



DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE

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

Luglio 2016

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 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, 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 la delibera di Giunta regionale n. 908/2012 si sono individuati cinque ambiti sovra-bacinali ottimali e omogenei, 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 Legge regionale n. 13/2015 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.

Riguardo al trasporto ferroviario passeggeri, l'evento che ha caratterizzato il 2015 è stato l'aggiudicazione della gara europea d'appalto per l'affidamento di tutti i servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna. La Giunta regionale nel mese di settembre 2014, 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 deve garantire sin dall'avvio del nuovo affidamento. L'obiettivo è quello di migliorare radicalmente la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità.

L'arrivo di nuovo materiale rotabile, atteso nel 2018, si affianca a quello acquistato in anni recenti direttamente dalla Regione, con una spesa che ha superato i 200 milioni di euro, per garantire il miglioramento della qualità dei servizi, nostro obiettivo primario, unitamente alla regolarità dell'esercizio.

La Regione ha anche concorso nel 2015, per circa 18.500.000 di euro, all'acquisto di 22 nuove composizioni. Materiale rotabile che è già entrato, o entrerà in esercizio nei prossimi anni, per garantire il proseguimento del rinnovo avviato da diversi anni.

L'arrivo del nuovo materiale previsto dalla gara per il nuovo affidamento dei servizi, unito a quello garantito dalla Regione con fondi propri, offrirà nel 2018, agli utenti del trasporto ferroviario dell'Emilia-Romagna, un parco rotabile quasi totalmente rinnovato.

Tale spesa è ricompresa in un "piano straordinario di interventi" per il settore ferroviario regionale, che ha anche interessato la rete ferroviaria della Regione, che ha comportato una spesa complessiva, pressoché attuata, superiore ai 400 milioni di euro.

Sul fronte dei passeggeri trasportati, il trasporto pubblico su gomma registra anche nel 2015 un incremento dell'1,7% raggiungendo i 269,4 milioni di passeggeri all'anno, confermando e consolidando la crescita dell'ultimo anno.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, nel 2015 si è interrotta una fase di quasi stagnazione della crescita dei passeggeri (circa 41.000.000 su base annua nel 2010), consolidatisi nel 2011, leggermente incrementati nel 2012. Crescita riavviatasi significativamente nel 2014 con 42.500.000 passeggeri (esclusi i passeggeri trasportati sui bus sostitutivi) e confermati stabilmente del 2015 con incrementi importanti.

I viaggiatori quotidianamente trasportati, che hanno utilizzato nel 2015 i treni del trasporto regionale all'interno della Regione Emilia-Romagna, sono risultati nel "giorno feriale medio" invernale circa 153.600. Nell'intero arco dell'anno sono mediamente quantificabili in circa 45.500.000 (quindi 3 milioni in più del 2014). Crescita che ha in particolare riguardato la rete regionale, in termini percentuali rispetto al volume complessivo che circola su di essa.

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 2015 sono inoltre proseguiti gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria regionale, in gran parte volti a migliorare le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario e altri sono previsti a fronte di ulteriori risorse attese con fondi FSC.

Per il settore delle infrastrutture viarie è proseguita l'attività finalizzata alla realizzazione, mediante concessione di costruzione e gestione anche con capitale privato, e con partecipazione finanziaria pubblica, dell'autostrada Cispadana. In particolare, le attività svolte nel corso del 2015 sono consistite nell'avvio delle procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana a seguito della previsione normativa contenuta all'art. 5 bis del DL 133/2014. Sempre nel corso dell'anno 2015 è stata introdotta una norma regionale (L.R.30/04/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015) che consente alla Regione di

adottare tutti i provvedimenti volti a permettere il subentro dello Stato nella Concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada ed anche l'eventuale trasferimento della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M€. Si segnala che la commissione tecnica di verifica di impatto ambientale del MATTM ha espresso, in data 16/01/2015, parere positivo con prescrizioni alla realizzazione dell'opera. Con verbale del 23/12/2015 sono state inoltre condivise alcune soluzioni progettuali fra i due Ministeri coinvolti nella procedura di valutazione di impatto ambientale, mentre relativamente alle questioni oggetto di contrasto vi è stato il deferimento al Consiglio dei Ministri della soluzione definitiva, ex art. 5, c.2, lett C-bis) della L. 400/1988 che, nella seduta del 10 febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

Sempre in materia di infrastrutture viarie, nel corso del 2015 si è svolta l'attività volta alla risoluzione dell'accesso al Nodo di Bologna e con DGR n. 1617/2015 è stato approvato il quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie per la Regione Emilia Romagna, tra quelle già indicate e contenute nel Programma delle Infrastrutture Strategiche contenuto nell'XI Allegato alla Decisione di Finanza Pubblica 2013, e coerenti con le previsioni del PRIT 98-2010.

