

RAPPORTO ANNUALE DI MONITORAGGIO DELLA MOBILITÀ E DEL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA



Settembre 2018



DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE

RAPPORTO ANNUALE DI MONITORAGGIO DELLA MOBILITÀ E DEL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

Settembre 2018

È dal 2009 che, grazie a un importante sforzo di raccolta e di elaborazione di dati all'interno di tutto l'Assessorato, la Regione offre un quadro completo e organico sulla mobilità complessiva e sulle infrastrutture in Emilia-Romagna, analizzando le politiche, le azioni e i risultati raggiunti in tutti i diversi ambiti di intervento. Anche quest'anno si riconferma l'importanza di questo strumento conoscitivo e strategico, fondamentale per fare bilanci sulle azioni passate e per impostare le future strategie del settore.

Le risorse finanziarie stanziare sul Fondo Nazionale Trasporti per la sostenibilità economica del settore del tpl, la cui dotazione iniziale di euro 4.929 milioni di euro annui è risultata fin da subito insufficiente, ha impegnato la Regione a integrare con risorse proprie, fino ad oltre 40 milioni di euro annui, il finanziamento del crescente fabbisogno.

La conversione in legge 96/2017 del D.L. 50/2017 stabilisce la dotazione del Fondo Trasporti rendendo strutturale il monte delle risorse statali e contribuendo quindi a dare maggiore certezza al settore. Per la nostra regione, sulla base della percentuale di riparto assegnata, per l'anno 2017 le risorse statali sono quantificate in 353 milioni di euro e a decorrere dall'anno 2018 in circa 364 milioni di euro.

Tuttavia, in tale quadro di riferimento la Regione, nel triennio 2018-2020, mette a disposizione ulteriori proprie risorse, oltre 50 milioni di euro, per la realizzazione di una riforma del settore e delle politiche strategiche sul trasporto pubblico collettivo delineate nel nuovo "Patto per il tpl".

La riforma del settore riguarderà la semplificazione della governance, con la conferma della fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali come definiti dalla Regione in coerenza con la normativa e gli indirizzi in vigore in tema di affidamenti. Tale percorso vede operativa, da marzo 2017, la nuova Agenzia Mobilità Romagna Srl consortile, che opera nei tre bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.

Nel quadro di contesto è inoltre necessario che le Agenzie locali, stazioni appaltanti, procedano in coerenza con la normativa vigente, all'avvio delle procedure per gli affidamenti dei servizi in uno scenario regionale di riferimento in cui saranno individuate le condizioni volte a creare il massimo dell'efficienza e qualità nell'erogazione del servizio in base alla domanda di mobilità.

Riguardo ai percorsi aggregativi delle società di trasporto occorre evidenziare che la cooperazione ed eventuali integrazioni tra le stesse costituisce un'ulteriore operazione per le strategie di sviluppo del trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna nel medio-lungo termine, che porterebbe, oltre che a una maggiore competitività nel mercato, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento e a valorizzare pienamente il presidio e le conoscenze del territorio.

Nel 2016, a seguito della conclusione delle procedure di gara ad evidenza pubblica per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale, è stato stipulato il Contratto di servizio con l'Associazione temporanea di imprese, costituitasi tra Trenitalia e FER, poi trasformatasi in una unica società. Uno degli elementi più qualificanti sui quali ha puntato il nuovo contratto di servizio, che sarà operativo dal 2019, rivolto unitariamente a tutti i servizi ferroviari regionali, riguarda il radicale rinnovo del materiale rotabile, che l'impresa vincitrice deve garantire sin dall'avvio del nuovo affidamento. L'obiettivo è quello di migliorare radicalmente la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità.

L'arrivo del nuovo materiale rotabile, in totale 96 nuovi treni, di cui 75 attesi nel 2019, si affianca a quello acquistato in anni recenti direttamente dalla Regione per garantire il miglioramento della qualità dei servizi, nostro obiettivo primario, unitamente alla regolarità dell'esercizio.

