord-ovest e per il 12,3% nel nord-est Italia. Le relazioni vedono al primo posto gli scambi interni al territorio nazionale, per l'estero le principali relazioni sono con **Turchia, Ucraina e Cina**.

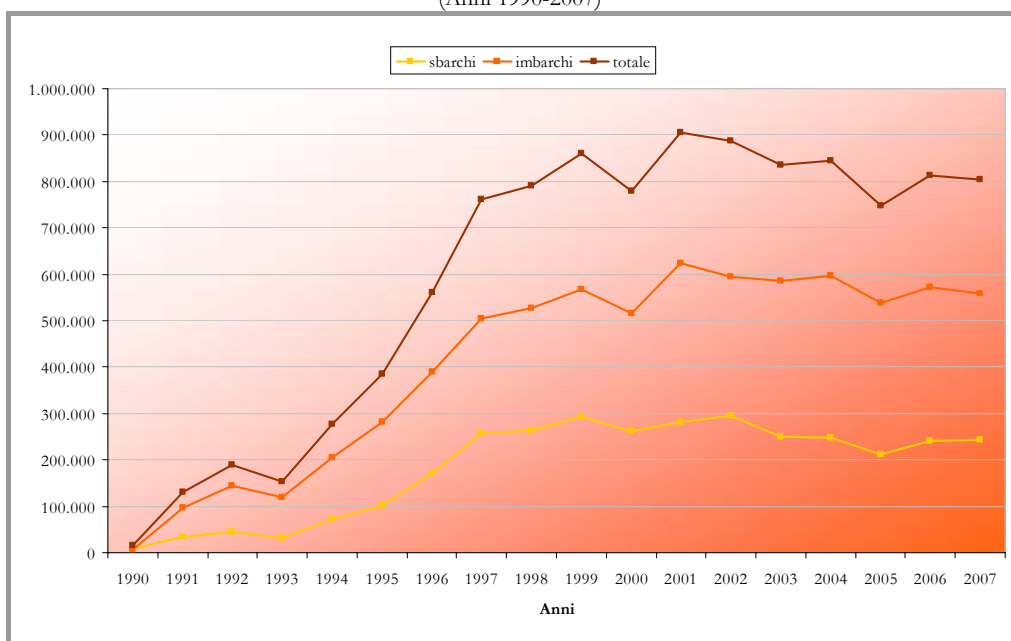
Ravenna appare soprattutto come un **porto di sbarco**; nel 2007 la merce sbarcata ha rappresentato l'88,8% del totale. Tale quota si è sempre mantenuta negli anni sopra l'80%.

Figura 185
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate
 (Anni 1990-2007)



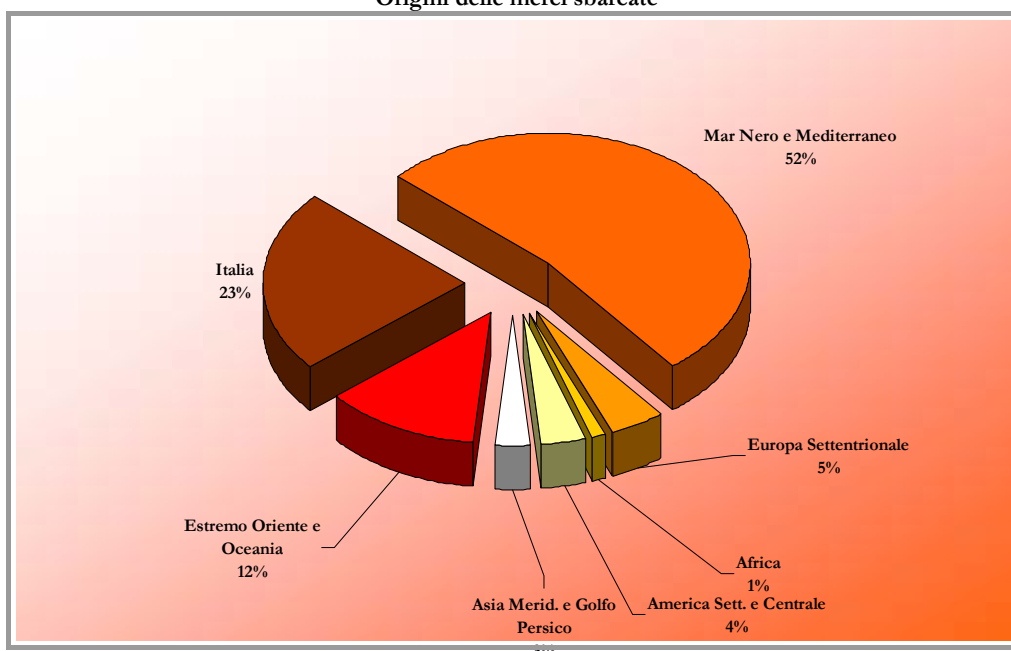
Le sole **eccezioni** sono costituite dalle merci varie in container e da quelle su trailer/rotabili, per le quali gli imbarchi addirittura superano gli sbarchi.

Figura 186
Merci in trailer/rotabili
 (Anni 1990-2007)



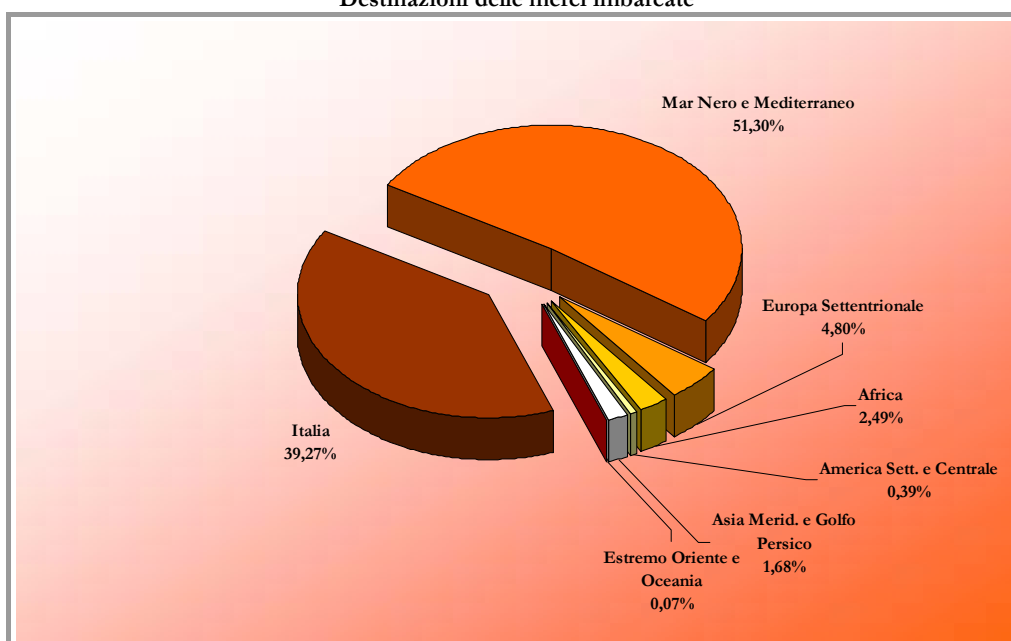
Ravenna appare attualmente rivestire il ruolo di **varco d'ingresso nel mercato italiano**. Analizzando gli ultimi dati a disposizione (2006), si nota, infatti, come quasi l'80% delle merci provenga da fuori dei confini nazionali, da dividere tra la forte relazione di Short Sea Shipping con l'area mediterranea e del Mar Nero (Ravenna è leader in Italia per gli scambi commerciali con tale area) e le altre origini più lontane, che rappresentano il restante 30%.

Figura 187
Origini delle merci sbarcate



Discorso diverso per le **destinazioni**, che si riducono sostanzialmente a quelle più prossime: i rapporti con l'area del Mediterraneo e del Mar Nero si confermano molto forti, mentre l'Italia raddoppia il dato del grafico precedente, cosicché i due gruppi si trovano a rappresentare l'approdo di oltre il 90% delle merci in uscita

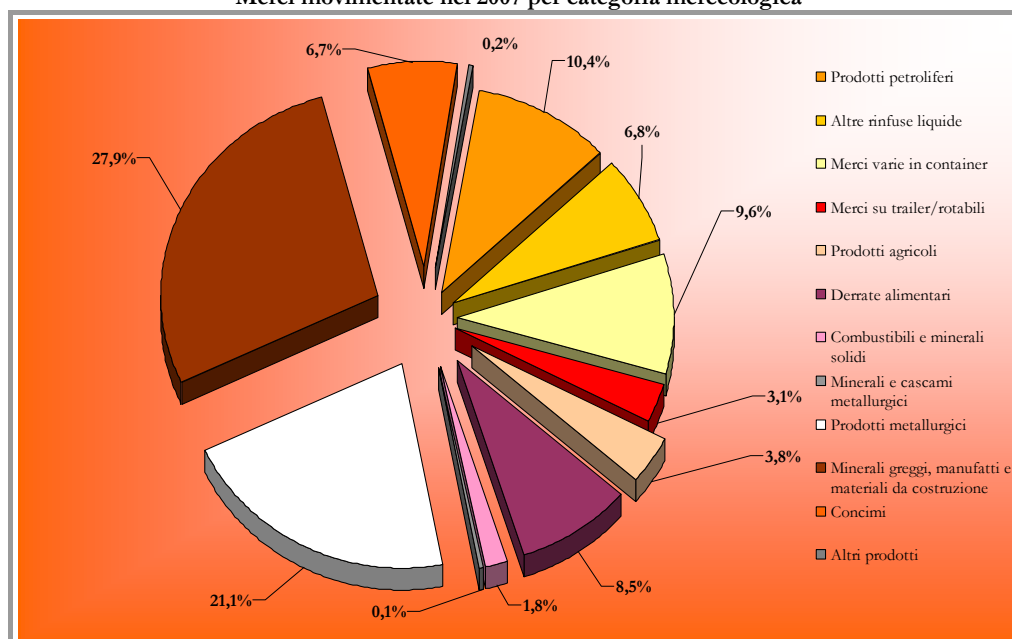
Figura 188
Destinazioni delle merci imbarcate



Per quanto riguarda le **categorie merceologiche movimentate**, il trasporto dei prodotti petroliferi e delle merci secche risulta decisivo, avendo sempre costituito, durante il periodo in esame, circa l'80% del traffico portuale. E' opportuno sottolineare, tuttavia, come si sia assistito ad un progressivo passaggio di quote tra le due categorie: partite da una situazione di sostanziale equivalenza nel 1990, la distanza è via via cresciuta consolidandosi negli anni 2000, fino a portare le merci secche a rappresentare da sole oltre i 2/3 dell'intero volume di traffico e più di 6 volte il valore dei prodotti petroliferi.

Di seguito sono evidenziate le **sottocategorie in cui vengono divise le merci secche**: come si può notare le componenti fondamentali riguardano il settore alimentare (Ravenna è il maggior porto italiano per la movimentazione di cereali e sfarinati), i prodotti metallurgici, i minerali greggi-manufatti-materiali da costruzione e, in misura minore ma comunque tale da garantire la leadership in Italia anche per la movimentazione di fertilizzanti, i concimi.

Figura 189
Merci movimentate nel 2007 per categoria merceologica



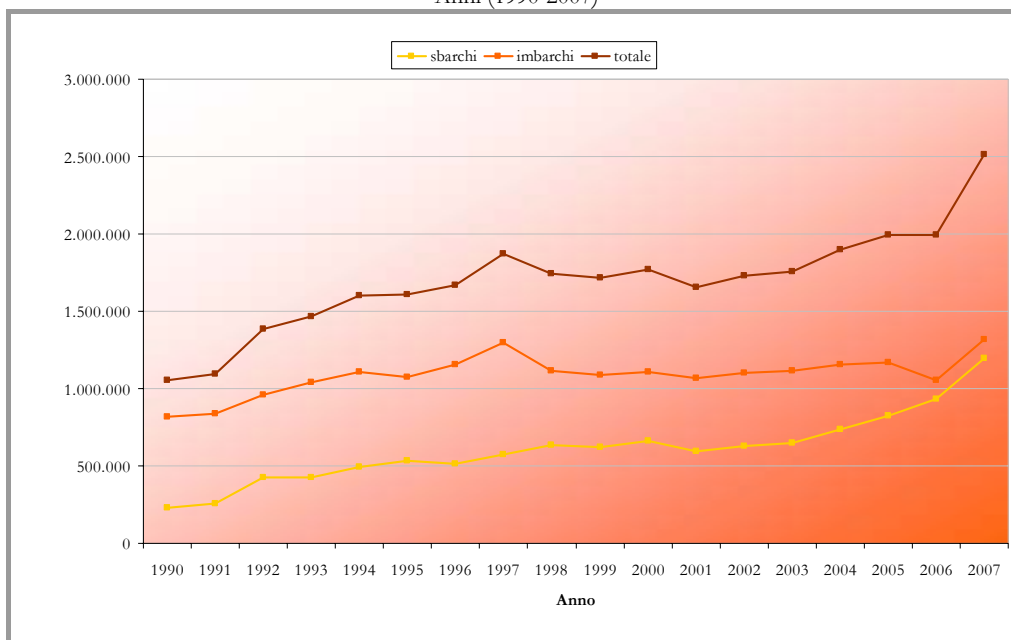
Quasi metà delle merci in transito rientrano in due sole sottocategorie: **prodotti metallurgici e minerali greggi-manufatti-materiali da costruzione**, con una concentrazione che si è andata via via rafforzando. I prodotti metallurgici hanno subito un forte incremento negli ultimi anni, sostenuto dall'aumento dell'attività industriale siderurgica (di cui è un esempio la messa a regime a partire dal 2003 di nuovi impianti produttivi del gruppo Marcegaglia, che ha fatto di Ravenna il proprio principale punto produttivo in Italia).

Nella seconda voce, la più rilevante, sono comprese le **materie prime destinate all'industria ceramica delle province di Modena e Reggio-Emilia** (soprattutto caolino e argille dall'Ucraina e feldspato dalla Turchia): ormai un terzo del fabbisogno complessivo di risorse del distretto passa attraverso il porto di Ravenna, con un trend di costante crescita soprattutto a partire dal 1993. Il peso percentuale di tale sottocategoria è arrivato ad oltre il 25% sull'intero traffico merci movimentate.

Nell'aprile-maggio 2007 l'Autorità Portuale di Ravenna e la SAPIR sono entrate (con un pacchetto del 10% ciascuna) nel capitale di Dinazzano-Po S.p.A., la società che ha in gestione lo scalo ferroviario di Dinazzano: meta di arrivo del cosiddetto "treno delle argille", il collegamento Ravenna-distretto delle piastrelle organizzato a partire dal 2002 da ACT e FER e sostenuto finanziariamente anche dalla Regione Emilia-Romagna.

Il **traffico container nel periodo 1990-2007 è più che raddoppiato**, come volume movimentato, anche grazie all'attivazione di un nuovo servizio Maersk e all'accordo Sapir-Contship per la gestione del Terminal Container (2002). In particolare **nel 2007 si è assistito ad una crescita di oltre il 25% rispetto al 2006**.

Figura 190
Merci varie in container (tonn./anno)
 Anni (1990-2007)

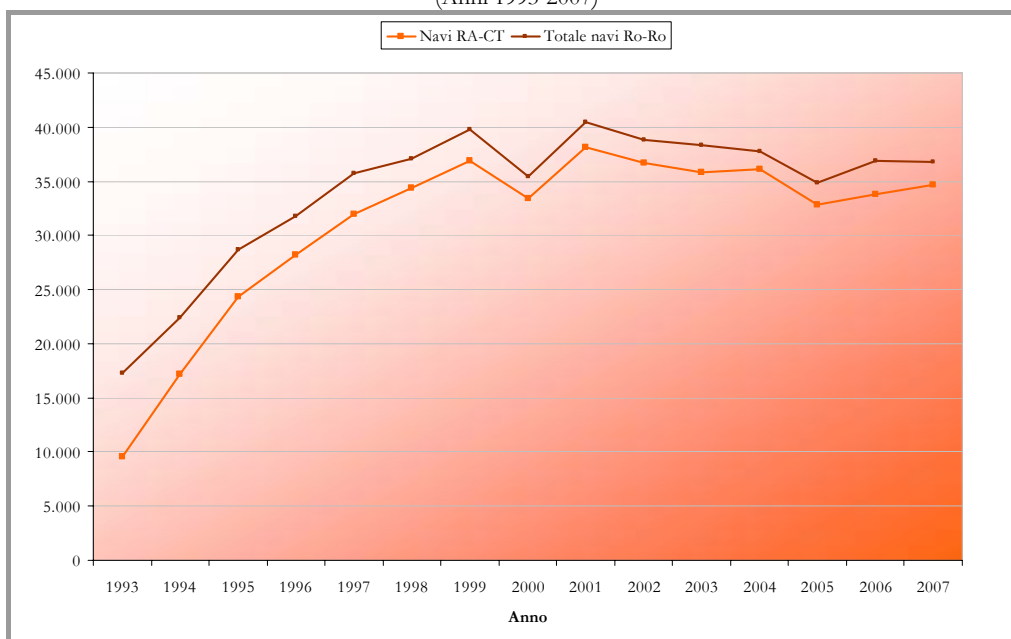


L'incidenza della categoria è notevole soprattutto prendendo in considerazione le **merci in partenza**: ne rappresenta, infatti, la voce principale, sempre stabilmente oltre un terzo del totale in uscita.

La **linea di cabotaggio Ravenna-Catania** riveste da anni una posizione di leadership tra le rotte delle Autostrade del Mare per quanto riguarda il traffico in Adriatico. Istituita nel 1991, ha conosciuto un rafforzamento repentino in concomitanza con la sostituzione (1994) dei primi traghetti con modelli più grandi e veloci in grado di garantire 12 partenze/mese (oggi sono 15-16), fino ad arrivare ad un valore consolidato dell'ordine di 800.000 tonnellate con elevato coefficiente di riempimento; tra le rare flessioni, due delle più marcate (1993 e 2000) sono coincise con problemi di carattere tecnico (avaria e incidente, che hanno limitato in entrambi i casi la frequenza dei collegamenti per tre mesi).

Nel grafico successivo è evidenziata la centralità di tale linea per il porto di Ravenna, di cui rappresenta oltre il 90% dell'offerta roll on-roll off.

Figura 191
Peso dei collegamenti Ravenna-Catania sul totale delle linee per trailer/rotabili (n. navi/anno)
 (Anni 1993-2007)

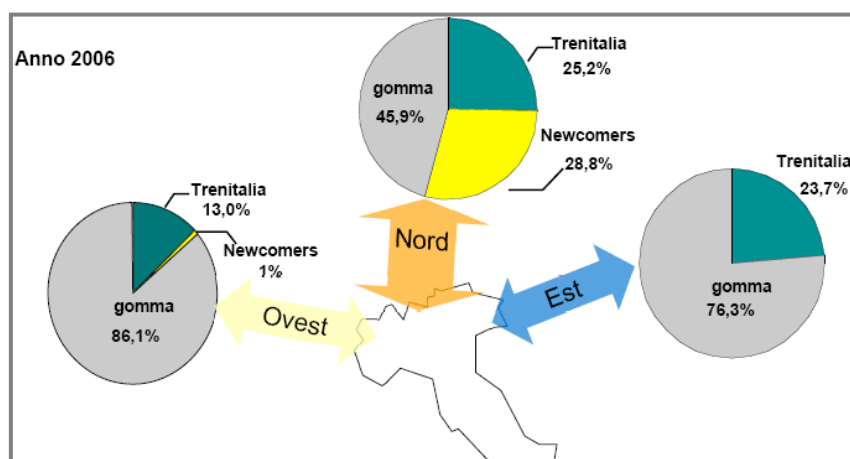


9.3 IL TRASPORTO FERROVIARIO E I NODI LOGISTICI

9.3.1 Il trasporto ferroviario merci in Italia

Il **7,8%** delle merci che hanno attraversato la penisola nel 2006 ha viaggiato a bordo di treni, contro l'**86,7%** su strada. Questa prevalenza si conserva stabile nel tempo: una delle criticità che rende difficile sviluppare un'offerta ferroviaria competitiva con l'autotrasporto è data dal fatto che il sistema industriale e i flussi merci sono concentrati nel Nord Italia, con conseguenti difficoltà di pianificazione/produzione di treni e servizi di trasporto al Centro-Sud, costosi e poco remunerativi. L'operatore principale è Trenitalia, ma l'11,6% del trasporto totale di tonnellate*km nel 2005 è stato realizzato da imprese diverse dall'operatore nazionale (newcomers).

Figura 192
Ripartizione modale in ingresso ai valichi

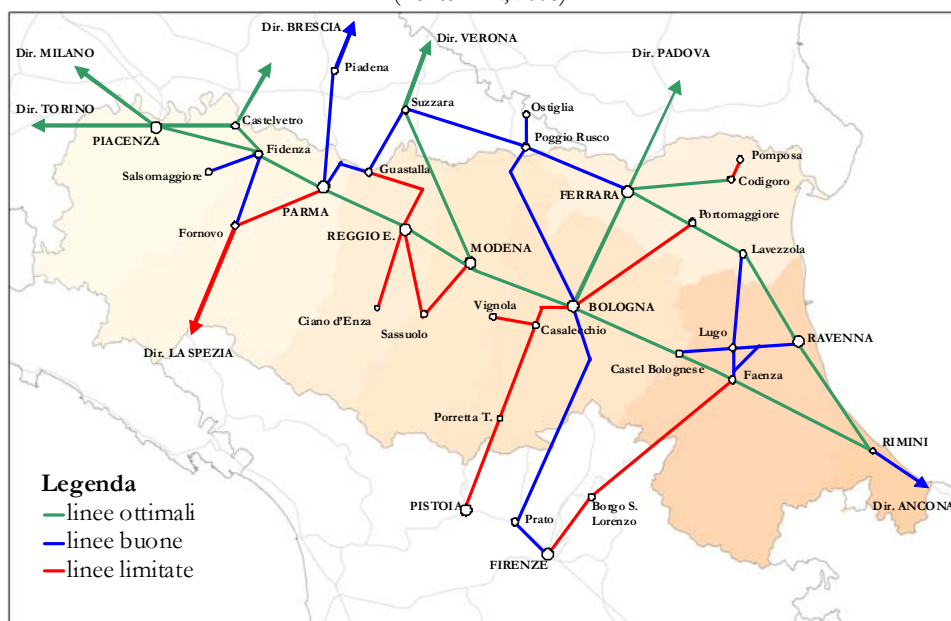


Fonte: FS, La liberalizzazione nel trasporto ferroviario, Mobility Conference - Milano, 29 gennaio 2008.

9.3.2 La rete regionale

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna è di circa **1.350 km di estensione** e appare mediamente di buon livello (con prospettiva di utilizzo delle linee AC/AV).

Figura 193
La rete regionale
(Fonte: IITL, 2008)



Linee ottimali:	Categoria D4 (22,5 t.) Massa rimorchiabile delle locomotive intermedie > 1.400 t. Almeno il 50 % dei binari di ricovero > 600 m.
Linee buone:	Categoria almeno C3 (20 t.) Massa rimorchiabile delle locomotive intermedie > 1.000 t. Almeno il 50 % dei binari di ricovero > 400 m.
Linee limitate:	Categoria almeno B2 (18 t.) Massa rimorchiabile delle locomotive intermedie > 600 t. Almeno il 50 % dei binari di ricovero > 200 m.

Rispetto all'attuale situazione delle linee ferroviarie è evidente come le caratteristiche infrastrutturali limitino le possibilità di sviluppo di traffici in primis sull'asse Parma-La Spezia e sull'ideale prosecuzione alternativa verso Verona-Brennero via Suzzara. Sono previsti, pertanto, **interventi di potenziamento sia sulla linea Pontremolese sia sulla Parma-Suzzara**, oltre a numerosi altri interventi sulle linee per la cui descrizione dettagliata si rimanda alla parte del presente documento dedicata al trasporto ferroviario.

9.3.3 Il traffico ferroviario merci regionale

La produzione di trasporto merci di Trenitalia Cargo in Emilia-Romagna nel **2007 è stata di 6.150.000 treni*km**. Il traffico ferroviario merci in **Emilia-Romagna** ha visto la **movimentazione di circa 14 milioni di tonnellate** merci trasportate da **oltre 40.000 treni**. Il traffico generato da altri operatori privati risulta ancora limitato, ma sono già presenti soggetti importanti come ad esempio SBB e Railion.

Trenitalia Cargo ha operato sia direttamente sia con affidamento su alcune tratte agli operatori regionali. Concorrono quindi a determinare tale valore anche:

- il traffico prodotto da ACT, gestito sulla linea Reggio Emilia-Sassuolo come quota di prosecuzione del traffico in arrivo a Reggio Emilia per Dinazzano, pari a circa 1 mil. di tonn./anno;
- il traffico prodotto da FER, gestito nell'ambito del modello di cooperazione con Trenitalia, pari a circa 3 mil. di tonn./anno.

Tale modello di cooperazione prevede la gestione di alcune quote di traffico ferroviario merci da parte dell'operatore ferroviario regionale **FER**, che ha prodotto **circa 2.700 coppie di treni** e trasportato **oltre 3 mil. di tonnellate di merci**, percorrendo circa **700.000 km**.

Tabella 77
Traffico merci gestito da FER
(Fonte: FER)

Linea	Tonnellate	km totali
Ravenna-Guastalla	667.029	273.504
Ravenna-Mantova	84.614	17.100
Roncafort-Ferrara	66.360	34.840
Parma-Torrile	655.118	123.622
Verona-Bologna Interporto	215.133	75.264
Ferrara-Poggio Rusco	1.905	768
Ferrara-Bologna S.Donato	179.497	23.608
Bologna S.Donato-Ravenna	278.227	36.490
Bologna S.Donato-Bologna Interporto	186.557	7.596
Bologna S.Donato-Forlì	259.007	23.424
Bologna S.Donato-Verona	337.124	80.712
Bologna S.Donato-Santarcangelo di R.	80.036	9.494
Totale	3.010.607	706.422

Tabella 78
Traffico merci Trenitalia Cargo per nodo in Emilia-Romagna
(Fonte: Trenitalia Cargo, 2007)

Impianto	Tonnellate
Bologna Interporto	2.800.000
Ravenna	2.800.000
Modena	1.700.000
Rubiera	1.500.000
Reggio Emilia	1.400.000
Piacenza	1.100.000
Castelguelfo-CePIM	960.000
Fiorenzuola	420.000
Santarcangelo di Romagna	330.000
Ferrara	320.000
Forlì	240.000
Lugo	230.000
Faenza	210.000
S. Ilario	200.000
Castel Bolognese	120.000
Imola	70.000
Revere Scalo	42.000
Gonzaga Reggiolo	30.000
S. Giovanni in Persiceto	16.000
Fidenza	14.000
Totale	14.502.000

9.3.4 Nodi logistici e impianti ferroviari

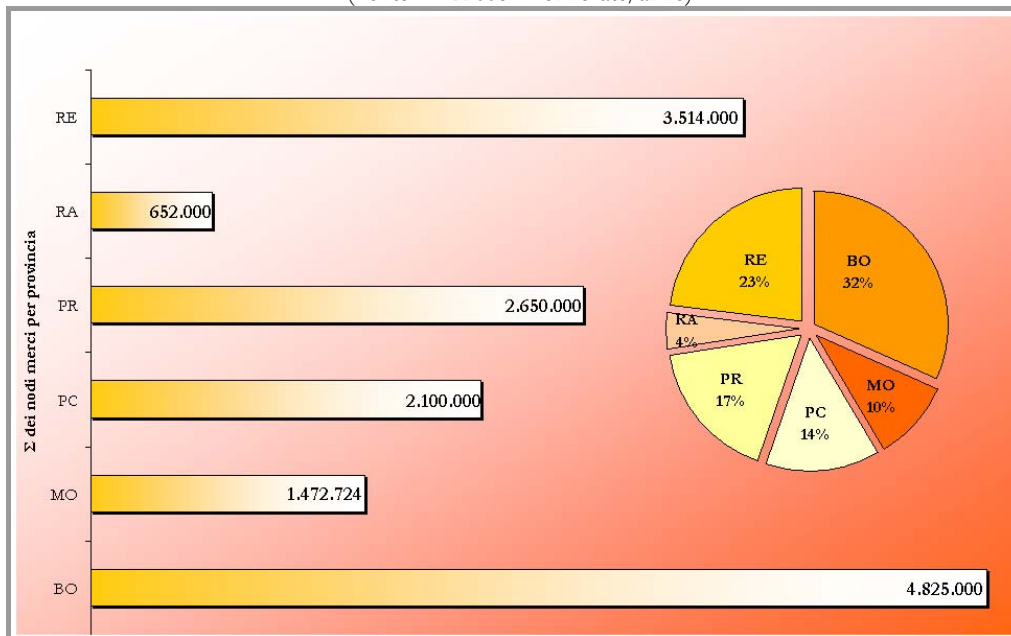
Nella tabella successiva sono elencati i **nodi logistici presenti o in fase di ultimazione in regione**. Ad esclusione degli aeroporti, che sono dedicati interamente alla gomma, gli altri sono tutti nodi intermodali o multimodali.

Tabella 79
Nodi logistici regionali

Categoria	Nodo logistico	Provincia
Autoporti	Autoporto di Campogalliano	Modena
	Autoporto di Sassuolo	Modena
	Autoporto di Cesena	Forlì-Cesena
Porti	Porto di Ravenna	Ravenna
Interporti	Interporto di Bologna	Bologna
	Interporto di Parma	Parma
Scali ferroviari – Terminal intermodali	Terminal intermodale di Piacenza	Piacenza
	Terminal intermodale di Fiorenzuola	Piacenza
	Terminal intermodale di Rubiera	Reggio Emilia
	Terminal intermodale di Dinazzano	Reggio Emilia
	Scalo di Modena Nord	Modena
	Scalo merci di Imola	Bologna
	Centro servizi merci di Faenza	Ravenna
	Terminal intermodale di Lugo	Ravenna
Scali in costruzione	Centro intermodale di Marzaglia	Modena
	Centro servizi merci di Villa Selva	Forlì-Cesena

Il totale complessivo di traffico merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna è pari a **41.213.724 milioni di tonnellate/anno**, per la maggior parte realizzate nel porto di Ravenna (oltre il 60% del totale). Se si esclude quest'ultimo, la **quota totale di tonnellate annue realizzata dai nodi intermodali terrestri è pari a 15.213.724**, suddivisa come illustrato nella figura seguente.

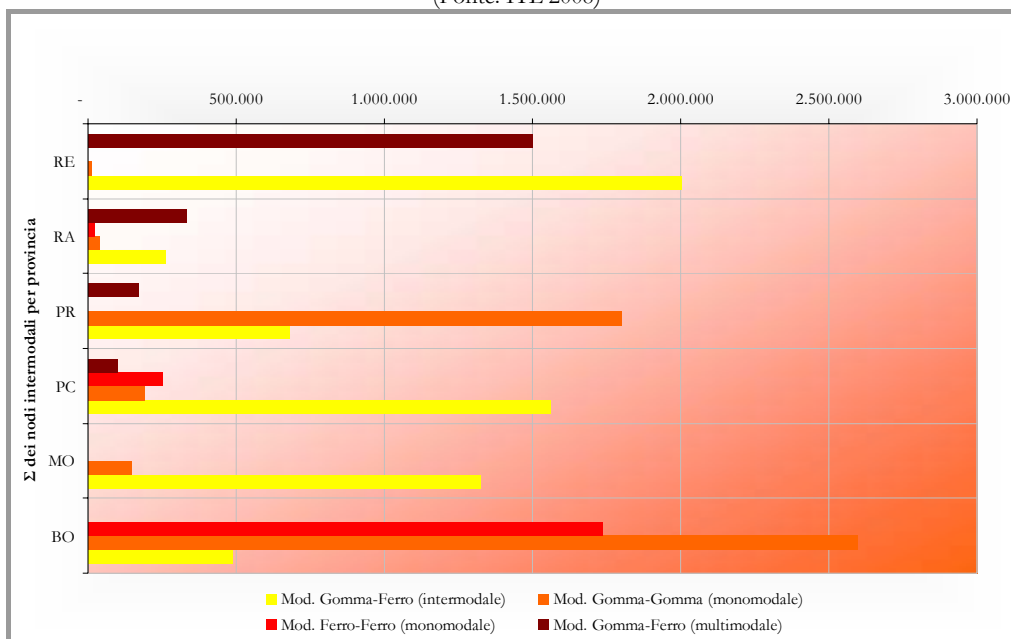
Figura 194
Totale flussi merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna suddivisi per provincia (tutte le modalità di trasporto)
(Fonte: ITL 2008 - Tonnellate/anno)



Tale volume, pur non rappresentando l'universo, risulta essere particolarmente significativo. In provincia di Bologna e in quella di Parma, dove sono localizzati i due interporti della regione, vengono movimentate la maggior parte delle merci transitate nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna. Si frappono la provincia di Reggio Emilia, particolare per le sue attività relative al settore della ceramica.

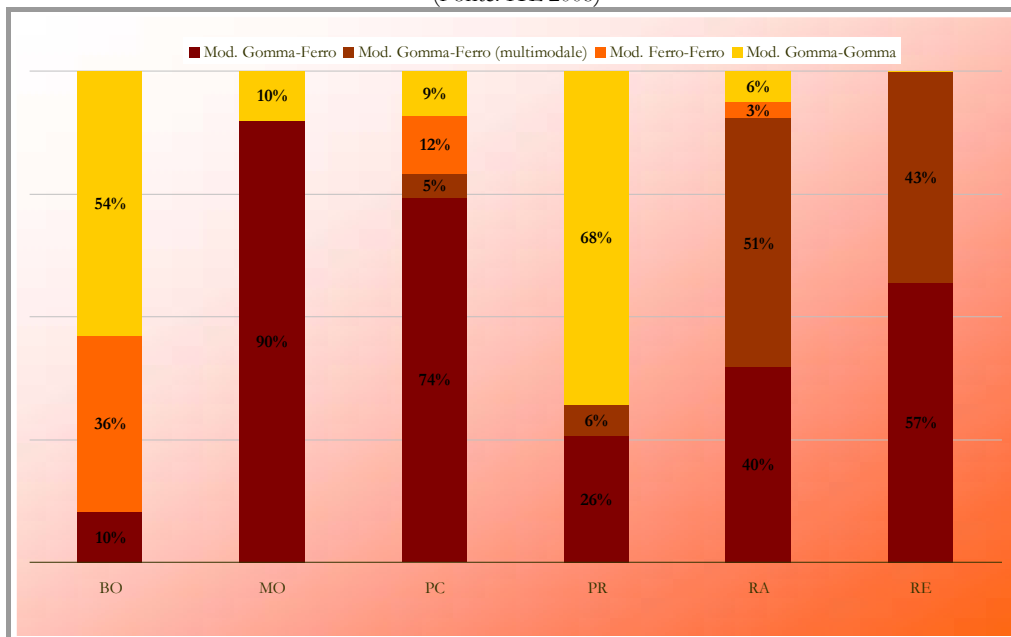
La figura successiva riporta, invece, la **suddivisione in modalità di trasporto per le 6 province in termini di tonnellate annue**.

Figura 195
Totale flussi merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna suddivisi per provincia e per modalità
(Fonte: ITL 2008)



Le province con la quota più elevata di traffico intermodale/multimodale sono quelle di Modena, Piacenza e Reggio Emilia. Al contrario Bologna e Parma, dove si collocano i due interporti, registrano la quota più elevata di traffico monomodale gomma-gomma.

Figura 196
Quote flussi merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna suddivisi per provincia e per modalità
(Fonte: ITL 2008)



Ciò è principalmente dovuto al fatto che i nodi più grandi hanno un'estensione della propria gamma di attività, mentre i nodi più piccoli sono maggiormente specializzati sul trasporto intermodale/multimodale. In provincia di Bologna, tuttavia, si registra la quota più ampia di trasporto ferro-ferro.

In media, il traffico in modalità tutto gomma risulta avere una quota pari al 17% del totale trasportato.

Il trasporto intermodale, infine, per definizione è quella tipologia di trasporto che fa uso di due o più modalità di trasporto per cui vi è spostamento del carico inutilizzato fra i diversi modi di trasporto.

Figura 197
Quote flussi merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna suddivisi per modalità
(Fonte: ITL 2008)

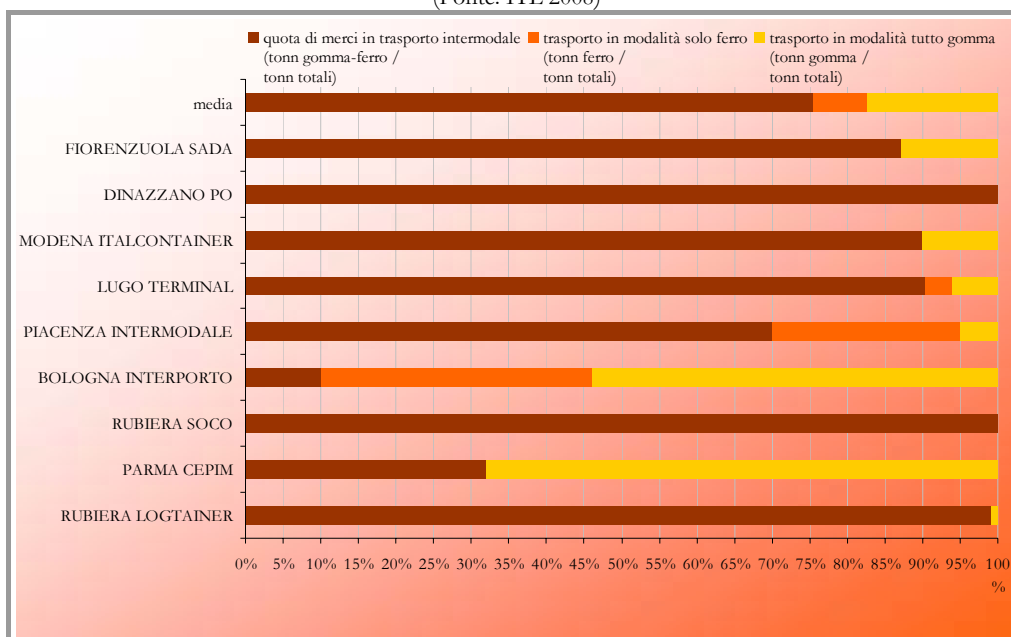
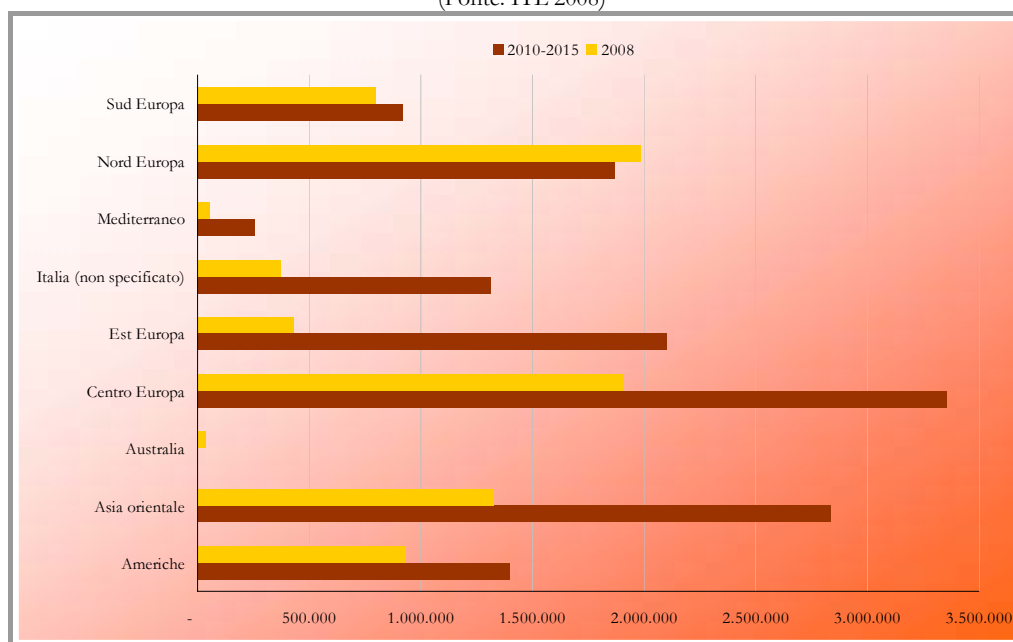


Figura 198
Tonnellate/anno attuali e future con riferimento agli scambi internazionali
 (Fonte: ITL 2008)



Va tuttavia sottolineato come a fronte di un'elevata numerosità dei nodi presenti in regione, emerge una **solo parziale sovrapposizione nel ventaglio dei principali collegamenti**. Ciò attenua i rischi legati alla potenziale reciproca sottrazione di flussi in quanto indirizzati e provenienti da luoghi diversi, in particolare per il traffico continentale. Una certa capillarità dei nodi pare essere giustificata dal fatto che le imprese regionali ad alta vocazione ferroviaria sembrano essere distribuite su tutta la regione in modo omogeneo; non pare emergano quindi particolari agglomerazioni in aree specifiche.

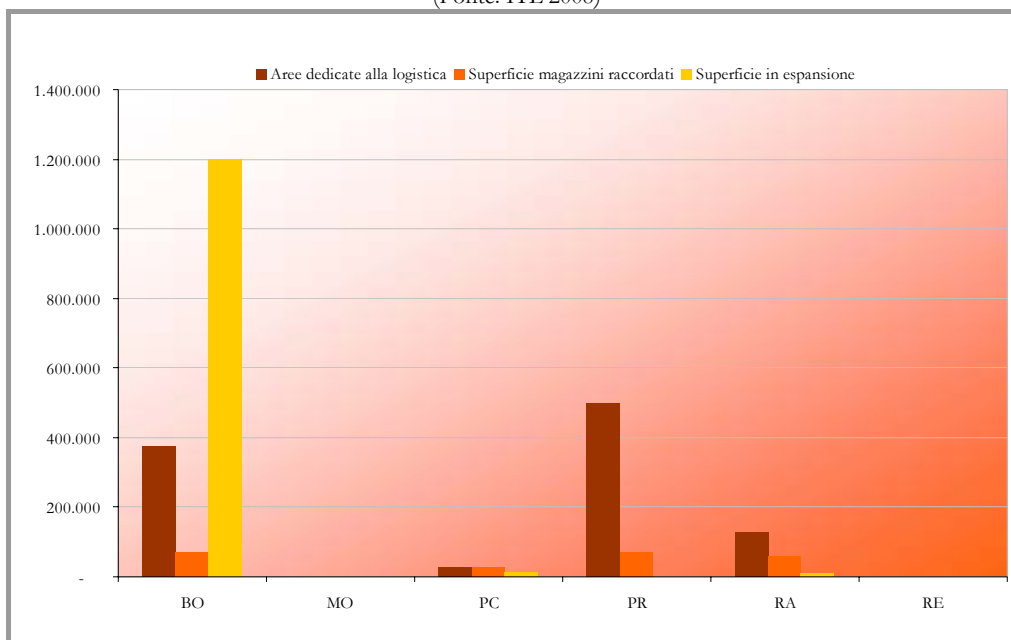
Si sono altresì sviluppate solide forme di collaborazione intra e interregionali tra uno o più nodi regionali e altri attori del sistema del trasporto e dell'intermodalità. Si tratta di processi di integrazione sia verticali (tra diverse fasi della filiera del trasporto), sia orizzontali (di espansione all'interno della medesima fase della filiera).

Per quanto riguarda la dotazione di aree per la movimentazione e la logistica, nei nodi intermodali regionali si riscontra una consistente presenza di aree per la logistica solo negli interporti di Bologna e Parma e, in misura molto minore, a Ravenna e Piacenza. Nelle province di Modena e Reggio Emilia non esistono, nei nodi intermodali, superfici dedicate alla logistica.

Tabella 80
Aree per la movimentazione e la logistica dell'Emilia-Romagna
 (Fonte: ITL, 2008)

Logistica	BO	MO	PC	PR	RA	RE	Totale
Aree dedicate alla logistica [m²]	375.000	-	27.000	500.000	125.000	278	1.027.278
Magazzini raccordati [n.]	5	-	5	-	7	-	17
Superficie magazzini raccordati [m²]	70.000	-	26.500	70.000	60.000	-	226.500
Operatori presenti nel nodo [n.]	78	3	2	86	1	8	178
Superficie in espansione [m²]	1.200.000	-	12.000	-	8.000	-	1.220.000
Traffico in espansione [camion/sett.]	5.000	2.000	250	-	900	-	8.150
Tonnellate in espansione [t]	1.000.000	-	300.000	-	2.800	-	1.302.800

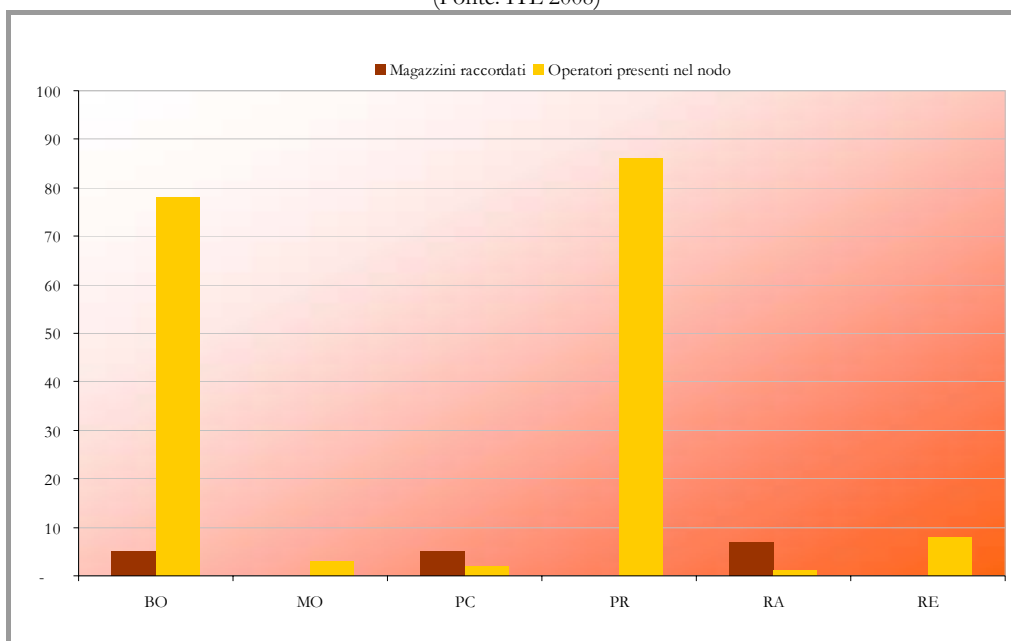
Figura 199
Aree per la logistica nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna
 (Fonte: ITL 2008)



Sebbene il **tasso di saturazione medio dei nodi intermodali (dichiarato)** sia pari al **76,9%** (max. 100%, min. 60%), solamente a Bologna è previsto un considerevole incremento della superficie dedicata alla logistica. Tale percentuale pare relativamente alta se si pensa che il tasso di saturazione medio dei 32 scali intermodali coinvolti dal corridoio Genova-Rotterdam risulta essere di poco superiore al 70%.

