RegioneEmilia-Romagna

Agenzia Trasporti Pubblici

RAPPORTO ANNUALE DI MONITORAGGIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

BOLOGNA, LUGLIO 2005

Poche righe per presentare questo rapporto che rappresenta, ormai dal 2002, un annuale e puntuale appuntamento per aiutare la comprensione delle tendenze in atto e orientare su di esse le strategie di programmazione della mobilità urbana e del trasporto pubblico.

In sintonia con le linee di indirizzo triennali vigenti, il rapporto si concentra su indicatori cardine, ne analizza la tendenza e le connessioni con gli obiettivi e le politiche attuate, avendo ben presenti il più ampio respiro delle "buone pratiche" e degli indirizzi dell'Unione Europea.

Il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini-utenti resta l'obiettivo centrale delle politiche del sistema dei trasporti nella nostra Regione: questo comporta la focalizzazione sulla mobilità sostenibile e su tematiche quali l'efficacia ed efficienza del servizio, la sicurezza stradale e il contenimento dei consumi energetici e degli impatti ambientali.

Rispetto alle edizioni precedenti, la presente dedica una particolare attenzione all'analisi della qualità del servizio di trasporto pubblico, sia autofilotranviario sia ferroviario, che rappresenta un aspetto in cui emerge, pur in un tessuto consolidato di "buoni risultati", qualche elemento di preoccupazione su cui è necessario riflettere.

In termini positivi si rilevano i progressi del processo di riforma indicato dalla legge regionale che ha visto, dopo l'attivazione delle Agenzie, anche l'espletamento di numerose gare, con il riconoscimento del valore organizzativo delle aggregazioni locali di impresa in ben sei bacini provinciali.

Concludendo è anche attraverso questi elementi di conoscenza tesi al confronto e allo scambio di informazioni e idee, che si favorisce il perseguimento degli obiettivi e lo sviluppo di azioni condivise.

In tal senso l'attuazione del Piano degli investimenti connesso all'Accordo della "Qualità dell'Aria" tra la Regione e le Autonomie locali e il procedere del Sistema di Tariffazione Integrato della Mobilità (STIMER), rappresentano i validi esempi di una consolidata "tradizione" volta alla soluzione concertata dei problemi territoriali.

L'Assessore alla

Mobilità e Trasporti

Alfredo Peri

A cura dell'Agenzia Trasporti Pubblici

Gruppo di Lavoro

Coordinamento:

Bruno Ginocchini	coordinamento generale
Gustavo Minguzzi	coordinamento sezione trasporto pubblico locale
Sandra Botti	coordinamento sezione mobilità urbana
Maurizio Tubertini	coordinamento sezione servizio ferroviario

Collaborazione:

Alessandro Albertini	Stefano Cesari	Roberta Morico
Gianluca Ameli	Mauro Di Lella	Pietro Musolino
Paola Bassi	Nadia Farinaro	Pio Nanni
Ivan Beltramba	Antonella Forti	Marianna Nardino
Sandra Biagi	Umberto Ghiacci	Loretta Pozzati
Angelo Bizzini	Ivano Giuffredi	Anna Rocci
Daniela Bonifacci	Addolorata Lezzi	Daniela Sani
Laura Brugnolo	Michele Lollini	Cesare Sgarzi
Luca Buzzoni	Laura Lostia	Daniela Sita
Mara Calella	Clelia Marozzi	Valentina Veronesi
Monica Calzolari	Maximiliano Marsigli	Nicoletta Vivarelli
Andrea Cannini	Fabrizio Melis	Marco Zagnoni
Francesca Catelli	Patrizia Melotti	

Collaborazioni Specialistiche

Luca Mora	T Bridge SpA
Cristina Carmeli	T Bridge SpA

Coordinamento editoriale

Carla Giorgi

Indagini esterne

Databank	qualità percepita
Redas Italia Srl	indagine frequentazione ferroviaria

Altre fonti dei dati

Trenitalia, ISTAT, ARPA dell'Emilia Romagna, Agenzie locali per la mobilità di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini.

INDICE DEI CONTENUTI

PREMESSA **5**

1. PREFAZIONE 7
2. CONSIDERAZIONI DI SINTESI 8
   - *2.1. IL CONTESTO ISTITUZIONALE* *8*
   - *2.2. LA SITUAZIONE AD OGGI* *10*

SEZIONE 1 - SETTORE AUTOFILOTRANVIARIO **15**

3. MONITORAGGIO 17
   - *3.1. PREMESSA* *17*
   - *3.2. SINTESI DEI RISULTATI* *18*
   - *3.3. IL SERVIZIO OFFERTO* *19*
     - 3.3.1. Servizi minimi e contributi 19
     - 3.3.2. I contributi 21
     - 3.3.3. Addetti e costo del lavoro 22
   - *3.4. SITUAZIONE AMBIENTALE* *24*
     - 3.4.1. Premessa 24
     - 3.4.2. Monitoraggio del PM10 24
     - 3.4.3. Monitoraggio del Biossido di Azoto NO_2 28
     - 3.4.4. Monitoraggio del Benzene C_6H_6 30
   - *3.5. SICUREZZA E TRAFFICO* *31*
     - 3.5.1. Sicurezza della circolazione 31
     - 3.5.2. Intensità del traffico 32
   - *3.6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA* *34*
     - 3.6.1. Efficacia tecnico-economica 34
     - 3.6.2. Efficienza tecnico-economica 36
     - 3.6.3. Economicità in sintesi 37
   - *3.7. INVESTIMENTI* *38*
     - 3.7.1. Il Piano straordinario per la Qualità dell'aria 2003/2005 39
     - 3.7.2. Il monitoraggio degli investimenti nel periodo 1995-2005 41
     - 3.7.3. Il monitoraggio degli indicatori di efficacia degli investimenti attuati (cruscotto degli indicatori) 44
     - 3.7.4. Gli investimenti per il rinnovo del parco autobus 2002/2005 49
     - 3.7.5. La mobilità ciclistica in Emilia-Romagna 51
     - 3.7.6. STIMER (Sistema Tariffario Integrato Mobilità Emilia-Romagna) 54
     - 3.7.7. Travel Planner 57
   - *3.8 PROGETTI EUROPEI* *58*
   - *3.9. AZIONI DEL MOBILITY MANAGEMENT* *59*
4. AGENZIE LOCALI 62
   - *4.1. NUMERO ADDETTI E UTILIZZO DELLE RISORSE* *62*
   - *4.2. LE PROCEDURE IN CORSO PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI* *62*
5. AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ ASSOCIATE (ALMA) 65

SEZIONE 2 - SETTORE FERROVIARIO **67**

6. IL SETTORE FERROVIARIO 68
   - *6.1. SERVIZI FERROVIARI REGIONALI E LOCALI* *68*
   - *6.2. RETE FERROVIARIA REGIONALE* *70*
   - *6.3. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO* *71*
   - *6.4. I SERVIZI 2001-2004* *71*
     - 6.4.1. Nuovi treni attivati dal 2001 72
     - 6.4.2. Nuovi treni sulle linee nazionali da dicembre 2004 73
   - *6.5. I CORRISPETTIVI 2001-2004* *75*
     - 6.5.1. Contratti di servizio con Trenitalia e relativi atti integrativi 2001-2004. 75
     - 6.5.2. Contratti di servizio con le altre aziende ferroviarie. 76
7. RISULTATI TECNICO-ECONOMICI 77
   - *7.1. TRENITALIA* *77*
     - 7.1.1. Considerazioni di sintesi 77
     - 7.1.2. Dati economici e sul servizio 78

7.2. FERROVIE REGIONALI *81*
7.2.1. Considerazioni di sintesi 81
7.2.2. Dati economici e sul servizio a livello aggregato regionale 82
7.2.3. Dati di dettaglio per singola azienda 87
8. GLI INVESTIMENTI 90
8.1. GLI INVESTIMENTI PER LINEE E MATERIALE ROTABILE *90*
8.2. ALTRI INVESTIMENTI SULLE LINEE REGIONALI *92*
8.2.1. "Nodo di Ferrara e Passante Ferroviario" 92
8.2.2. Collegamento ferroviario PORTOMAGGIORE-DOGATO 93
8.2.3. "Metropolitana di Superficie" REGGIO EMILIA-BAGNOLO DI P. 93
8.3. RINNOVO E CONSERVAZIONE DEL PARCO ROTABILE *93*
8.4. GLI INVESTIMENTI NELLE STAZIONI *94*
9. GLI ACCORDI 97
9.1. GLI ACCORDI A LIVELLO NAZIONALE *97*
9.1.1. Attivazioni di RFI con ricadute sui servizi ferroviari regionali nel periodo 2001-2004, Emilia-Romagna (secondo le informazioni in possesso della Regione) 100
9.1.2. Soppressione passaggi a livello 102
9.1.3. Principali scali merci ferroviari 102
9.2. ACCORDI E INTESE DI PARTICOLARE RILIEVO *104*
9.2.1. Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia_Romagna 104
Sono inoltre previste per materiale rotabile e fermate le seguenti ulteriori risorse: 106
9.2.2. Trasferimento Linee Parma-Suzzara E Suzzara-Ferrara e Relativi Finanziamenti106
9.2.3. Intesa con R.F.I. S.p.A. per l'assegnazione di capacità 107
9.3. ACCORDI SPECIFICI NEI BACINI *108*
9.3.1. Potenziamento servizi sulla tratta Rimini-Ravenna 108
9.3.2. Accordo per la realizzazione del nuovo Nodo Intermodale di Interscambio tra la Linea AV MI-BO, la Linea Ferroviaria Re-Guastalla e le Linee di Trasporto Urbano in Localita' " Mancasale" 109
9.3.3. Progetti Pilota per ridurre il rumore ferroviario 109
9.3.4. Accordo "Pontremolese" 110
9.3.5. Accordo per la eliminazione di passaggi a livello sulla linea Bologna-Portomaggiore nell'ambito delle aree urbane del Comune di Bologna 111
9.4. I FABBISOGNI FINANZIARI *112*
10. IL PROGETTO QUALITÀ 114

SEZIONE 3 – QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 117

11. PREMESSA 118
12. QUALITÀ PERCEPITA DEI SERVIZI AUTOFILOTRANVIARI E FERROVIARI 119
13. QUALITÀ EROGATA DEI SERVIZI AUTOFILOTRANVIARI 123
14. MONITORAGGIO 124
14.1. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ EROGATA DEI SERVIZI FERROVIARI *124*
14.2. INDAGINE SULL'UTENZA FERROVIARIA *131*
14.3. IL RAPPORTO CON GLI UTENTI *141*

APPENDICI 143

15. LINK UTILI 144

ALLEGATO - ARTICOLAZIONE DELLE AGENZIE LOCALI DELLA MOBILITÀ 145

PREMESSA

1. PREFAZIONE

Il presente rapporto espone i più aggiornati risultati frutto del monitoraggio attivato dall'Agenzia Trasporti Pubblici nel settore del trasporto pubblico e della mobilità urbana. Esso fa seguito ad analoghi rapporti presentati rispettivamente nel luglio 2002, luglio 2003 e ottobre 2004.

L'elaborato è volto altresì a dare riscontro alle indicazioni dell'Assemblea Legislativa Regionale (definite con gli atti di indirizzo n° 127 del dicembre 2000 e n° 500 del 23 luglio 2003 e alle previsioni della LR n. 30/98, art. 8), attraverso la messa a disposizione di 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.

Il rapporto analizza l'andamento delle azioni concordate negli Accordi di Programma 2001-2003 in ordine agli aspetti di carattere economico di svolgimento dei servizi di trasporto pubblico autofilotranviario e ferroviario (con riferimento in particolare alla loro qualità, efficacia ed efficienza), come pure di attenzione all'ambiente (in tema di contenimento delle emissioni in atmosfera), di risparmio energetico e di miglioramento della sicurezza, della qualità e rispondenza del servizio.

Alcuni dei principali temi e indicatori afferenti alla mobilità vengono sviluppati anche nell'ambito del consolidato confronto con la realtà delle città e regioni d'Europa, attraverso la partecipazione della Regione Emilia-Romagna al progetto della D.G.-TREN della Commissione Europea "Urban Transport Benchmarking Initiative – UTB 2003/2004" in continuazione del "Citizen's Benchmarking Network Initiative" 2001-2002.

Vengono inoltre riportate talune analisi di andamento e di prospettiva relative alle più significative azioni regionali relative alle indagini sulla qualità e ai progetti in corso (STIMER, Travel Planner, Progetti europei, ecc.).

Nel ringraziare per i suggerimenti e le proposte volte a rendere sempre più accurato, condivisibile e confrontabile il prosieguo delle elaborazioni per le annualità successive, si confida nella comprensione per le involontarie omissioni o gli eventuali errori.

2. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

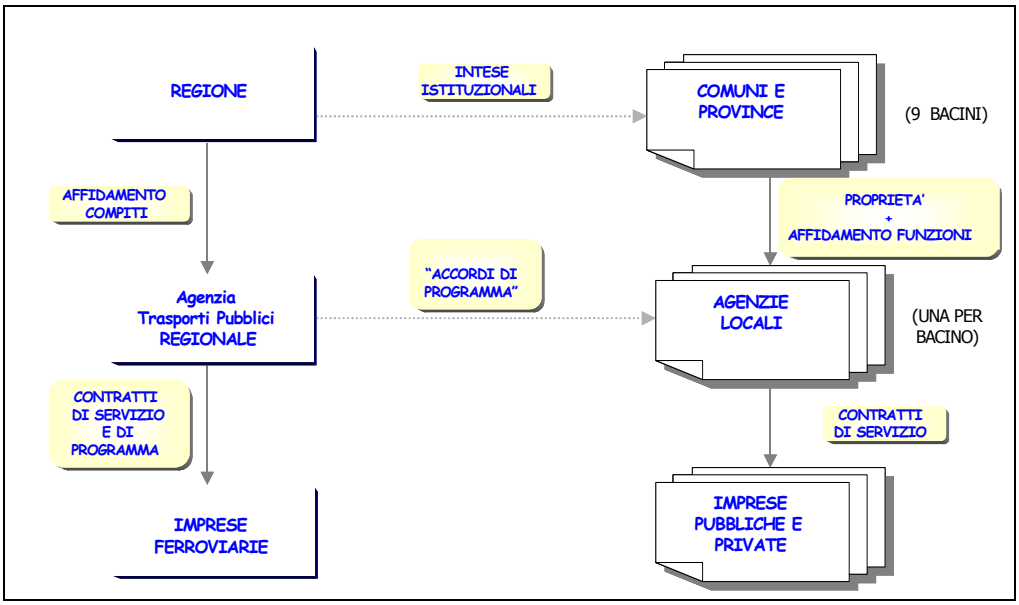
2.1. IL CONTESTO ISTITUZIONALE

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale, in continuità con l'azione di riforma avviata con la legge "Bassanini" e attuata con i D.Lgs. n. 422/97 e n. 400/99 e con la L.R. n. 30/98, ha visto l'affermarsi di un profondo processo riorganizzativo, che ha determinato il riassetto delle competenze tra i diversi attori istituzionali ed imprenditoriali e la creazione di soggetti nuovi.

Il sistema di governo della mobilità e del trasporto pubblico locale delineato nella legge regionale, in particolare, prevede un modello organizzativo articolato su **due distinti assi** – autofilotranviario e ferroviario – e **tre diversi livelli** - istituzionale, strategico-programmatorio e operativo, nei termini di cui al diagramma sotto riportato (cfr. fig. 1).

Figura 1

Il modello Emilia-Romagna



Le **Agenzie locali** per il trasporto e la mobilità si pongono come organizzazioni strumentali degli Enti Locali, Provincia e Comune, assumendo la responsabilità delle funzioni di regolazione e monitoraggio del TPL e della mobilità rispetto a un ambito territorialmente appropriato, il bacino. Le Agenzie, nel corso del 2004, hanno dato origine ad "ALMA" (Agenzie Locali per la Mobilità Associate), con il fine di garantire il coordinamento reciproco e la messa a fattor comune di esperienze, soluzioni e approcci in ordine a temi di comune interesse e di valenza strategica.

Per quanto attiene al SETTORE AUTOFILOTRANVIARIO:

- gli **Accordi di Programma** tra Agenzia regionale e locali, per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico, a partire dal 2001, assicurano:
    - il consolidamento del **rapporto tra gli enti** preposti alla programmazione;
    - l'individuazione di **obiettivi di miglioramento**, in tema di sicurezza della circolazione, sostenibilità ambientale ed economica del trasporto e della mobilità, di efficacia/efficienza nella gestione dei servizi;
    - una **gestione combinata di risorse, politiche e assi di intervento** per il sostegno del trasporto pubblico e lo sviluppo degli investimenti, mettendo a disposizione risorse regionali per l'esercizio dei servizi pari a 1.168 milioni di € (oltre 580 Mln di Euro nel triennio 2001-2003 e oltre 588 Mln di Euro nel triennio 2004-2006) e risorse per gli investimenti pari, nello stesso periodo 2001-2006, a 210 Mln di Euro;
    - il consolidamento degli **strumenti di monitoraggio** dei dati settoriali, tecnici, economici, ambientali e di mobilità, in preparazione delle gare e per la gestione delle attività proprie di agenzia, in un'ottica di condivisione di esperienze e risultati conseguiti in esito a pratiche e soluzioni adottati a livello locale.
- i **Contratti di servizio** tra Agenzie locali e Gestori, estesi a tutti gli esercenti, pubblici e privati, in un rapporto di affidamento prima diretto (periodo transitorio 2001-2003) e poi, a partire del 2004 e a completarsi nel 2005 per tutti, a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica, ove sono individuati obblighi di servizio (di esercizio, di trasporto e tariffari), standard di qualità, sistemi di incentivazione premi-penali e di monitoraggio delle prestazioni offerte alla clientela.

Per quanto attiene al SETTORE FERROVIARIO, le Regioni hanno acquisito, in seguito all'attuazione del D.Lgs. 422/97, e sue successive modificazioni e integrazioni, piene competenze in materia di trasporti ferroviari di interesse regionale, sia con riferimento ai servizi (treni R e IR) sulle direttrici nazionali rientranti nei propri territori, sia sulle linee regionali affidate in gestione alle ex gestioni commissariali governative e alle ex società concessionarie.

La Regione è così subentrata allo Stato quale concedente delle ferrovie regionali sulla base di una **Accordo di programma** con il competente Ministero. Sempre mediante uno **Accordo di programma** è stata disciplinata la delega alla Regione delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale, che si svolgono sulle linee ferroviarie nazionali.

Le nuove competenze comprendono il trasferimento alla Regione dei beni facenti capo alle linee ferroviarie di attribuzione regionali (infrastrutture, stazioni ferroviarie e materiale rotabile) la cui estensione complessiva è pari a 330 Km.

I Rapporti tra la Regione e le aziende ferroviarie per lo svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri sono regolati da specifici **Contratti di servizio**.

Per quanto attiene la gestione delle stesse linee i rapporti con le quattro aziende concessionarie che operano sulle linee regionali – FER srl, Consorzio ACT, ATCM SpA e ATC SpA - sono regolati, oltre che da un preliminare atto di concessione, anche da **Contratti di programma**.

2.2. LA SITUAZIONE AD OGGI

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale, con riguardo ai **servizi ferroviari e autofilotranviari** e in termini di indicatori sintetici, può essere rappresentato nei termini di cui alla figura 2; per un'analisi di dettaglio degli andamenti in atto nei due settori si rinvia a quanto illustrato nelle sezioni specifiche della presente relazione.

Figura 2

Il settore del trasporto pubblico in cifre (anno 2003)

4 MILIONI DI ABITANTI SERVITI IN **9 PROVINCE** E **341 COMUNI** SU UNA **SUPERFICIE DI OLTRE 22.000 KMQ**

14 GESTORI PUBBLICI (9 imprese singole o raggruppamenti a livello bacino per il TPL; **46 IMPRESE PRIVATE** (con una quota sui servizi offerti passata dal 3,5% a oltre il 20% per effetto della integrazione pubblico/privato); **5 imprese regionali** per il ferroviario

CONTRIB. ES. (regionali + integrazioni E. L.)	207 MLN EURO/ANNO		
CONTRIB. INV nel triennio 2001/2003.	210 MLN EURO	CONTRIB. ES.	106 MLN EURO/ANNO
		CONTRIB. INV.	4,24 MLN EURO/ANNO
RETE	2.658 KM (urbana)	RETE	1.350 KM
SERVIZI	111 MLN KM/ANNO	SERVIZI	16 MLN KM/ANNO
PASSEGG/ANNO	237 MLN	PASSEGG/ANNO	40 MLN
RICAVI/ANNO	102 MLN	RICAVI/ANNO	100 MLN EURO
N. MEZZI	3.257	N. MEZZI	660
N° ADDETTI	5.166	N° ADDETTI	2.135

Nel **settore autofilotranviario**, con riguardo al periodo 1999-2004 e limitandosi agli aspetti principali, si registra:

- un sostenuto consolidamento del **livello di servizio**, che passa da meno di 107 a oltre 114 Mln di vett*km all'anno nel 2004 (+7%), che tuttavia non appare in grado di contrastare efficacemente la tendenziale stagnazione del numero di **passeggeri trasportati** (237 Mln di unità), che aumenta in totale (+2%) ma diminuisce in termini unitari. Analogo andamento si registra per i **ricavi da traffico**, che crescono in valore assoluto del 2%, anche in virtù delle politiche tariffarie e dei positivi risultati delle attività complementari, ma denotano un progressivo deterioramento in termini unitari (per ora di servizio), in particolare nell'ultimo triennio (-1,8% nel 2001/2002, -0,2% nel 2002/2003 e –2,5% nel 2003-2004);
- l'ulteriore incremento dei **contributi di esercizio**, che progressivamente passano da 187,5 del '99 a 189 a 193,6 a 196,2 Mln di Euro all'anno (+4,7%) negli anni successivi, tenuto conto del reperimento da parte della Regione di altri 2,5 Mln di €/anno intesi a sostenere, unitamente al contributo degli Enti Locali (mediamente circa 10 Mln di €/anno) la qualificazione e sviluppo dei servizi;
- l'inversione di tendenza nell'andamento delle **subconcessioni**, in coerenza con gli indirizzi del Consiglio e della Legge Regionale, con una riduzione nel biennio 2002/2003 dell'11% circa e una incidenza media sul totale dei servizi offerti pari al 20% (contro il 23% del 2002);

Nel più recente panorama di risultati conseguiti o in corso si registrano inoltre:

- il completamento della fase transitoria di affidamento diretto dei servizi e di espletamento e **aggiudicazione delle relative gare**, secondo le indicazioni della L.R. n. 30/98 e gli indirizzi del Consiglio regionale in 6 dei 9 bacini e il previsto completamento delle procedure entro l'anno anche per i restanti tre (PC-BO-FE);
- l'impegno al completamento entro l'anno del **sistema tariffario integrato** della mobilità in Emilia-Romagna (STIMER), per il quale in esito alla aggiudicazione dell'appalto della fornitura sono in fase di sottoscrizione i relativi contratti di bacino, al quale la Regione ha assicurato un contributo di oltre 18 Mln di Euro (il 70% dell'onere complessivo di 26 Mln di Euro);
- l'impegno al completamento del **sistema informativo regionale** (travel planner), già parzialmente presente e consultabile per tutti i servizi ferroviari e per quelli del trasporto pubblico di 6 province sul sito regionale "www.pendolarier.it", che sarà in grado di dare indicazioni precise sulle possibilità di utilizzo – linee e orari di servizio al pubblico - di tutti i mezzi di trasporto della regione (autobus, treno, aereo) in tempo reale e che sarà messo a disposizione dei cittadini e degli operatori attraverso i canali di informazioni correnti e in internet;
- la prosecuzione del **monitoraggio sistematico dei principali indicatori tecnici ed economici** relativi al trasporto pubblico e alla mobilità urbana nei diversi aspetti, della

qualità ambientale, sicurezza, consumi energetici, andamenti di esercizio per il controllo dell'efficacia e dell'efficienza in un più stretto confronto operativo con gli E. L., le Agenzie Locali della Mobilità e la loro associazione;

- l'avvio di un progetto di **monitoraggio delle qualità erogate del TPL**, in coerenza con gli indirizzi dell'Assemblea Legislativa regionale e nella prospettiva di un più stretto rapporto con gli utenti previsto dalla LR 30/98. A partire dalle esperienze maturate nel campo della rilevazione della qualità attesa e percepita, da un lato, e attraverso la definizione, con il concorso delle Agenzie Locali, di un metodo condiviso per il monitoraggio della qualità erogata, dall'altro, si potrà conferire piena significatività alla comparazione dei risultati conseguiti, mettendo in luce i punti di forza e debolezza delle soluzioni e pratiche adottate nei singoli contesti locali;
- la realizzazione del **programma di investimenti** secondo il piano straordinario di azioni e di compartecipazione concordato, orientato in particolare a dare riscontro e sostegno all'attuazione delle misure per la mobilità sostenibile previste dal primo, secondo e terzo Programma sulla qualità dell'aria;
- il permanere di una situazione di relativa criticità dei **dati ambientali**, segnatamente in relazione al livello di concentrazione nei centri urbani del PM_{10} che nel primo trimestre del 2005 presenta un dato particolarmente preoccupante, con un superamento dei livelli obiettivo fissati dalla normativa nazionale e comunitaria su base annua;
- il riscontro in ambito regionale e locale di una migliore mobilità sul piano della **sicurezza**, registrandosi nell'ultimo biennio una inversione di tendenza nel numero degli incidenti gravi (da 26.000 a 24.700 circa), con una riduzione dell'incidentalità a livelli inferiori al dato '99.

