

# Allegati



## ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ

### § ASSETTO DEL BACINO DI PIACENZA

#### SOGGETTO REGOLATORE: Tempi Agenzia Srl

Tempi Agenzia di Piacenza ha provveduto ad adeguarsi all'art. 25 della L.R. 10/08 nel marzo 2012, assumendo la forma di Società a responsabilità limitata ad Amministratore unico.

**ASSET DEL TPL:** fabbricati, depositi, impianti, impianti di fermata (paline e pensiline), n. 2 autobus elettrici.

Ha tutti i poteri per la gestione della società, predispone annualmente il budget di esercizio, il piano degli investimenti e la determinazione dell'organico, con apposita relazione scritta da sottoporre alla preventiva autorizzazione dell'Assemblea dei soci.

Come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98, svolge le seguenti funzioni:

- gestione gara;
- gestione/controllo del Contratto di servizio (net-cost);
- attività di mobility management;
- gestione patrimonio (reti e officine);
- gestione sanzioni Contratto di servizio;
- attività connesse al rilascio permessi di circolazione nelle zone a traffico limitato e alla notifica delle contravvenzioni al Codice della Strada per conto del Comune di Piacenza;
- progettazione del servizio di TPL, con definizione delle tratte servite e degli orari di effettuazione del servizio;
- controllo dell'esecuzione del servizio di TPL (qualità);
- gestione degli impianti indicatori di fermata (paline, pensiline e loro dotazioni);
- progettazione e realizzazione di servizi complementari per la mobilità (accesso ai centri urbani).



§ **ASSETTO DEL BACINO DI PARMA**

**SOGGETTO REGOLATORE: Società per la mobilità e il trasporto pubblico SpA**

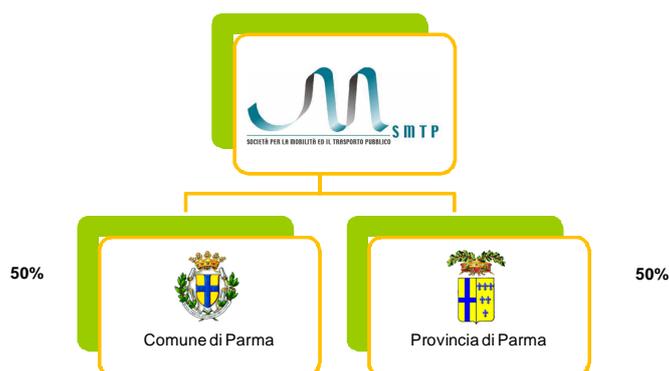
L'Agenzia S.M.T.P. ha provveduto ad adeguarsi alle norme previste dalla L.R. 10/08, procedendo alla nomina dell'Amministratore unico nell'aprile 2012.

**ASSET DEL TPL:** fabbricati, depositi, officine e filovia. Le paline di fermata urbane sono di proprietà di Ipas SpA di S. Mauro torinese (TO) e concesse in uso al gestore TEP SpA in cambio del loro sfruttamento pubblicitario, mentre le fermate extraurbane sono di proprietà del gestore TEP SpA.

Come stabilito dall'art. 19 della L.R. 30/98, l'S.M.T.P. svolge le seguenti funzioni:

- attività di pianificazione;
- progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, integrati tra loro e con la mobilità privata e dei servizi complementari per la mobilità (sosta, parcheggi, tecnologie di informazione e controllo);
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e il controllo dell'attuazione dei Contratti di servizio (net-cost);
- controllo sul servizio: aspetti qualità, sicurezza e rapporti con l'utenza (artt. 14, 15 e 25 del Contratto di servizio);
- gestione patrimonio (depositi, reti);
- elaborazione di studi sulla mobilità intercomunale, con particolare attenzione alla valorizzazione dell'intermodalità e della rete delle ferrovie locali;
- progettazione di infrastrutture funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale;
- partecipazione a progetti di sviluppo e diffusione di nuove tecniche di informazione sui servizi di trasporto pubblico in ambito regionale e sui relativi orari.

**SOCIETÀ PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO SpA – PARMA**  
(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



## § ASSETTO DEL BACINO DI REGGIO EMILIA

### SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia Mobilità Srl

Dal 31 dicembre 2012 l'Agenzia ACT ha provveduto ad adempiere ai disposti della L.R. 10/08 anche a seguito di scissione parziale da ACT, in società a responsabilità limitata ad Amministratore unico a partecipazione pubblica.

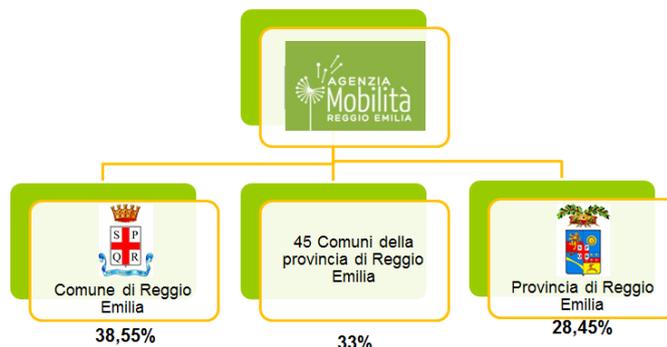
**ASSET DEL TPL:** detiene la proprietà e usufrutto dei seguenti beni: autostazioni attrezzate; depositi e rimesse; rete fermate attrezzate del servizio urbano ed extraurbano; sistemi di informazione dinamica all'utenza (totem, display e sistemi telematici relativi).

Come previsto dall'art. 19 della L.R. 30/98 svolge le seguenti funzioni:

- pianificazione, progettazione e organizzazione dei servizi di TPL integrati tra loro e con la mobilità privata;
- gestione delle infrastrutture necessarie all'esercizio del TPL (depositi, autobus, tecnologie);
- gestione della gara per affidamento servizi di TPL;
- gestione del contratto di servizio per il TPL (net-cost);
- controllo sul servizio;
- organizzazione di servizi complementari per la mobilità (gestione dei parcheggi e di impianti pubblici, scale mobili e ascensori);
- gestione dei servizi di trasporto non di linea ( taxi; NCC, ...);
- gestione delle gare per i servizi atipici o specializzati (scolastici, collegamenti casa lavoro, disabili e altro) eventualmente bandite dalle amministrazioni socie;
- partecipazione a bandi Comunitari, nazionali e/o regionali a supporto delle Amministrazioni locali e sviluppo delle attività conseguenti;
- servizi di pianificazione della mobilità, eventualmente commissionati dagli Enti Soci, e/o progettazione di servizi complementari o ausiliari alla mobilità ivi compreso: lo sviluppo della rete di Mobility management, l'analisi di fattibilità economiche di sistemi di trasporto, lo sviluppo del car pooling, le analisi di customer satisfaction, lo studio e l'analisi degli spostamenti casa – lavoro, piani per la riorganizzazione della logistica e del trasporto merci in ambito urbano.

### AGENZIA MOBILITÀ SRL – REGGIO EMILIA

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



**AGGREGAZIONE DELLE FUNZIONI:** con AMO Modena contratto di cooperazione per gestione congiunta manutenzione paline, fermate e pensiline; contratto per indagine comune customer satisfaction.

## § ASSETTO DEL BACINO DI MODENA

### SOGGETTO REGOLATORE: Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena SpA

L'Agenzia, costituita con convenzione ai sensi dell'art. 30 del Testo Unico sugli enti locali, è una società di capitali di cui sono soci gli Enti locali della provincia di Modena. Le sue funzioni vengono determinate dalle Leggi Regionali 30/98 e 10/2008.

**ASSET DEL TPL:** detiene la proprietà di:

- autostazioni, terminal/nodi di interscambio attrezzati, paline di fermata urbane ed extraurbane e pronto bus, pensiline, sistemi di informazione all'utenza;
- impianto filoviario di Modena (rete, sottostazioni di alimentazione, scambi filoviari);
- depositi bus nel bacino provinciale 15 di cui 4 dotati di impianti di lavaggio bus e distribuzione carburante, officine;
- sede di Modena palazzina uffici;
- sono inoltre condivisi con il gestore Seta SpA il sistema di bigliettazione elettronica Stimer installato sulla flotta urbana ed extraurbana (380 mezzi) e il sistema di controllo satellitare della flotta, monitoraggio dei servizi e informazione dinamica all'utenza AVM esteso a tutto il parco mezzi TPL.

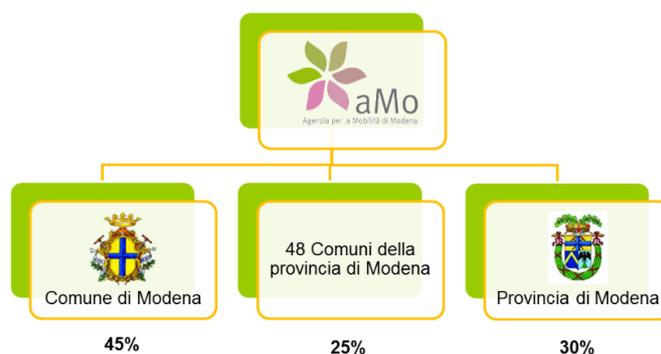
Svolge le seguenti funzioni a norma dell'art. 19 della LR 30/98:

- progetta la rete del trasporto pubblico, intendendo con essa i percorsi e le relative fermate;
- definisce gli orari dei servizi;
- gestione della gara per l'affidamento dei servizi di TPL;
- stipula e gestione del Contratto di servizio (regime net-cost);
- controllo sul servizio;
- gestione del patrimonio (depositi, reti, impianti, tecnologie, rete filoviaria di Modena);
- definizione delle tariffe del trasporto, sulla base delle indicazioni della Regione e degli Enti locali soci.

Inoltre, sulla base delle mutate esigenze di mobilità espresse dal territorio, stabilisce le modifiche ai servizi e progetta eventuali nuovi interventi.

### AGENZIA PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI MODENA SpA - MODENA

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



**AGGREGAZIONE DELLE FUNZIONI:** Dal 2013 sono operativi tra AMO e AM di Reggio accordi specifici per la manutenzione delle infrastrutture di fermate e per lo svolgimento coordinato dell'indagine di customer satisfaction (qualità percepita) nei due bacini provinciali. Nel 2015 sono stati effettuati approfondimenti per ulteriori funzioni da gestire in modo integrato (servizio contabilità e bilancio, parte del servizio informatico); non vi sono atti formali volti alla fusione.

## § ASSETTO DEL BACINO DI BOLOGNA

### **SOGGETTO REGOLATORE: Società Reti e Mobilità Srl**

SRM è stata costituita il 4 agosto 2003 dal Comune di Bologna e dalla Provincia di Bologna, mediante scissione dell'ATC SpA, l'azienda di trasporto pubblico di Bologna, con conferimento di tutte le reti, gli impianti già di proprietà di ATC SpA. Dal 20 settembre 2011 SRM SpA è diventata SRM Srl ad Amministratore unico in attuazione della L.R. 10/08.

**ASSET DEL TPL:** è proprietaria dei beni essenziali per l'esercizio del TPL - fabbricati, depositi, officine, filovia, paline intelligenti di fermata.

A SRM Srl compete la gestione e lo sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale di proprietà, nonché l'esercizio delle funzioni di Agenzia locale per la mobilità, a norma dell'art. 19, L.R. 30/98, svolte sulla base di un'apposita convenzione tra Provincia di Bologna, Comuni di Bologna e Imola e gli altri Comuni del bacino bolognese titolari di servizi di trasporto pubblico locale.