All'interno dei nodi sono presenti nel complesso quasi **180 operatori**, in prevalenza localizzati negli interporti di Bologna e Parma.

Figura 200
Logistica nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna
 (Fonte: ITL 2008)



Il 12% degli operatori presenti nei nodi intermodali sono stranieri, localizzati prevalentemente a Bologna. Per quanto riguarda più in specifico la situazione degli impianti ferroviari, in Emilia-Romagna sono presenti **19 impianti RFI**, alcuni dei quali già indicati in precedenza in quanto presenti nei nodi logistici.

Tabella 81
Impianti ferroviari RFI
(Fonte: RFI - PIR 2008)

Linea	Impianti – PIR 2007	Impianti – PIR 2008
Bologna-Piacenza	Piacenza	Piacenza
	Fiorenzuola	Fiorenzuola
	Fidenza	Fidenza
	Castelguelfo-CePIM	Castelguelfo-CePIM
	Parma*	Parma*
	S. Ilario	S. Ilario
	Reggio Emilia	Reggio Emilia
	Rubiera	Rubiera
	Modena	Modena
Modena-Verona	Gonzaga Reggiolo	Gonzaga Reggiolo
Bologna-Verona	P.C. Persiceto	P.C. Persiceto
	Revere Scalo	Revere Scalo (in chiusura)
		Poggio Rusco
Bologna Padova	Ferrara	Ferrara
	Bologna Interporto	Bologna Interporto
Cintura Bologna S.Ruffillo – P.M. Lavino	Bologna S. Donato	Bologna S. Donato
Bologna-Rimini	Castel Bolognese	Castel Bolognese (in chiusura)
	Faenza	Faenza
	Forlì	Forlì
	Santarcangelo di Romagna	Santarcangelo di Romagna
Castel Bolognese - Ravenna	Lugo	Lugo
	Ravenna	Ravenna
Totale	20 impianti	19 impianti

* L'impianto di Parma è punto di appoggio per tradotte da/per Torrile-S.Polo.

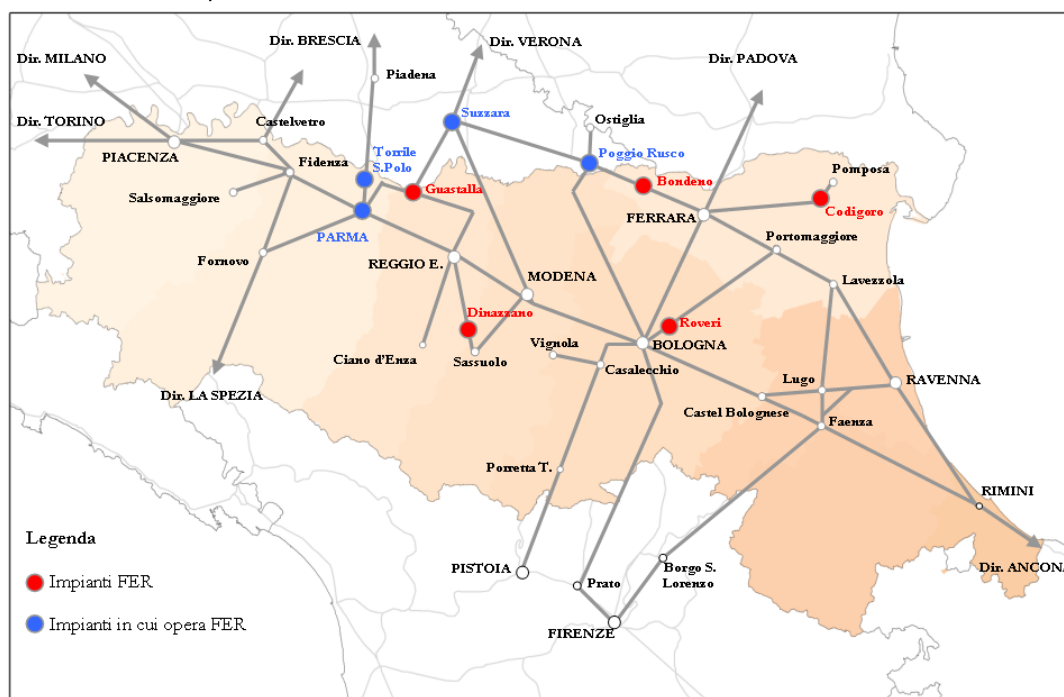
Rispetto alla situazione illustrata dal Prospetto Informativo della Rete RFI nel 2007, la versione 2008 ha previsto la chiusura di 2 impianti (Castel Bolognese e Revere Scalo) e l'abilitazione di un nuovo impianto (Poggio Rusco).

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'operatore regionale **FER-ACT**, indicati nella tabella seguente, con il dettaglio delle attività svolte.

Tabella 82
Impianti merci FER e ACT

Linea	Gestore	Impianti FER-ACT	Attività svolte
Suzzara-Ferrara	FER	Bondeno	Manovra, Formazione e Verifica
Bologna-Portomaggiore	FER	Roveri	Manovra, Formazione e Verifica
Parma-Suzzara	FER	Guastalla	Manovra, Formazione e Verifica
Ferrara-Codigoro	FER	Codigoro	Manovra, Formazione e Verifica
Reggio Emilia-Sassuolo	FER	Dinazzano	Manovra, Formazione e Verifica
Linea	Gestore	Impianti in cui opera FER	Attività svolte
Parma-Piadena-Brescia	RFI	Torrile S.Polo	Manovra, Formazione e Verifica
Modena-Suzzara	RFI	Suzzara	Manovra, Formazione e Verifica
Suzzara-Ferrara	FER	Poggio Rusco	Formazione
Piacenza-Bologna	RFI	Parma	Manovra, Formazione e Verifica

Figura 201
Impianti merci FER



A questi si sommano, infine, **impianti e raccordi privati**. E' prevista l'attivazione entro il 2010 di altri due importanti scali RFI, secondo le previsioni del PRIT 98-2010: **Marzaglia (MO)** e **Villa Selva (FC)**. Per quanto riguarda le infrastrutture a servizio del trasporto delle merci su ferrovia, la Regione Emilia-Romagna risulta ben attrezzata a supportare il quantitativo di merci trasportate e stoccate.

La tabella successiva riassume le caratteristiche complessive delle attrezzature legate al trasporto ferroviario, suddivise per province di appartenenza degli scali. Complessivamente si registra la presenza di **71 binari**.

Tabella 83
Caratteristiche attrezzature legate al trasporto ferroviario
(Fonte: IITL, 2008)

Infrastrutture e dotazioni	BO	MO	PC	PR	RA	RE	Totale
Binari totali [n.]	32	3	10	10	7	9	71
Superficie totale ferro [m ²]	585.000	28.300	130.000	150.000	40.000	74.000	1.007.300
Superficie stoccaggio [m ²]	90.000	14.000	70.000	85.000	100.000	55.000	414.000
Superficie carico/scarico [m ²]	70.000	12.000	60.000	65.000	25.000	19.000	251.000
Gru totali [n.]	7	5	9	3	5	12	41
Superficie in espansione [m ²]	5.000	-	120.000	120.000	300.000	-	545.000
Traffico in espansione [treni/sett]	16	22	73	50	9	10	180
Traffico in espansione [tonn/anno]	1.000.000	2.000.000	2.270.000	3.000.000	500.000	600.000	9.370.000

Quanto all'espansione del traffico ferroviario, prima della crisi iniziata a fine 2008, i gestori dei nodi prevedevano per il futuro (orizzonte 2015) di aumentare i traffici di oltre 9 milioni di tonnellate/anno, per 180 treni aggiuntivi.

Di seguito si illustrano le **caratteristiche dei principali impianti merci regionali**:

1. Interporto di Bologna

L'Interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci, collegato direttamente alla rete autostradale nazionale (circa 2 km dal casello autostradale Bologna-Padova) e ferroviaria, essendo dotato di uno scalo di proprietà di RFI.

La struttura è a prevalenza pubblica, con Comune e Provincia di Bologna che vi partecipano per oltre il 52%. Nel nodo sono presenti 3 Terminal, 2 dei quali operativi. La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 585.000 m². Le aree disponibili per lo stoccaggio sono di 90.000 m², oltre a 70.000 m² per il carico/scarico, 375.000 m² di superfici adibite alla logistica e 5 magazzini raccordati per altri 70.000 m².

Oltre a spedizionieri, corrieri, autotrasportatori, aziende di logistica, imprese di facchinaggio società di servizi ed uffici pubblici, all'Interporto sono insediati 4 MTO e 3 operatori del trasporto intermodale (Cemat, Ers ed Hupac). All'interno dello scalo è inoltre presente la dogana. Le manovre ferroviarie sono effettuate da GSE.

E' prevista la realizzazione entro il 2010 di un binario in fascio base oltre a 2 raccordi, e un'espansione territoriale di 1.200.000 m² realizzabile indicativamente entro il 2020 (ad oggi ne è stato già realizzato il 10%).

La raccolta/distribuzione avviene nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia.

I primi tre impianti ferroviari di relazione ad oggi sono Busto Arsizio, Verona e Cervignano, mentre i principali porti collegati sono Livorno, Genova, Taranto e Ravenna. Le principali nazioni, infine, in termini di incidenza percentuale sul traffico effettuato sono Svizzera e Olanda.

2. Interporto di Parma

L'Interporto di Parma - Ce.P.I.M. S.p.A. è un nodo intermodale dotato di uno scalo ferroviario, a circa 3 km dall'autostrada A15. Tutte le attività relative al coordinamento, alla gestione strategica, al magazzino e ai servizi logistici sono svolte da Ce.P.I.M. – Centro Padano Interscambio Merci S.p.A., società a partecipazione pubblico-privata, il cui azionista di maggioranza è ENI con una quota pari al 35%.

All'interno del nodo è insediato un solo Terminal, la superficie totale relativa alla parte ferroviaria è di 150.000 m². Sono presenti 85.000 m² per lo stoccaggio e 65.000 m² per il carico/scarico. Le manovre dalla stazione di Castelguelfo (sulla linea Bologna-Milano) all'Interporto sono eseguite da SERFER.

Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 500.000 m², oltre a 70.000 m² di magazzini raccordati. Sono insediati in totale 86 operatori logistici. All'interno è presente anche la dogana.

Sono previste una prima espansione di circa 120.000 m² (per la realizzazione di un nuovo Terminal) ed una ulteriore pari a 1.000.000 di m², di cui 450.000 m² dedicati alla logistica.

Il bacino di raccolta/distribuzione si estende, ad oggi, su un raggio di 250 km.

I principali impianti ferroviari di relazione sono collocati nel nord Europa e determinano un'incidenza dell'80% sul totale del traffico, mentre il restante 20% fa riferimento al territorio nazionale.

I principali traffici ad oggi avvengono con East, Far East e Nord Europa. L'obiettivo è quello di diventare un hub di riferimento per il porto di La Spezia, grazie allo sviluppo della linea Pontremolese per il traffico merci.

3. Terminal di Rubiera

Il terminal di Rubiera è un nodo intermodale a gestione privata distante circa 10 km dal casello autostradale sulla A1 e raggiungibile attraverso la SS9. E' presente anche uno scalo ferroviario di RFI presso la stazione di Rubiera, distante 2,5 km.

Terminal Rubiera S.r.l. è l'unico terminalista insediato all'interno del nodo e si occupa di tutte le attività di logistica, dei magazzini e del carico/scarico. Le manovre ferroviarie sono invece effettuate da RFI.

La superficie totale è di 45.000 m² per lo stoccaggio più 10.000 m² per il carico/scarico. Le aree scoperte interne al nodo dedicate alla logistica hanno una superficie di 278 m².

La raccolta/distribuzione avviene per il 90% nel bacino territoriale della regione ed in particolare nelle province di Reggio Emilia, Modena e Bologna.

I primi tre porti di relazione sono Livorno, La Spezia e Genova. I principali traffici interessano Stati Uniti ed Estremo Oriente.

L'altro terminal di Rubiera è anch'esso a gestione privata, ad opera del Consorzio Unico SO.CO. S.r.l. Il nodo dista circa 10 km dal casello autostradale ed è raggiungibile attraverso la SS9. E' inoltre dotato di uno scalo ferroviario gestito da RFI: la distanza dall'impianto di inoltro dei treni è di 50 m.

All'interno del nodo è insediato un solo terminalista (SO.CO.) che si occupa della movimentazione container e di tutte le attività operative interne al nodo, del carico/scarico e delle manovre ferroviarie fino alla stazione di Rubiera.

La raccolta/distribuzione avviene per l'80% nel bacino territoriale della regione ed in particolare nelle province di Modena e Reggio Emilia. Il restante 20% fa riferimento all'area della Lombardia, Mantova in particolare, ed al basso Veneto.

I principali porti di relazione ad oggi sono Genova Voltri, Genova SECH e La Spezia, mentre i principali traffici avvengono con America, Estremo Oriente ed Australia.

Il nodo è destinato a chiudere: le attività verranno spostate a Dinazzano, dove è già disponibile un'area di 20.000 m².

4. Terminal di Piacenza

Il Terminal di Piacenza è un nodo intermodale a gestione privata, affidata a Piacenza Intermodale S.p.A., localizzato in prossimità dell'intersezione tra A1 e A21. Dista circa 1 km dal casello ed è collegato con strada dedicata; è dotato, inoltre, di uno scalo ferroviario gestito da RFI, mentre l'inoltro dei treni avviene presso la stazione di Piacenza, distante 3,7 km.

Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. è la società di gestione e fa capo a Piacenza Intermodale S.p.A., proprietaria della struttura e costituita da 18 aziende che operano nei settori del trasporto su gomma, del trasporto intermodale, della logistica e dei servizi per le imprese: coordina e svolge le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica, esternalizzando la parte relativa alla manutenzione e riparazione del materiale rotabile.

La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 70.000 m². Sono presenti 20.000 m² dedicati ad aree per lo stoccaggio e 50.000 m² per il carico/scarico. Le superfici dedicate alla logistica ammontano a 25.000 m², oltre a due magazzini raccordati per ulteriori 25.000 m².

E' prevista una prossima espansione infrastrutturale di circa 120.000 m² con operatività entro il 2010; è prevista inoltre un'espansione di 10.000 m² per le attività logistiche.

La raccolta/distribuzione avviene principalmente nelle province di Milano, Lodi e Brescia: l'incidenza del bacino territoriale della regione sul totale è pari al 30%.

I principali impianti ferroviari di relazione ad oggi sono Parigi-Valenton, Liegi-Biert e Bari, mentre i traffici prevalenti avvengono con Francia, Belgio e Gran Bretagna. Si prospettano, infine, future sinergie con i porti liguri.

5. Scalo ferroviario intermodale di Dinazzano

Lo scalo ferroviario intermodale di Dinazzano nasce con lo scopo di mettere a disposizione delle industrie ceramiche della zona una struttura in grado di consentire trasporti economicamente vantaggiosi e alleggerire il traffico stradale del maggior numero possibile di mezzi pesanti. La società di gestione è a partecipazione pubblico-privata, l'azionista di maggioranza è FER S.r.l.

All'interno del nodo è presente un unico terminal dove sono presenti quattro operatori (RAILOG, Ignazio Messina, Aldo Spinelli, Cargo Clay).

La raccolta/distribuzione avviene nel bacino territoriale della regione ed in particolare nelle province di Modena e Reggio Emilia.

I primi tre porti collegati sono Ravenna, Genova e Livorno, mentre i principali traffici ad oggi avvengono con Germania, Turchia ed Ucraina.

6. Nodo intermodale di Lugo

Lugo è un nodo intermodale a gestione privata affidata a Lugo terminal S.p.A. Dista circa 2 km dal casello autostradale ed è raggiungibile dalla strada provinciale per/da Cotignola: è dotato, inoltre, di uno scalo ferroviario con terminal intermodale privato, ma ad uso pubblico. Lugo Terminal S.p.A., unico terminalista insediato, ha il compito di coordinare e svolgere tutte le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica, alle manovre e manutenzione del materiale rotabile. Esternalizza una quota pari circa al 10% del totale delle attività, per il carico e scarico delle traversine ferroviarie. All'interno dello scalo è inoltre presente la dogana.

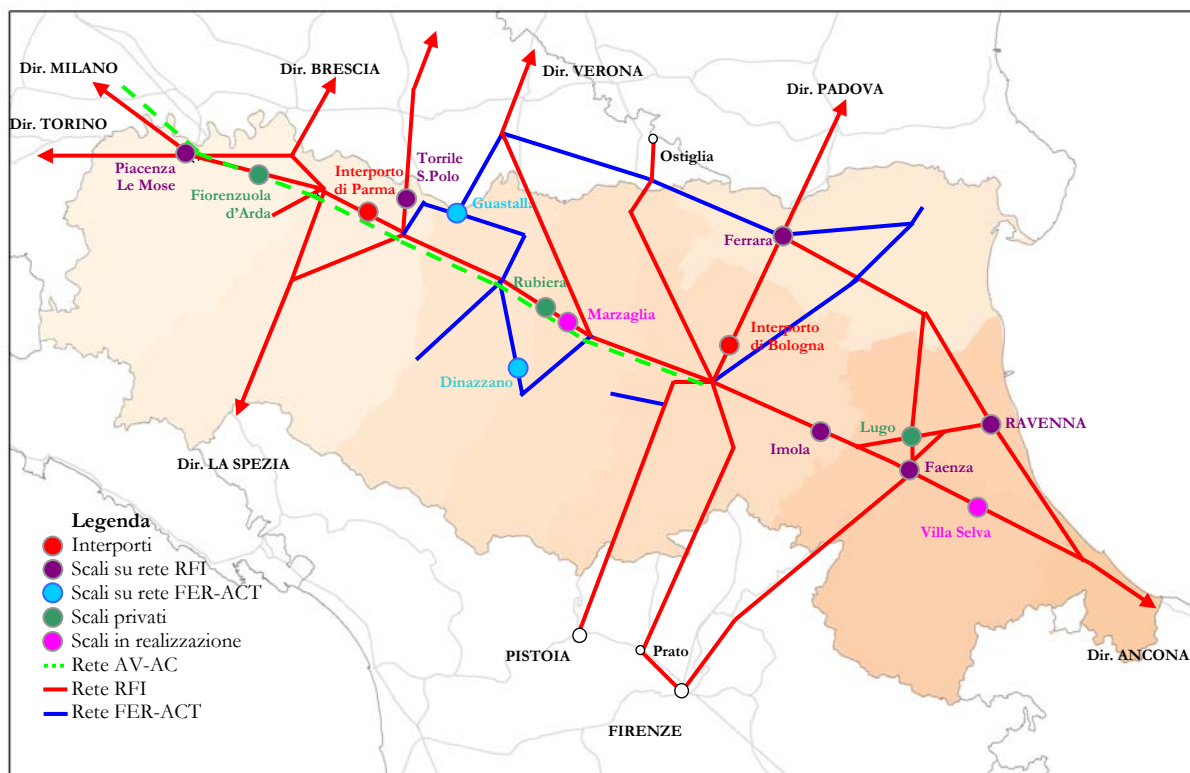
La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 40.000 m², quella relativa allo stoccaggio è invece circa 100.000 m², equamente ripartita tra aree coperte e scoperte. Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 125.000 m², oltre a 7 magazzini raccordati per un totale di 60.000 m².

E' prevista una prossima espansione infrastrutturale di circa 13.000 m² con operatività entro il 2010, ed è in fase di pianificazione un'ulteriore espansione dell'area per circa 300.000 m² entro il 2015.

La raccolta/distribuzione avviene per l'80% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Ravenna, Bologna e Forlì-Cesena.

I principali impianti ferroviari di relazione sono Bologna S. Donato, il Terminal di Apricena (FG) e quello di Giovinazzo (BA): questi ultimi due, insieme a Canizzaro (CT), rappresentano anche i principali poli logistici di riferimento. I primi tre porti, invece, sono Ravenna, Molfetta e Livorno. I principali traffici infine avvengono con Austria, Russia e Germania.

Figura 202
Principali scali merci in Emilia-Romagna
(Fonte: Regione Emilia-Romagna - 2009)



9.4 AUTOTRASPORTO E GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA

9.4.1 Quadro nazionale ed europeo

Nel 2007 in **Europa** (EU27) il trasporto merci su strada ha raggiunto i **1.927 miliardi di tonnellate-km**, crescendo del **4% rispetto all'anno precedente**.

Germania, Spagna, Italia, Francia e Gran Bretagna sono i paesi leader per volumi trasportati su strada a livello nazionale ed internazionale per via della maggiore ampiezza dei mercati interni di consumo e dei maggiori volumi di export⁷⁷. La merce trasportata in Europa via strada **rappresenta il 45,6% della merce complessivamente movimentata**, pari circa ai volumi (47,8%) gestiti con le altre due principali modalità di trasporto: ferroviaria (10,5%) e marittima (37,3%)⁷⁸.

Tabella 84
Andamento dei trasporti nazionali ed internazionali nei principali paesi europei
(Mln. Tkm) – Anni 2004-2007 (*) Stima

	2004	2005	2006	2007
	Trasporti internazionali			
UK	13.246	12.608	11.063	10.574
Francia	31.334	26.745	27.440	26.478
Italia *	36.861	37.871	30.000	30.000
Spagna	62.707	63.662	64.465	65.547
Germania	62.938	62.545	67.671	70.171
Europa 25	441.791	435.259	455.994	470.242
Europa 27	-	-	496.768	512.555
	Trasporti nazionali			
UK	154.157	154.396	154.473	160.425
Spagna	155.014	166.386	174.588	190.611
Italia *	158.172	171.587	160.000	160.000
Francia	179.183	177.331	182.753	191.388
Germania	232.303	237.617	251.379	261.440
Europa 25	1.178.774	1.199.973	1.222.224	1.269.931
Europa 27	-	-	1.250.753	1.299.753

Fonte: elaborazione su dati Eurostat, 2009.

In **Italia** ruotano intorno al comparto dell'autotrasporto circa **120 Mila imprese e si muovono sul territorio nazionale più di 2 Milioni di veicoli, che producono oltre 92 Miliardi di Euro all'anno**⁷⁹. Il trasporto su strada assorbe il 65% delle tkm di merce complessivamente trasportata all'interno del paese, che nel 2006 ha raggiunto i 242 Miliardi di tonnellate-km, crescendo dell'1,2% rispetto all'anno precedente. A crescere è stato il trasporto merci di medio-lunga percorrenza (>50 km), come emerge dal confronto tra i dati Eurostat e i dati Istat. Delle 120 Mila imprese di autotrasporto attive, il 75% sono ditte individuali, il 64% dispone da 1 a 3 veicoli, mentre appena il 4% ha più di 25 veicoli.

⁷⁷ Eurostat 8/2009.

⁷⁸ Istat - Conto Nazionale Trasporti 2006-2007, Ed. 2008. I dati si riferiscono al 2006.

⁷⁹ I dati si riferiscono al 2006 e sono di fonte Confetra: "Imprese e addetti nei servizi di logistica e trasporto merci", a cura del Centro Studi Confetra, quaderno n. 2 – maggio 2007 e "La fattura Italia dei servizi logistici e del trasporto merci", a cura del Centro Studi Confetra, quaderno n. 2 – aprile 2008.

Tabella 85
Traffico totale interno di merci
(Mln. Tkm) – Anni 2004-2007

	2004	2005	2006	2007
Trasporti ferroviari	25.007	24.830	26.191	26.613
Navigazione marittima di cabotaggio	38.804	46.839	46.594	46.748
Navigazione aerea	927	982	1.035	1.086
Autotrasporto (> 50 km)	143.511	155.872	157.540	157.839
Altro	9.966	10.996	11.008	11.104
Totale generale	218.215	239.519	242.368	243.390

Fonte: elaborazione su dati ISTAT – CNT, 2008.

Si tratta, comunque, di un settore importante per l'economia del Paese. Il valore aggiunto delle imprese di trasporto terrestre in Italia presenta, infatti, un valore superiore alla media europea, sia considerando il valore aggiunto prodotto dalle microimprese, sia considerando la ricchezza prodotta dalle grandi aziende. Tuttavia, si evidenziano molte criticità legate a sacche di inefficienza e all'inadeguatezza delle regole che governano il settore.

A **livello europeo** non si è ancora arrivati ad una completa armonizzazione delle politiche di settore in materia di fiscalità e lavoro, che, soprattutto per il **cabotaggio, la subfornitura e gli orari di lavoro dei conducenti, produce una certa disparità tra le imprese che lavorano adeguandosi alle regole e quelle che devono ancora farlo.**

A **livello nazionale** è in corso la revisione delle politiche di sostegno, dato che quelle attuate fino ad oggi non sono ancora riuscite a risolvere le principali problematiche dell'autotrasporto. A livello associazionistico non si registra ancora una piena condivisione di obiettivi comuni, riducendo, di fatto, la forza di rappresentanza delle varie associazioni.

Dal punto di vista strutturale il fenomeno più evidente in Italia è la **mancata concentrazione dell'offerta**. Il comparto risulta estremamente frazionato, ma ciò corrisponde all'articolazione, anch'essa polverizzata, delle attività produttive locali. Nonostante le distorsioni che vengono a crearsi, l'offerta può tuttavia definirsi funzionale alla domanda.

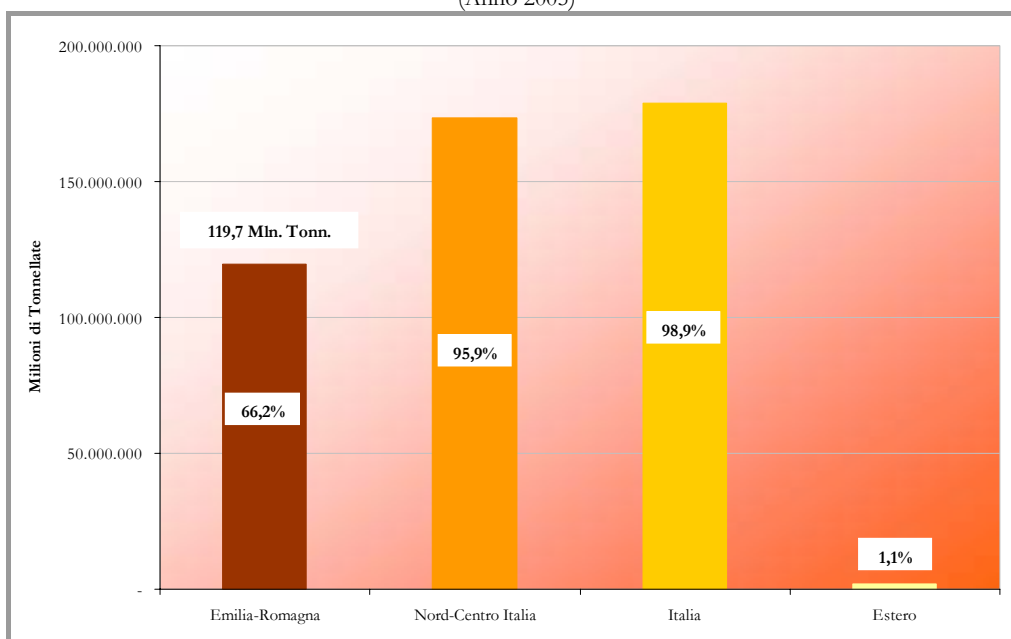
L'offerta di trasporto merci in Italia si caratterizza, inoltre, per una **quota rilevante di imprese di piccolissime dimensioni** (1-3 addetti); solo il 20-25% sono imprese medie e grandi (la cui dimensione non raggiunge tuttavia quella dei grandi gruppi internazionali dei paesi concorrenti). Sul totale delle 120 Mila imprese di trasporto merci e logistica in Italia solo 63 superano i 200 dipendenti, 21 i 500 dipendenti e 10 i 1.000 dipendenti (dati Confetra 2005).

9.4.2 Il trasporto merci su strada in Emilia-Romagna

Il trasporto merci su strada che si sviluppa all'interno dell'Emilia Romagna ha un **carattere prevalentemente locale/regionale**. L'origine e la destinazione prevalente delle merci che circolano al suo interno coincide nella gran parte dei casi (per oltre il 60%, figure 203-204, anno 2007) con i mercati di approvvigionamento e di consumo dell'Emilia Romagna stessa. **Il 70% delle merci percorre, infatti, una distanza inferiore ai 50km.** Solo il restante 30% si muove su percorrenze di più ampio raggio e, in genere, viene movimentato da e per conto delle grandi imprese produttive o della grande distribuzione commerciale⁸⁰.

⁸⁰ Fonte RER – rilevazione diretta 2001-2003

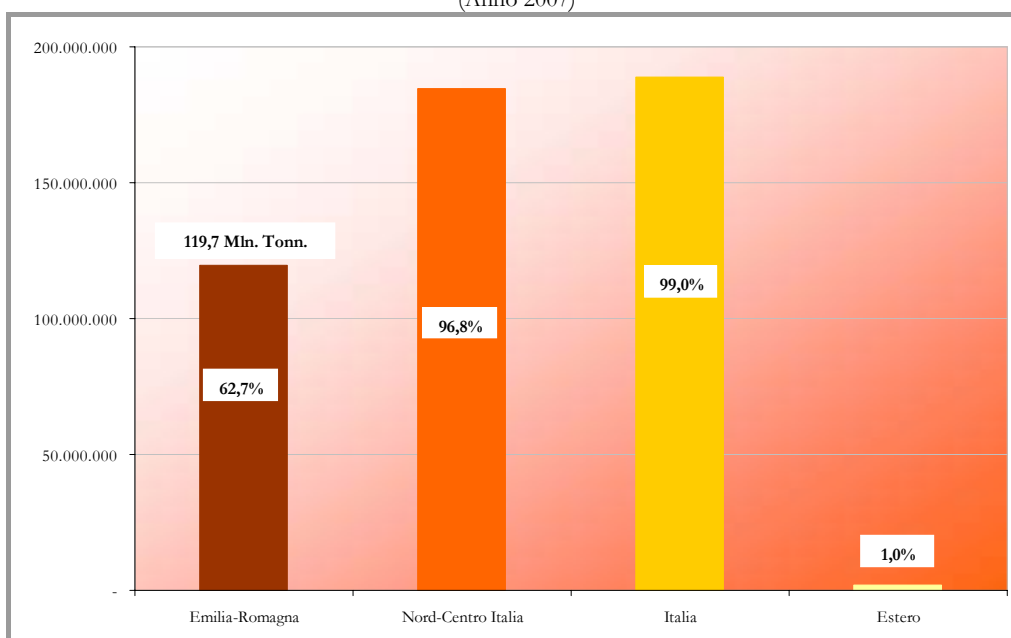
Figura 203
Merchi con provenienza E-R per area geografica di destinazione
 (Anno 2005)



Fonte: elaborazione ISFORT su dati ISTAT, Trasporto merci su strada, 2007.

Nel 2005 all'interno della regione è stata trasportata su strada merce per 22,5 Milioni di tkm (considerando i soli veicoli di portata non inferiore ai 35 q), pari a circa il 12% della merce complessivamente trasportata su gomma a livello nazionale. **GDO e PMI sono i principali fruitori del trasporto su gomma a livello regionale, dove il 16,8% dei volumi risulta trasportato dal c/proprio.** La frammentazione dell'offerta si riflette anche sulla composizione del parco veicoli: il 70% dei veicoli commerciali che circolano in Emilia Romagna ha una capienza inferiore a 7,5 t⁸¹.

Figura 204
Merchi con destinazione E-R per area geografica di provenienza
 (Anno 2007)



Fonte: elaborazione ISFORT su dati ISTAT, Trasporto merci su strada, 2007.

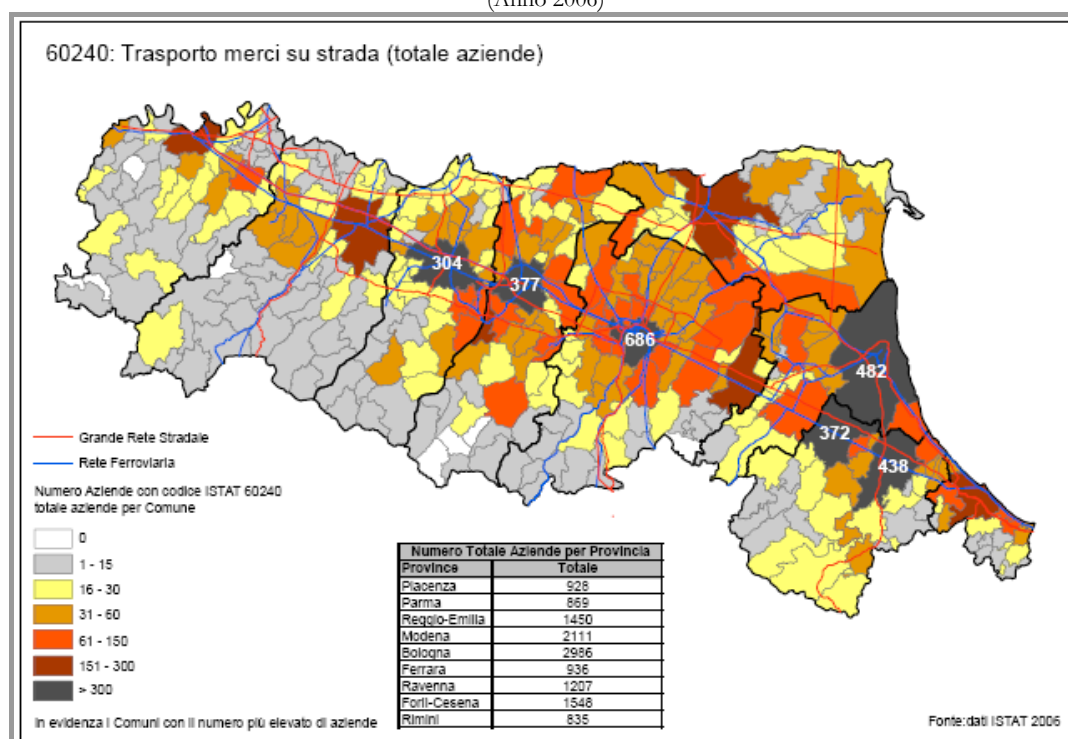
⁸¹ Fonte Istat- Trasporto merci su strada, 2007.

In Emilia Romagna si concentra oltre il 10% delle imprese di autotrasporto presenti sull'intero territorio nazionale. Con le sue 14 Mila unità, la regione risulta seconda, per numerosità di imprese di autotrasporto, solo alla Lombardia, che ha circa 20 Mila unità, precedendo il Veneto (circa 12 Mila unità imprenditoriali)⁸². L'andamento del settore ha subito negli ultimi anni i contraccolpi negativi della crisi economica internazionale, che ha condizionato pesantemente il ritmo di crescita delle attività produttive. L'indisponibilità di dati ufficiali sull'andamento del comparto negli ultimi due anni non consentono di delinearne il trend più recente, ma i segnali della crisi imminente già si potevano raccogliere osservando l'evoluzione del settore negli anni immediatamente precedenti.

Tra il 2004 e il 2006 il numero di imprese attive nell'autotrasporto è diminuito in Italia del 5%, passando da poco più di 126 Mila imprese a circa 120 Mila. In Emilia-Romagna si è registrata una flessione pressoché analoga, superiore all'andamento nazionale di solo mezzo punto percentuale (-5,5%). Nel 2004, infatti, si registravano all'interno della regione 14.949 imprese attive, scese nel 2006 a quota 14.130 unità⁸³.

Gli elementi che caratterizzano la struttura del settore in Emilia-Romagna non si differenziano significativamente dal resto del Paese, anche se alcuni aspetti possono dirsi accentuati. In particolar modo si registra all'interno del territorio regionale una **concentrazione di vettori particolarmente elevata rispetto al resto degli operatori logistici** che ruotano intorno al trasporto e alla movimentazione di merci su gomma. Su oltre 15 Mila unità locali, circa 14 Mila (92%) sono ascrivibili all'autotrasporto ed il restante 8% ad attività più strettamente logistiche. La distribuzione delle unità locali all'interno del territorio regionale vede una **significativa aggregazione intorno al capoluogo di regione**, che rappresenta, evidentemente, un polo importante di attrazione e aggregazione di flussi in entrata e in uscita di merci.

Figura 205
Distribuzione delle imprese di autotrasporto all'interno della regione - Dettaglio comunale
(Anno 2006)

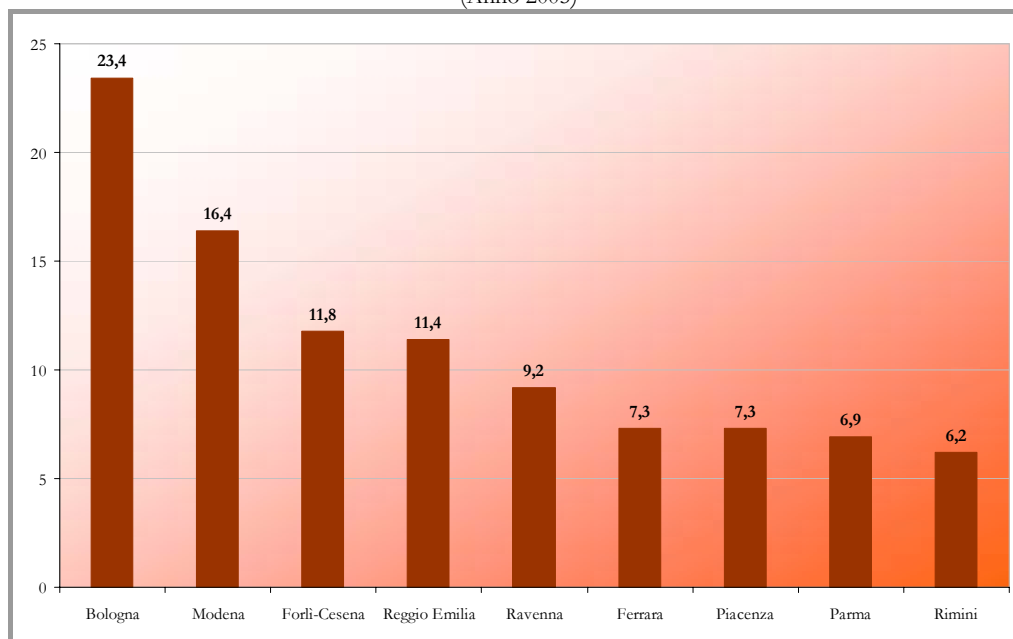


⁸² Fonte Cerved.

⁸³ Fonte Cerved.

Quasi un operatore su quattro risiede in provincia di Bologna, il 16,4% nel Modenese e l'11,8% in provincia di Forlì-Cesena (dove esiste notoriamente una grande tradizione nel trasporto refrigerato, sebbene la congiuntura degli ultimi anni abbia penalizzato il comparto portando alla chiusura di aziende storiche del territorio provinciale; figura 206).

Figura 206
Autotrasporto – Distribuzione delle Unità locali per provincia
(Anno 2005)



Fonte: elaborazione ISFORT su dati ASIA-RER 2005 (anno di elaborazione 2008).

La loro **dimensione media è di 2,6 addetti**, di poco inferiore alla media nazionale (2,7). Le aziende più strutturate si concentrano nelle province di Piacenza (3,6 addetti per unità locale), Parma (3,5) e Ravenna (2,8). **Al maggiore dimensionamento contribuiscono alcuni vantaggi localizzativi**, peculiarità dei territori in questione: la prossimità del Piacentino al mercato logistico lombardo (il più sviluppato del Paese) e la presenza del polo logistico di Piacenza (uno dei più rilevanti nel Nord del Paese), la presenza della filiera agroalimentare che nel Parmense si è sviluppata e fortemente radicata già da tempo dando luogo ad una domanda di trasporto specializzato per il settore e il porto, con il suo indotto, nel Ravennate. La presenza sul territorio piacentino e parmense di imprese di autotrasporto più articolate sotto il profilo dimensionale trova conferma anche nella verifica della presenza al loro interno di una quota maggiore (in via proporzionale) di società di persone e di capitali rispetto a quanto si registra nelle altre province.

Nel Bolognese e nel Modenese, dove si concentra la parte numericamente più rilevante di imprese di autotrasporto, la forma giuridica prevalente è quella individuale, che può sottendere – visti i rapporti di forza che il settore esprime nei confronti della committenza – un'attività di trasporto caratterizzata in generale da una maggiore precarietà (tabella 86). Analogamente si registra all'interno delle province di Piacenza, Parma e Ravenna una quota maggiore di imprese che rientrano nelle classi di fatturato più elevate (tabella 87). Quanto alla solidità delle imprese sotto il profilo del radicamento sul territorio, in provincia di Piacenza si registra un nucleo importante di imprese storiche: ben il 31,4% delle aziende piacentine di autotrasporto attive ad oggi risultano nate prima del 1980, sintomo della capacità di queste imprese di stare sul mercato e di adeguarsi ai mutamenti che negli anni ha manifestato il settore logistico. Al contrario, nelle province di Bologna e di Rimini si registrano molte meno aziende storiche, a conferma del fatto che fino agli anni '80 il settore dell'autotrasporto in queste due province non sembra avere avuto una grande tradizione locale.

Tabella 86
Autotrasporto – Distribuzione % delle imprese per forma giuridica
(Anno 2005)

Provincia	Ditta individuale	Società di persone	Società di capitali	Società cooperative	Totale
Piacenza	75,3	15,0	8,5	1,1	100,0
Parma	75,7	13,7	9,8	0,8	100,0
Reggio Emilia	81,5	12,3	5,1	1,1	100,0
Modena	84,0	9,4	5,8	0,8	100,0
Bologna	87,4	5,7	5,2	1,7	100,0
Ferrara	89,3	6,3	3,5	0,9	100,0
Ravenna	83,2	10,8	4,7	1,4	100,0
Forlì-Cesena	83,8	12,3	3,3	0,6	100,0
Rimini	83,4	11,9	3,9	0,8	100,0
Totale	83,6	9,9	5,4	1,1	100,0

Fonte: elaborazione ISFORT su dati ASIA-RER 2005 (anno di elaborazione 2008).

Tabella 87
Autotrasporto – Distribuzione % delle imprese per classe di fatturato - Migliaia di Euro
(Anno 2005)

Provincia	<500	500-1.000	1.000-5.000	5.000-10.000	1.000 ed oltre	Totale
Piacenza	82,4	9,4	5,8	1,2	1,1	100,0
Parma	85,2	6,9	5,9	1,3	0,8	100,0
Reggio E.	90,3	5,0	4,0	0,3	0,4	100,0
Modena	91,7	4,1	3,5	0,3	0,4	100,0
Bologna	92,3	2,8	3,2	1,0	0,7	100,0
Ferrara	93,9	3,5	1,9	0,4	0,3	100,0
Ravenna	91,3	3,3	3,6	0,9	0,9	100,0
Forlì-Cesena	90,8	4,2	3,9	0,6	0,4	100,0
Rimini	93,9	2,7	3,2	0,0	0,2	100,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione ISFORT su dati ASIA-RER 2005 (anno di elaborazione 2008).

9.4.4 Principali elementi emersi dall'indagine

A) A livello regionale **il comparto appare in sofferenza**, non solo in seguito all'attuale congiuntura che penalizza il tessuto produttivo, e quindi la stessa domanda di trasporto, ma anche per criticità strutturali che nel tempo non hanno trovato soluzione. Le imprese più esposte all'attuale congiuntura economica sfavorevole sono quelle di medie dimensioni, che presentano costi fissi di gestione non comprimibili (il personale, ecc.) e che sono spesso in crisi di liquidità per la difficoltà delle imprese committenti a pagare. Le piccolissime imprese (1-3 addetti) sopravvivono erodendo margini di guadagno e rimettendosi completamente alle istanze della committenza.

B) Anche in Emilia-Romagna si registrano **problemi di aggregazione dell'offerta e di nanismo imprenditoriale**.

C) **Rapporto debole con la committenza**. L'autotrasporto rappresenta un anello fondamentale della catena logistica del trasporto delle merci, eppure ne è al tempo stesso l'elemento debole, soggiogato da una committenza sempre più esigente e da regole di mercato progressivamente stringenti, che spesso non lasciano margini di manovra e di profitto adeguati per stare vantaggiosamente sul mercato.

D) Si ravvisano **molte conducenti, ma pochi imprenditori**. Il comparto è carente in termini di cultura imprenditoriale. Il processo formativo e di qualificazione professionale non è tale da garantire una preparazione sufficiente.

E) Nel comparto **il ricambio generazionale stenta a realizzarsi. Incide anche la minore “appetibilità” della professione**. Non immettendo nel circuito nuove risorse, rimane ancorato ad approcci antiquati che lo pongono, in linea generale, in una situazione di subalternità “culturale” e di scarsa coesione interna.

