

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

Maggio 2011



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

Maggio 2011

La legge regionale n. 30 del 1998 prevede il monitoraggio e la valutazione comparativa della qualità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. A partire dall'edizione del 2009 si è passati dal monitoraggio annuale del TPL all'analisi di tutti i settori del trasporto e della mobilità regionale. Anche quest'anno è proseguito lo sforzo di raccolta e di elaborazione di dati e informazioni all'interno di tutto l'Assessorato, al fine di fornire un rapporto organico e completo sulla mobilità complessiva e sulle infrastrutture in Emilia-Romagna e ampliare il più possibile lo scenario delle politiche, delle azioni e dei risultati nei diversi ambiti di intervento.

Il monitoraggio dei vari settori della mobilità è particolarmente utile anche come supporto all'elaborazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, attualmente in corso di aggiornamento per integrare il quadro di riferimento da esso definito con gli indirizzi internazionali e nazionali nel frattempo definiti. A tale scopo, dopo la presentazione in Giunta, a fine 2009, del quadro conoscitivo, finalizzato al monitoraggio dello stato di realizzazione del PRIT98 e alla verifica delle principali scelte adottate, e del documento preliminare, che invece delinea le strategie di fondo e le linee di indirizzo del nuovo Piano, nel corso del 2010 si è svolta la Conferenza di pianificazione, alla quale hanno partecipato oltre 280 soggetti tra Enti, Istituzioni e Associazioni socio-economiche e ambientali con competenze o interessi in materia di trasporti allo scopo di esaminare la documentazione preliminare del nuovo Piano. Sempre nell'ambito dell'approvazione del nuovo PRIT inoltre la Regione, ispirandosi alla legge regionale n. 3 del 2010, ha avviato un percorso di partecipazione offrendo alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna un momento di informazione, ascolto e discussione su temi che hanno un impatto diretto sulla vita di ognuno di noi: la mobilità e i trasporti. Questa iniziativa, dal titolo "Buona Mobilità. La partecipazione dei cittadini al nuovo Piano regionale integrato dei trasporti", ha coinvolto circa 150 persone provenienti da tutte le province della regione, che si sono confrontate tra loro e con esperti tecnici regionali all'interno di tavoli di lavoro tematici.

Nel corso del 2010 nella nostra regione sono giunti a completa maturazione alcuni importanti elementi che hanno trasformato profondamente lo scenario complessivo.

Più in particolare, in questo ultimo periodo il tema della mobilità urbana e del trasporto locale ha vissuto una fase di profonda modificazione, soprattutto sul piano legislativo e della conseguente governance, ma anche nel progressivo aumento della sensibilità ambientale verso i livelli crescenti di emissioni nocive, l'instabilità del prezzo dei combustibili fossili, il riscaldamento globale e le evidenti mutazioni climatiche, fattori complicati a causa della crisi economica mondiale esplosa sul finire del 2008. Gli stessi temi si intrecciano con altri che riguardano la compatibilità economica del servizio pubblico, le politiche di apertura al mercato, la qualità e la sicurezza del trasporto. Si ritiene pertanto che la tutela e la promozione delle forme di buona mobilità urbana, oltre a rappresentare un fattore di qualificazione sociale e ambientale, inneschino processi virtuosi di riduzione della congestione e di aumento della sicurezza stradale, riducendo i rischi di incidenti ed i costi economici e sociali collegati.

*In stretta coerenza con il D.Lgs. 422/97 (decreto Burlando), da molti anni la Regione Emilia-Romagna ha promosso, talvolta precorrendo i tempi, un insieme di azioni finalizzate ad innalzare l'efficienza e l'efficacia del settore del TPL per ricondurlo in un alveo di sostenibilità, promuovendo anche politiche di gestione della domanda di mobilità attraverso gli Accordi di Programma con gli Enti Locali e le Agenzie locali per la mobilità e il TPL. In particolare, nel quadro dell'Atto di indirizzo in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale del 3 aprile 2007 e del relativo "Addendum" del 22 aprile 2008, ha avuto avvio il percorso di rinnovo degli "Accordi di programma" per il quadriennio 2007-2010, nel cui quadro è stata sottoscritta il 5 maggio 2008 l'"Intesa sui servizi minimi 2007-2010", che ha gradualmente elevato a 112,5 milioni di vetture*km le percorrenze, a fronte di un contributo regionale di oltre 224 milioni di euro previsti per il 2010. Se a tale cifra, poi, si aggiungono i contributi recati dagli Enti locali, il sostegno nazionale e regionale al rinnovo degli ultimi tre contratti collettivi di lavoro e le ulteriori risorse rese disponibili dall'accisa sul gasolio, si tocca la quota complessiva di circa 250 milioni di euro.*