Nel **settore ferroviario**, con riguardo al triennio **2001-2003** (quindi dal momento dell'acquisizione delle nuove competenze) e limitandosi agli aspetti principali, si registra:

- l'incremento della quantità di servizi previsti dai Contratti sottoscritti con le aziende ferroviarie, passati:
  - per Trenitalia S.p.A., dai **12.100.000 treni*km**, acquisiti dallo Stato, a 12.815.000, con un incremento di circa il **5,9** %;
  - per le aziende che operano sulle linee ferroviarie regionali, nello stesso triennio, da **2.324.919** treni*km a **2.571.606**, con un incremento di **10.6**%;

    per i servizi che si svolgono sulle linee ferroviarie regionali, da segnalare l'apertura all'esercizio dell'intera linea ferroviaria Casalecchio-Vignola e della nuova tratta, stazione di Modena ATCM-stazione di Modena RFI;

- nel triennio 2001-2003 i corrispettivi assegnati dalla Regione a Trenitalia sono passati da **65.684.021** euro, nel 2001, a **69.308.515** nel 2003;

  nello stesso triennio i corrispettivi assegnati dalla Regione alla aziende ferroviarie che operano sulle proprie linee:
  - si sono consolidati su un ammontare complessivo di **19.903.216 euro,** per FER, ACT e ATCM;

- per ATC, in relazione alla riapertura all'esercizio ferroviario della tratta Casalecchio-Bazzano della linea Casalecchio-Vignola, intervenuta nel 2003, il corrispettivo contrattuale (ricomprendendo in esso anche gli oneri finanziari per la gestione dell'infrastruttura) è passato da **2.200.000** euro, nel 2001, a **5.473.745** nel 2003;

i contributi annualmente assegnati alle aziende che operano sulle linee ferroviarie regionali sono i seguenti (IRAP compresa):

	per Contratto di Servizio	**per Contratto di Programma**	**Totale**
FER	13.876.163,96	6.197.482,79	20.073.646,75
ACT	4.906.340,54	3.150.387,08	8.056.727,62
ATCM	1.120.711,47	1.032.913,80	2.153.625,27

un discorso a parte va fatto per l'**ATC** in relazione alla parziale apertura della linea Casalecchio-Vignola, intervenuta nel settembre del 2003 fino a Bazzano, che ha imposto, in attesa della sua apertura, il finanziamento di servizi sostitutivi su gomma e la definizione di un Contratto di Servizio e di Programma, indistinto tra servizi e gestione della rete, con l'assegnazione delle seguenti risorse (in euro):

2001	**2002**	**2003**
2.200.000,00	2.800.000,00	5.473.745,00

i contributi riconosciuti a Trenitalia ammontano invece:

	CORRISPETTIVI CONTRATTUALI (EURO)	**VOLUMI DI SERVIZIO PROGRAMMATI (TRENI*KM)**
2001	65.684.021	12.267.000
2002	68.652.615	12.630.000
2003	69.308.515	12.815.000

- in data 18/12/2002, la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo di Programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'attuazione di interventi per il rinnovo e il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, ai sensi di quanto previsto dall'art.15 del D.Lgs. 422/97;

  le risorse complessivamente assegnate nell'Accordo alla nostra Regione ammontano a circa 190.000.000 di euro;

  gli interventi sono finalizzati al potenziamento delle linee (elettrificazione, rinnovo dell'armamento, miglioramento del segnalamento con introduzione di nuove tecnologie per garantire maggiori condizioni di sicurezza, eliminazione di passaggi a livello, ecc.) e al miglioramento delle condizioni di sicurezza;

  una consistente quota dei finanziamenti verrà destinata all'acquisto di nuovo materiale rotabile per rinnovare il parco treni, in gran parte obsoleto.

SEZIONE 1 - SETTORE AUTOFILOTRANVIARIO

3. MONITORAGGIO

3.1. PREMESSA

Il monitoraggio degli Accordi di Programma tende a verificare per singolo bacino il rispetto degli impegni assunti e il livello di conseguimento dei rispettivi obiettivi nei seguenti quattro ambiti principali:

- quantità di servizio offerto;
- sostenibilità ambientale ed economica del servizio;
- andamento attuativo degli investimenti;
- qualità del servizio erogata e percepita.

Il primo ambito di monitoraggio (cfr. par. 3.3) è relativo alla verifica della corrispondenza della **quantità di servizi offerti** (vetture*km erogate) rispetto a quelli minimi attribuiti a ogni singolo bacino.

Il secondo ambito di monitoraggio (cfr. par. 3.4, 3.5, 3.6) attiene alla verifica del livello di conseguimento degli obiettivi di miglioramento della **sostenibilità ambientale**[1] **ed economica** dei sistemi di trasporto pubblico locali e dei modelli di mobilità nel loro complesso.

Il terzo ambito di monitoraggio (cfr. par. 3.7) è relativo allo **stato di attuazione degli investimenti programmati**, nelle diverse articolazioni individuate, a supporto del conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. L'analisi è riferita non solo alle tipologie di intervento infrastrutturali ma anche a taluni indicatori della mobilità risultanti nei diversi bacini della banca dati regionale (Allegati 2A e 2B degli Accordi), per la confrontabilità e la valutazione dell'efficacia delle iniziative completate.

Il quarto ambito di monitoraggio (cfr. Sezione 3) riguarda la verifica dei risultati conseguiti in relazione alla **qualità del servizio erogata e percepita** dall'utenza.

[1] L'accezione di ambiente adottata è particolarmente ampia, in coerenza con quanto previsto nella legge regionale e nell'Atto Triennale di Indirizzo, ricomprendendo oltre all'ambiente in senso stretto gli ulteriori aspetti della sicurezza della circolazione e della congestione (intensità) del traffico.

3.2. SINTESI DEI RISULTATI

I **risultati del monitoraggio** del settore compongono un quadro del sistema emiliano-romagnolo relativamente diversificato (cfr. fig. 3):

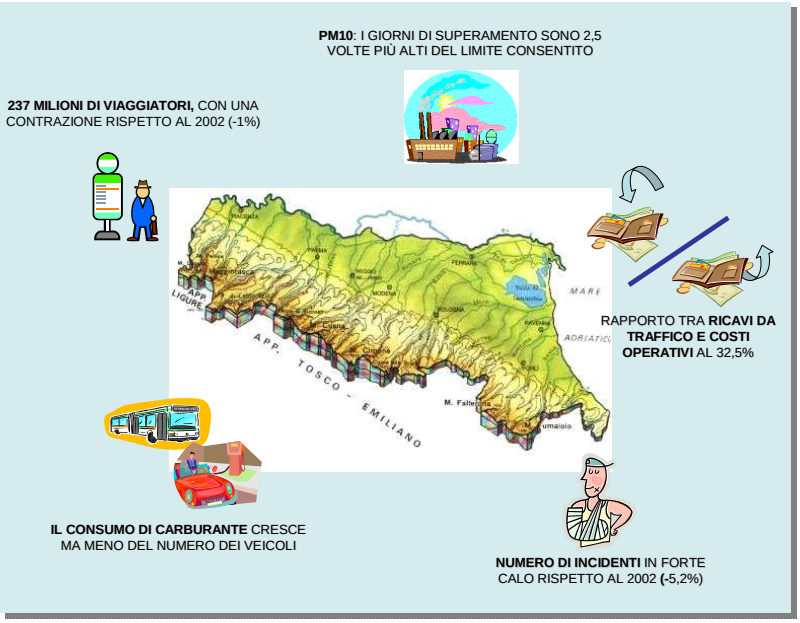
- sostanzialmente positivo dal punto di vista del giudizio del mercato, registrando, a fronte di una crescita della quantità di servizi erogati, una tenuta del livello di frequentazione e un giudizio di soddisfazione da parte della clientela sulla qualità offerta;
- bisognevole di politiche di intervento più incisive e strutturali dal punto di vista della sostenibilità economica e ambientale, registrandosi, pur tenendo conto che il processo di creazione delle Agenzie locali e di riorganizzazione del settore non si è ancora completato, un seppur lieve peggioramento dell'equilibrio economico e un contenimento significativo ma non ancora sufficiente dei livelli di insicurezza della circolazione e di concentrazione degli inquinanti addebitabili al settore.

I rinnovati sforzi di consolidamento e **potenziamento dei servizi di TPL** – minimi e aggiuntivi – e il **piano straordinario di interventi per la qualità dell'aria** sono alcune delle più significative azioni che la Regione sta portando avanti per migliorare le tendenze virtuose in atto e rafforzare il sistema.

L'adesione all'associazione **Polis** e la partecipazione alle attività dell'iniziativa **Urban Transport Benchmarking 2003-2005** hanno consentito inoltre una più ampia confrontabilità di risultati su taluni dati della mobilità urbana e del trasporto pubblico, non solo limitata agli ambiti locali.

Figura 3

I risultati del settore in cifre



3.3. IL SERVIZIO OFFERTO

3.3.1. Servizi minimi e contributi

L'analisi dei servizi minimi offerti nel 2003 sul territorio emiliano-romagnolo, così come certificati dagli Enti locali e dalle loro Agenzie, in rapporto agli impegni contenuti negli Accordi di Programma, porge un quadro caratterizzato da un sostanziale miglioramento del trasporto pubblico locale.

La quantità di servizi complessivamente offerta al pubblico su scala regionale dalle imprese di TPL nell'anno 2003 ammonta a oltre 111[2] Mln di vett-km, a fronte dei 107 Mln di vett-km previsti negli Accordi, con una differenza positiva pari al 4,6% circa (cfr. tab. 1).

Tabella 1

Servizi minimi 1999–2006 e certificati 2003

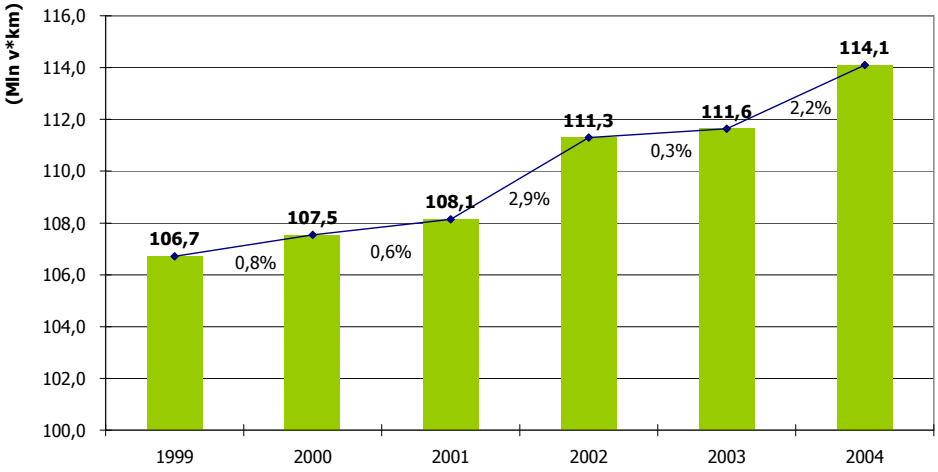
BACINI	1999/2000 (vett-km)	2001 (vett-km)	2002-2003 (vett-km)	2004-05-06 (vett-km)	certificati 2003 (vett-km)
Piacenza	8.008.721	8.061.575	8.112.821	8.112.821	8.082.381
Parma	11.813.714	11.886.035	11.960.145	11.960.145	13.204.142
Reggio Emilia	8.788.570	8.923.066	9.057.633	9.057.633	9.238.686
Modena	12.471.095	12.454.178	12.448.221	12.448.221	12.417.762
Bologna	36098.043	35.545.043	34.996.389	34.996.389	36.981.835
Ferrara	9.113.432	9.107.894	9.099.309	9.099.309	9.173.776
Ravenna	6.215.288	6.326.951	6.435.769	6.435.769	6.585.616
Forlì-Cesena	7.960.567	8.029.131	8.104.451	8.104.451	8.933.009
Rimini	6.809.303	6.927.018	7.046.156	7.046.156	7.012.491
Totale Regione	**107.278.734**	**107.260.891**	**107.260.894**	**107.260.894**	**111.629.698**

Il dato dei servizi certificati, comprensivi anche di quelli aggiuntivi facenti capo direttamente agli EL, evidenzia il consolidamento del trend di crescita dei servizi offerti al pubblico nel periodo 1999-2003, con un incremento complessivo di periodo pari a poco meno di 5 Mln km (+4,6% circa) e i tassi annui di cui alla fig. 4.

[2] Dato certificato dagli Enti locali/Agenzie, comprensivo dei servizi aggiuntivi richiesti e contribuiti su base locale, pari complessivamente a 1.397.130 vett-km (786.213 vett-km esercite a FC, 10.917 a RE, 600.000 vett-km a BO).

Figura 4

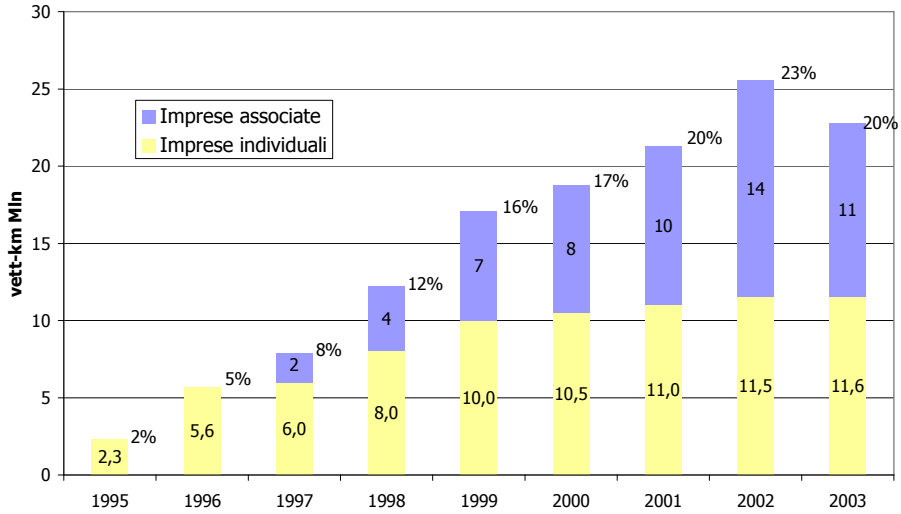
Servizi minimi e aggiuntivi
(anni 1999 – 2004, km Mln)



L'andamento dei servizi subconcessi, dopo un periodo di crescita, evidenza col 2003 un'inversione di tendenza (-11% ca), in linea con gli indirizzi di riduzione fissati per le subconcessioni dalla L.R. n. 30/98, con l'incidenza percentuale dei medesimi sul totale dei servizi di TPL (20% al 2003) che è riportata a fianco degli istogrammi (cfr. fig. 5). I suddetti servizi sono svolti per oltre la metà da società di nuova costituzione, frutto dell'associazionismo d'impresa, e per la parte residua da singole imprese individuali.

Figura 5

Andamento servizi affidati ai privati e in subconcessione
(anni 1995-2003)



3.3.2. I contributi

I contributi regionali di esercizio (cfr. tab. 2) sono passati dai 187,5 Mln di € del '99 a 189 nel 2000, a 193,6 nel triennio 2001 e 2002-2003, arrivando a 196,2 mln di €/anno nel triennio in corso, con un aumento del + 4,6% (tenuto conto dei 2,5 mln di €/anno intesi a sostenere la qualificazione e lo sviluppo dei servizi e al netto delle integrazioni degli E. L.).

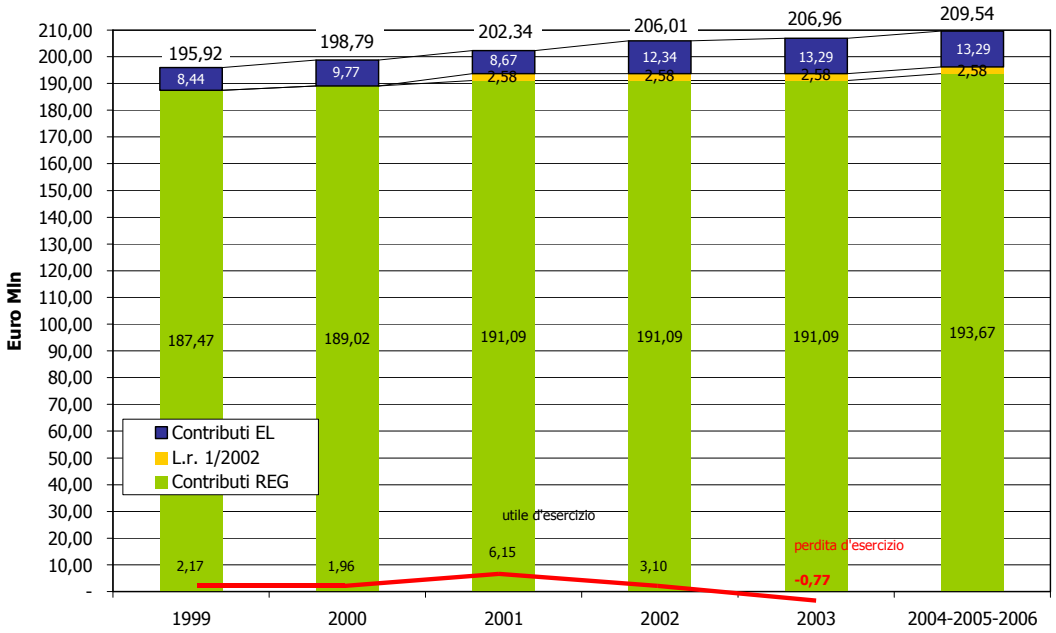
Tabella 2
Contributi annui d'esercizio erogati dalla Regione Emilia-Romagna (anni 2000-2006)

BACINI	2000	2001-2002-2003		2004-2005-2006		
		Servizi Minimi	L.R. 1/2002	Servizi Minimi	L.R. 1/2002 * (riparto 2004)	% 2004/2000
Piacenza	13.017.227,81	13.568.926,67	38.745,00	13.704.000,00	154.441,06	6,5%
Parma	20.540.281,13	20.766.474,62	38.745,00	20.902.000,000	-	1,8%
Reggio Emilia	14.624.771,85	15.001.509,88	774.900,00	15.362.000,00	384.827,22	7,7%
Modena	20.168.834,12	20.372.696,07	774.900,00	20.733.000,00	397.307,72	4,8%
Bologna	72.425.600,12	71.598.192,06	464.940,00	72.310.000,00	609.076,12	0,7%
Ferrara	14.672.412,71	14.701.135,23	38.745,00	14.871.000,00	195.864,79	2,7%
Ravenna	9.258.644,34	9.785.145,66	206.640,00	10.045.000,00	416.949,06	13,0%
Forlì-Cesena	12.155.795,02	12.589.994,38	206.640,00	12.970.000,00	391.038,44	9,9%
Rimini	12.159.657,97	12.704.978,09	38.745,00	12.775.000,00	203.859,77	6,7%
		191.089.052,66	**2.583.000,00**	**193.672.000,00**	**2.753.334,18**	
Totale	**189.023.225,07**	**193.672.052,66**		**196.425.334,18**		**3,9%**

(*) Per gli anni 2005 e 2006 la quota da ripartire sarà pari a € 2.583.000/anno, secondo parametri ancora da determinare per i singoli bacini.

Un'analisi delle risorse finanziarie per l'esercizio evidenzia un trend di crescita del contributo regionale e un consolidamento del sostegno degli EL, in presenza di un risultato economico gestionale delle imprese (nove aziende principali di bacino) che nel 2003 evidenzia (per la prima volta nel quinquennio '99-2003) una inversione di segno, registrando una perdita di poco meno di 0,77 Milioni di Euro (cfr. fig. 6).

Figura 6
Andamento dei contributi regionali e degli enti locali (anni 1999-2006)
(*) Il contributo degli EL per il triennio 2004-2006 è da preventivarsi in continuità con il dato 2003.

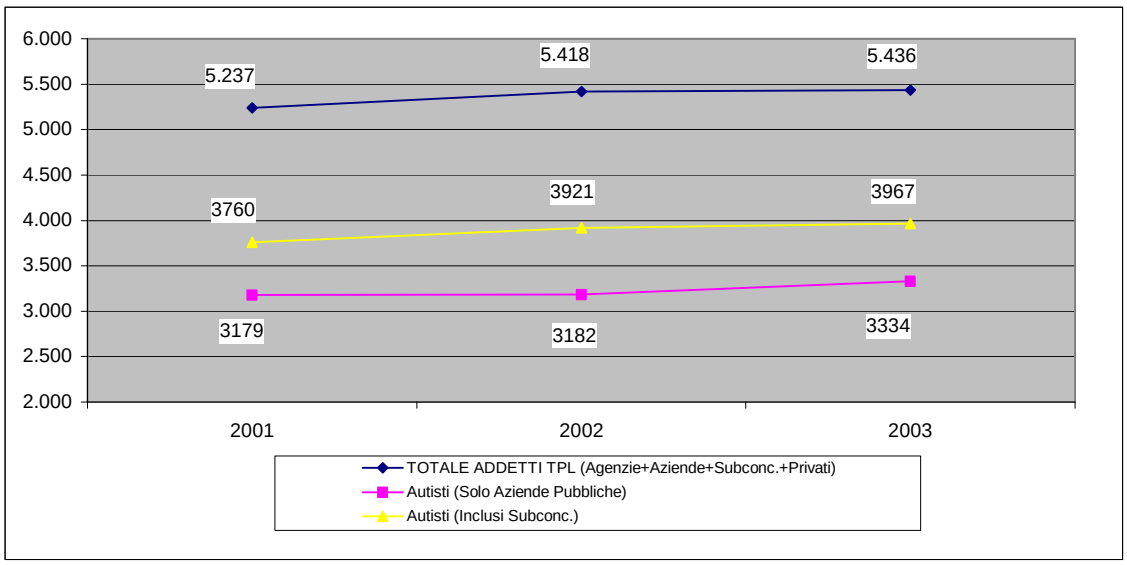


3.3.3. Addetti e costo del lavoro

L'andamento dei dati di settore (cfr. fig. 7) evidenzia un incremento del numero totale degli addetti nel triennio 2001-2003, con un dato medio che oscilla intorno alle 5.436 unità e con un trend di crescita del 2%/anno.

Figura 7

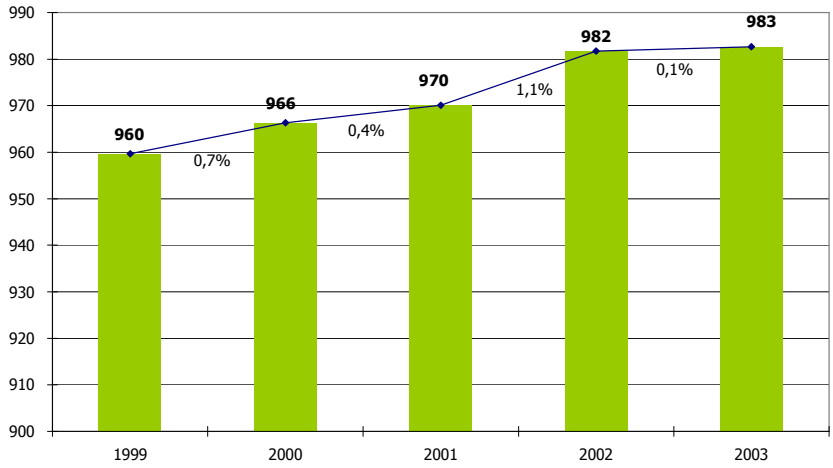
Andamento del numero di addetti del settore
(anni 2001-2003)



Il trend di crescita registrato nel numero degli addetti, a fronte di un equivalente incremento del servizio di trasporto offerto al pubblico, interviene in presenza di una recente riduzione del dato medio regionale relativo alla velocità commerciale e di una lieve crescita della produttività aziendale (cfr. fig. 8), attestata in termini pro capite intorno alle 980 ore di guida/anno se rapportata al totale degli addetti e alle 1.325 ore di guida/anno se riferita ai soli autisti (inclusi

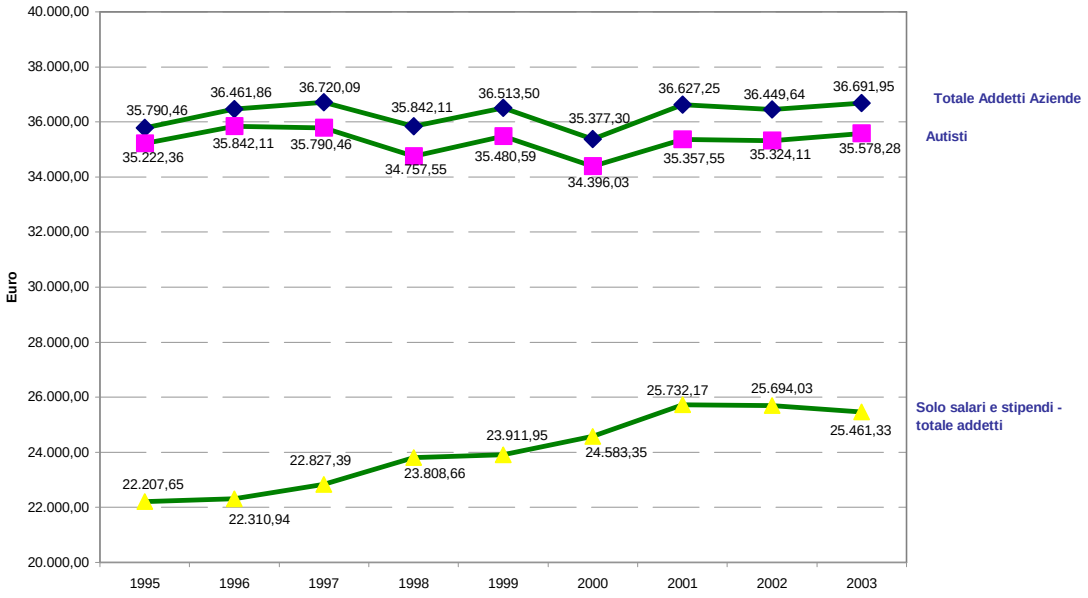
subconc.). Il dato si registra in concomitanza con l'internalizzazione da parte di taluni bacini dei servizi prima affidati in subconcessione, in virtù di mutate condizioni contrattuali del settore.