Sul fronte dei passeggeri trasportati, il trasporto pubblico su gomma registra anche nel 2017 un incremento del 3%, raggiungendo circa i 293 milioni di passeggeri all'anno, confermando e consolidando la crescita degli ultimi anni.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, nonostante il permanere della crisi economica, che ha indubbiamente concorso a mettere in sofferenza l'intero settore, si è registrato negli ultimi anni un incremento significativo soprattutto sui servizi svolti sulla rete regionale, che ha confermato il sostanziale trend di crescita, portando la quantità dei passeggeri a circa 41 milioni all'anno se si considerano i saliti sui treni a contratto della Regione Emilia-Romagna, e a circa 45,5 milioni se si considerano i passeggeri saliti mediamente su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna.

A questi valori vanno aggiunti quelli riferiti ai passeggeri che continuano a utilizzare i treni della "lunga percorrenza" usufruendo del titolo di viaggio denominato "Mi Muovo Tutto Treno", frutto di un Accordo consolidato dalla Regione con la Direzione di "Trenitalia passeggeri", che ha loro consentito l'accesso ai servizi della "lunga percorrenza" a condizioni particolarmente vantaggiose, aggregando pertanto questi treni all'offerta complessiva del trasporto regionale.

Occorre rilevare che l'offerta concorrenziale sempre più praticata dai treni della lunga percorrenza, soprattutto sulla dorsale centrale, ha portato a un ulteriore trasferimento su questi ultimi di una quota dei passeggeri che utilizzavano (e ancora in parte utilizzano) il trasporto regionale.

Nel corso del 2018 si è attuata l'integrazione tariffaria tra servizi ferroviari e servizi di trasporto pubblico urbano: i possessori di abbonamento ferroviario valido dall'1 settembre 2018 con origine e/o destinazione in una delle 13 città dotate del servizio urbano, potranno usufruire di quest'ultimo senza alcuna spesa aggiuntiva. Si tratta di una operazione che attualmente coinvolge circa 60.000 pendolari, che potranno risparmiare una quota variabile da 110 euro fino a 180 euro per ogni anno. L'iniziativa, che vede un impegno di risorse regionali pari a circa 6.000.000 euro su base annua, è destinata ad incrementare l'utilizzo del treno e del servizio urbano su gomma, diminuendo l'utilizzo dell'automobile privata.

Per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari prosegue l'attività di monitoraggio lungo tutta la rete per accertare il rispetto delle condizioni contrattuali che vincolano le imprese che li erogano e per stimolarle a rendere livelli di servizio più elevati, anche attraverso il coinvolgimento diretto degli utenti e delle loro associazioni più rappresentative. Gli standard raggiunti, pur se collocabili ai livelli più alti dello scenario nazionale, non sono ancora pienamente soddisfacenti rispetto a quelli indicati dal contratto che disciplina l'erogazione dei servizi. Su alcune relazioni sono da registrare ancora situazioni di sofferenza, da attribuire soprattutto a numerose soppressioni di treni.

Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il masterplan che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico nonché, anche in attuazione all'art. 47 del D.L. 50/2017 che riguarda la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello stato: ciò costituisce un'ulteriore valorizzazione della qualità della nostra rete, su cui potranno esser fatti importanti investimenti. Nel 2017 sono inoltre proseguiti gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria regionale, in gran parte volti a migliorare le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario che per la quale è previsto un piano di attuazione, rivolto a tutta la rete regionale, che la porterà a uno standard allineato a quello della rete nazionale, essendo stata inserita, per le sue numerose interconnessioni con quest'ultima, nello "spazio ferroviario europeo unico".

Una particolare attenzione è stata posta anche nella riqualificazione delle stazioni/fermate della Rete Regionale che si affianca a quella già avviata sulla Rete Nazionale.

Per il settore delle infrastrutture viarie è proseguita l'attività finalizzata alla realizzazione, mediante concessione di costruzione e gestione anche con capitale privato, e con partecipazione finanziaria pubblica, dell'autostrada Cispadana. In particolare, le attività svolte nel corso del 2017 sono consistite nella prosecuzione della interrelazione con il Concessionario e con lo Stato volta a valutare la possibilità di subentro di quest'ultimo nella concessione in essere a seguito della previsione normativa contenuta all'art. 5 bis del D.L. 133/2014, anche se, alla luce di alcune criticità emerse discendenti dal passaggio della Concessione allo Stato, è stata rivalutata l'opportunità che la Concessione venga mantenuta in capo alla Regione Emilia-Romagna.