L'intesa-quadro con Province e Comuni, approvata il 15 dicembre 2008, ha inoltre avviato un nuovo processo di governance del settore TPL, semplificando i processi decisionali, omogeneizzando la situazione dei vari bacini e le attività dei soggetti gestori e individuando modelli evolutivi per il riassetto societario delle imprese di trasporto con un'apertura verso il mercato. Va

perciò rimarcato che l'obiettivo di una maggiore efficienza e il miglioramento del livello di operatività economico-finanziaria del TPL non può prescindere da processi di aggregazione che conducano a condizioni industriali di maggiore robustezza, tramite razionalizzazioni della spesa, sinergie nei processi produttivi, uso più razionale del personale e dei mezzi.

Tali temi generali sono puntualmente ripresi nell'Atto di indirizzo triennale 2011-2013 del 20/12/2010, il quale rimarca peraltro che lo sforzo finanziario regionale deve essere accompagnato da un trend di adeguamento del rapporto del 35% fra ricavi del traffico e spese correnti e da politiche di messa a regime della tariffazione integrata "Mi Muovo". A questo proposito si evidenzia che nel 2010 si è assistito ad un rafforzamento del sistema "Mi Muovo", che ha visto la quasi completata installazione delle tecnologie, ad eccezione di Trenitalia, che doterà le proprie stazioni entro il 2012. Inoltre il tema dell'integrazione tariffaria e modale è stato ulteriormente sviluppato con il progetto di "bike sharing & ride" regionale denominato "Mi Muovo in bici", che punta alla facilitazione nell'uso della bicicletta mediante il titolo di viaggio Mi Muovo. L'obiettivo è dunque quello di arrivare alla realizzazione di una carta unica della mobilità regionale in grado di garantire accessibilità ai diversi sistemi presenti nei territori comunali delle città emiliano-romagnole.

Va evidenziato inoltre che per evitare che i tagli imposti alle Regioni con il D.L. 78/2010, convertito in Legge 122/2010, portassero in breve al collasso del TPL, con tutte le possibili ricadute sull'offerta alle cittadine e ai cittadini e sui livelli occupazionali del settore, con il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2001-2013", sottoscritto il 13/12/2010, la Regione, gli Enti locali e tutti i soggetti e gli operatori del sistema, nel continuare a porre l'utente al centro del sistema, hanno convenuto di mantenere inalterato l'impegno sul fronte del miglioramento della qualità del servizio, della messa a regime della tariffazione integrata, della riqualificazione della rete, al fine anche di migliorare la ripartizione modale e aumentare l'utilizzo del trasporto stesso. All'interno di tale quadro di riferimento, lo sforzo finanziario regionale, che compensa in parte il taglio governativo, ha scongiurato riduzioni del servizio che andassero oltre i necessari interventi di razionalizzazione.