F) **Si registrano fenomeni di concorrenza sleale a danno delle aziende “in regola”**. I principali aspetti di illegalità si rilevano:

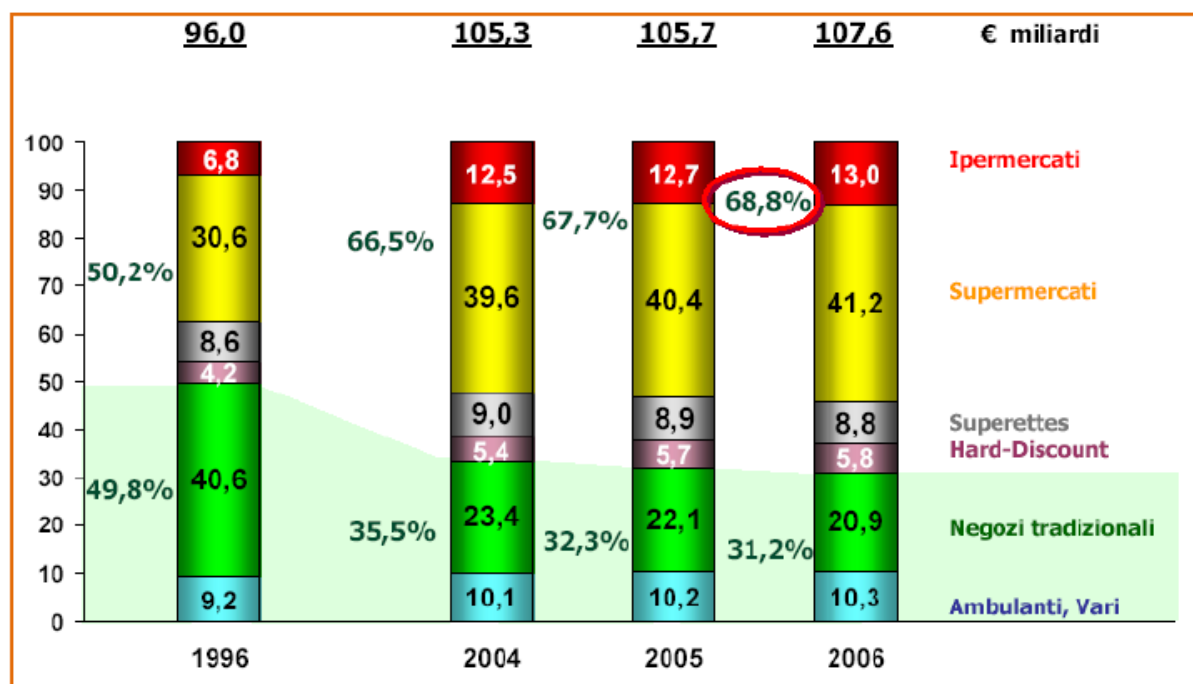
- nel cabotaggio ad opera di vettori esteri (per lo più provenienti dall’Est Europa);
- nel c/proprio che realizza trasporti abusivi in c/terzi;
- nel mercato parallelo dei pallet.

G) La **scarsa sicurezza stradale è determinata anche dal rapporto distorto tra domanda e offerta** che va affrontata in una logica di sistema. E’ la stessa organizzazione logistica a modificare, stressandoli, tempi e modi di movimentazione delle merci influenzando nei fatti il comportamento di guida del conducente, sul quale vengono a confluire le aspettative e le inefficienze della parte “a monte” (impresa di produzione) e di quella intermedia (operatore logistico) dell’intera catena.

9.4.5 La Grande Distribuzione Organizzata

La **Grande Distribuzione Organizzata (GDO)** è l’insieme delle imprese commerciali o grandi gruppi di acquisto, strutturati con una serie di punti di vendita distribuiti su tutto il territorio nazionale. Si distingue tra strutture della Grande Distribuzione (GD) - grosse strutture centrali gestite da un unico soggetto proprietario che gestiscono punti di vendita quasi sempre diretti (es. Carrefour, Auchan, Esselunga e le imprese cooperative Coop e Conad) - e strutture della Distribuzione Organizzata (DO), formata da imprese commerciali più piccole, aggregate attraverso l’adesione ai gruppi d’acquisto di piccoli e medi dettaglianti (in Italia: Interdis, Selex, Sisa, Despar).

Figura 207
Volume di affari italiano totale suddiviso per tipologia dei punti vendita



Fonte: Nielsen, 2007.

Dalla figura sopra riportata si può desumere che la **GDO assorbe ormai circa il 70% delle vendite complessive**, con la conseguente prevalenza anche nella movimentazione delle merci.

Coop Italia è leader del mercato italiano: comprende un insieme di 155 Cooperative e un giro d'affari pari a 11,3 Miliardi di Euro. Utilizza una strategia di segmentazione dei formati distributivi operando in tutti i canali, dal discount all'ipermercato.

Tabella 88
Principali gruppi della distribuzione moderna in Italia
(Dati in Milioni di Euro)

Gruppo	Fatturato 2007	PDV	Quota di mercato
Coop Italia	12.167	1.394	14,4%
Conad	8.204	2.828	9,7%
Carrefour IT	7.100	1.521	8,4%
Interdis	6.103	2.909	7,2%
Esselunga	5.363	132	6,3%
Auchan	5.196	1.607	6,1%
Selex	4.725	3.096	5,6%
Despar	4.365	2.106	5,2%
Sisa	4.162	2.475	4,9%
C3	3.550	575	4,2%

Fonte: elaborazioni ITL su dati MARKUP.

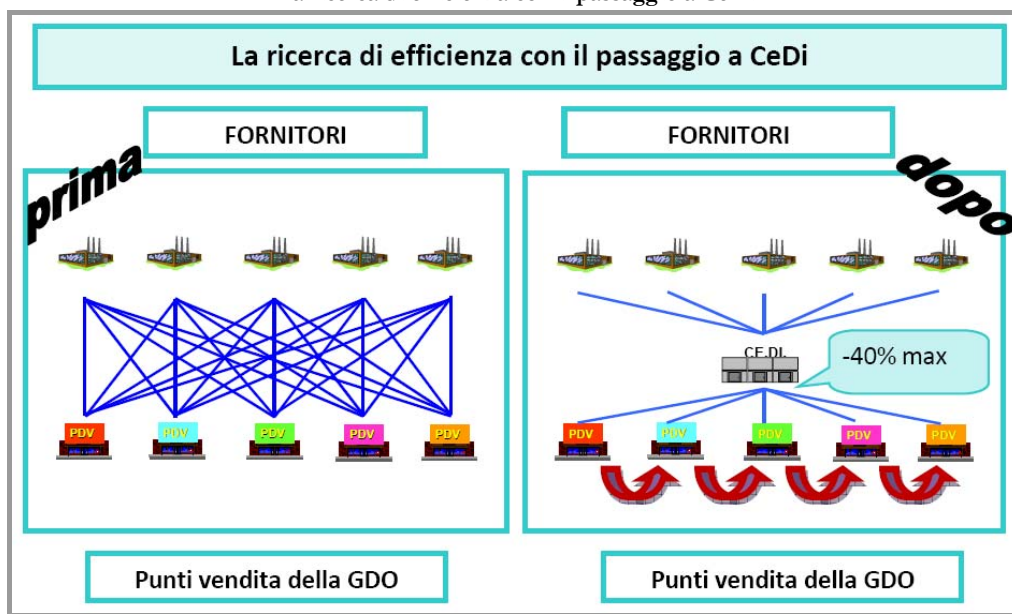
9.4.5.1 Il ruolo dei CeDi nell'organizzazione dei flussi della GDO

La logistica distributiva trova la sua necessaria giustificazione nello sviluppo e nella razionalizzazione delle reti di vendita, senza cui essa non avrebbe potuto incidere in misura significativa sui costi. L'evoluzione della distribuzione, e la conseguente crescita dei volumi trattati, hanno, infatti, generato l'esigenza di razionalizzare il controllo dei flussi delle merci e di coordinare i fornitori, non solo sul fronte dei tempi e delle modalità di consegna dei prodotti ma anche su quello della gestione degli spazi per il transito o lo stoccaggio delle merci.

Il **modello organizzativo logistico della distribuzione moderna** ha previsto la costituzione di **grandi centri distributivi (CeDi)** dedicati allo stoccaggio della merce proveniente dai fornitori (direttamente dall'azienda o dal magazzino logistico di loro pertinenza) e da cui partono le consegne ai punti vendita. Gli ingressi sono quindi generalmente "mono fornitore", mentre le uscite sono "pluri fornitore" e "multi drop", ossia con consegne multiple della merce, nei diversi punti vendita (PDV) inseriti in una determinata rete di consegne.

I centri di distribuzione hanno il vantaggio di fornire un unico polmone di scorte per la totalità o una parte consistente della rete di vendita, garantendo economie di scala sia nella gestione di magazzino, sia nei costi di trasporto delle merci. **Il CeDi quindi trova la sua forza nella capacità di fare massa critica con le provenienze dai fornitori e, successivamente, di ottimizzare le consegne ad una rete "sufficientemente grande" di supermercati e ipermercati, ottimizzando i carichi, i tragitti, il lead-time (tempo di consegna dall'arrivo dell'ordine), i servizi logistici connessi.**

Figura 208
La ricerca di efficienza con il passaggio a CeDi



Lo sviluppo e la crescita dei CeDi è stato tale che la maggior parte dei prodotti consegnati nei diversi punti vendita della grande distribuzione transita da questa base logistica. **Oggi in media le consegne ad un ipermercato italiano provengono per il 90% da un CeDi e solo per un 10% direttamente dal fornitore.** Solo dieci anni fa era esattamente il contrario.

In alcune imprese leader del settore della GDO è in atto un'ulteriore forte **spinta alla riorganizzazione della rete logistica** che potrebbe portare molti vantaggi per tutti gli attori coinvolti nel processo: produzione, distribuzione e consumo, ma soprattutto effetti positivi sull'organizzazione dell'autotrasporto e sulla viabilità. I processi riorganizzativi ruotano intorno alla **razionalizzazione dei flussi in entrata nei CeDi** (ossia provenienti dai fornitori), **al fine di spostare sempre più a monte il "peso" della gestione delle scorte e di trasformare il CeDi solo in una piattaforma di snodo**, con più spazio per le attività cosiddette in **"cross docking"** (transito veloce di merci che hanno già la loro destinazione finale stabilita, e che non necessitano di manipolazione dei pallet per l'ottimizzazione).

La soluzione individuata e che si sta implementando in alcune sperimentazioni, attraverso una partnership GDO-Operatore logistico, consta in una centralizzazione dei flussi dei fornitori, attraverso la gestione sinergica dei flussi conferiti in **depositi/piattaforme multi-produttore a monte dei CeDi** e gestite dall'operatore logistico.

9.4.5.2 La distribuzione in Emilia-Romagna

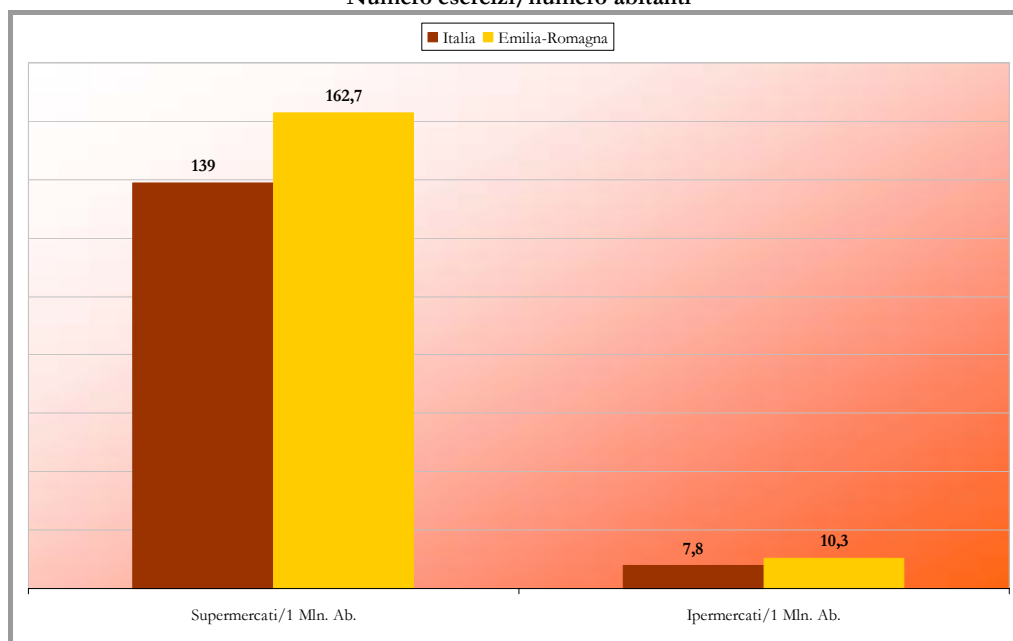
Rispetto alle altre regioni italiane l'Emilia-Romagna registra una numerosità delle strutture di vendita superiore a Piemonte, Veneto e Toscana e una capillarità della rete superiore alla Lombardia. I dati relativi alla densità dei punti vendita evidenziano come la **superficie di tutte le tipologie di GDO abbia superato i 250 m² ogni 1000 abitanti**, di cui ben 190 m² fanno riferimento alle due tipologie principali (super e ipermercati). Negli ultimi anni, le imprese che operano in regione hanno puntato decisamente sulle grandi superfici, che sono sempre più presenti anche nei centri medio-piccoli della pianura. La tendenza attuale (2008/2009) è un riposizionamento sugli esercizi di taglia media, secondo un trend nazionale legato essenzialmente ai problemi della congiuntura economica.

Tabella 89
La rete di vendita per strutture distributive in Emilia-Romagna
(Anno 2008)

Italia	Numero esercizi	%
Ipermercati (> 8000 m ²)	12	0,6
Ipermercati (4500/7999 m ²)	15	0,7
Superstore mini iper (2500/4499 m ²)	25	1,2
Supermercati (400/2499 m ²)	570	27,0
Libero servizio (100/399 m ²)	973	46,1
Discount	247	11,7
Distribuzione alimentare dettaglio	1.842	87,3
Grandi superfici specializ. non alim.	195	9,2
Grandi magazzini	30	1,4
Distribuzione non alim. dettaglio	225	10,7
Tot. distribuzione al dettaglio	2.067	98,0
Cash & Carry	43	2,0
Totale distribuzione moderna organizzata Emilia-Romagna	2.110	100,0
Quota sul totale nazionale		6,6 %

Fonte: elaborazione ITL su dati Federdistribuzione, 2008.

Figura 209
Numero esercizi/numero abitanti



Nella regione Emilia-Romagna sono operativi **13 grossi CeDi** di quattro catene di importanza nazionale, quattro dei quali di Coop Italia. Gli altri sono distribuiti equamente fra tre diverse catene commerciali: Conad, Despar, Sigma.

Tabella 90
CeDi in Emilia-Romagna (non Coop Italia)

Gruppo	Localizzazione	Merceologia	Superficie (m²)
Despar	Rubiera	Generi vari	7.500
Despar	Rubiera	Freschi	1.000
Despar	Bologna	Surgelati	
Sigma	Reggio E.	Generi vari	15.000
Sigma	Fiorenzuola d'Arda (PC)	Generi vari	7.500
Sigma	Reggio E.	Freschi	3.000
Conad	Reggio E.	Generi vari e freschi	
Conad	Modena	Generi vari e freschi	
Conad	Forlì	Generi vari e freschi	

Tabella 91
CeDi di Coop Italia in Emilia-Romagna

Nome	Indirizzo sito	Merceologia	N. PdV Serviti	Superficie (m²)	Ton/anno
CEDI Anzola	Via Emilia, 373 40011 Anzola Emilia (BO)	Generi Vari	329	49.000	480.000
		Surgelati	361	5.900	29.000
CEDI Cesena	Via D.Rondani, 100 47023 Pieve Sestina, Cesena	Generi Vari	40	40.690	365.000
CEDI Forlì	Via Don E. Servadei, 12 47100 Forlì (FC)	Ortofrutta	98	4.830	67.000
		Freschi	101	4.950	33.000
CEDI R.E.	Via Ragazzi del '99, 1/A 42100 Mancasale (RE)	Ortofrutta	144	6.394	86.000
		Freschi	144	6.531	40.000
Tot. Regionali			1.217	118.295	1.100.000

Fonte: ITL - Elaborazioni su Intervista diretta.

I CeDi della Coop sono piuttosto importanti in termini di superficie e volumi trattati. Le merci provengono da tutta Italia, mentre le destinazioni sono per il 90% limitate alla sola regione Emilia-Romagna; la restante parte dei flussi in uscita (10%) va verso alcune provincie limitrofe (Mantova, Padova, Rovigo).

Si può dunque parlare ragionevolmente di **circa 2,2 Milioni di merce che transita nella regione Emilia-Romagna da/verso i quattro CeDi della sola Coop Italia.**

Stima dei traffici in termini di unità di trasporto dei CeDi di Coop Italia:

flussi in uscita

- camion in uscita con un carico medio di 27 pallet (l'oscillazione è tra 21 e 33, entrambi valori a carico completo per le due tipologie di camion utilizzate);
- pallet dal peso medio di circa 500 kg;
- stima di 13,5 ton. per il carico medio;
- in totale 81.500 camion in uscita dai quattro CeDI di Coop Italia;

flussi in entrata

- camion in entrata con un carico medio di 14 pallet (più tipologie di camion utilizzate rispetto ai flussi in uscita);
- pallet dal peso medio di circa 500 kg;
- stima di 7 ton. per il carico medio.

Dall'analisi dei dati si deduce che il traffico generato dal sistema distributivo della GDO, centrato su CeDi e su una rete di vendita parcellizzata sul territorio, assume valori molto consistenti e certamente comparabili ai grandi centri logistici e nodi intermodali. Alle strutture logistiche del territorio si aggiungono i

nuovi impianti logistici della GDO, con quel che comporta in termini di traffico merci in entrata e in uscita dal territorio regionale. I dati appena analizzati del sistema COOP, con i suoi quattro CeDi in Emilia-Romagna e con oltre 1.000 punti di vendita serviti, confermano con forza questo fatto: **oltre 240 Mila camion governati da un'unica centrale organizzativa, il CeDi, a sua volta governato nelle sue strategie generali dalla centrale logistica di Coop Italia.**

La GDO, insieme al sistema delle piccole e medie imprese, rappresenta il principale cliente degli autotrasportatori; la distribuzione viene affidata dalla GDO quasi esclusivamente all'autotrasporto, che nell'organizzazione del servizio logistico ha però scarsi margini di manovra essendo la stessa GDO a presidiare il servizio, organizzando tempi e percorsi.

9.5 LA LOGISTICA URBANA

9.5.1 Inquadramento generale

Per logistica urbana si intende l'insieme delle **attività volte a procurare direttamente o indirettamente al consumatore finale i beni materiali di cui necessita per vivere in città**. Esse comprendono, quindi, anche le attività di trasformazione dei beni intermedi, svolte in sedi urbane, che rendono possibile il consumo dei relativi beni finali. La logistica urbana è costituita, inoltre, dal complesso dei servizi che producono il trasferimento dei beni dal loro luogo di produzione al punto esatto in cui sono consumati o utilizzati, servendosi delle infrastrutture fisiche (reti, centri di interscambio e mezzi di trasporto) e delle reti virtuali (reti tecnologiche e di comunicazione per la trasmissione delle informazioni relative agli stessi beni, per il trasferimento dei relativi documenti di accompagnamento e per la più efficiente utilizzazione dei mezzi di trasporto).

La logistica urbana si distingue dalla più generale logistica di distribuzione per la particolare complessità che, nel contesto urbano, assume l'**organizzazione del flusso dei beni materiali finali e dei servizi a questa dedicati direttamente o indirettamente**.

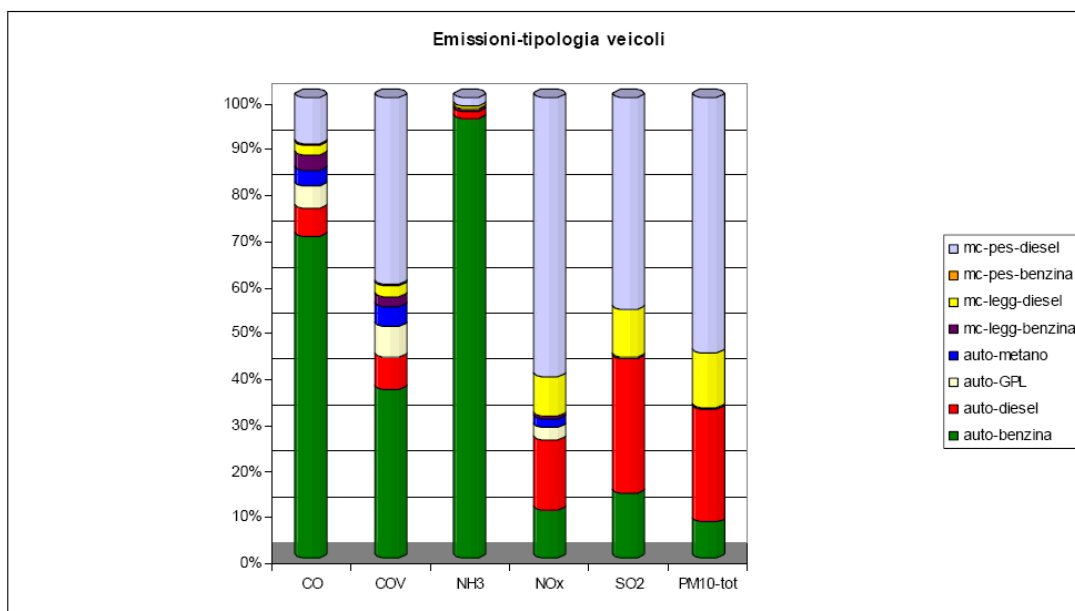
Il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e, nello stesso tempo, per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i **progetti di city logistic**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città (detta supply chain o ultimo miglio), attraverso un insieme di provvedimenti ed azioni volte a modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci all'interno delle aree urbane. Dal punto di vista delle politiche urbane, la gestione efficiente della supply chain richiede:

- l'eliminazione di colli di bottiglia che si creano nell'interfaccia tra le operazioni di consegna effettuate con trasporto di lunga distanza e quelle di destinazione finale, che coprono le distanze brevi;
- l'integrazione delle operazioni di distribuzione che si svolgono tra i centri di produzione e i centri di distribuzione gestiti dai grandi operatori (i CeDi) e i punti di vendita al dettaglio collocati nel cuore delle città.

L'inefficiente interazione tra le diverse fasi del processo distributivo crea danni rilevanti all'organizzazione funzionale della città, alla sua economia e all'ambiente di vita dei cittadini (soprattutto in termini di qualità dell'aria e di sicurezza stradale). I principali obiettivi sono quelli di razionalizzare ed aumentare l'efficienza del trasporto merci garantendo un minor numero di veicoli commerciali circolanti con conseguente riduzione della congestione del traffico e delle emissioni inquinanti.

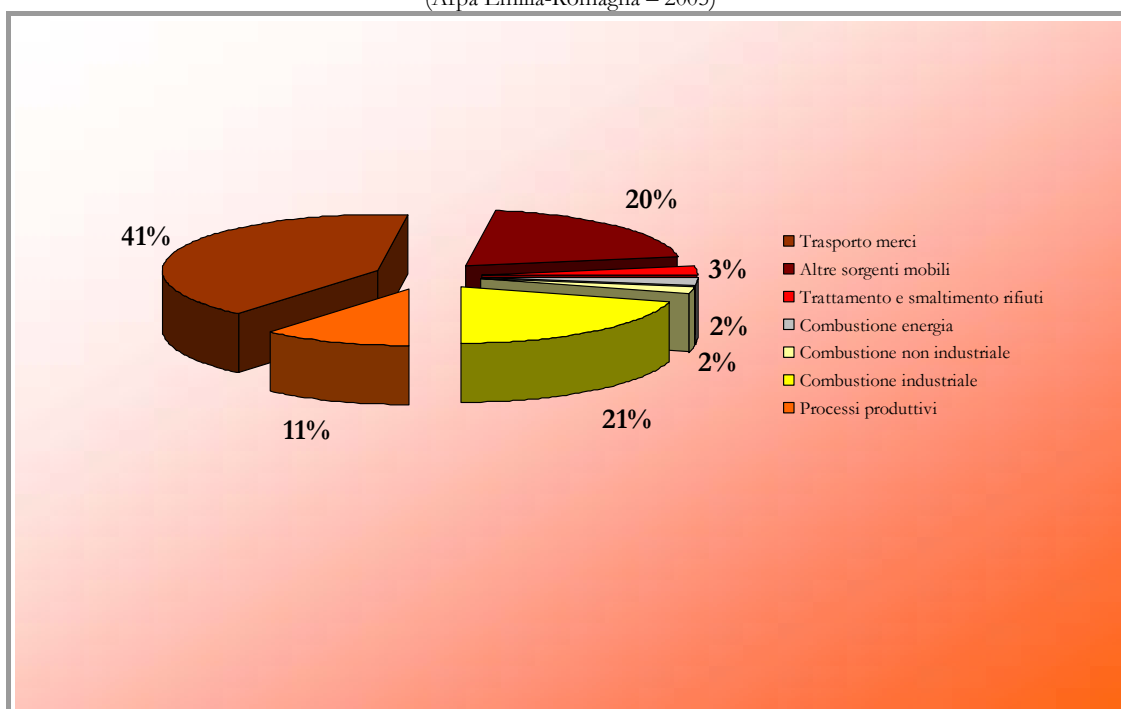
Secondo vari studi, infatti, i maggiori contributi all'inquinamento atmosferico derivanti dal settore trasporti sono ascrivibili ai veicoli diesel per uso commerciale, in particolare per quel che riguarda l'emissione di polveri sottili (PM_{10}), SO_x e NO_x .

Figura 210
Emissioni di polveri sottili per tipologia di veicoli



Fonte: ARPA Bilancio ambientale dell'Accordo di programma sulla qualità dell'aria 2006-2007.

Figura 211
Distribuzione delle emissioni regionali di PM₁₀ per macrosettore
(Arpa Emilia-Romagna – 2005)



La Regione Emilia-Romagna negli ultimi anni ha avviato un percorso articolato di iniziative volto a delineare, attraverso un approccio regionale, una **strategia di interventi nel campo della logistica urbana**, che permetta di intervenire sui diversi fattori che influiscono sull'insostenibilità ambientale delle attuali forme di distribuzione delle merci e che sia al contempo condivisibile dal mondo produttivo, distributivo e logistico.

9.5.2 Azioni e progetti regionali per la logistica urbana

Da un lato la Regione Emilia-Romagna si è impegnata nell'approfondimento e nella ricerca per la comprensione delle principali problematiche della distribuzione delle merci e dall'altro ha promosso una serie di progetti sperimentali volti a promuovere soluzioni efficaci e durature.

Di seguito si illustrano i tre punti del **programma regionale sulla logistica urbana**.

1. Sviluppo di una metodologia di progettazione condivisa

L'ideazione e la partecipazione, dal 2003 al 2005, ai progetti comunitari **City Ports** e **Merope** ha consentito il confronto con le migliori esperienze e competenze europee e lo sviluppo di una metodologia unitaria per la ricostruzione e l'analisi dei movimenti urbani delle merci, l'individuazione di soluzioni organizzative e normative di logistica urbana e lo sviluppo di studi di fattibilità. Lo sviluppo della metodologia è culminato nella redazione **di linee guida per la redazione dei progetti di sistema**⁸⁴. Tutte le città che hanno richiesto il finanziamento regionale per la realizzazione dei progetti di logistica urbana hanno utilizzato la stessa metodologia.

Nel 2006 inoltre la Regione ha promosso e coordinato, in seguito alle esigenze manifestate dagli Enti interessati, un **tavolo di lavoro sugli strumenti ICT di supporto alla City Logistics**, che ha portato alla realizzazione di 4 documenti sintetici per gli Enti locali.

2. Sostegno alla progettazione degli interventi (12 città)

Ha riguardato 12 città della regione e sono stati utilizzati fondi della L.R. 30/98 (per 10 città) e/o con risorse dei progetti europei City Ports e Merope (per 4 città).

3. Sostegno alla realizzazione dei progetti (13 città)

Tale attività è stata realizzata con risorse inserite negli Accordi di programma per la mobilità sostenibile 2003-2005, in cui erano previsti circa 11 Milioni di Euro per il co-finanziamento fino al 50% del costo dei progetti (in totale circa 22 Milioni di Euro). Gli Accordi prevedevano la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci nelle aree urbane, attraverso la promozione di azioni specifiche volte a rendere più funzionale il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale e soprattutto meno impattante (Misura 5). Le città interessate a vario titolo sono 13, ovvero Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Sassuolo, Bologna, Imola, Ferrara, Faenza, Ravenna, Forlì e Cesena.

Le **schede progettuali** presentate per il finanziamento della Misura 5 si possono raggruppare in due categorie:

- interventi di breve periodo, che in un primo momento riguardavano gli incentivi al cambio dei mezzi merci con altri ecocompatibili, ma che dopo la finanziaria 2004 (che ha impedito l'erogazione di contributi a privati) prevedono la realizzazione di segnaletica, sistemi informativi e di arredo urbano degli spazi

⁸⁴ Vedi Delibera di Giunta regionale 1432/03.

interessati alla distribuzione commerciale (pannelli segnaletici a messaggio variabile, dissuasori di sosta mobili per aree carico/scarico ecc.);

- interventi di lungo periodo che possono prevedere, oltre a misure regolamentari, riorganizzative e accordi, anche la realizzazione o l'allestimento di piattaforme per la distribuzione urbana delle merci.

I **tempi per la redazione dei progetti esecutivi sono stati lunghi** a causa principalmente dei seguenti fattori:

- l'impossibilità di erogare gli incentivi per la sostituzione dei mezzi, dovuta alla finanziaria 2004, che ha comportato la riprogettazione degli interventi di breve periodo;
- i tempi richiesti dalle indagini tenendo conto del fatto che il tema è difficile e complesso e che gli Enti hanno dovuto rivedere la propria pianificazione/gestione del traffico e la regolamentazione;
- i tempi richiesti dalla concertazione, rispetto alle complesse problematiche della logistica urbana, con tutti i soggetti interessati.

Le **principali criticità legate al trasporto merci nelle aree urbane** emerse dall'analisi nelle città sono le seguenti:

- significativa presenza di conto proprio non efficiente (le operazioni effettuate dal conto proprio sono in media tra 55 e 60%);
- traffico di attraversamento (nelle città più piccole) e operatori conto terzi che transitano ma non effettuano operazioni;
- piazzole di carico/scarico non sempre disponibili.

I progetti in corso consistono in una serie di misure di tipo organizzativo, trasportistico, tecnologico, di vincolo e di incentivazione adattati ai vari contesti urbani. Le misure possono essere ricondotte a tre gruppi:

- governo degli accessi e dei percorsi, per regolare nel modo migliore l'uso delle infrastrutture viarie, mediante definizione di finestre orarie, realizzazione e riserva di corsie e piazzole dedicate, definizione di percorsi ottimizzati da consigliare o imporre a determinate categorie di veicoli;
- miglioramento dell'efficienza del trasporto, mediante misure tese al consolidamento dei carichi diretti in città, capaci di ridurre il numero di mezzi entranti (misure regolamentari e riorganizzative, coordinamento delle piattaforme per la distribuzione urbana delle merci esistenti, accordi con gli operatori, realizzazione o l'allestimento di nuovi CDU);
- riduzione delle emissioni veicolari, mediante azioni di supporto alla sostituzione o alla trasformazione del parco mezzi, verso veicoli a basso impatto.

La cifra impegnata dalla Regione a tutto il 2008 è di € 5.460.242,27 sul costo totale dei progetti di circa 12 Milioni.

Nella realizzazione degli interventi è stato adottato un approccio concertativo in modo da coinvolgere tutti gli attori potenzialmente interessati. I benefici stimati dalle singole città si possono sintetizzare con una **diminuzione delle percorrenze nette veicoli/chilometro che va dal 15 al 20%**, con riduzione della congestione, diminuzione dell'incidentalità e dell'inquinamento.

Tabella 92
Progetti di logistica urbana in corso di realizzazione

Ente attuatore	Idea progetto iniziale (alcune parti inammissibili in base a Finanziaria o accordi)	Descrizione dell'intervento in corso di realizzazione
Comune di Piacenza	Contributi al rinnovo dei mezzi per attività produttive con altri a metano o a GPL	Contributi per l'acquisto di mezzi commerciali a basse emissioni inquinanti
	Vedi progetto successivo di PC	Interventi per la riduzione e fluidificazione del traffico pesante, ingresso selettivo al centro dei veicoli merci e limitazione dell'accesso alla ZTL
	Vedi progetto successivo di PC	Realizzazione del sistema di telecontrollo nei 3 nuovi varchi di accesso alla ZTL in relazione alle limitazioni e fasce orarie previste per il trasporto merci urbano e c/s.
	<ul style="list-style-type: none"> - Allestimento di 1 piattaforma logistica (ne sono previste 2) compreso acquisto sistemi informatici. - Creazione percorsi preferenziali e piazzole carico/scarico, rifacimento segnaletica, infrastrutture telematiche e cablaggi. - Piacenza partecipa al progetto MEROPE. 	Progetto Urban logistic's strategy: <ul style="list-style-type: none"> - sistema fasce orarie per trasporto, carico/scarico in ZTL e ZPRU, e tariffe per accesso; - "Protocollo d'Intesa Ambientale per la Logistica Urbana delle Merci", formazione di "Tavolo di lavoro permanente per la logistica urbana", realizzazione di accreditamento per veicoli merci e per piattaforme logistiche; - riorganizzazione offerta, controllo e gestione di sosta per carico/scarico merci
Comune di Parma	Progetto Transit point merci. Progetti in corso collegati: <ul style="list-style-type: none"> - strategia di azioni normative e infrastrutturali; - City Ports per l'E-commerce - Parma aderisce a progetto METANO e ICBI 	Progetto "Ecologistics": <ul style="list-style-type: none"> - riorganizzazione della distribuzione merci nel centro e realizzazione di piattaforma logistica di supporto, con mezzi ecocompatibili e sistemi informatici per la gestione; sistema di accreditamento delle piattaforme esistenti; - revisione piazzole di c/s e realizzazione dei sistemi di controllo accessi e piazzole;
Comune di Sassuolo	Incentivi per la sostituzione e riconversione dei mezzi merci con altri a basso impatto ambientale (metano, GPL, elettrici).	opere per il monitoraggio, la regolazione e controllo dei flussi dei mezzi merci: <ul style="list-style-type: none"> - installazione di segnaletica a portale, rilevatori di velocità, di spire e centraline.
Comune di Modena	Incentivi per l'installazione di impianti a metano e GPL su autovetture (insieme a Carpi e Sassuolo) (partecipano al Progetto Metano per veicoli merci)	Progetto "Cityporto": <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di struttura operativa per la gestione del servizio di distribuzione merci dotata di mezzi ecocompatibili e di sistemi informatici per la gestione/ottimizzazione della distribuzione; - estensione e adeguamento regolazione della circolazione merci nell'area centrale e urbana.
Comune di Bologna	Contributi alla riconversione a metano o a GPL dei mezzi merci (si parla anche di nuovi acquisti e di ampliamento della rete distributiva) <ul style="list-style-type: none"> - Bologna aderisce a progetto METANO e ICBI 	Realizzazione di sistemi informativi per la riduzione dei tempi di percorrenza mezzi merci: <ul style="list-style-type: none"> - rete di monitoraggio dei flussi merci nella ZTL; - adeguamento funzionalità statistiche del sistema Sirio per l'analisi degli ingressi in ZTL; - installazione di 7 pannelli elettronici a mess. variabile informazioni su circolazione e prevenire e congestione.

	<p>Vansharing/distribuzione urbana delle merci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - individuazione, messa a disposizione e allestimento punti di consolidamento/deconsolidamento e aree carico/scarico - regolamentazione orari, accessi e consegna notturna - acquisizione mezzi metano - acquisizione sistemi informatici - gestione a cura Interporto <p>(Il Piano partic. distribuz. merci è di nov. 2002)</p>	<p>Progetto “Van Sharing”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pannelli a mess. variabile per fluidificazione traffico merci in accesso; - progetto “Supervisore” funzionale al Van Sharing; - piazzole di sosta prenotabili e loro sistema informatizzato di prenotazione e gestione; - realizzazione della “Piattaforma Virtuale”: centrale hardware e software per ottimizzazione carichi e percorsi e messa a disposizione di veicoli eco-compatibili.
Provincia di Bologna	<p>Incentivazione sostituzione mezzi merci con altri a basso impatto in coordinamento con Imola e Bologna, da estendere anche a Comuni piccoli.</p>	<p>Realizzazione del “Portale della logistica”, integrato con l'Osservatorio merci della Provincia di Bologna.</p> <p>Le prestazioni previste sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - calcolo e ottimizzazione del percorso; - calcolo dei costi e dei pedaggi; calcoli di routing con gestione degli stalli.
Comune di Forlì	<p>Realizzazione di centro logistico (transit point) per la distrib. merci in città.</p> <p>Per il sistema informatico per la gestione delle flotte si avvarrà della struttura realizzata con il progetto “Forlì città sicura”</p>	<p>Progetto Mo.Me:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema elettronico centrale di monitoraggio e controllo accessi; - nuovi stalli per c/s e nuova regolamentazione per circolazione e sosta; - flotta di veicoli merci ecocompatibili per il van-sharing; - sistema di gestione del servizio Mo.Me - attivazione di un servizio van-sharing.
Comune di Faenza	<p>Realizzazione di Autoparco per sosta autotreni (in prossimità casello A14).</p> <p>Realizzazione di una piattaforma logistica (transit point) per la distribuzione delle merci in ambito urbano.</p> <p>(compresa flotta mezzi e sistemi informatici)</p>	<p>Installazione di 5 pannelli sinottici e realizzazione sistema di videocontrollo in parcheggio merci.</p>
Comune di Ravenna	<p>Incentivi a privati per acquisto e/o riconversione a metano o basso impatto.</p> <p>Acquisto e/o riconversione a metano o basso impatto anche dei veicoli dell'Amministrazione comunale.</p>	<p>Contributi per il sostegno all'acquisto di mezzi commerciali a basse emissioni inquinanti.</p>
Comune di Ferrara	<ul style="list-style-type: none"> - Revisione e implementazione delle aree per il c/s merci (progetto + installazione segnaletica) fa parte della strategia di azioni collegata all'attuazione del PTGU per il biennio 2002/04 compresa regolamentazione accessi. - Realizzazione di CDU: ECOPORTO 2 - Riorganizzazione del sistema viario di accesso alla piattaforma ECOPORTO 1 (che esiste dal 2002 CoopSer). 	<ul style="list-style-type: none"> - Regolamentazione accessi, riorganizzazione e implementazione delle aree per il c/s merci. Gestione e accreditamento con sistemi telematici; - realizzazione di Van Sarin per operatori e commerciali; - messa in rete delle piattaforme private esistenti e realizzazione di nuovo CDU; - implementazione di “cabina di regia” per l'integrazione dei sistemi ICT esistenti (spire, telecamere, pannelli a messaggio variabile ecc.).
Comune di Imola	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di CDU per la distribuzione merci in città; - incentivazione sostituzione mezzi merci con altri a basso impatto in coordinamento con prov. e Bologna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Riorganizzazione sosta per carico e scarico; - installazione di sistema di prenotazione degli stalli di c/s. - Realizzazione di van-sharing con mezzi a basso impatto. - Creazione di CDU in fase successiva.
Comune di Rimini	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di CDU; - attivazione di sistema informativo; - acquisizione flotta veicoli; - incentivi sostituzione mezzi merci. 	<p>Riorganizzazione parcheggio per veicoli merci del mercato e controllo degli accessi all'area del mercato (istruttoria in corso).</p>

Comune di Reggio Emilia	- Realizzazione di CDU; - realizzazione area di sosta attrezzata per automezzi pesanti, completa di servizi per automezzi e conducenti.	Ingresso selettivo al centro e limitazione per la ZTL: - fornitura e posa in opera di segnaletica stradale verticale per veicoli merci pesanti.
-------------------------	--	--

La realizzazione di molti progetti è ancora in corso e i risultati potranno essere colti tra qualche tempo, anche a seguito del monitoraggio e dell'esame dettagliato di tutti i casi. Possiamo comunque dire che i modelli operativi di city logistics a cui si è fatto riferimento nelle diverse città si possono ricondurre schematicamente a due tipi:

- un **modello imprenditoriale**, che prevede la creazione di una nuova attività di impresa;
- un **modello di governance pubblica** della generalità dei processi di distribuzione delle merci in città.

La Regione, a seguito delle analisi e dei dati rilevati con l'applicazione della metodologia City Ports nelle proprie città, ha elaborato il **software CityGoods**, che ha lo scopo di quantificare gli effetti esterni prodotti dalla mobilità delle merci in campo urbano ed extraurbano, e fornisce indicatori per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di scenari futuri relativi all'evoluzione dei parametri socio-economici e/o a specifici interventi di mitigazione. Si tratta di un approccio metodologico altamente innovativo, che ha trovato ampio consenso in ambito scientifico a livello internazionale, ed è applicabile a scala regionale e cittadina in Emilia-Romagna.

9.6 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA URBANA

9.6.1 Investimenti sul Porto di Ravenna

Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da **più fonti di finanziamento, sia statali che regionali**. I **finanziamenti statali** gestiti dal nostro settore sono alcuni di quelli assegnati dal Ministero dell'Ambiente alla nostra Regione, legati alla delocalizzazione dello scalo merci pericolose (intervento conclusosi a fine 2008). I **finanziamenti regionali** erogati al Porto di Ravenna (stanziati dalle leggi regionali 23/88, 9/95 e 30/96), sono stati impiegati per il potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e per l'approfondimento dei fondali. Nello specifico, tali finanziamenti sono stati assegnati come riportato nella tabella seguente:

Tabella 93
Programma finanziamenti

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Realizzazione dorsale ferroviaria in sinistra Candiano	Fondi L.R. 23/88	€ 2.530.638,81	Lavori conclusi fine 2008
Ammodernamento via Baiona	Fondi L.R. 30/96	€ 1.291.145,25	Lavori in corso
Approfondimento fondali Candiano a – 10.50	Fondi L.R. 9/95	€ 6.713.939,69	Lavori conclusi
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a – 10,50 m / realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso appalto dei lavori

Sono inoltre in previsione **ulteriori finanziamenti statali legati all'Intesa Generale Quadro**, le cui risorse, ancora da reperire, sono riassunte nella tabella già riportata al paragrafo 2.2.3 del presente documento.

9.6.2 Investimenti per la logistica urbana

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei finanziamenti erogati, previsti ed impegnati per la realizzazione dei **progetti del programma regionale sulla logistica urbana**.

Tabella 94
Programma regionale degli interventi di logistica urbana (in Euro, esclusa IVA)

AMBITO URBANO	PROGETTAZIONE Fonti Di Finanziamento			REALIZZAZIONE contributo regionale pari al 50% circa del costo dell'intervento				TOTALE CONTRIBUTI (A + B)
	Prog. Europeo City Ports A	Prog. Europeo Merope A	Fondi Regione (LR. 30) A	MISURA 5		MISURA 5 B		
				Prime stime programma investimenti		Risorse effettivamente impegnate		
				Efficienza mezzi merci, strumenti di segnalazione e impianti	Interventi coordinati di Logistica Urbana	Efficienza mezzi merci, strumenti di segnalazione e impianti B	Interventi coordinati di Logistica Urbana B	
CESENA			33.180,00 70% di 47.400,00	166.250,00 su 332.500,00	825.000,00 su 1.650.000,00	-	-	33.180,00 su 47.400,00
FORLI'			45.700,20 70% di 65.286,00	166.250,00 su 332.500,00	600.000,00 su 1.500.000,00	-	667.000,00 su 1.359.432,00	712.700,20 su 1.424.718,00
MODENA		150.432,00		195.000,00 su 390.000,00	275.000,00 su 550.000,00	-	275.000,00 su 552.000,00	425.432,00 su 702.432,00
SASSUOLO	-	-	-	Incluso nella cifra riportata per MO	100.000,00 su 200.000,00	100.000,00 su 200.000,00	-	100.000,00 su 200.000,00
RAVENNA	150.400,00			240.124,00 su 480.248,00	100.000,00 su 200.000,00	50.000,00 su 100.000,00	-	200.400,00 su 250.400,00
FAENZA			103.000,00 68,6% di 150.000,00	83.376,00 su 166.752,00	350.000,00 su 757.000,00	30.026,00 su 72.047,00	-	133.026,00 su 222.047,00
RIMINI			54.344,38 70% di 77.640,00	110.000,00 su 220.000,00	735.000,00 su 1.470.000,00	332.350,00 su 686.700,00	-	386.694,38 su 764.340,00
PIACENZA		150.432,00	85.000,00 85% di 100.000,00	245.000,00 su 490.000,00	950.000,00 su 1.900.000,00	153.231,66 su 326.469,32	118.796,00 su 245.500,00	507.459,66 su 822.401,32
BOLOGNA			114.744,00 70% di 163.920,00	801.347,63 su 1.624.214,29	826.000,00 su 1.652.000,00	229.088,58 su 1.026.958,37	826.000,00 su 1.664.333,00	1.169.832,58 su 2.855.211,37
IMOLA	-	-	56.291,76 70% di 80.416,80	Incluso nella cifra riportata per BO	300.000,00 su 600.000,00	-	355.400,00 su 955.700,00	411.691,76 su 1.036.116,80
PARMA	150.000,00			222.500,00 su 445.000,00	650.000,00 su 1.300.000,00	-	671.133,51 su 1.342.267,02	821.133,51 su 1.492.267,02
FERRARA			54.799,50 70% di 78.285,00	-	1.174.000,00 su 2.700.000,00	-	845.256,68 su 1.690.513,36	900.056,18 su 1.768.798,36
REGGIO EMILIA			92.400,00 70% di 132.000,00	167.500,00 su 335.000,00	1.625.000,00 su 3.532.500,00	167.500,00 su 380.816,90	-	259.900,00 su 512.816,90
TOTALE	300.400,00	300.864,00	639.459,84 su 894.947,80	2.397.347,63 su 4.816.214,29	7.765.000,00 su 18.011.500,00	1.062.196,24 su 2.792.991,59	3.758.586,19 su 7.809.745,38	6.061.506,27 su 12.098.948,77

IL SETTORE AEROPORTUALE

10 MONITORAGGIO DEL SETTORE

10.1 PREMESSA

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai quattro nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le infrastrutture legate all'aeroportualità minore.

Nei paragrafi che seguono viene presentata una panoramica degli aeroporti principali, illustrandone brevemente alcune caratteristiche tecniche essenziali, la localizzazione ed accessibilità, l'aspetto gestionale ed infine i flussi passeggeri e merci registrati nel 2008.

Il capitolo, infine, si conclude con un confronto del traffico passeggeri degli aeroporti dell'Emilia-Romagna rispetto agli altri aeroporti italiani.

