

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

Giugno 2014





DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI,
LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITÀ

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

Giugno 2014

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.

Il forte dibattito a livello nazionale incentrato sulla sostenibilità del settore del trasporto pubblico locale e regionale, avviato nel 2010, che ha visto forti riduzioni di risorse finanziarie destinate al sostentamento dei servizi stessi, ha portato, con l'emanazione dell'art. 16 bis della Legge 135/2012, poi sostituito dall'art. 1 comma 301 della Legge di stabilità 2013 (L. 228/2012) all'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Tale Fondo, oltre a dare certezza per un triennio alle Regioni sull'ammontare delle risorse destinate al settore, subordina una quota residua, pari al 10%, al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati.

L'art. 1 comma 301 prevede, attraverso l'emanazione di un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, tra l'altro, la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo, il non completo accesso al Fondo se le Regioni non assicurano l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, l'adozione da parte delle Regioni di un "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", che tenga conto di un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Pertanto, con la deliberazione 912/2013 sono stati approvati gli indirizzi regionali volti alla definizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL in ciascun bacino provinciale. In considerazione e a completamento delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011 con il Patto per il Tpl, gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità hanno proceduto alla predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di Tpl in relazione ai propri bacini di competenza, prevedendo riduzioni complessive dei servizi minimi autofiloviari fino al 5%, da attuarsi a decorrere già dall'orario invernale 2013.

Le principali azioni di intervento della riprogrammazione dei servizi hanno riguardato: la valorizzazione del servizio ferroviario locale mediante riduzione delle sovrapposizioni di corse extraurbane con orari e percorsi in parallelo al servizio ferroviario, nonché con la riprogrammazione dei servizi extraurbani finalizzati all'interscambio bus+treno; la redistribuzione delle risorse risparmiate a seguito della razionalizzazione e da reinvestire in potenziamenti di servizi a domanda elevata; la revisione, l'ottimizzazione, l'estensione e la sperimentazione dei servizi a chiamata e di nuove soluzioni orientate a incrementare l'attrattività del servizio; la ricerca del miglioramento della velocità commerciale, subordinatamente all'adozione da parte delle Amministrazioni locali di coerenti politiche di mobilità urbana ed extraurbana; le politiche di marketing tariffario con particolare riguardo alle fasce deboli, alla fidelizzazione dell'utenza e soprattutto all'integrazione modale; gli adeguamenti tariffari programmati in base agli indirizzi regionali e il rafforzamento delle azioni di contenimento dell'evasione tariffaria.

Tra le azioni finalizzate all'integrazione territoriale si rimarca che con delibera 908/2012 la Giunta regionale ha individuato cinque ambiti sovra-bacinali ottimali e omogenei, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure a evidenza pubblica. In riferimento alla sopracitata norma, la Giunta ha inoltre disposto che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali come definiti, precisando che gli Enti di governo e le Agenzie locali per la mobilità ricercheranno punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti medesimi.

Nel 2013 ha assunto particolare rilievo l'avvio delle procedure per la nuova gara europea per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna. La Giunta regionale nel mese di settembre, con delibera n. 1317, ha dettato gli indirizzi e i vincoli che devono caratterizzare il nuovo affidamento; all'inizio del mese di ottobre l'avviso di gara è stato pubblicato sul supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea; nel mese di aprile del 2014,

completata la fase di prequalifica, sono state inviate, alle imprese che hanno dimostrato di possedere i requisiti richiesti, le lettere d'invito con le specifiche tecniche di gara. È prevista l'aggiudicazione entro la prossima estate e l'avvio dei nuovi servizi entro il 2016. Uno degli elementi più qualificanti sui quali punta la nuova gara, rivolta unitariamente a tutti i servizi ferroviari regionali, riguarda il radicale rinnovo del materiale rotabile, che l'impresa vincitrice dovrà 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.

Per parte regionale nel 2013, perseguendo sempre l'obiettivo della qualità dei servizi, anche attraverso l'acquisto di nuovi treni, sono entrati in esercizio 12 nuovi elettrotreni che la Regione ha totalmente finanziato, integrando ulteriormente i numerosi mezzi che negli ultimi anni la stessa Regione ha finanziato e messo a disposizione per rinnovare e potenziare il proprio parco, per una spesa che ha superato i 150 milioni di euro. Tale spesa è ricompresa in un "piano straordinario di interventi" per il settore ferroviario regionale, che ha anche interessato la rete ferroviaria della Regione e che comporta una spesa complessiva, in avanzata fase di attuazione, che supera i 400 milioni di euro.