Figura 8
Andamento delle ore di guida per addetto – totale TPL
(anni '99-2003, addetti Agenzie+Aziende, incl. Subconcess.)



La più accentuata flessibilità dei contratti di lavoro unitamente ai provvedimenti in Finanziaria di allineamento delle aliquote contributive ha permesso di mantenere il costo medio per addetto sotto controllo, costo che si presenta sostanzialmente stabile in termini correnti (Lire Mln 71 nel 2003) e in riduzione in termini reali[3]. La politica retributiva delle aziende, caratterizzata nel periodo 1995-2001 da una costante crescita di salari e stipendi, registra una fase di consolidamento nell'ultimo biennio (cfr. fig. 9).

Figura 9
Andamento del costo del personale e dei salari
(dati medi regionali, anni 1995-2003)



[3] Dal '98, i dati risultano modificati a seguito dei provvedimenti collegati all'IRAP e all'eliminazione dei contributi al SSN.

3.4. SITUAZIONE AMBIENTALE

3.4.1. Premessa

La tabella che segue riporta i valori. per la qualità dell'aria che devono essere assunti al 2010 per PM_{10}, NO_2 e Benzene, secondo i riferimenti normativi indicati dal Decreto Ministeriale del 2 aprile 2002, n. 60 recepisce le Direttive 1999/30/CE e 2000/69/CE concernente i valori limite di qualità dell'aria per i vari inquinanti):

Tabella 3
Valori limite di confronto per singolo inquinante (in µg/m3)

PM_{10}	**2005**	**2010**	**Note**
Media Annua	40	20*	* valore indicativo della II° fase da rivedere sulla base dei risultati al 2005 con successivo decreto di recepimento della futura normativa comunitaria
Media Giornaliera	50*	50**	* limite da non superarsi più di 35 volte all'anno. ** limite da non superarsi più di 7 volte all'anno e valore indicativo della II° fase da rivedere sulla base dei risultati al 2005 con successivo decreto di recepimento della futura normativa comunitaria
NO2	**2005**	**2010**	**Note**
Media Annuale	50	40*	* valore da raggiungere al 1/1/2010 con progressivo annuale allineamento dal 2006.
Benzene	**2005**	**2010**	**Note**
Media Annuale	10	5*	* valore da raggiungere al 1/1/2010 con progressivo annuale allineamento dal 2006.

In questo quadro di riferimento la situazione regionale risulta così diversificata.

3.4.2. Monitoraggio del PM10

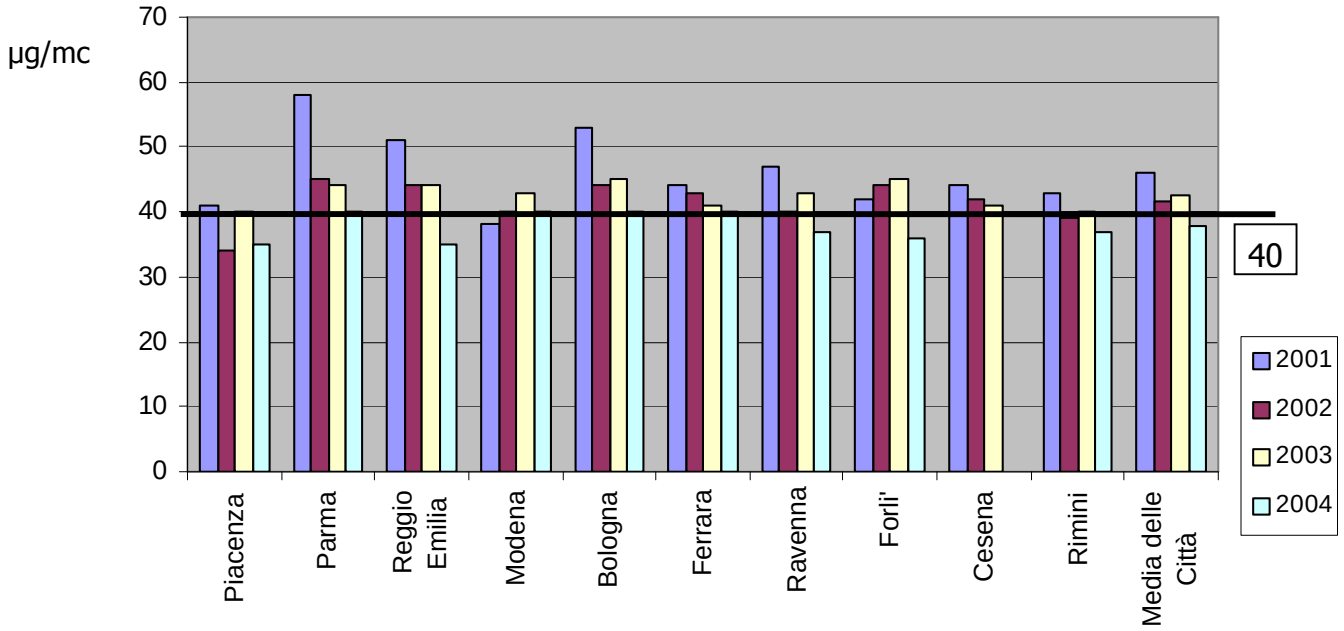
La rilevazione della qualità dell'aria nell'anno 2004 nelle aree urbane della Regione Emilia-Romagna registra un discreto miglioramento per quanto riguarda la **media annua**. Permangono invece, livelli di criticità per **il numero dei superamenti dei limiti giornalieri.**

- **Nel 2004 la media annuale[4] rilevata nelle città capoluogo è stata di 37,8 µg/mc,** con un calo dell'11% rispetto al valore del 2003, del 9% rispetto al 2002 e del 20% rispetto al 2001; 5 città sono sotto il valore limite annuale normativo per la protezione della salute e le restanti con media uguale a tale limite (fissato dal 1/1/2005 in 40 µg/mc, cfr. fig. 10).

[4] I valori di riferimento per ogni città rappresentano la il valore medio giornaliero dei valori rilevati dai sensori "presenti" e posti all'interno dell'area urbana del comune.

Figura 10

Media annua del PM_{10} nelle 10 Città Capoluogo
(andamento anni 2001-2004)



I dati rilevati evidenziano una generale coerenza di risultato rispetto agli obiettivi assunti negli Accordi 2003-2005, sottoriportati.

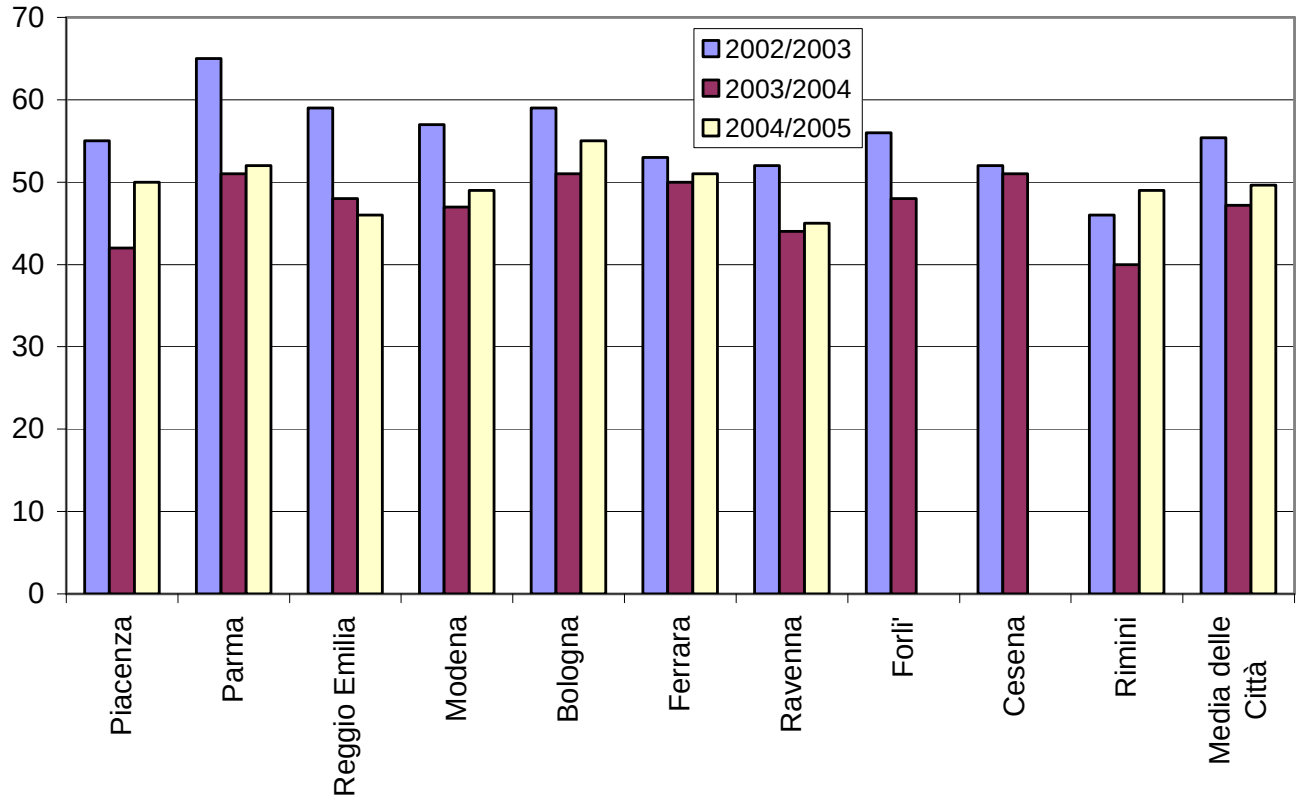
Tabella 4
Obiettivi Accordi 2003-2005

Comune Capoluogo	PM_{10} Media annua (in µg/mc)			
	Dato base	Obiettivo *		
	2001	2003	2004	2005
Piacenza	41	37	33	29
Parma	58	costanza	Miglioram.	40
Reggio E.	51	Rispetto limiti di legge (40 µg/mc al 2005)		
Modena	38	Rispetto limiti di legge (40 µg/mc al 2005)		
Bologna	53	51,4	50,3	50,3
Ferrara	44	43	42	40
Ravenna	47	Rispetto limiti di legge (43,2-41,6-40 µg/mc nel triennio) + margine di tolleranza		
Forli	42	43	41,5	40
Cesena	44	44	42	40
Rimini	43	42,1	42,1	42,1
(*) Andamento riferito al dato base 2001.				

L'analisi del dato relativo al semestre del periodo invernale (ottobre marzo) evidenzia nel 2004/2005 una media di 49,6 µg/mc, a dimostrazione di una situazione di criticità nel periodo, con un aumento del 5% rispetto a quella dell'inverno precedente e in decremento invece del 10% rispetto alla media del periodo invernale 2002/2003 (cfr. fig. 11).

Figura 11

Media giornaliera del PM_{10} nelle 10 Città Capoluogo nel periodo invernale (ottobre-marzo)
(andamento anni 2001-2004)

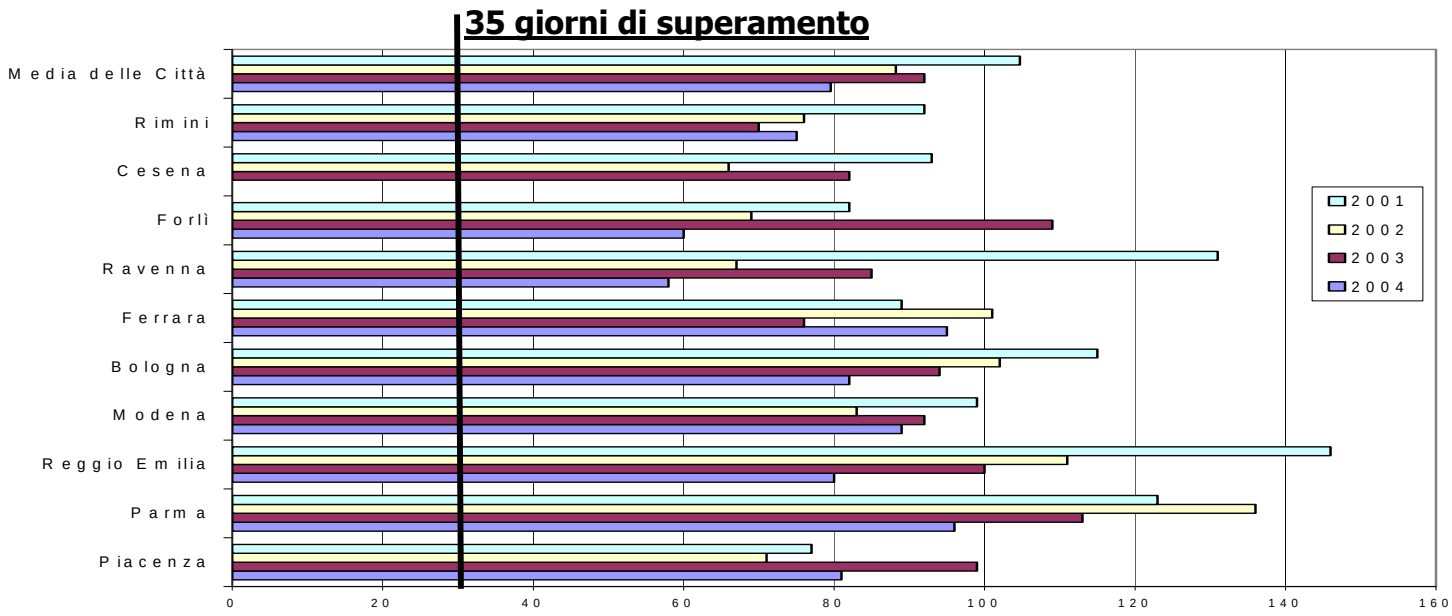


Contrariamente all'andamento in miglioramento risultante nella media annua permane invece una situazione critica **per il numero dei superamenti dei limiti giornalieri del PM10**:

- **Il Valore limite normativo "giornaliero" di 50 µg/mc del PM 10** viene superato nel 2004, ben 80 volte nella media delle città capoluogo, risultando quindi oltre 2,2 volte più alto del limite da non superare più di 35 giorni all'anno dal 1/1/2005, pur essendo in calo del 15% rispetto al 2003, del 13% rispetto al 2002 e del 27% rispetto al 2001 (cfr. fig. 12).

Figura 12

Media giornaliera del PM_{10} nelle 10 Città Capoluogo (andamento anni 2001-2004)



I dati rilevati evidenziano in questo caso un generale scostamento in aumento rispetto agli obiettivi assunti negli Accordi 2003-2005, pur rilevandosi una tendenza di riduzione rispetto ai valori base del 2001.

Tabella 5
Obiettivi Accordi 2003-2005

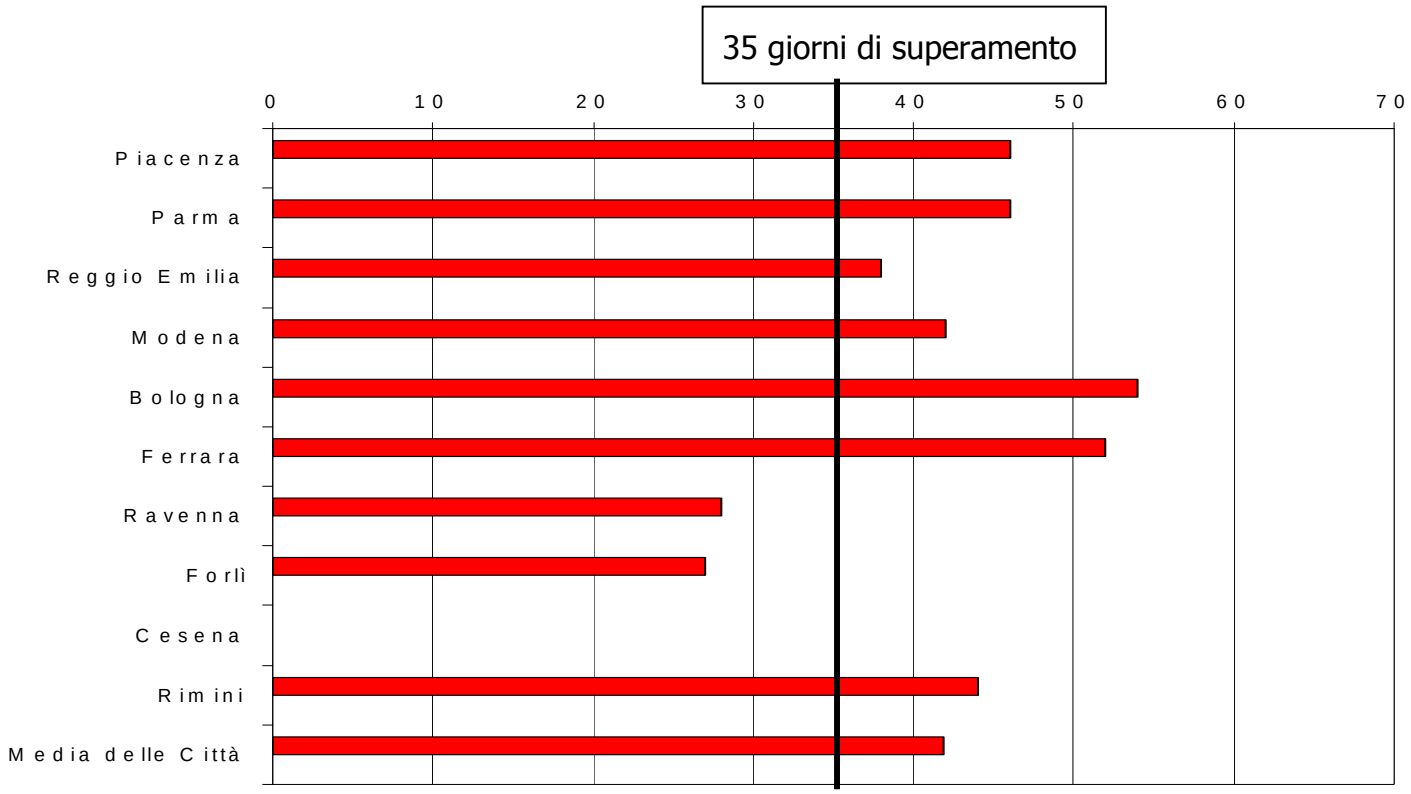
Comune Capoluogo	PM_{10}			
	N°GIORNI SUP.LIMITE (in µg/mc)			
	Dato base	Obiettivo *		
	2001	2003	2004	2005
Piacenza	77	71	56	41
Parma	123	costanza	miglior.	35
Reggio E.	146	rispetto limite di legge(35 al 2005)		
Modena	99	rispetto limite di legge(35 al 2005)		
Bologna	115	115	109	109
Ferrara	89	59	57	55
Ravenna	131	riduzione progressiva n°superamenti		
Forli	82	80	60	35
Cesena	93	80	60	35
Rimini	92	90	90	90
(*) Andamento riferito al dato base 2001 e al numero di superamenti al valore limite al 2005 di 50 µg/mc.				

Nei primi 3 mesi del 2005 , a **dimostrazione della criticità del valore limite "giornaliero" di 50 µg/mc del PM 10**, nelle città capoluogo si sono registarti ben 42 giorni di superamento, con 7 città che hanno già superato il limite normativo di 35 giorni all'anno dal 1/1/2005 (cfr. fig. 13).

Figura 13

Giorni di superamento della Media giornaliera del PM_{10} nelle 10 città Capoluogo

(primi tre mesi anno 2005)



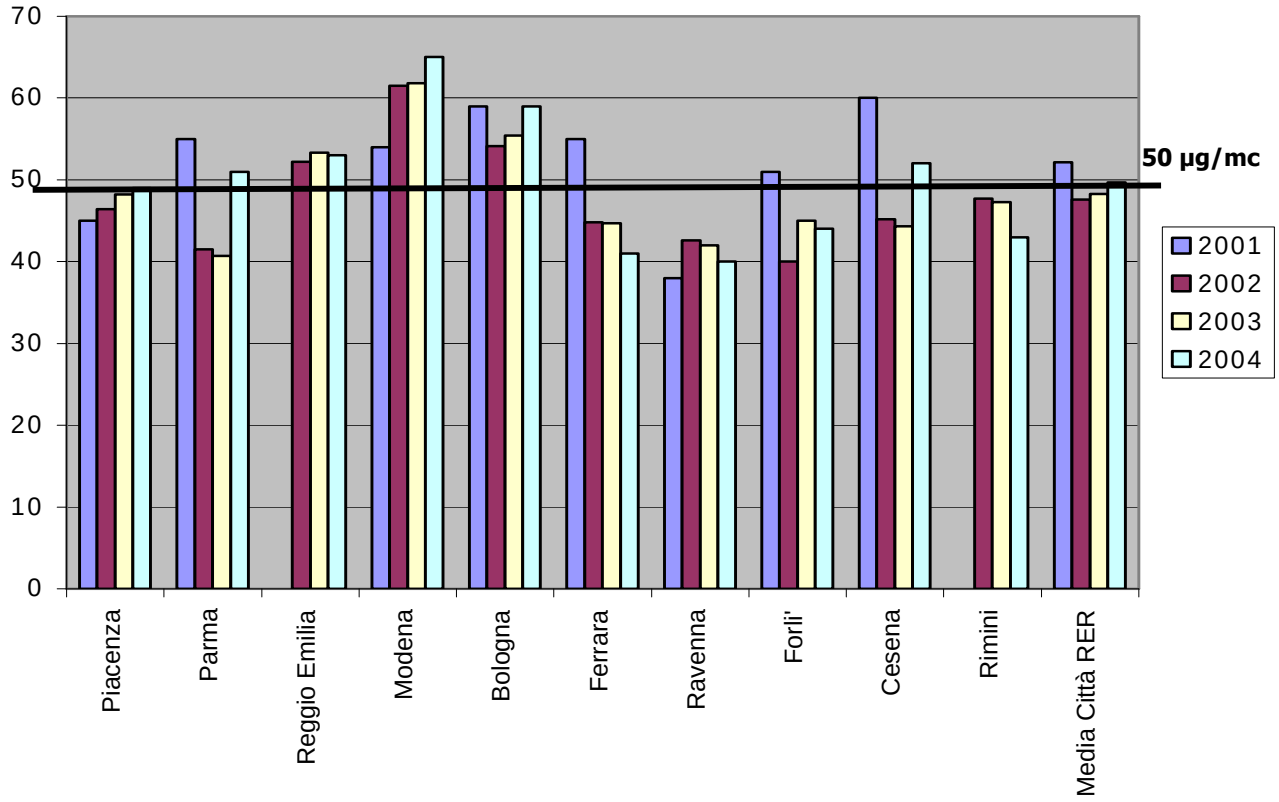
3.4.3. Monitoraggio del Biossido di Azoto NO_2

Nel 2004 (cfr. fig. 14), la media annuale[5] rilevata nelle 10 città capoluogo della Regione e' stata di 49,7 µg/mc, confermando il trend di lieve, ma costante crescita (del 3% rispetto al 2003, del 4% rispetto al 2002) , ma in calo del 4% rispetto al 2001 e con 5 città sotto il valore limite annuale normativo fissato a partire dal 1/1/2005 (pari a 50 µg/mc).

[5] I valori di riferimento per ogni città rappresentano la media dei valori rilevati dai sensori "presenti" nel comune.

Figura 14

Media annua NO_2 nelle 10 Città Capoluogo
(andamento anni 2001-2004)



Anche per il Biossido di azoto si registra una generale coerenza del risultato rispetto agli obiettivi assunti negli Accordi 2003-2005, con valori in riduzione rispetto a quelli base del 2001.