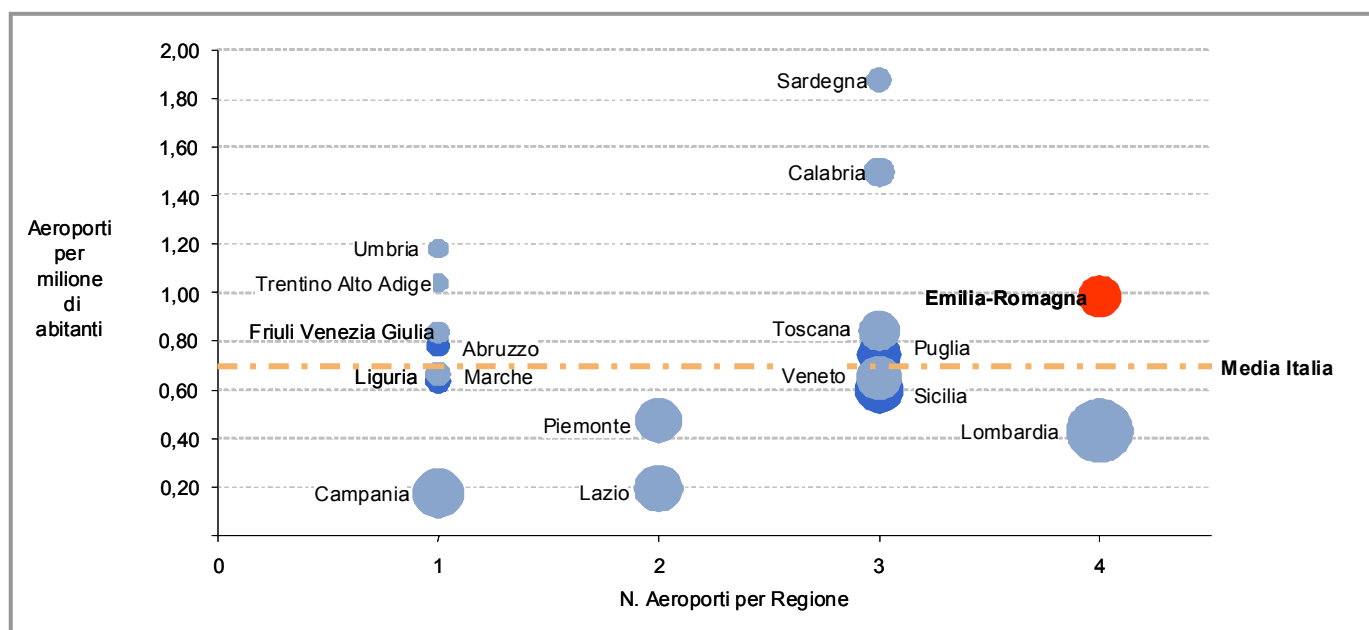
10.2 INQUADRAMENTO GENERALE

10.2.1 Il Sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna

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

Gli aeroporti regionali risultano inseriti, inoltre, in una densa rete di collegamenti stradali e ferroviari, tipica di un territorio snodo dei flussi Est-Ovest e soprattutto Nord-Sud.

Figura 212
Offerta aeroportuale nelle regioni italiane



Fonte: Studio commissionato dalla Regione a KPMG "Piano di sviluppo del sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna. Ipotesi di integrazione" (giugno 2007).

1. Aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna

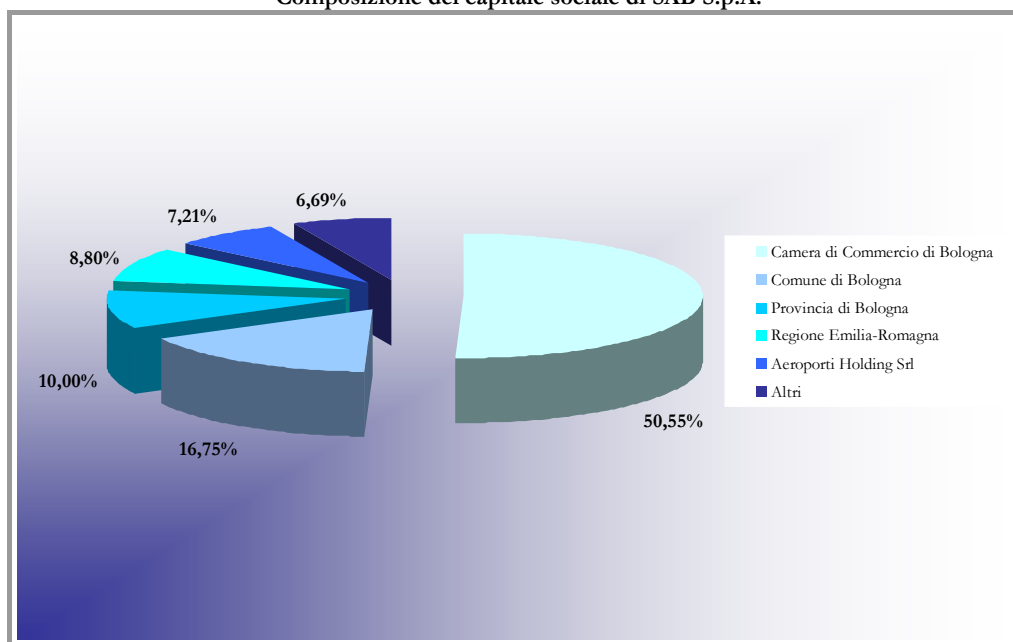
L'Aeroporto di Bologna è il **terzo aeroporto intercontinentale in Italia ed il principale dell'Emilia-Romagna**, con una quota di traffico passeggeri pari a circa il 75% del totale. Serve un bacino di traffico che sfiora i **venti milioni di persone**, offrendo una rete di collegamenti ricca ed estesa.

E' localizzato a 6 km dal centro città, nella zona nord-occidentale al limite dei confini comunali. L'accessibilità è al momento garantita solo su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus), ma sono programmati collegamenti diretti con la stazione ferroviaria con modalità alternative ad alta frequenza.

Si estende su un sedime di 2.450.000 m² e dispone di una pista di 2.800 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza. Il passaggio ad aeroporto intercontinentale è stato strettamente correlato ai significativi investimenti realizzati, ed in particolare ai lavori di prolungamento della pista, ultimati nel luglio 2004, che le permettono oggi di ospitare voli con un raggio fino a 5.000 miglia nautiche.

La gestione è affidata alla **Società Aeroporto “G. Marconi” di Bologna S.p.A. (SAB)**, costituita nel 1960 su iniziativa della Camera di Commercio di Bologna, che ne detiene tuttora la quota di maggioranza pari a circa il 50%. Il resto del capitale sociale fa capo essenzialmente ad Enti ed Istituzioni locali, con un peso rilevante del Comune di Bologna (16,75%). La **Regione è presente con una quota dell'8,8%**.

Figura 213
Composizione del capitale sociale di SAB S.p.A.

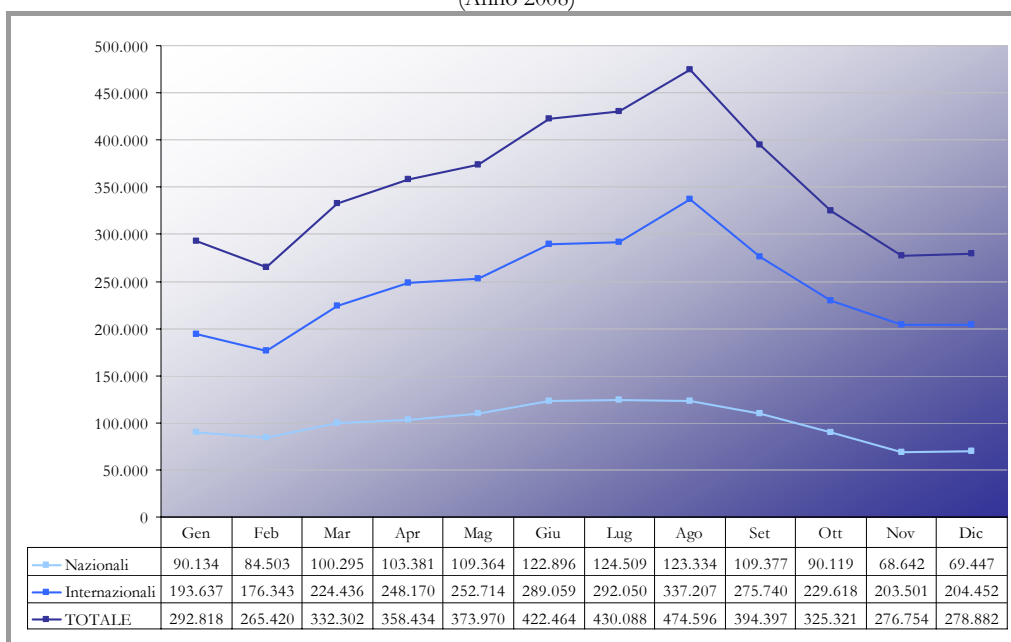


Fonte: Società Aeroporto G. Marconi di Bologna.

Nel corso del 2004 SAB ha ottenuto la concessione quarantennale di **gestione totale**, oltre al Certificato di Aeroporto.

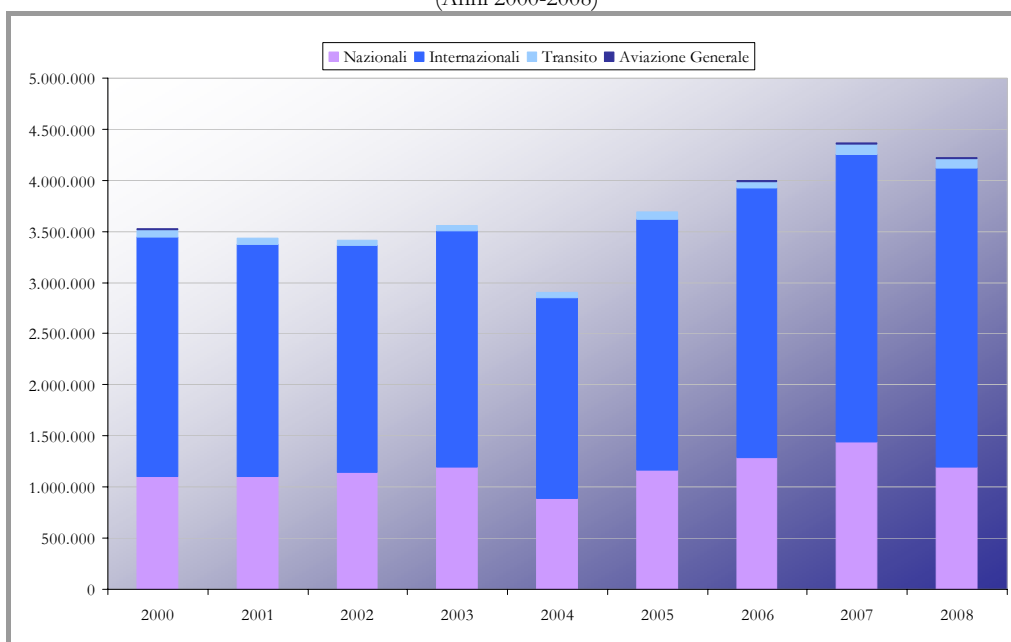
Nel 2008 è stato registrato un flusso di 4.225.446 passeggeri; nonostante la crescita sulle rotte internazionali (2.926.927, +4,3%) la flessione dei passeggeri nazionali (1.196.001, -17,3%) ha determinato una diminuzione complessiva del 3,1%. Il calo di passeggeri è stato parzialmente bilanciato dall'avvio, a fine ottobre 2008, dei nuovi voli della compagnia low cost Ryanair, già attiva sull'Aeroporto di Forlì.

Figura 214
Aeroporto di Bologna - Traffico mensile passeggeri
(Anno 2008)



Fonte: Assaeroporti.

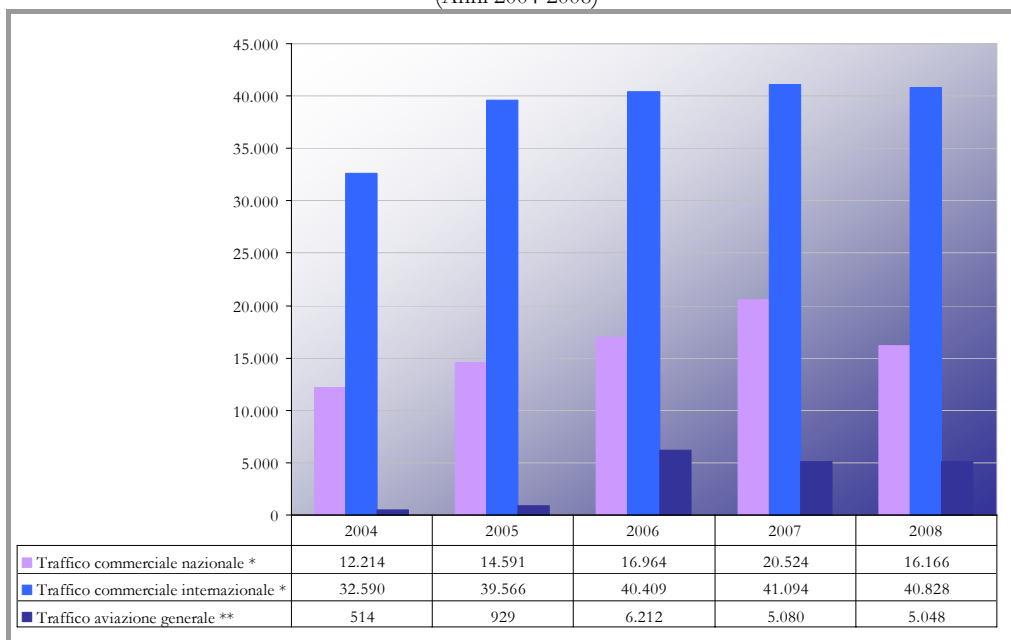
Figura 215
Aeroporto di Bologna - Andamento traffico annuale passeggeri
(Anni 2000-2008)



Considerando le tipologie di vettore, risultano in flessione i passeggeri di voli charter (653.172, -4,7%) e, complessivamente, di quelli low cost (448.188, -16,6%), mentre i voli di linea, con 3.021.568 passeggeri, hanno registrato una sostanziale tenuta (-0,3%).

I **movimenti totali** sono stati **62.042**, con un calo del 7%: anche in questo caso ha pesato soprattutto la performance negativa della componente nazionale (16.166, -21,2%), a fronte di una sostanziale stabilità di quella internazionale (40.828, -0,6%).

Figura 216
Aeroporto di Bologna - Movimenti
(Anni 2004-2008)

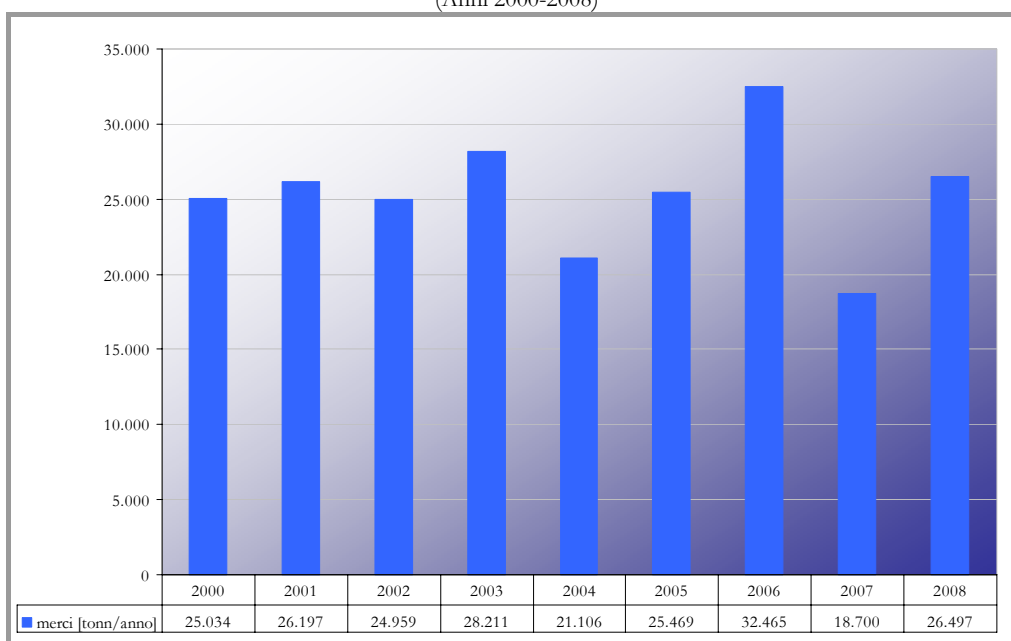


Fonte: Annuario Statistico Enac, Assaeroporti.

Per **traffico commerciale** si intende il traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione, comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Per **traffico di aviazione generale** si intende il traffico diverso dal trasporto aereo commerciale, comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati, ecc.

Risultati in **decisa crescita**, invece, per il **settore cargo**: le **26.497 tonnellate** registrate nel corso del 2008 significano un incremento del 41,7%.

Figura 217
Aeroporto di Bologna - Andamento traffico merci
(Anni 2000-2008)



Fonte: Assaeroporti.

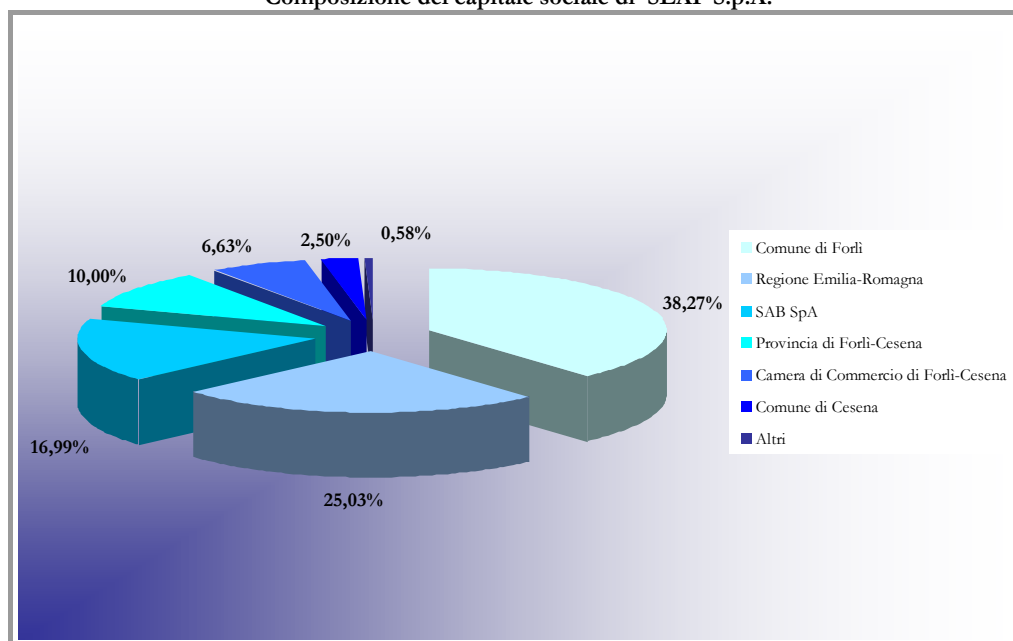
2. Aeroporto “Luigi Ridolfi” di Forlì

L'Aeroporto di Forlì è localizzato a 4 km dal centro, nell'area sud-orientale del territorio comunale: dista solo 8 km dall'autostrada A14, ma è inserito in una rete stradale essenzialmente funzionale alla circolazione locale, per cui potrà beneficiare di un miglioramento dell'accessibilità grazie alla realizzazione della nuova tangenziale est (il primo lotto è stato completato nel settembre 2007; per il secondo lotto è prevista a breve la conclusione dei lavori). E' inoltre collegato sia alla stazione ferroviaria sia alla Riviera con servizi di bus navetta. Si estende su un sedime di 2.100.000 m² e dispone di una pista di 2.410x45 m.

L'incremento di volume di traffico negli ultimi anni è stato accompagnato anche da una serie di investimenti di ammodernamento ed ampliamento delle infrastrutture aeroportuali (in particolare air side).

L'aeroporto è gestito dalla **Società Esercizio Aeroporti Forlì S.p.A. (SEAF)**, costituita nel 1963 su iniziativa di Enti ed Istituzioni locali, che ne rappresentano ancora i principali azionisti. **La Regione è entrata nella compagine societaria nel 2006.**

Figura 218
Composizione del capitale sociale di SEAF S.p.A.

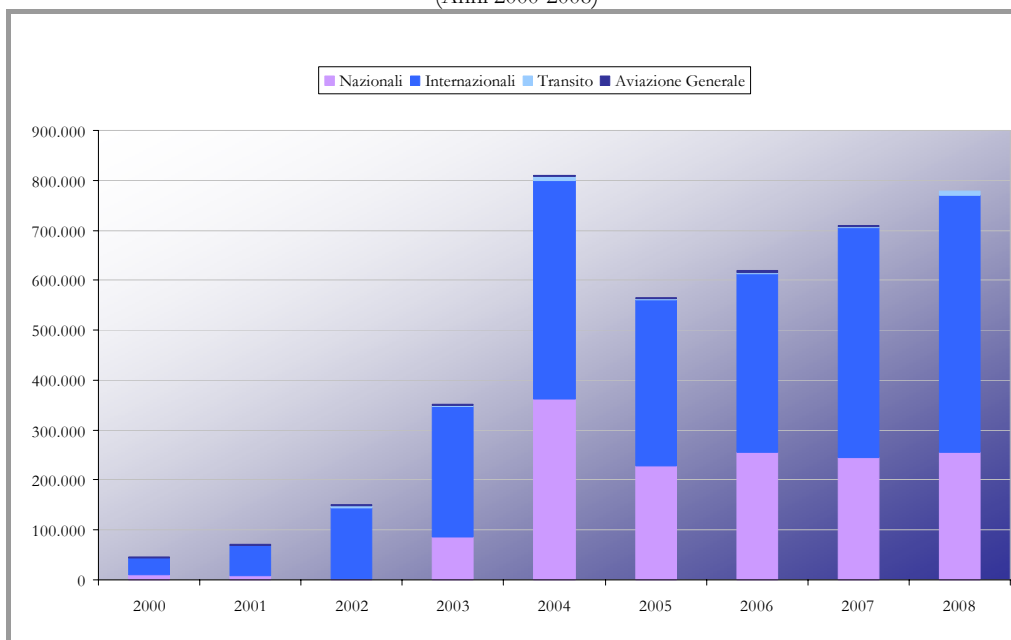


Fonte: Aeroporto L. Ridolfi di Forlì.

La società opera sulla base di una concessione di **gestione parziale**. Nel 2000, nelle more della richiesta di concessione della gestione totale, la società è stata autorizzata all'anticipata occupazione ex L. 135/97. Nel dicembre 2006 è stato rilasciato da ENAC il Certificato di Aeroporto.

L'Aeroporto di Forlì ha chiuso il 2008 con 778.871 passeggeri, in crescita del 9,9%: rispetto al 2007 sono risultati in aumento sia la componente nazionale (254.796, +4%), sia quella internazionale (516.060, +12,1%). Lo scalo, del resto, ha conosciuto aumenti di traffico molto consistenti negli ultimi anni (anche considerando il 2004 al netto dell'incremento dovuto alla temporanea chiusura di Bologna), grazie ad una strategia basata sulla specializzazione dell'attività e sull'orientamento verso le compagnie low cost (soprattutto Wind Jet e Ryanair).

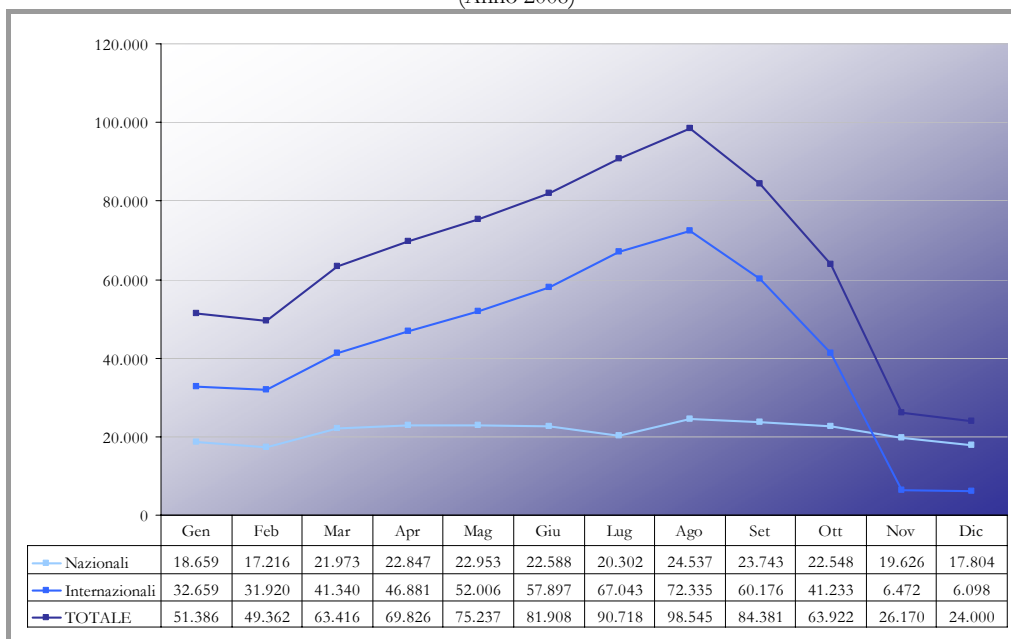
Figura 219
Aeroporto di Forlì - Andamento traffico annuale passeggeri
 (Anni 2000-2008)



Fonte: Assaeroporti.

Proprio la compagnia irlandese Ryanair, tuttavia, lo scorso ottobre ha deciso di spostare i propri voli sullo scalo di Bologna, per cui alle difficoltà comuni del periodo l'Aeroporto di Forlì deve aggiungere l'incognita riguardo l'impatto di tale variazione: i dati degli ultimi mesi dell'anno, in tal senso, evidenziano un calo consistente, anche se vanno letti nell'attuale congiuntura. Già all'inizio del 2009, tuttavia, sono state messe in atto nuove azioni quali il rafforzamento della presenza di Wind Jet e l'arrivo dell'ungherese Wizz Air, compagnia operativa nel mercato dell'Europa Centro Orientale, che da marzo parte da Forlì anziché da Bologna.

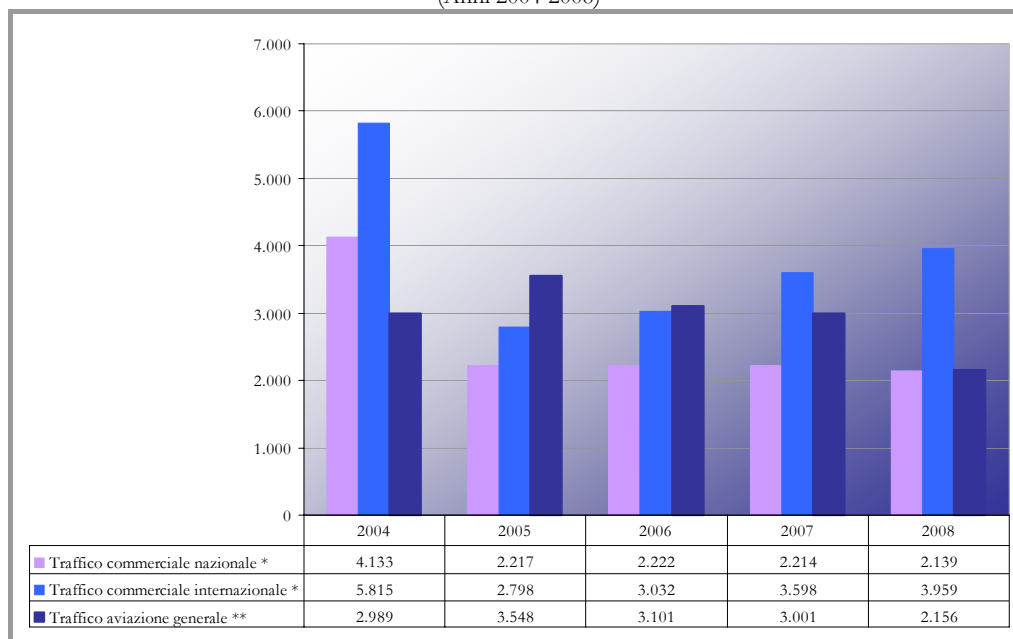
Figura 220
Aeroporto di Forlì - Traffico mensile passeggeri
 (Anno 2008)



Fonte: Assaeroporti.

I **movimenti totali nel 2008 sono stati 8.254, con un calo del 6,3%**: ma più che alla diminuzione dei voli nazionali (2.139, -3,4%) è stata la forte componente dell'aviazione generale (2.156, -28,2%) a determinare la dimensione del risultato. I voli internazionali hanno invece registrato addirittura una crescita del 10%.

Figura 221
Aeroporto di Forlì - Movimenti
(Anni 2004-2008)



Fonte: Annuario Statistico Enac, Assaeroporti.

Per **traffico commerciale** si intende il traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione, comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Per **traffico di aviazione generale** si intende il traffico diverso dal trasporto aereo commerciale, comprende sostanzialmente l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati, ecc.

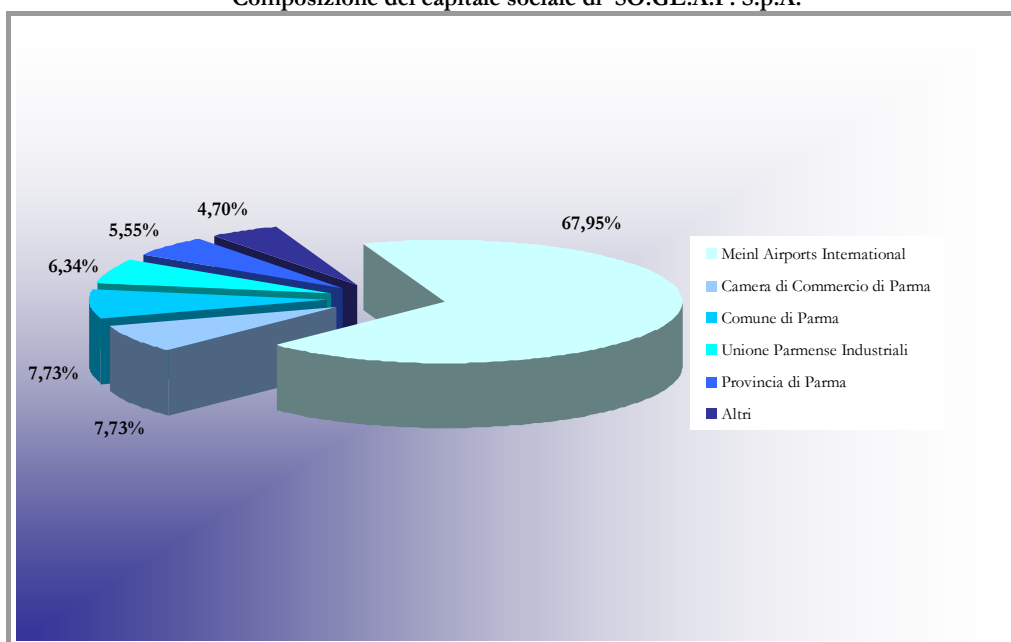
Trascurabile infine il **settore cargo**, che ha fatto registrare solo **4 tonnellate** di merci trasportate.

3. Aeroporto “Giuseppe Verdi” di Parma

L'Aeroporto di Parma è ubicato a 4 km ad ovest del centro urbano ed è direttamente servito dalla tangenziale, che ne permette anche il collegamento all'autostrada A1, distante circa 3 km; dalla stazione ferroviaria è invece raggiungibile tramite una linea di bus. Si estende su un sedime di 800.000 m² e dispone di una pista di 2.300 x 45 m.

L'aeroporto, aperto ufficialmente nel maggio 1991 ma progettato nel 1980 per iniziativa dell'Aeroclub “Gaspere Bolla”, in accordo con Enti pubblici, Istituzioni ed imprese locali, è gestito da **SO.GE.A.P. S.p.A.**, il cui pacchetto di maggioranza è stato acquisito nel corso del 2008 dalla Meinel Airports International, società appartenente all'omonimo gruppo austriaco già attivo nella gestione di alcuni scali aerei dell'Europa Centro-Orientale: diverse realtà locali sono ancora presenti nel capitale sociale, con quote inferiori all'8%.

Figura 222
Composizione del capitale sociale di SO.GE.A.P. S.p.A.

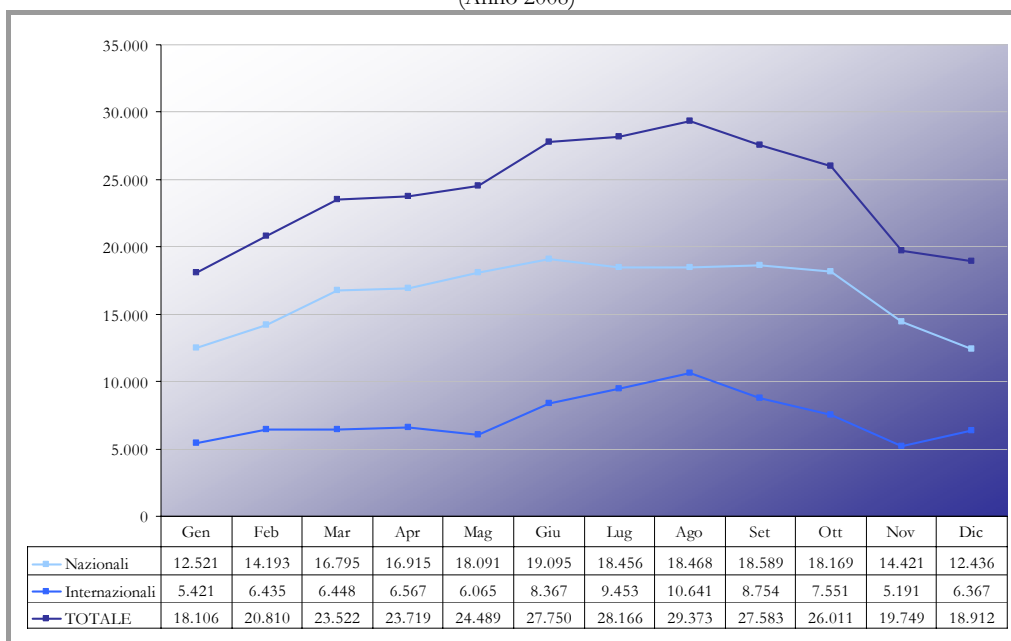


Fonte: Provincia di Parma.

Lo scalo di Parma opera attualmente in forza di una concessione di **gestione parziale** ed ha ottenuto il Certificato di Aeroporto nel marzo 2007.

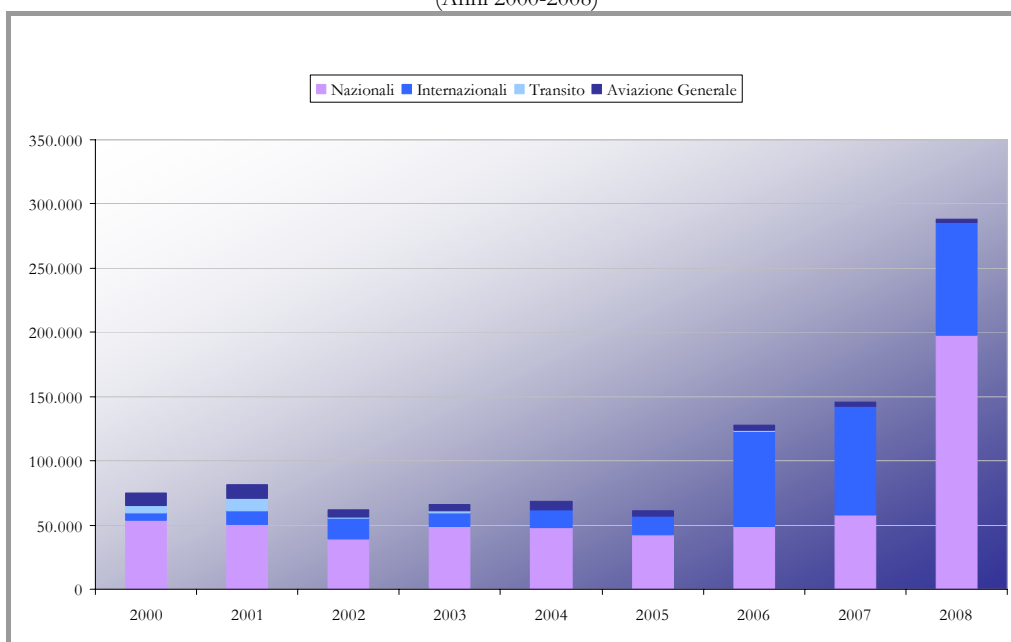
Nel 2008 Parma ha stabilito il proprio record con 288.190 passeggeri, raddoppiando quasi il valore precedente (+97,5%), secondo aeroporto in Italia per crescita nel 2008. Tale risultato è dovuto soprattutto al fortissimo incremento dei passeggeri nazionali (198.149, +242,3%), che hanno nuovamente superato quelli internazionali (87.260, +3,2%): dopo due anni Parma ritorna quindi a prevalente traffico interno, in conseguenza soprattutto dello stretto legame con lo scalo di Fiumicino. In controtendenza l'aviazione generale, in calo del 12,1% (2.705 passeggeri).

Figura 223
Aeroporto di Parma - Traffico mensile passeggeri
(Anno 2008)



Fonte: Assaeroporti.

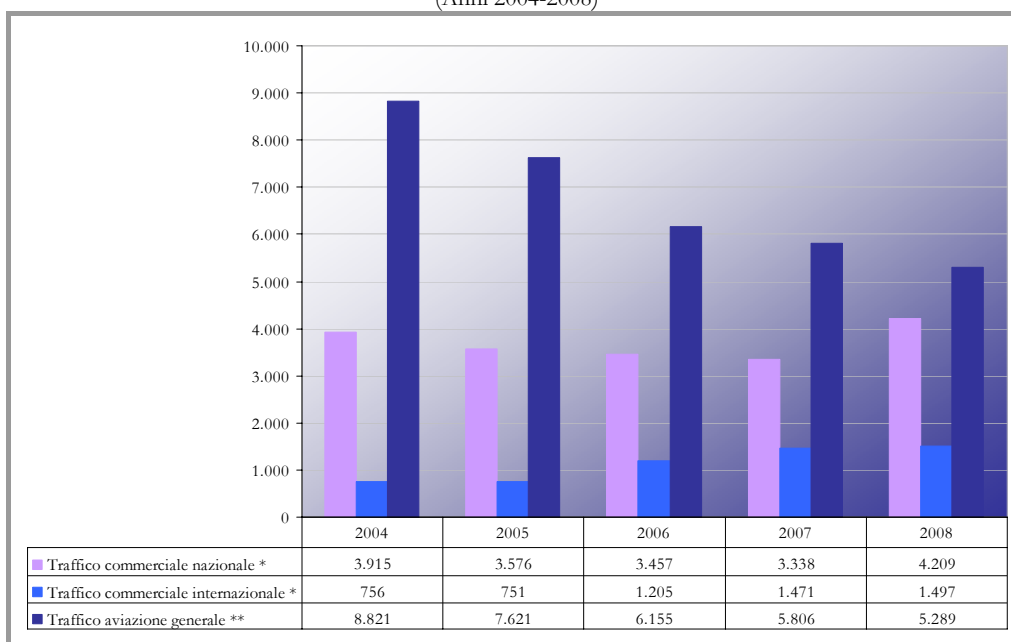
Figura 224
Aeroporto di Parma - Andamento traffico annuale passeggeri
 (Anni 2000-2008)



Fonte: Assaeroporti.

I **movimenti totali nel 2008 sono stati 10.995, con un aumento del 3,6%**: i dati relativi ai voli rispecchiano naturalmente quelli dei passeggeri, con un aumento deciso dei movimenti nazionali (4.209, +26,1%) e minore degli internazionali (1.497, +1,8%), mentre l'importante componente dell'aviazione generale, tradizionalmente quella più cospicua, fa segnare una diminuzione dell'8,9%.

Figura 225
Aeroporto di Parma - Movimenti
 (Anni 2004-2008)



Fonte: Assaeroporti.

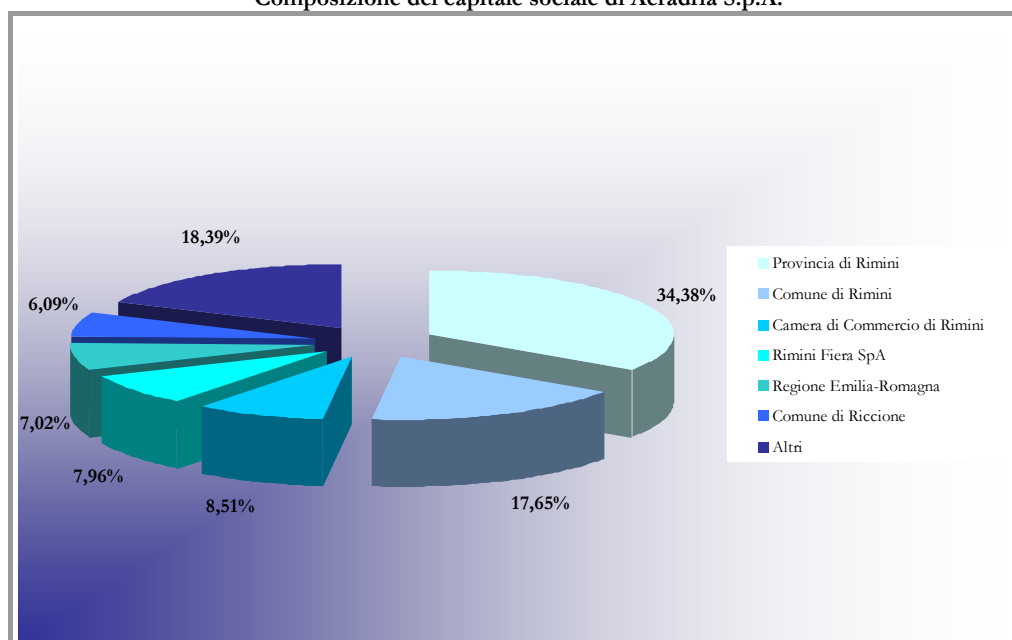
4. Aeroporto “Federico Fellini” di Rimini

L'aeroporto di Rimini è collocato a 8 km a sud-est della città, in località Miramare: è direttamente collegato alla SS 16 Adriatica e dista 5 km dall'autostrada A14, mentre un servizio di bus navetta provvede alla connessione alla stazione ferroviaria. Si estende su un sedime di 3.300.000 m² e dispone di una pista di 2.995 x 45 m.

Lo scalo di Rimini è situato all'interno di un'area militare ed opera con autorizzazione permanente al traffico civile, con conseguenti vincoli connessi allo sviluppo dell'attività ma, allo stesso tempo, anche con potenzialità legate alle dotazioni infrastrutturali ed alle aree disponibili (lo scalo al momento occupa circa un decimo delle superfici esistenti).

La gestione è affidata ad **Aeradria S.p.A.**, società costituita nel 1962 da enti ed istituzioni locali, che sostanzialmente ne detengono ancora le quote più rilevanti. Tra le partecipazioni va ricordata la Repubblica di San Marino, di cui Miramare rappresenta lo scalo di riferimento (L. 118/98). La Regione Emilia-Romagna è entrata nel capitale sociale nel 2006.

Figura 226
Composizione del capitale sociale di Aeradria S.p.A.

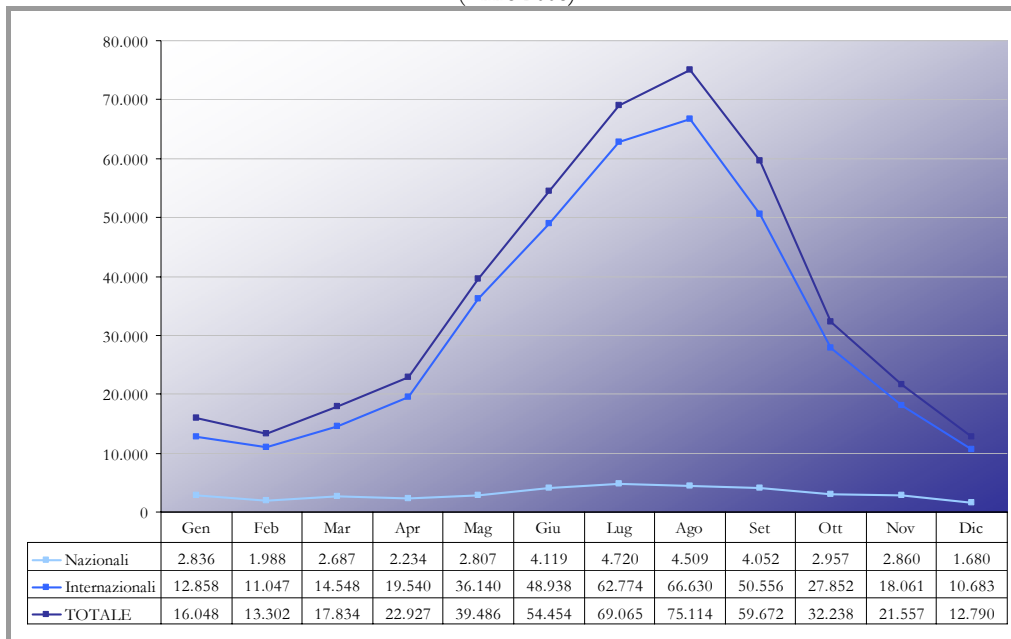


Fonte: Annuario Statistico Enac.

La Società opera in regime di **gestione parziale**, nelle more della richiesta di concessione della gestione totale, ed è stata autorizzata, nel 1999, all'anticipata occupazione del sedime aeroportuale ex L. 135/97. Il Certificato di Aeroporto è stato rilasciato da ENAC nell'ottobre 2006.