Si segnala, in merito alla procedura di Valutazione di impatto ambientale che il 25 luglio 2017 è stato emesso il Decreto Ministeriale di VIA positiva con prescrizioni e successivamente il Concessionario ha avviato l'attività di adeguamento del progetto definitivo alle relative prescrizioni.

Relativamente al Nodo di Bologna, a seguito del confronto pubblico che si è svolto sul progetto preliminare, ASPI ha completato il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale e ha attivato, a inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La VIA si è conclusa con esito positivo il 30 marzo 2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

A partire dall'1ottobre 2001, con i D.P.C.M. 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), lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse. Successivamente, con la Legge n. 122 del 30/7/2010, i trasferimenti finanziari dallo Stato relativi alla viabilità sono stati azzerati, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria. Alla luce di ciò, nel 2016 era stato avviato un confronto con ANAS e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per valutare la possibilità, offerta a tutte le Regioni a livello nazionale, di individuare una porzione della rete stradale trasferita alle Province nel 2001, da riclassificare nel demanio dello Stato e quindi passare alla gestione di ANAS. Tuttavia, le Province e la Città metropolitana di Bologna hanno manifestato il proprio dissenso sulla proposta avanzata dal Ministero, che, pertanto, si è concretizzata in un DPCM di riclassificazione della rete, poi approvato nei primi mesi del 2018, che esclude le strade che interessano l'Emilia-Romagna, come pure le Regioni Piemonte, Lombardia e Veneto. Nei primi mesi del 2018 è stato però avviato nuovamente un confronto nel merito della proposta, con l'obiettivo di pervenire a un quadro condiviso del futuro assetto della rete nazionale e regionale, anche tenuto conto del processo di autonomia che la Regione ha avviato con lo Stato, ai sensi dell'art. 116 della Costituzione.

Al riguardo la Regione, a seguito dell'avvio del negoziato con il Governo, il 9 novembre 2017 ha approvato un "Documento di indirizzi per l'acquisizione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia ai sensi dell'art. 11 co. III della Costituzione", nel quale ha indicato, fra le richieste da avanzare al Governo, il "riconoscimento delle competenze legislative e amministrative per la programmazione di interventi di manutenzione straordinaria, oltre che di riqualificazione e potenziamento, della rete ferroviaria e stradale nazionale, in aggiunta alle competenze già in essere sulla restante rete di interesse regionale".

Con riferimento agli investimenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, a seguito della Delibera CIPE n. 54 del 1° dicembre 2016, sono previsti interventi per 160,25 milioni di euro, di cui oltre 112 a valere sul FSC nel Settore stradale, mentre per la messa in sicurezza del patrimonio stradale esistente sono previsti 11,875 milioni di euro interamente a valere sul FSC. Gli interventi individuati riguardano viabilità statali, provinciali e comunali.

Nel corso del 2017 il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS), realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato oltre 1,1 miliardi di transiti veicolari, dei quali oltre 1 miliardo di veicoli leggeri e quasi 70 milioni di veicoli pesanti. Si conferma la ripresa dei traffici totali ritornati quasi ai valori del periodo pre-crisi.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2016 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrati nel territorio regionale, 17.406 incidenti, 23.594 feriti, 307 morti. Rispetto al 2015 il calo di soggetti deceduti è di oltre il 5%, leggermente migliore rispetto al dato nazionale (diminuzione 4,23%), mentre gli incidenti al contrario subiscono un aumento di poche unità.

La tendenza del calo delle vittime, a livello nazionale pare invertirsi nel 2017, vista la stima preliminare fatta da ISTAT relativa al primo semestre 2017 di un aumento delle vittime superiore al 6% rispetto allo stesso periodo del 2016; anche dai dati provvisori relativi alla Regione Emilia-Romagna si rileva un significativo aumento del dato di mortalità con un evidente rallentamento verso l'obiettivo del dimezzamento delle vittime al 2020 rispetto al 2010.