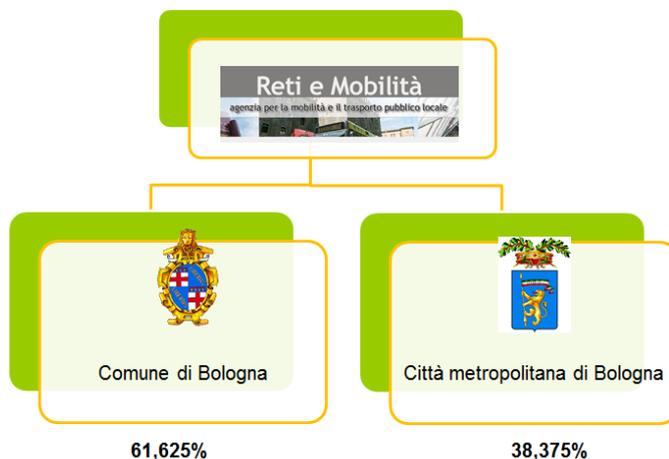
In particolare:

- gestione e sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale di proprietà, funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo;
- pianificazione e reperimento delle risorse finanziarie per gli investimenti infrastrutturali;
- progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, integrati tra loro e con la mobilità privata;
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale;
- controllo dell'attuazione dei Contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale;
- progettazione, organizzazione dei servizi complementari della mobilità, con particolari riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- promozione di iniziative per ampliare la diffusione e la valorizzazione del trasporto pubblico locale.

Inoltre dal 2007 svolge le funzioni e i compiti di:

- affidante i servizi e firmatario dei relativi Contratti di servizio, nonché la revisione dei Contratti di servizio vigenti;
- progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, secondo proposte da sottoporre agli Enti locali;
- rilascio autorizzazioni correlate allo svolgimento dei servizi di TPL e alle relative variazioni, riguardanti in particolare le modifiche dei servizi e le attestazioni di sicurezza di percorsi e fermate;
- costituzione del Comitato consultivo degli utenti, di cui all'art. 17, comma 1 bis, della L.R. 30/98;
- funzioni delegate dalla Provincia di Bologna relative ai servizi di noleggio autobus con conducente (NCC bus).

**AGENZIA - SOCIETÀ RETI E MOBILITÀ SpA - BOLOGNA**  
(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



**AGGREGAZIONE DELLE FUNZIONI:** il processo di aggregazione è gestito da un gruppo di lavoro composto dagli enti bolognesi e ferraresi, dalle rispettive agenzie, sotto il coordinamento del settore Partecipazioni societarie del Comune di Bologna.

## § ASSETTO DEL BACINO DI FERRARA

### SOGGETTO REGOLATORE: AMI Mobilità e Impianti Srl

Il 27 ottobre 2010 è avvenuta la trasformazione di AMI da Consorzio a Srl (prevista dalla legge regionale n. 10 del 2008), che indica la forma giuridica di Srl ad Amministratore unico, ribadendone il ruolo e le funzioni.

AMI inoltre, dando seguito alle disposizioni del D.L. 78/2010, che impediscono ai Comuni cosiddetti "minori" di essere soci di società, ha proceduto a tale adeguamento. AMI Srl ha come soci unicamente la Provincia di Ferrara e il Comune di Ferrara. Con apposite disposizioni di Statuto, ha garantito tuttavia che i Comuni non più soci potranno essere consultati sulle problematiche rilevanti del trasporto pubblico locale.

Restano confermate e inalterate le competenze attribuite ad AMI, la struttura organizzativa dell'Agenzia, il proprio patrimonio e il capitale sociale.

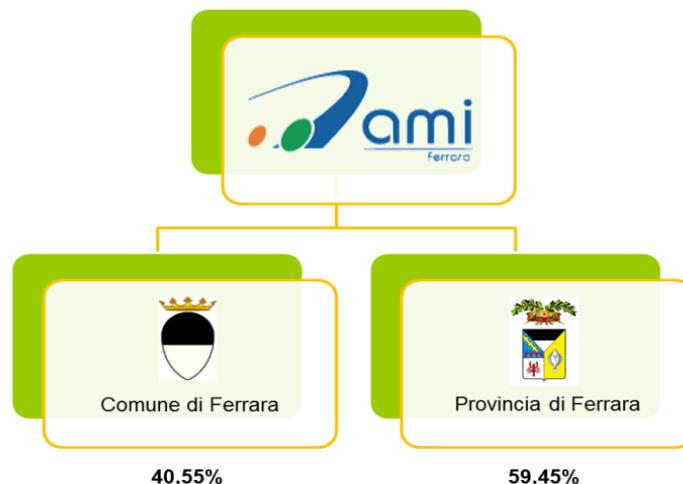
**ASSET DEL TPL:** detiene la proprietà dei fabbricati funzionali al TPL che sono oggetto di locazione da parte del soggetto gestore TPF/TPER come da disposizioni contrattuali contenute nel bando di gara.

AMI svolge le seguenti funzioni:

- pianificazione, progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, integrati tra loro e con la mobilità privata;
- gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta e ai parcheggi;
- accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi (da gennaio 2009 Contratto di servizio "net cost");
- controllo dell'attuazione dei Contratti di servizio;
- gestione degli impianti e delle dotazioni patrimoniali finalizzate al trasporto pubblico locale e alla mobilità.

### AGENZIA MOBILITÀ E IMPIANTI – FERRARA CONSORZIO DI FUNZIONI (art. 31, D.Lgs. 267/00)

(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



**AGGREGAZIONE DELLE FUNZIONI:** il processo di aggregazione è gestito da un gruppo di lavoro composto dagli enti ferraresi e bolognesi, dalle rispettive agenzie, sotto il coordinamento del settore Partecipazioni societarie del Comune di Bologna.

§ **ASSETTO DEL BACINO DI RAVENNA, FORLÌ-CESENA E RIMINI – AMBITO ROMAGNA****SOGGETTO REGOLATORE: AMR Srl consortile - Agenzia Mobilità Romagnola**

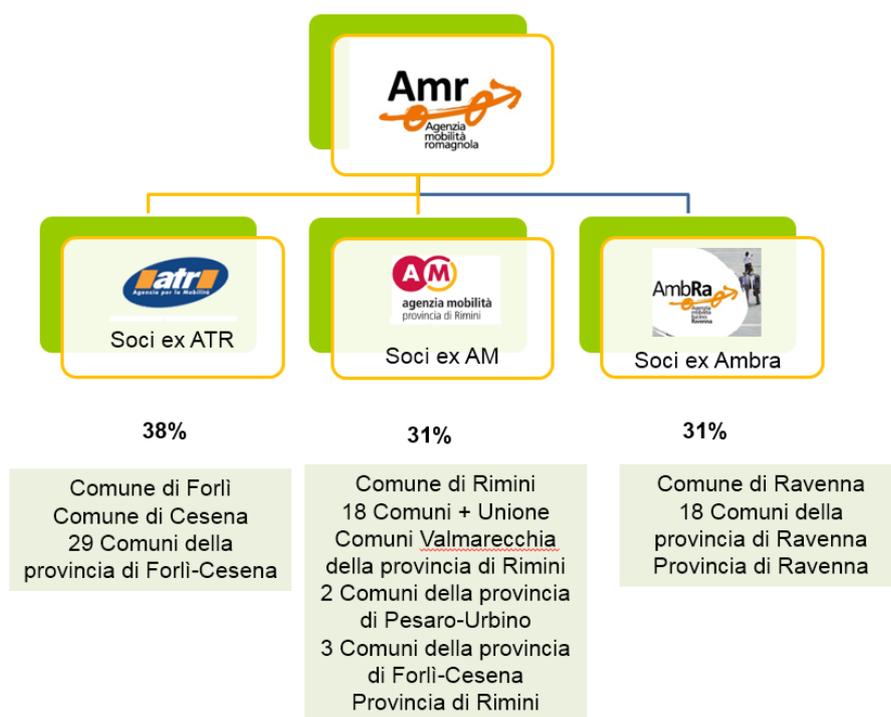
Dal 1 marzo 2017 è operativa la nuova **Agenzia Mobilità Romagnola – AMR srl consortile** nata per scissione parziale e proporzionale delle società ATR -società consortile a responsabilità limitata (FC) e Agenzia mobilità Provincia di Rimini a favore della beneficiaria preesistente Ambra -agenzia per la mobilità Provincia di Ravenna che ha assunto il ruolo di agenzia di ambito della Romagna modificando la propria denominazione. Inoltre per effetto della scissione gli enti soci di ATR e di AM divengono soci della nuova AMR.

**ASSET DEL TPL:** è priva di beni strumentali al TPL.

AMR ha scopo consortile ed opera per conto ed esclusivo interesse dei soci e ha per oggetto lo svolgimento nell'ambito territoriale romagnolo, costituito dall'insieme dei tre bacini territoriali delle province di Forlì-Cesena, Rimini e Ravenna di tutte le funzioni di agenzia della mobilità previste dalle norme di legge vigenti e delle funzioni amministrative spettanti agli enti soci in materia di trasporto pubblico di persone da essi delegate.

In particolare svolge le seguenti funzioni:

- progettazione e organizzazione dei servizi di trasporto integrati;
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
- gestione dei Contratti di servizio;
- controllo dell'attuazione dei Contratti di servizio (regime net-cost);
- attività di reperimento di beni strumentali all'espletamento dei servizi di TPL e di messa a disposizione del relativo gestore.

**Agenzia Mobilità Romagnola – AMR Srl consortile**

## SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2016

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Num Corsie	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	6	MO	SS 12 tra Fiumalbo e Abetone	2	1.882	38	2,0
2	7	BO	SS 64 tra Porretta Terme e Sambuca Pistoiese	2	7.615	223	2,9
3	9	FC	SS 67 tra Rocca San Casciano e Portico San Benedetto	2	1.423	59	4,1
4	12	RN	SS 16 al Confine regionale (Marche)	2	14.272	473	3,3
5	16	FE	SP 69 in località Pilastrini al Confine regionale	2	1.552	124	8,0
6	17	MO	SS 12 al Confine regionale (Lombardia)	2	9.838	813	8,3
7	19	PR	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	2	12.296	1.772	14,4
8	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	29.638	1.582	5,3
9	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	2	25.004	1.816	7,3
10	52	BO	SP 253 tra Sesto Imolese e Medicina	2	5.832	476	8,2
11	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	12.162	2.997	24,6
12	95	PC	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	11.985	616	5,1
13	98	RA	SP 302R tra Brisighella e Marradi	2	3.167	80	2,5
14	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	2	14.316	805	5,6
15	104	PR	SP 10 nuovo ponte sul Po tra innesto variante Zibello e confine regionale (Lombardia)	2	3.957	682	17,2
16	107	RE	SP 85 tra Rubiera e bivio SP 13MO (c/o Campogalliano)	2	8.487	675	8,0
17	108	PC	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	2	13.693	1.953	14,3
18	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	13.724	1.256	9,2
19	115	FE	SP 68 ad Ariano Polesine al Confine regionale (Veneto)	2	2.640	223	8,4
20	116	FC	SP 138 tra S.Piero in Bagno (E 45) e Bagno di Romagna	2	5.703	229	4,0
21	117	RE	SS 63 tra Collagna e Sassalbo (Passo del Cerreto)	2	766	29	3,8
22	118	PC	SS 45 tra Ottone e Gorreto	2	751	21	2,8
23	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò	2	26.928	890	3,3
24	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	2	15.437	339	2,2
25	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	2	17.079	613	3,6
26	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	2	21.082	849	4,0
27	126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	15.485	527	3,4
28	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	22.745	1.416	6,2
29	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	2	16.125	1.362	8,4
30	129	PR	SS 9Var tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	4	40.296	3.543	8,8
31	130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	21.254	901	4,2
32	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	19.322	789	4,1
33	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	18.945	720	3,8
34	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	16.347	1.072	6,6
35	135	PR	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	2	11.385	693	6,1