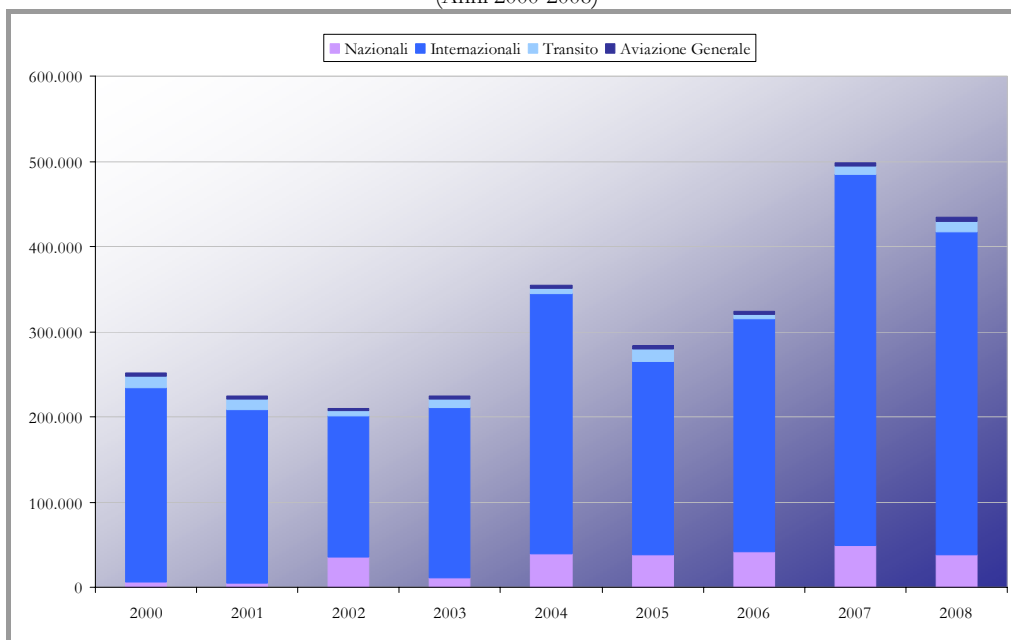
Nel 2008 sono transitati **434.487 passeggeri**: il calo complessivo del 12,8% rispecchia sostanzialmente l'andamento della componente internazionale (379.627, -12,9%) che rappresenta da sempre la principale voce di traffico, anche in considerazione del contesto economico e territoriale di riferimento e della prevalenza del settore charter. In diminuzione anche i passeggeri nazionali (37.449, -22,9%), mentre in decisa crescita è risultata l'aviazione generale (12.869, + 29%).

Figura 227
Aeroporto di Rimini - Traffico mensile passeggeri
 (Anno 2008)



Fonte: Assaeroporti.

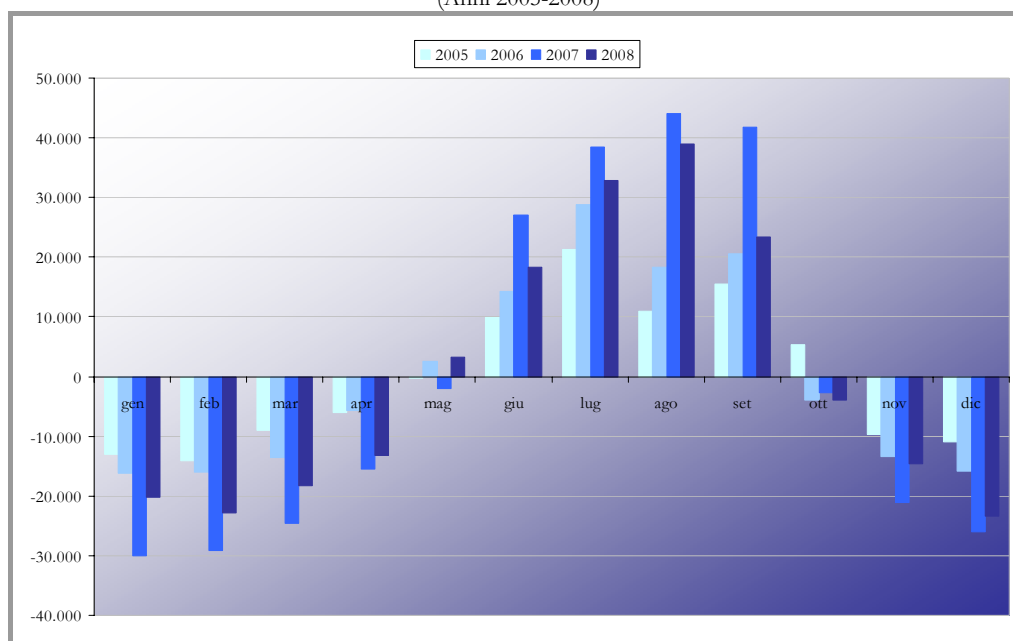
Figura 228
Aeroporto di Rimini - Ripartizione traffico annuale passeggeri
 (Anni 2000-2008)



Fonte: Assaeroporti.

Le caratteristiche citate determinano una marcata, seppur minore in confronto al 2007, stagionalità dei flussi, elemento comune agli altri aeroporti regionali, ma più evidente nel caso di Rimini.

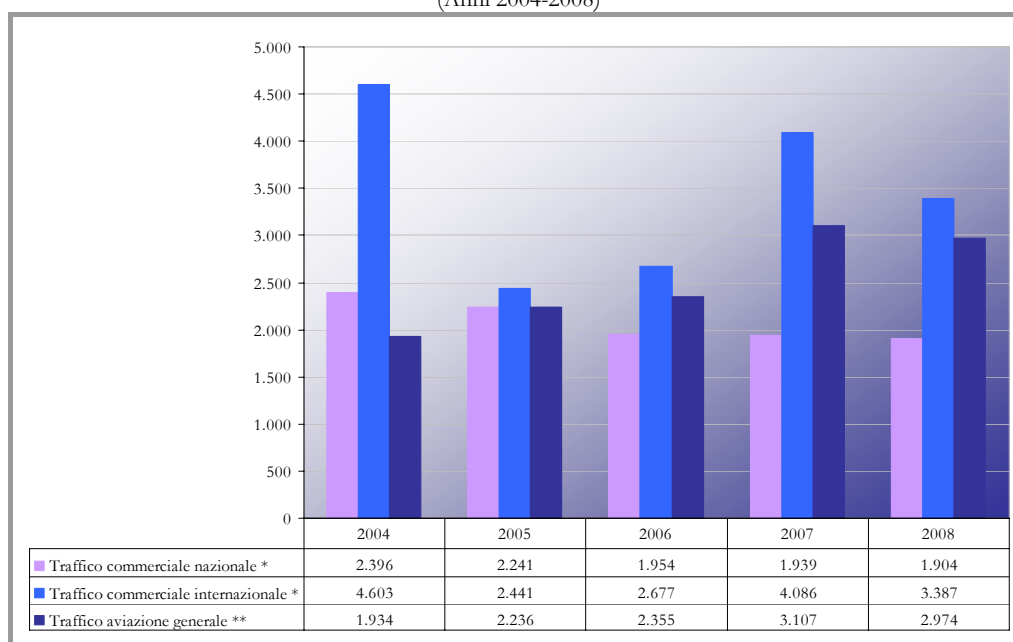
Figura 229
Aeroporto di Rimini - Scostamento del traffico mensile dal valor medio annuo
(Anni 2005-2008)



Fonte: Assaeroporti.

I **movimenti totali** sono stati **8.265**, con una **flessione del 9,5%**: anche in questo caso il dato più consistente riguarda quelli internazionali (3.387, -17,1%), mentre i nazionali sono rimasti sostanzialmente stabili (1.904, -1,8%): in lieve calo anche l'aviazione generale (2.974, -4,3%), i cui movimenti rappresentano oltre un terzo del totale.

Figura 230
Aeroporto di Rimini- Movimenti
(Anni 2004-2008)



Fonte: Assaeroporti.

In ripresa, infine, il **trasporto cargo**: nel 2008 sono state movimentate **1.884 tonnellate di merci**, con un incremento del 18% rispetto all'anno precedente: in tale settore l'aeroporto, data la sua originaria destinazione soprattutto in termini di dotazione infrastrutturale, presenta interessanti potenzialità.

A tale proposito, è stato allestita nel 2004 un'area di circa 60.000 m² denominata Riviera Cargo Resort, comprendente un magazzino per l'accettazione e la riconsegna dei carichi, uno in area sterile per il ricovero temporaneo della merce in transito o pronta all'imbarco ed infine quello doganale per la movimentazione e la preparazione della merce in import/export.

Tabella 95
Aeroporto di Rimini - Trasporto merci
(Anni 2004-2008)

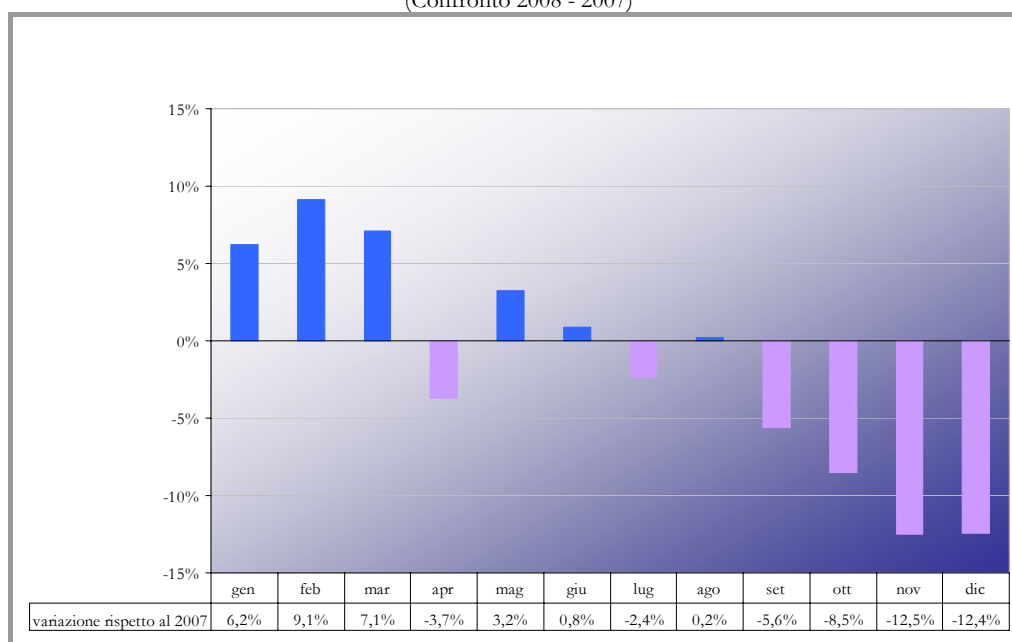
Aeromobili	2004	2005	2006	2007	2008
Trasporto merci	3.376	2.625	2.201	1.596	1.884

Fonte: Assaeroporti.

10.2.2 Il confronto del traffico passeggeri degli aeroporti dell'Emilia-Romagna con il totale Italia

Dopo un lungo periodo di espansione successivo al 2001, con una crescita di oltre il 7% medio annuo, **nel 2008 per la prima volta gli aeroporti italiani hanno registrato una flessione del traffico passeggeri**, pari dell'1,8% (133.803.345 contro 136.192.855 l'anno scorso). L'aspetto più preoccupante, tuttavia, non riguarda tanto il valore assoluto di tale calo quanto il trend che viene evidenziato dall'analisi dei dati mensili: pur essendosi verificati, infatti, degli arretramenti anche nei mesi di aprile e luglio, è stato l'ultimo quadrimestre a incidere in maniera determinante sul risultato complessivo dell'anno, con oltre 4 Milioni di passeggeri in meno rispetto allo stesso periodo del 2007. Nel periodo tra settembre e dicembre, infatti, si è prima eroso l'incremento realizzato nonostante l'andamento incostante nella prima parte dell'anno, e poi creato il saldo finale negativo (-2.389.510 passeggeri totali rispetto al 2007).

Figura 231
Variazione del traffico mensile passeggeri
(Confronto 2008 - 2007)

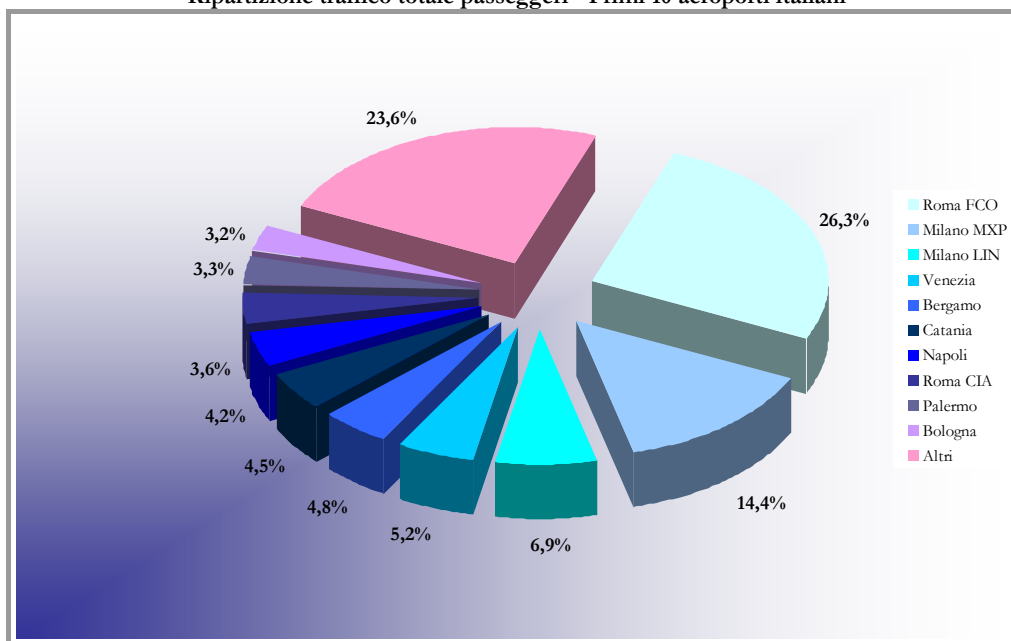


Fonte: Assaeroporti.

Gli aeroporti regionali nel 2008 hanno trasportato complessivamente **5.726.994 passeggeri**, valore in lievissima crescita rispetto al 2007 (+0,2%). Un risultato quindi positivo, soprattutto se letto all'interno della difficile situazione vissuta dal settore nell'anno appena concluso, a livello sia globale (brusco aumento del prezzo del petrolio prima e crisi economica poi, solo per citare gli eventi di maggiore portata), sia nazionale, a partire dalle note vicende riguardanti la compagnia di bandiera, che ha chiuso il 2008 con un calo del 26% dei passeggeri trasportati.

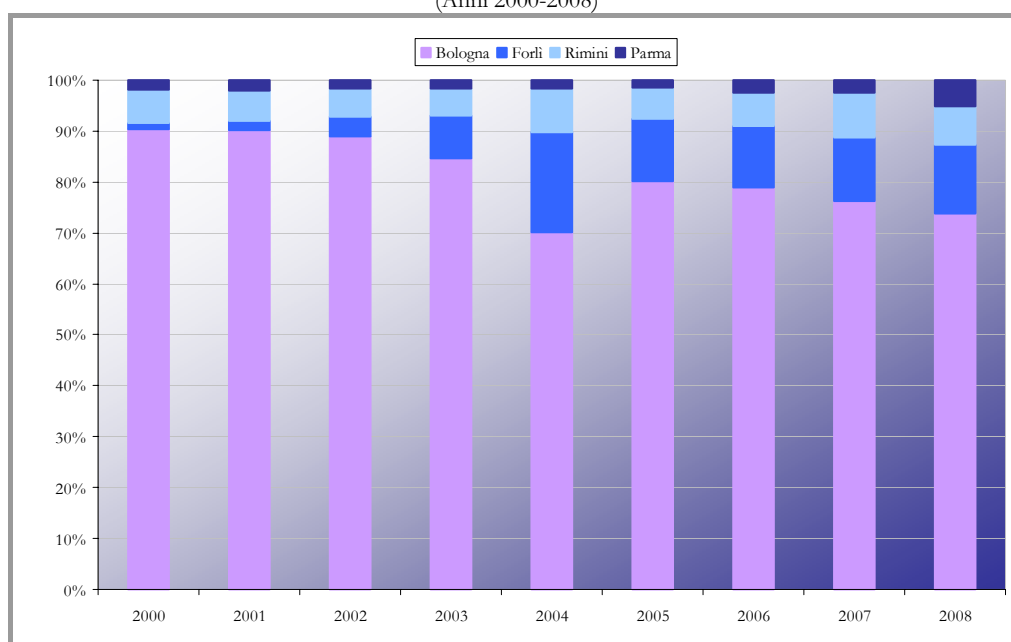
A livello regionale, il traffico risulta fortemente concentrato su Bologna, che rappresenta il decimo aeroporto italiano (con una quota pari al 3,2% del traffico totale) e detiene una quota pari a circa tre quarti del traffico totale in Emilia-Romagna: tale valore è sceso al 70% solo in occasione della chiusura per i lavori di prolungamento della pista (2004). Nella classifica 2008 per passeggeri trasportati, infatti, gli altri aeroporti regionali occupano rispettivamente le posizioni n. 24 (Forlì), 27 (Rimini) e 30 (Parma).

Figura 232
Ripartizione traffico totale passeggeri - Primi 10 aeroporti italiani



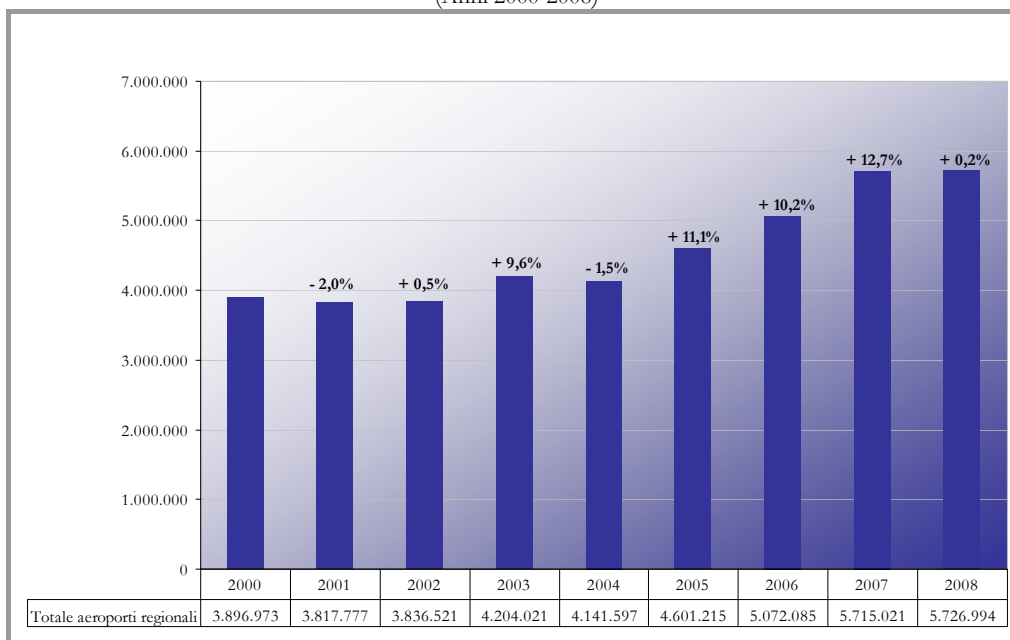
Fonte: Assaeroporti.

Figura 233
Percentuali traffico passeggeri negli aeroporti regionali
(Anni 2000-2008)



Fonte: Assaeroporti.

Figura 234
Traffico complessivo passeggeri trasportati in Emilia-Romagna
 (Anni 2000-2008)



10.2.3 Un quadro sulla situazione del sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna

Come già anticipato, nel 2008 per la prima volta gli aeroporti italiani hanno registrato una flessione del traffico passeggeri, legata soprattutto alla difficile situazione del settore, che ha risentito, a livello globale, del brusco aumento del costo del carburante fin quasi all'inizio dell'autunno, e, più in generale, della crisi economica complessiva, e a livello nazionale delle crisi della compagnia di bandiera. Le vicende che hanno interessato il trasporto aereo hanno influito sensibilmente anche sui gestori aeroportuali, tanto da determinare, in particolare nella nostra regione, l'adozione di strategie diversificate da parte di ciascuna società di gestione.

Nel corso del 2008 **si è conclusa la privatizzazione dell'aeroporto di Parma** attraverso l'ingresso di un partner austriaco che ha rilevato il 67% della Sogeap.

La **SAB di Bologna**, pur confermando risultati di bilancio positivi, ha elaborato un nuovo piano industriale che, fra l'altro, punta sull'incremento del numero di passeggeri attraverso l'attrazione di vettori low cost.

La **Seaf di Forlì**, pur in presenza di un costante aumento di passeggeri in transito attraverso l'aeroporto, continua ad attraversare un periodo di difficoltà economica dovuto a diverse cause, tra cui lo scarso coinvolgimento degli operatori economici del territorio, la scarsa capitalizzazione della società e, più in generale, aspetti gestionali che determinano un risultato economico non positivo. A dicembre 2008 è stato presentato il **nuovo Piano industriale** dell'aeroporto di Forlì, il cui obiettivo principale è creare, soprattutto grazie ad investimenti provenienti da capitali privati, un polo articolato di supporto alle attuali attività dell'aeroporto, come cargo merci, hangar di manutenzione, rimessaggio di aeromobili e attività di addestramento piloti con simulatori di volo.

Infine, l'**aeroporto di Rimini**, gestito dalla società Aeradria, ha consolidato il proprio posizionamento strategico facendo leva sulla vocazione turistica del territorio circostante, specializzandosi principalmente nel settore dei voli charter e low cost.

Il **ruolo della Regione**, di promozione equilibrata del settore, appare oggi condizionato dagli specifici piani industriali proposti e dalle più generali condizioni di mercato.

IL SETTORE IDROVIARIO E IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE

11 MONITORAGGIO DEL SETTORE

11.1 PREMESSA

Il settore idroviario è indubbiamente un **settore marginale nel sistema di trasporto regionale**, ma non per questo la Regione ne ha dimenticato la **valenza altamente ambientale**, cercando sempre, nelle sue politiche, di farlo crescere, per quanto fosse possibile rapportandosi al contesto nazionale.

Il presente capitolo si apre con una parte introduttiva finalizzata alla descrizione del settore e del sistema infrastrutturale, che per la nostra Regione è costituito sostanzialmente dall'**asta del fiume Po e dall'idrovia ferrarese**.

Si prosegue poi con un'analisi sui **dati di traffico merci sul sistema idroviario**. Poiché è la prima volta che il settore idroviario viene inserito all'interno del presente rapporto, si è pensato di analizzare i dati di traffico a partire dal 2005, al fine di illustrare un trend più ampio dei dati in oggetto. Si precisa, comunque, che in questo settore non esiste purtroppo una raccolta sistematica di dati di traffico e che i pochi dati disponibili sono riferiti ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli sbarchi nelle banchine presenti sul sistema.

All'interno del capitolo vi è poi una parte dedicata alla **descrizione del sistema portuale regionale**, in riferimento ai seguenti ambiti di approfondimento:

- **i porti di interesse regionale;**
- **i porti di interesse comunale;**
- **i porti turistici fluviali.**

Per ogni singolo porto vengono descritte in sintesi le principali caratteristiche, le eventuali criticità e le problematiche in relazione alla loro funzionalità e in rapporto agli aspetti legati alla difesa della costa.

Il presente rapporto fotografa, quindi, al 2008 le singole realtà portuali nei vari aspetti specifici, sia strutturali sia correlati alle aree e alle infrastrutture strettamente legate al territorio circostante.

Il monitoraggio del settore idroviario e del sistema portuale regionale si chiude, infine, con un'**analisi delle risorse**, sia statali che regionali, a disposizione dello stesso settore e della loro programmazione regionale. Anche per questo aspetto viene illustrata una panoramica dei finanziamenti a partire dal 2000, al fine di dare un'idea più completa delle risorse in gioco.

11.2 INQUADRAMENTO GENERALE

11.2.1 La rete idroviaria: il sistema idroviario padano-veneto

Il **sistema idroviario padano-veneto**, definito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 753 del 25/6/1992 e previsto dalla Legge 380/90, ha un'**estensione di 957 km**.

I km utilizzabili a fini commerciali sono 564:

- il fiume Po da Cremona a Porto Tolle: 275 km (presso la foce);
- il primo tratto del canale MI-CR-PO (fino a Pizzighettone): 14 km;
- il fiume Mincio da Mantova al Po (via Governolo): 20 km;
- il Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante (incile): 117 km;

- il Canale Po - Brandolo - Laguna Veneta: 19 km;
- il Po di Levante: 19 km;
- la Laguna Veneta (da Chioggia a Venezia): 30 km;
- l'Idrovia Ferrarese (Pontelagoscuro - Porto Garibaldi): 70 km.

Figura 235
Sistema Idroviario Padano-Veneto – Rete in esercizio



Una volta realizzata la **nuova conca di Isola Serafini**, che permetterà di superare lo sbarramento della centrale idroelettrica presente, e completati i lavori di dragaggio e di segnalamento necessari, potranno aggiungersi **altri 37 km** (da Cremona a Piacenza).

Conca di Isola Serafini – Situazione attuale



Conca di Isola Serafini – Situazione di progetto



Come si può notare, il **Po costituisce, insieme al Fissero Tartaro e Canalbianco, l'asse portante del sistema idroviario**. Il collegamento al mare di territori importanti dal punto di vista dei traffici commerciali avviene principalmente attraverso l'asta del Po e il parallelo canale Fissero Tartaro Canalbianco. Occorre sottolineare, tuttavia, l'importanza degli **sbocchi a mare**, che sono virtualmente tre, ed il cui buon funzionamento è determinante per il successo o l'insuccesso dei traffici idroviari. Tali sbocchi sono:

- a Sud **Porto Garibaldi** mediante l'idrovía ferrarese (attraverso la conca di Pontelagoscuro), tratto scarsamente utilizzato se non nella parte terminale;
- a Nord **Porto Levante**;
- ancora più a Nord **Chioggia e Venezia nella Laguna Veneta**.

Da un punto di vista infrastrutturale il **Po, massimo fiume italiano lungo circa 650 km**, scorre per i primi 250 km in alveo naturale senza arginature, mentre nei successivi 400 km si sviluppa entro un imponente complesso arginale, all'interno del quale nel primo dopoguerra sono iniziati i lavori di sistemazione dell'alveo di magra. Per renderlo navigabile fu realizzato un **sistema di pennelli** che avevano lo scopo di dare all'alveo di magra un profilo unicursuale, per concentrare le energie della corrente e mantenere così l'efficienza del canale di navigazione. Tale sistemazione è stata effettuata solo nel tratto compreso tra Cremona e foce Mincio, mentre i problemi dei bassi fondali riguardano attualmente soprattutto la parte più a valle dell'asta del Po, quella non regimata.

Nel contesto della riqualificazione di tutta l'asta **sono in corso di progettazione altri 11 pennelli**, tra foce Mincio e Volta Grimana, al fine di ottenere lo stesso effetto positivo su tutta l'asta. La sistemazione a corrente libera è anche una modalità ambientalmente sostenibile di regimare le acque. L'alternativa sarebbe la bacinizzazione, modalità probabilmente più efficace, ma costosissima e con ricadute ambientali pesanti.

Lungo l'asta del Po e le idrovie collegate, ci sono porti e banchine fluviali. I **porti commerciali** sono:

- il porto di Cremona;
- il porto di Mantova (sul Fissero Tartaro Canalbianco);
- la banchina fluviale di Boretto o Terminal dell'Emila Centrale (TEC);
- il porto di Rovigo (sul Fissero Tartaro Canalbianco);
- i porti di Revere e Ostiglia in Lombardia, ultimati recentemente.

Nelle programmazioni regionali, inoltre, ci sono i porti di Piacenza e di Ferrara, in Emilia.

I **porti e gli approdi turistici** sono numerosi (anche se non sempre di qualità), tanto è vero che ogni comune rivierasco ne ha uno o più di uno, e vi è anche un discreto numero di **banchine private ad uso commerciale**, cioè infrastrutture collegate ad attività insediatesi lungo il sistema idrovía rio, che, tutto sommato, sono quelle che segnalano la maggior vivacità di movimento.

Fra le infrastrutture un ruolo importante rivestono le **conche**, che consentono di superare salti idraulici legati alla presenza di dislivelli tra fiumi diversi, tra fiumi e canali artificiali, o infine alla presenza di rapide. Le più importanti sono:

- Conca di Isola Serafini (in corso di progettazione e sostituzione), che permette di superare il salto idraulico sul Po determinatosi con la costruzione dello sbarramento ENEL per la produzione di energia idroelettrica;
- Conca di Cremona, che connette il Po con il porto di Cremona e con il canale Milano – Cremona;
- Conca di Governolo e Conca di San Leone, che mettono in comunicazione il Po con il fiume Mincio, con il porto di Mantova e con il canale Fissero Tartaro Canalbianco;
- Conca di Pontelagoscuro, che mette in comunicazione il Po con l'idrovía Ferrarese;
- Conca di Volta Grimana, che mette in comunicazione il Po con il Po di Levante, il Po Brondolo e con il canale Fissero Tartaro Canalbianco.

Vi sono poi tre conche lungo l'idrovía ferrarese e cinque lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco.

11.2.2 Utilizzo della rete a fini commerciali

Il **trasporto merci sul fiume** ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, calando poi progressivamente. L'efficienza e l'economicità (se non si tiene conto dei costi collettivi ed esterni) del trasporto su gomma hanno indotto molti imprenditori ad abbandonare l'idrovia.

Le merci attualmente trasportate sono **merci povere**: vi è una grande prevalenza degli inerti, delle argille e delle sabbie, una significativa presenza di prodotti chimici e scarti di lavorazione, nonché di gas combustibile, ed una minima presenza di componenti (trasporti speciali) e rinfuse secche. La gran parte del trasporto, sostanzialmente la quasi totalità del trasporto di inerti, argilla e sabbia, avviene infra-fiume e **supera l'80% del totale**.

Le relazioni fiume-mare e mare-fiume e quelle mare-interno e interno-mare, più o meno di pari entità, costituiscono il restante 10-15% del trasporto idroviario, per un totale di poco più di 3 Milioni di tonnellate. Le relazioni tendenzialmente prevalenti risultano essere quelle con il mare e la navigazione marittima.

In un settore del trasporto "povero", **l'uso dell'idrovia come surrogato del porto da parte di utilizzatori diretti è un modo per abbattere quei costi** che l'utilizzo di un porto marittimo non consentirebbe.

Nel 2007 il trasporto nel sistema idroviario padano-veneto ha mantenuto le stesse caratteristiche del precedente biennio, con un **aumento sensibile delle merci secche alla rinfusa** (cereali e sfarinati), che nell'area mantovana hanno avuto un aumento di **quasi il 90%**.

Si stanno affrancando e consolidando alcune tipologie tipiche di merci nel trasporto via acqua, che anche se ancora poche, rappresentano già un buon punto di partenza: **le rinfuse secche, i prodotti chimici, i prodotti energetici e gli inerti**. I **cereali e gli sfarinati**, complessivamente, sono **aumentati di circa il 20%**, sostenuti da una politica di incentivi del porto di Mantova e dal trasporto di un fornitore-armatore che ha la sua area di distribuzione a nord del Po. Anche il **gas dell'area cremonese è aumentato di quasi il 50%** rispetto all'anno precedente, malgrado le difficoltà imposte alla navigazione dai bassi fondali del Po, a causa delle prolungate condizioni di magra. E' risultato sostanzialmente **stabile il movimento dei prodotti chimici**, in quanto tarato sulla produttività degli insediamenti industriali mantovani. Anche **gli inerti del Po** hanno una movimentazione, la più rilevante di tutto il trasporto idroviario, che si è assestata ed è dettata dalle capacità delle imprese per la lavorazione delle sabbie e dalla collocazione delle cave inserite all'interno dei piani delle attività estrattive.

Si riporta di seguito una tabella contenente i **dati attualmente disponibili relativi al traffico merci sul sistema idroviario**. Si precisa che la rilevazione di questi dati è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli scarichi effettuati sulle banchine presenti nel sistema.

Tabella 96
Traffici idroviari
(Anni 2005-2007)

Porti	2005 (tonnellate)	2006 (tonnellate)	2007 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	89.952 (sfarinati e cereali) s	110.275 (sfarinati e cereali) s	87.375 (sfarinati e cereali) s
Porto di Mantova (via Fissero)	47.544 (sfarinati e cereali) s	67.021 (sfarinati e cereali) s	117.949 (sfarinati e cereali) s
Porto di Cremona (via Po)	-	-	3.750 (trasporti eccezionali) d
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	145.000 (chimici) (132.000 d; 13.000 s) 12.000 (trasporti eccezionali) d	152.000 (chimici) (141.000 d; 11.000 s) 14.000 (trasporti eccezionali) d	140.000 (chimici) (130.000 d; 10.000 s) 21.250 (trasporti eccezionali) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	81.752 (gas) s	42.052 (gas) s	64.134 (gas) s
Banchina Pontelagoscuro (idrovia ferrarese)		585 (trasporti eccezionali)	675 (trasporti eccezionali)
Attracco Ostellato (idrovia ferrarese)	88.286 (ghiaia, argilla) s	96.000 (ghiaia, argilla) s	42.800 (ghiaia, argilla) s
Totale	464.534	481.933	477.933
Attracchi industriali privati sul Po	1.570.410 (inerti del Po)	1.534.480 (inerti del Po)	1.565.567 (inerti del Po)

Legenda: s = salita; d = discesa.

Porti/accessi marittimi: Marghera (125.000 t); Chioggia (205.324 t); Portolevante (104.134 t); Portogaribaldi (42.800 t).

Fonte: rivista "Qui Po" n. 4/5 del 31/5/2008.

11.2.3 Il sistema portuale regionale

Il sistema portuale regionale, come definito dalla L.R. 11/83, è costituito dai **5 porti regionali**, (Goro, Porto Garibaldi, Cesenatico, Rimini e Cattolica), dai **4 porti comunali** (Gorino, Cervia, Bellaria Igea-Marina e Riccione) e **da alcuni di porti e approdi fluviali**.

Di seguito si riporta una descrizione sintetica di ciascun porto, partendo da quelli regionali.

1. I porti regionali

Il porto di Goro è collocato nella parte più meridionale della **Sacca di Goro**, ansa marina del mare Adriatico distesa nel sud del Delta del Po. E' noto per la sua prevalente **vocazione peschereccia** (soprattutto per l'allevamento delle vongole, principale attività economica della zona) ed è dotato di circa **1 km di banchine operative**.

L'**accesso al porto**, dal lato mare, avviene attraverso un canale lagunare, detto canale di atterraggio al porto, mentre dal lato terra il porto è raggiungibile percorrendo un tratto di strada comunale che segue il corso del Po di Goro fino alla statale Romea.

Le destinazioni funzionali delle banchine sono dedicate alle attività cantieristiche, ai servizi portuali, all'attracco delle unità da pesca, all'ormeggio dei mezzi militari e al diporto nautico. Per quanto riguarda il diporto nautico si è conclusa la realizzazione di un primo stralcio della nuova darsena turistica.

Le problematiche principali sono soprattutto legate a **significative esondazioni**, soprattutto nel lato est, con particolari condizioni avverse meteorologiche e alla **necessità di dragaggio** del canale di atterraggio all'accesso al porto, per il mantenimento di fondali idonei.

Il porto di Porto Garibaldi fa parte dei **sette lidi di Comacchio** ed è localizzato nel tratto terminale del canale Pallotta, che collega Porto Garibaldi con Comacchio. Porto Garibaldi si segnala a livello nazionale per l'**attività peschereccia** ed è inoltre **sede di una moderna marina turistica** (Marina degli Estensi).

L'imboccatura del canale è protetta oltre che dal molo guardiano, da altri due moli, più piccoli, paralleli a quello principale. Il porto è inoltre sbocco a mare di una **importante idrovia** che collega Comacchio a Ferrara, e quindi al Po.

L'ambito portuale coincide con le banchine (di destra e di sinistra), che si sviluppano dal molo guardiano fino al ponte sulla statale Romea. I tratti funzionali delle banchine si distinguono per destinazione all'attività peschereccia, alle attività di servizio al porto (quali, ad esempio, attività cantieristiche), all'ormeggio delle unità diportistiche, all'ormeggio temporaneo e di emergenza, all'ormeggio dei mezzi militari. Il complesso della darsena sud di Lido degli Estensi è riservato agli attracchi diportistici.

E' stato redatto uno schema preliminare del Piano Regolatore del Porto collegato al PSC, che ne assumerà le funzioni.

Le principali problematiche sono legate all'**insabbiamento dell'imboccatura del porto**, anche a causa della diga foranea, con continui accumuli di sabbia che impediscono l'ingresso al porto delle imbarcazioni.

Il porto di Cesenatico coincide con il centro della città. La struttura urbana è compressa tra la linea di costa e la linea ferroviaria e si organizza a ridosso del canale La Vena, che attraversa la città in posizione baricentrica.

Il porto canale svolge prevalentemente **funzioni pescherecce e diportistiche**. La parte terminale del canale è utilizzata per l'ormeggio di barche storiche del Museo della Marineria dell'alto e medio Adriatico, che caratterizzano, come arredo urbano, il centro storico.

Nel primo tratto del porto canale (lato sinistro guardando il mare) sono presenti **due darsene intercomunicanti** (diporto e pesca). Mentre, sul lato opposto, in destra canale, appena fuori dal centro storico il canale La Vena, denominato Vena Mazzarini, ospita nella prima parte verso il porto canale, il diporto; la parte più interna, separata da un ponte apribile, è attualmente poco utilizzata ed è oggetto di una progettazione di riqualificazione con la finalità di creare ulteriori posti barca per il diporto.

Il porto canale è protetto da **due lunghi moli banchinati**, mentre le sue sponde, anch'esse banchinate, sono state di recente riordinate e ripavimentate come percorsi pedonali.

In ambito portuale si distinguono le seguenti aree funzionali: il tratto dedicato all'ormeggio delle imbarcazioni storiche (Museo Galleggiante della Marineria), il tratto destinato all'ormeggio delle unità da pesca di piccolo e medio tonnello, il tratto destinato all'ormeggio delle unità da pesca di medio e grosso tonnello, il tratto destinato sia agli ormeggi diportistici sia a quelli pescherecci.

Vi sono, inoltre, le aree destinate alla cantieristica, ai servizi e alle darsene turistiche. E' presente un tratto di banchina destinato al trasporto passeggeri transfrontaliero stagionale.

Per quanto riguarda le principali problematiche della funzionalità del porto, queste sono legate ad **esondazione in caso di forte mareggiate o piogge intense** (è stato realizzato un sistema di porte vinciane) e, a seguito di dragaggio, la difficoltà al successivo smaltimento del materiale dragato, in quanto spesso non utilizzabile per rifacimento o scarico a mare e quindi considerato rifiuto speciale da stoccare in siti appositi.

Il porto di Rimini occupa quella che, in passato, era la **foce del fiume Marecchia**, che ora sfocia a mare attraverso un deviatore. L'area portuale, rispetto all'originaria collocazione del porto romano, di cui il ponte di Tiberio fungeva da fondale monumentale, in epoca moderna si è progressivamente spostata lungo il porto canale. Già a partire dal '700 il canale fu prolungato con moli sempre più aggettanti in mare, al fine di agevolare l'accesso al porto e contenerne l'interramento. Tali moli, nel tempo, hanno prodotto l'erosione della costa di ponente e l'espansione della riva di levante.

L'Ordinanza dell'Autorità Marittima di Rimini fa coincidere il porto di Rimini con il tratto canale compreso tra il ponte della Resistenza e l'imboccatura del porto, compresi i moli foranei.

Nell'area portuale si individuano i seguenti ambiti funzionali: **peschereccio, turistico e diportistico, traffico transfrontaliero passeggeri, cantieristico e commerciale**. Nel porto canale si evidenzia una forte presenza, in condivisione, di ormeggio di unità per la pesca e per il diporto, che comporta difficoltà di manovra all'interno dello stesso a causa dell'accosto anche in doppia fila. E' stata inoltre realizzata una **darsena turistica** su iniziativa di soggetti privati.

Il problema principale riguardante il porto è relativo all'**accesso** allo stesso: in particolari condizioni meteomarine avverse, infatti, l'ingresso e l'uscita presentano un alto grado di pericolosità.

Il **Porto di Cattolica** è un porto canale che **divide il comune di Cattolica dal comune di Gabicce** e segna il confine tra la regione Marche e la regione Emilia-Romagna. Entrambi i comuni fanno parte della conurbazione urbana che si estende in questo tratto senza soluzione di continuità.

Tale condizione di confine ha verosimilmente inciso sullo **scarso sviluppo del porto canale** in termini di qualità urbana e di attrezzature per il diporto. Questa condizione è stata attualmente superata con la riqualificazione delle aree portuali urbane, con la realizzazione di una nuova darsena a mare e con l'ampliamento della darsena interna.

L'ambito portuale coincide con le banchine di ponente e levante del torrente Tavollo, che dai moli di ingresso al porto, si estendono linearmente fino al ponte sul Tavollo.

Le funzioni portuali si articolano sulle due banchine e, precisamente, i tratti di ponente sono destinati alle **attività pescherecce** (carico e scarico e spedizione del pescato), all'ormeggio delle unità da pesca di piccolo tonnellaggio e all'ormeggio delle unità da diporto. I tratti della banchina di levante sono destinati all'**ormeggio di motonavi passeggeri, alle attività diportistiche e pescherecce**. La darsena a ridosso della nuova darsena a mare è dedicata all'attività peschereccia e all'ormeggio dei mezzi militari. Lungo il porto canale è presente anche **attività cantieristica**. Appare migliorabile sia l'accessibilità al porto che la presenza di parcheggi.

Tra le problematiche si segnala una **criticità stagionale all'ingresso del porto e l'esigenza di dragaggi annuali all'imboccatura** per consentire gli spazi di manovra e l'adeguato fondale. Appare, inoltre, necessaria l'individuazione di **aree di rimessaggio a secco**.

2. I porti comunali

Il **porto canale di Bellaria Igea-Marina** è situato alla **foce del fiume Uso**, che in questo tratto è stato banchinato ed attrezzato di bitte e colonnine d'ormeggio. L'ingresso al porto è protetto da due moli che si protendono dalla costa con direzione nord-est.

La funzione prevalente del porto canale è quella **peschereccia**; i pescherecci ormeggiati sono sul lato Bellaria, mentre le unità da diporto sono ormeggiate sul lato Igea-Marina. Per quanto riguarda i posti barca per il diporto turistico è di prossima realizzazione una nuova darsena turistica a sinistra del molo di ponente.

Le problematiche principali del porto sono legate ai **frequenti interramenti causati dal trasporto di materiale nei casi di piena del fiume Uso**. Nel caso di avverse condizioni meteomarine si presentano **difficoltà d'ingresso ed uscita all'imboccatura del porto**. Esiste, inoltre, una problematica di stabilità della banchina di ponente nel tratto verso l'accesso al porto, banchina fruibile pedonalmente.

Il **porto di Cervia** è situato alla **foce del Canale delle Saline**, che separa Cervia (lato sud) da Milano Marittima (lato nord). Il porto è costituito dal canale, dalla vecchia darsena e da una marina privata per le unità da diporto. L'imboccatura del porto è realizzata da due moli paralleli, uno a nord e l'altro a sud.

Il porto ha **funzione mista sia per i pescherecci sia per il diporto**. Si individuano tre zone: quella della Marina di Cervia, esclusivamente dedicata al diporto, quella della darsena comunale anch'essa dedicata al diporto e quella del porto canale fino al ponte stradale. E' presente, in sinistra del porto canale, un cantiere "storico" per le imbarcazioni, che utilizza uno scalo d'alaggio recentemente ricostruito ed ampliato.

Per quanto riguarda le principali problematiche, si evidenzia che la presenza della diga della darsena turistica, sul lato levante, considerando il quadrante da cui arrivano principalmente le mareggiate, causa un **effetto di riflessione delle onde e di trasporto di sabbia** che si accumula davanti all'imboccatura del canale.

In relazione a tale fenomeno è stato fatto uno studio, redatto da ARPA-Ingegneria Ambientale, che ha individuato tre possibili soluzioni. La soluzione di allungamento del molo di ponente appare quella più adeguata per evitare il fenomeno.

L'area portuale del **porto di Gorino** è situata in una **piccola frazione del comune di Goro** ed occupa l'estremo limite della terra ferma oltre la quale occorre proseguire con mezzi nautici.

L'area, essendo ben servita da parcheggi e servizi, è un **polo di attrazione turistica**, ma la sua principale vocazione è quella di **porto peschereccio**. Da quest'area si snoda un percorso ciclabile che raggiunge il vecchio faro che si colloca sulle valli di Gorino.

Tra le problematiche principali del porto si segnalano **significativi problemi di esondazione** in caso di presenza di vento di scirocco, alcuni **dissesti alle banchine** ed il forte aumento della presenza di **alghe** in caso di aumento della temperatura dell'acqua.

Il **porto di Riccione** è un porto canale situato alla **foce del Rio Melo** ed è orientato verso nord-est. La sua funzione prevalente è quella del **diporto turistico**, che si individua nella darsena di levante, nella darsena di ponente, nel tratto di porto canale a valle del ponte della strada litoranea ed a monte dello stesso ponte.

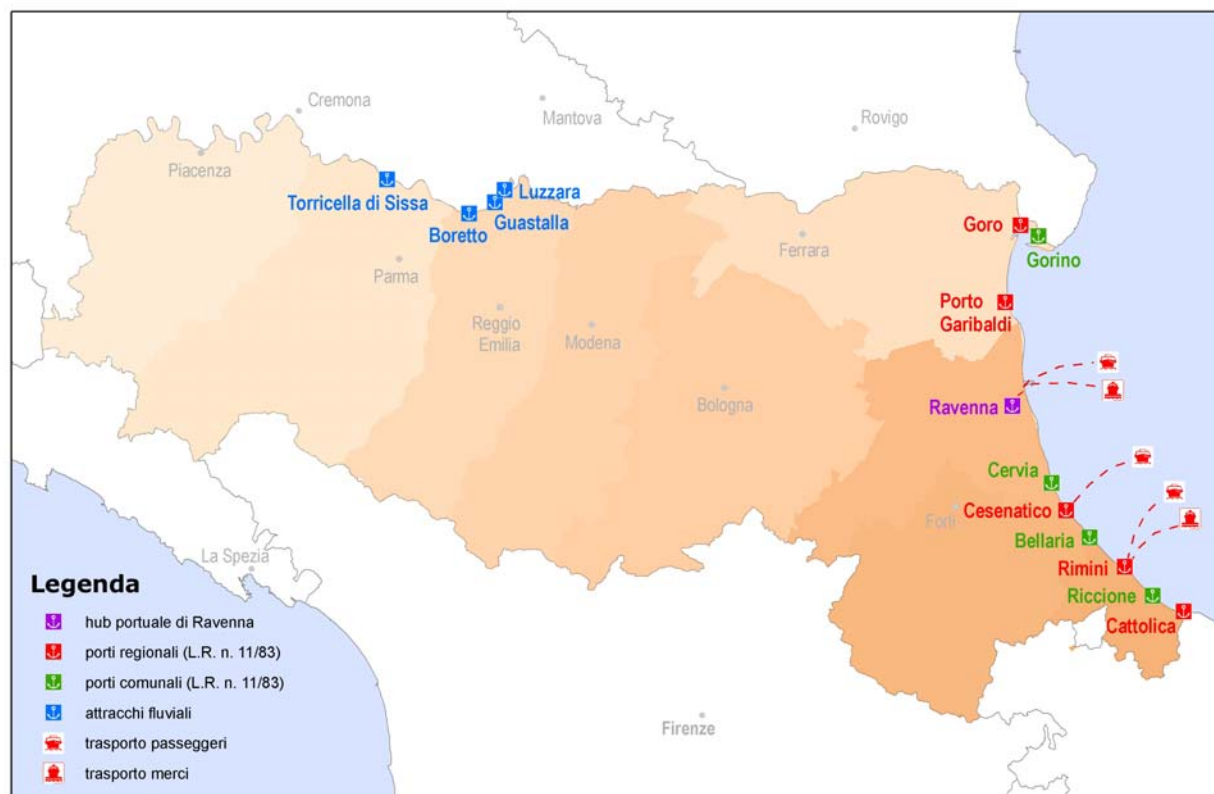
3. I porti fluviali

Per quanto riguarda i porti fluviali, lungo l'asta del fiume Po sono stati realizzati i porti fluviali turistici di Boretto e Torricella di Sissa ed è stata prevista la realizzazione di un nuovo approdo turistico presso Piacenza.