Nel corso del 2017 è proseguito l'impegno della Regione per la sicurezza stradale sia con finanziamenti e interventi di riqualificazione delle infrastrutture stradali, sia con azioni di educazione e formazione per la diffusione della cultura della convivenza civile sulle strade, realizzate attraverso l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale.

La Regione ha continuato a promuovere la formazione e la crescita di una cultura della sicurezza stradale consolidando l'azione dell'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, rafforzando l'approccio "a rete" del sistema dei soggetti pubblici e privati sulla specifica tematica.

Si ribadisce inoltre l'importanza della promozione di eventi e manifestazioni, di campagne di sensibilizzazione e comunicazione, finalizzate a diffondere la cultura della sicurezza stradale e dell'attenzione verso sé stessi e gli altri, in particolare agli utenti più esposti, gli "utenti deboli".

In questo quadro, alla fine del 2016 è stato emesso il D.M. 481, che ha destinato fondi alle Regioni nell'ambito del PNSS per un programma di interventi di interventi per lo sviluppo e la messa in

sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali; in particolare alla nostra Regione è stata assegnata la somma di 1.281.571,97. Con la DGR 927/2017 è stato approvato l'elenco degli interventi, assegnando i contributi a 5 proposte (a fronte di oltre 85 domande), il cui importo complessivo ammonta a circa 4.000.000 di euro.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto (D.M. 468/2017) per il finanziamento di interventi per la messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina; alla Regione sono stati assegnati ulteriori euro 2.265.129,62. La Regione sta verificando le situazioni dei progetti presentati nell'occasione del precedente bando, per addivenire alla approvazione del nuovo programma da presentare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti.

In questo ambito si integra anche l'attività del Centro di monitoraggio regionale (CMR) per la sicurezza stradale, che ha l'obiettivo di informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle strade. Con l'obiettivo della semplificazione amministrativa e della più ampia diffusione delle informazioni, la maggioranza di queste sono già disponibili gratuitamente, oltre che sul portale regionale Mobilità della Regione, in applicazioni per dispositivi mobile e tablet.

Da evidenziare che sempre con l'obiettivo della semplificazione e dematerializzazione è stata completata e resa operativa, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'adozione dell'applicativo gestionale denominato TE_online. Si tratta di un applicativo per la gestione online (back office e front office) delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna. A distanza di quasi un quadriennio dalla sua realizzazione e con oltre 75.000 pratiche gestite, l'utilizzo di TEonline ha dato risultati molto soddisfacenti, diminuendo i tempi di rilascio dei provvedimenti, garantendo la trarenza di tutta la procedura, condividendo le banche dati, ottimizzando la strumentazione hardware e software, e riducendo sensibilmente i costi di gestione. TE online è stato inoltre implementato integrandolo con il programma gestionale denominato Te crossing di Autostrade per l'Italia (ASPI), al fine di ottimizzare le procedure di nulla-osta relative ai transiti sulle opere d'arte stradali.

Riguardo invece all'offerta intermodale per il trasporto delle merci, in questi anni è in corso una fase straordinaria di trasformazione e di riassetto dovuta sia ad alcune realizzazioni infrastrutturali portate a conclusione, sia alla lenta ripresa economica, che incidono sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. In questo quadro, la Regione, conclusa l'applicazione della legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09), ha proseguito con l'applicazione della analoga legge di incentivazione (L.R. 10/14), varata, visto il successo della misura, per consolidare il sistema del trasporto ferroviario delle merci in regione. La legge ha consentito di contrastare il crollo del settore e di risalire e superare i valori del trasporto ferroviario merci raggiunti nel 2007.