Nel corso del 2015 il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS) realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato oltre 1,1 miliardi di transiti veicolari, dei quali oltre 1 miliardo di veicoli leggeri e quasi 70 milioni di veicoli pesanti. Si evidenzia negli anni 2009-15 una progressiva diminuzione dei traffici totali, in particolare di quelli pesanti, con una sostanziale stabilizzazione nell'ultimo periodo.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2014 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrati nel territorio regionale, 17.445 incidenti, con 327 morti e 23.905 feriti, con una riduzione dei morti di circa il 5% rispetto al 2013 significativamente maggiore del dato a livello nazionale (- 0,59%) e che corrisponde ad un analogo calo nel numero di incidenti e feriti (-3,75% di incidenti e -4,05% di feriti in Emilia-Romagna).

In conformità con il nuovo obiettivo europeo di riduzione di un ulteriore 50% delle vittime al 2020, anche nel 2015 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, con i finanziamenti 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 2015 sono state concluse le procedure per le concessioni definitive dei contributi e sono state stipulate 25 delle 27 previste convenzioni con gli Enti attuatori. Sono stati avviati quasi tutti gli 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, la maggioranza 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 completata e resa operativa, 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 2015, nella consapevolezza della grave situazione in cui versa la rete provinciale, sono state finanziate le Province per 10 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria.

Riguardo invece all'offerta intermodale per il trasporto delle merci, in questi anni è in corso una fase straordinaria di trasformazione e di riassetamento dovuta sia ad alcune realizzazioni infrastrutturali portate a conclusione, sia alla debole ripresa 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 con la successiva analoga legge di incentivazione (L.R. 10/14), varata, visto il successo della misura, per consolidare il sistema del trasporto ferroviario delle merci in regione. 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 e per la loro realizzazione.

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

Relativamente al Porto di Ravenna è opportuno ricordare che grazie anche all'intervento della Regione nel maggio del 2014, riconfermato nel 2015 e in corso di riattivazione anche per il 2016, 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 seguito di alcuni accadimenti, indipendenti dalla volontà dell'Autorità Portuale di Ravenna, che rendono incerta l'utilizzabilità di alcune delle aree necessarie per la realizzazione del progetto 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, è stato attivato un tavolo tecnico presso il MIT che sta vagliando la possibile soluzione alternativa che sia comunque compatibile con il progetto depositato al CIPE nel 2014.

Per il settore idroviario il 2015 ha rappresentato la conclusione dell'iter del nuovo scenario organizzativo con il passaggio dal regime di avvalimento convenzionale ad 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 intern per quanto riguarda la gestione nel fiume Po e con la L.R. 13/15 il passaggio alla nuova Agenzia Regionale per la Sicurezza del territorio e la Protezione Civile per quanto riguarda la gestione della navigazione dell'Idrovia Ferrarese.

Da rilevare che in base ai dati del 2014 (gli ultimi disponibili) si registra rispetto al 2013 una lieve flessione delle merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto che sono di poco inferiori alle 300.000 tonnellate; il calo è stato determinato prevalentemente dalla diminuzione degli sfarinati (mangimi).

Sempre nel 2015 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.

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

COORDINAMENTO GENERALE

Paolo Ferrecchi *Direttore Generale Cura del territorio e dell'ambiente*

COORDINAMENTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO

Gisella Gardi *Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente*

Si ringraziano per la collaborazione:

Teresa Valentina Sblendorio Graziella Martelli Alessia Zaccagni Catia Fabbri

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 Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile*

Collaborazione

Alessandro Albertini	Umberto Ghiacci	Andrea Normanno
Paola Bassi	Rosetta Iannini	Rossella Vanini
Luca Buzzoni	Fabrizio Melis	Valentina Veronesi
Monica Calzolari	Patrizia Melotti	Marco Zagnoni
Elisabetta Costanzo	Roberta Morico	
Michelina Fruci	Pietro Musolino	

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

Maurizio Tubertini *Responsabile del Servizio Trasporto ferroviario*

Collaborazione

Gianluca Ameli	Andrea Cannini	Caterina Granata
Ivan Beltramba	Ramona Cantori	Lucia Immacolata Laporta
Sandra Biagi	Stefano Cesari	Raffaella Lelli
Daniela Bonifacci	Isabella Cutuli	Gabriele Minarelli
Mauro Di Lella	Daniela Domenicali	Pio Nanni
Laura Brugnolo	Michele Fontani	Cesare Sgarzi
Loretta Cacciapuoti	Carla Giorgi	

Collaborazione per le analisi statistiche

Alessandro Albertini *Servizio Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile*

Collaborazione per la parte relativa all'Alta capacità ferroviaria e alla Stazione di Bologna

Patrizia Melotti *Servizio Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile*