Il **porto fluviale turistico di Boretto**, ubicato in provincia di Reggio Emilia, è situato **nel tratto centrale del fiume Po**, che attraversa la regione Emilia-Romagna. Posto sulla sponda destra del Po, il porto fluviale di Boretto si trova direttamente a ridosso dell'argine maestro su cui scorre la ex strada statale n. 62 della Cisa, che la divide dal centro storico del paese servito dalla linea ferroviaria Parma-Suzzara-Mantova. La struttura denominata Lido Po, dove ha sede il porto turistico di Boretto, è il **polo propulsivo per le manifestazioni che si svolgono sul fiume**. E' un luogo fruibile turisticamente, dove si trovano un parco con annessa pista da ballo ed il bar estivo, il ristorante con parco giochi, l'area di sosta camper, l'ufficio informazioni turistiche.

Il **porto di Torricella di Sissa** è ubicato in **provincia di Parma lungo l'asta del Po**. E' attrezzato di tutti i servizi funzionali allo stesso e, inoltre, è un attracco attrezzato all'imbarco e lo sbarco di persone diversamente abili. La principale problematica è legata alla **necessità di periodiche operazioni di dragaggio** per mantenere idonei fondali per la navigazione fluviale.

Figura 236
Inquadramento generale dei porti in Emilia-Romagna



11.3 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO E IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE

11.3.1 Programmazione e fondi statali

Il sistema idroviario padano-veneto è stato finanziato negli anni da innumerevoli leggi statali. I primi finanziamenti partirono con la L. 380/90, che assegnò complessivamente, attraverso tre distinti stanziamenti, alle 4 Regioni dell'Intesa circa 60 Milioni di Euro, di cui **19 Milioni destinati alla Regione Emilia-Romagna**.

Successivamente, con la L. 194/98, vennero assegnati alla nostra Regione circa **11,6 Milioni di Euro**, ed infine, con la L. 413/98 (rifi naziata a più riprese dalla L. 388/00 - Finanziaria 2001 - e dalla L. 350/03 - Finanziaria 2004), sono stati stanziati circa 610 Milioni di Euro (al lordo degli interessi per i mutui) per il potenziamento e l'adeguamento alla classe Va CEMT della rete idroviaria esistente. Di queste risorse, alla Regione Emilia-Romagna ne sono arrivate circa **191 Milioni di Euro** (al netto degli interessi per i mutui).

Di seguito si riportano i finanziamenti regionali programmati in questi anni e gli interventi ancora in corso.

Tabella 97
Programma finanziamenti

Opere	Fonte statale di finanziamento	Importo programmato (Euro)	Stato di attuazione
Draga ARNI II	Fondi L. 380/90 DM 3929(50)380 del 18/12/95	2.478.993,12	Lavori principali terminati e collaudati a giugno 2008. In corso le ultime finiture
	Fondi L. 380/90 DM 245(50)380/90 del 9/3/92, modificato poi dal DM 3929(50)380/90 del 18/12/95	619.748,28	
Ponte di Migliarino	Fondi L. 413/98 DM 20/12/02 n. 240/D1	4.667.256,24	Gara d'appalto e aggiudicazione definitiva conclusa a ottobre 2008. In corso la consegna dei lavori alla ditta vincitrice
	Fondi L. 350/03 DM 11/02/05 n. DEM/1-8	8.583.316,75	
Progettazione adeguamento classe V Idrovia Ferrarese	Fondi L. 194/98 DM 14/06/00	2.530.638,81	Progettazioni definitive concluse nel 2007
Studi e progettazioni per regolazione di alcuni tratti del Po	Fondi L. 194/98 DM 14/06/00	103.291,38	Progettazione preliminare conclusa nel 2002. Studi preliminari conclusi nel 2006
Progetto monitoraggio e navigazione assistita	Fondi L. 194/98 DM 14/06/00	981.268,11	Concluso e collaudato a marzo 2007
Adeguamento Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi	Fondi L. 413/98 DM 20/12/02 n. 240/D1	100.000.000,00	Completate le progettazioni definitive e la procedura di VIA. Da avviare ora le progettazioni esecutive
	Fondi L. 350/03 DM 11/02/05 n. DEM/1-8	45.085.414,49	
Regolazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po da Foce Mincio fino a valle di Ferrara	Fondi L. 413/98 DM 20/12/02 n. 240/D1	15.000.000,00	In corso le progettazioni definitive con gli approfondimenti richiesti dall'Autorità di Bacino del Po
Conca Isola Serafini	Fondi L. 388/00 DM 20/02/01	28.719.193,49	Completata la progettazione definitiva e la procedura di VIA ad inizio 2008. In corso l'avvio della procedura per la gara d'appalto integrato
	Fondi L. 350/03 DM 11/02/05 n. DEM/1-8	18.280.806,51	

11.3.2 Programmazione e fondi regionali

Relativamente ai fondi regionali, gli stanziamenti del settore idroviario, di cui alla L.R. 1/89, hanno sempre avuto la funzione di **garantire il funzionamento dell'ARNI, l'Azienda Regionale per la Navigazione Interna** (contributo ordinario), oltre che garantire il mantenimento delle infrastrutture e dei mezzi in dotazione all'azienda stessa (contributo specifiche attività).

La quantità di risorse regionali messe a disposizione dell'ARNI è variato negli ultimi anni a seconda delle disponibilità presenti nel bilancio regionale.

Il **contributo ordinario** ha avuto un **andamento pressoché costante negli ultimi anni**, (anche perché copre spese a carattere obbligatorio) ed è stato utilizzato dall'Azienda per le proprie spese di gestione (personale, utenze, carburante per le autovetture e soprattutto funzionamento delle draghe e dei motoscafi dei meatori).

Il **contributo per specifiche attività**, invece, ha avuto un **andamento variabile negli anni** ed è stato utilizzato per la manutenzione delle infrastrutture, per quella dei natanti, l'acquisto di nuovi motoscafi e, anche se in parte minore, per la realizzazione di nuove opere.

Di seguito si riassume l'**andamento dei finanziamenti regionali nel periodo 2000-2008**.

Figura 237
Andamento complessivo finanziamenti regionali
(Anni 2000-2008)

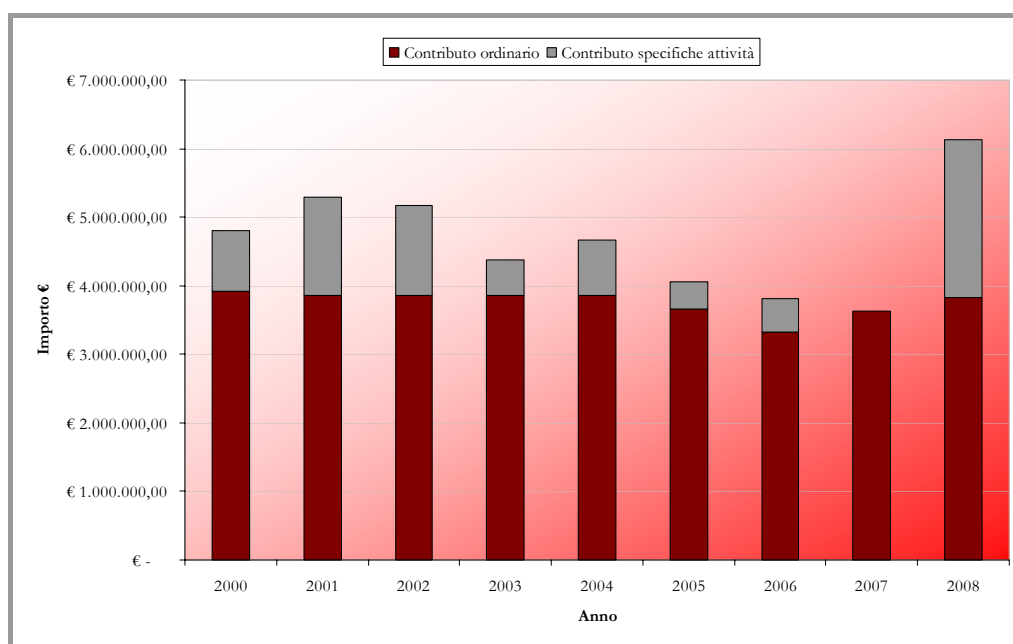
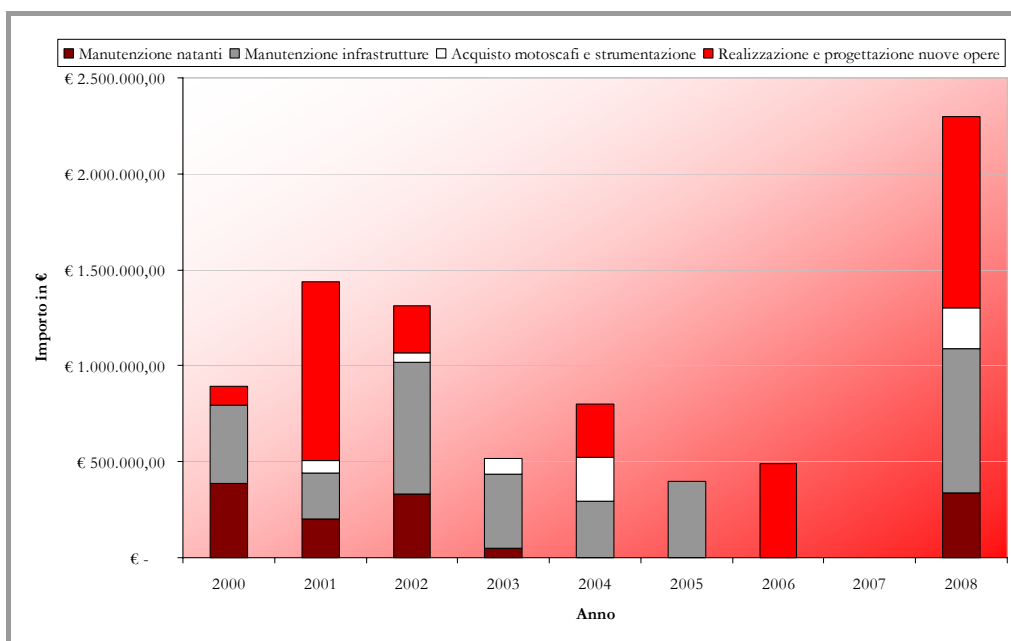


Figura 238
Andamento contributo specifiche attività suddiviso per tipologia d'intervento
 (Anni 2000-2008)



Relativamente ai **fondi regionali relativi al sistema portuale regionale**, di cui alla L.R. 11/83, la Regione programma, annualmente, le assegnazioni di finanziamenti per i porti di interesse regionale.

In particolare, **dal 2000 al 2008 sono stati concessi complessivamente 13.666.495,79 Euro** per interventi per nuove opere, manutenzioni ordinarie e straordinarie e dragaggi sui porti regionali, porti comunali e fluviali.

Nei diversi programmi si è privilegiata l'assegnazione di finanziamenti per lavori di dragaggio nei porti regionali e comunali, al fine di assicurare il mantenimento di fondali idonei per la navigazione, oltre alle assegnazioni per manutenzioni e nuove opere.

Tabella 98
Finanziamenti regionali
 (Anni 2000-2008)

Anno	Finanziamenti regionali (in Euro)
2000	2.014.499,84
2001	1.342.787,94
2002	3.202.606,08
2003	1.372.325,16
2004	1.016.567,61
2005	650.688,70
2006	631.656,61
2007	669.044,85
2008	2.766.319,00
Totale	13.666.495,79

Ai cinque porti regionali, inoltre, sono stati assegnati complessivamente, dal 2000 al 2008, **1.771.341,04 Euro per le spese relative all'illuminazione e alla pulizia degli ambiti portuali** (compresa la cura dei segnalamenti ottici per la navigazione).

Si riportano, di seguito, i **quadri riassuntivi delle risorse assegnate** per i porti regionali e per quelli comunali.

Figura 239
Porti regionali – Risorse assegnate per anno
 (Anni 2000-2008)

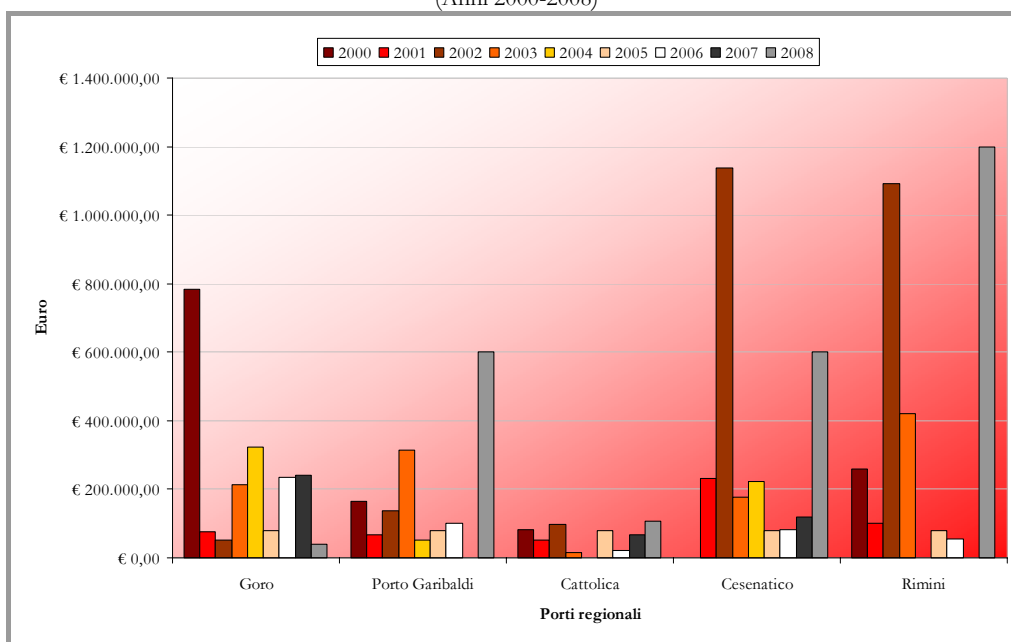
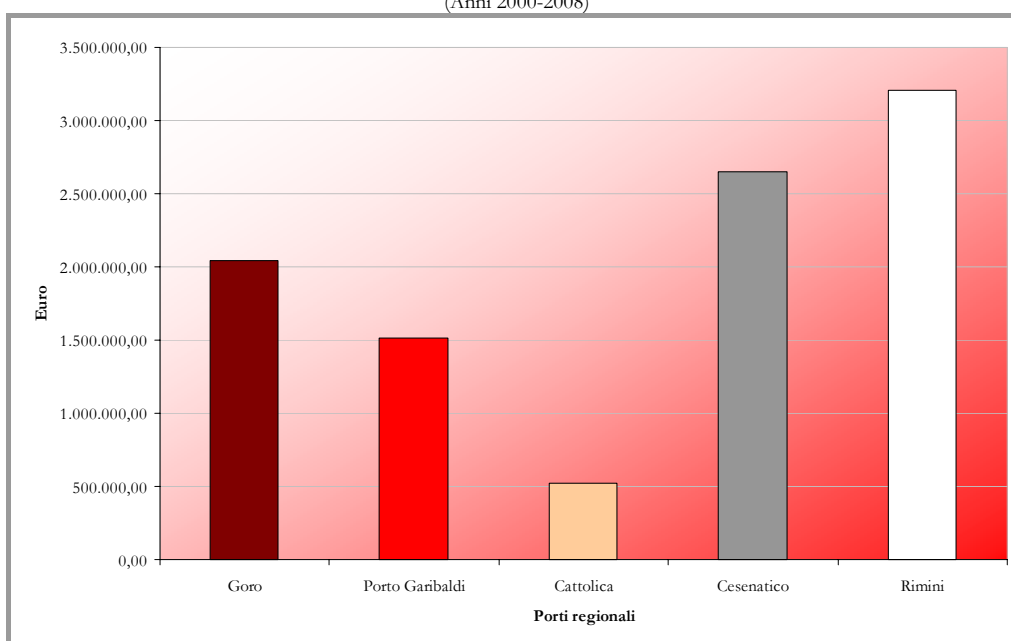


Figura 240
Porti regionali – Totale risorse assegnate
 (Anni 2000-2008)



LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI TRASPORTI

12 LA QUALITÀ DELL'ARIA

12.1 PREMESSA SUGLI INDICATORI DI QUALITÀ DELL'ARIA

Gli **indicatori della qualità dell'aria**, oggetto del monitoraggio delle centraline dell'ARPA (Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente dell'Emilia-Romagna) sono selezionati tra quelli che, per la letteratura scientifica di settore, sono più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e con la mobilità delle persone e delle merci.

Tali indicatori, analizzati in uno spazio pluriennale, dimostrano una tendenza significativa della situazione sulla qualità dell'aria. In particolare, vengono monitorate, in termini di concentrazioni, le **medie annue di PM_{10} e dal 2009, anche quella del $PM_{2,5}$** , nonché del Benzene, ed il numero di superamenti annuali del limite giornaliero del PM_{10} . Per quest'ultimo parametro difficilmente sarà rilevata la stessa significatività di tendenza, dal momento che è legato a fattori di inquinamento e a situazioni climatiche di una serie di giorni.

Il Parlamento Europeo ha adottato la nuova direttiva relativa alla qualità dell'aria (la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 21 maggio 2008, pubblicata sulla G.U. n. 152 dell'11/6/2008), che prevede un **termine di due anni per gli Stati membri per recepire nel proprio ordinamento nazionale le nuove disposizioni comunitarie**. Tale direttiva prevede una valutazione ed una gestione della qualità dell'aria sulla base di **criteri e valori comuni** per inquinanti quali il PM_{10} , il biossido di zolfo o di azoto, il monossido di carbonio e l'ozono, ed introduce un nuovo indicatore, il $PM_{2,5}$. Un allegato della direttiva fissa, inoltre, le soglie di valutazione applicabili a particolato (PM_{10} e $PM_{2,5}$) e benzene.

Gli Stati membri dovranno operare affinché i livelli di tali sostanze non superino i valori fissati, e, qualora ciò accadesse, lo Stato interessato dovrà predisporre un piano per la qualità dell'aria nella zona critica, che potrà includere anche misure specifiche per tutelare gruppi di popolazione sensibili.

Particolare attenzione viene dedicata al **particolato ($PM_{2,5}$)**, per il quale il **“valore obiettivo” è $25 \mu g/m^3$ a partire dal 2010, ed il “valore limite” ha la stessa entità**, con un margine di tolleranza pari al 20% alla data di entrata in vigore della direttiva, ma che dovrà essere costantemente ridotto fino a raggiungere lo 0% all'1 gennaio 2015. Vi è poi un secondo “valore limite” indicativo, pari a $20 \mu g/m^3$, da raggiungere entro l'1 gennaio 2020.

Per quanto riguarda il **PM_{10} sono confermati gli attuali valori limite di $40 \mu g/m^3$ come media annua e di $50 \mu g/m^3$ come media giornaliera**. Quest'ultima soglia, inoltre, non dovrà essere superata più di 35 volte nell'arco di un anno. Se in una determinata zona o agglomerato non è possibile conformarsi ai valori limite fissati per il PM_{10} «per le caratteristiche di dispersione specifiche del sito, per le condizioni climatiche avverse o per l'apporto di inquinanti transfrontalieri», gli Stati membri potranno prevedere una **deroga di tre anni**, ma solo a condizione che sia predisposto un piano per la qualità dell'aria e purché dimostrino «che sono state adottate tutte le misure del caso a livello nazionale, regionale e locale per rispettare le scadenze».

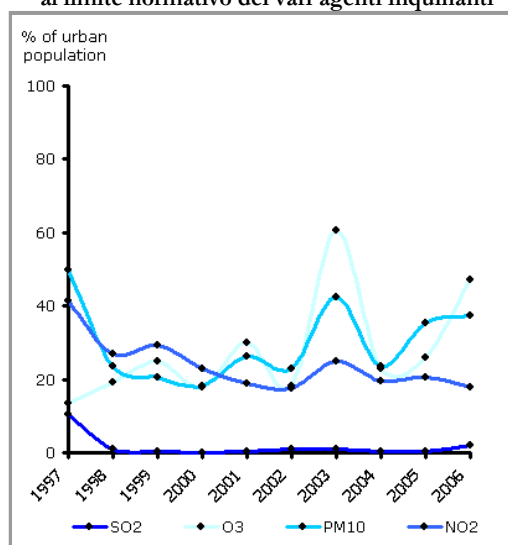
La tabella che segue riporta i valori per la qualità dell'aria che dovranno essere assunti al 2011 per PM_{10} e NO_2 e Benzene, secondo i riferimenti normativi indicati.

Tabella 99
Valori limite di confronto per singolo inquinante (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

PM₁₀	2010	Note
Media annua	40*	* Con possibilità di deroga fino al 2011 per particolari zone e condizioni climatiche.
Media giornaliera	50*	* Limite da non superarsi più di 35 volte all'anno; in nessuna delle stazioni presenti in una data zona deve essere superata la soglia di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per più di 35 giorni l'anno e con possibilità di deroga fino al 2011 per particolari zone e condizioni climatiche.
PM_{2,5}	2015	Note
Media annuale	20	Prevista rispetto al 2010 una riduzione del 20% al 2020.
Benzene	2010	Note
Media annuale	5*	* Valore da raggiungere all'1/1/2010 con progressivo annuale allineamento dal 2006, nel 2009 è quindi di 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

L'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) ha approvato nel marzo 2004 un **set di indicatori a livello europeo**, e nel dicembre 2008 ha aggiornato quelli inerenti la qualità dell'aria in area urbana e le emissioni in atmosfera. In particolare, gli indicatori relativi alla qualità dell'aria riassumono ed analizzano le informazioni inerenti il non rispetto dei limiti normativi imposti a livello europeo per il particolato (PM₁₀), il biossido di azoto, l'ozono e il biossido di zolfo.

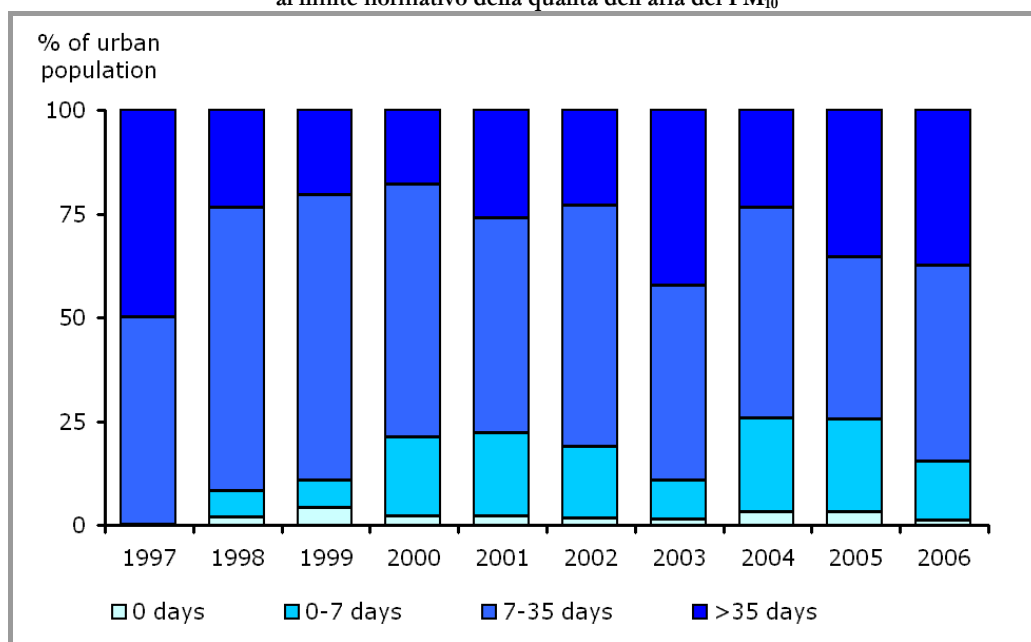
Figura 241
Percentuale di popolazione urbana soggetta a valori superiori al limite normativo dei vari agenti inquinanti



Fonte: ARPAT News – N. 4 del 16 gennaio 2009.

In particolare, per quanto riguarda il **Particolato** (PM₁₀), l'Agenzia premette, per questo particolare inquinante, che i risultati ottenuti vadano letti alla luce di considerazioni inerenti l'effettiva disponibilità negli anni dei dati ad esso relativi e la loro rappresentatività per l'intero territorio europeo. L'analisi condotta evidenzia come, nel periodo fra il 1997 e il 2006, una percentuale significativa della popolazione urbana europea (18-50%) in 31 Paesi europei sia stata potenzialmente esposta a concentrazioni di PM₁₀ superiori ai limiti stabiliti dall'Unione Europea per la protezione della salute umana (meno di 35 superamenti l'anno della media giornaliera di 50 microgrammi/ m^3). Inoltre, l'Agenzia ritiene che, nell'immediato futuro, malgrado le probabili riduzioni future delle emissioni dei precursori del particolato, le concentrazioni PM₁₀ rimarranno ben al di sopra dei valori limite giornalieri nella maggior parte delle aree urbane.

Figura 242
Percentuale di popolazione urbana soggetta a valori superiori
al limite normativo della qualità dell'aria del PM₁₀



Fonte: ARPAT News - N. 4 del 16 gennaio 2009.

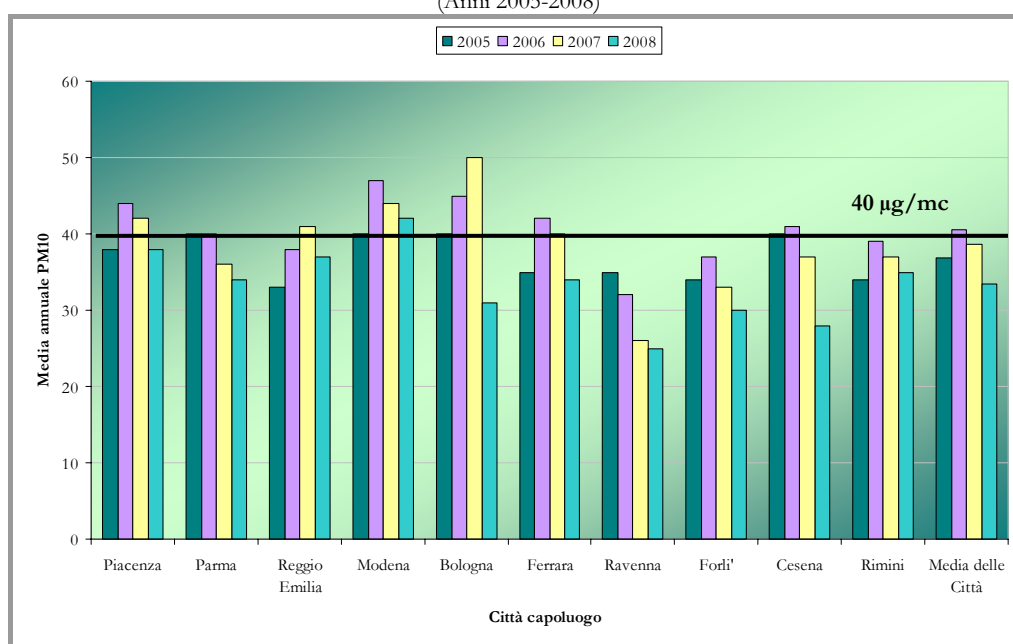
12.2 MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

12.2.1 Monitoraggio PM_{10}

Nel 2008 la rilevazione della qualità dell'aria nelle aree urbane della regione Emilia-Romagna ha registrato un **valore largamente inferiore alla norma per quanto riguarda la media annua di PM_{10}** , mentre permangono i livelli di criticità per il numero di superamenti dei limiti giornalieri.

La media annuale rilevata nel 2008 nelle 10 città capoluogo è stata di $33,4 \mu\text{g}/\text{mc}$ ⁸⁵, registrando una diminuzione del 15% rispetto alla media 2007 e consolidando la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2008. Solo in una città è stata rilevato il superamento del valore limite annuale normativo per la protezione della salute (fissato in $40 \mu\text{g}/\text{mc}$, come evidenzia la figura 243).

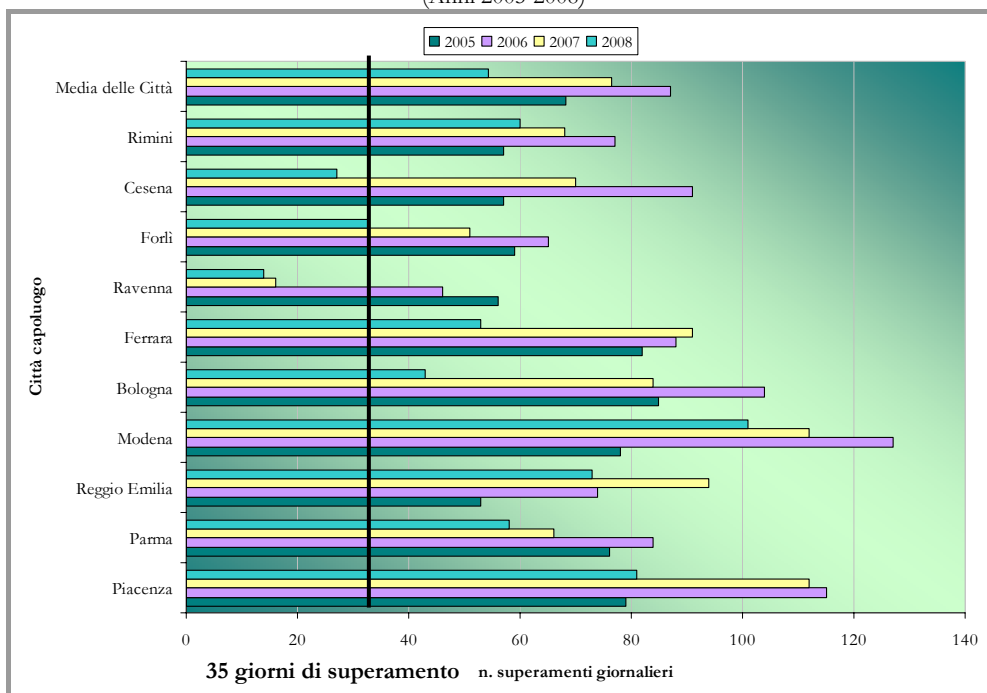
Figura 243
Media annua del PM_{10} nelle 10 città capoluogo
(Anni 2005-2008)



Nel 2008 il valore limite normativo giornaliero del PM_{10} di $50 \mu\text{g}/\text{mc}$ è stato superato 54 volte nella media delle città capoluogo, risultando, quindi, circa 1,5 volte più alto del limite massimo che non deve essere superato oltre ai 35 giorni nell'anno, ma fortemente in diminuzione di 1/3 rispetto al 2007, confermando **la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2008**. Si evidenzia, inoltre, che sette città hanno superato ampiamente il limite normativo (come evidenzia la figura 244).

⁸⁵ I valori di riferimento per ogni città rappresentano il valore medio giornaliero dei valori rilevati dai sensori "presenti", posti all'interno dell'area urbana del comune.

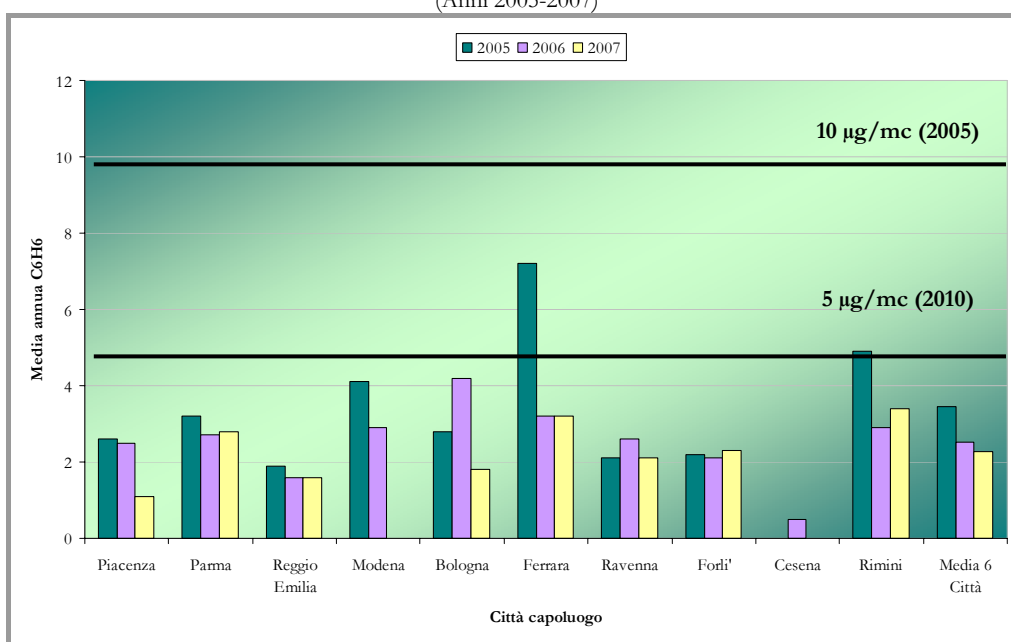
Figura 244
N. superamenti giornalieri del PM₁₀ nelle 10 città capoluogo
(Anni 2005-2008)



12.2.2 Monitoraggio del benzene C₆H₆

Nel 2007 la media annuale rilevata nelle città capoluogo della regione è stata di 2,3 µg/mc, in calo del 2% rispetto al valore dell'anno precedente, confermando la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2007. Tutte le città restano al di sotto del valore limite annuale normativo del 2005 di 10 µg/mc, ma anche del limite annuale normativo al 2010 di 5 µg/mc, come evidenziato nella figura 245.

Figura 245
Media annua C₆H₆ nelle 10 città capoluogo
(Anni 2005-2007)



12.2.3 VII Accordo di programma sulla qualità dell'aria

Il 12 settembre 2008 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con le 9 Province e con i Comuni superiori ai 50.000 abitanti il **VII Accordo di programma sulla qualità dell'aria - Aggiornamento 2008-2009**, per la messa in atto di misure dirette alla mitigazione degli episodi di inquinamento atmosferico. Tale Accordo è stato elaborato in coerenza e in continuità con i precedenti sottoscritti annualmente dal 2002.

Come illustrato nella tabella seguente, tutte le nove Province hanno elaborato, a partire dal 2005, i **Piani di risanamento della qualità dell'aria**, sulla base della delega ricevuta dalla Regione.

Dal 1 ottobre 2008 al 31 marzo 2009 sono in vigore nelle città dell'Emilia-Romagna i **provvedimenti per combattere smog e polveri sottili**, previsti dal VII Accordo per la qualità dell'aria. Tra le novità: lo stanziamento di **5 Milioni di Euro** per finanziare, oltre alla conversione a metano delle auto più inquinanti, anche **l'installazione di filtri antiparticolato nei veicoli a motore diesel**.

L'accordo 2008-2009, inoltre, ribadisce sul fronte del traffico le misure degli anni precedenti. E' prevista la limitazione alla circolazione privata nelle aree urbane dal lunedì al venerdì e dalle 8,30 alle 18,30 per i veicoli - benzina e diesel - precedenti all'Euro 1; di quelli diesel pre Euro 2; dei ciclomotori e motocicli a due tempi pre Euro 1, anche se provvisti di bollino blu. Inoltre, il giovedì - dal 7 gennaio 2009 - lo stop è esteso a tutti i veicoli privati, sempre dalle 8,30 alle 18,30, fatta salva la facoltà dei singoli Comuni di revocare il provvedimento in caso di condizioni meteo-climatiche favorevoli. Potranno, invece, circolare liberamente - anche il giovedì - i veicoli in car pooling e in car sharing, le auto a metano e gpl, elettriche o ibride, i diesel Euro 3 ed Euro 4 dotati di filtri antiparticolato al momento dell'immatricolazione, o applicati successivamente ma omologati.

Gli annuali Accordi di programma sulla qualità dell'aria impegnano i firmatari a realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive.

In tale ambito le **risorse pubbliche e private investite complessivamente in Emilia-Romagna dal 2001 al 2010 ammontano a 963 Milioni di Euro, di cui 523 Milioni provenienti dalla Regione (oltre 291 Milioni di Euro nel triennio 2007-2010).**

Le voci di spesa più significative riguardano il rinnovo del parco autobus regionale (al fine di renderlo meno inquinante), il potenziamento delle piste ciclabili e della mobilità sostenibile delle persone, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario sulle linee di competenza regionale e il contenimento dei consumi energetici in campo produttivo e civile (agli 86 Milioni di Euro di provenienza regionale si aggiungeranno risorse provenienti dagli Enti locali e dai privati).

Tabella 100
Quadro riassuntivo delle misure attuate e dei relativi fondi stanziati o previsti nel periodo 2001-2010

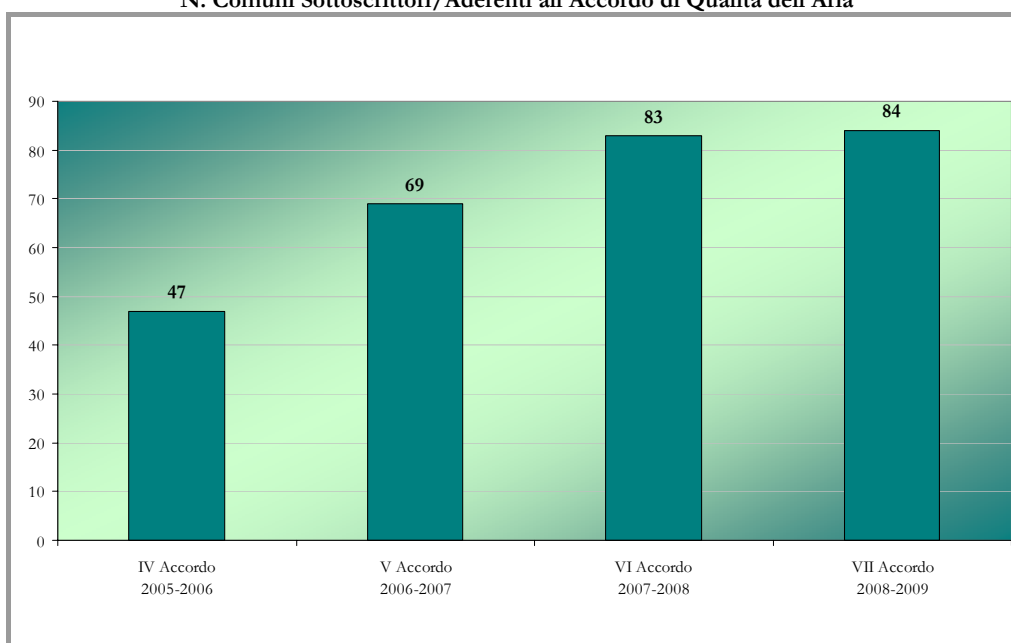
Misura	Obiettivi	Interventi 2001-2003		Interventi 2004-2006		Finanziamento regionale previsto 2007-2010	Spesa prevista 2007-2010
		Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale	Spesa totale		
Misura 1	Post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi nelle flotte di autobus e nei veicoli circolanti	1.932.000	4.000.000	5.000.000	10.000.000	10.000.000	20.000.00
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	19.300.000	38.600.000
Misura 3	Potenziamento della mobilità ciclistica	3.133.917	216.628.835	7.474.340	21.764.335	37.000.000	110.000.000
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		
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	0	0
Misura 6	Sviluppo dei sistemi integrati di monitoraggio del traffico	4.000.000	4.000.000	2.456.597	5.397.543	0	0
Misura 7	Rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale	17.000.000	72.000.000	16.000.000	45.000.000	137.000.000	137.000.000
Misura 8	Interventi per la ristrutturazione e messa in qualità della rete di monitoraggio della qualità dell'aria.	1.441.750	1.441.750	2.986.030	2.986.030	1.334.210	1.334.210
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	Attualmente non determinabile
Totale		127.899.658	425.102.653	104.237.267	231.082.326	291.134.210	306.934.210

L'adesione dei Comuni della nostra regione agli Accordi di Qualità dell'Aria è andata sempre in crescendo negli ultimi periodi invernali. Infatti, dai 47 Comuni aderenti e sottoscrittori del IV Accordo dell'inverno 2005-2006, si è passati ai **84 dell'ultimo Accordo 2008-2009**. Da considerare, a dimostrazione dell'elevato grado di coinvolgimento raggiunto di tali Accordi, che sono stati in totale 91 i Comuni che hanno aderito ad almeno uno di tali Accordi annuali, pari al 27% del numero del totale dei Comuni della regione, ma che rappresentano oltre i 2/3 dell'intera popolazione regionale (tabella 101).

Tabella 101
Monitoraggio Comuni aderenti/sottoscrittori degli Accordi di qualità dell'aria
 (Raffronto 2005-2008)

N. Accordo	N. Comuni	% sul totale	Popolazione Comuni -ab.	% sul totale
IV Accordo 2005-2006	47	13,8%	2.310.865	54,0%
V Accordo 2006-2007	69	20,2%	2.513.588	58,8%
VI Accordo 2007-2008	83	24,3%	2.696.445	63,1%
VII Accordo 2008-2009	84	24,6%	2.711.515	63,4%
Totale	341		4.275.843	

Figura 246
N. Comuni Sottoscrittori/Aderenti all'Accordo di Qualità dell'Aria



12.2.4 Il tavolo tecnico padano

La Regione Emilia-Romagna partecipa attivamente, insieme alle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia-Giulia e Valle d'Aosta e alle Province Autonome di Trento e di Bolzano, al **gruppo tecnico interregionale nato per affrontare su scala di bacino padano il problema dello smog**.

Il Bacino Padano, infatti, chiuso dalle montagne su tre lati, rappresenta dal punto di vista della qualità dell'aria una sorta di catino chiuso, con pressione associata a stabilità atmosferica, in cui le emissioni di inquinanti si distribuiscono e faticano a disperdersi. Inoltre, la realtà socioeconomica e produttiva ha provocato un'elevata densità abitativa in pianura, con attività antropiche e insediative rilevanti.

La **popolazione del Bacino Padano supera, infatti, i 25 Milioni di abitanti**, circa il 40% dell'intera popolazione italiana, con un'elevata densità media abitativa che arriva in agglomerati urbani a oltre 3.000 ab./km², mentre il Prodotto Interno Lordo-PIL è di oltre 300 Miliardi. di Euro, il 50% dell'intero dato nazionale, con una realtà produttiva e sociale basata su piccole e medie imprese, con grande necessità di mobilità.

In questo quadro, si rende necessaria una collaborazione a tutti i livelli, sia per le scadenze comunitarie, sia per le conseguenze dei cambiamenti climatici, che impongono un'azione coordinata di bacino su aria, acqua e suolo sostenuta da investimenti coordinati dal livello statale a quello locale.

Il dialogo con il Governo nazionale ha prodotto negli anni scorsi innovazioni importanti, dalla scelta di destinare alle Regioni italiane una percentuale delle accise sul gasolio per il trasporto pubblico locale, all'introduzione dei benefici fiscali per interventi di efficienza energetica. Le Regioni padane stanno lavorando insieme ormai da tre anni sui diversi fronti, consapevoli dell'insufficienza di regole o di interventi strutturali adottati nel singolo territorio in assenza di una strategia condivisa nell'area vasta.

Il compito prioritario, attivato con il Ministero, è stata l'elaborazione coordinata, a gennaio 2009, da parte delle Regioni del Bacino Padano, di un **documento comune per la richiesta di deroga alla Commissione Europea ai limiti del PM₁₀**, che mette in evidenza tutti gli impegni assunti e che si intendono assumere per il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria fissati al giugno del 2011. Infatti, le linee della nuova Direttiva comunitaria 2008/50 sulla qualità dell'aria danno la possibilità di accedere a proroghe o deroghe triennali, per i territori caratterizzati da particolari condizioni climatiche, come ad esempio la Valle Padana. Del resto la stessa Commissione, nella comunicazione del 26 giugno 2008, afferma che la maggiore parte degli Stati membri non ha ancora conseguito i valori limite fissati per il PM₁₀.

In particolare, le proposte del tavolo tecnico padano per un nuovo Protocollo d'Intesa 2009 sulle politiche coordinate della qualità dell'aria sono volte:

- alla realizzazione di Low Emission Zone nelle aree urbane;
- al potenziamento dei percorsi ciclopeditoni e del bike sharing;
- all'introduzione dell'identificazione visiva delle classi Euro nei veicoli per il controllo dell'accesso alle aree urbane;
- alla limitazione della circolazione per i veicoli più inquinanti, con incentivi al miglioramento delle loro qualità ambientali (trasformazioni a metano/GPL per i veicoli a benzina, installazione dei Filtri Anti Particolato - FAP nei diesel).

Un'iniziativa del tavolo padano, in continuità con quelle degli anni precedenti, è stata inoltre, la **“giornata ecologica” del 29 marzo 2009**, vale a dire il blocco totale di una giornata della circolazione dei veicoli più inquinanti, che nella nostra regione ha assunto il nome di “Sciame di biciclette”.

12.3 INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL PARCO MEZZI

12.3.1 Investimenti per la trasformazione dei veicoli a metano e GPL

La **Regione ha previsto di destinare 10.360.994 Euro** per la trasformazione dei veicoli da benzina a GPL o metano, dalla classe ambientale pre-Euro fino agli Euro 4.

Con il IV Accordo di programma per la qualità dell'aria 2005-2006 sono state trasferite risorse regionali pari a 5.360.994 Euro⁸⁶ a 47 Comuni che hanno adottato le misure, mentre con il V Accordo di programma per la qualità dell'aria 2006-2007 la Regione ha destinato 5.000.000 Euro⁸⁷ a 69 Comuni che hanno adottato le misure.