36	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	2	19.027	426	2,2
37	138	RE	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	11.987	319	2,7
38	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	2	15.366	473	3,1
39	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	2	24.908	2.002	8,0
40	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	22.459	994	4,4
41	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	2	19.961	983	4,9
42	147	MO	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	2	18.047	2.189	12,1
43	148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	2	27.822	1.718	6,2
44	149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello	2	31.834	2.266	7,1
45	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	21.478	1.439	6,7
46	151	MO	SP 413 tra Modena e Ganaceto	2	21.607	1.110	5,1
47	152	BO	SP 569 tra Innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	60.454	2.108	3,5
48	153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	2	13.448	294	2,2
49	154	BO	Tra Rastignano e Pian di Macina (SP85 Fondo Valle Savena)	2	10.561	186	1,8
50	155	BO	Via Emilia tra San Lazzaro e Idice	2	14.312	388	2,7
51	156	BO	SP 253 tra la località Villanova e inizio variante Castenaso	2	19.975	583	2,9
52	157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	11.623	266	2,3
53	158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	10.479	518	4,9
54	160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	15.236	1.058	6,9
55	161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	2	17.333	781	4,5
56	162	MO	SS 9 località Cavazzona	2	16.664	1.507	9,0
57	170	FC	SS 67 tra Rovere e Forlì	2	7.873	301	3,8
58	171	FC	SP 56 tra Forlì e bivio SS67 (Castrocaro Terme)	2	8.447	155	1,8
59	173	FC	SP 4 tra Ronco (SS9) e bivio SP 72 (Para)	2	7.269	323	4,4
60	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	24.482	865	3,5
61	176	FC	SP 2 in località La Caserma al Confine Provinciale	2	9.494	290	3,1
62	177	BO	NSA 313 - Prosecuzione tangenziale di Bologna complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	2	14.755	605	4,1
63	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	2	16.485	493	3,0
64	184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	3	25.563	734	2,9
65	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	29.081	1.117	3,8
66	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	4	26.263	894	3,4
67	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	2	22.378	4.272	19,1
68	218	PR	SP 10 tra Polesine e Roccabianca su variante Zibello	2	2.260	290	12,8
69	219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	15.588	1.096	7,0
70	220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	2	13.512	1.258	9,3
71	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15	2	22.928	2.136	9,3
72	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	14.669	338	2,3
73	223	PR	SP 357R tra SS 9 e Noceto	2	9.173	933	10,2
74	226	PR	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	2	10.603	578	5,5
75	227	PR	SP 34 da Colorno al bivio SP 60 (al confine provinciale)	2	4.166	136	3,3
76	228	RE	SP 62R tra Brescello (bivio SP 41) e Sorbolo (bivio SP 20)	2	9.058	874	9,6
77	229	RE	SP 111 tra bivio SP 1 (a nord di Poviglio) e Boretto (innesto variante)	2	9.743	1.396	14,3
78	230	RE	SP 62RVar Cispadana da Boretto (bivio Variante SP 358R) a Gualtieri (bivio SP 63R)	2	9.711	1.495	15,4
79	231	RE	SP 63R tra la località Santa Vittoria (c/o bivio SP 81) e la Cispadana	2	6.597	330	5,0
80	236	MO	SP 468 tra Casumaro e Reno Centese	2	4.757	456	9,6

81	237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	13.683	581	4,2
82	238	RE	SP 37 fra Albinea e Scandiano (bivio SP 7)	2	10.028	473	4,7
83	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	23.861	2.388	10,0
84	242	MO	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	2	15.017	934	6,2
85	244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	2	27.921	1.339	4,8
86	245	MO	SP 569 da intersezione Pedemontana a Savignano sul Panaro	2	7.000	278	4,0
87	246	BO	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	12.985	791	6,1
88	247	BO	SP 255 fra Nonantola e Sant'Agata Bolognese	2	8.623	1.054	12,2
89	251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	2	12.539	533	4,3
90	252	BO	SP 3_2 tra Budrio e bivio SP 29 per Medicina	2	7.593	447	5,9
91	253	BO	SP 253 dal bivio SP6 per Budrio a Medicina	2	9.476	391	4,1
92	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	15.823	492	3,1
93	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	2	18.449	575	3,1
94	256	RA	SP 302R tra Faenza (bivio SP 66) e Brisighella	2	8.350	194	2,3
95	257	RA	SP 302R tra Faenza e il bivio SP 4 (a sud di Russi)	2	6.213	185	3,0
96	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	22.850	1.625	7,1
97	259	FC	SP 7 in località Calabrina al Confine Provinciale	2	9.541	343	3,6
98	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	2	11.288	243	2,2
99	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	25.271	1.902	7,5
100	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	2	16.281	1.033	6,3
101	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	18.433	380	2,1
102	269	MO	SS 12 a Medolla	2	16.885	1.401	8,3
103	275	BO	SP 5 dall'intersezione SP 3 a intersezione per Ca' de Fabbri	2	9.073	374	4,1
104	276	BO	SP 3_2 tra intersezione SP 5 e ponte torrente Idice	2	7.594	481	6,3
105	277	BO	SP 6 tra Budrio e San Martino in Argine	2	6.580	272	4,1
106	278	BO	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	12.606	516	4,1
107	279	BO	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	12.358	752	6,1
108	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	19.771	365	1,8
109	281	BO	SP 78_1 tra Bazzano e Intersezione SP 27 a Monteveglio	2	6.422	173	2,7
110	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	20.763	1.933	9,3
111	285	BO	SP 1 fra Crevalcore e Decima	2	5.484	283	5,2
112	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	2	7.358	323	4,4
113	288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	15.868	637	4,0
114	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	2	12.841	528	4,1
115	290	BO	SP 11 fra Pieve di Cento e San Pietro in Casale	2	5.696	276	4,8
116	291	BO	SP 4 tra San Pietro in Casale e San Vincenzo/San Venanzio	2	9.050	306	3,4
117	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	2	15.290	466	3,0
118	294	RE	SP 111 sulla variante Asse Val'Enza (dal bivio per Nocetolo al bivio per Castelnovo di Sotto)	2	7.255	1.427	19,7
119	295	PR	SP 9 fra Colorno e Torrile centro abitato di Bezze	2	4.051	277	6,8
120	298	PR	SP 588R da Castione Marchesi (A 1) a Busseto	2	2.766	151	5,5
121	300	PC	SP 462R fra Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore	2	7.342	610	8,3
122	301	PC	SP 4 tra Fiorenzuola d'Arda (Tg Sud) e Castell'Arquato	2	7.824	384	4,9
123	302	PR	SP 12 da Fidenza (Casello A 1) a Soragna	2	7.486	649	8,7
124	303	PC	SP 11 fra Borgonovo e Gragnano	2	8.748	353	4,0
125	304	PC	SP 42 fra Podenzano e bivio SP 6/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	6.464	331	5,1

126	305	PC	SP 6Bis fra Carpaneto e Castell'Arquato	2	4.446	259	5,8
127	306	PC	SP 654R fra Ponte dell'Olio e Bettola	2	4.967	152	3,1
128	307	PC	SS 45 tra Rivergaro e Perino	2	5.278	175	3,3
129	308	PC	SP 412R fra Pianello Val Tidone e Borgonovo Val Tidone	2	6.734	240	3,6
130	310	RE	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2	13.468	599	4,4
131	311	RE	SP 62RVar tra la località San Giacomo (bivio SP 42) ed SP 2 (c/o Tagliata)	2	9.469	1.510	15,9
132	312	RE	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	12.145	871	7,2
133	314	RE	SP 2 fra Reggiolo (bivio SP 2) e località Villarotta (SP 84)	2	8.092	295	3,6
134	318	RE	SP 51 fra Sassuolo (bivio SP 467R) e Rubiera	2	10.186	1.839	18,1
135	319	MO	SP 15 tra Sassuolo e Magreta	2	5.730	191	3,3
136	321	MO	SP 467 tra SP 486 e confine provinciale	4	29.114	3.528	12,1
137	323	MO	SP 467 fra SP 3 e SS 12	2	22.288	2.528	11,3
138	328	MO	SP 486 tra Modena e Baggiovara	2	22.561	440	2,0
139	330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2	12.649	463	3,7
140	331	BO	SP 325 tra Casello A 1 (Sasso Marconi) e Vado	2	6.721	224	3,3
141	332	RA	SP 306R fra Castel Bolognese e Riolo Terme	2	8.387	416	5,0
142	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	22.251	731	3,3
143	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	2	14.353	686	4,8
144	335	RA	SP 7 tra l'A 14 (bivio SP 29) e l'A 14dir (Barbiano)	2	7.367	483	6,6
145	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	10.319	500	4,8
146	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	2	10.598	420	4,0
147	339	FC	SP 3 tra San Lorenzo in Noceto e Predappio	2	7.285	278	3,8
148	340	FC	SP 72 tra San Martino in Strada e bivio ex SS 310R (Meldola)	2	8.911	325	3,6
149	342	FC	SP 33 in località Gatteo	2	16.312	1.147	7,0
150	343	FC	SP 4 tra Galeata e Santa Sofia	2	5.417	263	4,9
151	344	FC	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	20.753	3.104	15,0
152	345	FC	SS 3Bis/E 45 tra Verghereto e confine regionale	4	11.822	2.771	23,4
153	348	FC	SP 10 dal bivio con SP 89 (San Mauro Pascoli) c/o A 14 al bivio SS 16 (San Mauro Mare)	2	8.892	265	3,0
154	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	2	23.831	1.504	6,3
155	352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	2	21.116	1.597	7,6
156	354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	2	11.918	261	2,2
157	355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	2	13.825	532	3,8
158	356	RE	SP 2 fra Reggiolo c/o bivio variante nord e confine regionale	2	6.843	675	9,9
159	357	RA	SP 306R fra Casola Valsenio e bivio SP 65 c/o località Isola	2	3.400	205	6,0
160	376	FE	SP 68 tra Portomaggiore e la Superstrada Ferrara-Mare	2	3.019	159	5,3
161	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	2	4.880	334	6,8
162	380	RA	SS 309Dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	2	20.796	5.334	25,6
163	383	RE	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	4	27.854	2.759	9,9
164	388	PC	SP 31 fra bivio SP 12 in località Castelnuovo Fogliani e il confine provinciale	2	4.504	115	2,6
165	389	PC	SP 588R fra Villanova d'Arda e confine provinciale	2	3.658	258	7,1
166	390	PC	SP 462R dal bivio SP 10R in località Monticelli a Cortemaggiore	2	2.877	132	4,6
167	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	2	19.895	458	2,3
168	393	PC	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	2	10.300	1.061	10,3
169	394	PR	SP 523R da Roccamurata (bivio SP 308R) a Borgo Val di Taro	2	4.682	276	5,9
170	395	PR	SP 308R da Fornovo di Taro (bivio SS 62) a Solignano	2	4.366	164	3,8