Nel corso del 2017 è stato attivato un tavolo per individuare le possibili azioni collaborative tra le piattaforme intermodali della regione. Sono state identificate specifiche tematiche di interesse comune per le quali avviare azioni di promozione di sistema, che hanno rappresentato i pilastri per la stesura di un Protocollo tra le parti, che è stato sottoscritto il 16 marzo 2018 dalla Regione Emilia-Romagna e dalle piattaforme intermodali regionali (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Cepim, Dinazzano Po, Interporto Bologna, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminali Italia Srl, Hupac Intermosal Sa). Il Protocollo d'Intesa è finalizzato a dare avvio a iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "cluster intermodale regionale" nel contesto nazionale e internazionale.

Per il settore del trasporto merci su strada è continuato l'impegno per rendere più incisivo e omogeneo sul territorio regionale il contrasto al radicamento delle infiltrazioni mafiose nell'autotrasporto e nel facchinaggio con il trasferimento dei contenuti della L.R. 3/14, volta a combattere l'illegalità presente nel settore, in un testo unico (L.R. 18/16) che riunisce tutti i provvedimenti sulla legalità nell'ottica della semplificazione e della trarenza.

Relativamente al Porto di Ravenna (terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei) è da segnalare che il CIPE, con la delibera n. 1/2018, ha approvato il progetto definitivo dell'"Hub portuale di Ravenna", dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro, che prevede l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, l'adeguamento delle banchine operative

esistenti, un nuovo terminal in penisola Trattaroli e il riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007. Il progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto nel 2017 un contributo dall'Unione europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti e a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

Nel 2017 lo scalo portuale ravennate ha rappresentato il 5,3% del movimento merci portuale italiano, occupando il quinto posto sui 30 porti italiani censiti da Assoporti e sono state movimentate quasi 26,5 milioni di tonnellate di merci (26.508.485 ton) con un incremento di +2,1% rispetto al 2016 (circa 550 mila tonnellate in più).

Per il settore aeroportuale nel 2017 è proseguito l'impegno della Regione Emilia-Romagna nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, cercando di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

Nel 2017, con 8.665.352 passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo aumento rispetto all'anno precedente, con quasi il 7% di crescita, confermando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto alla crescita degli scali di Rimini (+26,6%) e Bologna (+6,7%), nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di Parma (-16,0%). Tutti e tre gli scali hanno compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì, per il quale l'ENAC, con provvedimento datato il 20 marzo 2017, ha revocato l'aggiudicazione della gara per la gestione dell'Aeroporto di Forlì alla Società Air Romagna e nel febbraio 2018 ENAC ha pubblicato il bando per una nuova procedura relativa all'affidamento in concessione di gestione totale trentennale dell'Aeroporto "Ridolfi" di Forlì.

Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, il 2017 conferma il trend positivo già avviato nell'anno precedente, registrando un aumento considerevole negli aeroporti regionali, con +18,0% e 56.386 tonnellate/anno trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto principalmente dalle merci gestite presso l'aeroporto di Bologna, supportato inoltre dall'aumento delle merci gestite presso l'aeroporto di Parma (250 tonnellate, contro le 87 dell'anno precedente), mentre Rimini è rimasto invariato (4 tonnellate, come il 2016).

A seguito della presentazione ad ENAC da parte di So.Ge.A.P. (Società di gestione dell'Aeroporto di Parma) del Piano Quadriennale degli Investimenti, la Regione si è attivata con il Ministero delle Infrastrutture per definire le procedure e attivare il cofinanziamento, di 12M€, con i fondi CIPE di cui alla Delibera n. 54/2016 "Fondo Sviluppo Coesione 2014-20", previsto per l'allungamento della pista.

Per il settore idroviario il 2016 ha confermato le difficoltà del trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto, con valori ancora inferiori alle 200.000 tonnellate già evidenziatisi negli anni precedenti. Il dato rilevato lo possiamo paragonare, sostanzialmente, al 2015 se integrato con i potenziali trasporti di inerti all'interno del fiume e dei canali, non rilevati e quantificabili come nel precedente biennio.

Nel corso del 2017 si è poi concretizzato il subentro della Regione nel progetto "INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System", che assegna un cofinanziamento con fondi UE del 20%, nell'ambito dei bandi CEF sulle reti ten-T, sia per i lavori di isola Serafini, sia per quattro interventi lungo il Boicelli.