Nel 2013 si è consolidato il processo di assestamento, intervenuto nel febbraio dello scorso anno, che ha portato alla separazione della FER Srl in due società distinte: l'una per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, l'altra per le attività del trasporto (quest'ultima si è fusa con ATC SpA per dare vita alla TPER SpA) dando attuazione a quanto previsto dalla legge regionale 30/98 in coerenza con quanto stabilito, da tempo, dal quadro normativo comunitario e nazionale.

L'intero settore ha risentito del processo di efficientamento, da tempo già in atto nella nostra regione, ma ulteriormente sostenuto dall'evoluzione del quadro normativo nazionale, imposto dalla Legge 135/2012, di conversione del D.L. 95/2012 "Spending review", in particolare all'art. 16 bis, successivamente sostituito dall'art. 1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013, che ha previsto l'istituzione, a decorrere dall'anno 2013, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

Si è quindi dato corso, come già rilevato, al "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", per rimodulare i servizi con un'offerta di più idonea, più efficiente ed economica e in grado di sostituire le modalità di trasporto ritenute diseconomiche con altre più idonee, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi.

Per quanto attiene il settore ferroviario il rilevante sforzo finanziario compiuto per contenere i tagli governativi relativi al settore TPL, che hanno riguardato soprattutto i trasferimenti statali per i servizi ferroviari di competenza regionale sulla rete nazionale, ha consentito di contenere la riduzione di questi ultimi, limitati alle sole relazioni a più bassa frequentazione e comunque quasi sempre sostituiti da servizi "su gomma", mantenendo sostanzialmente invariate le percorrenze complessive offerte. Dopo un decennio di governo regionale, segnato da continui e progressivi incrementi dei servizi ferroviari (soprattutto nel triennio 2008-2010), nel 2011 si è imposta una contrazione: dai 18.700.000 treni*km raggiunti nel 2010 - rispetto ai 14.300.000 ereditati dallo Stato nel 2000 - si è passati a circa 18.200.000 treni*km, integrati da circa 650.000 bus*km. Nel 2012 la situazione si è sostanzialmente assestata su una programmazione di circa 18.200.000 treni*km, integrati da circa 1.200.000 bus*km sostitutivi.

Nel 2013, il trasferimento di servizi dal "ferro" alla "gomma" in relazioni ferroviarie a domanda contenuta ha portato a un'ulteriore, anche se limitata, contrazione dei servizi ferroviari passati a circa 18.100.000 treni*km, integrati da circa 1.300.000 bus*km. Ci si aspettava, nel 2013, una stagnazione della crescita dei passeggeri, su livelli allineati a quelli raggiunti nel 2010 (circa 41.000.000), consolidatisi nel 2011 e leggermente incrementati, soprattutto sulle linee della rete regionale nel 2012; invece, nonostante il permanere della crisi economica, che ha indubbiamente concorso a mettere in sofferenza l'intero settore, si è registrato lo scorso anno (secondo i dati "assestati", comunicati dal CTI) un incremento significativo soprattutto sui servizi svolti sulla rete regionale, che ha quindi confermato nel 2013, il trend di crescita dell'anno precedente, portando la quantità dei passeggeri complessivamente trasportati sui treni a circa 42.500.000 (esclusi i

passaggeri trasportati sui bus sostitutivi). 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 rinnovato 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.

Per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari prosegue l'attività di monitoraggio svolta dagli uffici regionali 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.

Per il settore delle infrastrutture viarie, invece, è proseguita 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 corso del 2013, è proseguita la procedura volta all'accordo di programma in variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, sospesa nel marzo dello stesso anno in attesa del provvedimento di VIA ministeriale. Il concessionario, a seguito di richiesta d'integrazione da parte della Commissione VIA, ha provveduto alla ri-pubblicazione della documentazione integrativa presentata nell'agosto 2013 ai fini delle osservazioni, i cui termini sono scaduti lo scorso gennaio 2014.