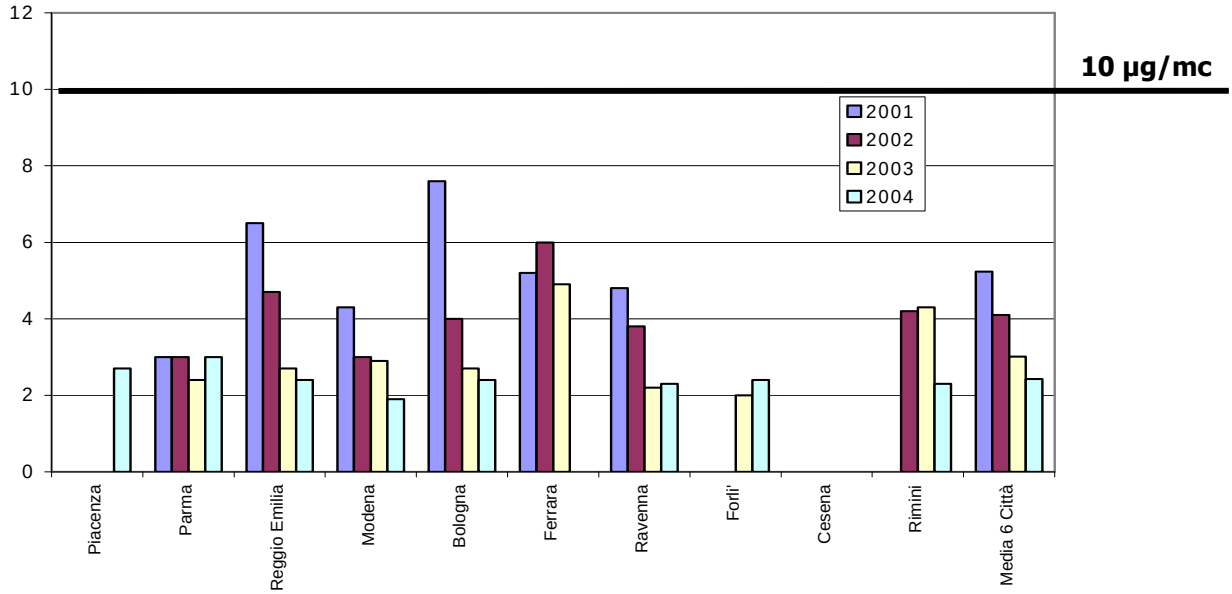
Tabella 6
Obiettivi Accordi 2003-2005

Comune Capoluogo	NO2 MEDIA ANNUA(in µg/mc)			
	Dato base	Obiettivo *		
	2001	2003	2004	2005
Piacenza	45	42,7	40	37,5
Parma	55	costanza	miglior.	50
Reggio E.	n.d.	rispetto limite di legge(50 al 2005)		
Modena	54	rispetto limite di legge(50 al 2005)		
Bologna	59	59	57,8	57,8
Ferrara	55	54	52	50
Ravenna	38	-20% rispetto il limite normativo (54-52-50 ug/mc nel triennio) più margine di tolleranza		
Forli	51	51	50	<50
Cesena	60	56	53	50
Rimini	n.d.	-2%	-2%	-2%
(*) Andamento riferito al dato base 2001.				

3.4.4. Monitoraggio del Benzene C_6H_6

Nel 2004, la media annuale rilevata[6] nelle città capoluogo della Regione con le stazioni di monitoraggio dell'inquinante appare in progressivo miglioramento attestandosi sul valore di 2,4 µg/mc (in calo del 20% rispetto al 2003, del 40% rispetto al 2002, del 55% rispetto al 2001), con tutte le città ben al di sotto del valore limite annuale normativo al 2005 di 10 µg/mc (cfr. fig. 15).

Figura 15
Media annua C_6H_6 nelle Città Capoluogo (andamento anni 2001-2004)



Anche qui i dati evidenziano una più spinta coerenza di risultato rispetto agli obiettivi assunti negli Accordi 2003-2005, come da sottostante tabella:

Tabella 7
Obiettivi Accordi 2003-2005

Comune Capoluogo	Benzene MEDIA ANNUA(in µg/mc)			
	Dato base	Obiettivo *		
	2001	2003	2004	2005
Piacenza	3	3,4	3,3	3,2
Parma	3	rispetto limite di legge (10 ug/mc)		
Reggio E.	6,5	5	5	5
Modena	4,3	rispetto limite di legge (10 ug/mc)		
Bologna	7,6	Mantenimento		
Ferrara	5,2	5	5	5
Ravenna	4,8	Costanza	Costanza	Costanza
Forli	n.d.	10	Riduzione	Riduzione
Cesena	n.d.	10	Riduzione	Riduzione
Rimini	n.d.	-2%	-2%	-2%
(*) Andamento riferito al dato base 2001.				

[6] I valori di riferimento per ogni città rappresentano la media dei valori rilevati dai sensori "presenti" nel comune e generalmente localizzati in area urbana.

3.5. SICUREZZA E TRAFFICO

3.5.1. Sicurezza della circolazione

Il livello di incidentalità della regione rappresenta tuttora una delle criticità del settore collocandosi nel 2003 l'Emilia Romagna tra le prime regioni nel panorama nazionale per numero (dopo Lombardia e Lazio) e letalità degli incidenti (dopo Lombardia).

Nel pur preoccupante quadro si registra nel 2003 un primo significativo calo del numero complessivo degli incidenti (-5,5%) (cfr. fig. 16) e una ancor più accentuata minore letalità degli stessi (-10,86%) (cfr. fig. 17).

Figura 16

Andamento incidenti gravi
(anni 1998-2003)

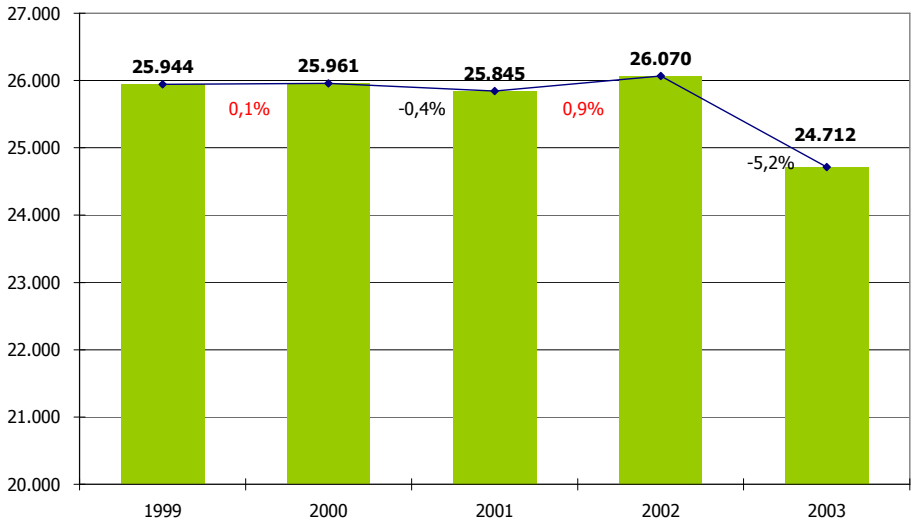
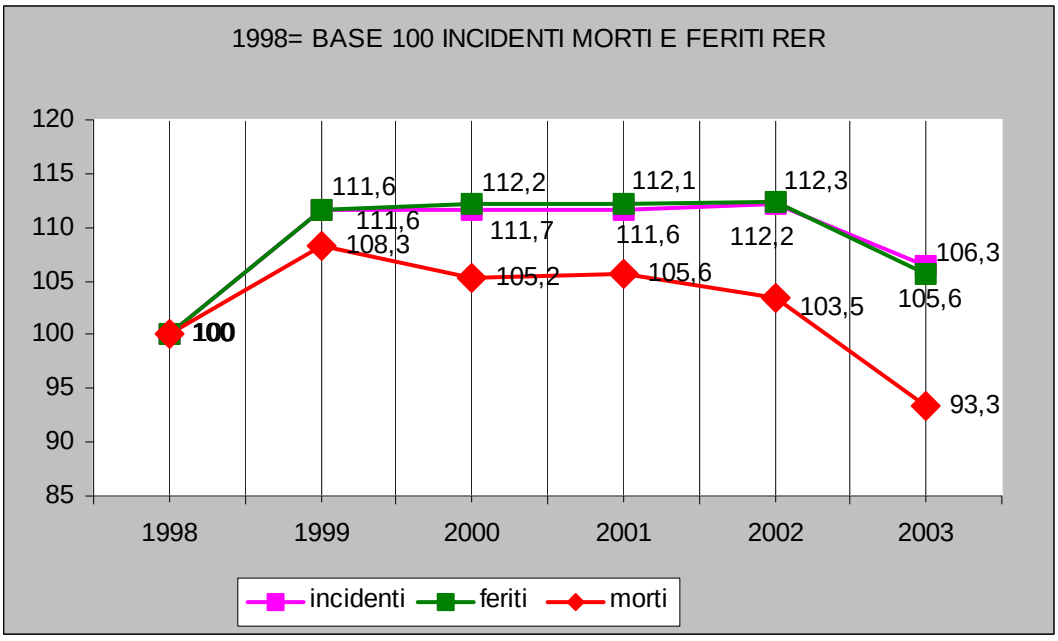
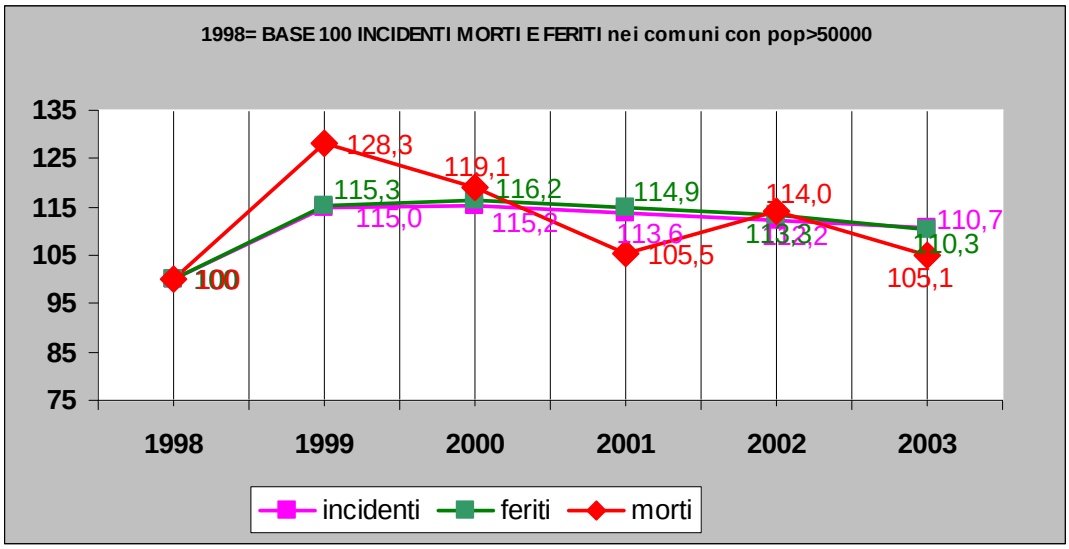


Figura 17



Questa tendenza risulta però meno accentuata nell'ambito urbano delle 13 principali città, in cui gli incidenti si riducono solo dello 1,4% e la mortalità del 8,3% (cfr. fig. 18).

Figura 18

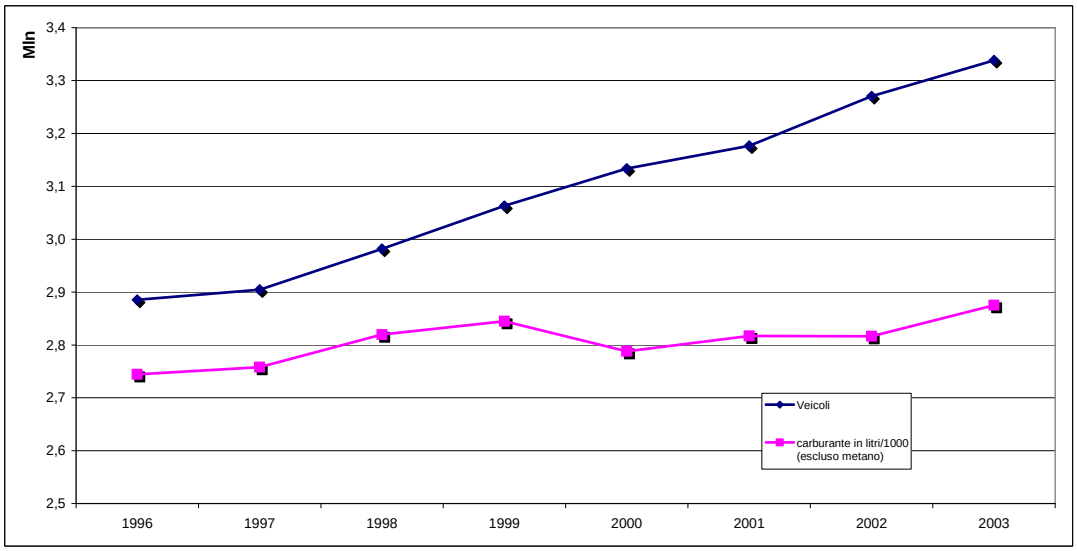


Anche nel 2003 si evidenzia il permanere della gravità del fenomeno derivante dalla circolazione negli ambiti urbani, in cui si registrano i 2/3 degli incidenti complessivi e poco meno della metà dei morti (40%), un terzo dei quali riguardante pedoni e ciclisti.

3.5.2. Intensità del traffico

Il trend al 2003 dei consumi di carburante (esclusi impianti autostradali), pur a fronte di un costante aumento del parco veicolare circolante regionale, denota una dinamica di stabilizzazione, con una seppur lieve ripresa dell'andamento in crescita nell'ultimo anno del periodo (cfr. fig. 19).

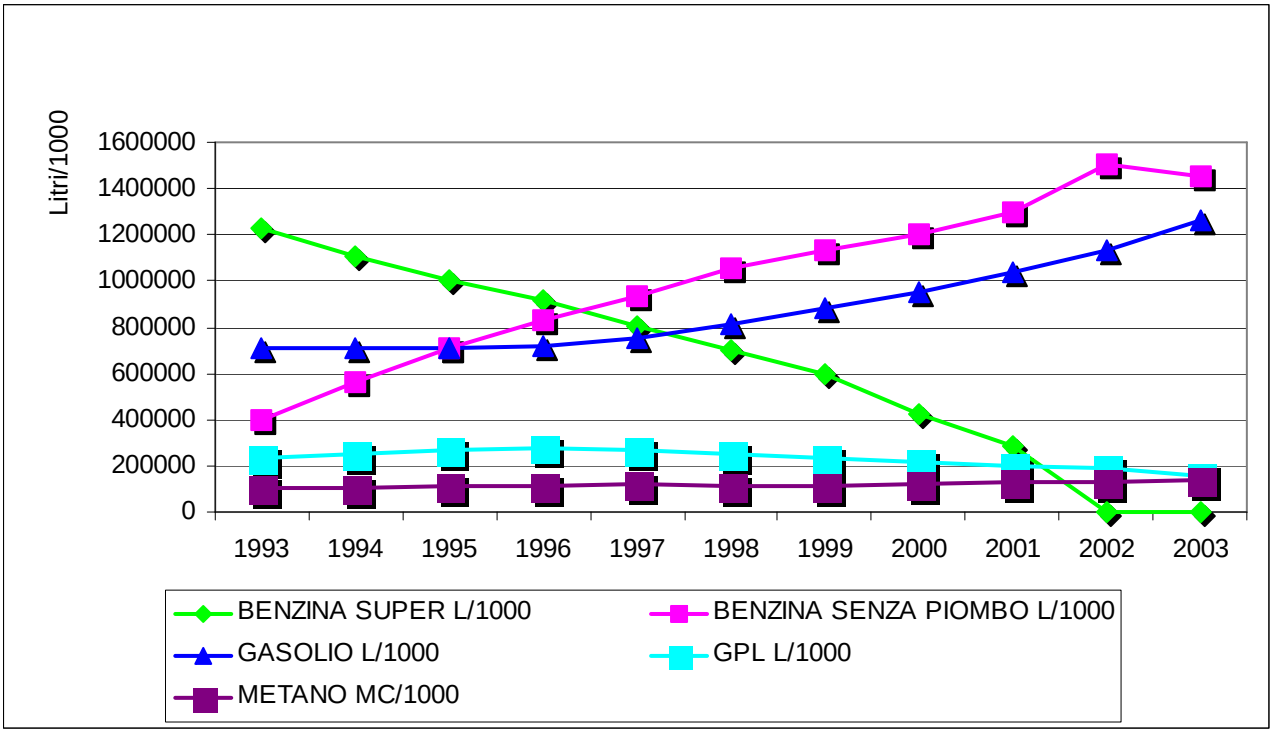
Figura 19
Immatricolazioni e carburante
(anni '96-2003, veicoli in Mln, consumi in Mld)



Nell'ambito dei diversi tipi di carburante erogati, si registrano la costante crescita dei consumi di gasolio e benzina verde, che tuttavia segna una flessione nel 2003, carburanti che di fatto vengono a sostituire il consumo della benzina super (cfr. fig. 20). Il metano, pur restando attestato su valori in assoluto modesti, risulta in continua e costante crescita (32% in totale, con media del 3% all'anno ca), in linea con uno degli obiettivi del "Libro Bianco" Europeo di conquista entro il 2020 di una fetta di mercato del 20% del consumo totale, a favore dei carburanti alternativi ai derivati del petrolio.

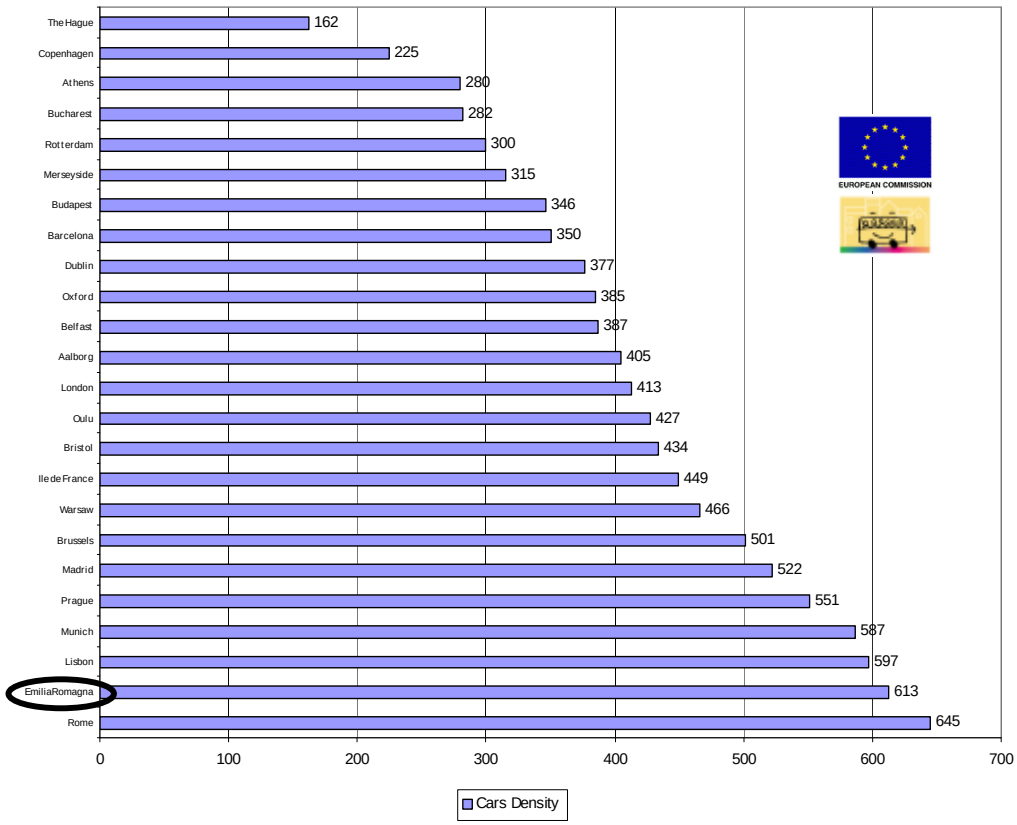
Figura 20

Carburante erogato per tipo
(trend 1993-2003, erogato in L/1000)



I risultati ancora critici evidenziati in tema di emissioni, di consumi dei carburanti e di incidenti sono da mettere in relazione con la complessità di una regione fortemente motorizzata come l'Emilia-Romagna che presenta, nell'anno 2003, una densità regionale di autovetture di 613 auto/1.000 abitanti, pari a oltre 3 auto ogni 5 abitanti (più di 4 auto ogni 5 patentati). Questo valore supera del 6% la media nazionale e del 15% quella dell'Unione Europea (cfr. fig. 21).

Figura 21
Densità di autovetture
(anno 2004, n. auto/1.000 abitanti)



3.6. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

3.6.1. Efficacia tecnico-economica

I consuntivi 2003 e 2004 denotano una relativa stagnazione del settore sul piano del numero utenti e del livello dei relativi introiti tariffari, registrandosi rispetto al dato 2002 un calo, seppur lieve, del numero di viaggiatori trasportati, da 239 a 238 Mln/anno ca (cfr. fig. 22), e un incremento dei ricavi da traffico, da 100 a 104 Mln di Euro/anno, sostanzialmente legato a dinamiche tariffarie e allo sviluppo di politiche commerciali sulle attività complementari (cfr. fig 23).

Figura 22

Andamento viaggiatori trasportati (anni 1999 – 2004)

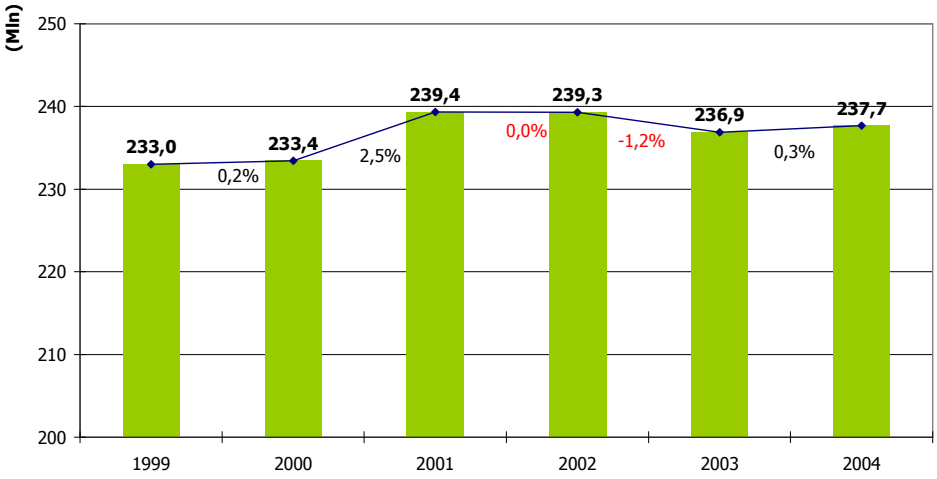
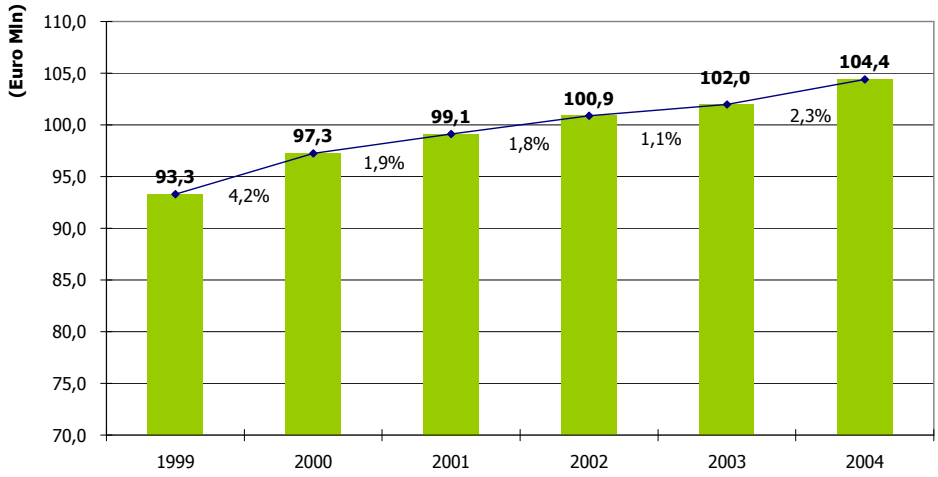


Figura 23

Andamento ricavi traffico (anni 1999 – 2004)



Gli indici di efficacia, ottenuti rapportando alle ore di servizio[7] i dati complessivi di passeggeri e ricavi da traffico sopra esposti, confermano un trend negativo delle prestazioni settoriali pur in presenza di un costante incremento della quantità di servizio offerto al pubblico e degli interventi di investimento volti a sostenere ed accrescere gli standard qualitativi (ad es., contributi per rinnovo parco bus) e l'attrattività del settore (cfr. fig. 24 e 25).