Collaborazione specialistica per l'analisi economico-finanziaria

ATI (Associazione temporanea di impresa) SCS Azioninnova SPA/HSPI SPA

PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA

Roberta Morico *Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile*

Cesare Sgarzi *Servizio Trasporto ferroviario*

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

Coordinamento settore autofiloviario

Fabio Formentin *Responsabile del Servizio Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile*

Collaborazione

Monica Calzolari Pietro Musolino

Coordinamento settore ferroviario

Maurizio Tubertini *Responsabile del Servizio Trasporto ferroviario*

Collaborazione

Sandra Biagi Carla Giorgi Isabella Cutuli

Collaborazione specialistica

ATI (Associazione temporanea di impresa) SCS Azioninnova SPA/HSPI SPA

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE

Coordinamento settore stradale

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

Collaborazione

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

Collaborazione per i dati relativi ai flussi autostradali

Denis Barbieri *Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio*

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 ringrazia per la collaborazione

Marco Oppi *Servizio Statistica, comunicazione, sistemi informativi geografici, educazione alla sostenibilità, partecipazione*

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

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 e funzioni trasversali

Collaborazione

Denis Barbieri

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Patrizia Melotti

Servizio Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabile

Emanuele Moretti

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

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

Direzione Cura del territorio e dell'ambiente

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	22
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	28
2.1.4	LE FUNZIONI IN MATERIA STRADALE	30
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	31
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	32
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	33
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	34
2.2	L'attività regionale di pianificazione e programmazione	34
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	34
2.2.2	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: LA NUOVA PROPOSTA REGIONALE	35
2.2.3	IL DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE E LE INTESA 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	50
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	50
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	51
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	52
3.3	Dati economico-gestionali	54
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	54
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	57
3.3.3	COSTO TOTALE DI ESERCIZIO ED ECONOMICITÀ IN SINTESI	59
3.4	Investimenti per la mobilità urbana e il trasporto pubblico	62
3.4.1	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	62
3.4.2	ACCORDI DI PROGRAMMA 2011-2013 CONFERMATI PER IL TRIENNIO 2016-2018	63
3.4.3	LE AZIONI REGIONALI NEL CAMPO DELL'INFOMOBILITÀ: IL COMPLETAMENTO DEL PROGETTO "GIM" E IL "TRAVEL PLANNER DINAMICO"	65
3.4.4	LO SVILUPPO DELLA RETE REGIONALE E LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	69
3.4.4.1	L'INDIRIZZO E LE TEMATICHE DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	69
3.4.4.2	PROGETTI, AZIONI, INVESTIMENTI E GOVERNANCE PER LA PROMOZIONE E LO SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ	69
3.4.5	IL PARCO MEZZI AUTOBUS E FILOBUS REGIONALE: COMPOSIZIONE, STANDARD DI QUALITÀ E INVESTIMENTI PER LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE	75
3.4.6	INVESTIMENTI IN OPERE E MEZZI DI MOBILITÀ NEL PERIODO 2000-2015	81
3.5	Osservatorio degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico	88
3.5.1	INDICATORI DI CONTESTO DELLE AREE URBANE	91
3.5.2	QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE	100
3.5.3	INDICATORI DI MOBILITÀ URBANA	102
3.5.4	INDICATORI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE	109
3.6	Infrastrutture per la mobilità urbana	115

3.6.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	115
3.6.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA	119

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	123
4.1	Premessa	123
4.2	I servizi ferroviari	127
4.2.1	I CONTRATTI	127
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	128
4.2.3	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA E DI BISOGNI ESPRESSI DAGLI UTENTI	128
4.2.4	SCENARI DI SVILUPPO DEI SERVIZI	129
4.3	La qualità del servizio ferroviario	132
4.3.1	PUNTUALITÀ E AFFIDABILITÀ	132
4.4	Analisi sulle frequentazioni del trasporto ferroviario regionale	140
4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	140
4.4.2	TRASPORTO FERROVIARIO: ANALISI STORICA PER COMPONENTE	141
4.4.3	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	143
4.4.4	FOCUS SULLA COMPONENTE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE	149
4.5	Strumenti di comunicazione con gli utenti ferroviari	153
4.5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	153
4.6	Dati economico-gestionali	154
4.6.1	PREMESSA	154
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	155
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	158
4.6.3.1	<i>CORRISPETTIVO CONTRATTUALE</i>	158
4.6.3.2	<i>PROVENTI DA TRAFFICO E PASSEGGERI TRASPORTATI</i>	159
4.6.3.3	<i>ADDETTI, PRODUTTIVITÀ E COSTO DEL PERSONALE</i>	160
4.6.3.4	<i>EFFICACIA-EFFICIENZA-ECONOMICITÀ</i>	161
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	163
4.6.4.1	<i>CORRISPETTIVO PER LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA</i>	163
4.6.4.2	<i>COSTI E RICAVI DELLA RETE</i>	164
4.6.4.3	<i>ADDETTI, PRODUTTIVITÀ E COSTO DEL PERSONALE DI RETE</i>	165
4.6.4.4	<i>EFFICACIA-EFFICIENZA-ECONOMICITÀ DELLA RETE</i>	166
4.7	Investimenti per la mobilità ferroviaria	167
4.7.1	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI	167
4.7.2	LE STAZIONI FERROVIARIE	174
4.7.3	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	176
4.7.4	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	176
4.8	L'alta capacità ferroviaria, la stazione di Bologna e la stazione Mediopadana di Reggio Emilia	179

