

 Regione Emilia-Romagna

DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI,
LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITÀ

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



Giugno 2015



DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI,
LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITÀ

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

Giugno 2015

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. Quest'anno, con l'avvio della nuova Legislatura, 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.

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.

Si è quindi dato corso 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.

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.

Le modifiche alla L.R. 30/98, apportate con la L.R. 17/14, hanno previsto all'art. 19, al fine di semplificare la governance del sistema, il termine del 31 dicembre 2014 per attuare la fusione delle Agenzie locali per la mobilità in coerenza con gli ambiti sovra-bacinali sopracitati. Con la proposta di Legge regionale di riordino delle funzioni provinciali a norma della legge Del Rio, è confermata la previsione che le Agenzie locali per la mobilità, soggetti che svolgono le funzioni di affidamento dei servizi e il conseguente controllo degli stessi, si adeguino alle dimensioni degli ambiti ottimali definiti, adempiendo altresì alle previgenti disposizioni regionali.

Per quanto riguarda i percorsi aggregativi delle aziende di trasporto, giunti a vari livelli evolutivi, è stata costituita la società romagnola Start SpA tra le società ATM SpA di Ravenna, AVM SpA di Cesena e Tram Servizi SpA di Rimini e si è attuato il percorso di fusione in un'unica società, mediante incorporazione con relativo scambio azionario, tra le aziende del Trasporto Pubblico di Ferrara (ACFT SpA) e di Bologna (ATC SpA). Successivamente, nel 2012 lo scorporo da FER del "ramo" esercizio ha portato il trasferimento di quest'ultimo (ferro e gomma) in ATC, che ha assunto la nuova denominazione Tper. Inoltre, dopo che nel bacino provinciale modenese era stata aggiudicata la gara per la selezione del partner industriale che aveva visto aggiudicataria l'ATI fra FER, RATP (Francia) e Nuova Mobilità, si è concretizzata la fusione dei gestori operanti nei bacini di Modena, Reggio e Piacenza in un unico soggetto, SETA SpA. Il bacino di Parma, dopo aver sperimentato la forma di gara "a doppio oggetto", si sta avviando verso una nuova gara.

Negli anni 2013 e 2014 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.

Nel 2014, alla data di stesura del presente testo, si attendono gli esiti della gara europea d'appalto per l'affidamento di tutti i servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna, la cui

procedura ha assunto particolare rilievo lo scorso anno. La Giunta regionale nel mese di settembre, con delibera n. 1317, ha dettato gli indirizzi e i vincoli che dovevano caratterizzare il nuovo affidamento. Uno degli elementi più qualificanti sui quali ha puntato 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.

L'arrivo di nuovo materiale rotabile, previsto in caso di esito favorevole della gara, 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. Nel 2013 sono in particolare 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 del Consorzio Trasporti Integrati (CTI), erogatore dei servizi, 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 ha superato i 400 milioni di euro.

Sul fronte dei passeggeri trasportati, il trasporto pubblico su gomma registra anche nel 2014 un incremento del 2,5% raggiungendo i 265.562.000 passeggeri all'anno, confermando e consolidando la crescita dell'ultimo anno.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, ci si aspettava, negli anni più recenti, 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 anche nel 2014, il sostanziale trend di crescita, portando la quantità dei passeggeri complessivamente trasportati sui treni ad avvicinarsi, su base annua, ai 42.500.000 (esclusi i passeggeri 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.

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.

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 2014 sono inoltre proseguiti gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento delle reti ferroviaria regionale, in gran parte volti a migliorare le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

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 Cispadana. In particolare, nel corso del 2014, la Regione ha espresso il proprio parere nell'ambito della procedura di VIA statale, che tuttavia non si è ancora conclusa. Infatti, mentre la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, nel gennaio 2015, ha espresso parere favorevole con prescrizioni, il Ministero dei Beni Culturali, nel giugno 2014, ha espresso parere contrario. Poiché tale parere è obbligatorio e concorrente, insieme a quello del

Ministero dell'Ambiente, all'emissione del provvedimento di compatibilità ambientale, lo stesso è stato ora rimesso, come previsto dal Codice Ambiente, al Consiglio dei Ministri. Nel frattempo, in seguito alla sottoscrizione nell'aprile 2013 della Nuova Intesa Generale Quadro fra la Regione e il Governo, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nel Programma Infrastrutture Strategiche (XI Allegato al DEF). Con la Legge di conversione del D.L. 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che prevede la possibilità che lo Stato subentri alla Regione nella concessione, in forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nel citato Allegato Infrastrutture. Si sta pertanto lavorando per concretizzare tale passaggio di competenze.