[7] Ore di guida incluse le micrososte

Figura 24

Viaggiatori trasportati / ora di servizio
(anni 1999 – 2004, pax/ora)

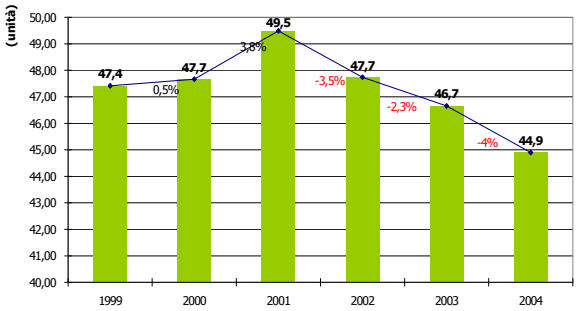
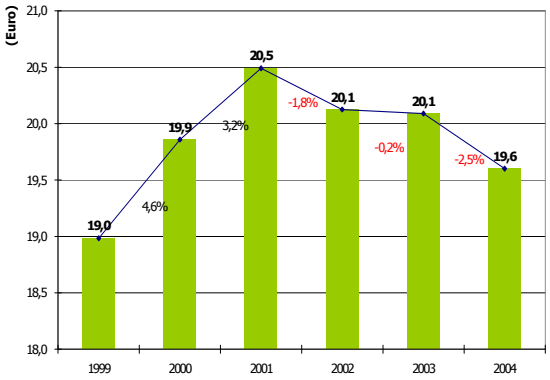


Figura 25

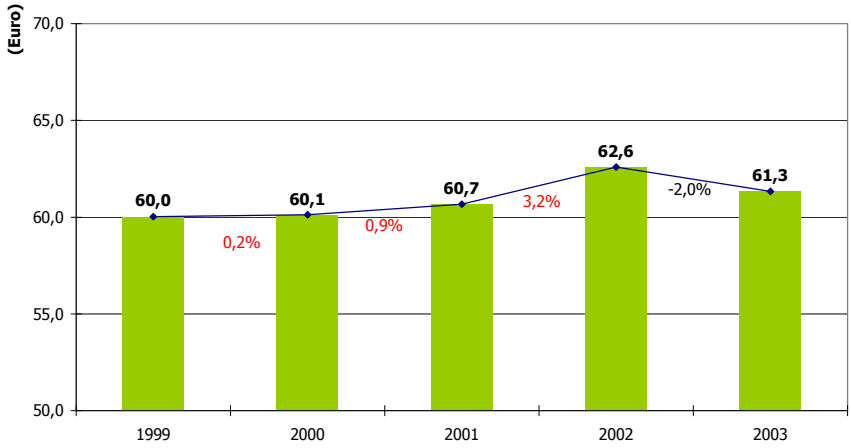
Ricavi traffico / ora di servizio
(anni 1999 – 2004, Euro/ ora)



3.6.2. Efficienza tecnico-economica

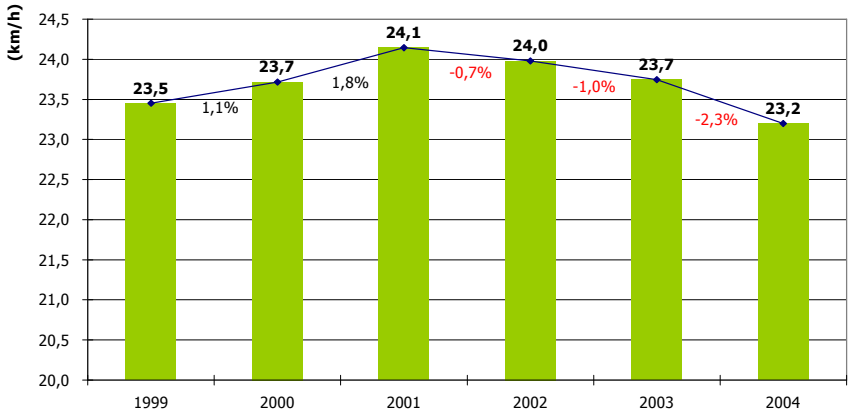
Il consuntivo 2003 dei costi operativi orari (incluse le micrososte) evidenzia un recupero di **efficienza aziendale**, con un trend di crescita di periodo a valori correnti (+0,54% su base annua) significativamente inferiore al dato del tasso programmato di inflazione e con una flessione (-2,0%) in corrispondenza dell'ultimo biennio (cfr. fig. 26).

Figura 26
Costi operativi orari (anni 1999 – 2003, Euro/ora)



L'andamento delle velocità commerciali al 2004 presenta un dato in diminuzione rispetto all'anno precedente e riporta gli indici di "**efficienza di bacino**" al livello '99, alimentando il processo di peggioramento innescatosi nel 2002 e confermando la necessità di interventi regolamentari e strutturali in grado di invertire un preoccupante fenomeno di trend (cfr. fig. 27).

Figura 27
Andamento velocità commerciale
(anni 1999 – 2004)



L'incremento della velocità commerciale del TPL costituisce uno degli obiettivi e degli assi di intervento prioritari individuati negli Accordi di Programma, potendo permettere di conseguire un duplice risultato: il miglioramento della regolarità e conseguentemente dell'attrattività dei servizi di trasporto pubblico, da un lato, il reperimento e messa in disponibilità di "risorse aggiuntive", dall'altro, di un ordine di grandezza orientativo, a livello regionale, stimabile in 3 Mln di Euro/anno ca per ogni punto percentuale di incremento. Tale reperimento di risorse, più esattamente, in dipendenza del contesto e dell'orizzonte temporale di riferimento, si potrebbe configurare in termini di possibili economie di spesa ovvero di diversa destinazione delle ore lavorative derivanti dei recuperi di produttività.

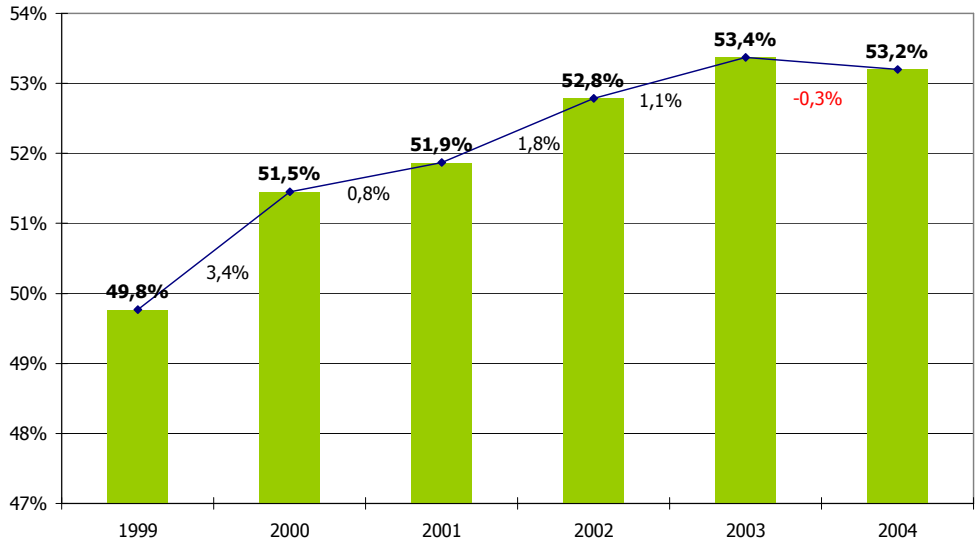
3.6.3. Economicità in sintesi

Il rapporto tra ricavi da traffico[8] e contributi regionali per i servizi minimi presenta un andamento in continua crescita nel periodo e un livello al 2004 (53,2%) sostanzialmente in linea con l'obiettivo (53,8%[9]) fissato dall'Atto di indirizzo del Consiglio regionale, riportato come impegno delle parti negli Accordi di Programma 2004/2006 (cfr. fig. 28). Il risultato in lieve flessione nel 2004 trova riscontro nel non proporzionale incremento dei ricavi da traffico rispetto al cresciuto contributo regionale.

Figura 28
Rapporto ricavi da traffico/contributi RER servizi minimi
(anni 1999 – 2004)

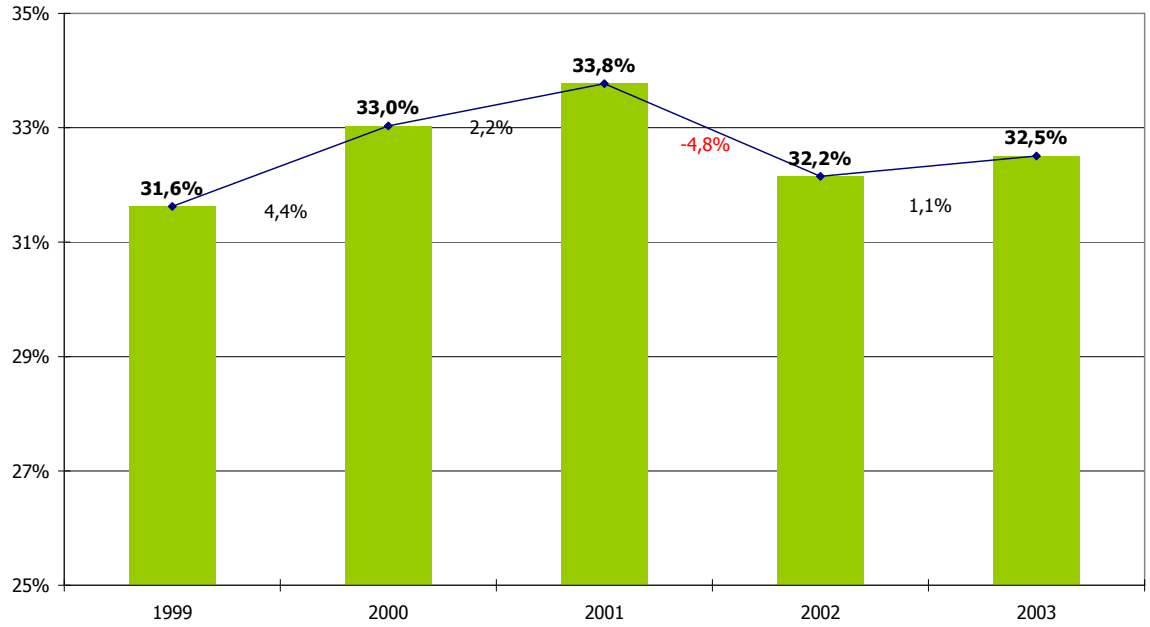
[8] Comprensivi degli introiti tariffari e dell'eventuale integrazione tariffaria di Enti locali e altri soggetti.

[9] Equivalente alla proporzione 35/65.



L'andamento del rapporto "Ricavi da traffico/Costi operativi" nel quinquennio 1999-2003 registra una stabilizzazione su valori medi regionali intorno al 33% (cfr. fig. 28 bis) e un risultato 2003 in lieve miglioramento rispetto al dato 2002 (32,5% contro 32,3%), in virtù dell'andamento dei costi del servizio (cfr. fig. 26) in grado di compensare l'evidenziato rallentamento nel livello di efficacia del servizio stesso (cfr. fig, 22).

Figura 28 bis
Rapporto ricavi da traffico/costi operativi
(anni 1999 – 2003)



3.7. INVESTIMENTI

3.7.1. Il Piano straordinario per la Qualità dell'aria 2003/2005

Gli impegni di Regione - Enti Locali – Agenzie e altri soggetti per l'attuazione del programma di investimenti relativi al triennio 2003-2005 trovano riferimento nelle iniziative previste dal I, II e III Programma sulla Qualità dell'Aria che hanno messo in campo misure anche di tipo regolamentare per la limitazione della circolazione delle auto con l'obiettivo di ridurre i picchi di inquinamento atmosferici, in particolare relativamente alle polveri fini.

Il programma di interventi concordati prevede investimenti infrastrutturali per oltre 215 milioni di Euro a fronte di un concorso della Regione di 94 milioni di Euro finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione dell'incidentalità e dei consumi di carburante, alla qualificazione del TPL e al permanere di buoni risultati di efficacia-efficienza articolati in sette Misure come di seguito descritte (cfr. tab. 8).

Tabella 8

Il Piano Straordinario degli Investimenti 2003-2005

OBIETTIVI		**Contributi regionali**	**Totale investimento con cofinanziamento**
Misura 1:	Post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi nelle flotte di autobus circolanti per la riduzione delle emissioni in atmosfera	2,0	3,0
Misura 2:	Rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale con veicoli a ridotte emissioni inquinanti	42,0	80,0
Misura 3:	Potenziamento della mobilità ciclistica, compresi i percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro	7,0	22,5
Misura 4:	Interventi strategici per la mobilità sostenibile delle persone e l'intermodalità, per lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità	12,0	31,0
Misura 5:	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci nelle aree urbane	11,0	23,0
Misura 6	Sviluppo di sistemi integrati di monitoraggio del traffico per una mobilità sostenibile	4,0	8,00
Misura 7:	Rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale.	16,0	48,00
Totale Investimenti (in millioni €)		**94,0**	**215,5**

Gli interventi cofinanziati sono stati individuati in riferimento agli obiettivi di miglioramento richiamati e attengono agli ambiti della **qualificazione dell'offerta di TPL, riorganizzazione della Mobilità Urbana e della sosta**, **sicurezza della circolazione**, **sviluppo dell'interscambio modale, riorganizzazione logistica.**

Il suddetto programma di intervento 2003-2005 integra quello concordato nel precedente triennio 2001-2003 in corso di attuazione, parimenti finalizzato al miglioramento della sostenibilità ambientale e della sicurezza della mobilità in ambito regionale.

Investimenti 2001-2003
Contributo regionale: 116 Mln Euro
Costo opere: 367 Mln Euro

Investimenti 2004-2006
Contributi regionali: 94 Mln Euro
Costo opere: 215,5 Mln Euro

Investimenti totali 2001-2006
Contributi regionale: 210 Mln Euro
Costo opere: 582,5 Mln Euro

I contributi e la spesa programmati complessivamente con gli Accordi di Programma per la qualità dell'aria per ciascun bacino risultano come da tabella che segue.

Tabella 9
Importo opere per ambito di intervento

(2001-2006, '000 Euro)

BACINO	CONTRIBUTI REGIONALI				COSTO OPERE			
	Mobilità urbana e ciclistica e sicurezza stradale	Trasporto pubblico e rinnovo mezzi	Intermodalità e logistica	Totale bacino	Mobilità urbana e ciclistica e sicurezza stradale	Trasporto pubblico e rinnovo mezzi	Intermodalità e logistica	Totale bacino
PIACENZA	2.604.000,00	8.365.322,00	2.209.000,00	**13.178.322,00**	5.077.000,00	14.994.004,92	3.934.000,00	**24.005.004,92**
PARMA	2.276.000,00	13.845.642,00	2.790.500,00	**18.912.142,00**	7.961.000,00	22.475.873,16	4.935.000,00	**35.371.873,16**
REGGIO EMILIA	4.079.000,00	10.731.994,00	3.035.500,00	**17.846.494,00**	11.738.835,00	27.566.098,64	5.945.500,00	**45.250.433,64**
MODENA	5.232.000,00	12.623.503,00	3.717.000,00	**21.572.503,00**	12.841.000,00	21.589.345,08	7.298.000,00	**41.728.345,08**
BOLOGNA	6.458.000,00	40.549.543,00	11.674.347,63	**58.681.890,63**	16.704.000,00	69.754.169,44	27.294.214,29	**113.752.383,73**
FERRARA	1.218.000,00	10.842.723,00	3.338.000,00	**15.398.723,00**	2.805.000,00	17.903.929,48	6.910.000,00	**27.618.929,48**
RAVENNA	2.350.000,00	5.053.363,00	2.458.500,00	**9.861.863,00**	4.815.100,00	9.897.694,58	4.855.000,00	**19.567.794,58**
FORLI'-CESENA	3.270.000,00	8.533.044,00	2.747.500,00	**14.550.544,00**	10.334.000,00	17.496.990,70	5.326.000,00	**33.156.990,70**
RIMINI	1.756.000,00	15.693.861,00	2.736.000,00	**20.185.861,00**	4.766.400,00	174.435.894,00	6.940.000,00	**186.142.294,00**
Totale regionale	**29.243.000,00**	**126.238.995,00**	**34.706.347,63**	**190.188.342,63**	**77.042.335,00**	**376.114.000,00**	**73.437.714,29**	**526.594.049,29**
Totale regionale	Misura 6: € 4.000.000,00 Misura 7: € 16.000.000,00			**20.000.000,00**				**56.000.000,00**
Totale regionale				**210.188.342,63**				**582.594.049,29**

Le elaborazioni che seguono tendono a una lettura degli andamenti e dei principali risultati conseguiti nell'attuazione del programma di investimenti del settore autofilotranviario , secondo articolazioni diverse.

La prima permette di rappresentare l'andamento attuativo degli investimenti realizzati con contributi regionali nel periodo ormai decennale di concertazione tramite accordi di programma (paragrafo 3.7.2).

La seconda tende a riportare i più significativi andamenti di tendenza (cruscotto di indicatori) derivanti dal monitoraggio degli indicatori di efficacia degli investimenti risultanti dalla più recente condivisione di una banca dati interna di mobilità urbana e trasporto locale (paragrafo 3.7.3).

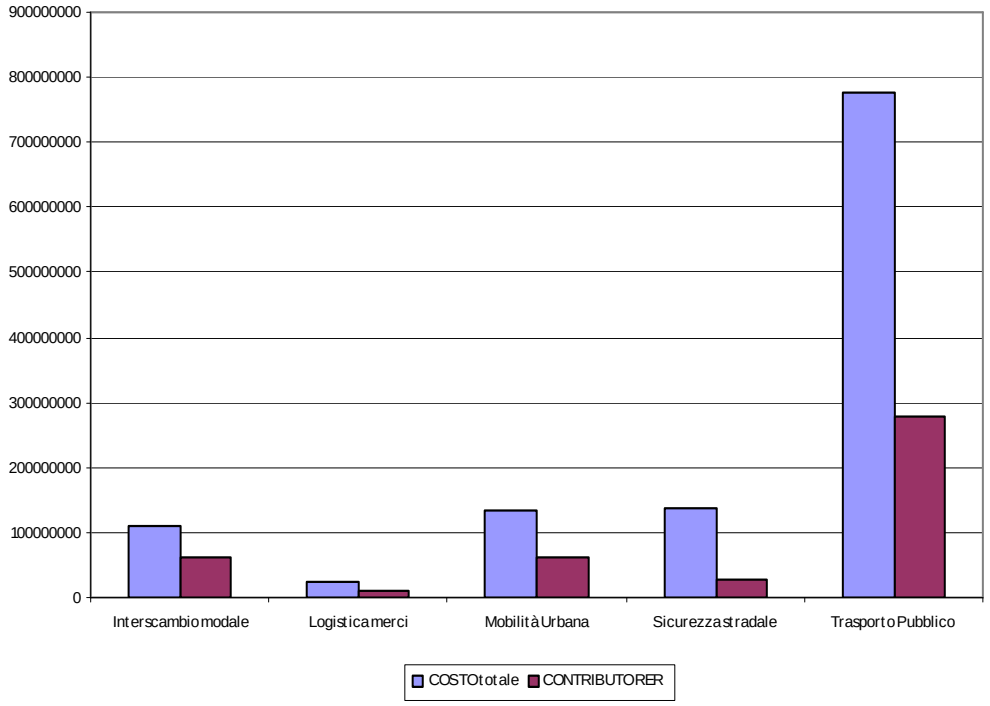
Vengono poi analizzate secondo le specifiche esigenze tematiche gli andamenti del rinnovo del parco autobus (par. 3.7.4) con le relative più urgenti necessità, della mobilità ciclistica (par. 3.7.5), dello STIMER (par. 3.7.6) in un raffronto, quando possibile, coi dati risultanti dall'urban transport benchmarking cui la Regione partecipa.

3.7.2. Il monitoraggio degli investimenti nel periodo 1995-2005

L'andamento attuativo degli interventi programmati con la prima stagione di Accordi di programma avviati a partire dal lontano 1995 evidenzia la significatività dell'intervento regionale e dell'impegno degli Enti Locali e delle relative Aziende/Consorzi e delle Agenzie di TPL presenti nei nove bacini provinciali.

La dimensione degli investimenti attivati con gli Accordi di programma, in parte realizzati in parte previsti fino al 2005 (circa 1.200 Mln Euro), è indicativa di un impegno condiviso volto alla qualificazione del sistema di mobilità dei passeggeri e delle merci negli ambiti delle principali città della regione orientato agli obiettivi di sostenibilità indicati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti. I contributi complessivamente assegnati superano i 438 milioni di Euro, che rappresentano mediamente il 40% della spesa programmata (cfr. fig. 29). Il quadro di spesa evidenziato in figura non comprende la quota significativa degli investimenti relativi al settore ferroviario.

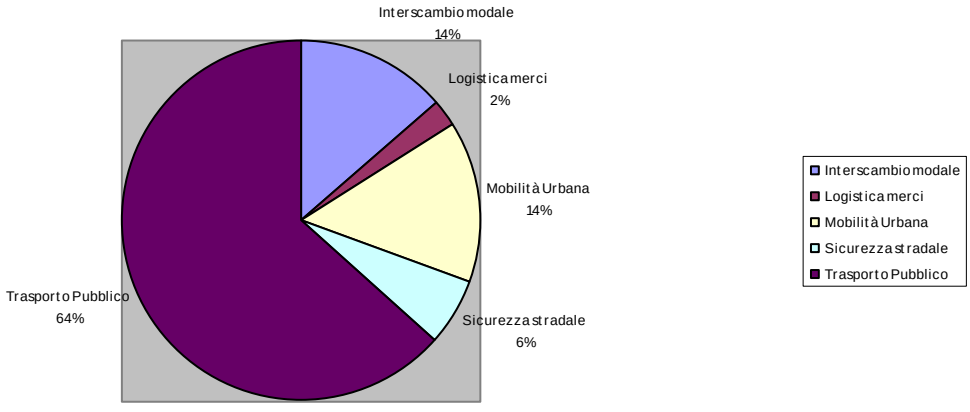
Figura 29
Programma investimenti 95-2005 per tipologia



Nell'ambito del sostegno del TPL, il rinnovo del parco autobus e degli altri mezzi di trasporto incide per il 64% (cfr. fig. 30).

Figura 30

Contributi programmati 1995-2005 (in % per tipologia)

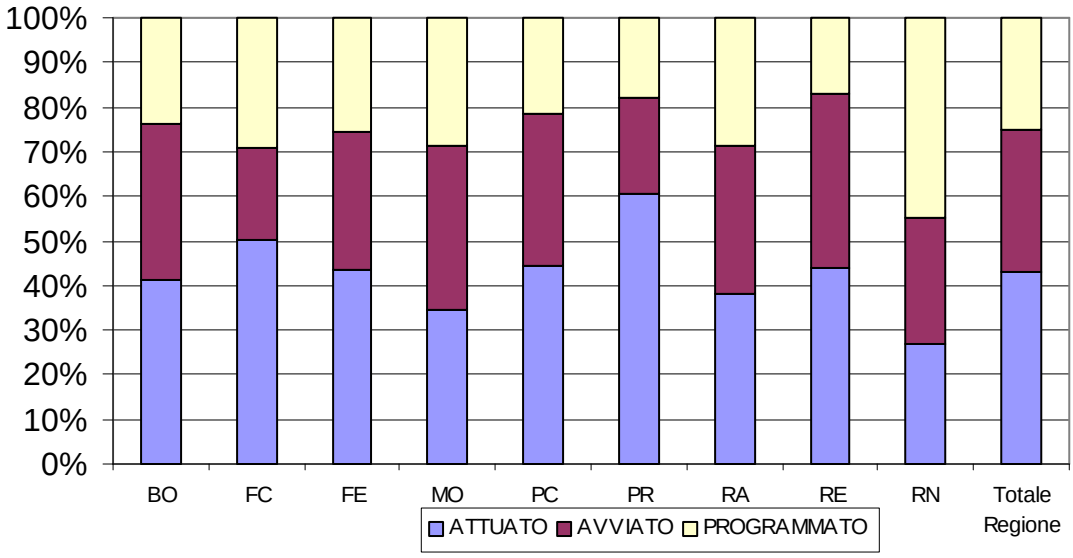


L'andamento evidenzia un trend attuativo nei singoli bacini mediamente di oltre il 75% della spesa programmata (cfr. fig. 31). Alcuni interventi di notevole complessità progettuale non sono ancora stati avviati (anche per la necessaria validazione delle procedure di cofinanziamento a

livello ministeriale, in particolare relativamente ai sistemi di trasporto rapido di massa di Bologna e Rimini), concorrendo al divario attuativo della spesa programmata.