Nel corso del 2013 il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS) realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato oltre un miliardo di transiti veicolari, sostanzialmente equivalenti a quelli rilevati l'anno precedente, dei quali oltre 981 milioni di veicoli leggeri e oltre 66 milioni di veicoli pesanti.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2012 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) sono stati registrati nel territorio regionale, 18.263 incidenti, con 376 morti e 24.823 feriti, con una riduzione di circa il 6% rispetto al 2011, flessione particolarmente elevata nel numero di incidenti e feriti il cui numero era stabile ormai dal 2009, anche se non si esclude che il calo di incidenti e feriti sia parzialmente dovuto alla mancata ricezione di alcuni dati relativi a incidenti con soli feriti.

In conformità con il nuovo obiettivo europeo di riduzione di un ulteriore 50% delle vittime al 2020, anche nel 2013 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 stradale e la sicurezza.

In questo quadro è stata approvata la graduatoria degli interventi finanziati relativi al 4° e 5° Programma del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), che ha messo a disposizione oltre 7 milioni di euro per interventi promossi da Province e Comuni, in forma singola o associata, dell'importo complessivo di oltre 17 milioni di euro. È inoltre in fase di realizzazione, con la collaborazione delle Province, il progetto per l'allestimento di campi prova volti all'esercitazione alla guida di ciclomotori e motocicli, in particolare di quelli a trazione elettrica, con la simulazione di situazioni caratteristiche delle aree urbanizzate.

In questo ambito si integra anche la realizzazione 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, alcune di queste sono già disponibili gratuitamente, oltre che sul portale regionale della mobilità, in applicazioni per dispositivi mobile e tablet.

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 2013, a seguito dell'azzeramento dei trasferimenti dello Stato previsti dai decreti attuativi della L. 59/07 (cosiddetta Bassanini) relativa al trasferimento di funzioni dallo Stato alle Regioni, non è stato possibile destinare risorse a favore della manutenzione straordinaria della rete provinciale, con il Bilancio 2014 sono stati reperiti 5,8 milioni di euro per tale finalità. Nel 2013, inoltre, è stato destinato poco meno di un milione di euro, a fronte di un costo complessivo di opere pari a circa 1,6 milioni, per interventi sulla rete di interesse regionale, resi necessari a seguito di eventi eccezionali e/o calamitosi.

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 forte contrazione economica, che incidono sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. In questo quadro, la Regione ha proseguito con l'applicazione alla legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09), che ha consentito di contrastare il crollo del settore, che si è avuto invece nel resto del Paese.

È continuata l'attività di approfondimento e di monitoraggio per consolidare la "Piattaforma intermodale regionale". Per il settore del trasporto merci su strada, è continuata l'indagine sui flussi di trasporto camionistico nel nostro territorio con la rilevazione su strada lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana. Il trasporto merci in conto proprio e in conto terzi di corto raggio di carattere extra-urbano costituisce il tipo di flussi quantitativamente più rilevante e anche il più difficile da ottimizzare.

Nel 2013, a fronte dell'evidenza dell'illegalità presente nel settore, si è definito, in accordo con le parti sociali, un progetto di legge per rendere più incisivo e omogeneo sul territorio regionale il contrasto al radicamento delle infiltrazioni mafiose nel settore dell'autotrasporto e del facchinaggio, nei limiti delle competenze regionali.

Relativamente al Porto di Ravenna è opportuno ricordare che nel corso del 2012-2013, grazie anche all'intervento della Regione, sono stati finalmente assegnati dal CIPE all'Autorità Portuale di Ravenna 60 milioni di euro per la realizzazione dei lavori di prima fase dell'approfondimento dei fondali dei canali Candiano e Baiona dell'Hub portuale.

Per il settore idroviario il 2013 ha rappresentato un consolidamento delle scelte gestionali effettuate nel 2010, con un rafforzamento delle attività svolte in regime di avvalimento convenzionale da AIPO (Agenzia Interregionale per il Po), sempre al fine di far confluire in un unico ente strumentale tutte le competenze che riguardano il fiume Po. Sempre nel 2013 sono proseguiti i lavori di realizzazione della nuova conca di Isola Serafini, gestita da AIPO e che comporta un investimento di 47 milioni di euro, mentre sono in avanzato stato di esecuzione, almeno per quanto riguarda alcuni lotti, i lavori di adeguamento dell'idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico (145 milioni di euro complessivi), gestiti dalla Provincia di Ferrara.