*Relativamente al settore ferroviario, sono stati ulteriormente incrementati i servizi ferroviari di competenza regionale, visto che l'offerta ha superato i 18.700.000 treni*km, rispetto ai 14.300.000 ereditati dallo Stato. La crescita negli ultimi anni è stata rilevante: nel solo 2010 sono stati aggiunti, più di 1.500.000 treni*km. Nel 2011, pur restando forte l'esigenza di incrementare ancora i servizi, si sta determinando un'inversione di tendenza a fronte dei rilevanti tagli imposti dal Governo ai trasferimenti dello Stato per i servizi ferroviari.*

Agli incrementi dei servizi ha corrisposto una crescita degli utenti che ne usufruiscono: i circa 39.000.000 passeggeri registrati del 2009 sono diventati più di 41.000.000 nel 2010. A questi vanno aggiunto quelli che, in seguito ad un Accordo, di nuovo rinnovato dalla Regione con Trenitalia, è stato reso possibile - grazie alla carta "Mi Muovo Tutto Treno" - l'accesso ai servizi della "lunga percorrenza" a condizioni particolarmente vantaggiose, affiancando quindi, all'offerta proposta, questi treni a quelli del trasporto regionale, a fronte di un contributo finanziario garantito dalla Regione.

Per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari invece è proseguito e si è ulteriormente consolidato il monitoraggio costante e sistematico da parte della Regione 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.

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 nuovo materiale rotabile. Diverse composizioni a due piani, abbinate a nuove locomotive elettrica E 464 già girano su numerose linee; altre sono progressivamente attese. Tra il 2009 e l'inizio del 2011 sono entrati in esercizio 12 nuovi convogli a tre casse, utilizzati prevalentemente sulle linee Bologna Portomaggiore e Casalecchio-Vignola. Alla fine del 2010 si è in particolare potuto perfezionare il contratto di fornitura di 12 nuovi elettrotreni a cinque casse, destinati al trasporto metropolitano, attesi in esercizio a partire dalla fine del 2012.

Nell'ambito delle ferrovie regionali, si è consolidata l'aggregazione tra le diverse aziende ferroviarie che operavano in regione al momento del trasferimento delle competenze. Sia la gestione della rete regionale che i servizi che su di essa si svolgono fa ora capo unicamente alla FER, diventata l'unica società concessionaria regionale, per la quale è stato contestualmente garantito un adeguato aumento di capitale, per rafforzarla, come impresa ferroviaria anche a livello nazionale. Sono in corso anche le procedure per dare completamento al cammino, previsto dalla legge regionale, volto alla sua separazione societaria: nasceranno quindi prossimamente dalla FER, una società che si occuperà prevalentemente della gestione della rete ferroviaria della regione, distinta da una società che si occuperà delle attività del trasporto.

Per il settore delle infrastrutture viarie, invece, prosegue l'attività finalizzata alla realizzazione, mediante concessione di costruzione e gestione anche con capitale privato, e con partecipazione finanziaria pubblica, dell'autostrada regionale Cispadana, in attuazione dell'art. 164 ter della L.R. 3/99. In particolare, nel mese di novembre 2010 è stato sottoscritto il contratto con il concessionario, individuato a seguito della lunga e articolata procedura di gara svolta nel periodo precedente.

Prosegue inoltre l'impegno per il sistema regionale per la rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (realizzato in collaborazione con Anas e tutte le Province dell'Emilia-Romagna), che consente di avere a disposizione una base informativa sistematica dei flussi veicolari e dei fenomeni di interesse trasportistico della principale rete stradale regionale. Questi dati, integrati con quelli relativi alle caratteristiche geometriche della rete stradale e degli incidenti georeferenziati sul reticolo stradale, costituiscono la struttura di base del sistema informativo della viabilità.

Nel corso del 2010 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, realizzate attraverso l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, sia attraverso finanziamenti e interventi finalizzati a ridurre il numero di vittime e i costi causati dagli incidenti stradali. In questo quadro sono proseguite le attività relative alla fase di esecuzione del primo, del secondo e del terzo programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale. In particolare, nel corso del 2010 è stata approvata la graduatoria relativa al 3° Programma del PNSS, che ha messo a disposizione oltre 4 milioni di euro, indirizzati soprattutto a interventi per il riordino della segnaletica verticale. Sono inoltre attualmente in corso le attività per avviare il 4° e 5° programma del PNSS, che metteranno a disposizione circa 7 milioni di euro, per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata.