Il monitoraggio al 31 dicembre 2008 ha rilevato che **le risorse liquidate dai Comuni ai cittadini hanno raggiunto, nei due periodi, oltre 5,8 Milioni di Euro, con circa 15.700 auto trasformate.**

Tabella 102
Monitoraggio risorse regionali per la trasformazione
degli autoveicoli a metano/gpl
(Dati al 31 gennaio 2009 - I e II periodo)

Bacini	Contributo totale (in Euro)	Risorse regionali utilizzate (in Euro)	% Risorse regionali utilizzate/ Contributo totale	N. veicoli finanziati
Piacenza	463.000	256.900	55,5%	734
Parma	1.397.003	302.850	21,7%	858
Reggio Emilia	1.073.909	848.912	79,0%	2.297
Modena	1.846.721	658.350	35,6%	2.089
Bologna	2.931.000	2.068.350	70,6%	5.200
Ferrara	482.500	292.300	60,6%	806
Ravenna	922.361	473.050	51,3%	1.220
Forlì-Cesena	751.000	698.500	93,0%	1.866
Rimini	493.500	218.750	44,3%	625
Totale	10.360.994	5.817.962	56,2%	15.695

Il **termine di utilizzo** delle risorse regionali programmate è fissato al **31 dicembre 2009**, secondo i criteri e le modalità evidenziate nelle Delibere di Giunta regionale n. 218 e n. 2259 del 2008.

Inoltre, per gli anni 2008 e 2009 si conferma la disponibilità di **ulteriori 5 Milioni di Euro di risorse regionali**.

La programmazione delle risorse regionali terrà conto delle disposizioni contenute nel VII Accordo per la qualità dell'aria del 12 settembre 2008, che prevede il finanziamento, oltre che per le trasformazioni dei veicoli da benzina a metano/GPL, anche per l'installazione dei filtri antiparticolato (FAP) nei veicoli diesel e per altre iniziative di settore.

⁸⁶ Delibere di Giunta regionale n. 29 e n. 381 del 2006.

⁸⁷ Delibere di Giunta regionale n. 1542 del 2007 e n. 218 del 2008.

12.3.2 Investimenti per l'applicazione agli autobus dei FAP

L'articolo 5, comma 3 dell'Accordo di programma sulla qualità dell'aria - Aggiornamento 2005-2006, prevede l'erogazione di **4 Milioni di Euro come incentivi alle installazioni di filtri antiparticolato (FAP) su mezzi pubblici ed 1 Milione di Euro per veicoli commerciali.**

Per quanto riguarda l'installazione di FAP sugli autobus, la Regione ha erogato due distinti finanziamenti:

- nel 2002, con la delibera di Giunta regionale n. 2739, ha impegnato **1.932.000 Euro, consentendo l'installazione di 296 FAP;**
- nel 2006, con le delibere n. 554 (che ha definito i criteri) e n. 1167 (che ha disciplinato l'assegnazione), ha impegnato oltre **3,1 Milioni di Euro per la prevista installazione di 486 FAP** (nell'ambito degli Accordi di programma sulla qualità dell'aria).

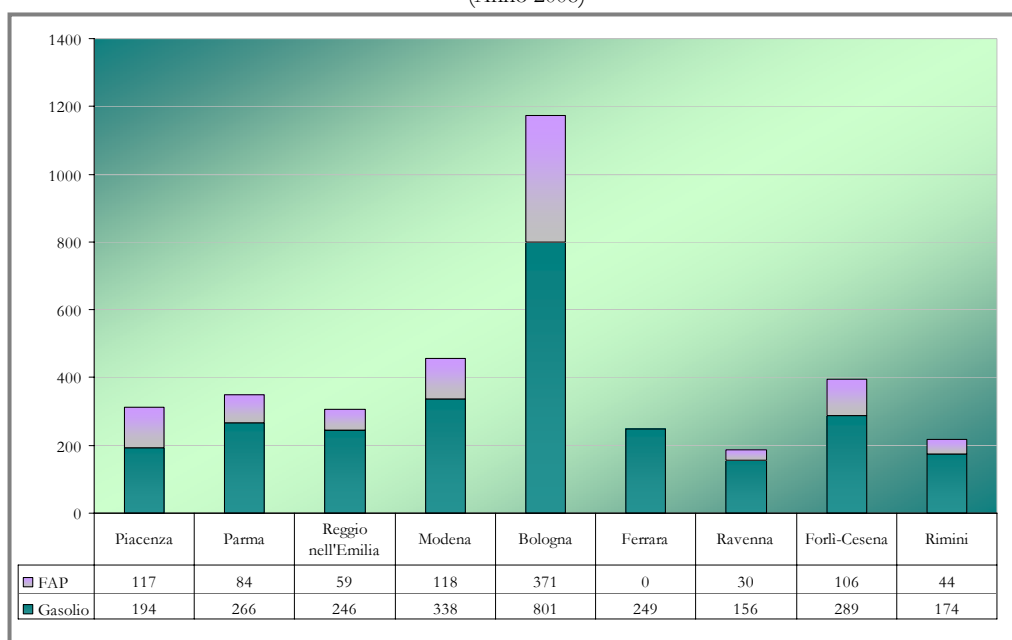
A conclusione di queste due fasi, si prevede che le Aziende provvederanno all'installazione di oltre **700 filtri.**

Tabella 103
Riepilogo finanziamenti per installazione FAP
(Anni 2002-2008)

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

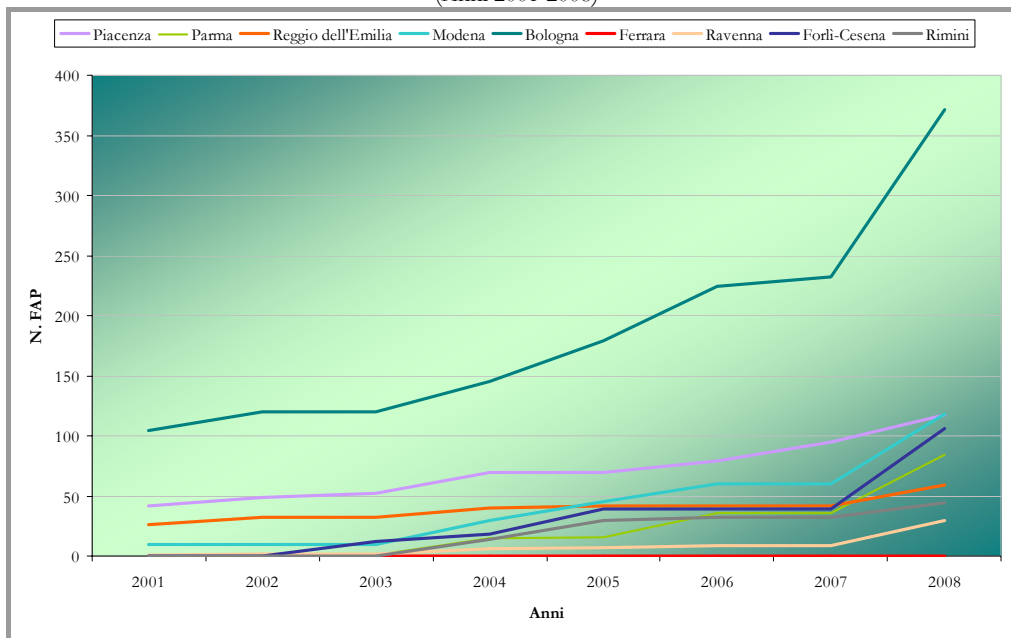
La figura seguente illustra il **numero delle dotazioni di FAP nei 9 bacini provinciali in rapporto al parco totale circolante diesel: 929 autobus diesel su 2713 sono dotati di FAP (34%).**

Figura 247
Confronto Diesel e FAP nel parco circolante
(Anno 2008)



La figura seguente illustra invece l'andamento, nel corso degli ultimi anni, delle installazioni di filtri anti particolato nei 9 bacini provinciali in rapporto al totale parco circolante. Emerge un significativo incremento, dal 2001 al 2008, del numero di installazioni di FAP sugli autobus in tutti i bacini provinciali, mostrando una sensibilità sempre crescente delle Amministrazioni verso i temi ambientali ed un'attenzione particolare alle continue innovazioni tecnologiche sul mercato.

Figura 248
Installazioni FAP per bacino provinciale
(Anni 2001-2008)



12.4 PROGETTI E AZIONI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

12.4.1 Progetto idrometano

Nel 2006 la Regione Emilia-Romagna ha commissionato ad 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**, tramite un'apposita convenzione. A tale convenzione ha aderito anche A.S.T.E.R. (consorzio di Università ed Enti pubblici per lo sviluppo della rete dei laboratori di ricerca e trasferimento tecnologico), con il compito di ricercare fondi europei.

Tale studio, conclusosi 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 ed il successivo sviluppo della tecnologia che si basa sull'idrogeno nel settore dei trasporti. **L'esito dello studio è risultato positivo** sia in termini ambientali (riduzione degli inquinanti) che energetici (miscelare idrogeno al metano aumenta l'energia a disposizione del motore).

Nel 2007 la Regione, con delibera di Giunta n. 985 del 2007, ha messo a disposizione delle Aziende ATM di Ravenna ed ATR di Forlì-Cesena un **contributo di 400.000 Euro per l'acquisto di un autobus per entrambe le aziende per la sperimentazione della miscela di idrogeno e metano**.

La sperimentazione è in fase di completamento ed i risultati intermedi (elaborati grazie all'apporto di E.N.E.A., in continuità con lo studio di fattibilità avviato nel 2006) con la miscela al 15% risultano positivi ed offrono un miglioramento sia in termini energetici che di riduzione delle emissioni inquinanti.

1. MHYBUS (Methane & HYdrogen blend for public city transport BUS) nell'ambito di LIFE+

Nel 2008 la Regione Emilia-Romagna si è aggiudicata, **in qualità di coordinatore**, un co-finanziamento della Commissione Europea nell'ambito del LIFE+ per il progetto MHYBUS. Obiettivo del progetto è di poter **sperimentare un prototipo di autobus in grado di utilizzare la miscela di idrometano** (idrogeno e metano) che presenti una percentuale di idrogeno di almeno il 15%, allo scopo di ridurre le emissioni inquinanti. Il progetto comprende, inoltre, prove al banco motore e su strada, analisi delle differenze di emissione e di consumi rispetto al solo metano e tutte le pratiche per l'omologazione dei veicoli. Partners del progetto, che durerà **36 mesi** a partire dall'1 gennaio 2009, sono **ENEA, ASTER e l'ATM di Ravenna**.

2. COMPRO (COMmon PROcurement of collective and public service transport clean vehicles)

Nel 2006 la Regione Emilia-Romagna si è aggiudicata un co-finanziamento della Commissione Europea per COMPRO, progetto europeo di durata triennale che ha avuto inizio nel 2007. COMPRO, presentato nell'ambito del bando STEER 2005 della Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI ex IIEA), è finalizzato a studiare le migliori modalità per **l'acquisto su larga scala, e tra più Enti, di veicoli per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale ed energeticamente efficienti e sostenibili**. Il progetto nasce dunque dalla necessità di sviluppare in Europa sistemi di trasporto puliti ed efficienti in risposta alla crescente preoccupazione per l'impatto negativo che hanno sull'ambiente i sistemi di trasporto convenzionali.

Il contributo della Regione Emilia-Romagna nasce dall'esperienza maturata sul campo nel cospicuo finanziamento per il rinnovo del parco autobus circolante in regione.

Nel corso di oltre due anni di lavoro, insieme agli altri partners del progetto (Nantes, Brema e Goteborg), si è giunti alla presentazione di due documenti che riassumono i risultati ottenuti dal progetto: il primo, **"State of the art report"**, è un documento che fornisce un quadro sulle tecnologie presenti sul mercato europeo degli autobus, mentre il secondo, di cui la Regione è responsabile, è il **"Cost/effectiveness analysis of the selected technologies (CNG and HYBRIDS)"**, vale a dire un'analisi sui costi e sui benefici delle due tecnologie (metano e ibrido) scelte dai partners per poter giungere all'acquisto comune di autobus (Green Public Procurement).

3. MIMOSA (Making Innovation in Mobility and Sustainable Actions)

Nel 2008 la Regione Emilia-Romagna si è aggiudicata un co-finanziamento dalla Commissione europea per la partecipazione al progetto MIMOSA. Il progetto, che rientra nell'ambito del VII programma quadro, è **coordinato dal Comune di Bologna**. Scopo di MIMOSA è organizzare una serie di **attività che mostrino i benefici derivanti dall'adozione di forme di mobilità sostenibile** e che fungano da stimolo per le altre città europee.

Le cinque città coinvolte nel progetto (Bologna, Tallin, Utrecht, Funchal e Gdansk) intendono verificare come le sinergie tra le diverse azioni (dall'uso delle nuove tecnologie dell'informazione al potenziamento del trasporto pubblico, ecc.) possano avere un effetto importante sul tessuto urbano.

Il progetto prevede attività di ricerca e sviluppo, di dimostrazione e di disseminazione. In particolare, le attività di dimostrazione avranno un ruolo fondamentale nel progetto (sono, infatti, previste ben 70 misure specifiche che verranno svolte durante i 48 mesi di durata del progetto). La **Regione Emilia-Romagna avrà prevalentemente un ruolo di supervisione sulle varie attività di dimostrazione**.

12.5 IL MOBILITY MANAGEMENT

Nel corso del 2008 è proseguita l'attuazione degli interventi previsti dal **Piano della Mobilità aziendale**, adottato dalla Giunta regionale nel luglio 2003. Tale documento amplia, nel rispetto dei principi ispiratori e delle disposizioni in esso contenute, la portata e le finalità del decreto del 27 marzo 1998 "Mobilità Sostenibile nelle Aree urbane".

Al fine di ridurre l'impatto che "l'azienda" Regione genera attraverso la mobilità correlata alle molteplici attività svolte e allo scopo di sensibilizzare i propri dipendenti, sono state attuate numerose azioni per incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, della bicicletta e di altri veicoli a minor impatto ambientale.

Gli ambiti di azione hanno riguardato in primo luogo la **concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico (autobus e treni) a condizioni estremamente vantaggiose**, al fine di promuovere ed accrescere l'uso di tale modalità di trasporto da parte dei dipendenti regionali. Tale iniziativa ha conseguito un riscontro estremamente soddisfacente: **2.288 abbonamenti nel 2008** (1.874 autofilotranviari e 414 ferroviari relativi a Trenitalia), **su un totale di circa 3.500 collaboratori**.

Per quanto riguarda il personale in servizio nelle sedi bolognesi della Regione, si rileva come la stipula da parte dell'Ente di **convenzioni vantaggiose con ATC/FER**, congiuntamente a quelle sottoscritte con Trenitalia, abbia inciso in modo determinante sull'adesione manifestata dai collaboratori regionali. Le stesse condizioni sono state applicate, perseguendo una logica di ampliamento e di promozione delle iniziative di mobility management, anche a due aziende regionali, ARPA e ARSTUD, aderenti alla convenzione ATC, alle quali si è aggiunta anche ENEA.

Per i collaboratori in servizio nelle sedi periferiche della Regione, invece, a seguito del perfezionamento da parte delle aziende locali di trasporto pubblico delle agevolazioni relative all'acquisto degli abbonamenti annuali - rettificate da un iniziale sconto sul costo del 50% ad un contributo forfettario di 30 Euro – possono usufruire delle medesime condizioni sinora riservate ai collaboratori con sede di lavoro a Bologna.

Tale azione ha comportato un **cospicuo aumento del numero degli abbonamenti sottoscritti**, passando da 34 del 2004 a 103 nel 2005 (incremento annuale 2004/2005 pari a 202,94%), a 114 nel 2006 (incremento annuale 2005/2006 pari al 10,68%), a 100 nel 2007 (decremento annuale 2006/2007 pari al 12,28%) e a 95 nel 2008 (decremento annuale 2007/2008 pari al 5%), **con un incremento complessivo del 179,41% dal 2004 ad oggi**.

Nel **2008** sono stati distribuiti complessivamente:

- **1.779 abbonamenti ATC** (con un incremento annuale dell'1,37% rispetto ai 1.755 del 2007; un decremento annuale del 2,23% rispetto ai 1.795 del 2006; un incremento annuale del 6,02% rispetto ai 1.693 del 2005 e del 5,81% rispetto ai 1.600 del 2004; dal 2004 ad oggi, dunque, si è registrato un incremento dell'11,19% ed un incremento complessivo del 1.208,09% rispetto alla situazione esistente prima dell'approvazione del Piano della Mobilità aziendale);
- **414 abbonamenti a Trenitalia** (439 nel 2007, 386 nel 2006, 387 nel 2005, 376 nel 2004, con un incremento complessivo dal 2004 ad oggi del 10,11%);
- **95 abbonamenti nelle sedi decentrate** (100 nel 2007, 114 nel 2006, 103 nel 2005, con un incremento complessivo dal 2004 ad oggi del 194,12%);
- **ARPA e ARSTUD** hanno distribuito rispettivamente 284 abbonamenti (283 nel 2007, 311 nel 2006 e 230 nel 2005) e 63 (62 nel 2007, 75 nel 2006 e 77 nel 2005).

Figura 249
Incrementi annuali abbonamenti ATC
(Anni 2002-2008)

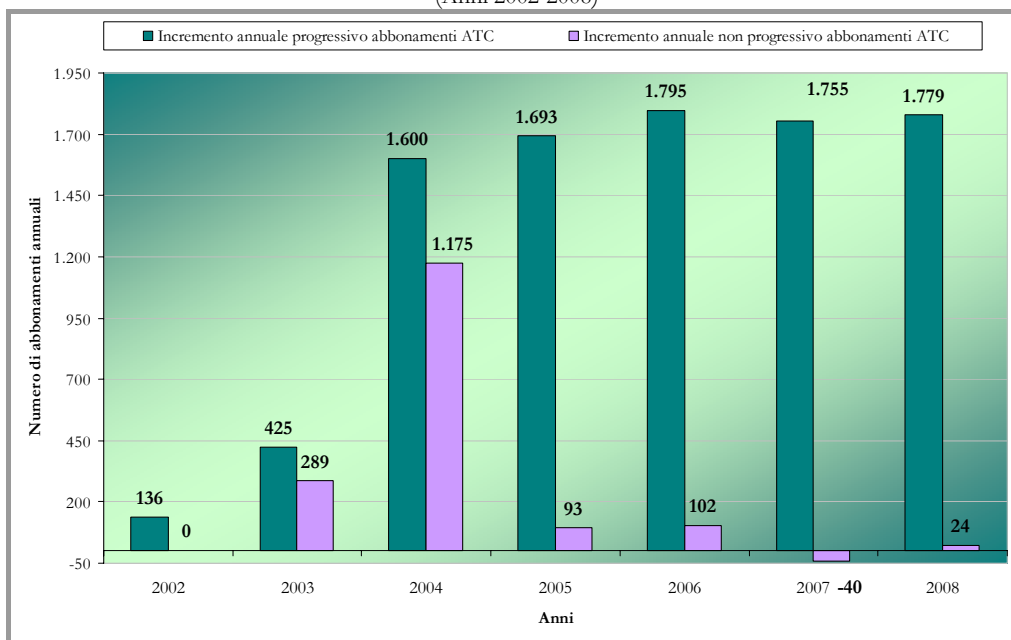
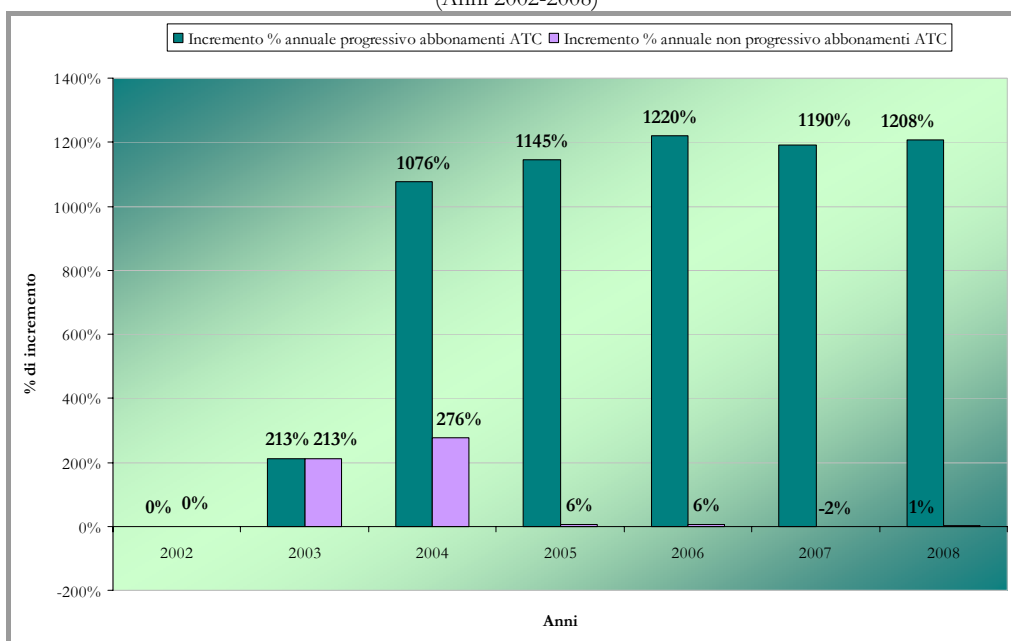


Figura 250
Incrementi % annuali abbonamenti ATC
(Anni 2002-2008)



Dai dati sugli abbonamenti ATC emerge come **il numero dei sottoscrittori degli abbonamenti annuali**, rispetto alla situazione antecedente all'introduzione delle agevolazioni previste nel Piano della Mobilità aziendale, **sia progressivamente aumentato di anno in anno, sino a triplicarsi annualmente nell'arco del triennio 2002-2005** (136 nel 2002, circa 425 nel 2003, 1.600 nel 2004, 1.693 nel 2005, 1.795 nel 2006, 1.755 nel 2007 e 1.779 nel 2008).

Al fine di ottenere dati, riscontri ed informazioni utili sulla qualità del servizio erogato e percepito dai dipendenti regionali sottoscrittori dell'abbonamento annuale, nel periodo novembre 2008/febbraio 2009 è stata effettuata **un'indagine relativa al trasporto pubblico**, svolta mediante un questionario elaborato internamente, proposto in automatico all'atto di richiesta dei nuovi abbonamenti e interamente compilabile on-line, che ha esaminato i vari aspetti di mobilità che possono generare eventuali criticità.

Il riscontro da parte dei dipendenti regionali è stato estremamente elevato (**quasi 2.000 questionari compilati** nel periodo sopra indicato), come anche il grado di completezza ed esaustività delle risposte fornite, i cui esiti sono in corso di elaborazione e verranno divulgati a breve termine.

Contestualmente all'iniziativa relativa alla concessione di abbonamenti al trasporto pubblico, la Regione ha dato ulteriormente corso all'innovativa gestione dei **posti auto aziendali**, nel rispetto della normativa ambientale vigente. Tale iniziativa prevede che il costo del posto auto dei dipendenti sia ponderato in rapporto alla propria categoria contrattuale e che a coloro che già usufruiscono dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico non sia consentito l'accesso ai parcheggi aziendali.

Allo scopo d'incentivare l'uso condiviso del mezzo individuale, inoltre, sono stati riservati parcheggi aziendali ai collaboratori che aderiscono al **car-pooling** in qualità di conducenti, concedendoli gratuitamente a coloro che trasportano almeno due colleghi. Si è provveduto ad attivare il servizio web per il car-pooling (denominato **TogethER**), volto a supportare la ricerca di una soluzione ai problemi di matching, routing e scheduling necessari alla formazione degli equipaggi e all'ottimizzazione dei percorsi tra conducenti e passeggeri. Tale software intende favorire ed agevolare l'incontro fra coloro che manifestano il proposito di trasportare sulla propria vettura colleghi con esigenze simili in termini di orari, di direttrice geografica e di abitudini di viaggio e coloro che si rendono disponibili ad effettuare i propri spostamenti avvalendosi di tale modalità condivisa.

Il **numero complessivo degli iscritti al sistema di car-pooling TogethER ammonta a 29**, dei quali 15 esclusivamente come conducenti e 14 nella duplice veste di passeggeri e/o conducenti; il numero dei collaboratori che già si sono avvalsi in passato di tale modalità condivisa, richiedendo la relativa certificazione, è pari a 16, alternativamente quali conducenti/passeggeri. Si ottiene, di conseguenza, un totale complessivo di colleghi disposti ad avvalersi del car-pooling (comprensivo di quelli che lo effettuano avvalendosi del sistema Together e di quelli che lo effettuano indipendentemente dallo stesso) pari a 45.

La Regione ha proseguito anche con l'incentivazione del **car sharing**, un servizio innovativo concordato con ATC S.p.A. a condizioni estremamente favorevoli riservate ai dipendenti ed ai collaboratori regionali. Il numero di collaboratori iscritti al servizio di car-sharing è pari a 17, progressivamente incrementatisi nel corso degli anni: 2 nel 2003, 4 nel 2004, 9 nel 2006, 12 nel 2007, 16 nel 2008, 17 a Febbraio 2009.

Anche nel 2008, inoltre, la Regione ha continuato a promuovere il **telelavoro**, una specifica modalità organizzativa e lavorativa che comporta benefici in termini di riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento, della congestione e dello stress derivante dal traffico. I collaboratori regionali che hanno fruito di tale opportunità sono aumentati progressivamente negli anni, passando dai **34 del dicembre 2002 ai 52 del 2003**, divenendo **80 nel 2004, 96 nel 2005, 103 nel 2006, 117 nel 2007** sino a giungere agli **attuali 123** (secondo un dato aggiornato al 31/12/2008).



La Regione ha inoltre ulteriormente esteso il sistema di **bike sharing** aziendale. Il parco bici regionale consta attualmente di **28 mezzi installati in 9 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A Ferrara, Bologna, Rimini, Piacenza, Lugo di Romagna, Faenza, Imola, Cesena, Modena, Carpi, Correggio e Ravenna sono già disponibili oltre **1.300 bici**, unitamente alle circa **1.400 presenti in numerose località italiane**, con un coinvolgimento complessivo di oltre **30.000** utenti in **75** differenti città.

Il servizio regionale di bike sharing ha portato anche alla realizzazione di una **brochure informativa**, che illustra, attraverso mappe cartografiche, i punti di prelievo in ciascuna delle principali città della regione delle biciclette ad uso pubblico, oltre che le relative condizioni di utilizzo.

Nel corso del 2008 è stata avviata la collaborazione con l'Assessorato alla Sanità relativamente al programma regionale **“Il servizio sanitario per uno sviluppo sostenibile”**, e, in particolare, è stato fornito un supporto tecnico-scientifico sulle tematiche del Mobility Management e della mobilità sostenibile. In quest'ambito è stato predisposto e divulgato uno specifico questionario (del quale sono stati elaborati ed illustrati i relativi esiti), volto ad esaminare il contesto attuativo del Decreto Ronchi nelle Aziende sanitarie della regione e le soluzioni ed azioni realizzate al riguardo. E' in fase di avvio un **corso di formazione rivolto ai Mobility Managers** di tali Aziende, finalizzato ad accrescerne le competenze e a fornire loro gli strumenti operativo-conoscitivi necessari.

Nel 2008, inoltre, è stata predisposta, in collaborazione con il Servizio Patrimonio ed il Servizio Riqualificazione Urbana della Regione, un'ipotesi progettuale per la riqualificazione dell'**Area Fiera District**, ipotesi che assume e contempla le misure e le soluzioni evidenziate **nello studio e nella proposta progettuale relativa alla mobilità e all'orientamento delle persone con disabilità** in prossimità degli uffici regionali, al fine di favorirne e facilitarne gli spostamenti all'interno della Piazza Renzo Imbeni e nelle zone attigue. In particolare, per quanto attiene alla parte di competenza, sono state operate tre macrodistinzioni di disabilità (motoria, cecità assoluta ed ipovedente), grazie alla quali è stato possibile considerare le esigenze ad esse collegate e delineare gli interventi tecnici e le azioni necessarie per l'eliminazione di barriere sensoriali e di dislivelli.

La Regione ha inoltre avviato, insieme al Comune di Bologna, le prime fasi ricognitive e d'indagine relative ad un progetto di **Mobility Management di Zona**, allo scopo di favorire l'azione coordinata delle molteplici aziende del comparto in oggetto, promuovendone la partecipazione ai processi di analisi e di decisione ed accrescendone la consapevolezza in merito alle politiche in corso di attivazione.

L'attuazione del Piano della Mobilità ha implicato, anche nel 2008, molteplici **attività di informazione e di comunicazione**, svolte attraverso diversi strumenti quali:

- il **sito web espressamente dedicato al mobility management** - www.regione.emilia-romagna.it/mobilitymanagement - utilizzato per diffondere le informazioni agli stakeholders interni ed esterni della Regione;
- la redazione e la diffusione di opuscoli, libretti, brochures e **materiale informativo/divulgativo/illustrativo**;
- la rubrica sulla Intranet della Regione (Internos – Trasporti e mobilità aziendale) riservata ai collaboratori regionali, con informazioni su servizi di abbonamento al trasporto pubblico locale su gomma; posti auto aziendali; car-sharing; car pooling; bike-sharing aziendale e abbonamenti al trasporto ferroviario;
- l'organizzazione e la partecipazione a fiere, manifestazioni, convegni, conferenze, seminari e workshop, unitamente all'elaborazione di pubblicazioni, indagini, studi e ricerche finalizzate soprattutto allo sviluppo di una cultura diffusa della mobilità sostenibile.

ALLEGATI

Linee guida per la mobilità sostenibile: aree di intervento/Assi/Azioni prioritarie /Indicatori di risultato – Settore Ferroviario

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

Aree di intervento	Settori di intervento	Assi/Misure di intervento	Classificazione delle azioni/interventi in priorità	Indicatori di risultato
A. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	a.2 AUTOFILOVIARIO	a.2.1 Sviluppo/riqualificazione	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento e ammodernamento dei veicoli del TPL; Promozione e Sostegno B4 del trasporto pubblico locale con il miglioramento della qualità del servizio e la realizzazione di infrastrutture per il TPL; implementazione di sistemi per la sicurezza personale/patrimoniale; 	<ul style="list-style-type: none"> Percorrenza dei veicoli per classe ambientale e tipologia di carburante; stima delle emissioni dei vari inquinanti risparmiate grazie al rinnovo del parco TPL; età media del parco veicoli; consumo per tipologia di carburanti nei veicoli TPL; parametri quantitativi ed economici dei servizi: percorrenze in km, n. viaggiatori trasportati, ricavi tariffari; km rete TPL; posti-km offerti e n. viaggiatori-km; velocità commerciale media e urbana in km/h; quantità e % di incremento sulla rete TPL della lunghezza delle corsie riservate ai veicoli del TPL; qualità del TP con parametri di regolarità, puntualità, sicurezza e accessibilità del servizio; quantità e percentuale di incidenza dei veicoli pubblici con AVM, delle paline “intelligenti” e degli altri servizi di infomobilità; n. posti di sosta per singoli mezzi di spostamento nei parcheggi scambiatori treno-bus-bici e n.utilizzatori; n. utenti e km percorsi con servizi integrativi.
		a.2.2 Accessibilità/Sicurezza	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di sistemi di tariffazione integrata STIMER; realizzazione di Servizi di infomobilità; razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico urbano; sviluppo dell’intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico ferro-gomma e di interscambio con quello privato; realizzazione dei servizi complementari al trasporto pubblico locale (servizi a chiamata); interventi a supporto dell’utenza debole; riqualificazione ambiti delle fermate del TPL; integrazione fermate ferroviarie e TPL e adeguamento funzionale e infrastrutturale. 	

Linee guida per la mobilità sostenibile: aree di intervento/Assi/Azioni prioritarie/Indicatori di risultato – Mobilità ciclopedonale

Aree di intervento	Settori di intervento	Assi/Misure di intervento	Classificazione delle azioni/interventi in priorità	Indicatori di risultato
B. MOBILITÀ CICLOPEDONALE E INNOVATIVA	b.1 MOBILITÀ CICLO- PEDONALE	B.1.1 Sviluppo/riqualificazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potenziamento e messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani, con particolare riguardo al collegamento con i poli dei servizi; ▪ strutture per il parcheggio in sicurezza di bici presso i poli attrattori (es. scuole, centri sportivi, stazioni e fermate del trasporto pubblico, luoghi di lavoro); ▪ strutture per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale nelle fasce giovanili; ▪ strutture per il deposito e il noleggio di bici in ambito urbano; ▪ sviluppo della rete ciclabile di collegamento tra centri urbani. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Percorsi ciclabili e pedonali in km; ▪ Percorsi sicuri casa scuola in km e numero di scuole coinvolte rispetto al totale; ▪ zone 30 e lunghezza percorsi sicuri in km; ▪ n. incidenti, morti e feriti con particolare riguardo all'utenza debole; ▪ n. punti attrezzati per il ricovero o noleggio di bici e numero di bici; ▪ n. utilizzatori dei percorsi e incidenza della diversione modale.
		b.1.2 Accessibilità/Sicurezza	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sviluppo dell'intermodalità con percorsi ciclopedonali di ricucitura della rete in accesso alle fermate del tp su ferro e gomma; ▪ informazione all'utenza (mappe, punti di ascolto, ...); ▪ messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali; ▪ percorsi sicuri casa scuola; ▪ infrastrutture a supporto di percorsi pedonali (es. panchine, alberature, cestini...). 	

Linee guida per la mobilità sostenibile: aree di intervento/Assi/Azioni prioritarie /Indicatori di risultato – Mobility management

Aree di intervento	Settori di intervento	Assi/Misure di intervento	Classificazione delle azioni/interventi in priorità	Indicatori di risultato
B. ALTRE FORME DI MOBILITÀ E INNOVATIVE	b.2 MOBILITY MANAGEMENT	B.2.1 Sviluppo	<ul style="list-style-type: none"> Supporto e diffusione della figura del Mobility Manager e promozione di interventi di sostegno alla rete dei Mobility Manager; definizione di piani di mobilità integrati a livello d'area e miglioramento dell'integrazione tra i modi di trasporto; verifica e monitoraggio della redazione, attuazione e del previsto aggiornamento annuale dei Piani di spostamento casa-lavoro; incentivazione al rinnovo del parco auto pubblico e privato privilegiando l'acquisto di veicoli ecocompatibili (ibridi, elettrici, ecc.); stipula di accordi con Comuni, Province ed altri soggetti interessati per la definizione e la promozione di contenuti minimi dei PSCL e per la loro implementazione. 	<ul style="list-style-type: none"> n. Mobility Manager nominati e relativa percentuale di designazione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/1998; n. piani di mobilità integrati a livello d'area sottoscritti; n. piani di spostamento casa-lavoro e relativa percentuale di redazione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/1998; n. accordi sottoscritti e relativa percentuale di sottoscrizione rispetto a quanto previsto dal D.M. 27/3/1998; riduzione delle percorrenze delle autovetture private e determinazione percentuale annuale relativa ai diversi anni di vigenza del Piano di spostamento casa-Lavoro; determinazione percentuale delle tipologie di autoveicoli elettrici, ibridi, alimentati a gas naturale, a GPL e/o a carburanti alternativi recanti pari livello di emissioni acquistati rapportata alla totalità dei veicoli in dotazione.
		b.2.2 Attuazione	<ul style="list-style-type: none"> Incentivazione e sviluppo di strumenti volti alla condivisione d'informazioni, analisi e valutazioni, tra i responsabili della mobilità aziendale ed i responsabili delle strutture comunali di supporto e coordinamento; definizione di regole e programmi volti a garantire un razionale utilizzo dei posti-auto aziendali disponibili; promozione e diffusione del telelavoro e razionalizzazione/riorganizzazione degli orari degli spostamenti quotidiani del personale dipendente da e verso le sedi di lavoro; ampliamento, incentivazione e diffusione del bike-sharing, del car-pooling, del car-sharing, del taxi collettivo, dei servizi di navetta aziendali ed interaziendali, dei DRT –Demand Responsive Transport; gestione dell'integrazione di tecnologie provenienti da comparti diversi finalizzate all'individuazione di sistemi e soluzioni tecnologiche all'avanguardia nel settore della mobilità. 	<ul style="list-style-type: none"> N. strumenti di comunicazione dedicati/adibiti alla gestione della mobilità aziendale; riduzione dei posti auto dedicati alla sosta/parcheggio dei dipendenti; incremento del coefficiente di riempimento, in termini di passeggeri/veicolo; n. di dipendenti che svolgono telelavoro e % sul totale; n. bici aziendali adibite al bike-sharing; n. dipendenti effettuanti car-pooling e % sul totale; n. dipendenti iscritti al car-sharing e % sul totale; n. utenti TP % sul totale; n. navette aziendali integrative/di supporto alle reti esistenti; n. sistemi informativi/database/applicativi/soluzioni tecnologiche dedicate alla gestione della mobilità aziendale.

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

Linee guida per la mobilità sostenibile: criteri Generali di selezione delle proposte di intervento

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

Linee guida per la mobilità sostenibile: Piano di monitoraggio

Il piano regionale prevede il confronto degli indicatori stimati in fase progettuale con quelli misurati dopo la realizzazione dell'intervento per una comparazione dei risultati e un affinamento delle misure	A) Confronto fra obiettivi/risultati
	B) Diffusione dei risultati tra le Direzioni Generali regionali interessate
	c) Proposte di affinamento

ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ

ASSETTO DEL BACINO DI PIACENZA

SOGGETTO REGOLATORE: Tempi Agenzia S.p.A.

Tempi Agenzia S.p.A. di Piacenza detiene la proprietà della rete, degli impianti e delle altre dotazioni necessarie all'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale. Come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- gestione gara;
- gestione Contratto di Servizio (gross cost);
- attività di mobility management;
- gestione ricavi;
- gestione patrimonio (reti e officine);
- gestione sanzioni Contratto di Servizio;
- attività connesse al rilascio permessi di circolazione nelle zone a traffico limitato e alla notifica delle contravvenzioni al Codice della Strada per conto del Comune di Piacenza.

TEMPI AGENZIA S.p.A. - PIACENZA

(Le percentuali indicano le quote di partecipazione)



GESTORE DEL SERVIZIO: ATI (Associazione Temporanea di Imprese) composta da: **TEMPI S.p.A – Piacenza (mandataria)**, **APAM Esercizio S.p.A. - Mantova** e **ATC S.p.A. La Spezia (mandanti)**.

Durata del contratto di servizio: 1/1/2006-31/12/2011.

ASSETTO DEL BACINO DI PARMA

SOGGETTO REGOLATORE: Società per la mobilità e il trasporto pubblico S.p.A.

L'Agenzia S.M.T.P. S.p.A. detiene i fabbricati industriali, la filovia ecc., e, come stabilito dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- attività di pianificazione;
- gestione gara;
- stipula e gestione Contratto di Servizio (regime net-cost);
- controllo sul servizio: aspetti qualità, sicurezza e rapporti con l'utenza (artt. 14, 15 e 25 del Contratto di Servizio);
- gestione patrimonio (depositi, reti).

SOCIETÀ PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO S.p.A. – PARMA

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO: T.E.P. S.p.A. Parma

Durata del contratto di servizio: prorogato al 28/2/2011.

ASSETTO DEL BACINO DI REGGIO EMILIA

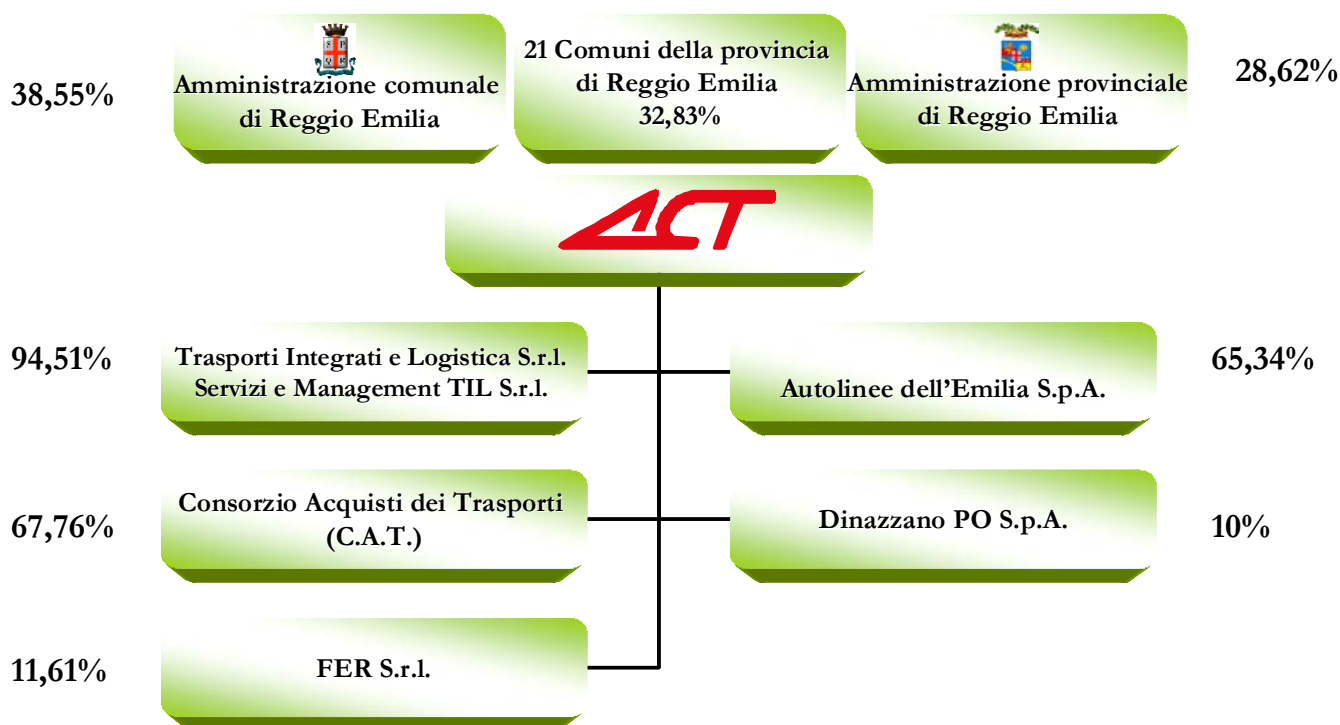
SOGGETTO REGOLATORE: Consorzio “Azienda Consorziale Trasporti – ACT”

Dal 31 dicembre 2000 il preesistente Consorzio svolge le funzioni di Agenzia ed ha assunto la denominazione di Consorzio “Azienda Consorziale Trasporti ACT”. Come previsto dall’art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- attività di pianificazione;
- gestione gara;
- stipula Contratto di Servizio (regime gross-cost);
- controllo sul servizio;
- gestione ricavi;
- gestione patrimonio (depositi, autobus, tecnologie);
- gestione officine;
- gestione Servizio ferroviario secondario.

AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI ACT – REGGIO EMILIA CONSORZIO CON FUNZIONI DI IMPRESA (Art. 31, D.Lgs. 267/00)

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO: Consorzio TPL Reggio Emilia, costituito da:

- Autolinee dell'Emilia S.p.A.
- Trasporti Integrati e Logistica S.r.l.

Durata del contratto di servizio: prorogato al 30/6/2010.

ASSETTO DEL BACINO DI MODENA

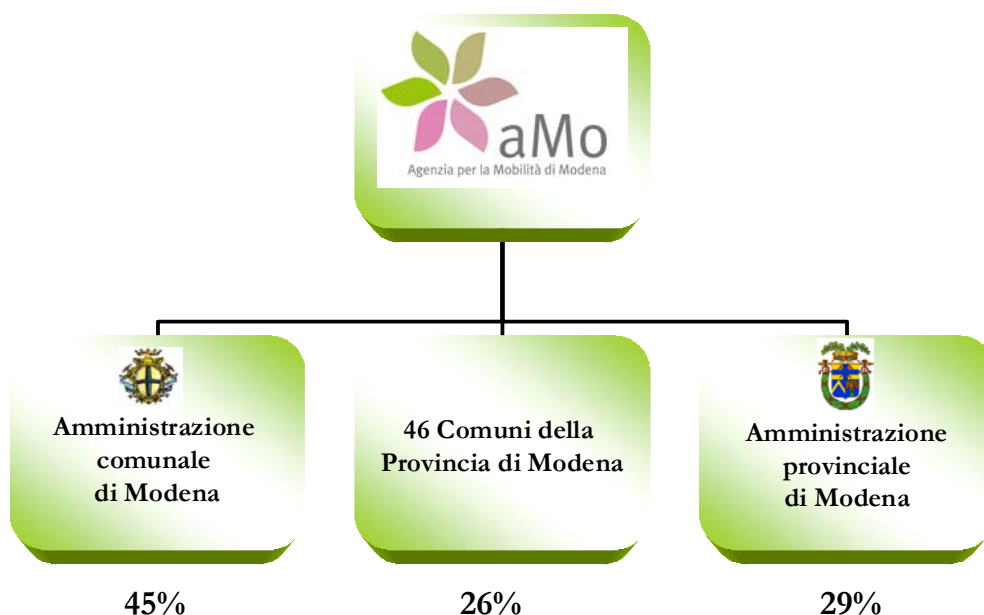
SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.

L'Agenzia detiene i depositi, la linea filoviaria, le infrastrutture di fermate extraurbane e il sistema A.V.M. e, come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- gestione gara;
- stipula e gestione del Contratto di Servizio (regime net-cost);
- controllo sul servizio;
- gestione patrimonio (depositi, reti, impianti e tecnologie);
- ruolo di pianificazione e progettazione.

AGENZIA PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI MODENA S.p.A.

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO: ATCM S.p.A.

E' in fase di svolgimento la gara per la eventuale selezione del partner industriale di minoranza (49%) di ATCM S.p.A.

Durata del Contratto di servizio: prorogato al 31/12/2011.

ASSETTO DEL BACINO DI BOLOGNA

SOGGETTO REGOLATORE: Società Reti e Mobilità S.p.A.

La SRM è stata costituita il 4 agosto 2003 dal Comune di Bologna e dalla Provincia di Bologna, mediante scissione dell'ATC S.p.A., azienda di trasporto pubblico di Bologna, con conferimento di tutte le reti, gli impianti già di proprietà dell'ATC S.p.A.