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	189
5.1	Gli abbonamenti Mi Muovo	190
5.2	Mi Muovo tutto treno	192
5.3	Mi Muovo in bici	196

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	199
6.1	Dati settoriali caratteristici e analisi di trend dei settori autofiloviario e ferroviario	199

6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	199
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	201
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	202
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	204
6.1.5	IL PROCESSO DI RIFORMA E RIORGANIZZAZIONE DEL SETTORE	205

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	209
7.1	Premessa	209
7.2	Inquadramento generale	211
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	211
7.2.1.1	ARCHIVIO REGIONALE DELLE STRADE (ARS)	211
7.2.1.2	SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO (SISTEMA MTS)	213
7.2.1.3	LIMITI DI TRANSITABILITÀ PUNTUALI E LINEARI	214
7.2.1.4	RETICOLO DELLA PRINCIPALE VIABILITÀ REGIONALE	218
7.2.1.5	APPLICAZIONI PER SUPPORTI MOBILE (ER-ARS E VIABILITÀ E-R)	218
7.2.1.6	TRASPORTI ECCEZIONALI: TE ONLINE	218
7.2.1.7	ESEMPI DI RIFLESSI SUL TRAFFICO VEICOLARE CENSITO A SEGUITO DI MODIFICHE ALLA RETE VIARIA	219
7.2.2	FLUSSI AUTOSTRADALI	241
7.3	L'autostrada regionale Cispadana	242
7.4	Investimenti e progettualità per la rete stradale di interesse regionale	245
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON IL PROGRAMMA DI INTERVENTO SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	245
7.4.2	LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	251
7.4.3	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE VIARIE	254
7.4.4	FINANZIAMENTI PREVISTI DALLE INTESE ATTUATIVE DEL DUP	257
7.4.5	ALTRI FINANZIAMENTI	259
7.5	Investimenti e progettualità per la rete stradale nazionale	263
7.5.1	IL NUOVO ASSETTO DELL'ANAS	263
7.5.2	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	263
7.5.3	ATTUAZIONE DELLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE	267

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	273
8.1	Premessa	273
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	273
8.2	La cultura della sicurezza stradale	291
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE STRADALE E LA SICUREZZA	291
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER LA SICUREZZA STRADALE	291
8.2.3	LE ATTIVITÀ DEL 2015	293
8.3	I programmi di intervento per la sicurezza stradale	299

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	305
9.1	Premessa	305
9.2	Il porto di Ravenna	306
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO	310
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	312
9.3	Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto	317
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	317

9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	325
9.4	Il trasporto ferroviario delle merci	327
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	327
9.4.2	INTERVENTI PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI (L.R. 15/09 E L.R. 10/14)	331
9.5	La logistica urbana	339
9.6	Investimenti e progettualità per il trasporto merci e la logistica urbana	340
9.6.1	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	340
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	345
10.1	Premessa	345
10.2	Inquadramento generale e confronto nazionale	345
10.3	Gli aeroporti regionali principali e i relativi flussi di traffico	348
10.4	Aeroporto di Bologna – Gli accordi territoriali per il polo funzionale e la decarbonizzazione: assetti territoriali, infrastrutturali e accessibilità	359

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	365
11.1	Premessa	365
11.2	Inquadramento generale	365
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	365
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	367
11.3	Investimenti e progettualità per il sistema idroviario	371
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	371
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	372

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	375
12.1	La qualità dell'aria	375
12.1.1	MONITORAGGIO DEGLI INQUINANTI	375
12.1.2	LA PROPOSTA DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PAIR 2020)	377
12.2	Il mobility management	381
12.3	La mobilità elettrica in Emilia-Romagna	384
12.3.1	PROMOZIONE DEL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE	384
12.3.2	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA REGIONALE "MI MUOVO ELETTRICO"	385
12.3.3	"MI MUOVO ELETTRICO" – FINANZIAMENTI A VEICOLI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE	387
12.4	La sostenibilità energetica	389
12.5	I fondi Por Fesr 2014/2020	390
12.6	L'integrazione tra i piani regionali e i piani urbani della mobilità sostenibile (Pums)	392

ALLEGATI

ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	399
SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2015	411

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 2015, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2016 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 2015 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 degli 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.