Relativamente alle funzioni regionali in materia di programmazione e finanziamento degli interventi per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete viaria di interesse regionale, nel corso del 2010 si è registrato un evento che ha significativamente inciso sul consolidato andamento dei finanziamenti. Infatti la manovra finanziaria del Governo approvata con la L.122/2010 ha tagliato i trasferimenti dello Stato previsti dai decreti attuativi della L. 59/07 (cosiddetta Bassanini) relativa al trasferimento di funzioni dallo Stato alle Regioni. Ciò non permette di avere disponibilità di risorse né per avviare la programmazione 2011-2013 né per l'attuazione, nell'annualità 2011, delle opere già programmate.

Riguardo invece all'offerta intermodale per il trasporto delle merci, in questi anni è in corso una fase straordinaria di trasformazione del settore, dal momento che stanno arrivando a conclusione alcune realizzazioni infrastrutturali programmate da tempo, che incideranno sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. E' proseguita quindi l'attività di supporto e coordinamento con gli Enti locali, per lo sviluppo degli impianti merci, dei nodi intermodali (pubblici o privati) e dell'infrastruttura ferroviaria, il cui assetto regionale è stato condiviso in un Accordo sottoscritto con il Gruppo FS nel 2009. Inoltre, in questo quadro, la Regione ha dato applicazione alla legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09) con due bandi attuativi che hanno consentito l'attivazione di nuovi servizi ferroviari merci.

Per il settore del trasporto merci su strada, un'indagine effettuata lungo la via Emilia ha consentito di realizzare un'analisi sulle caratteristiche del trasporto in conto proprio e in conto terzi che la utilizza. I risultati fanno parte delle attività dell'Osservatorio regionale sulle merci e sull'autotrasporto, che ha avviato nel corso dell'anno le proprie attività di approfondimento e di

analisi e che punta a diventare un luogo di lavoro, partecipato attivamente da tutti gli attori regionali del settore: gestori di nodi, operatori logistici e Autorità Portuale di Ravenna. Lo scopo è quello di costruire la "Piattaforma intermodale regionale", accompagnare e monitorare le politiche del nuovo PRIT 2010-2020, ed infine essere un luogo di confronto e condivisione per delineare percorsi di crescita competitiva nell'ambito di una visione strategica regionale.

Relativamente al Porto di Ravenna è opportuno ricordare che nel corso del 2010 è stato definitivamente approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale e, ad agosto 2010, è stato inaugurato il primo stralcio funzionale del nuovo Terminal Crociere, dando avvio alla stagione crocieristica del Porto, che si prevede ricca di afflussi per il 2011. Nelle politiche di gestione portuale riveste sempre grande importanza l'attuazione del NAPA (North Adriatic Ports Agreement), un Accordo di collaborazione sottoscritto tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste Venezia e Ravenna), finalizzato sia alla collaborazione tra gli stessi sia alla definizione di uguali regole e procedure per i controlli e i servizi doganali e sanitari.

Per il settore idroviario il 2010 ha segnato un cambio nell'assetto gestionale, poiché da febbraio 2010 l'Azienda regionale per la Navigazione Interna è stata definitivamente soppressa e le attività della navigazione vengono ora svolte in regime di avvalimento convenzionale da AIPo (Agenzia Interregionale per il Po), al fine di far confluire in un unico ente strumentale tutte le competenze che riguardano il fiume Po.

Si ricorda infine che anche quest'anno a questo rapporto di monitoraggio della mobilità regionale, indirizzato soprattutto ad un target tecnico-specialistico, seguirà una pubblicazione di sintesi, che sarà rivolta invece a un più pubblico più vasto, allo scopo di facilitare il più possibile la comprensione delle dinamiche, dei processi e delle tendenze in atto nel settore dei trasporti nella nostra regione.