171	396	PR	SP 28 fra Fornovo di Taro e Varano de Melegari centro abitato Viazzano	2	7.266	258	3,6
172	397	PR	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	2	15.983	1.774	11,1
173	398	PR	SP 11 tra Fontevivo e Cispadana (tangenziale)	2	3.809	367	9,6
174	399	PR	SP 43 tra Trecasali (bivio SP 8) e Torrile	2	2.710	219	8,1
175	400	PR	SP 10 da San Secondo Parmense al bivio per Roccabianca centro abitato Pizzo	2	6.208	587	9,5
176	401	PR	SP 513R fra Traversetolo e confine provinciale	2	6.709	401	6,0
177	402	PR	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	12.026	230	1,9
178	403	PR	SP 72 tra Parma e Mezzani	2	5.679	381	6,7
179	404	PR	exSP 32 (via Dante Alighieri) da Felino a Pilastro	2	6.930	180	2,6
180	405	PR	SP 15 fra SS62 e Sala Baganza	2	9.703	591	6,1
181	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	2	4.568	218	4,8
182	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	2	4.680	90	1,9
183	425	FC	SS 67 tra Dovadola e Rocca San Casciano	2	3.655	137	3,7
184	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	13.947	392	2,8
185	427	RE	SP 7 fra Viano e Scandiano (bivio SP 37)	2	9.635	445	4,6
186	428	RE	SP 19 fra Colombaia (bivio SP 76) e il Bivio SP 486R al confine provinciale	2	3.614	285	7,9
187	429	RE	SP 12 fra San Polo d'Enza e Montecchio Emilia (variante a sud abitato)	2	7.143	540	7,6
188	430	RE	SP 28 tra Montecchio Emilia e bivio circonvallazione	2	8.982	441	4,9
189	431	RE	SP 12 fra Sant'Ilario d'Enza (variante a sud) e Montecchio Emilia	2	5.816	174	3,0
190	432	RE	SP 67 fra Calerno e Montecchio Emilia	2	8.660	871	10,1
191	434	RE	Via San Nicola (ex SP 39) tra bivio per Taneto a Caprara	2	2.980	64	2,1
192	435	FC	SP 37Bis dalla località Selbagnone al bivio SP 72 (Meldola)	2	7.152	346	4,8
193	436	FC	SP 26 da Santa Sofia a San Piero in Bagno	2	1.021	46	4,5
194	437	RN	SP 13 tra SS 9 (Santarcangelo di Romagna) e SP 92 (località Camerano)	2	6.618	694	10,5
195	438	RN	SP 14 tra Colombare (bivio SP 14Ter) e bivio SP 258R	2	7.524	403	5,4
196	439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	2	11.294	581	5,1
197	440	RN	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	11.329	255	2,3
198	442	RA	SP 118 tra Casemurate (bivio SP 254R) e il confine provinciale	2	3.174	246	7,8
199	443	RA	SP 16 tra Faenza e il confine provinciale	2	5.641	227	4,0
200	444	RA	SP 5 fra Russi e San Pancrazio	2	5.678	155	2,7
201	445	RA	SP 610R fra SP 253R e Conselice	2	5.064	572	11,3
202	446	RA	SP 13 in località Santa Maria di Fabriago	2	8.105	472	5,8
203	447	PC	SP 28 in località Molinazzo (Comune di Gossolengo)	2	5.167	156	3,0
204	448	RE	SP 5 fra Reggiolo e intersezione SP 45 per Fabbrico	2	7.692	538	7,0
205	449	RE	SP 111 fra via Emilia e la variante Asse Val d'Enza	2	10.383	1.403	13,5
206	450	RE	SP 35 sul Ponte Po	2	7.350	664	9,0
207	451	RE	SP 62RVar sulla variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	10.335	1.788	17,3
208	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	44.764	3.841	8,6
209	500	RE	SP 513R fra San Polo d'Enza e Canossa (c/o bivio SP 54)	2	9.134	337	3,7
210	502	BO	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	2	11.482	673	5,9
211	504	BO	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	10.352	232	2,2
212	505	BO	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	2	11.569	1.602	13,8
213	600	BO	SP 19 tra SP31 e Medicina	2	6.426	465	7,2
214	601	BO	SP 21 da Castel San Pietro al bivio SP 35 (c/o Sassoleone)	2	3.438	92	2,7
215	602	BO	SP 9_1 da Crevalcore alla località Caselle	2	1.562	69	4,4

216	603	BO	SP 10 dalla località Decima ai confini provinciali di Bologna e Ferrara	2	3.411	132	3,9
217	604	BO	SP 37 da Sasso Marconi alla intersezione SP 58	2	4.444	150	3,4
218	605	BO	SP 324 da Silla alla intersezione SP 623	2	7.051	235	3,3
219	606	FE	SP 70 Cispadana in località Sant'Agostino/San Carlo	2	5.617	400	7,1
220	607	FC	SP 1 da Villafranca di Forlì al confine provinciale	2	3.581	184	5,1
221	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	2	12.082	1.032	8,5
222	609	MO	SP 4 dal bivio SP22 (per SS 12) al bivio SP 26 (per Pavullo nel Frignano)	2	4.447	225	5,1
223	610	PR	SP 11 da Soragna a Roncole Verdi	2	3.276	229	7,0
224	611	PR	SP 357R da Fornovo di Taro al bivio SP 93 per Fidenza	2	10.427	401	3,8
225	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	2	16.433	770	4,7
226	613	PR	SP 16 dalla località Basilicanova al bivio SP 32 centro abitato Mamiano	2	6.101	192	3,1
227	614	PC	SP 587R dal bivio SP 10R alla A 21Dir	2	6.081	388	6,4
228	615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	3	25.626	415	1,6
229	616	PC	SP 588R dal casello A 21 di Castelvetro Piacentino a Villanova d'Arda	2	3.696	226	6,1
230	617	PC	SP 7 dalla intersezione tangenziale sud/ovest di Piacenza a San Nicolò	2	7.295	286	3,9
231	618	RA	SP 253R fra Bagnacavallo (A14 Dir) e Godo (bivio SP 302R)	2	5.988	337	5,6
232	619	RA	SP 8 da Bagnacavallo al bivio SS 16	2	2.954	144	4,9
233	620	RE	SP 113 sulla variante di San Martino in Rio/Correggio c/o le località Prato/Gazzata	2	6.803	669	9,8
234	621	RE	SP 513R a nord di Vetto	2	2.345	112	4,8
235	622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	2	16.287	1.035	6,4
236	623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	2	13.702	801	5,8
237	624	RE	SP 23 tra Rivalta e la variante di Montecavolo	2	10.691	252	2,4
238	625	RN	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	2	10.588	246	2,3
239	626	RN	SP 18 da San Clemente al bivio SP 132 (località Osteria Nuova)	2	7.702	272	3,5
240	627	BO	SS 64 variante di Riola di Vergato	2	8.249	358	4,3
241	628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	2	11.785	3.474	29,5
242	629	FC	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	4	13.337	727	5,5
243	632	MO	SS 724Dir/tangenziale complanare sud alla A 1 in direzione Reggio Emilia - tra intersezione Modena/Sassuolo e intersezione SS 12	2	6.829	298	4,4
244	633	MO	SS 724Dir/tangenziale complanare sud alla A 1 in direzione Bologna - tra intersezione Modena/Sassuolo e intersezione SS12	2	6.855	370	5,4
245	634	MO	SS 12 tra Pavullo e intersezione SP 31	2	12.107	358	3,0
246	636	PR	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	4	50.293	2.362	4,7
247	637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	13.533	657	4,9
248	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	18.764	1.257	6,7
249	639	RE	SS 63 località Casina (variante abitato)	2	6.681	248	3,7
250	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	2	16.320	630	3,9
251	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	2	12.096	1.047	8,7
252	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	2	9.542	144	1,5
253	654	RA	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	2	14.591	372	2,5
254	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	2	14.962	532	3,6
255	660	FE	SP 25 tra intersezione con SS 64 e confine provinciale	2	3.841	249	6,5
256	661	FE	SP 15 tra Tresigallo e Massa Fiscaglia	2	3.890	123	3,2
257	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	2	11.684	354	3,0
258	664	MO	SP 2Ter tra intersezione SP5 e SP568	2	2.340	230	9,8
259	665	PC	SP 1 tra intersezione SP7 a Piacenza	2	9.942	513	5,2
260	670	RE	SP 114 dalla rotonda SP 114/viale Parisoli alla rotonda SP467	2	13.927	540	3,9

## FOCUS PEDONI E CICLISTI

(fonte ISTAT- elaborazioni Regione)

Nel 2015 in Emilia–Romagna gli incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti sono stati 4.733. I pedoni e ciclisti morti sono stati 88, quasi uno ogni quattro giorni; i pedoni e ciclisti feriti 4747, ben 13 al giorno.

*Si precisa che i numeri di incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti e i relativi morti e feriti sono riportati in due sottotabelle distinte perché estratti dal data base degli incidenti in modo differente, in un caso utilizzando come unità di analisi l'incidente (nello stesso incidente oltre al pedone o al ciclista, può essere coinvolto un automobilista o un motociclista) e nell'altro prendendo come unità di analisi il veicolo/persona (per escludere i morti e feriti in quegli incidenti che non siano pedoni o ciclisti).*

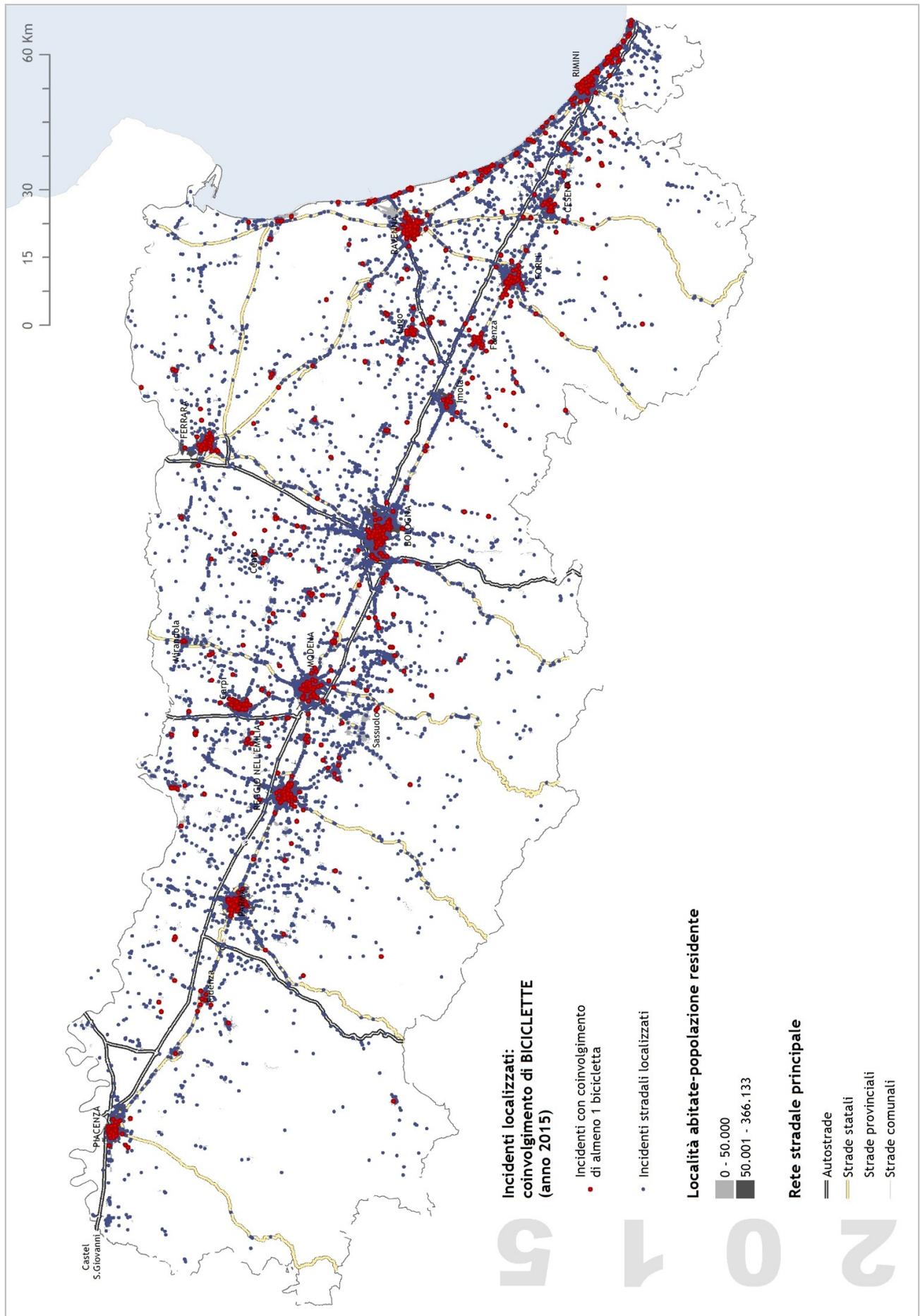
**Tabella 1**  
**Pedoni e ciclisti- RER-2015**