Da segnalare che sono terminati i lavori di realizzazione della nuova conca di Isola Serafini sul fiume Po, che permetterà la navigazione dell'asta fluviale.

Raffaele Donini
Assessore trasporti, reti infrastrutture materiali
e immateriali, programmazione territoriale
e agenda digitale

COORDINAMENTO GENERALE

Paolo Ferrecchi

*Direttore Generale Cura del territorio e dell'ambiente***COORDINAMENTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO**

Teresa Valentina Sblendorio

*Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente***Si ringraziano per la collaborazione:**

Barbara Bagnolati

Gisella Gardi

Graziella Martelli

Alessia Zaccagni

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; AIPO – Settore navigazione interna; ITL (Istituto sui trasporti e la logistica); Isfort; Assaeroporti; Enac; RFI.

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA E ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI**Coordinamento**

Alessandro Meggiato

*Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile***Collaborazione**

Alessandro Albertini

Umberto Ghiacci

Andrea Normanno

Paola Bassi

Rosetta Iannini

Rossella Vanini

Luca Buzzoni

Fabrizio Melis

Valentina Veronesi

Monica Calzolari

Patrizia Melotti

Marco Zagnoni

Elisabetta Costanzo

Roberta Morico

Micheline Fruci

Pietro Musolino

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE FERROVIARIO**Coordinamento**

Alessandro Meggiato

Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Si ringrazia per la collaborazione l'ing. Maurizio Tubertini

Collaborazione

Gianluca Ameli

Andrea Cannini

Caterina Granata

Sandra Biagi

Ramona Cantori

Michele Fontani

Daniela Bonifacci

Stefano Cesari

Lucia Immacolata Laporta

Laura Brugnolo

Mauro Di Lella

Raffaella Lelli

Loretta Cacciapuoti

Daniela Domenicali

Gabriele Minarelli

Ivan Beltramba

Carla Giorgi

Pio Nanni

Cesare Sgarzi

Collaborazione per le analisi statistiche

Alessandro Albertini

*Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile***Collaborazione per la parte relativa all'Alta capacità ferroviaria e alla Stazione di Bologna**

Patrizia Melotti

*Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile***PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA**

Roberta Morico

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Cesare Sgarzi

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

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

Coordinamento

Alessandro Meggiato

Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Collaborazione

Sandra Biagi
Monica Calzolari

Carla Giorgi
Pietro Musolino

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE

Coordinamento settore stradale

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Claudio Branduzzi
Loretta Cacciapuoti
Giuseppe Casacchia
Salvatrice Irene Di Bennardo
Claudio Domenichini
Paolo Dovadoli
Annarita Falchieri

Stefano Filippini
Gabriella Ghiselli
Stefano Grandi
Elena Grossi
Luciano Lo Mazzo
Sabrina Mingozzi
Antonella Nanetti

Daniela Neretti
Paola Pacini
Federica Ropa
Anna Lisa Schembri
Marco Vaccari
Andrea Virgili
Gloria Zovi

Collaborazione per i dati relativi ai flussi autostradali

Massimo Farina

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

PER LA PARTE RELATIVA ALLA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Coordinamento

Mauro Sorbi

Presidente Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

Collaborazione

Maurizio Dall'Ara

Annamaria Orsi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Coordinamento della parte dedicata all'incidentalità e ai programmi di intervento per la sicurezza stradale

Antonella Nanetti

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Stefano Grandi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua
Elena Grossi
Giovanna De Novellis

Si ringrazia per la collaborazione

Marco Oppi *Servizio Statistica, comunicazione, sistemi informativi geografici, partecipazione*

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

Coordinamento

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Per il Porto di Ravenna - Parte generale e investimenti

Cristina Bianchi

Giuseppe Casacchia

Per il Porto di Ravenna - Contesto competitivo e flussi di traffico

Giuliana Chiodini

Per il trasporto merci e la logistica

Giuliana Chiodini

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE

Coordinamento

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Cristina Bianchi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Accordi territoriali