Nel corso del 2014 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, con un modesto aumento, principalmente di veicoli leggeri, rispetto a quelli rilevati l'anno precedente, dei quali oltre 1 miliardo di veicoli leggeri e quasi 70 milioni di veicoli pesanti.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2013 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrati nel territorio regionale, 18.135 incidenti, con 344 morti e 24.914 feriti, con una riduzione dei morti di circa il 10% rispetto al 2012, in linea con il dato nazionale, a cui però non corrisponde un analogo calo nel numero di incidenti e feriti.

In conformità con il nuovo obiettivo europeo di riduzione di un ulteriore 50% delle vittime al 2020, anche nel 2014 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, dopo l'approvazione della 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, nel corso del 2014 sono state avviate le procedure per le concessioni definitive dei contributi e per la stipula delle previste convenzioni con gli Enti attuatori. Sono già stati avviati sei degli interventi previsti. È inoltre in fase di conclusione, 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.

Da evidenziare che sempre con l'obiettivo della semplificazione e dematerializzazione è stata avviata, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'installazione 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, che permette di ridurre i tempi di rilascio delle pratiche e i costi di gestione.

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 2014, nella consapevolezza della grave situazione in cui versa la rete provinciale, sono state finanziate le Province per 5,8 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria. Nel 2014, inoltre, sono stati destinati circa 630.000 euro, a fronte di un costo complessivo di opere pari a circa 1,1 milioni, per interventi sulla rete di interesse regionale, resisi necessari a seguito di eventi eccezionali e/o calamitosi nelle province di Bologna, Modena, Forlì-Cesena, Parma, Piacenza e Reggio Emilia.

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 e, visto il successo della misura, ha varato un'altra analoga legge di incentivazione (L.R. 10/14) per consolidare il sistema del trasporto ferroviario delle merci in regione. È continuata l'attività di approfondimento e di monitoraggio per consolidare la "Piattaforma intermodale regionale" e l'impegno per l'inserimento delle opere infrastrutturali prioritarie per le merci negli elenchi delle opere prioritarie delle reti Ten-T.

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 l'approvazione della L.R. 3/14 volta a combattere l'illegalità presente nel settore, ed è iniziata l'attività di predisposizione degli strumenti che consentiranno l'applicazione della legge.

Relativamente al Porto di Ravenna è opportuno ricordare che nel maggio del 2014, grazie anche all'intervento della Regione, è stato siglato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL al fine di migliorare i servizi doganali offerti alle imprese e velocizzare le procedure di imbarco/sbarco così da rendere più competitivo il porto stesso. Si rileva anche che a fine ottobre 2014 l'Autorità Portuale di Ravenna ha inviato, a tutti gli Enti coinvolti nella fase approvativa, il progetto definitivo della I fase dei lavori dell'Hub Portuale di Ravenna "Approfondimento dei canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal container e riutilizzo del materiale estratto", importo del progetto 220 milioni di euro, per l'acquisizione dei pareri necessari ai fini della successiva approvazione da parte del CIPE.

Per il settore idroviario il 2014 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. Si apre ora un nuovo scenario istituzionale, legato alla possibilità di effettuare una vera e propria delega di funzioni ad AIPO, a seguito della conclusione dell'iter legislativo avvenuto ad ottobre 2014 da parte del Veneto che ha portato a prevedere, tra le funzioni delegabili ad AIPO, anche la navigazione interna.

Da rilevare che in base ai dati del 2013 (gli ultimi disponibili) si registra rispetto al 2012 un incremento delle merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto dopo il calo degli anni precedenti.

Sempre nel 2014 sono proseguiti i lavori di realizzazione della nuova conca di Isola Serafini, gestiti da AIPO e che comportano 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 (complessivi 145 milioni di euro), 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.

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

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

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

Fruci Michelina

Andrea Normanno

Luca Buzzoni

Rosetta Iannini

Rossella Vanini

Monica Calzolari

Fabrizio Melis

Valentina Veronesi

Elisabetta Costanzo

Roberta Morico

Marco Zagnoni

Umberto Ghiacchi

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

Maurizio Tubertini

*Responsabile del Servizio Ferrovie***Collaborazione**

Gianluca Ameli

Andrea Cannini

Carla Giorgi

Ivan Beltramba

Ramona Cantori

Caterina Granata

Sandra Biagi

Stefano Cesari

Lucia Immacolata Laporta

Daniela Bonifacci

Mauro Di Lella

Raffaella Lelli

Laura Brugnolo

Daniela Domenicali

Gabriele Minarelli

Loretta Cacciapuoti

Michele Fontani

Pio Nanni

Cesare Sgarzi

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

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

Gianluca Solaroli

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

Coordinamento

Giuliana Chiodini

Per il trasporto merci e la logistica

Coordinamento

Giuliana Chiodini

Collaborazione

Antonio Martinetti Cardoni

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE

Coordinamento

Francesco Saverio Di Ciommo

Responsabile del Servizio Affari Generali, Giuridici e Programmazione finanziaria