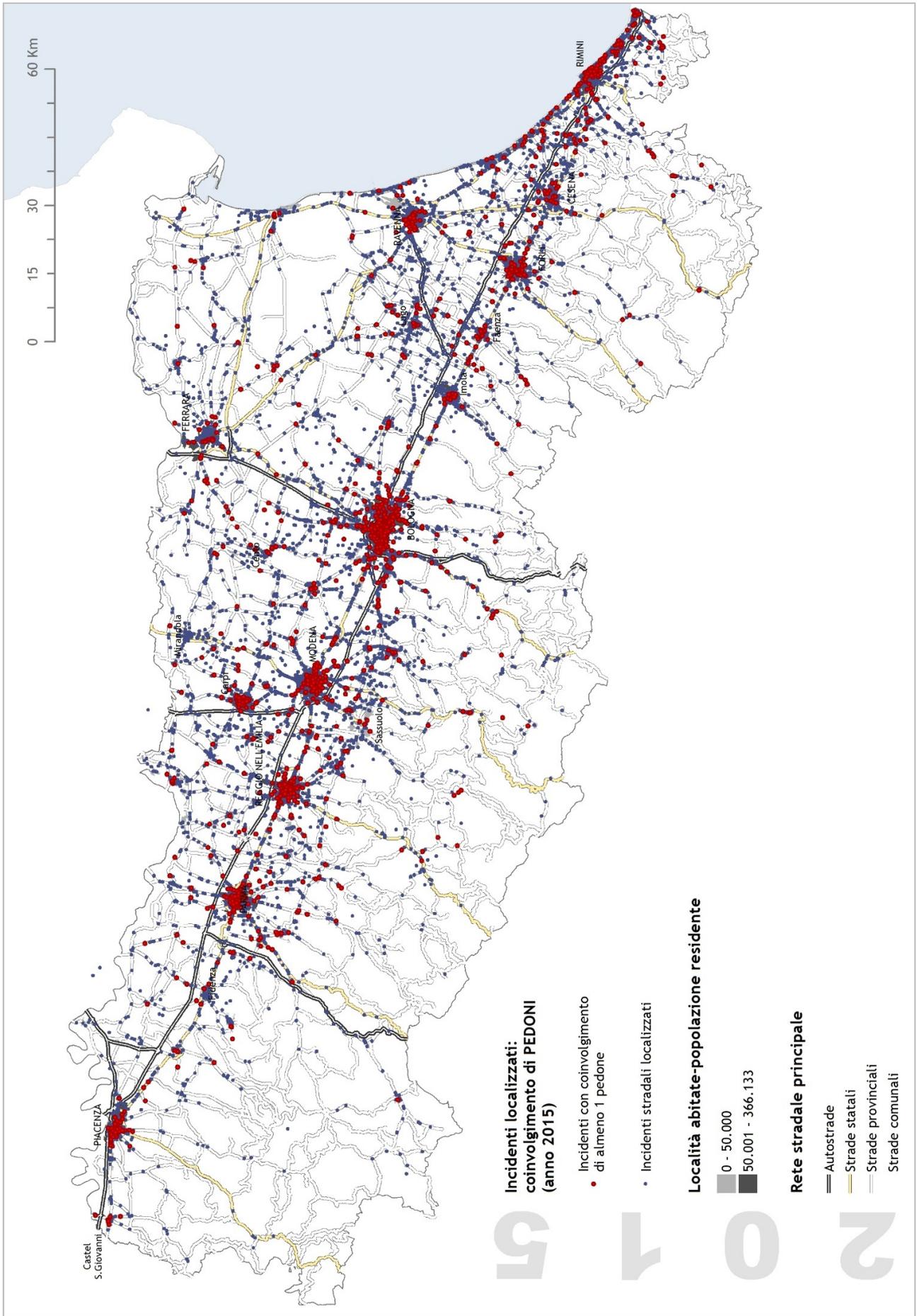
2015	Con Pedoni e ciclisti	Con pedoni	Scontro con ciclisti
<b>Incidenti</b>	4733	1549	3184

2015	Tot pedoni + ciclisti	Pedoni	Ciclisti
<b>Morti</b>	88	50	38
<b>Feriti</b>	4747	1625	3165

Anche se il numero delle vittime di ciclisti e pedoni è in calo rispetto al 2014, si tratta sempre di un numero importante che merita approfondimento.

Nelle mappe che seguono sono visualizzati gli incidenti georeferenziati che hanno coinvolto i ciclisti e i pedoni nel corso del 2015.



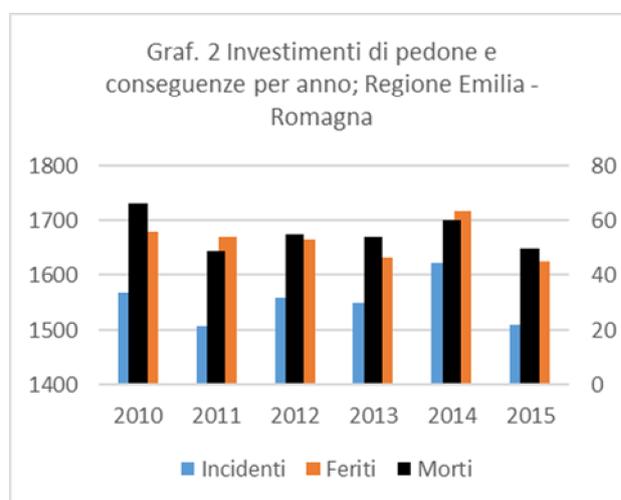
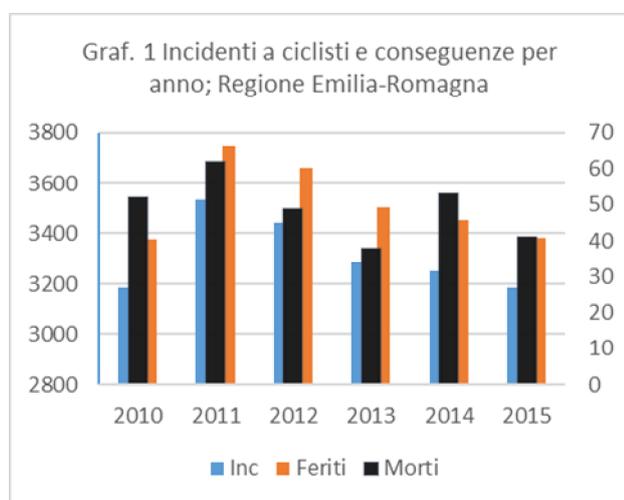


5 1 0 2

Per approfondire si sono presi in esame i dati a partire dal 2010 (anno di riferimento per il nuovo obiettivo europeo di dimezzamento delle vittime della strada) e in particolare quelli relativi al triennio 2013-2015.

**Tabella 2**  
**Pedoni e ciclisti-RER-2013/2015**

Pedoni	2013	2014	2015
<b>Morti</b>	54	60	50
<b>Feriti</b>	1632	1716	1625
Ciclisti	2013	2014	2015
<b>Morti</b>	37	52	38
<b>Feriti</b>	3271	3215	3165
Tutti gli incidenti	2013	2014	2015
<b>Morti</b>	344	327	326
<b>Feriti</b>	24915	23905	23788



Gli stessi dati sono stati disaggregati per provincia.

**Tabella 3**  
**Incidenti con coinvolgimento di ciclisti, suddivisi per Provincia-2013/2015**

PROVINCIA	2013	2014	2015	Tot. triennio
Bologna	438	439	444	1.321
Ferrara	254	249	250	753
Modena	561	513	528	1.602
Parma	275	262	284	821
Piacenza	260	235	224	719
Ravenna	334	380	380	1.094
Rimini	377	376	343	1.096
Forlì-Cesena	372	392	353	1.117
Reggio nell'Emilia	416	407	378	1.201
<b>Totale</b>	<b>3.287</b>	<b>3.253</b>	<b>3.184</b>	<b>9.724</b>

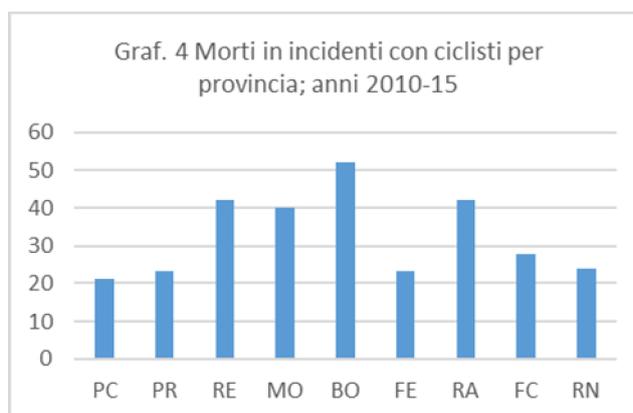
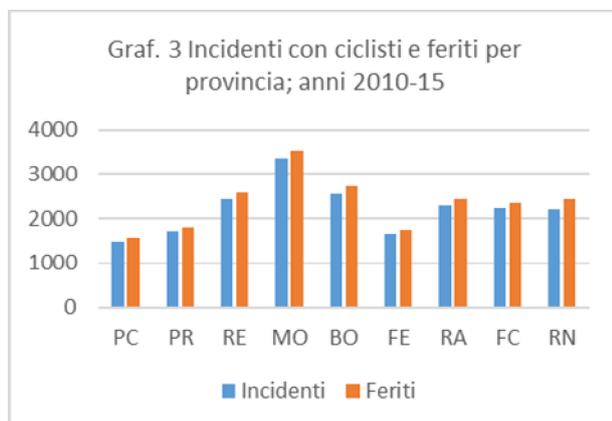
**Tabella 4**  
**Pedoni feriti e morti, suddivisi per Provincia- 2013/2015**

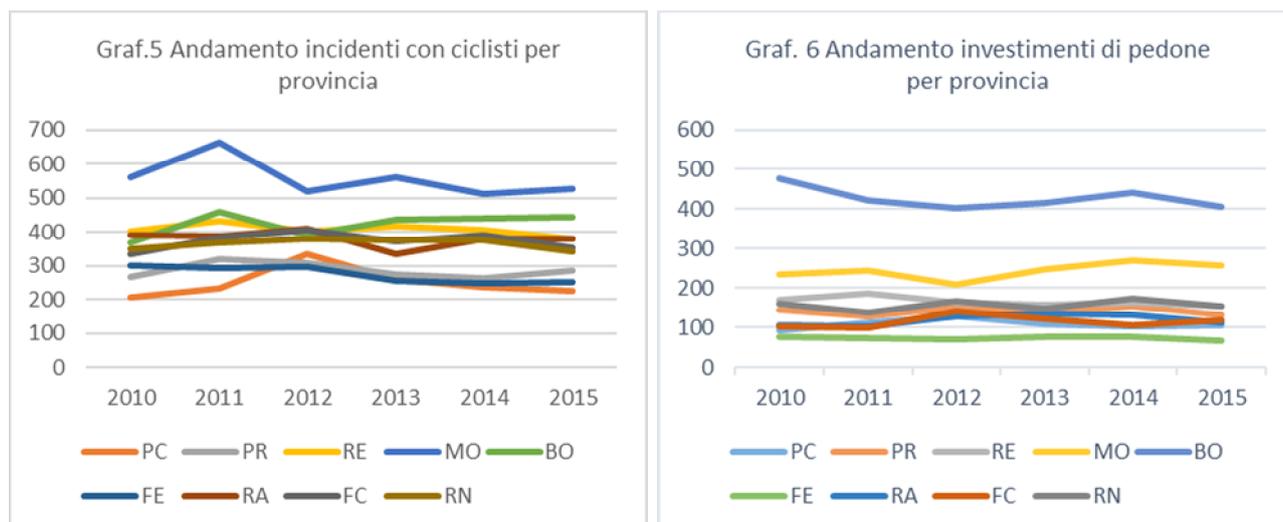
PROVINCE	2013		2014		2015	
	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti
Bologna	443	10	456	23	428	16
Ferrara	84	1	86	2	80	2
Modena	258	15	283	7	277	8
Parma	164	2	161	6	153	3
Piacenza	110	6	107	2	112	4
Ravenna	135	8	143	6	118	2
Rimini	157	3	188	3	166	8
Forlì-Cesena	152	4	114	4	124	5
Reggio nell'Emilia	154	5	178	7	167	2
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.632</b>	<b>54</b>	<b>1.716</b>	<b>60</b>	<b>1.625</b>	<b>50</b>

La tabella 3 mostra la distribuzione degli incidenti con ciclisti per provincia, nel triennio 2013/2015.