Patrizia Melotti

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO

Coordinamento

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Cristina Bianchi

Giuseppe Casacchia

Gloria Zovi

PER LA PARTE RELATIVA AL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Denis Barbieri

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Massimo Farina

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Patrizia Mastropaolo

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Indice

INTRODUZIONE

1	PREFAZIONE	19
---	------------	----

IL CONTESTO ISTITUZIONALE

2	INQUADRAMENTO GENERALE	23
2.1	LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	23
2.1.1	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E ALLA MOBILITÀ URBANA	23
2.1.2	LE FUNZIONI IN MATERIA FERROVIARIA	23
2.1.3	L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	24
2.1.4	LE FUNZIONI IN MATERIA STRADALE	31
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	32
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	33
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	34
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	35
2.2	L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	36
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	36
2.2.2	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: LA NUOVA PROPOSTA REGIONALE	37
2.2.3	IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE	46

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	51
3.1	PREMESSA	51
3.2	SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI	52
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	52
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	53
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	55
3.3	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	57
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	57
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	60
3.3.3	COSTO TOTALE DI ESERCIZIO ED ECONOMICITÀ IN SINTESI	63
3.4	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO	63
3.4.1	INVESTIMENTI IN OPERE E MEZZI DI MOBILITÀ DAL 2000 A MAGGIO 2018	63
3.4.2	AZIONI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	75
3.4.3	INVESTIMENTI E AZIONI PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	80
3.4.4	IL PARCO MEZZI AUTOBUS E FILOBUS REGIONALE	87
3.5	OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITÀ URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO	93
3.5.1	INDICATORI DI CONTESTO DELLE AREE URBANE	98
3.5.2	QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE	108
3.5.3	INDICATORI DI MOBILITÀ URBANA	110
3.5.4	INDICATORI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE	117
3.6	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA	125
3.6.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	125
3.6.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA	130

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	135
4.1	PREMESSA	135
4.2	I SERVIZI FERROVIARI	137
4.2.1	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	137
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA E DI BISOGNI ESPRESSI DAGLI UTENTI	137
4.2.3	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI PROVVEDIMENTI NORMATIVI	138
4.3	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO	138
4.3.1	PUNTUALITÀ E AFFIDABILITÀ	138
4.4	ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE	147
4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	147
4.4.2	TRASPORTO FERROVIARIO COMPLESSIVO: ANALISI STORICA PER COMPONENTE	148
4.4.3	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	151
4.5	STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI	158
4.5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	158
4.6	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	159
4.6.1	PREMESSA	159
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	160
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	163
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	167
4.7	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA	172
4.7.1	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI (GRUPPO FSI SPA)	172
4.7.2	LE STAZIONI FERROVIARIE	180
4.7.3	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	182
4.7.4	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	183

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	187
5.1	GLI ABBONAMENTI MI MUOVO	187
5.2	MI MUOVO TUTTO TRENO	189

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	187
6.1	DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO	193
6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	193
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	195
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	196
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	197

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	201
7.1	PREMESSA	201
7.2	INQUADRAMENTO GENERALE	203
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	203
7.3	L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA	241
7.4	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	244
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON IL PROGRAMMA DI INTERVENTO SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	244
7.4.2	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE VIARIE	250
7.4.3	FINANZIAMENTI PREVISTI DALLE INTESE ATTUATIVE DEL DUP E DAL FONDO FSC 2014-2020	252
7.4.4	FINANZIAMENTI ASSEGNATI MEDIANTE CONVENZIONE	255
7.5	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE	258
7.5.1	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	258
7.5.2	INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE	264

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	273
8.1	PREMESSA	273
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	274
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE	297
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	297
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	297
8.2.3	LE ATTIVITÀ DEL 2017	299
8.3	I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE	307

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	311
9.1	PREMESSA	310
9.2	IL PORTO DI RAVENNA	312
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI	318
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	322
9.3	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO	327
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	327
9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	341
9.4	IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	345
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	345
9.4.2	INTERVENTI PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI (L.R. 15/09 E L.R. 10/14)	358
9.5	LA LOGISTICA URBANA	369
9.6	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA URBANA	371
9.6.1	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	371
9.6.2	INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA URBANA	372
9.6.3	INVESTIMENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI (L.R. 15/09 E L.R. 10/14)	372