Collaborazione

Denis Barbieri

Emanuele Moretti

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO

Coordinamento

Cristina Bianchi

Collaborazione

Gloria Zovi

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

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	27
2.1.4	Le funzioni in materia stradale	29
2.1.5	Le funzioni nel settore della logistica e del trasporto merci	31
2.1.6	Le funzioni in materia portuale	31
2.1.7	Le funzioni in materia aeroportuale	33
2.1.8	Le funzioni relative al settore idroviario	33
2.2	L'attività regionale di pianificazione e programmazione	34
2.2.1	Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti	34
2.2.2	L'Intesa Generale Quadro	35
2.2.3	Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali	43

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	49
3.1	Premessa	49
3.2	Servizi offerti e contributi erogati	51
3.2.1	Servizi offerti	51
3.2.2	Contributi erogati	52
3.2.3	Servizi non di linea	53
3.3	Dati economico-gestionali	55
3.3.1	Ricavi da traffico, passeggeri trasportati ed evasione tariffaria	55
3.3.2	Addetti e costo del lavoro	58
3.3.3	Costo totale di esercizio ed economicità in sintesi	60
3.4	Investimenti per la mobilità urbana e il trasporto pubblico	63
3.4.1	Accordi di programma 1994-2014	63
3.4.2	Accordi di programma 2011-2013	65
3.4.3	Le azioni regionali nel campo dell'infomobilità: il completamento del progetto "GiM"	67
3.4.4	Lo sviluppo della rete regionale e la promozione della mobilità ciclopedonale	70
	3.4.4.1 L'indirizzo e le tematiche di programmazione regionale	70
	3.4.4.2 Progetti, azioni, investimenti e governance per la promozione e lo sviluppo della ciclabilità	70
3.4.5	Il parco mezzi autobus e filobus	76
3.5	Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico	82
3.5.1	Indicatori di contesto delle aree urbane	84
3.5.2	Qualità dell'aria nelle aree urbane	93
3.5.3	Indicatori di mobilità urbana	95
3.5.4	Indicatori trasporto pubblico nelle aree urbane	102
3.6	Infrastrutture per la mobilità urbana	108
3.6.1	Il sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese	108
3.6.2	Il Trasporto Rapido Costiero (TRC) della costa romagnola	112

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	117
4.1	Premessa	117
4.2	I servizi ferroviari	122
4.2.1	I contratti	122
4.2.2	Variazioni dell'offerta ferroviaria come conseguenza del processo di riprogrammazione del trasporto pubblico locale	124
4.2.3	Variazioni dell'offerta ferroviaria a seguito di potenziamenti dell'infrastruttura e di bisogni espressi dagli utenti	124
4.2.4	Scenari di sviluppo dei servizi	125
4.3	La qualità del servizio ferroviario	128
4.3.1	Puntualità e affidabilità	128
4.3.2	Il progetto europeo Inter-Regio Rail	135
4.3.3	Il progetto europeo RAILHUC	135
4.4	Analisi sulle frequentazioni del trasporto ferroviario regionale	137
4.4.1	La domanda soddisfatta nel settore ferroviario	137
4.4.2	Trasporto ferroviario complessivo: analisi storica per componente	138
4.4.3	Il servizio ferroviario regionale	140
4.4.4	I principali risultati dell'indagine ferroviaria regionale – Novembre 2013	142
4.4.5	La componente del Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese	152
4.5	Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari	156
4.5.1	Il rapporto con le Associazioni degli utenti	156
4.6	Dati economico-gestionali	157
4.6.1	Premessa	157
4.6.2	Gestione rete e servizi di trasporto in sintesi	158
4.6.3	Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario	160
4.6.3.1	<i>Corrispettivo contrattuale</i>	161
4.6.3.2	<i>Proventi da traffico e passeggeri trasportati</i>	161
4.6.3.3	<i>Addetti, produttività e costo del personale</i>	162
4.6.3.4	<i>Efficacia-Efficienza-Economicità</i>	164
4.6.4	Monitoraggio della gestione della Rete Regionale	165
4.6.4.1	<i>Corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura</i>	165
4.6.4.2	<i>Costi e ricavi della rete</i>	166
4.6.4.3	<i>Addetti, produttività e costo del personale di rete</i>	167
4.6.4.4	<i>Efficacia-Efficienza-Economicità della rete</i>	168
4.7	Investimenti per la mobilità ferroviaria	169
4.7.1	Interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI	169
4.7.2	Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile regionale	176
4.7.3	Attività tecnico-amministrative di competenza regionale in ottemperanza al D.P.R. 753/80	177
4.8	L'alta capacità ferroviaria, la stazione di Bologna e la stazione Mediopadana di Reggio Emilia	180