Si ricorda infine che anche quest'anno a questo rapporto di monitoraggio della mobilità regionale, indirizzato soprattutto a 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.
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*

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

Andrea Normanno

Luca Buzzoni

Fabrizio Melis

Rossella Vanini

Monica Calzolari

Nadia Farinaro Mezzini

Valentina Veronesi

Elisabetta Costanzo

Roberta Morico

Marco Zagnoni

Umberto Giacchi

Pietro Musolino

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

Ramona Cantori

Caterina Granata

Ivan Beltramba

Stefano Cesari

Lucia Immacolata Laporta

Sandra Biagi

Mauro Di Lella

Laura Lostia

Laura Brugnolo

Daniela Domenicali

Gabriele Minarelli

Loretta Cacciapuoti

Michele Fontani

Pio Nanni

Andrea Cannini

Carla Giorgi

Cesare Sgarzi

Progetto europeo Railhuc

Tommaso Simeoni

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

Coordinamento settore stradale

Alfeo Brognara *Responsabile del Servizio Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale*

Collaborazione

Denis Barbieri	Gabriella Ghiselli	Federica Ropa
Claudio Branduzzi	Stefano Grandi	Analia Patricia Rutili
Giuseppe Casacchia	Elena Grossi	Anna Lisa Schembri
Cristian Colio	Luciano Lo Mazzo	Marco Vaccari
Salvatrice Irene Di Bennardo	Patrizia Mastropaolo	Andrea Virgili
Claudio Domenichini	Sabrina Mingozi	Gloria Zovi
Paolo Dovadoli	Emanuele Moretti	
Annarita Falchieri	Antonella Nanetti	
Massimo Farina	Daniela Neretti	
Stefano Filippini	Paola Pacini	

PER LA PARTE RELATIVA ALL'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

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 - Parte generale e investimenti

Coordinamento

Cristina Bianchi

Collaborazione

Marco Macchiavelli

Gianluca Solaroli

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

Coordinamento

Giuliana Chiodini

Collaborazione

Tommaso Simeoni

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

Patrizia Melotti

Marco Macchiavelli

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO

Coordinamento

Cristina Bianchi

Collaborazione

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

1	PREFAZIONE	17
---	------------	----

IL CONTESTO ISTITUZIONALE E TERRITORIALE

2	INQUADRAMENTO GENERALE	21
2.1	Le funzioni della Regione nel settore dei trasporti	21
2.1.1	Le funzioni relative al settore autofiloviario e alla mobilità urbana	21
2.1.2	Le funzioni in materia ferroviaria	21
2.1.3	L'evoluzione del quadro normativo in materia di trasporto pubblico locale	24
	2.1.3.1 Il settore autofiloviario	24
	2.1.3.2 Il settore ferroviario	26
2.1.4	Le funzioni in materia stradale	28
2.1.5	Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci	29
2.1.6	Le funzioni in materia portuale	30
2.1.7	Le funzioni in materia aeroportuale	31
2.1.8	Le funzioni relative al settore idroviario	32
2.2	L'attività regionale di pianificazione e programmazione e le dinamiche istituzionali in atto	33
2.2.1	Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti	33
2.2.2	Il Patto per il trasporto pubblico locale 2011-2013	33
2.2.3	L'Intesa Generale Quadro	34
2.2.4	Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali	41
2.3	I grandi assi infrastrutturali dell'Emilia-Romagna	49
2.4	Indagine sui comportamenti di mobilità in Emilia-Romagna	50