Ad S.R.M. S.p.A. compete la gestione e lo sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale di proprietà, nonché l'esercizio delle funzioni di Agenzia locale per la mobilità, a norma dell'art. 19, L.R. 30/98, svolte sulla base di un'apposita convenzione tra Provincia di Bologna, Comuni di Bologna e Imola e gli altri Comuni del bacino bolognese titolari di servizi di trasporto pubblico locale.

In particolare l'Agenzia della mobilità di Bologna svolge le seguenti funzioni:

- gestione gara;
- stipula e gestione Contratto di Servizio (regime net-cost);
- controllo sul servizio;
- gestione patrimonio (reti e depositi).

AGENZIA - SOCIETÀ RETI E MOBILITÀ S.p.A. - BO

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO:

Pubblicato il bando di gara. Attualmente il servizio è svolto in regime di proroga di contratto in affidamento diretto da:

ATC S.p.A., ACFT S.p.A., Canè Claudio, Autolinee Cinti S.r.l., Cosepuri Soc. Coop. P.a., FER S.r.l., Guidotti Giancarlo & C., Salvi Riccardo.

Durata affidamento: prorogato al 31/12/2009.

ASSETTO DEL BACINO DI FERRARA

SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia Mobilità e Impianti di Ferrara

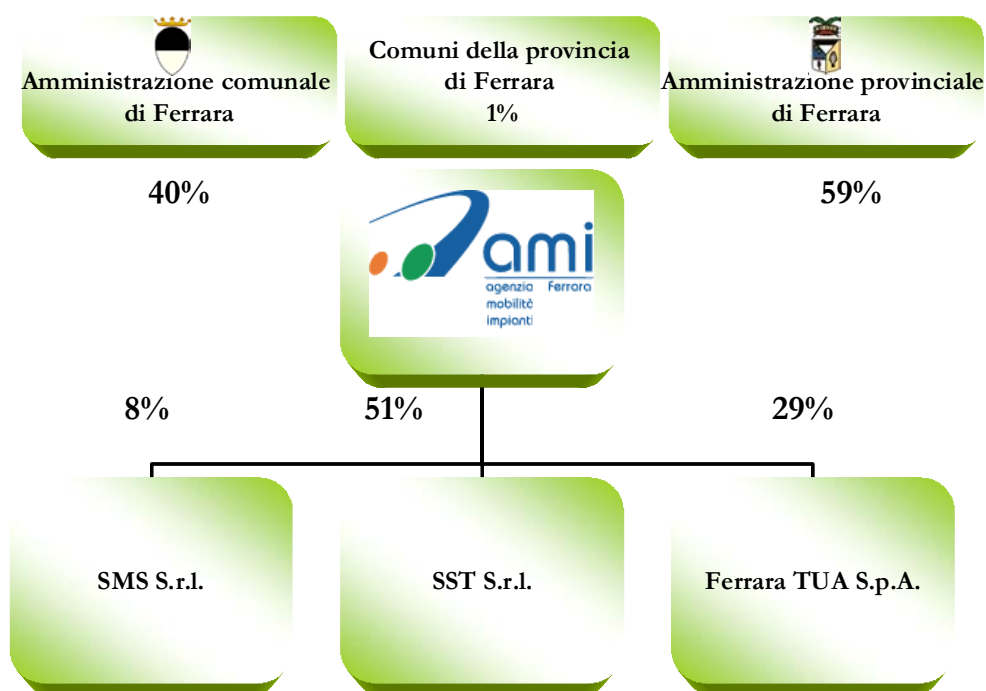
Il Consorzio AMI è proprietario degli impianti e delle dotazioni patrimoniali funzionali al TPL e svolge tutte le funzioni amministrative, compresa l'attività di regolazione e vigilanza spettanti ai Comuni e alla Provincia per il servizio di trasporto pubblico locale.

Con decorrenza 1 gennaio 2009 l'Agenzia AMI ha effettuato una cessione di ramo d'azienda verso ACFT S.p.A. per quanto riguarda le attività concernenti la gestione dei proventi tariffari.

Come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- attività di pianificazione;
- gestione gara;
- stipula e gestione del Contratto di Servizio (regime gross-cost fino al 31/12/2008);
- controllo sul servizio gestione ricavi tariffari;
- gestione patrimonio (depositi, tecnologie).

AGENZIA MOBILITÀ E IMPIANTI – FE CONSORZIO DI FUNZIONI (Art. 31, D.Lgs. 267/2000) (Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO: Il servizio è affidato, dall'1/2/2006, al **Consorzio TPF**, costituito da: **ACFT S.p.A.**, **FER Srl**, **ATCM S.p.A.**, **ATC S.p.A.** e **CONSORZIO FEM (COERBUS e SARASINI)**.

Durata contratto di servizio: fino al 31/12/2010.

ASSETTO DEL BACINO DI RAVENNA

SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia locale per la Mobilità e il Trasporto pubblico locale

L'Agenzia per la Mobilità è stata istituita, attraverso una "convenzione" stipulata tra la Provincia di Ravenna e i 18 Comuni della provincia, per l'esercizio coordinato delle funzioni previste dall'art. 19 della L.R. 30/98, ed in particolare:

- regolazione delle tariffe autofilotranviarie;
- gestione gara;
- stipula e gestione Contratto di Servizio (regime net-cost);
- controllo sul servizio;
- controllo dell'attuazione di STIMER;
- gestione dei beni conferiti;
- progettazione, organizzazione dei servizi di trasporto integrati.

AGENZIA LOCALE PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – RA CONVENZIONE TRA COMUNI (Art. 30, DLgs 267/2000)



GESTORI DEL SERVIZIO: Mete Società Consortile S.p.A.

Mete S.p.A. attualmente risulta così costituita:

- ATM S.p.A. (RA)
- Società autoservizi Cervesi SAC-SOC arl
- Co.E.R.BUS Soc. Consortile
- Coop Trasporti Riolo
- E-Bus S.p.A. (FC)
- Setram S.r.l.
- Saces S.r.l.

Durata contratto di servizio: fino al 14/4/2013 (art. 14-ter, commi 2 e 6, L.R. 30/98).

ASSETTO DEL BACINO DI FORLÌ-CESENA

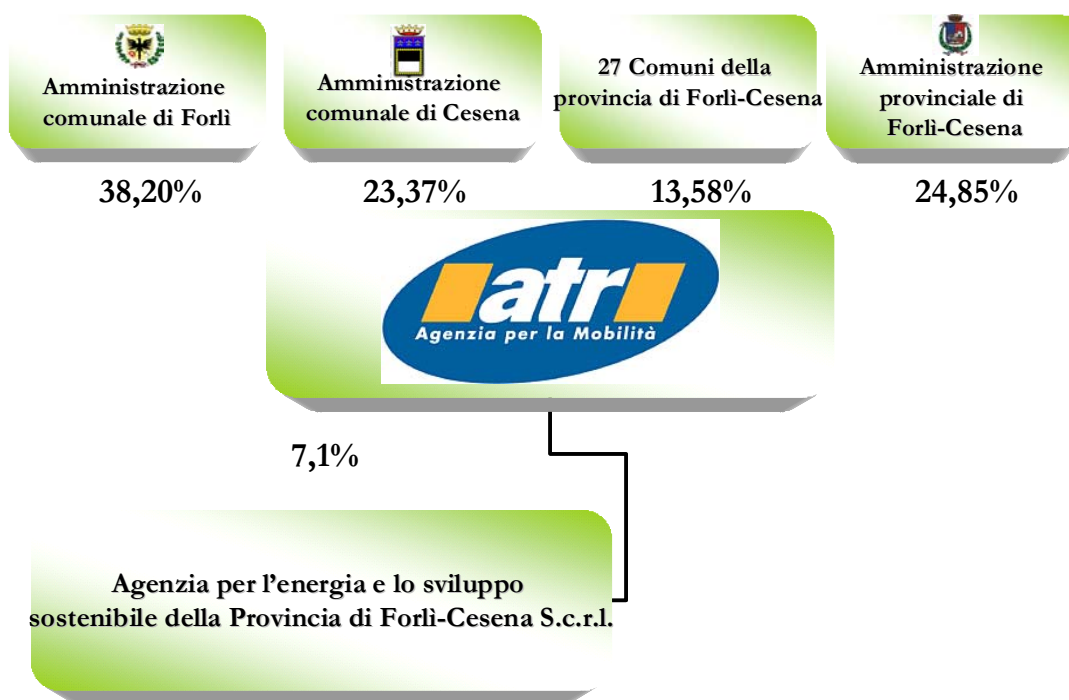
SOGGETTO REGOLATORE: Consorzio ATR

Il Consorzio ATR detiene la dotazione patrimoniale e svolge le funzioni di Agenzia locale per la mobilità previste dall'art. 19 della L.R. 30/98. In particolare, l'Agenzia si occupa di:

- attività di pianificazione;
- gestione gara;
- stipula Contratto di Servizio (regime gross-cost);
- controllo sul servizio;
- gestione dei ricavi;
- gestione patrimonio (depositi, autobus, tecnologie);
- gestione officine;
- call center;
- gestione sosta;
- gestione segnaletica;
- piani del traffico;
- mobility manager per Provincia di Forlì-Cesena;
- servizi alle scuole;
- gestione informatizzata biciclette a nolo.

CONSORZIO AZIENDA TRASPORTI (ATR) - FC CONSORZIO (Art. 31, D.Lgs. 267/2000)

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



GESTORE DEL SERVIZIO: Società Consortile A.T.G. S.p.A.

La **Società Consortile A.T.G.** risulta così costituita:

- TRAM Servizi S.p.A. (RN)
- ATM S.p.A. (RA)
- E-BUS S.p.A. (FC)
- TEAM soc. Consortile a RL
- SETRAM Srl
- METE S.p.A. (RA)
- ATC S.p.A. (BO)
- FER Srl
- ADRIABUS soc. Consortile a RL

Nel bacino di Forlì-Cesena **ATG** effettua i servizi tramite i soci **E-BUS S.p.A.** e **SETRAM S.r.l.**

Durata contratto di servizio: prorogato al 31/12/2009.

ASSETTO DEL BACINO DI RIMINI

SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia Mobilità

L'Agenzia per la Mobilità ha natura giuridica di Consorzio/Azienda denominata "Agenzia - Mobilità", ha dotazione patrimoniale di immobili, reti e impianti, ha la titolarità dei ricavi tariffari e, come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- attività di pianificazione;
- stipula e gestione del Contratto di Servizio (regime gross-cost);
- gestione ricavi;
- gestione patrimonio (depositi, reti, tecnologie);
- gestione sosta;
- predisposizione Piani della mobilità;
- piani del traffico;
- gestione sanzioni del Contratto di servizio;
- gestione tributi ex L. 507/93.



GESTORE DEL SERVIZIO: Società Consortile A.T.G. S.p.A.

La Società Consortile **A.T.G.** risulta così costituita:

- TRAM Servizi S.p.A. (RN)
- ATM S.p.A. (RA)
- E-BUS S.p.A. (FC)
- TEAM soc. Consortile a RL
- SETRAM Srl
- METE S.p.A. (RA)
- ATC S.p.A. (BO)
- FER Srl
- ADRIABUS soc. Consortile a RL

Nel bacino di Rimini **ATG** effettua i servizi tramite i soci **TRAM Servizi S.p.A., FER Srl, TEAM soc. Consortile a RL (Ditta Alunni, Bacchini snc, Autolinee Boldrini snc, Bonelli Bus sas).**

Durata contratto di servizio: prorogato al 31/12/2010.

Flussi di traffico: dettaglio traffico giornaliero medio (tgm) - Ordine decrescente per Provincia

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
BO	276	SP	SP3	SP 3 tra intersezione SP5 e ponte torrente Idice	2	A	XXX	XXX	XXX	
BO	152	SP	SP569R	SP 569 tra Innesto Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	U	64009	61819	2190	3,4
BO	244	SP	SP569R	SP 569 tra Pragatto e Innesto Variante Ponte Ronca	2	U	27548	26162	1386	5,0
BO	153	SS	SS64	SS64 tra Bologna e Pontecchio Marconi	2	U	22694	21928	766	3,4
BO	156	SP	SP253R	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	2	U	22153	21288	865	3,9
BO	255	SS	SS9	SS9 tra Castel San Pietro e Imola	2	U	21654	20852	802	3,7
BO	215	SP	SP3	SP 3 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	2	U	21617	17433	4184	19,4
BO	280	SP	SP26	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	U	21373	20900	473	2,2
BO	282	SS	SS9	SS9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	U	19322	17162	2160	11,2
BO	157	SP	SP5	SP 5 tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	U	18520	17703	817	4,4
BO	155	SS	SS9	SS9 tra San Lazzaro e Idice	2	U	18441	17839	602	3,3
BO	161	SP	SP568R	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	2	U	18046	17032	1014	5,6
BO	254	SS	SS9	SS9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	U	17324	16732	592	3,4
BO	288	SP	SP42	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	U	16243	15516	727	4,5
BO	292	SP	SP4	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP11 c/o San Pietro in Casale	2	U	15538	15039	499	3,2
BO	160	SP	SP18	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	U	14617	13622	995	6,8
BO	251	SP	SP610R	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in loc. Ca' Miseria	2	U	13468	12791	677	5,0
BO	330	SS	SS64	SS64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2	U	13382	12728	654	4,9
BO	278	SP	SP6	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	U	13224	12642	582	4,4
BO	177	SS	SS9	Prosecuzione tangenziale di Bologna - Complanare sud alla A14 nel tratto San Lazzaro/Idice	2	U	12851	12239	612	4,8
BO	246	SP	SP255R	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	U	12763	11840	923	7,2
BO	502	SP	SP26	SP 26 tra Loc. Pioppa al viadotto A1 (c/o Zola Predosa)	2	U	11954	11129	825	6,9
BO	158	SS	SS64	SS64 tra Bologna e Lovoleto	2	U	11723	11131	592	5,0
BO	505	SP	SP610R	SP 610 tra Casello A1 (Imola) e bivio SP51 per Castel Guelfo di Bologna	2	U	11463	9837	1626	14,2

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
BO	245	SP	SP569R	SP 569 da Bazzano alla loc. Mulino	2	U	11257	10584	673	6,0
BO	279	SP	SP31	SP 31 dal bivio SP28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	U	11162	10486	676	6,1
BO	504	SP	SP7	SP 7 dalla Loc. Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	U	11048	10724	324	2,9
BO	253	SP	SP253R	SP 253 dal bivio SP6 per Budrio a Medicina	2	U	10564	10069	495	4,7
BO	154	SP	SPFVS	SP Fondovalle Savena tra Rastignano e Pian di Macina	2	U	9952	9740	212	2,1
BO	291	SP	SP11	SP 11 tra San Pietro in Casale e San Vincenzo/San Venanzio	2	U	9277	8955	322	3,5
BO	275	SP	SP5	SP 5 dall'intersezione SP3 a intersezione per Ca' de Fabbri	2	U	8632	8224	408	4,7
BO	274	SS	SS64	SS64 al Confine delle province di Bologna e Ferrara	2	U	8250	7792	458	5,6
BO	247	SP	SP255R	SP 255 fra Nonantola e Sant'Agata Bolognese	2	U	8222	7082	1140	13,9
BO	627	SS	SS64	SS64 Variante di Riola di Vergato	2	U	7886	7440	446	5,7
BO	243	SP	SP27	SP 27 tra Ponte Samoggia e Muffa	2	U	7852	7432	420	5,3
BO	7	SS	SS64	SS64 tra Porretta Terme e Sambuca Pistoiese	2	U	7788	7487	301	3,9
BO	605	SP	SP324R	SP 324 da Silla alla intersezione SP623	2	U	7360	7058	302	4,1
BO	277	SP	SP6	SP 6 tra Budrio e San Martino in Argine	2	U	7317	7012	305	4,2
BO	331	SP	SP325R	SP 325 tra Casello A1 (Sasso Marconi) e Vado	2	U	7305	7038	267	3,7
BO	503	SP	SP26	SP 26 tra Calderino e Loc. Badia	2	U	6728	6602	126	1,9
BO	252	SP	SP3	SP 3 tra Budrio e bivio SP29 per Medicina	2	U	6714	6279	435	6,5
BO	281	SP	SP78	SP 78 tra Bazzano e Intersezione SP27 a Monteveglio	2	U	6701	6512	189	2,8
BO	501	SP	SP84	SP 84 Variante di Crevalcore	2	U	6120	5406	714	11,7
BO	285	SP	SP1	SP 1 fra Crevalcore e Decima	2	U	5919	5610	309	5,2
BO	290	SP	SP11	SP 11 fra Pieve di Cento e San Pietro in Casale	2	U	5785	5522	263	4,5
BO	52	SP	SP253R	SP 253 tra Sesto Imolese e Medicina	2	U	5545	5048	497	9,0
BO	600	SP	SP19	SP 19 tra SP31 e Medicina	2	U	5325	4887	438	8,2
BO	604	SP	SP37	SP 37 da Sasso Marconi alla intersezione SP58	2	U	5142	4944	198	3,9
BO	603	SP	SP10	SP 10 dalla Loc. Decima al Confine provinciale BO/FE	2	U	3788	3600	188	5,0
BO	601	SP	SP21	SP 21 da Castel San Pietro alla intersezione SP35 (Sassoleone)	2	U	3730	3627	103	2,8
BO	602	SP	SP9	SP 9 da Crevalcore alla Loc. Caselle	2	U	2192	2105	87	4,0

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
FC	259	SP	SP7	SP 7 (EXSS71BIS) in loc. Calabrina al Confine Provinciale	2	A	XXX	XXX	XXX	
FC	630	SS	SS9	SS9 tra Tangenziale di Cesena (intersezione EXSS71BIS) e intersezione SP304R	4	U	XXX	XXX	XXX	
FC	174	SS	SS9	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	U	25950	25231	719	2,8
FC	261	SS	SS9	SS9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	U	25767	23686	2081	8,1
FC	258	SS	SS9	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	U	24494	22670	1824	7,4
FC	175	SS	E45	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate	4	U	23196	18537	4659	20,1
FC	349	SS	SS16	SS16 tra Cervia e Cesenatico	2	U	18970	16913	2057	10,8
FC	262	SS	SS9	SS9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	2	U	17877	16745	1132	6,3
FC	344	SS	E45	E45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	U	17699	14912	2787	15,7
FC	342	SP	SP33	SP 33 in località Gatteo	2	U	13955	13287	668	4,8
FC	608	SP	SP140	SP140 da Diegaro (SS9) a Pievesestina (E45)	2	U	13106	11982	1124	8,6
FC	631	SS	E45	E45 tra Sarsina e San Piero in Bagno	4	U	12308	XXX	XXX	
FC	260	SP	SP8	SP 8 tra Cesena e A14	2	U	11582	11288	294	2,5
FC	173	SP	SP4	SP 4 (EXSS310) tra Ronco (SS9) e bivio SP 72 (Para)	2	U	10019	9544	475	4,7
FC	170	SS	SS67	SS67 tra Rovere e Forlì	2	U	9903	9476	427	4,3
FC	435	SP	SP37	SP 37 dalla loc. Selbagnone al bivio SP 72 (Meldola)	2	U	9598	9040	558	5,8
FC	629	SS	SS9	SS9 tra Tangenziale di Forlì (intersezione SS9) e intersezione SS67	2	U	9198	8574	624	6,8
FC	348	SP	SP10	SP 10 dal bivio intersezione SP89 (San Mauro Pascoli) c/o A14 al bivio SS16 (San Mauro Mare)	2	U	9141	8853	288	3,2
FC	171	SP	SP56	SP 56 tra Forlì e bivio SS67 (Castrocaro Terme)	2	U	8623	8434	189	2,2
FC	340	SP	SP72	SP 72 tra S.Martino in Strada e bivio EXSS310R (Meldola)	2	U	7882	7410	472	6,0
FC	176	SP	SP2	SP 2 (EXSS254) in loc. La Caserma al Confine Provinciale	2	U	7860	7572	288	3,7
FC	339	SP	SP3	SP 3 (EXSS9TER) tra San Lorenzo in Noceto e Predappio	2	U	7562	7216	346	4,6
FC	345	SS	E45	E45 tra Verghereto e il Confine regionale	4	U	7277	5099	2178	29,9
FC	116	SP	SP138	SP 138 tra S.Piero in Bagno (E45) e Bagno di Romagna	2	U	6021	5776	245	4,1
FC	343	SP	SP4	SP 4 tra Galeata e Santa Sofia	2	U	5833	5527	306	5,2

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
FC	425	SS	SS67	SS67 tra Dovadola e Rocca San Casciano	2	U	4261	4068	193	4,5
FC	607	SP	SP1	SP 1 da Villafranca di Forlì al Confine Provinciale	2	U	3807	3608	199	5,2
FC	9	SS	SS67	SS67 Tosco-Romagnola e Confine Regionale	2	U	1579	XXX	XXX	
FC	436	SP	SP26	SP26 da Santa Sofia a San Piero in Bagno	2	U	1180	1123	57	4,8
FE	606	SP	CISPADANA	Cispadana in Loc. Sant'Agostino/San Carlo	2	A	XXX	XXX	XXX	
FE	289	SP	SP66	SP 66 (EX SS 255) fra Cento e Sant'Agostino	2	U	13238	12670	568	4,3
FE	53	SS	SS309	SS309 a San Giuseppe di Comacchio	2	U	11847	8506	3341	28,2
FE	628	SS	SS309	SS309 tra Comacchio e Confine Provinciale (FE/RA)	2	U	11421	7684	3737	32,7
FE	287	SP	SP6	SP 6 fra Cento e Pilastrello	2	U	7977	7607	370	4,6
FE	377	SP	SP18	SP 18 tra Bondeno e il Confine regionale	2	U	5530	5200	330	6,0
FE	236	SP	SP67	SP 67 (EX SS 468) tra Casumaro e Confine provinciale	2	U	4947	4522	425	8,6
FE	411	SP	SP53	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	2	U	4596	4481	115	2,5
FE	410	SP	SP54	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	2	U	4381	4122	259	5,9
FE	376	SP	SP68	SP 68 (EXSS495) tra Portomaggiore e la Superstrada Ferrara-Mare	2	U	3207	3066	141	4,4
FE	115	SP	SP68	SP 68 (EX SS 495) ad Ariano Polesine al Confine regionale	2	U	2714	2483	231	8,5
FE	16	SP	SP69	SP69 (EX SS 496) in loc. Pilastri al Confine regionale	2	U	1710	1582	128	7,5
MO	319	SP	SP15	SP 15 tra Sassuolo e Magreta	2	A	XXX	XXX	XXX	
MO	381	SS	SS9	Tangenziale Modena	4	U	52900	47694	5206	9,8
MO	453	SP	MO - SASS	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	U	38041	33987	4054	10,7
MO	149	SP	SP255R	SP 255R tra Modena e Navicello	2	U	31970	29572	2398	7,5
MO	148	SS	SS9	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	2	U	29445	27444	2001	6,8
MO	29	SS	SS9	SS9 tra Modena e Rubiera	2	U	25916	23751	2165	8,4
MO	328	SP	SP486R	SP 486R tra Modena e Baggiovara	2	U	24454	23846	608	2,5
MO	321	SP	SP467R	SP 467R var. fra SP 486R e confine provinciale	4	U	23842	21129	2713	11,4
MO	150	SS	SS12	SS12 tra Modena e Bastiglia	2	U	22203	20643	1560	7,0
MO	146	SS	SS12	SS12 tra Montale e Modena	2	U	20449	19290	1159	5,7
MO	151	SP	SP413R	SP 413R tra Modena e Ganaceto	2	U	20198	19044	1154	5,7

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
MO	147	SP	SP623R	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	2	U	17860	15391	2469	13,8
MO	162	SS	SS9	SS9 località Cavazzona	2	U	16929	15186	1743	10,3
MO	269	SS	SS12	SS12 a Medolla	2	U	15886	14510	1376	8,7
MO	242	SS	SS12	SS12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	2	U	14389	13532	857	6,0
MO	323	SP	SP467R	SP 467R fra SP 3 e SS 12	2	U	13500	11093	2407	17,8
MO	634	SS	SS12	SS12 tra Pavullo e intersezione SP31	2	U	11291	10965	326	2,9
MO	17	SS	SS12	SS12 dell'Abetone e Brennero al Confine regionale (Lombardia)	2	U	10136	9234	902	8,9
MO	632	SS	SS9	SS9 tra complanare Tangenziale sud alla A1 (direzione Reggio Emilia-intersezione Modena/Sassuolo) e intersezione SS12	2	U	6803	6288	515	7,6
MO	633	SS	SS9	SS9 tra complanare Tangenziale sud alla A1 (direzione Bologna-intersezione Modena/Sassuolo) e intersezione SS12	2	U	6739	6228	511	7,6
MO	609	SP	SP4	SP 4 dal bivio SP22 (per SS 12) al bivio SP 26 (per Pavullo nel Frignano)	2	U	4457	4124	333	7,5
MO	6	SS	SS12	SS12 tra Fiumalbo e Abetone	2	U	1658	1605	53	3,2
PC	128	SP	SP10R	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	2	A	XXX	XXX	XXX	
PC	390	SP	SP462R	SP 462R dal bivio SP 10R in loc. Monticelli a Cortemaggiore	2	U	XXX	XXX	XXX	
PC	635	SS	SS9	SS9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6	4	U	37253	34772	2481	6,7
PC	122	SP	SP10R	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	2	U	31950	30534	1416	4,4
PC	615	SC	SC	Viabilità Comunale Piacenza (c/o Ponte Po)	2	U	27223	26798	425	1,6
PC	391	SP	SP10R	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	2	U	22244	21156	1088	4,9
PC	127	SS	SS9	SS9 tra Piacenza e Pontenure	2	U	21654	20179	1475	6,8
PC	125	SP	SP654R	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	2	U	19242	18371	871	4,5
PC	123	SP	SP28	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	2	U	16274	15711	563	3,5
PC	124	SS	SS45	SS45 tra Piacenza e Settima	2	U	16141	15446	695	4,3
PC	219	SS	SS9	SS9 tra Fiorezuola d'Arda e Pontenure	2	U	15840	14717	1123	7,1
PC	126	SP	SP6	SP 6 tra Piacenza (Tg Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in loc. San Giorgio Piacentino	2	U	15775	15196	579	3,7
PC	108	SP	SP412R	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A21) e ponte fiume Po	2	U	13689	11880	1809	13,2

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
PC	220	SS	SS9	SS9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al Confine provinciale	2	U	12614	11430	1184	9,4
PC	95	SP	SP10R	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	U	12203	11409	794	6,5
PC	617	SP	SP7	SP7 dalla loc. Gragnanino alla loc. Mamago	2	U	11283	10810	473	4,2
PC	309	SP	SP10R	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	U	11196	10605	591	5,3
PC	385	SP	SP10R	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale	2	U	11134	10341	793	7,1
PC	393	SP	SP10R	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	2	U	10012	8937	1075	10,7
PC	303	SP	SP11	SP 11 fra Borgonovo e Gragnano	2	U	8104	7756	348	4,3
PC	301	SP	SP4	SP 4 tra Fiorenzuola d'Arda (Tg Sud) e Castell'Arquato	2	U	7994	7518	476	6,0
PC	308	SP	SP412R	SP 412R fra Pianello Val Tidone e Borgonovo Val Tidone	2	U	7355	7000	355	4,8
PC	300	SP	SP462R	SP 462R fra Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore	2	U	7233	6601	632	8,7
PC	304	SP	SP42	SP 42 fra Podenzano e bivio SP 6/ponte fiume Nure in loc. San Giorgio Piacentino	2	U	6430	6082	348	5,4
PC	614	SP	SP587R	SP587R dal bivio SP10R alla A21Dir	2	U	6051	5703	348	5,8
PC	388	SP	SP31	SP 31 fra bivio SP 12 in loc.Castelnuovo Fogliani e il Confine provinciale	2	U	5013	4896	117	2,3
PC	447	SP	SP28	SP 28 in località Molinazzo	2	U	4921	4738	183	3,7
PC	306	SP	SP654R	SP 654R fra Ponte dell'Olio e Bettola	2	U	4891	4733	158	3,2
PC	305	SP	SP6BIS	SP 6BIS fra Carpaneto e Castell'Arquato	2	U	4865	4572	293	6,0
PC	307	SS	SS45	SS45 tra Rivergaro e Perino	2	U	4509	4340	169	3,7
PC	616	SP	SP588R	SP 588R dal Casello A21 di Castelvetro Piacentino a Villanova d'Arda	2	U	4318	4071	247	5,7
PC	389	SP	SP588R	SP 588R fra Villanova d'Arda e Confine provinciale	2	U	3993	3708	285	7,1
PC	118	SS	SS45	SS45 tra Ottone e Gorreto	2	U	747	726	21	2,8
PR	405	SP	SP15	SP 15 fra SS62 e Sala Baganza	2	A	XXX	XXX	XXX	
PR	636	SS	SS9	SS9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R	4	U	53219	50415	2804	5,3
PR	129	SS	SS9	SS9 tra Parma e Ponte Taro (Tangeziale nord di Parma)	4	U	34290	30878	3412	10,0
PR	25	SS	SS9	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	U	29044	27354	1690	5,8
PR	221	SS	SS9	SS9 tra Fidenza e A15	2	U	21373	19392	1981	9,3
PR	134	SP	SP343R	SP 343R tra Parma e San Polo	2	U	20208	17789	2419	12,0
PR	130	SS	SS62	SS62 tra Parma e Collecchio	2	U	19614	18618	996	5,1

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
PR	132	SP	SP513R	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	U	19381	18718	663	3,4
PR	131	SP	SP665R	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	U	18437	17704	733	4,0
PR	133	SP	SP62R	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	2	U	17298	15928	1370	7,9
PR	612	SP	SP665R	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	2	U	14475	13705	770	5,3
PR	222	SP	SP359R	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	U	14355	13972	383	2,7
PR	397	SP	SP12	SP 12 fra Casello A1 e Fidenza	2	U	13412	11775	1637	12,2
PR	637	SS	SS62	SS62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	U	13327	12647	680	5,1
PR	402	SP	SP18	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	U	12409	12127	282	2,3
PR	19	SP	SP343R	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	2	U	12175	10378	1797	14,8
PR	135	SP	SP10	SP 10 tra Parma (Tg) e Viarolo	2	U	11531	10757	774	6,7
PR	223	SP	SP357R	SP 357R tra SS 9 e Noceto	2	U	10250	9302	948	9,2
PR	404	SP	SP32	SP 32 da Felino al bivio SP 665R per Langhirano	2	U	10165	9578	587	5,8
PR	611	SP	SP357R	SP 357R da Fornovo di Taro al bivio SP 93 per Fidenza	2	U	10126	9616	510	5,0
PR	226	SP	SP32	SP 32 dal bivio SP16 (per Langhirano) al bivio SP665R	2	U	10043	9499	544	5,4
PR	396	SP	SP28	SP 28 fra Fornovo di Taro e Varano de Melegari centro abitato Viazzano	2	U	6996	6698	298	4,3
PR	401	SP	SP513R	SP 513R fra Traversetolo e confine provinciale	2	U	6964	6554	410	5,9
PR	302	SP	SP12	SP 12 da Fidenza (Casello A1) e Soragna	2	U	6750	6107	643	9,5
PR	613	SP	SP16	SP 16 dalla loc. Basilicanova al bivio SP 32 centro abitato Mamiano	2	U	6662	6411	251	3,8
PR	400	SP	SP10	SP 10 da San Secondo Parmense al bivio per Roccabianca centro abitato Pizzo	2	U	6239	5646	593	9,5
PR	403	SP	SP72	SP 72 tra Parma e Mezzani	2	U	6135	5783	352	5,7
PR	227	SP	SP34R	SP 34 da Colorno al bivio SP 60 (al Confine provinciale)	2	U	5458	5209	249	4,6
PR	398	SP	SP11	SP 11 tra Fontevivo e Tg/Cispadana	2	U	4570	4216	354	7,7
PR	395	SP	SP308R	SP 308R da Fornovo di Taro (bivio SS 62) a Solignano	2	U	4485	4203	282	6,3
PR	394	SP	SP523R	SP 523R da Roccamurata (bivio SP 308R) a Borgo Val di Taro	2	U	4474	4162	312	7,0
PR	295	SP	SP9	SP 9 fra Colorno e Torrile centro abitato di Bezze	2	U	4299	3992	307	7,1
PR	104	SP	SP10	SP 10 tra Ragazzola e San Daniele Po	2	U	3940	3321	619	15,7
PR	610	SP	SP11	SP 11 da Soragna a Roncole Verdi	2	U	3300	3038	262	7,9

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
PR	298	SP	SP588R	SP 588R da Castione Marchesi (A1) a Busseto	2	U	3105	2945	160	5,2
PR	399	SP	SP43	SP 43 tra Trecasali (bivio SP 8) e Torrice	2	U	2817	2602	215	7,6
PR	218	SP	SP10	SP 10 tra Polesine e Roccabianca su Variante Zibello	2	U	2632	2325	307	11,7
RA	334	SP	SP8	SP 8 dal Casello A1 (Faenza) a Cotignola	2	A	XXX	XXX	XXX	
RA	380	SS	SS309DIR	SS309dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	2	A	XXX	XXX	XXX	
RA	333	SS	SS9	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	U	23802	23011	791	3,3
RA	337	SP	SP14	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	2	U	12040	11506	534	4,4
RA	336	SP	SP253R	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	U	10890	10416	474	4,4
RA	256	SP	SP302R	SP 302R tra Faenza (bivio SP 66) e Brisighella	2	U	9744	9503	241	2,5
RA	332	SP	SP306R	SP 306R fra Castelbolognese e Riolo Terme	2	U	9241	8723	518	5,6
RA	446	SP	SP13	SP 13 Loc. S.Maria di Fabriago	2	U	8258	7711	547	6,6
RA	618	SP	SP16	SP16 da Faenza al Confine Provinciale	2	U	8141	7627	514	6,3
RA	335	SP	SP7	SP 7 tra l'A14 (bivio SP 29) e l'A14dir (Barbiano)	2	U	7074	6670	404	5,7
RA	257	SP	SP306R	SP 302R tra Faenza e il bivio SP 4 (a sud di Russi)	2	U	6792	6608	184	2,7
RA	443	SP	SP253R	SP 253 fra Bagnacavallo (A14Dir) e Godo (bivio SP 302R)	2	U	6282	6063	219	3,5
RA	444	SP	SP5	SP 5 fra Russi e San Pancrazio	2	U	5736	5517	219	3,8
RA	445	SP	SP610R	SP 610 fra SP 253R e Conselice	2	U	4465	3963	502	11,2
RA	98	SP	SP302R	SP 302R tra Brisighella e Marradi	2	U	3892	3802	90	2,3
RA	357	SP	SP306R	SP 306R fra Casola Valsenio e bivio SP65 c/o loc Isola	2	U	3841	3570	271	7,1
RA	442	SP	SP118	SP 118 tra Casemurate (bivio SP 254R) e il Confine provinciale	2	U	3838	3470	368	9,6
RA	619	SP	SP8/B	SP8/B da Bagnacavallo al bivio SS16	2	U	3229	3096	133	4,1
RE	238	SP	SP37	SP 37 fra Albinea e Scandiano (bivio SP 7)	2	U	XXX	XXX	XXX	
RE	428	SP	SP19	SP 19 fra Colombaia (bivio SP 76) e il Bivio SP 486R (Confine provinciale)	2	A	XXX	XXX	XXX	
RE	383	SS	SS9	Tangenziale Reggio Emilia	4	U	26978	23996	2982	11,1
RE	140	SS	SS9	SS9 tra Masone e Rubiera	2	U	25415	23124	2291	9,0
RE	239	SP	SP486R	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	U	22341	19585	2756	12,3
RE	143	SP	SP63R	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	U	21864	20554	1310	6,0
RE	137	SP	SP28	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	2	U	21754	21221	533	2,5
RE	638	SS	SS9	SS9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	U	20442	18937	1505	7,4
RE	139	SP	SP467R	SP 467R tra Fogliano e Loc. Pratissole (c/o Scandiano)	2	U	16019	15293	726	4,5

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
RE	622	SP	SP468R	SP468R tra Correggio e il Confine provinciale	2	U	14532	XXX	XXX	
RE	623	SP	SP30	SP30 tra Campagnola Emilia e il Confine provinciale	2	U	14259	13271	988	6,9
RE	112	SP	SP358R	SP 358R tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	U	13314	12134	1180	8,9
RE	426	SS	SS63	SS63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	U	13219	12791	428	3,2
RE	237	SP	SP23	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	U	13132	12523	609	4,6
RE	310	SP	SP358R	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2	U	13105	12441	664	5,1
RE	138	SS	SS63	SS63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	U	12129	11704	425	3,5
RE	312	SP	SP42	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	U	11840	10921	919	7,8
RE	624	SP	SP23	SP23 tra Rivalta e la Variante di Montecavolo	2	U	10281	9976	305	3,0
RE	228	SP	SP62R	SP 62R tra Brescello (bivio SP 41) e Sorbolo (bivio SP 20)	2	U	10276	9076	1200	11,7
RE	449	SP	SP111	SP 111 (EXSP67) fra via Emilia e Variante Asse Val d'Enza	2	U	9670	8218	1452	15,0
RE	314	SP	SP2	SP 2 fra Reggiolo (bivio SP 2) e loc. Villarotta (SP 84)	2	U	9492	8761	731	7,7
RE	500	SP	SP513R	SP 513R fra San Polo d'Enza e Canossa (c/o bivio SP 54)	2	U	9444	9069	375	4,0
RE	318	SP	SP51R	SP 51 fra Sassuolo (bivio SP 467R) e Rubiera	2	U	9176	7253	1923	21,0
RE	430	SP	SP28	SP 28 tra Montecchio Emilia e Cavriago (bivio SP 22)	2	U	9084	8601	483	5,3
RE	427	SP	SP7	SP 7 fra Viano e Scandiano (bivio SP 37)	2	U	9033	8504	529	5,9
RE	311	SP	SP62R	SP 62R (Variante) fra la loc. San Giacomo (bivio SP 42) ed SP 2 (c/o loc. Tagliata)	2	U	8936	7574	1362	15,2
RE	452	SP	SP3	SP 3 sulla variante tra Bagnolo in Piano e il Casello A1 di Reggio Emilia	2	U	8708	7836	872	10,0
RE	107	SP	SP85	SP 85 tra Rubiera e bivio SP 13MO (c/o Campogalliano)	2	U	8659	7853	806	9,3
RE	141	SP	SP468R	SP 468R tra Reggio Emilia e bivio SP 29 (c/o A1)	2	U	8572	8354	218	2,5
RE	451	SP	SP62R	SP 62R sulla Variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	U	8510	7048	1462	17,2
RE	230	SP	CISPADANA	Cispadana da Boretto (bivio Variante SP 358R) a Gualtieri (bivio SP 63R)	2	U	8362	6955	1407	16,8
RE	450	SP	SP35	SP 35 sul Ponte Po	2	U	8246	7362	884	10,7
RE	229	SP	SP358R	SP 358R tra bivio SP 1 (a nord di Poviglio) e Boretto (innesto Variante)	2	U	7945	7082	863	10,9
RE	432	SP	SP67	SP 67 fra Calerno e Montecchio Emilia	2	U	7913	7039	874	11,0
RE	448	SP	SP5	SP 5 fra Reggiolo e intersezione SP 45 per Fabbrico	2	U	7867	7263	604	7,7
RE	231	SP	SP63R	SP 63R tra la Loc. Santa Vittoria (c/o bivio SP 81) e la Cispadana	2	U	7398	6879	519	7,0
RE	429	SP	SP12	SP 12 fra San Polo d'Enza e Montecchio Emilia (Variante sud abitato)	2	U	7303	6695	608	8,3

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
RE	356	SP	SP2	SP 2 fra Reggiolo (bivio Variante nord) e Confine regionale	2	U	6367	5659	708	11,1
RE	431	SP	SP12	SP 12 fra Sant'Ilario d'Enza (Variante sud) e Montecchio Emilia	2	U	5931	5802	129	2,2
RE	639	SS	SS63	SS63 Variante di Casina	2	U	5726	5491	235	4,1
RE	620	SP	SP113	SP 113 (EXSP29) sulla Variante di San Martino in Rio/Correggio c/o le Loc. Prato/Gazzata	2	U	5665	5053	612	10,8
RE	294	SP	SP111	SP 111 (EX SP67) sulla Variante Asse Val'Enza (dal bivio per loc. Nocetolo al bivio per Castelnovo di Sotto)	2	U	4371	3630	741	17,0
RE	434	SP	SP39	SP 39 tra bivio Variante abitato Taneto/Sant'Ilario e Campegine	2	U	3793	3713	80	2,1
RE	621	SP	SP513R	SP 513R a nord di Vetto	2	U	2425	2281	144	5,9
RE	117	SS	SS63	SS63 tra Collagna e Sassalbo (Passo del Cerreto)	2	U	766	725	41	5,4
RN	351	SS	SS72	SS72 tra Rimini e San Marino	4	U	XXX	XXX	XXX	
RN	355	SP	SP17	SP 17 tra S.Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (Variante)	2	A	XXX	XXX	XXX	
RN	184	SS	SS16	SS16 tra Riccione e Rimini	3	U	32624	31724	900	2,8
RN	454	SS	SS72	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini	4	U	30517	28585	1932	6,3
RN	188	SS	SS9	SS9 tra Rimini e Santa Giustina	4	U	28683	27530	1153	4,0
RN	186	SS	SS16	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	U	27231	25769	1462	5,4
RN	187	SS	SS16	SS16 tra Bellaria e Cesenatico	4	U	22276	20233	2043	9,2
RN	182	SP	SP258R	SP 258R tra Rimini e A14	2	U	20623	19849	774	3,8
RN	263	SC	SC	SS16 tra Riccione e Misano Adriatico (tratto di competenza comunale)	2	U	18492	18054	438	2,4
RN	352	SP	SP136	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	2	U	18052	15880	2172	12,0
RN	100	SP	SP258R	SP 258R tra Villa Verucchio e Confine regionale	2	U	14177	13200	977	6,9
RN	439	SP	SP49	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla loc. Posta (bivio SP 258R)	2	U	13990	13168	822	5,9
RN	354	SP	SP31	SP 31 tra Viadotto A14 e Coriano	2	U	13917	13519	398	2,9
RN	12	SS	SS16	SS16 Adriatica al Confine regionale (Marche)	2	U	12384	11845	539	4,4
RN	625	SP	SP14	SP14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	2	U	11199	10813	386	3,4
RN	441	SP	SP58	SP 58 tra S.Giovanni in Marignano e il Confine regionale	2	U	8647	8307	340	3,9
RN	626	SP	SP18	SP18 da San Clemente al bivio SP132 (loc. Osteria Nuova)	2	U	8069	7738	331	4,1

Ambito	NN Post	Tipo Strada	NN Strada	Ubicazione (testo convenzione)	NN Corsie	Tipo Sensore	Tgm	Tgm veicoli leggeri	Tgm veicoli pesanti	% Tgm veicoli pesanti
RN	350	SP	SP41	SP 41 tra Rimini (viadotto A14) e bivio SP 49 (Loc. Ospedaletto)	2	U	7703	7351	352	4,6
RN	438	SP	SP14	SP 14 tra Colombare (bivio SP 14Ter) e bivio SP 258R	2	U	7440	6965	475	6,4
RN	437	SP	SP13	SP 13 tra SS 9 (Santarcangelo di Romagna) e SP 92 (loc. Camerano)	2	U	7023	6377	646	9,2
RN	440	SP	SP35	SP 35 tra bivio SP 50 (loc. Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	U	6663	XXX	XXX	
				Totale			3.166.116			

Legenda:

TGM: traffico giornaliero medio

TGM leggeri: comprende le categorie 1 moto, 2 autovetture, 3 auto e monovolume con rimorchio, 4 furgoncini e camioncini

TGM pesanti: comprende le categorie 5 camion medi (fino a 7,5 m), 6 camion grandi, 7 autotreni (autocarri con rimorchio), 8 autoarticolati (trattori con semirimorchio), 9 autobus, 10 altri (veicoli non classificati)

Tipo sensore: U = sensore underground, A = sensore aboveground

XXX: dati non disponibili

Pubblicazioni sulla logistica, sul trasporto merci e sul Porto di Ravenna

A seguito dell'intensa attività di approfondimento e di verifica svolta dal 1999 ad oggi, l'Assessorato Mobilità e Trasporti ha pubblicato negli ultimi anni una serie di **Quaderni** scaricabili dal sito della Regione all'indirizzo: http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/logistica_merci.htm.

Titolo	Collana	Anno
Logistica Urbana: dagli aspetti teorici alle applicazioni pratiche. Esperienze italiane e straniere a confronto	Pubblicazione della Regione Emilia-Romagna in collaborazione con City Logistic Expo	2008
La localizzazione delle imprese	Quaderni della Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità 4 Regione Emilia-Romagna. Bologna, marzo	2008
Measures & actions for coordinated regional logistics policies	Quaderni della Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità 3 Regione Emilia-Romagna. Bologna.	2008
Proceedings of the workshop on multimodal transport and ITC: results and recommendations	Quaderni della Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità 2 Regione Emilia-Romagna.	2007
La quinta infrastruttura. La formazione nella logistica: ricerca sui fabbisogni e standard	Quaderni della Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità 1 Regione Emilia-Romagna	2007
Logistica delle merci deperibili - Gestione della Supply chain e soluzioni ICT - Analisi di fattibilità del Distripark di Ravenna	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 10	2006
Perishable Goods Logistics - Feasibility analysis and ICT solutions	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 9	2005
Progetto City Ports - Logistica urbana a Bologna: elementi per un progetto	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 8 - Regione Emilia-Romagna	2005
City Ports Project - Interim Report (english version)	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 7 Regione Emilia-Romagna	2005
Progetto City Ports - Rapporto Intermedio	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 5 Regione Emilia-Romagna	2005
Progetto City Ports - Raccolta atti amministrativi	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 5 Regione Emilia-Romagna	2005
Istituto sui Trasporti e la Logistica - Business Plan	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 4 - Regione Emilia-Romagna.	2004
Territorio Imprese Logistica - Stato dell'arte e linee di intervento regionale	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 3 - Regione Emilia-Romagna	2004
Linee guida per una strategia regionale di LOGISTICA URBANA	Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica, 2 Regione Emilia-Romagna	2003
PRIT98-2010 - Piano regionale integrato dei trasporti. Regione Emilia-Romagna	Collana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Anno II, novembre 2000	2000



Assessorato Mobilità e Trasporti

Viale Aldo Moro, 38

40127 – Bologna

www.mobiliter.eu