La provincia con più incidenti nel triennio che coinvolgono ciclisti è Modena (1.602), seguita da Bologna (1.321) e Reggio Emilia (1.201). La provincia con meno incidenti risulta Piacenza.

I grafici 3 e 4 mostrano la distribuzione di incidenti con ciclisti e dei relativi feriti e morti nel periodo 2010/2015. La provincia con meno incidenti con ciclisti, anche nel periodo 2010-2015 risulta Piacenza, al quale corrispondono 21 decessi; confermata anche Modena come provincia con più incidenti, ma Bologna la supera per numero di morti (40 a Modena, 52 a Bologna).





I grafici 5 e 6 mostrano l'andamento diacronico degli incidenti per provincia, a partire dal 2010. A livello aggregato regionale, per i ciclisti (graf. 1) si nota un chiaro punto di flesso nel 2011, anno in cui gli incidenti con ciclisti hanno raggiunto il massimo, e poi una graduale riduzione del fenomeno. Lo stesso vale per i feriti e, in linea di massima, per i morti, anche se nel 2014 c'è stato un nuovo aumento della mortalità, nel 2015 è poi ripresa la dinamica di riduzione. Disaggregando i dati per provincia (graf. 5), le oscillazioni congiunturali rendono difficile individuare tendenze solide; tuttavia si può osservare che alcune province hanno effettivamente raggiunto un punto di flesso, Modena (che evidentemente influenza molto la dinamica aggregata, essendo la provincia con più incidenti), e Parma nello stesso 2011, o nel 2012 per Piacenza, dopo il quale gli incidenti hanno iniziato a ridursi. Per contro, a Bologna dopo il massimo relativo sempre nel 2011 si nota un altro punto di flesso nel 2012, dopo il quale gli incidenti sono tornati ad aumentare.

Per individuare un parametro di confronto tra i comuni, il numero di incidenti che coinvolgono i ciclisti è stato rapportato alla popolazione residente, calcolando poi anche il tasso di variazione medio annuo del fenomeno. La stessa cosa è stata fatta con gli incidenti che hanno coinvolto i pedoni.

*Con le tabelle che seguono (che riportano solo una porzione di Comuni, determinata attraverso la definizione di una soglia sopra la quale la tabella diventava troppo lunga per la sua pubblicazione) non si intende fare una classifica o dare un giudizio sui comuni, ma semplicemente tentare di fotografare il fenomeno, per aumentare la consapevolezza del problema. Il parametro individuato non tiene conto di variabili che non si riescono ad analizzare con i dati a disposizione o con una correlazione diretta; ad esempio non sono noti, in maniera diffusa e precisa, i dati sull'uso della bici, non sono stati presi in considerazione elementi che riguardano la morfologia del territorio e le condizioni climatiche o la composizione della popolazione o la sua variabilità nelle stagioni o la superficie del comune.*

Dall'osservazione dei dati sull'incidentalità così calcolati nel triennio 2013-2015, emerge che il comune con il maggior numero di incidenti che coinvolgono ciclisti in rapporto alla popolazione è Riccione (4,8 per 1000 abitanti), seguito da Piacenza (4,7), Rimini (4,0) e Reggio Emilia (3,8). Tra i primi dieci di tale classifica si trovano comuni capoluogo (Piacenza, Parma, Rimini, Reggio Emilia, Modena e Ferrara), e centri di media dimensione (Carpi il più grande, ma anche Faenza, Riccione, Cesenatico). Ma si trovano anche comuni piccoli, come Caminata e Dovadola, dove un numero anche piccolo di incidenti è rapportato ad una popolazione molto bassa e quindi il parametro risulta elevato.

Nella tabella 5 accanto al tasso di incidentalità che coinvolge ciclisti in rapporto alla popolazione residente, si mostra il tasso di variazione medio annuo del fenomeno (incidenti che coinvolgono

ciclisti) negli anni in oggetto. Dove questo è maggiore di 1, l'incidentalità che coinvolge ciclisti è in aumento congiunturale; viceversa, dove è minore di 1, è in diminuzione. A una prima analisi, molti dei comuni con il maggiore tasso di incidentalità a ciclisti mostrano un tasso di variazione medio annuo inferiore a 1, ovvero una tendenza alla diminuzione del fenomeno. Dei primi dieci comuni per incidentalità a ciclisti ogni mille abitanti, solo tre mostrano una tendenza all'aumento (Riccione, Parma e Bagnara di Romagna). Scendendo nella graduatoria, diventano invece più frequenti i casi di comuni dove il fenomeno è in aumento. Per facilitare una lettura congiunta dei due dati, più avanti si presenta un diagramma a dispersione con l'uno in ascissa e l'altro in ordinata.

**Tabella 5**  
Incidenti con ciclisti per comune e anno, rapporto alla popolazione  
e tasso di variazione medio degli ultimi tre anni

Codice ISTAT	Comune	Incidenti a ciclisti nel triennio 2013-15 per 1000 abitanti	Incidenti con ciclisti nel triennio 2013-15	Tasso di variazione medio annuo 2013-15 incidenti a ciclisti
099013	RICCIONE	4,8	171	1,12
033032	PIACENZA	4,7	483	0,92
099014	RIMINI	4	596	0,89
035033	REGGIO NELL'EMILIA	3,8	656	1
033009	CAMINATA	3,7	1	0
036023	MODENA	3,5	650	1
036005	CARPI	3,4	242	0,96
034027	PARMA	3,4	569	1,06
038008	FERRARA	3,3	436	1
039003	BAGNARA DI ROMAGNA	3,3	8	1,41
040008	CESENATICO	3,2	84	0,89
039007	CERVIA	3,1	90	1,15
040011	DOVADOLA	3	5	1,22
099002	CATTOLICA	2,8	47	0,93
039010	FAENZA	2,7	160	0,97
039012	LUGO	2,7	88	0,88

**Tabella 6**  
Morti in incidenti con ciclisti nel triennio 2013-15 per comune e in rapporto alla popolazione

Comune	Morti in inc. con ciclisti x 1000 ab.	Morti in inc. con ciclisti
SAN PIETRO IN CERRO	1,1	1
MORFASSO	0,9	1
ZIBELLO	0,5	1
FORMIGNANA	0,4	1
SARMATO	0,3	1
SAN GIOVANNI IN MARIGNANO	0,3	3
QUATTRO CASTELLA	0,3	4
VIANO	0,3	1
CIVITELLA DI ROMAGNA	0,3	1
ROTOFRENO	0,3	4
VIGOLZONE	0,2	1

035002	BAGNOLO IN PIANO	0,2	2
099028	POGGIO TORRIANA	0,2	1
037005	BENTIVOGLIO	0,2	1
035009	CAMPAGNOLA EMILIA	0,2	1
036008	CASTELVETRO DI MODENA	0,2	2
040013	FORLIMPOPOLI	0,2	3

La tabella 6 sintetizza la mortalità in incidenti che coinvolgono ciclisti, rapportata alla popolazione. Rispetto a questo indicatore, a presentare valori più alti sono in prevalenza comuni piccoli: San Pietro in Cerro comanda la classifica, seguito da Morfasso, Zibello e Formignana.

La stessa analisi viene compiuta in tabella 7 sugli investimenti di pedone. Il comune con il maggior numero di investimenti di pedone per abitante è Fornovo di Taro, seguito da Premilcuore e Riccione. Si tratta dunque di comuni piccoli, ma non mancano, tra i primi dieci di questa graduatoria, comuni capoluogo come Bologna, Piacenza, Rimini e Modena.

Rispetto al tasso di variazione medio annuo riportato nella colonna di destra si precisa che, per il modo in cui è formulato, non è calcolabile se uno dei valori in questione è zero.

La maggior parte dei comuni peraltro presentano un andamento costante o in diminuzione, mentre alcuni comuni fanno eccezione dove gli investimenti sono in forte crescita. Il caso di Dovadola, che presenta un tasso così elevato, dipende dai numeri bassi di investimenti (basta un elemento in più per alzare il tasso).

In tabella 8 sono riportati i tassi di mortalità in investimento di pedone per 1000 abitanti; i più alti si riscontrano in comuni piccoli, diversi dei quali montani: Casola Valsenio, Frassinoro, Casina, Zocca, Formignana, Pennabilli.

**Tabella 7**  
**Investimenti di pedone nel triennio 2013-15 per comune, rapporto con la popolazione e indice di tendenza**

Comune	Investimenti di pedone per 1000 ab.	Investimenti di pedone	Tasso di variazione medio annuo 2013-15*
FORNOVO DI TARO	2,57	16	1,07
PREMILCUORE	2,48	2	0
RICCIONE	2,42	86	1,22
BOLOGNA	2,19	842	0,27
PIACENZA	2,07	213	0
RIMINI	1,91	281	-0,37
CASOLA VALSENI	1,87	5	1,86
DOVADOLA	1,8	3	8
COMPIANO	1,8	2	-2
MODENA	1,77	327	0
PIANELLO VAL TIDONE	1,75	4	-2
REGGIO NELL'EMILIA	1,73	299	-0,59
CASTEL SAN GIOVANNI	1,66	23	1,79
PAVULLO NEL FRIGNANO	1,55	27	-1,3
CASALECCHIO DI RENO	1,54	56	-0,45
SASSUOLO	1,53	63	1,56
PARMA	1,46	275	0,24

\*Media geometrica delle variazioni annuali nel triennio 2013 – 2015 (o radice quadrata della variazione 2015 – 2013), qui riportata su scala logaritmica per maggiore confrontabilità. Per non escludere i comuni che hanno fatto registrare zero incidenti in certi anni, gli zeri sono stati sostituiti con  $10^{-12}$

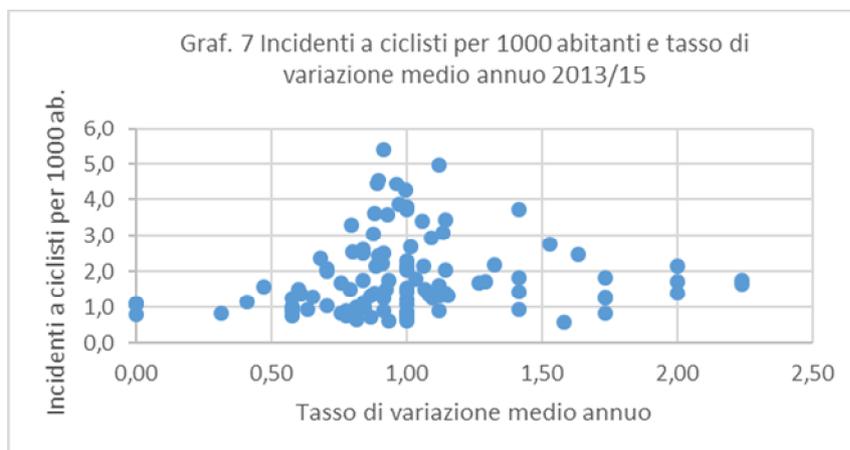
**Tabella 8**  
**Morti in investimenti di pedone nel triennio 2013-15 per comune e in rapporto alla popolazione**

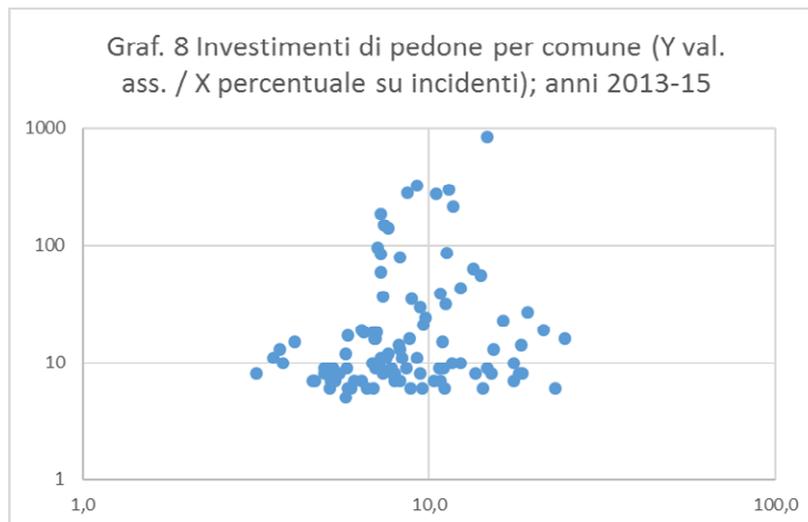
Comune	Morti in investimenti di pedone per 1000 abitanti	Morti in investimenti di pedone (valore assoluto)
CASOLA VALSENI	0,75	2
FRASSINORO	0,51	1
CASINA	0,44	2
ZOCCA	0,41	2
FORMIGNANA	0,35	1
PENNABILLI	0,34	1
ZOLA PREDOSA	0,27	5
GUIGLIA	0,25	1
VIGOLZONE	0,23	1
CASTEL BOLOGNESE	0,21	2
MIRANDOLA	0,21	5
BAGNOLO IN PIANO	0,21	2
MONTE SAN PIETRO	0,18	2
FORTEVIVO	0,18	1
CASTELVETRO DI MODENA	0,18	2
RIOLO TERME	0,17	1
PREDAPPIO	0,15	1

I grafici a dispersione che seguono mettono a confronto i due indicatori relativi allo stesso fenomeno. Il graf. 7 si riferisce agli incidenti che coinvolgono ciclisti e mostra in ascissa il tasso di variazione medio annuale, e in ordinata gli incidenti con ciclisti in rapporto alla popolazione del comune (per 1000 abitanti). Sotto la linea orizzontale del valore 1 il fenomeno negli ultimi tre anni ha fatto registrare una diminuzione, mentre sopra, un aumento.