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	61
3.1	Premessa	61
3.2	Servizi offerti e contributi erogati	63
3.2.1	Servizi offerti	63
3.2.2	Contributi erogati	64
3.2.3	Contributi a copertura dei rinnovi contrattuali autoferrotranvieri	65
3.2.4	Servizi non di linea	65
3.3	La qualità erogata e percepita dei servizi di trasporto pubblico locale	67
3.3.1	La qualità erogata	67
3.3.2	La qualità percepita	76
3.4	Dati economico-gestionali	77
3.4.1	Ricavi da traffico, passeggeri trasportati ed evasione tariffaria	77
3.4.2	Addetti e costo del lavoro	80
3.4.3	Costo totale di esercizio ed economicità in sintesi	82
3.5	Investimenti per la mobilità urbana e il trasporto pubblico	85
3.5.1	Accordi di programma 1994-2010	85
3.5.2	Accordi di programma 2011-2013	87
3.5.3	Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico	88
	3.5.2.1 Indicatori di contesto delle aree urbane	89
	3.5.2.2 Qualità dell'aria nelle aree urbane	98
	3.5.2.3 Indicatori di mobilità urbana	100
	3.5.2.4 Indicatori trasporto pubblico nelle aree urbane	107
3.5.4	Le azioni regionali nel campo dell'infomobilità: il completamento del progetto "GiM"	113
3.5.5	Lo sviluppo della rete regionale e la promozione della mobilità ciclopedonale	118

3.5.5.1	L'indirizzo e le tematiche di programmazione regionale	118
3.5.5.2	Progetti, azioni, investimenti e governance per la promozione e lo sviluppo della ciclabilità	119
3.5.6	Il parco mezzi autobus e filobus	129
3.5.6.1	Il parco mezzi: composizione, standard di qualità e investimenti per la riqualificazione ambientale	129
3.5.6.2	La banca dati del parco autobus e filobus regionale	135
3.6	Infrastrutture per la mobilità urbana	136
3.6.1	Il sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese	136
3.6.2	Il Trasporto Rapido Costiero (TRC) della costa romagnola	140
3.6.3	Il Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena	141

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	145
4.1	Premessa	145
4.2	I servizi ferroviari	150
4.2.1	I contratti	150
4.2.2	Variazioni dell'offerta ferroviaria come conseguenza del processo di riprogrammazione del trasporto pubblico locale	152
4.2.3	Scenari di sviluppo dei servizi	153
4.3	La qualità del servizio ferroviario	156
4.3.1	Puntualità e affidabilità	156
4.3.2	Il progetto europeo Inter-Regio Rail	165
4.3.3	Il progetto europeo RAILHUC	165
4.4	La domanda soddisfatta	166
4.4.1	L'indagine ferroviaria del mese di novembre 2013	167
4.4.2	I dati sulle frequentazioni del trasporto regionale	174
4.4.3	I risultati dell'indagine ISTAT	179
4.5	Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari	183
4.5.1	Il rapporto con le Associazioni degli utenti	183
4.6	Dati economico-gestionali	184
4.6.1	Gestione rete e servizi di trasporto in sintesi	185
4.6.2	Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario	187
4.6.2.1	Corrispettivo contrattuale	187
4.6.2.2	Proventi da traffico e passeggeri trasportati	188
4.6.2.3	Addetti, produttività e costo del personale	189
4.6.2.4	Efficiacia-Efficienza-Economicità	191
4.6.3	Monitoraggio della gestione della Rete Regionale	192
4.6.3.1	Corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura	192
4.6.3.2	Costi e ricavi della rete	193
4.6.3.3	Addetti, produttività e costo del personale di rete	194
4.6.3.4	Efficiacia-Efficienza-Economicità della rete	195
4.7	Investimenti per la mobilità ferroviaria	197
4.7.1	Interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI	197
4.7.2	Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile regionale	203
4.7.3	Attività tecnico-amministrative di competenza regionale in ottemperanza al D.P.R. 753/80	204
4.8	L'alta capacità ferroviaria, la stazione di Bologna e la stazione Mediopadana di Reggio Emilia	207

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA MI MUOVO

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	215
5.1	Gli abbonamenti Mi Muovo	216
5.2	Mi Muovo Tutto Treno	217
5.3	Mi Muovo in bici	220

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	225
6.1	Dati settoriali caratteristici e analisi di trend dei settori autofiloviario e ferroviario	225
6.1.1	Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati	225
6.1.2	Ricavi da traffico	227
6.1.3	Addetti, costo del personale e produttività	228
6.1.4	Indici di economicità del trasporto	230
6.1.5	Il processo di riforma e riorganizzazione del settore	230