Figura 31

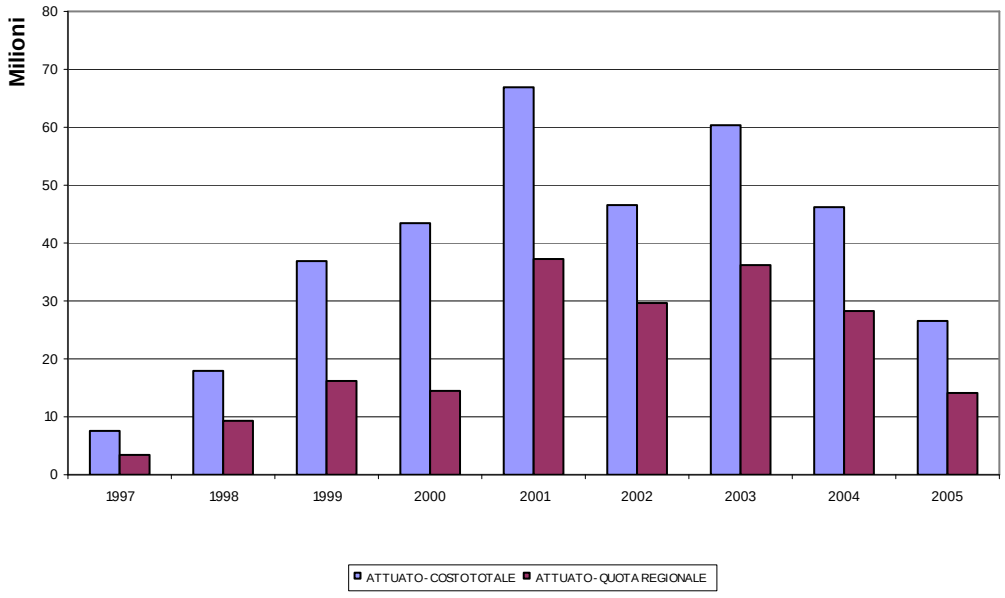
Andamento degli impegni di spesa regionale al 2005



L'andamento evidenzia una capacità attuativa degli interventi programmati particolarmente significativa nell'ultimo quinquennio. L'andamento attuativo ancora parziale per il 2005 conferma la tendenza positiva riscontrata. I contributi regionali risultano mediamente superiori ai costi di investimento (cfr. fig. 32).

Figura 32

Andamento degli investimenti attuati



3.7.3. Il monitoraggio degli indicatori di efficacia degli investimenti attuati (cruscotto degli indicatori)

Il monitoraggio degli indicatori di efficacia degli investimenti attuati

L'analisi che segue, relativa ai Comuni con popolazione residente superiore ai 50.000 abitanti[10], intende mettere in luce le prime evidenze-correlazioni tra gli investimenti attuati con il concorso dei contributi della Regione Emilia-Romagna e gli andamenti-risultati registrati in ordine alla mobilità urbana, sulla base delle informazioni raccolte attraverso gli allegati 2A e 2B degli Accordi di Programma. L'analisi si basa su un primo sottoinsieme delle informazioni acquisite per singolo territorio, rivolgendosi a quei dati che sono apparsi sufficientemente solidi e significativi in relazione al loro livello di validazione, al numero dei Comuni rappresentati, alla "profondità" del dato su base storica (2000-2003) e del rapporto di causa-effetto rispetto agli investimenti considerati.

Sotto la voce "Mobilità urbana", si ricorda, sono ricondotte le opere relative a piste ciclabili, parcheggi e organizzazione della sosta, controllo e accessibilità del centro storico e delle ZTL.

Nella categoria "Trasporto Pubblico", sono ricondotte le opere relative alla qualificazione e innovazione anche tecnologica dell'informazione all'utenza e dei servizi, innovativi, allo sviluppo delle corsie preferenziali e del preferenziamento semaforico ai mezzi pubblici.
Per quanto riguarda i dati riportati nei grafici che seguono, occorre specificare che la lettura dei valori sull'asse verticale (ordinata), quando non specificato diversamente, è intesa a cogliere una tendenza complessiva regionale, in quanto rappresentativa delle tredici realtà urbane nel loro insieme e non delle singole città.

[10] Ci si riferisce a Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Carpi, Bologna, Imola, Ravenna, Faenza, Forli, Cesena, Ferrara e Rimini.

Mobilità urbana

I km di piste ciclabili realizzati nell'arco del quadriennio nelle realtà urbane della nostra regione passano dai 469 Km del 2000 ai 906 Km del 2003 (cfr. fig. 33); l'aumento dei Km di piste ciclabili nel quadriennio è quasi duplicato a dimostrazione dei forti investimenti fatti in questa direzione. Se rapportato alla popolazione delle 13 realtà urbane (1.720.674 residenti al 2003) risultano 0,51 Km di pista ciclabile per 1000 abitanti. (fig. 34). Possiamo constatare che nel benchmarking europeo, tale valore si avvicina al livello di importanti città/regioni del nord Europa (fig. 35).

Figura 33
Andamento Km di piste ciclabili

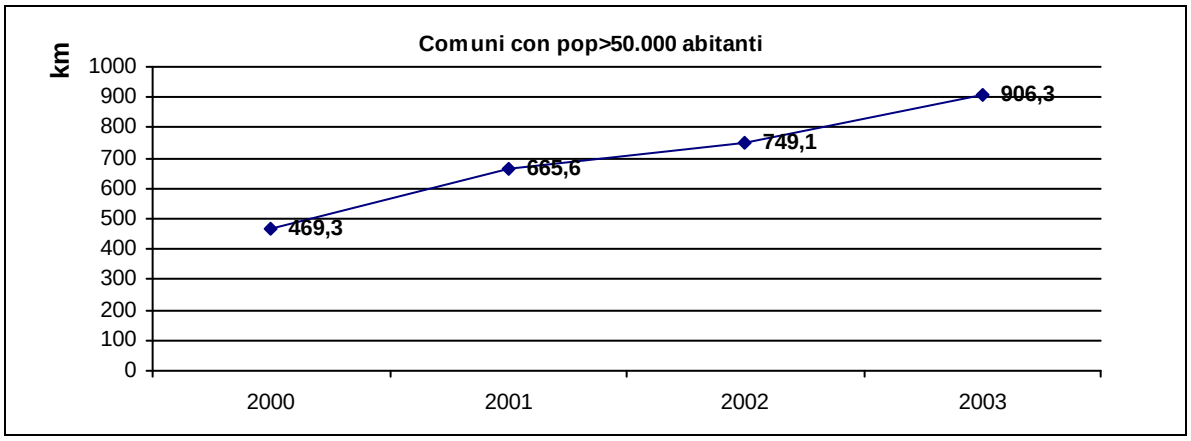


Figura 34
Andamento Km X 1000 abitanti piste ciclabili

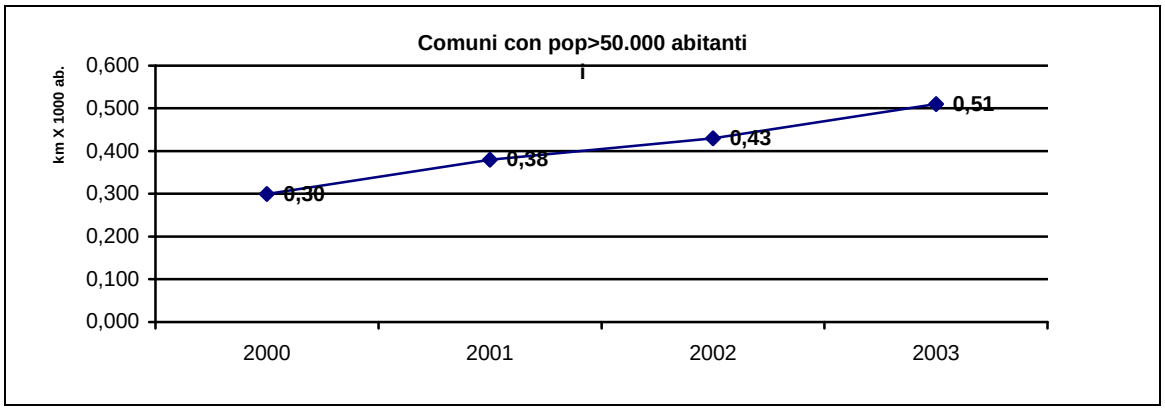
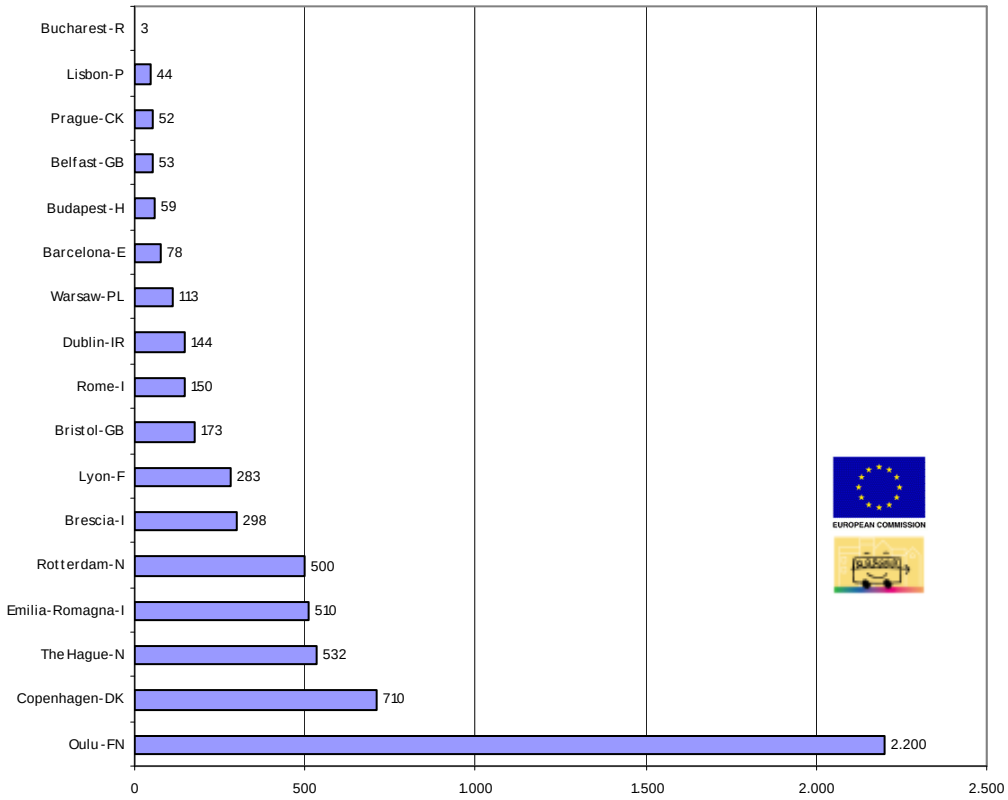
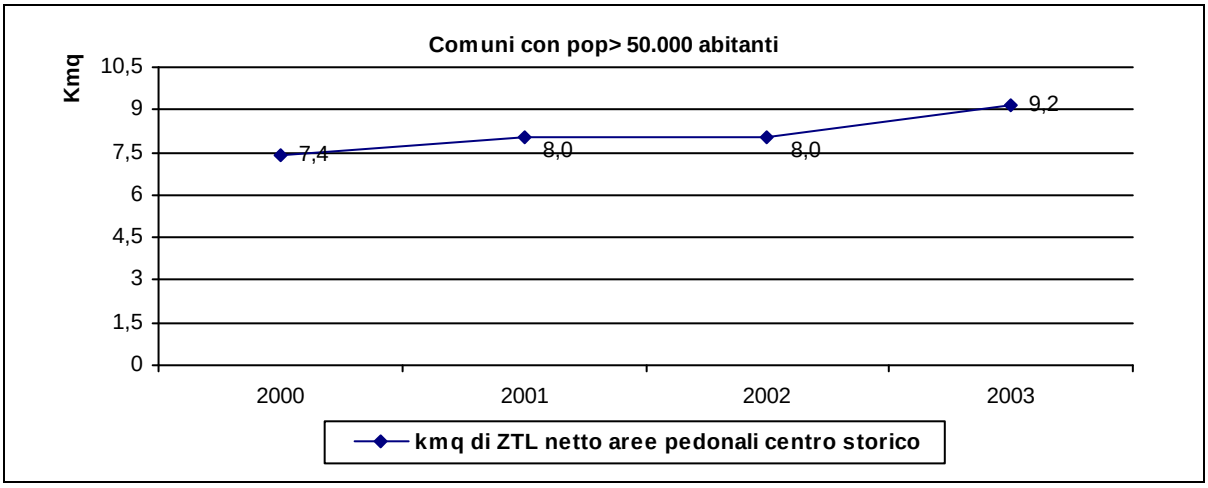


Figura 35
Cycle paths density (m/1.000 inhab)



Una tendenza positiva si ha anche in relazione all'andamento dei kmq destinati alle aree ZTL (zona a traffico limitato calcolata al netto delle aree pedonali), essendo il dato 2003 in crescita rispetto il dato dell'anno precedente passando da 8,0 ai 9,2 Kmq (cfr. fig. 36).

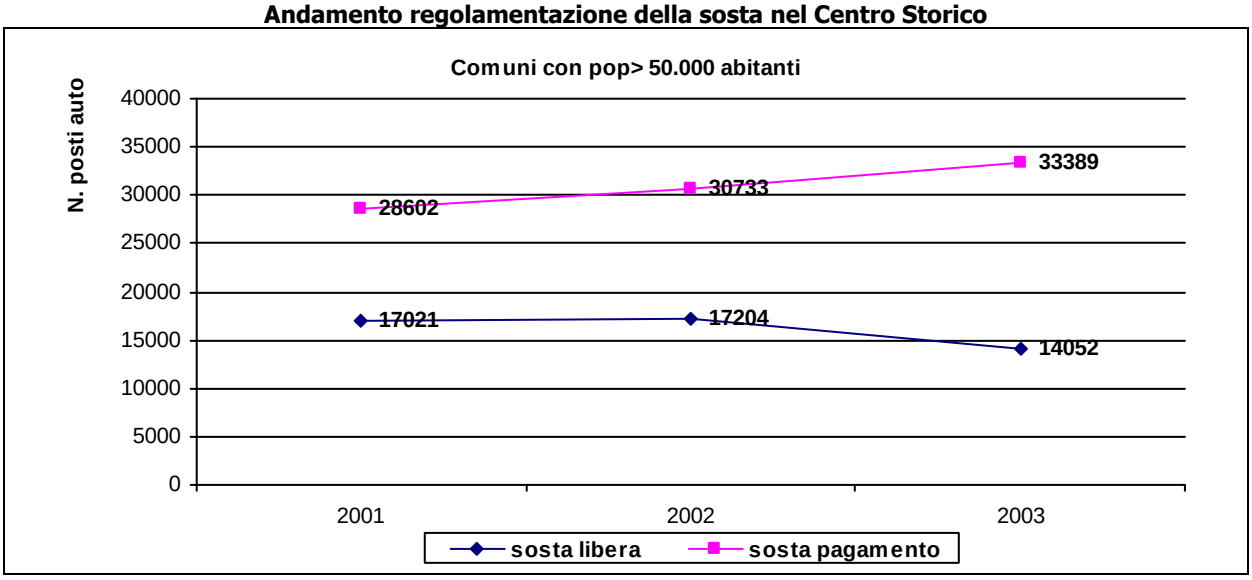
Figura 36
Andamento Kmq di Zona a Traffico Limitato nel Centro Storico



Nel centro storico, si rilevano interventi organizzativi progressivamente crescenti a favore della sosta a pagamento rispetto a quella libera. La Figura 37 mostra i dati dell'ultimo triennio (i dati relativi al 2000 sono stati esclusi in quanto non sufficientemente attendibili): interessante

rilevare che i posti sosta a pagamento aumentano del 16% ca mentre i posti sosta liberi quasi specularmene diminuiscono del 17% nel periodo considerato. Inoltre va rilevato che il rapporto tra le due forme di regolamentazione della sosta è a favore dei posti a pagamento (oltre 2:1) e che il trend, che pare accentuarsi nel 2003, è indicativo di azioni di tipo "road pricing".

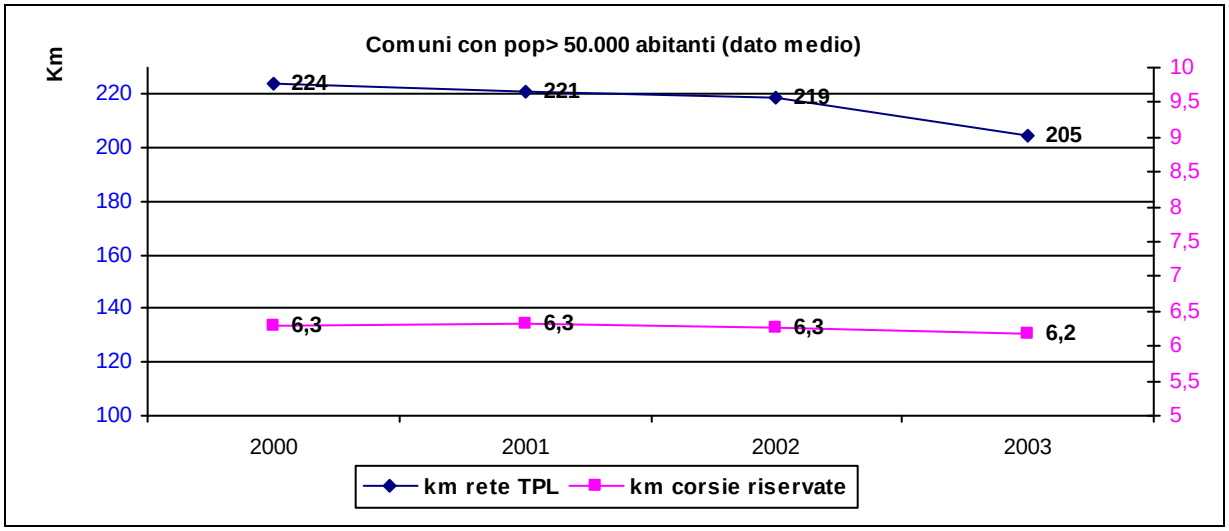
Figura 37
Andamento regolamentazione della sosta nel Centro Storico



Trasporto Pubblico

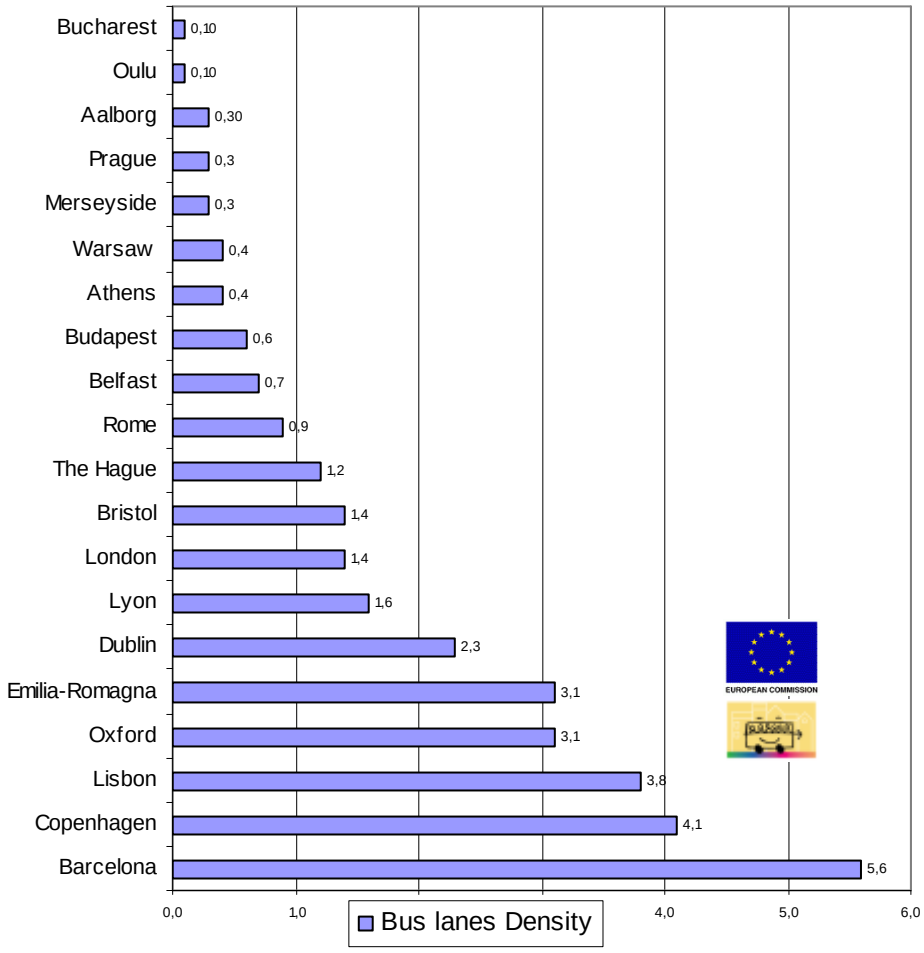
Sul versante del TPL, si evidenzia un dato medio di circa 6 Km di corsie riservate per città, pari a mediamente il 3% della lunghezza della rete complessiva (cfr. fig. 38). La lunghezza della rete complessiva (calcolata come km coperti dal servizio TPL nell'intero comune) si riduce nel tempo passando dai 224 km medi del 2000 ai 205 del 2003, conseguentemente la stabilizzazione delle corsie riservate agisce positivamente su una rete di servizio maggiormente compattata.

Figura 38
Andamento rete TPL e corsie riservate



Il valore percentuale delle corsie riservate (3%) rispetto alla lunghezza della rete dei bus nelle Città prese in esame si pone, nel panorama del banchmarking, europeo nella fascia alta, con valori vicini ad aree urbane come Dublino, Lisbona e Londra (cfr. fig. 39).

Figura 39
Incidenza % corsie riservate rispetto alla rete TPL



Sul fronte degli interventi volti alla promozione della sicurezza stradale, si registra un progressivo incremento del numero di rotatorie realizzate: dalle 172 del 2000 si passa infatti alle 263 del 2003, con un incremento nel quadriennio di circa il 53 % (cfr. fig. 40).

Nel periodo considerato si registra il calo degli incroci semaforizzati (-36) più che ampliamente compensato dall'aumento degli incroci a rotatoria (+91).

Parimenti, per quanto riguarda la semaforizzazione con precedenza al mezzo pubblico, si registra un progressivo incremento degli incroci semaforizzati che dagli 86 del 2000 passano ai 122 del 2003 (cfr. fig. 41).

Figura 40
Numero incroci a rotonda

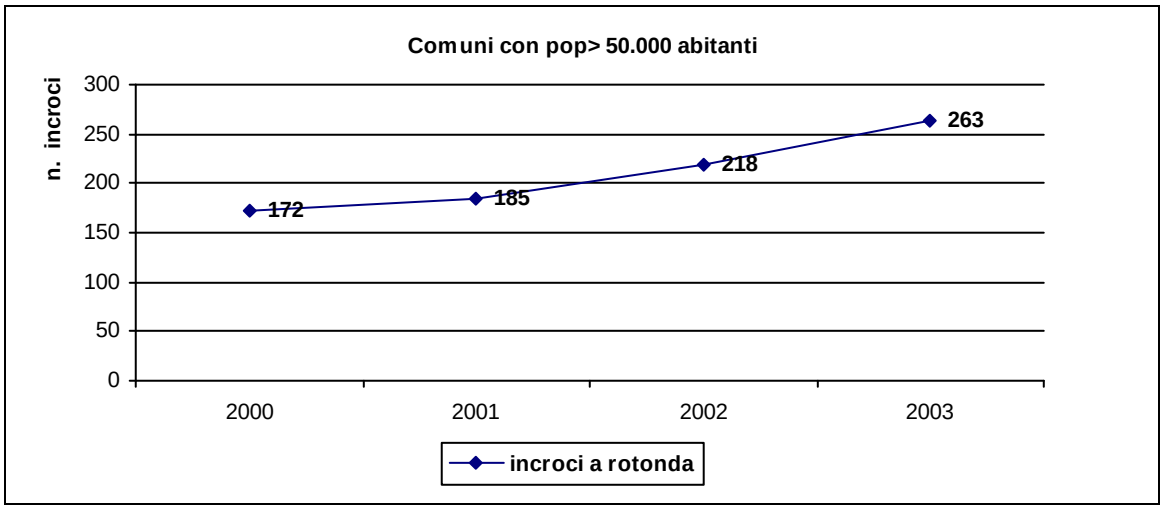
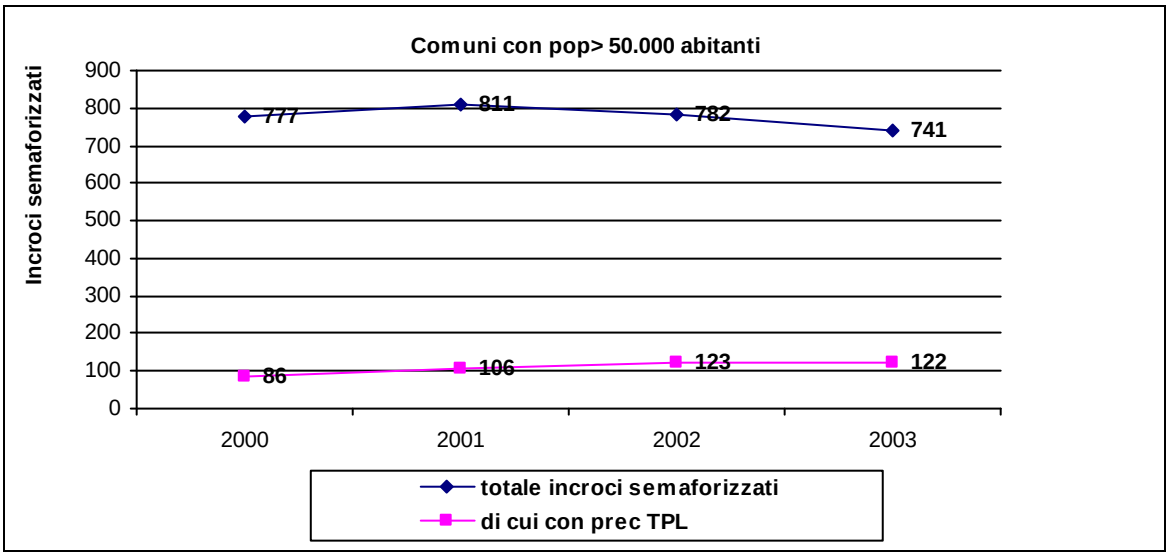


Figura 41
Andamento semaforizzazione, totale e preferenziale



3.7.4. Gli investimenti per il rinnovo del parco autobus 2002/2005

Con deliberazione della Giunta regionale n. 1351 del 22 luglio 2002 è stato approvato un programma di assegnazione di contributi di Euro 60.219.372 per la sostituzione degli autobus con oltre 15 anni di anzianità che ha consentito di rinnovare il parco regionale con circa 600 nuovi mezzi dalle più avanzate caratteristiche costruttive e tecnologiche in termini di contenimento delle emissioni nocive.