IL SETTORE AEROPORTUALE

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	377
10.1	PREMESSA	377
10.2	INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE	377
10.3	GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO	380
10.4	GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE: ASSETTI TERRITORIALI, INFRASTRUTTURALI E ACCESSIBILITÀ	392

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	399
11.1	PREMESSA	399
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	399
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	399
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	400
11.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO	404
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	404
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	406

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	409
12.1	LA QUALITÀ DELL'ARIA	409
12.1.1	MONITORAGGIO DEGLI INQUINANTI	409
12.1.2	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PAIR 2020)	412
12.2	IL MOBILITY MANAGEMENT	414
12.3	I PROGETTI EUROPEI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	416
12.4	LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI IN EMILIA-ROMAGNA	421
12.4.1	IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE E LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI	421
12.4.2	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN EMILIA-ROMAGNA "MI MUOVO ELETTRICO"	426
12.5	LA SOSTENIBILITÀ ENERGETICA	431
12.6	I FONDI POR-FESR 2014-2020	433
12.7	L'INTEGRAZIONE TRA I PIANI REGIONALI E I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	434

ALLEGATI

	ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	443
	SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2017	451

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 e in coerenza con quanto stabilito dall'**articolo 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"**.

A partire dall'edizione del 2009, la Regione ha deciso di **estenderne i contenuti anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità**, offrendo un quadro più completo e dettagliato delle azioni e dei risultati nei diversi ambiti.

All'interno della presente pubblicazione vengono forniti gli ultimi dati disponibili per ciascun settore, oltre ad alcune parti che sono rimaste invariate rispetto al rapporto 2016, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2017 si apre con un inquadramento generale sulle funzioni regionali nei diversi settori legati al trasporto e prosegue con un quadro sull'attività di pianificazione e di programmazione della Regione.

A seguire viene proposto 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, sull'analisi della qualità del servizio, sui progetti in corso, 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 **sistema di integrazione tariffaria "Mi Muovo"**, l'abbonamento annuale integrato regionale, avviato nel mese di settembre 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2016 con una serie di azioni che puntano alla definizione di una carta unica della mobilità regionale che consenta di utilizzare tutte le forme di mobilità del trasporto pubblico di linea e non di linea con un unico titolo di viaggio.

Segue un breve capitolo con alcune **considerazioni di sintesi sui settori autofiloviario e ferroviario**, all'interno del quale vengono confrontati alcuni indicatori rilevanti quali risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati, costi e ricavi, addetti, costo del personale e produttività, efficacia-efficienza-economicità e ricavi da traffico per passeggero trasportato.

La relazione prosegue poi con un capitolo dedicato al **settore stradale**. Oltre che offrire un quadro degli investimenti effettuati in questo ambito, viene analizzato l'assetto della rete e vengono presentate le attività che la Regione realizza per approfondirne la conoscenza, soprattutto attraverso la creazione di un Sistema informativo della viabilità in grado di ottenere un'informazione più precisa sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale regionale. Particolare rilievo è dato inoltre al tema della **sicurezza stradale**, a cui è riservato un capitolo apposito del documento, nel quale vengono presentati alcuni dati di incidentalità nella regione e analizzate sia le azioni regionali per diffondere la cultura della sicurezza stradale, sia i programmi messi in atto dalla Regione per ridurre il numero di vittime sulla strada.

A seguire viene presentato un capitolo dedicato ai temi che maggiormente caratterizzano il settore del **trasporto merci e della logistica** in Emilia-Romagna. In particolare, vengono prese in esame le caratteristiche e il traffico merci del Porto di Ravenna, il trasporto ferroviario delle merci e le strutture di servizio al trasporto (in particolare scali merci/interporti e nodi logistici), oltre al settore del trasporto merci su strada. Infine viene dedicato spazio alla logistica urbana, con un quadro sulle azioni e sui progetti regionali in questo settore.

Si prosegue con 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 e sugli investimenti realizzati.

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