Il graf. 8 si riferisce agli investimenti di pedone e per ognuno dei comuni mostra in ascissa la sua percentuale di investimenti sul totale degli incidenti, e in ordinata il numero di investimenti di pedone, entrambi su scala logaritmica in base 10.

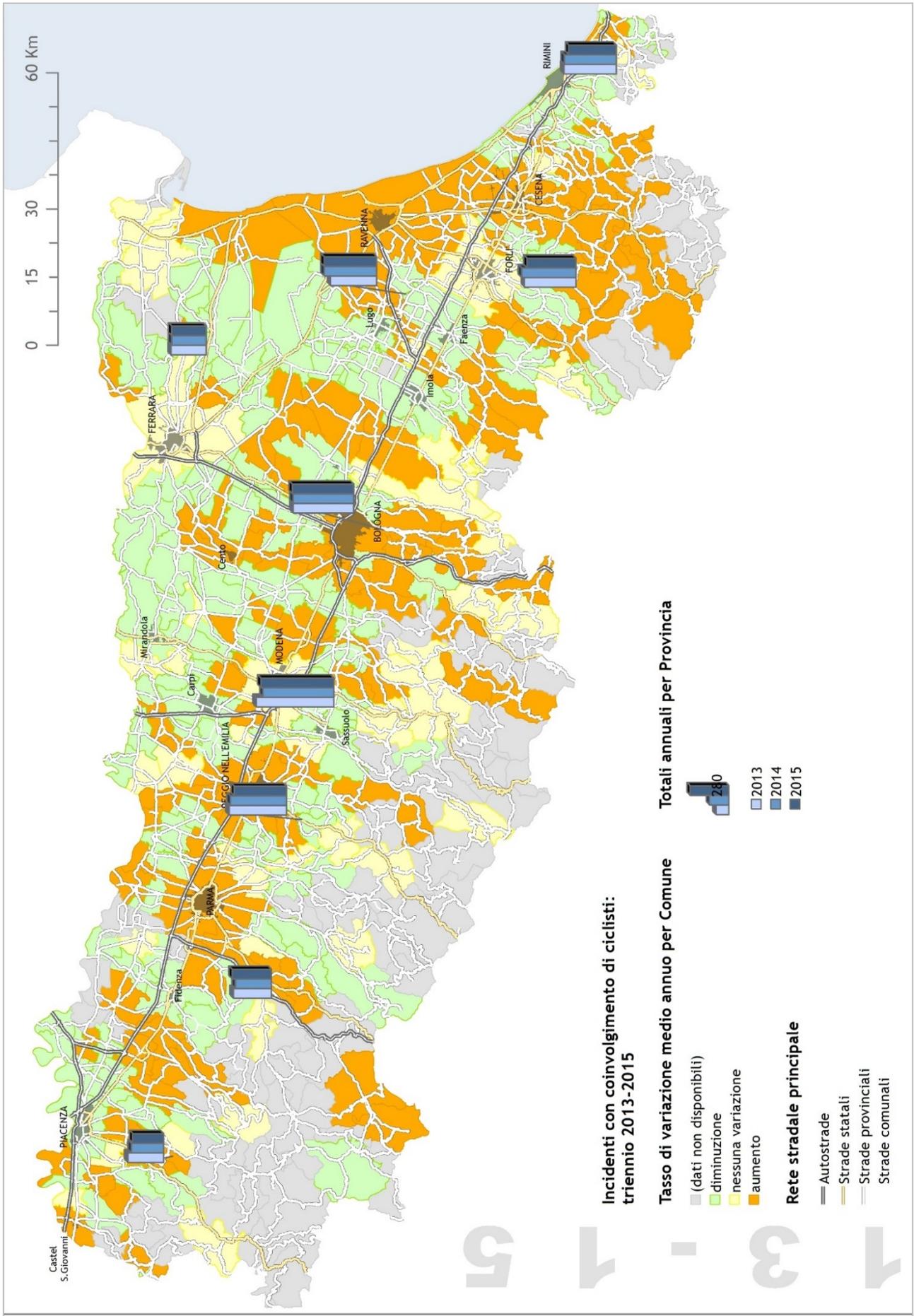
Nei grafici sono riportati tutti i comuni (eliminando solo quelli con un numero di incidenti limitato sotto i 10 nel periodo considerato), in modo da mettere in evidenza la situazione complessiva.





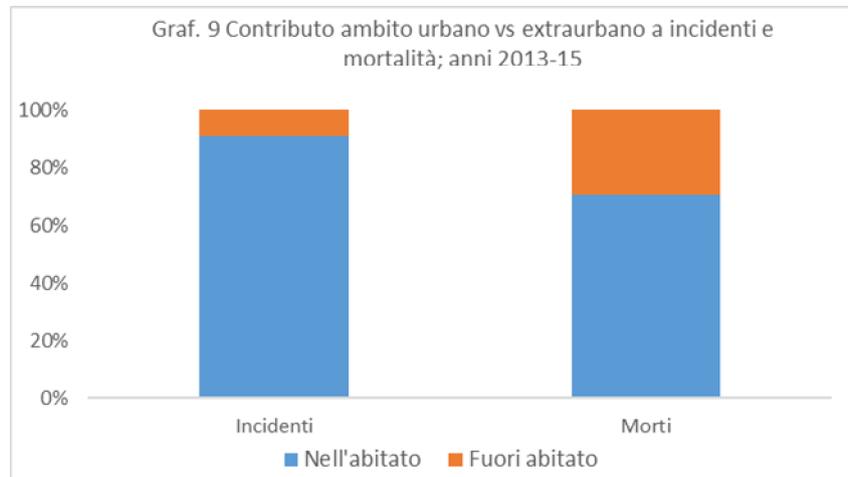
La mappa che segue visualizza con la campitura il tasso di variazione medio annuo degli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti nel triennio 2013-2015 e evidenzia con le barre il numero degli incidenti con ciclisti nelle province nello stesso triennio.

Analogamente è stata realizzata la mappa per gli incidenti con coinvolgimento di pedoni.



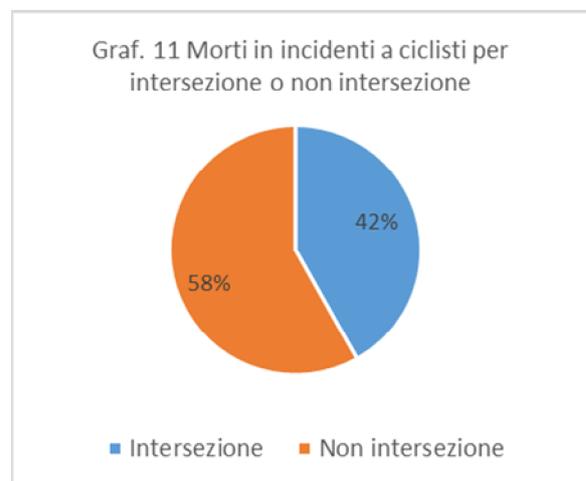


L'analisi poi prosegue con lo studio della localizzazione degli incidenti con ciclisti, intesa sia come ambito urbano o extraurbano, che su intersezione o non intersezione e infine su tipologia di strada. Osservando gli incidenti con ciclisti suddivisi per abitato (grafico 9) emerge la netta prevalenza degli incidenti nell'abitato rispetto a quelli fuori abitato. Molto meno netta la proporzione se si considera solo la mortalità: 88 morti in ambito urbano, 39 in ambito extraurbano (vedi tabella 9).



**Tabella n. 9**  
Ciclisti feriti e morti per abitato; anni 2013- 2015

	Feriti	Morti
Nell'abitato	8631	88
Fuori abitato	885	39



Dal grafico a torta n.10 emerge una leggera prevalenza, tra gli incidenti con ciclisti, di quelli avvenuti all'intersezione (57%) rispetto a quelli avvenuti in rettilineo (43%). La proporzione si inverte facendo riferimento alla mortalità: come si nota dal grafico n. 11, il 58% dei morti si riscontrano in rettilineo.

La tabella 10 suddivide invece gli incidenti sia con pedoni che ciclisti per tipo di intersezione o non intersezione. A un primo livello di analisi, osserviamo che gli incidenti avvengono sostanzialmente per metà all'intersezione (6.932) e per metà no (7.411); ma se prendiamo in considerazione la mortalità, vediamo che gli incidenti non all'intersezione hanno causato 205 morti, più del doppio dei 92 all'intersezione. Il rapporto di mortalità dei primi è 27,7, quello dei secondi 13,3.

A un maggiore livello di dettaglio, la singola categoria più rilevante è il rettilineo, dove si sono verificati nel triennio in esame 6.825 incidenti, con 7.446 feriti e 189 morti.

**Tabella n. 10**  
**Incidenti con pedoni o ciclisti per intersezione/non intersezione. Triennio 2013-15**

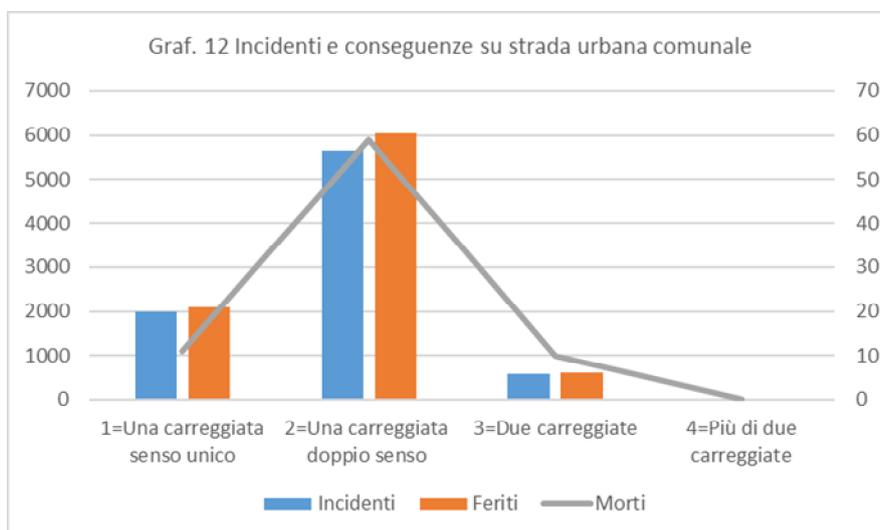
	Incidenti	Morti	Feriti	Rapporto mortalità
<b>Intersezione</b>	<b>6932</b>	<b>92</b>	<b>7374</b>	<b>13,3</b>
01=Incrocio	2827	33	3043	11,7
02=Rotatoria	1085	11	1113	10,1
03=Intersezione segnalata	2077	36	2183	17,3
04=Intersezione con semaforo o vigile	707	7	776	9,9
05=Intersezione non segnalata	229	4	251	17,5
06=Passaggio a livello	7	1	8	142,9
<b>Non intersezione</b>	<b>7411</b>	<b>205</b>	<b>8127</b>	<b>27,7</b>
07=Rettilineo	6825	189	7446	27,7
08=Curva	485	13	566	26,8
09=Dosso, strettoia	39	1	45	25,6
10=Pendenza	51	2	58	39,2
11=Galleria illuminata	3	0	4	0,0
12=Galleria non illuminata	8	0	8	0,0

La maggior parte degli incidenti che coinvolgono ciclisti avviene sul tipo di strada più comune, una carreggiata a doppio senso; segue “una carreggiata a senso unico”, poi “due carreggiate” e infine un contributo residuale delle strade con più di due carreggiate.