Con delibera della Giunta regionale n. 2739 del 30 dicembre 2002, in attuazione dell'Accordo sulla qualità dell'aria per il postrattamento dei gas di scarico, sono stati assegnati altri Euro 1.932.000 per l'installazione di dispositivi CRT ("*continuously regenerating trap*")

riduttori/catalizzatori dei gas di scarico, al fine di ridurre le emissioni nocive in atmosfera di altri 322 autobus.

Con delibera della Giunta regionale n. 1479 in data 19 luglio 2004 è stato approvato un ulteriore programma di investimenti di Euro 41.797.995, che vanno a svecchiare il parco di altri 400 autobus con oltre 15 anni di anzianità.

Tabella 10

Rinnovo del parco autobus 2002-2005

	AZIONI	NUMERO AUTOBUS
Con i suddetti interventi si determina un rinnovo di oltre 1.322 veicoli (poco meno della metà dell'intera flotta dei mezzi in esercizio - 3.257), caratterizzati dai più elevati standard di qualità oggi possibili.	Piano Regionale 2002 per l'acquisto dei bus	600
	Piano per il rinnovo del parco autobus 2004	400
	Installazione del sistema di abbattimento delle emissioni dei gas di scarico degli autobus circolanti	322
	Totale	**1.322**

L'evoluzione dell'età media del parco evidenzia un costante miglioramento (seppur non in linea con quella media europea, di 7 anni), potendosi ulteriormente ridurre da 10,77 anni a 8,9 anni a seguito dell'attuazione del suddetto programma di rinnovo (cfr. tab. 10).

Tabella 11

Età media del parco (1998-2004)

Anno	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Età media	**12,88**	**12,32**	**11,36**	**10,92**	**10,84**	**10,77**	**8,9**
n. bus	3.159	3.250	3.192	3.199	3.343	3.257	3.260

Il programma regionale deliberato, oltre a confermare i requisiti di qualità già indicati in ordine alla confortevolezza dei veicoli, alla rumorosità, alla più facile accessibilità, all'idoneità al trasporto delle persone con handicap, è stato particolarmente orientato a perseguire il contenimento delle emissioni inquinanti in atmosfera, destinando il 100% delle risorse, e non solo il 5% o il 10% come prevedevano le leggi dello Stato (L.194/98 e L. 166/2002), per l'acquisto di veicoli dalle più ridotte emissioni.

Il piano approvato infatti incentiva l'acquisto di nuovi autobus a metano, a GPL, elettrici o, se a gasolio, muniti di apposito dispositivo CRT, destinato all'abbattimento dei gas di scarico per oltre l'85% delle emissioni, rispetto a quelle oggi previste per la omologazione dei mezzi.

Sempre in tema di riduzione delle emissioni inquinanti, attraverso l'applicazione di appositi filtri antiparticolato di recente concezione, che hanno dimostrato una efficacia superiore al 99% nell'abbattimento delle polveri cento volte più piccole del PM_{10} (emissioni invisibili o nanoparticelle) e di ridurre in misura considerevole anche la quantità di idrocarburi incombusti contenuti nei gas di scarico, sarà possibile intervenire anche sul parco mezzi a gasolio destinati a permanere in circolazione ancora per diversi anni prima della loro sostituzione, a partire da quelli più vecchi e pertanto maggiormente inquinanti (PRE EURO, EURO 1 e EURO 2).

3.7.5. La mobilità ciclistica in Emilia-Romagna

La mobilità ciclistica in Emilia-Romagna nella programmazione regionale e locale.

La mobilità ciclistica costituisce un tipo di spostamento modale nell'ambito della mobilità sostenibile che la Regione Emilia-Romagna ha da tempo assunto come approccio al tema dell'inquinamento ambientale, della sicurezza dei trasporti e del miglioramento della qualità della vita.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti '98 indirizza gli Enti Locali, Provincie e Comuni, alla definizione di reti ciclabili integrate con l'assetto delle reti viarie di collegamento tra centri e nuclei abitati, secondo quanto previsto dai relativi Piani di Programmazione e Pianificazione Territoriale e Urbanistica, generali o di settore (v.capitolo 8.11.9.2 PRIT '98).

- Nel PRIT assume particolare rilevanza il tema della sicurezza e della continuità dei collegamenti per cui lo stesso piano dispone per tutti i tronchi stradali della "grande rete" e della "rete di base" che le Province e i Comuni interessati debbano adeguare i rispettivi strumenti di pianificazione.

Ai Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti compete in particolare l'integrazione delle reti ciclabili e/o ciclopedonali nell'assetto organizzativo e normativo delle reti della mobilità urbana attraverso i Piani Urbani del Traffico favorendo l'intermodalità con i mezzi pubblici.

Per quanto agli strumenti normativi e attuativi delle indicazioni del PRIT il tema della Mobilità Ciclistica risulta disciplinato dalle disposizioni regolamentari della L.R. 30/98 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", e della legge urbanistica regionale n.20/2000 "Tutela, valorizzazione e uso del Territorio", che assimilano le procedure di formazione e approvazione i piani relativi alle reti ciclabili o ciclopedonali, come pure quelle dei Piani del Traffico Urbano o Extraurbano ai piani di "settore" attuativi dei Piani Strutturali relativamente ai territori comunali o Territoriali per i bacini provinciali.

La L.R. 30/98 rappresenta peraltro il principale strumento per il sostegno finanziario delle azioni indicate dal PRIT e per l'individuazione di specifici indirizzi e modalità per l'attuazione, verifica e monitoraggio del raggiungimento dei risultati definiti dal piano regionale.

La normativa statale, definita in base L.R. n. 366/98 "norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", costituisce infine il riferimento specifico per l'attuazione degli interventi relativi, unitamente al D.M. 557/30-11-1999 - Regolamento Tecnico di Attuazione delle piste ciclabili, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26-9-2000.

Gli interventi realizzati

Anche in anticipo rispetto al succitato impianto normativo e finanziario la Regione ha attivato finanziamenti mirati alla messa in sicurezza delle reti ciclabili extraurbane (v. L.R.30/92) e all'integrazione dei percorsi urbani (v. L.R.15/94)**, per oltre 60 interventi,** con investimenti di almeno **20 milioni di euro, cofinanziati per 9 milioni di Euro dalla Regione** stessa e per il resto dagli Enti Locali, che hanno consentito la realizzazione di 142 Km di reti ciclabili.

Il programma regionale di interventi predisposto successivamente all'approvazione del PRIT '98, agendo in attuazione della Legge n. 366/98, ha riguardato ulteriori investimenti per **circa 30 milioni di Euro** cofinanziati in pari misura da Stato, Regione - per due terzi del costo di ciascun intervento - per **circa 20 milioni di contributi complessivi**.

Si tratta di **altri 50 interventi**, di cui una metà interessa l'ambito prevalentemente urbano - la sicurezza dei percorsi con funzione di servizio per facilitare l'accessibilità a strutture pubbliche quali scuole, ospedali o a centri amministrativi o commerciali, il miglioramento del l'integrazione modale e dell'accessibilità ciclabile alle Stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano, mentre l'altra metà circa risulta prevalentemente relativa all'affiancamento della rete viaria extraurbana, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani e/o per la fruizione turistica del territorio con funzione naturalistico-paesaggistica.

Anche tali interventi sono attualmente in larga misura attuati o in fase di completamento secondo il piano di investimenti riportato nella tabella che segue:

INTERVENTI ATTUATI L.366/98 e /L.R.30/98				
BACINO	**N. Int.**	**COSTO OPERE**	**KM.**	**COSTO KILOMETRICO MEDIO**
Piacenza	2	**448.470,53**	**21,70**	**20.666,84**
Parma	6	**4.296.985,45**	**76,70**	**56.023,28**
Reggio Emilia	12	**5.844.235,46**	**18,28**	**319.706,54**
Modena	6	**3.118.240,51**	**32,56**	**95.769,06**
Bologna	8	**1.842.834,04**	**9,33**	**97.517,05**
Ferrara	7	**4.952.179,80**	**17,45**	**283.792,54**
Ravenna	4	**3.948.178,41**	**14,90**	**264.978,42**
Forlì/Cesena	3	**3.859.482,41**	**15,90**	**242.734,74**
Rimini	2	**1.224.002,85**	**2,65**	**461.887,87**
TOTALE	**n. 50**	**€ 29.534.609,46**	**209,47**	**€ 140,996,84**

Con gli Accordi di Programma 2001/2003 e con diversi programmi Speciali d'Area, la Regione ha inoltre stanziato risorse proprie per il sostegno di investimenti infrastrutturali, per completare le reti per migliorare l'accessibilità ai centri urbani e attrezzare punti di interscambio, con l'obiettivo di migliorare l'offerta di reti integrate urbane e periurbane e di corrispondere a una domanda consolidata sia nelle principali città che nei centri abitati della pianura.

Gli interventi finanziati, in gran parte già completati, hanno sviluppato altri **78,4 Km** di piste ciclabili**,** stimati con un **costo medio Kilometrico di 140.000 Euro/Km, per un investimento di ulteriori 11 milioni di Euro e 5 milioni di euro di contributi regionali.**

PISTE CICLABILI IN ACCORDI 2001-2003 e PROGRAMMI d'AREA				
BACINO	**N. int.**	**COSTO**	**CONTRIBUTI**	**KM.**
Parma	**1**	**723.040,00**	**258.228,00**	**5,16**
Reggio Emilia	**5**	**5.086.409,00**	**1.114.569,00**	**36,32**
Modena	**1**	**600.000,00**	**180.000,00**	**4,28**
Bologna	**8**	**2.929.498,00**	**1.240.085,00**	**20,92**
Ravenna	**1**	**49.5780,00**	**20.658,00**	***Servizio C'entro in Bici***
Forlì/Cesena	**4**	**1.654.094,00**	**834.076,00**	**11,80**
Rimini	**-**			
TOTALE	**n. 20**	**€ 11.488.821,00**	**€ 3.647.616,00**	**78,48**

Gli Accordi di Programma 2003-2005

Sempre nel campo delle iniziative specificamente rivolte al "Potenziamento della Mobilità Ciclistica", **con interventi orientati al completamento delle reti ciclabili anche attraverso** percorsi dedicati denominati Casa-Scuola, e/o Casa-Lavoro, **(da realizzare anche attraverso la cosiddetta** progettazione partecipata**, al fine di coinvolgere le comunità**

locali direttamente interessate), nonché rivolte allo sviluppo di azioni di Mobility Management **e/o relative all'organizzazione di** punti informativi e di servizio per i ciclisti **(vedi ad esempio parchi e nolo di bici a chiave e simili), sono stati programmati investimenti per** oltre 20 milioni di Euro con contributi regionali di oltre 7,5 milioni di Euro **sottoindicati.**

BACINO	N° int.	INTERVENTI 2003-2005		
		COSTO OPERE	CONTRIBUTI	KM
PIACENZA	4	1.568.000,00	544.000,00	**11,20**
PARMA	8	3.260.000,00	950.000,00	**23,28**
REGGIO EMILIA	2	6.388.000,00	1.450.000,00	**45,63**
MODENA	5	1.829.000,00	600.000,00	**13,06**
BOLOGNA	7	3.350.000,00	1.550.000,00	**23,92**
FERRARA	3	1.400.000,00	530.000,00	**10,00**
RAVENNA	7	1.952.100,00	958.000,00	**13,94**
FORLI'-CESENA	5	1.115.000,00	497.000,00	**7,96**
RIMINI	7	2.124.000,00	1037.000,00	**15,17**
TOTALE	**48**	**€ 22.986.100,00**	**€ 8.116.000,00**	*KM 164,10*

In via ricognitiva l'azione regionale a sostegno della mobilità ciclistica ha reso possibile lo sviluppo di una rete di 600 Km secondo un andamento attuativo di seguito così sintetizzato:

- **n.130 interventi ultimati o in corso di ultimazione**
  Opere finanziate per oltre 60 milioni di Euro
  Contributi per circa 35 milioni di Euro
  Rete pari a circa 429 KM ciclabili

- **n. 48 interventi avviati e previsti**
  Opere finanziate per circa 23 milioni di Euro
  Contributri per 7,5 milioni di Euro
  Rete pari a circa 164 Km ciclabili

3.7.6. STIMER (Sistema Tariffario Integrato Mobilità Emilia-Romagna)

STIMER (Sistema Tariffario Integrato della Mobilità in Emilia-Romagna) è il sistema di tariffazione integrata a bigliettazione elettronica per il trasporto pubblico locale e regionale e più ampiamente della mobilità, basato sulla suddivisione del territorio regionale in zone tariffarie, con applicazione di una tariffa calcolata secondo un prezzo minimo d'accesso al servizio ed un costo aggiuntivo combinato al numero di zone attraversate per compiere il viaggio.

Il documento di viaggio è unico per tutti i mezzi utilizzati, autobus o treni, sull'intero territorio regionale. Lo strumento di pagamento è costituito da una card elettronica.

Una grande semplificazione deriva dalla presenza di soli tre tipi di biglietti base, due dei quali precaricati di un valore economico, con funzionamento a "consumo" che comportano l'applicazione, agli utenti più assidui, di sconti progressivamente più elevati in relazione ai viaggi effettuati e al valore economico speso nell'anno.

Il sistema suddividerà fra i vari vettori, in maniera automatica, il corrispettivo pagato dall'utente; inoltre fornirà i dati puntuali e completi sull'utilizzo dei mezzi da parte della clientela, favorendo la pianificazione e le politiche di fidelizzazione.

In applicazione nella Provincia di Modena già a partire dal 1995, è ora in fase di estensione nelle restanti province in relazione agli impegni assunti.

Le procedure di gara di fornitura delle tecnologie, effettuate in forma associata unica dalle 11 società di trasporto (le nove aziende di bacino più Trenitalia e Fer) con ATC SPA, quale stazione appaltante mandataria delle altre Aziende/Agenzie partecipanti all'acquisto congiunto, si sono infatti concluse. La società aggiudicataria è risultata Ascom Italia SPA.

Le Società/Agenzie hanno provveduto con apposito atto dei rispettivi Consigli di Amministrazione all'aggiudicazione all'Impresa ASCOM Italia SPA della quota di fornitura di rispettiva competenza e sono attualmente impegnate nella sottoscrizione dei contratti di fornitura delle strumentazioni elettroniche utili all'avvio del sistema.

I contratti di fornitura prevedono quote di competenza per ogni bacino e complessivamente a livello regionale, l'installazione dei seguenti dispositivi:

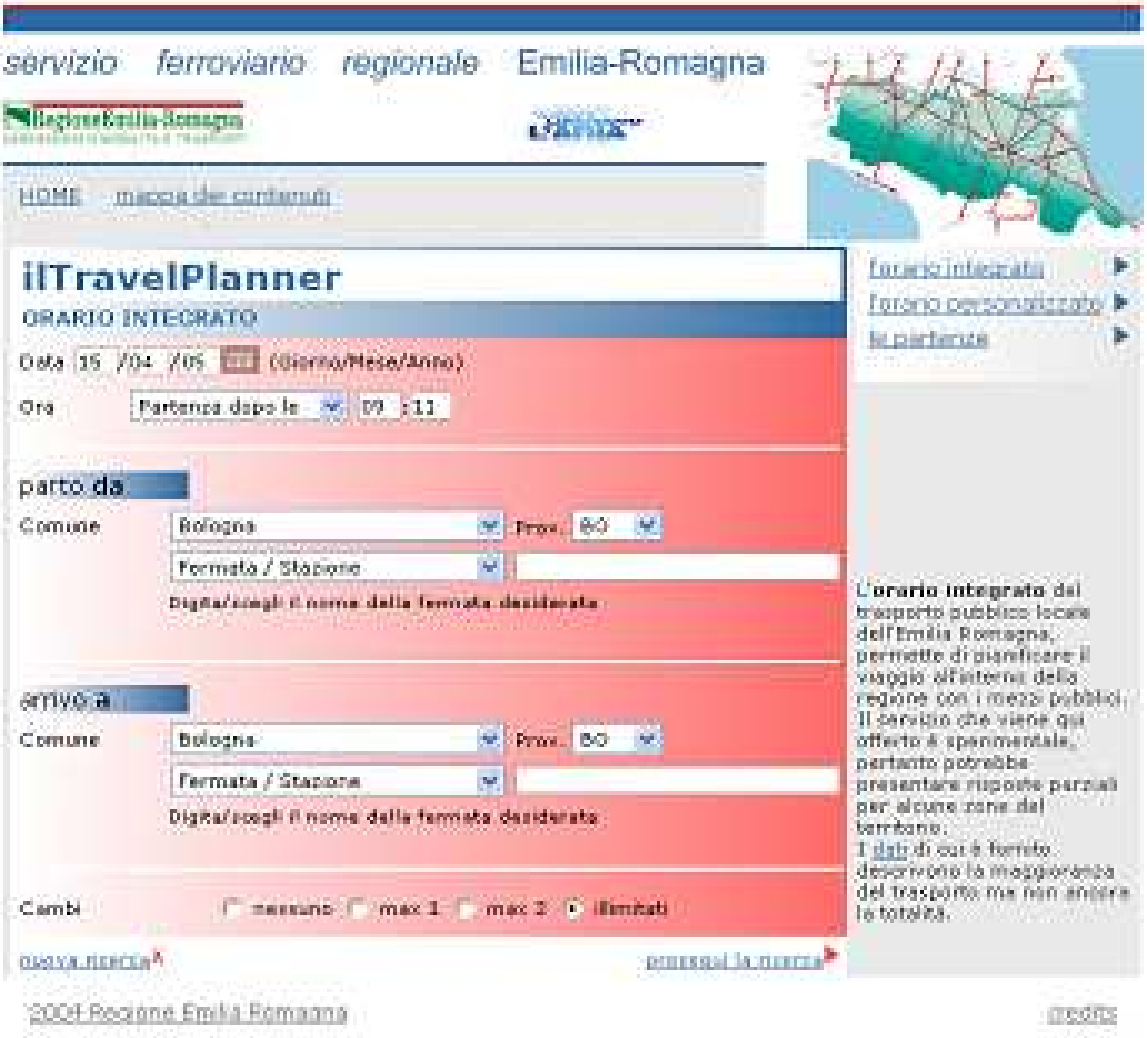
- un allestimento a bordo bus/treno per un totale di 3200 veicoli, dotati di 5000 obliteratori contactless;
- 160 stazioni attrezzate con 450 obliteratori contactless;
- 7300 punti vendita abilitati (compresi distributori automatici);
- 56 biglietterie aziendali attrezzate per l'emissione dei titoli di viaggio elettronici;
- 600 dispositivi palmari per il controllo dei titoli di viaggio;
- 27 depositi bus attrezzati per lo scarico dati;
- una prima fornitura di tessere contactless per le sperimentazioni.

Gli investimenti tecnologici previsti vedono un impegno di risorse finanziarie regionali per un importo di quasi 27 milioni di Euro, pari circa il 70% dell'investimento, e per la restante parte dagli esercenti e Agenzie coinvolti.

Le società stanno inoltre sottoscrivendo una "Convenzione " utile alle necessarie verifiche collegiali per la gestione delle attività comuni, tra cui l'attività di Clearing, Customer Care, la manutenzione e l'assistenza del sistema con la possibilità di costituire un futuro Consorzio, al fine anche di assicurare un'azione coordinata fra le società e creare un'interfaccia unica con il fornitore relativamente a tutti gli aspetti comuni ai soggetti coinvolti.

La Regione, nello stesso tempo ha provveduto ad avviare lo studio utile all'individuazione dei livelli tariffari per l'applicazione di Stimer, (Det. Direttore Agenzia Trasporti Pubblici n. 19103/2004).
Ferma restando la zonizzazione del territorio regionale relativa ai servizi ferroviari e autofilotranviari, costituita dall'insieme delle nove zonizzazioni di bacino e approvata dalla Giunta Regionale nel luglio 2003, lo studio avviato prevede l'aggiornamento di alcuni dati di mobilità e di utilizzo degli attuali titoli di viaggio relativi ai servizi autofilotranviari della Provincia di Bologna e ferroviari regionali, nonché simulazioni di scenari tariffari, da valutare per l'avvio delle prime applicazioni del sistema, previste presumibilmente per fine 2005 inizi 2006.

3.7.7. Travel Planner



Con gli accordi di programma, la Regione e le Agenzie locali della Mobilità hanno fatto un sensibile passo in avanti verso l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità.
Uno dei primi e più evidenti risultati è l'orario integrato del trasporto pubblico regionale (Travel Planner).
In un'unica banca dati confluiscono i dati di tutti i servizi di trasporto pubblico (treni e autobus) che si effettuano in Emilia-Romagna e che sono regolati con contratto di servizio.

Da questa banca dati, periodicamente aggiornata, il motore di ricerca del Travel Planner attinge le informazioni per dare risposta a domande circa i possibili itinerari con i mezzi pubblici tra tutte le località della Regione.

E' dal 1999, nell'ambito del progetto di ricerca e sviluppo europeo Eu-Spirit che la Regione ha iniziato a sviluppare questo sistema di informazione.

Il Travel Planner oggi è consultabile al sito del Servizio Ferroviario http://www.ferroviaer.it/travelplanner/index.php e permette di ottenere informazioni integrate

per tutti i servizi ferroviari svolti in Regione dalle 4 imprese ferroviarie operanti e per 6 provincie circa i servizi di TPL (Bologna, Forlì-Cesena, Modena, Rimini, Reggio Emilia, Parma). Entro l'anno si raggiungerà l'intera copertura regionale.

E' uno dei primi esempi di integrazione a dimensione regionale in Italia.

3.8. PROGETTI EUROPEI

L'azione della Regione Emilia-Romagna nel settore della mobilità urbana e del trasporto pubblico intrapresa con gli Accordi di programma e quelli sulla Qualità dell'Aria ha agito nell'ambito degli indirizzi della Unione europea volti a:

- conquistare entro il 2020 una fetta di mercato del 20% del consumo totale di carburanti per il trasporto, a favore dei carburanti alternativi ai derivati del petrolio (come gas naturale, bio-diesel, gasolio senza zolfo, elettrico/ibrido, batterie/idrogeno).
- stabilizzare il numero di autovetture per famiglia nei vari stati e l'indice medio dell'Unione Europea (450 autovetture/1.000 abitanti).

In questo contesto si sono sviluppate le due attività di partecipazione di seguito riportate.

Partecipazione alle attività di POLIS

La partecipazione alle occasioni di confronto con città e regioni europee offerta dall' l'adesione all'Associazione **POLIS** , Rete di Regioni e Città Europee sorta nel 1989 con oltre 70 membri di 20 Paesi Europei, ha permesso di inserire le attività svolte dalla regione, dagli Enti Locali del territorio e le loro Agenzie della Mobilità in una rete di relazioni e di sviluppare inoltre indirizzi e forme di sostegno per la partecipazione delle città ai bandi comunitari di volta in volta previsti.

Attualmente sono in corso di stesura le proposte di azioni che vedono conivolte la Regione, la città di Ravenna e altri partner europei, nell'ambito dei progetti di finanziamento del bando STEER della Commisione Europea.
L'azione dell'Agenzia Regionale si articola inoltre attraverso il sostegno alla presentazione di proposte nel settore dei trasporti ai bandi previsti nel 2005 dal 6°Programma Quadro di azioni comunitarie di ricerca e sviluppo tecnologico e la parallela partecipazione al gruppo di lavoro di ambiente e salute dell'Associazione POLIS e delle relative iniziative per l'attuazione dei programmi coordinati di sviluppo, in partnership con le principali realtà produttive, economiche e di ricerca.

Partecipazione alle attività dell'Urban Transport Benchmarching Initiative

Parallelamente la Regione Emilia-Romagna ha sviluppato una permanente azione di monitoraggio, non solo limitata agli ambiti locali, ma estesa fino dal 2001, ad un confronto

europeo attraverso la partecipazione al Progetto della Commissione Europea - Direzione Generale Trasporti ed Energia (DG TREN), denominato **"Urban Transport Benchmarking Initiative 2003-2005"**, per la comparazione dei dati della mobilità urbana e del trasporto pubblico delle città e regioni d'Europa, in prosecuzione del precedente progetto "Citizen's Network Benchmarking Iniziative - CITNET 2001-2002".