*Alfredo Peri
Assessore Programmazione territoriale,
urbanistica. Reti di infrastrutture materiali
e materiali. Mobilità, logistica e trasporti*

COORDINAMENTO GENERALE

Paolo Ferrecchi

*Direttore Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***COORDINAMENTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO**

Teresa Valentina Sblendorio

*Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***SUPPORTO EDITORIALE E GRAFICO**

Rossella Vanini

*Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***Si ringraziano per la collaborazione:**

Gisella Gardi

Graziella Martelli

Monica Sgarzi

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**

Fabio Formentin

*Responsabile del Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico***Collaborazione**

Paola Bassi

Rosetta Iannini

Pietro Musolino

Daniela Bonifacci

Fabrizio Melis

Andrea Normanno

Luca Buzzoni

Nadia Farinaro Mezzini

Valentina Veronesi

Loretta Cacciapuoti

Roberta Morico

Marco Zagnoni

Monica Calzolari

Elisabetta Costanzo

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***Collaborazione per la parte relativa alla sostenibilità ambientale ed energetica dei trasporti**

Tommaso Simeoni

*Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE FERROVIARIO****Coordinamento**

Maurizio Tubertini

*Responsabile del Servizio Ferrovie***Collaborazione**

Gianluca Ameli

Stefano Cesari

Lucia Immacolata Laporta

Ivan Beltramba

Mauro Di Lella

Laura Lostia

Sandra Biagi

Daniela Domenicali

Gabriele Minarelli

Laura Brugnolo

Michele Fontani

Pio Nanni

Andrea Cannini

Carla Giorgi

Cesare Sgarzi

Ramona Cantori

Caterina Granata

Collaborazione per le analisi statistiche

Alessandro Albertini

*Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***Collaborazione per la parte relativa all'Alta capacità ferroviaria e alla Stazione di Bologna**

Patrizia Melotti

*Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità***Collaborazione specialistica per l'analisi economico-finanziaria**

Luca Mora

Nemo Srl Consulting

PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA

Roberta Morico *Servizio Mobilità urbana e Trasporto pubblico*

Cesare Sgarzi *Servizio Ferrovie*

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*

Collaborazione specialistica

Luca Mora *Nemo Srl Consulting*

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE

Collaborazione

Denis Barbieri	Stefano Filippini	Daniela Neretti
Claudio Branduzzi	Gabriella Ghiselli	Paola Pacini
Giuseppe Casacchia	Stefano Grandi	Vincenzo Paldino
Saverio Colella	Elena Grossi	Federica Ropa
Andrea Contoli	Luciano Lo Mazzo	Analía Rutili
Salvatrice Irene Di Bennardo	Patrizia Mastropaolo	Anna Lisa Schembri
Claudio Domenichini	Marcella Mazzoni	Marco Stagni
Paolo Dovadoli	Sabrina Mingozzi	Marco Vaccari
Annarita Falchieri	Emanuele Moretti	Andrea Virgili
Massimo Farina	Antonella Nanetti	Gloria Zovi

PER LA PARTE RELATIVA ALL'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

Coordinamento della 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 della parte dedicata agli interventi e ai finanziamenti per la sicurezza stradale

Antonella Nanetti

Collaborazione

Stefano Grandi

Si ringraziano per la collaborazione

Sebastian Lugli Giovanna De Novellis Marco Oppi *Servizio Controllo strategico e Statistica*

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

Per il Porto di Ravenna

Coordinamento

Cristina Bianchi Giuliana Chiodini

Collaborazione

Marco Macchiavelli Antonio Martinetti Cardoni Tommaso Simeoni Gianluca Solaroli

Per il trasporto merci e la logistica

Coordinamento

Giuliana Chiodini

Collaborazione

Antonio Martinetti Cardoni Tommaso Simeoni

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE

Coordinamento

Francesco Saverio Di Ciommo *Responsabile del Servizio Affari Generali, Giuridici e Programmazione finanziaria*

Collaborazione

Denis Barbieri Marco Macchiavelli

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO

Coordinamento

Cristina Bianchi

Collaborazione

Maria Nobili Gloria Zovi Marco Macchiavelli Paola Pacini

Ha collaborato, inoltre, per la parte relativa al **Documento Unico di Programmazione e Intese territoriali** all'interno del capitolo sul contesto istituzionale