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	189
5.1	Gli abbonamenti Mi Muovo	191
5.2	Mi Muovo Tutto Treno	193
5.3	Mi Muovo in bici	196

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	201
6.1	Dati settoriali caratteristici e analisi di trend dei settori autofiloviario e ferroviario	201
6.1.1	Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati	201
6.1.2	Ricavi da traffico	203
6.1.3	Addetti, costo del personale e produttività	204
6.1.4	Indici di economicità del trasporto	206
6.1.5	Il processo di riforma e riorganizzazione del settore	206

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	211
7.1	Premessa	211
7.2	Inquadramento generale	213
7.2.1	Il Sistema informativo della viabilità	213
7.2.1.1	Archivio regionale delle strade (ARS)	213
7.2.1.2	Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS)	214
7.2.1.3	Limiti di transitabilità puntuali e lineari	214
7.2.1.4	Reticolo della principale viabilità regionale	214
7.2.1.5	Applicativo mobile delle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale	215
7.2.1.6	Trasporti eccezionali: TE_online	215
7.2.1.7	Esempi di riflessi sul traffico veicolare censito a seguito di modifiche alla rete viaria	216
7.3	L'autostrada regionale Cispadana	239
7.4	Investimenti e progettualità per la rete stradale di interesse regionale	242
7.4.1	Stato di attuazione delle opere finanziate con il Programma di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale	242
7.4.2	La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale	250
7.4.3	Stato di attuazione delle opere finanziate con gli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie	253
7.4.4	Finanziamenti previsti dalle Intese attuative del DUP	256
7.4.5	Altri finanziamenti	259
7.5	Investimenti e progettualità per la rete stradale nazionale	262
7.5.1	Il nuovo assetto dell'ANAS	262
7.5.2	Stato di avanzamento interventi ANAS	262
7.5.3	Attuazione della rete autostradale nazionale	267

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	275
8.1	Premessa	275
8.1.1	L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna	275
8.2	La cultura della sicurezza stradale	292
8.2.1	L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza	292
8.2.2	Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale	292
8.2.3	Le attività del 2014	294
8.3	I Programmi di intervento per la sicurezza stradale	300

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	307
9.1	Premessa	307
9.2	Il Porto di Ravenna	308
9.2.1	Contesto competitivo	312
9.2.2	Evoluzione dei flussi di traffico	314
9.3	Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto	318
9.3.1	Il trasporto merci su strada	318
9.3.2	Le imprese di autotrasporto in regione	323
9.4	Il trasporto ferroviario delle merci	325
9.4.1	Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici	325
9.4.2	Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)	330
9.5	La logistica urbana	339
9.6	Investimenti e progettualità per il trasporto merci e la logistica urbana	341
9.6.1	Investimenti per il Porto di Ravenna	341
9.6.2	Investimenti per la logistica urbana	341
9.6.3	Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)	342

IL SETTORE AEROPORTUALE

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	347
10.1	Premessa	347
10.2	Inquadramento generale e confronto nazionale	347
10.3	Gli aeroporti regionali principali e i relativi flussi di traffico	352

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	367
11.1	Premessa	367
11.2	Inquadramento generale	367
	11.2.1 La rete idroviaria: il sistema idroviario padano veneto	367
	11.2.2 Utilizzo della rete a fini commerciali	369
11.3	Investimenti e progettualità per il sistema idroviario	372
	11.3.1 Programmazione e fondi statali	372
	11.3.2 Programmazione e fondi regionali	373

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	377
12.1	La qualità dell'aria	377
	12.1.1 Monitoraggio degli inquinanti	377
	12.1.2 La proposta del Piano regionale integrato della qualità dell'aria (PAIR 2020)	379
	12.1.3 X Accordo di programma della qualità dell'aria	380
	12.1.3.1 Trasformazione dei veicoli da benzina a metano/gpl	380
12.2	I progetti europei per la mobilità sostenibile	382
	12.2.1 Progetto EPTA	382
12.3	Il Mobility Management	384
12.4	La mobilità elettrica in emilia-romagna	386
	12.4.1 Inquadramento generale	386
	12.4.2 Il Piano della mobilità elettrica regionale "Mi Muovo elettrico"	386
12.5	La sostenibilità energetica	390

ALLEGATI

	ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	395
	SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2014	406

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 2014, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2015 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 2014 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.