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	235
7.1	Premessa	235
7.2	Inquadramento generale	237
7.2.1	Il Sistema informativo della viabilità	237
7.2.1.1	Archivio regionale delle strade (ARS)	237
7.2.1.2	Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS)	238
7.2.1.3	Limiti di transitabilità puntuali e lineari	238
7.2.1.4	Reticolo della principale viabilità regionale	238
7.2.1.5	Applicativo mobile delle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale	239
7.2.1.6	Trasporti eccezionali: TE_online	239
7.2.1.7	Esempi di riflessi sul traffico veicolare censito a seguito di modifiche alla rete viaria	240
7.3	L'autostrada regionale Cispadana	267
7.4	Investimenti e progettualità per la rete stradale di interesse regionale	269
7.4.1	Stato di attuazione delle opere finanziate con il Programma di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale	269
7.4.2	La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale	275
7.4.3	Stato di attuazione delle opere finanziate con gli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie	277
7.4.4	Finanziamenti previsti dalle Intese attuative del DUP	280
7.4.5	Altri finanziamenti	283
7.5	Investimenti e progettualità per la rete stradale nazionale	286
7.5.1	Il nuovo assetto dell'ANAS	286
7.5.2	Stato di avanzamento interventi ANAS	287
7.5.3	Attuazione della rete autostradale nazionale	291

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	299
8.1	Premessa	299
8.1.1	L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna	299
8.2	La cultura della sicurezza stradale	313
8.2.1	L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza	313
8.2.2	Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale	313
8.2.3	Le attività del 2013	315
8.3	I Programmi di intervento per la sicurezza stradale	321

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	327
9.1	Premessa	327
9.2	Stato dell'arte e prospettive del settore trasporti "dopo la crisi"	328
9.3	Il Porto di Ravenna	329
9.3.1	Contesto competitivo	334
9.3.2	Evoluzione dei flussi di traffico	336
9.4	Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto	340

9.4.1	Il trasporto merci su strada	340
9.4.2	Le imprese di autotrasporto in regione	345
9.5	Il trasporto ferroviario delle merci	347
9.5.1	Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici	347
9.4.2	Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)	355
9.6	La logistica urbana	364
9.7	Investimenti e progettualità per il trasporto merci e la logistica urbana	365
9.7.1	Investimenti per il Porto di Ravenna	365
9.7.2	Investimenti per la logistica urbana	366
9.7.3	Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09)	367

IL SETTORE AEROPORTUALE

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	371
10.1	Premessa	371
10.2	Inquadramento generale e confronto nazionale	371
10.3	Gli aeroporti regionali principali e i relativi flussi di traffico	380

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	395
11.1	Premessa	395
11.2	Inquadramento generale	395
11.2.1	La rete idroviaria: il sistema idroviario padano veneto	395
11.2.2	Utilizzo della rete a fini commerciali	396
11.3	Investimenti e progettualità per il sistema idroviario	400
11.3.1	Programmazione e fondi statali	400
11.3.2	Programmazione e fondi regionali	401

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	405
12.1	La qualità dell'aria	405
12.1.1	Monitoraggio degli inquinanti	405
12.1.2	La proposta del Piano regionale integrato della qualità dell'aria (PAIR 2020)	409
12.1.3	X Accordo di programma della qualità dell'aria	411
12.1.3.1	<i>Trasformazione dei veicoli da benzina a metano/gpl</i>	412
12.1.3.2	<i>La mobilità elettrica negli Accordi della qualità dell'aria</i>	413
12.2	I progetti europei per la mobilità sostenibile	414
12.2.1	Progetto Life + 2007 MHyBus	414
12.2.2	Progetto EPTA	415
12.2.3	Progetto Multimodal Mobility	416
12.2.4	Progetto I.MO.S.M.I.D.	417
12.3	Il Mobility Management	419
12.4	La mobilità elettrica in emilia-romagna	421
12.7.1	Inquadramento generale	421
12.7.27	Il Piano della mobilità elettrica regionale "Mi Muovo elettrico"	422
12.5	La sostenibilità energetica	425

ALLEGATI

ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	431
SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2013	441

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 2013, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2014 si apre con un inquadramento generale sulle funzioni regionali nei diversi settori legati al trasporto, prosegue con un quadro sull'attività di pianificazione e di programmazione della Regione e sulle principali dinamiche istituzionali in atto, per concludersi con una breve analisi sulle caratteristiche territoriali dell'Emilia-Romagna e con un'indagine sui comportamenti di mobilità in 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 2013 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.