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

Indice

INTRODUZIONE	17
1 PREFAZIONE	19
 IL CONTESTO ISTITUZIONALE	 21
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	24
2.1.3 L'evoluzione del quadro normativo in materia di trasporto pubblico locale	26
2.1.4 Le funzioni in materia stradale	28
2.1.5 Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci	30
2.1.6 Le funzioni in materia portuale	31
2.1.7 Le funzioni in materia aeroportuale	32
2.1.8 Le funzioni relative al settore idroviario	33
2.2 L'attività regionale di pianificazione e programmazione e le dinamiche istituzionali in atto	34
2.2.1 Verso il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti	34
2.2.2 L'Atto di indirizzo triennale e il Patto per il trasporto pubblico locale	36
2.2.3 L'Intesa Generale Quadro	38
2.2.4 L'Intesa Istituzionale di Programma	40
2.2.5 L'accorpamento dei comuni dell'Alta Valmarecchia	41
2.2.6 Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali	43
 IL CONTESTO TERRITORIALE	 45
3 INQUADRAMENTO GENERALE	47
3.1 Inquadramento territoriale dell'Emilia-Romagna	47
3.2 Popolazione residente e dinamiche demografiche	49
3.3 Sistema produttivo regionale e organizzazione della logistica	50
3.4 Alcuni dati sulla mobilità in Emilia-Romagna	51
 IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA	 53
4 MONITORAGGIO DEL SETTORE	55
4.1 Premessa	55
4.2 Servizi offerti e contributi erogati	57
4.2.1 Servizi offerti	57
4.2.2 Contributi erogati	59
4.2.3 Monitoraggio e CCNL	61
4.2.4 Servizi non di linea	63
4.3 La qualità erogata e percepita dei servizi di trasporto pubblico locale	65
4.3.1 La qualità erogata	65
4.3.2 La qualità percepita	70
4.3.3 Confronto tra qualità percepita e qualità erogata	73
4.3.4 Catalogo valutazione delle fermate di TPL	75
4.4 Dati economico-gestionali	79

4.4.1	Ricavi da traffico, passeggeri trasportati ed evasione tariffaria	79
4.4.2	Addetti e costo del lavoro	81
4.4.3	Costo operativo orario	84
4.4.4	Economicità in sintesi	84
4.5	Investimenti per la mobilità urbana e il trasporto pubblico	87
4.5.1	Accordi di programma 2001-2010	87
4.5.2	Piano urbano dei parcheggi	90
4.5.3	Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico	92
4.5.3.1	<i>Indicatori di contesto delle aree urbane</i>	93
4.5.3.2	<i>Qualità dell'aria nelle aree urbane</i>	101
4.5.3.3	<i>Indicatori di mobilità urbana</i>	104
4.5.3.4	<i>Indicatori trasporto pubblico nelle aree urbane</i>	111
4.5.4	Verso i nuovi Accordi 2011-2013: l'Atto di indirizzo e il contesto europeo	117
4.5.5	Le azioni regionali nel campo dell'infomobilità	121
4.5.5.1	<i>Il progetto GiM</i>	121
4.5.5.2	<i>Banca dati regionale per la regolazione degli accessi delle persone diversamente abili nelle aree a traffico limitato</i>	123
4.5.6	Altri interventi per il trasporto pubblico locale	125
4.5.7	Lo sviluppo della rete regionale e la promozione della mobilità ciclopedonale	126
4.5.7.1	<i>L'indirizzo e le tematiche di programmazione regionale</i>	126
4.5.7.2	<i>Promozione della cultura ciclabile e attuazione del Protocollo di intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale</i>	127
4.5.8	Il parco mezzi del TPL: composizione, standard di qualità e investimenti per la riqualificazione ambientale	134
4.6	Infrastrutture per la mobilità urbana	140
4.6.1	Metrotranvia, Civis e People Mover nel bacino di Bologna	140
4.6.2	Il Trasporto Rapido Costiero (TRC) della costa romagnola	144
4.6.3	Il Sistema di trasporto Autostrada-Stazione FS-Campus Universitario (Linea A) e Aeroporto-Stazione FS (Linea C) di Parma	146
4.6.4	Il Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena e dei comuni limitrofi	147