La tabella 11 e il grafico 12 approfondiscono la stessa classificazione focalizzandosi solo sulle strade urbane: la maggioranza degli incidenti avviene su strade a doppio senso (5.643, con 59 morti), ma in ambito urbano sono tutt’altro che trascurabili gli incidenti in senso unico (1.997, con 11 morti).

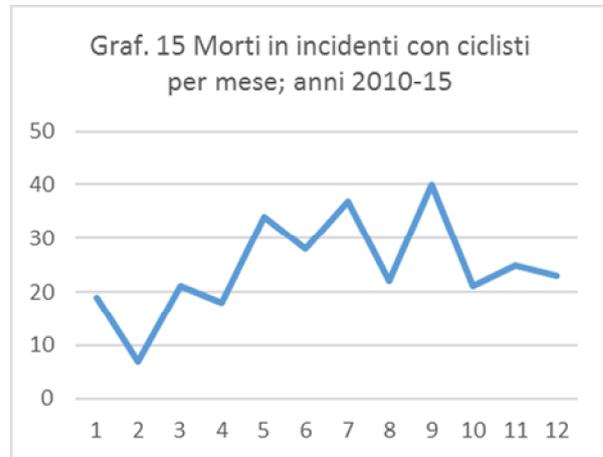
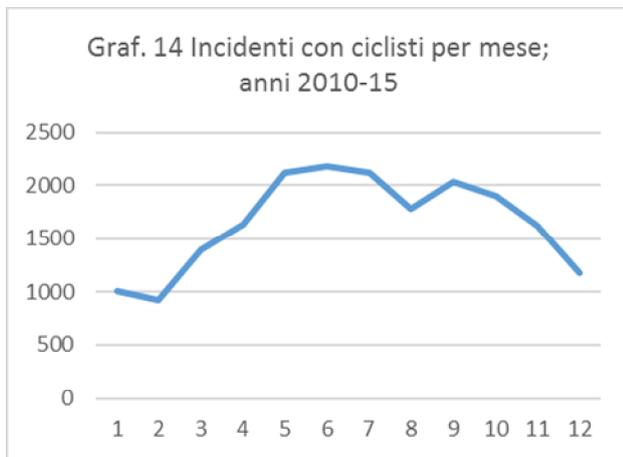
**Tabella n. 11**  
**Incidenti e conseguenze solo su strada urbana (comunale) per tipo carreggiata**

Tipo strada	Incidenti	Feriti	Morti	RM
1=Una carreggiata senso unico	1997	2083	11	5.5
2=Una carreggiata doppio senso	5643	6035	59	10.5
3=Due carreggiate	570	602	10	17.5
4=Più di due carreggiate	24	25	0	0

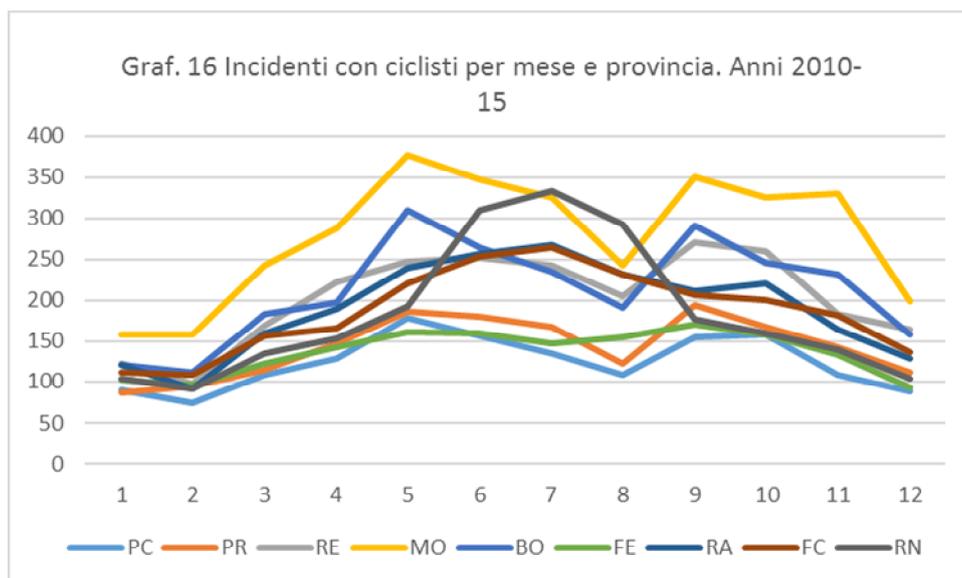


Successivamente è stato esaminato il fattore tempo, tenendo in considerazione i dati del periodo 2010-2015

Il grafico n. 13 mostra la distribuzione oraria degli incidenti che coinvolgono ciclisti. Emerge la prevalenza degli incidenti negli orari lavorativi, con un primo plateau che va dalle 8 alle 13, fascia in cui gli incidenti non scendono sotto i 1300. Alle 14 si trova un punto di minimo relativo, in quanto dalle 15 gli incidenti tornano ad aumentare e dalle 17 alle 20 sono di nuovo sopra i 1.300. Il punto di massimo si riscontra alle 18, dopo le quali il fenomeno va gradualmente diminuendo fino al minimo delle 4.

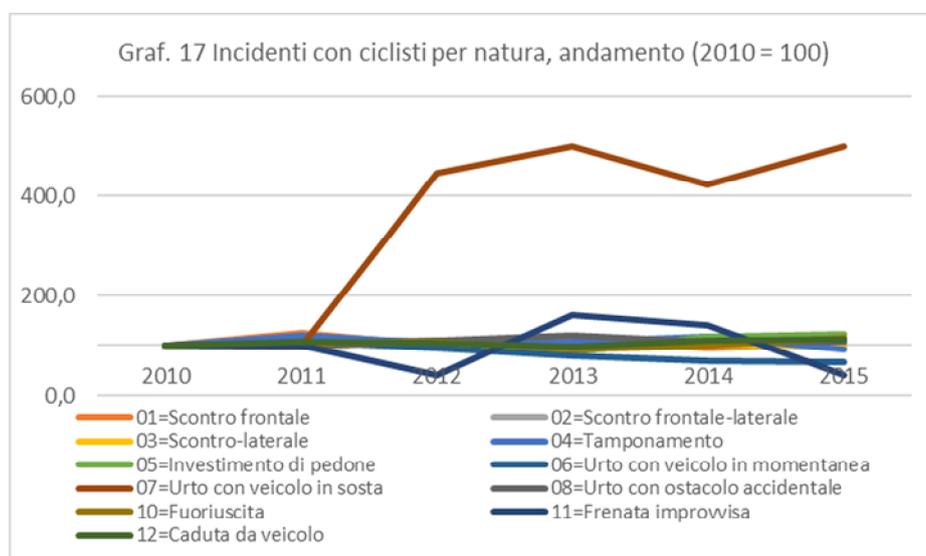


Gli incidenti che coinvolgono ciclisti presentano una marcata stagionalità, come ci si aspetta: partendo da un livello molto basso in gennaio, raggiungono il minimo in febbraio (che è anche il mese con meno morti) per poi salire di mese in mese fino a raggiungere un livello, corrispondente al massimo, quasi costante da maggio a luglio; in agosto si ha un netto calo, e in settembre una risalita che dal punto di vista della mortalità raggiunge il massimo assoluto. Infine da ottobre il fenomeno degrada verso i bassi livelli invernali.



Dividendo l'andamento mensile per provincia, si notano due diversi andamenti-tipo, corrispondenti a due gruppi di province: tutte le province emiliane (inclusa Bologna) presentano una curva a V, con picchi a maggio e settembre e un minimo relativo ad agosto; mentre le province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna al contrario continuano a crescere nei mesi estivi e raggiungono il picco proprio tra luglio e agosto. Ferrara presenta un andamento misto, con elementi di entrambi i gruppi.

Il grafico 17 prende in esame la natura dell'incidente (codificata dall'ISTAT) in modo diacronico, dal 2010 al 2015; per enfatizzare l'andamento relativo dei diversi tipi di incidente, il valore del 2010 è stato posto uguale a 100. Osservando il grafico non emergono schemi particolarmente nitidi, al netto delle oscillazioni casuali che naturalmente influenzano di più le nature meno frequenti.



La tabella 12, che mostra la quota di coinvolgimento di ciascun tipo di veicolo in incidenti con pedoni e ciclisti, presenta, oltre alla prevedibile quota di auto (46,1%), una percentuale piuttosto alta di autocarri, coinvolti nel 3,8% degli incidenti. Non trascurabili neanche i motocicli (2,9% degli incidenti) e i veicoli datisi alla fuga (1,5% degli incidenti).

**Tabella n. 12**  
**Quota di coinvolgimento di ciascun tipo di veicolo in incidenti con pedoni e ciclisti**

Veicolo	Incidenti
Auto privata	46,1
Autovettura con rimorchio	0,0
Autovettura pubblica	0,2
Autovettura di soccorso o di polizia	0,1
Autobus o filobus in servizio urbano	0,5
Autobus di linea o non di linea in extraurbana	0,2
Tram	0,0
Autocarro	3,8
Autotreno con rimorchio	0,0
Autosnodato o autoarticolato	0,1
Veicolo speciale	0,2
Trattore stradale o motrice	0,1
Trattore agricolo	0,0
Velocipede*	43,0
Ciclomotore	1,1
Motociclo a solo	2,8
Motociclo con passeggero	0,1
Motocarro o motofurgone	0,0
Veicolo a trazione animale o a braccia	0,0
Veicolo datosi alla fuga	1,5
Quadriciclo	0,1
*La percentuale di velocipedi ha poco significato, visto che stiamo prendendo in considerazione solo gli incidenti con almeno un velocipede o pedone coinvolto	

I grafici che seguono analizzano le circostanze degli incidenti (codificate da ISTAT) che hanno coinvolto ciclisti. Il primo presenta le circostanze relative al ciclista, il secondo riguarda l'altro veicolo coinvolto. Sebbene le categorie rilevate dalla scheda ISTAT non si prestino ad un'analisi della dinamica del sinistro, si possono fare alcune considerazioni di massima. Ad esempio, apparentemente in 10.432 incidenti il ciclista appare incolpevole, in quanto procedeva regolarmente; l'altro veicolo procedeva regolarmente in meno casi, 5.389. In 642 casi l'altro veicolo procedeva con velocità eccessiva, contro i 287 del ciclista (si ricorda che l'eccesso di velocità non si misura necessariamente rispetto ai limiti, ma è relativo alla velocità ragionevole in quel contesto e con quel veicolo); e in altri 312 casi l'altro veicolo stava sorpassando (regolarmente o meno) al momento dell'incidente col ciclista (in 133 casi era il ciclista a sorpassare).

Al contrario, la guida distratta si riscontra più spesso nel ciclista (3.544) che nell'altro veicolo (2.717). Lo stesso vale per il contromano (1.773 per il ciclista, 249 per l'altro veicolo).