IL SETTORE FERROVIARIO	149
5	MONITORAGGIO DEL SETTORE
5.1	Premessa
5.2	I servizi ferroviari
5.2.1	I contratti
5.2.2	Ampliamento dell'offerta ferroviaria
5.2.3	Scenari di sviluppo dei servizi
5.3	La qualità del servizio ferroviario
5.3.1	Puntualità e affidabilità
5.3.2	Qualità treni e stazioni
5.3.1	Il progetto europeo Inter-Regio Rail
5.4	La domanda soddisfatta
5.4.1	Le indagini della Regione Emilia-Romagna sull'utenza ferroviaria
5.4.2	I dati sulle frequentazioni del trasporto regionale
5.4.3	I risultati dell'indagine ISTAT
5.4.4	Abbonamento gratuito 2010
5.5	Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari
5.5.1	Il rapporto con le Associazioni degli utenti
5.5.2	Gli strumenti di informazione e comunicazione per l'utenza
5.5.3	Carta dei Servizi Regionale
5.6	Dati economico-gestionali
5.6.1	Risorse, rete e servizi in sintesi
5.6.2	Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario
5.6.2.1	<i>Corrispettivo contrattuale trasporto passeggeri</i>

5.6.2.2	Costi operativi e proventi da traffico del trasporto passeggeri	220
5.6.2.3	Addetti, produttività e costo del personale del trasporto passeggeri	222
5.6.2.4	Domanda Vs offerta di servizio	224
5.6.2.5	Efficacia-Efficienza-Economicità	225
5.6.3	Monitoraggio della gestione della Rete Regionale	226
5.6.3.1	Corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura	226
5.6.3.2	Costi e ricavi della rete	227
5.6.3.3	Addetti, produttività e costo del personale di rete	228
5.6.3.4	Efficienza-Efficienza-Economicità della rete	231
5.6.4	Canoni di utilizzo dell'infrastruttura nazionale	232
5.7	Investimenti per la mobilità ferroviaria	233
5.7.1	Interventi nell'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI	233
5.7.2	Investimenti infrastrutturali sulla Rete Regionale	242
5.7.3	Investimenti sul materiale rotabile	251
5.8	L'alta capacità ferroviaria e la stazione di bologna	255

	L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA MI MUOVO	261
6	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	263
6.1	Gli abbonamenti Mi Nuovo	265
6.2	Mi Nuovo Tutto Treno	267
6.3	Mi Nuovo in Bici	270

	CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO	273
7	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	275
7.1	Dati settoriali caratteristici e analisi di trend dei settori autofiloviario e ferroviario	275
7.1.1	Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati	275
7.1.2	Costi e ricavi	277
7.1.3	Addetti, costo del personale e produttività	279
7.1.4	Efficacia-Efficienza	281
7.1.5	Indici di economicità	282

	IL SETTORE STRADALE	285
8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	287
8.1	Premessa	287
8.2	Inquadramento generale	289
8.2.1	L'assetto della rete stradale	289
8.2.2	Il Sistema informativo della viabilità	292
8.2.2.1	Archivio regionale delle strade (ARS)	292
8.2.2.2	Sistema dei percorsi della viabilità provinciale e statale	293
8.2.2.3	Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico	293
8.2.2.4	Catasto della principale viabilità extraurbana regionale	307
8.2.2.5	Dati di incidentalità	309
8.2.2.6	Archivio fotografico	309
8.2.2.7	Archivio delle basi cartografiche e di alcuni reticoli storici	310
8.2.2.8	Trasporti eccezionali	310
8.2.3	Flussi autostradali	311
8.3	L'autostrada regionale Cispadana	313
8.4	Investimenti e progettualità per la rete stradale di interesse regionale	315

8.4.1	Programmi triennali di intervento sulla rete stradale di interesse regionale	315
8.4.2	La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale	322
8.4.3	Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie	325
8.4.4	Altri finanziamenti	327
8.5	Investimenti e progettualità per la rete stradale nazionale	330
8.5.1	Pianificazione pluriennale ANAS	330
8.5.2	Attuazione della rete autostradale nazionale	333

LA SICUREZZA STRADALE **338**

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	340
9.1	Premessa	340
9.1.1	L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna	340
9.2	La cultura della sicurezza stradale	351
9.2.1	Le funzioni e il ruolo dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza	351
9.2.2	Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale	351
9.2.3	Le attività del 2010	354
9.3	I Programmi di intervento per la sicurezza stradale	358

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA **360**

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	362
10.1	Premessa	362
10.2	Il Porto di Ravenna	363
10.2.1	Contesto competitivo	368
10.2.2	Evoluzione dei flussi di traffico	369
10.3	Il trasporto merci in Emilia-Romagna	374
10.3.1	L'Osservatorio della Regione Emilia-Romagna sulle merci e l'autostradale	374
10.4	Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto	375
10.4.1	Il trasporto merci su strada in Emilia-Romagna	375
10.4.2	Le imprese di autotrasporto in regione	377
10.4.3	L'indagine sulla mobilità delle merci sulla SS9 - Via Emilia	379
10.5	Il trasporto ferroviario delle merci	382
10.5.1	Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici	382
10.5.2	Accordo con FS sui nodi logistici e sugli impianti ferroviari	390
10.5.3	Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)	392
10.6	La logistica urbana	399
10.6.1	Progetti europei per la logistica urbana	401
10.6.1.1	Progetto Sugar	401
10.6.1.2	Progetto SoNorA	401
10.7	Investimenti e progettualità per il trasporto merci e la logistica urbana	403
10.7.1	Investimenti per il Porto di Ravenna	403
10.7.2	Investimenti per la logistica urbana	404
10.7.3	Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09)	405

IL SETTORE AEROPORTUALE **408**

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	410
11.1	Premessa	410
11.2	Inquadramento generale e confronto nazionale	410
11.3	Gli aeroporti regionali principali e i relativi flussi di traffico	419

IL SETTORE IDROVIARIO	428
12 MONITORAGGIO DEL SETTORE	430
12.1 Premessa	430
12.2 Inquadramento generale	430
12.2.1 La rete idroviaria: il sistema idroviario padano-veneto	430
12.2.2 Utilizzo della rete a fini commerciali	433
12.3 Investimenti e progettualità per il sistema idroviario	435
12.3.1 Programmazione e fondi statali	435
12.3.2 Programmazione e fondi regionali	436
 LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI	 438
13 LA QUALITÀ DELL'ARIA	440
13.1 Monitoraggio della qualità dell'aria	440
13.1.1 Monitoraggio degli inquinanti	440
13.1.2 IX Accordo di programma sulla qualità dell'aria	444
13.2 I progetti europei per la mobilità sostenibile	448
13.2.1 Progetto Life + 2007 MHyBus	448
13.2.2 Progetto Civitas Mimosa	448
13.2.3 Progetto ITACA	449
13.2.4 Progetto I.MO.S.M.I.D	450
13.3 Il Mobility Management	451
13.4 Il Piano della mobilità elettrica regionale	454
13.5 La pianificazione integrata per la sostenibilità ambientale ed energetica	457
13.5.1 Il bilancio ambientale degli Accordi per la qualità dell'aria	457
13.5.2 La sostenibilità energetica nei documenti preliminari del nuovo Piano Energetico Regionale (PER) 2011-2013	458
 ALLEGATI	 462
ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	464
SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO	476

Capitolo 1

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 in 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 2010, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2011 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 e sulle principali dinamiche istituzionali in atto. Viene proposta inoltre una breve analisi dell'attuale **struttura socio-economica e territoriale dell'Emilia-Romagna**, specificando che per tali dati non sempre è disponibile un aggiornamento a cadenza annuale e che pertanto, salvo alcune parti rinnovate, vengono riproposte le stesse informazioni pubblicate lo scorso anno.

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 **nuovo sistema di integrazione tariffaria "Mi Muovo"**, il nuovo abbonamento annuale integrato regionale, avviato nel mese di settembre 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2010 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 il nuovo 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, con un'indagine effettuata lungo la via Emilia. Infine viene dedicato spazio alla logistica urbana, con un quadro sulle azioni e sui 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 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.