All'Iniziativa partecipano 31 città/regioni, in rappresentanza di 16 stati europei per la raccolta e analisi degli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico e per individuare le "buone pratiche" di settore.
Le conclusioni di tale lavoro verranno portate a sintesi durante la conferenza finale dell'Iniziativa prevista a Giugno 2005.

Il benchmarking sui dati raccolti ha favorito la discussione e portato ad alcune prime riflessioni, inerenti la comparazione degli indicatori nel contesto territoriale e nelle aree tematiche confrontate, i cui risultati sono riportati nelle varie sezioni del rapporto inerenti il consumo dei carburanti, le corsie prerenziali per i bus e le reti ciclopedonali.

Per ulteriori informazioni consultare i siti web:
http://www.transportbenchmarks.org/
http://www.polis-online.org/
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_it.html

3.9. AZIONI DEL MOBILITY MANAGEMENT

Il responsabile della mobilità aziendale, meglio conosciuto come "mobility manager", è una figura prevista dal decreto del Ministro dell´Ambiente 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", per promuovere azioni di razionalizzazione della mobilità dei dipendenti, sia negli spostamenti casa-lavoro, come pure in quelli prodotti dalla propria attività lavorativa.

La Regione Emilia-Romagna, con delibera n. 1485 del 28 luglio 2003, ha approvato il Piano della mobilità aziendale nel quale sono previste azioni per migliorare l'accessibilità alle sedi regionali e incentivi ai collaboratori mirati a ridurre la necessità di utilizzare l'auto privata.
Il Piano è stato costruito con una metodologia di lavoro di gruppo e un processo di collaborazione tra i Servizi della Regione. La scelta delle azioni da intraprendere ha comportato il coinvolgimento del personale, con la rilevazione delle abitudini di spostamento casa-lavoro tramite un questionario, composto da 38 domande, sottoposto ai circa 3.100 dipendenti.

Tre le aree di intervento del piano:

A) misure dirette a favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti;

B) informazione e sensibilizzazione dei collaboratori;
C) coordinamento e confronto con gli Enti locali per lo sviluppo di azioni di mobility management di area.

A) A partire da ottobre 2003 i collaboratori regionali hanno potuto accedere ad abbonamenti annuali al trasporto pubblico a tariffe scontate; il costo a carico del collaboratore è di 30 euro per gli abbonamenti al trasporto su gomma, mentre per gli abbonamenti al trasporto ferroviario i dipendenti possono usufruire di uno sconto del 21,9 % sulle tariffe Trenitalia e del 20% sulle tariffe FER.

A partire dal 2005 sono state uniformate le agevolazioni anche per i collaboratori delle sedi periferiche dell'Ente, i quali oggi, sottoscrivendo un abbonamento annuale al trasporto pubblico, sostengono un costo di 30 euro, a fronte del contributo del 50% sul prezzo intero richiesto nel 2004.

L'onere regionale relativo alle agevolazioni per il trasporto pubblico finora sostenuto ammonta a Euro 393.671,27 per il 2003/2004 (impegnati sull'esercizio finanziario 2003), Euro 396.621,96 per il 2004/2005 (impegnati sull'esercizio 2004); nel bilancio 2005 sono stanziati 550.000 Euro sul Cap. 4020 – UPB 1.2.1.2.1135 "Interventi per favorire la mobilità aziendale", (di cui già impegnati 161.000 Euro) per far fronte agli oneri derivanti dai rinnovi delle convenzioni con le aziende di trasporto.

L'adesione da parte dei collaboratori regionali è stata molto significativa: nel corso del 2004 sono stati sottoscritti complessivamente circa 2000 abbonamenti; **per il 2005 ammontano ad oltre 2020** gli abbonamenti già consegnati nei primi sei mesi.

Ai dipendenti che non hanno optato per l'abbonamento al trasporto pubblico è offerta la possibilità di richiedere il posto auto, a fronte della corresponsione di un modesto contributo mensile. I posti auto vengono assegnati prioritariamente a chi fa *car pooling*, a chi ha autovetture poco inquinanti e come prerequisito per l'accesso si richiede di essere in regola con le norme di controllo per i gas di scarico; questa politica ha portato alla **diminuzione delle necessità di 100 posti auto** con una riduzione, per la Regione, degli oneri relativi. Non possono usufruire del posto auto coloro che hanno richiesto l'abbonamento al trasporto pubblico.

E' attivo un *servizio gratuito di bike sharing aziendale*: **24 biciclette**, distribuite in 6 punti di prelievo, disponibili per gli spostamenti di lavoro presso le portinerie delle sedi regionali di Bologna. I dati di utilizzo del servizio hanno registrato **oltre 300 prelievi** da metà settembre 2004 ad aprile 2005.

B) Nell'attuazione del Piano è stata sviluppata una intensa attività di informazione e comunicazione tramite, la redazione e diffusione di opuscoli, (ne sono usciti tre: sul trasporto pubblico, sulla gestione dei posti auto e sul bike sharing) e di un libretto illustrativo del Piano della mobilità aziendale.
Sono attivi il sito web dedicato www.regione.emilia-romagna.it/mobilitymanagement e una rubrica sulla Intranet della Regione (**Internos – Trasporti e mobilità aziendale**) riservata ai collaboratori regionali nella quale è possibile accedere alle informazioni relative ai servizi di:

- abbonamenti al trasporto pubblico locale su gomma
- abbonamenti al trasporto ferroviario
- posti auto aziendali
- bike sharing aziendale
- car pooling.

C) Nell'ambito delle iniziative di coordinamento per il mobility management con le Agenzie e gli Enti locali sono stati attivati momenti di collaborazione istituzionale per lo sviluppo di azioni concordate che trovano riferimento principalmente negli Accordi di Programma 2003-2005 e nella presenza alle principali occasioni nazionali di confronto tematico (Ecomondo) o associativo (Euromobility).

4. AGENZIE LOCALI

La genesi, l'articolazione e i modelli giuridico-organizzativi delle Agenzie locali per la mobilità, previsti dall'art. 19 della LR 30/98, sono illustrati nell'allegato cui si rinvia e che riporta la più aggiornata informazione rispetto a quella del rapporto 2004. Nel seguito sono riportati alcuni aggiornamenti in ordine alle grandezze tecnico-economiche che meglio connotano il processo di crescita e consolidamento di questi nuovi soggetti del settore e la loro progressiva assunzione dei compiti assegnati, e segnatamente la dinamica del personale in organico e delle risorse utilizzate.

4.1. NUMERO ADDETTI E UTILIZZO DELLE RISORSE

Il personale in forza alle Agenzie locali ammonta, in totale, a 433 unità, articolato – per realtà locale e principali settori di attività - nei termini di cui alla tabella sotto riportata.

Tabella 12
Personale agenzie locali mobilità e TPL

(aggiornato all'anno 2005)

Agenzie	**Personale** (1)	**Altro personale** (2)	**TOTALE**
Piacenza	9	11	20
Parma	4	0	4
Reggio Emilia	53	187°	240
Modena	6	0	6
Bologna	4	0	4
Ferrara	6	0	6
Ravenna	2	0	2
Forlì-Cesena	86	24*	110
Rimini	32	9**	41
Totale	**204**	**231**	**433**

Legenda: (1) Personale adibito a funzioni di Agenzia

(2) Altro personale che svolge servizi complementari per la mobilità

° gestione sosta ed esercizio ferroviario

* gestione sosta NB – A Reggio Emilia e Forlì Cesena, l'officina svolge attività anche per terzi

** gestione sosta, tributi, trasporto rapido costiero (TRC)

4.2. LE PROCEDURE IN CORSO PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

Nel rispetto delle previsioni di riforma del sistema del TPL definito dalla LR n. 30/98, le Agenzie locali della mobilità hanno pressoché completato in tutti i bacini provinciali le procedure concorsuali previste per l'affidamento dei servizi, con conseguente sottoscrizione dei relativi Contratti di servizio contenenti gli standard minimi e gli obiettivi di miglioramento del servizio offerto al pubblico da perseguirsi nell'arco temporale di validità degli affidamenti.

I modelli di gara adottati in ogni singolo bacino, con l'indicazione dei principali dati di riferimento e dei soggetti risultati affidatari dei servizi in esito alle procedure concorsuali, sono riportati nella tabella che segue.

LA SITUAZIONE NAZIONALE

EMILIA-ROMAGNA

Dimensione del servizio a gara:
105 milioni di chilometri (56 urbani e 49 extraurbani)

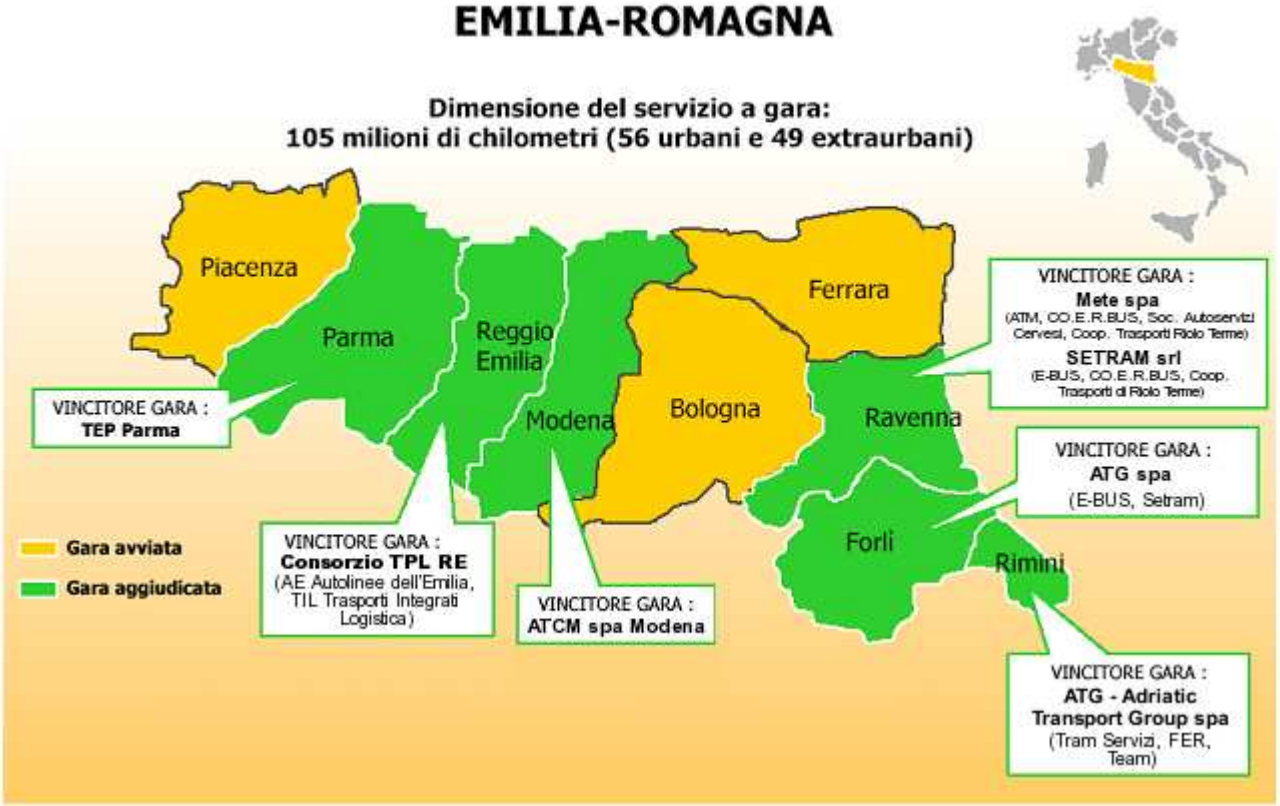


Tabella 13

Stato di attuazione gare TPL

BACINO	Ente aggiudicatore	Oggetto	Modello	Durata (base)	Km annui	Base d'asta	Stato procedura	Aggiudicatari
PIACENZA	Tempi Agenzia S.p.A.	• Progettazione ed esercizio dei servizi • Gestione delle reti e degli impianti	• Contratto "Gross Cost"	• 6 anni	• 8.345.600	• 17.782.699 (annua)	•inviato capitolato	• (aggiudicazione prevista luglio 2005)
PARMA	Soc. per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale	• Esercizio dei servizi urbani di bacino e interbacino	• Contratto "Net Cost"	• 3 anni	• 12.767.058	• 72.600.543 (tot.)	•**AGGIUDICATA**	• **TEP S.p.A. Parma**
REGGIO EMILIA	Consorzio ACT	• Progettazione ed esercizio dei servizi	• Contratto "Gross Cost"	• 3 anni	• 9.067.633	• 54.300.298 (tot.)	•**AGGIUDICATA**	• **Consorzio TPL Reggio Emilia**
MODENA	Agenzia per la Mobilità e il TPL di Modena	• Esercizio dei servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani	• Contratto "Net Cost"	• 2 anni + 4 mesi	• 12.520.000	• 21.060.000 (annua)	•**AGGIUDICATA**	• **ATCM S.p.A. - Modena**
BOLOGNA	SRM – Soc. Reti e Mobilità S.p.A.	• Esercizio dei servizi urbani e interbacino e di linea tram su gomma se attivata • Gestione delle reti e degli impianti	• Contratto "Net Cost"	• 8 anni	• 36.550.000	• 73.106.550 (annua)	•pubblicato bando	• (aggiudicazione prevista dicembre 2005)
FERRARA	Agenzia per la Mobilità e il TPL di Ferrara	• Progettazione ed esercizio dei servizi	• Contratto "Gross Cost"	• 5 anni + 3,5 mesi	• 9.099.309	• 18.700.000 (annua)	•prequalificati concorrenti	• (aggiudicazione prevista luglio 2005)
RAVENNA	Agenzia locale per la Mobilità e il Trasporto Pubblico nella provincia di Ravenna	• Progettazione ed esercizio dei servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua • Gestione delle reti e degli impianti	• Contratto "Net Cost"	• 5 anni + 3,5 mesi	• 6.460.000	• 11.350.468 (annua)	•**AGGIUDICATA**	• **Società consortile per Azioni METE S.p.A. – Ravenna** • **Servizi Trasporti Mobilità SETRAM S.r.l. - Forlì**
FORLÌ-CESENA	Consorzio ATR	• Esercizio dei servizi urbani di bacino e interbacino	• Contratto "Gross Cost"	• 2 anni + 3,5 mesi	• 9.143.543	• 34.815.000 (tot.)	•**AGGIUDICATA**	• **Società Consortile A.T.G. S.p.A. - Rimini**
RIMINI	Agenzia TRAM	• effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale autofilotranviario	• Contratto "Gross Cost"	• 3 anni	• 8.063.414	• 60.786.000 (tot.)	•**AGGIUDICATA**	• **Società Consortile A.T.G. S.p.A. - Rimini**

5. AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ ASSOCIATE (ALMA)

Alla fine del mese di gennaio 2005, le nove Agenzie locali per la mobilità della Regione Emilia-Romagna hanno costituito tra loro, pur mantenendo ciascuna la propria autonomia e forma giuridica, l'Associazione ALMA (Agenzie Locali per la Mobilità Associate).

ALMA ha sede legale a Bologna presso la sede regionale della Associazione dei Comuni e delle Province, e sede operativa a Forlì, presso l'Agenzia per la mobilità ATR.

ALMA rappresenta lo strumento operativo e di rappresentanza volto a rafforzare il ruolo di studio e approfondimento, a supporto della pianificazione e controllo del T.P.L. e più in generale della mobilità, nel rispetto e in attuazione degli indirizzi in materia di programmazione delle amministrazioni pubbliche locali e regionali.

Affianca la Regione Emilia-Romagna e la sua Agenzia Trasporti Pubblici, per la promozione di una mobilità sostenibile, per la sensibilizzazione dell'opinione pubblica e delle istituzioni sui valori e le problematiche ambientali, sociali ed economiche dell'attività di trasporto.

SEZIONE 2 - SETTORE FERROVIARIO

6. IL SETTORE FERROVIARIO

6.1. SERVIZI FERROVIARI REGIONALI E LOCALI

Il settore del trasporto pubblico relativo ai **servizi ferroviari regionali e locali**, con riguardo all'anno 2004, può essere rappresentato nei termini di cui alla figura 42.

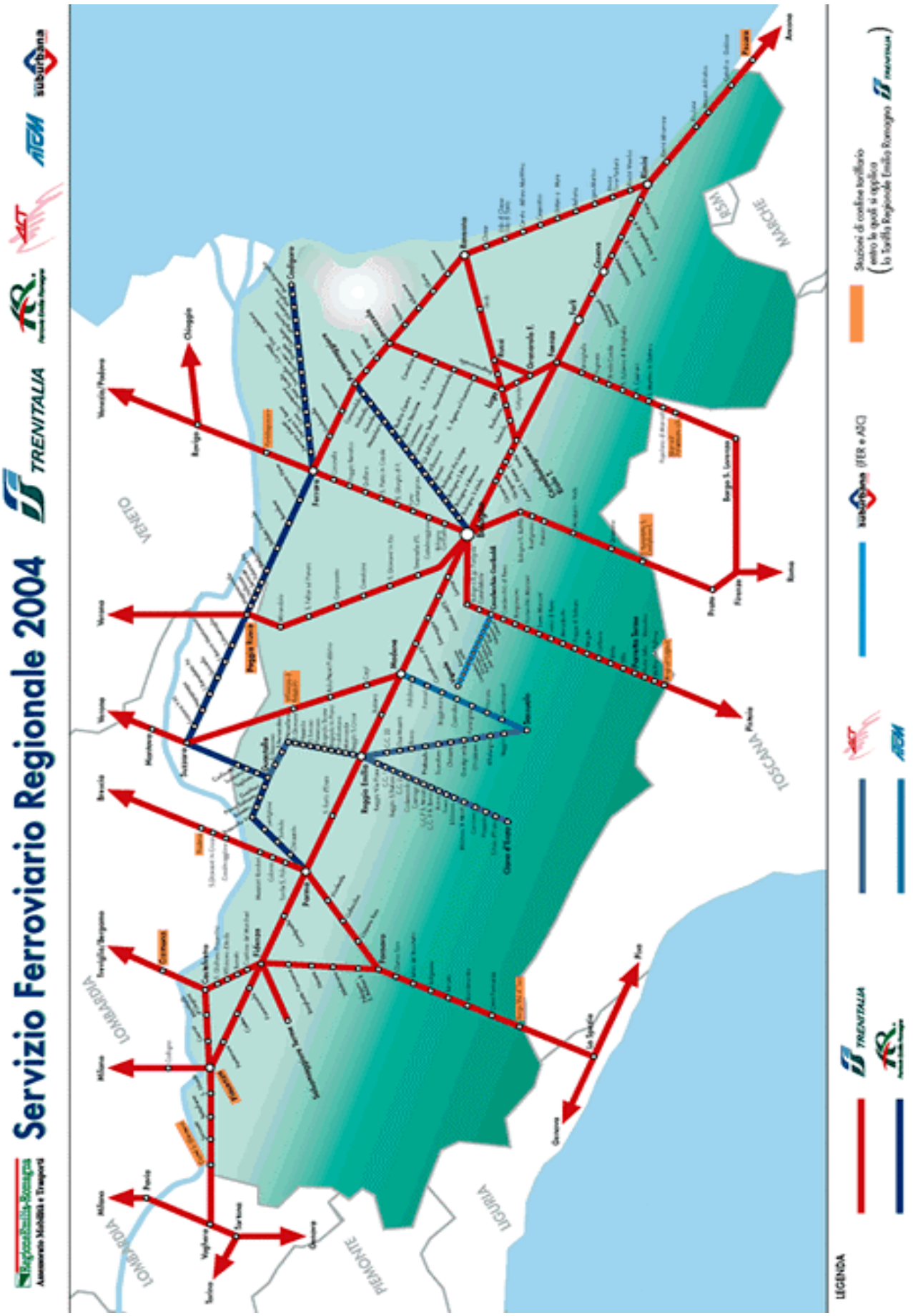
▪ *Estensione linee RFI SpA in Regione:* ▪ *Estensione linee regionali:* ▪ *Treni giornalieri di competenza regionale:* ▪ *Stazioni e fermate:* *(è prevista la realizzazione di ulteriori 20 stazioni/fermate)*	– *circa **1.000 km*** – *circa **330 km*** – *circa **900*** – ***252** in territorio regionale* – ***12** in territorio nazionale*
▪ *Passeggeri annualmente trasportati per TPL:* – *Trenitalia: circa **34 milioni*** – *altre aziende ferroviarie: **5 milioni*** ▪ *Numero pendolari/giorno:* ▪ *Numero abbonati:* – *Trenitalia: circa **28.000*** – *altre aziende ferroviarie:* ▪ *Spostamenti quotidiani "interni" alla Regione:* ▪ *Spostamenti con almeno una O/D esterna:*	– *circa **39 milioni*** – *circa **50.000*** – *più di **80.000*** – *circa **35.000***
▪ *Contributi annualmente erogati:* *(per gli esercenti le ferrovie regionali è compresa la gestione linee)* – *Trenitalia: **70 milioni** di €* – *altre Aziende regionali: **36 milioni** di €* ▪ *Contributi annui alle ferrovie regionali per manutenzioni straordinarie e rinnovi (L.297/78)* ▪ *Contributi complessivi per investimenti (Accordo con Ministero infr. e trasp. Art. 15 D.Lgs. 422/97)* ▪ *Ricavi da traffico*	– *circa **106 milioni** di €* – ***4,24 milioni** di €* – *circa **190 milioni** di €* – *circa **100 milioni** di €*
▪ *M.R., numero mezzi (loco, elettromotrici, automotrici, carrozze, ecc.):* – *Trenitalia: **485*** – *altre Aziende ferroviarie: **171*** ▪ *Numero addetti* – *Trenitalia: **1.350*** – *altre Aziende ferroviarie (al 20/12/2003, esclusi dirigenti e personale amministrativo): **785***	– ***656*** – ***2.135***
▪ *Totale annuo servizi (treni*km **2004**)(*):* – *Trenitalia: **13.029.000*** – *altre Aziende ferroviarie: **2.865.544*** ▪ *Incremento complessivo servizi)* – *Trenitalia (dal 2000 al 2004): + **929.000*** – *altre Aziende ferr. (dal 2001 al 2004): + **531.625***	– ***15.894.544*** – ***+ 7,6 %*** – ***+ 18,6 %***

(*) Ancora da accertare definitivamente a consuntivo

Figura 42
Il settore ferroviario 2004 in cifre

Nel periodo 2001/2004 detti servizi hanno subito un incremento per Trenitalia del 7% e per gli operatori regionali del 12%.

6.2. RETE FERROVIARIA REGIONALE



6.3. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Le Regioni hanno acquisito, in seguito all'attuazione del D.Lgs. 422/97, e sue s.m. e i., piene competenze in materia di trasporti ferroviari di interesse regionale, sia con riferimento ai servizi (treni R e IR) sulle direttrici nazionali rientranti nei propri territori, sia sulle linee regionali affidate in gestione alle ex gestioni commissariali governative e alle ex società concessionarie.

Le nuove competenze comprendono anche il trasferimento alla Regione dei beni facenti capo alle linee ferroviarie di attribuzione regionali (infrastrutture, stazioni ferroviarie e materiale rotabile) in gran parte già intervenuto.

Le linee ferroviarie acquisite e in corso di acquisizione da parete della Regione sono:

- la Bologna-Portomaggiore-(Dogato di Ostellato)
- la Casalecchio-Vignola
- la Ferrara-Codigoro
- la Ferrara-Suzzara
- la Parma-Suzzara
- la Modena-Sassuolo
- la Reggio Emilia-Sassuolo
- la Reggio Emilia-Guastalla
- la Reggio Emilia-Ciano d'Enza

I Rapporti tra la Regione e le aziende ferroviarie per lo svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri sono regolati da specifici "Contratti di servizio".

Per quanto attiene la gestione delle stesse linee i rapporti con le quattro aziende concessionarie che operano sulle linee regionali – FER srl, Consorzio ACT, ATCM SpA e ATC SpA - sono regolati, oltre che da uno specifico atto di concessione, anche da Contratti di programma.

6.4. I SERVIZI 2001-2004

La quantità di servizi previsti dai Contratti sottoscritti con le aziende ferroviarie sono passati:

- per Trenitalia S.p.A., dai **12.100.000 treni*km**, acquisiti dallo Stato, a 12.815.000, con un incremento dal 2001 al 2003 di circa il **5,58** %;
- per le aziende che operano sulle linee ferroviarie regionali, nello stesso triennio, da **2.324.919** treni*km a **2.571.606**, con un incremento di **10.6**%.

Nel 2004, per Trenitalia, è stato contrattualizzato un ulteriore incremento di 214.000 treni*km, portando i servizi complessivi a **13.029.000 treni*km** e il loro incremento percentuale al **7.68** %, dalla data di acquisizione delle competenze in materia ferroviaria.

Per i servizi che si svolgono sulle linee ferroviarie regionali, nel 2004, l'apertura all'esercizio:

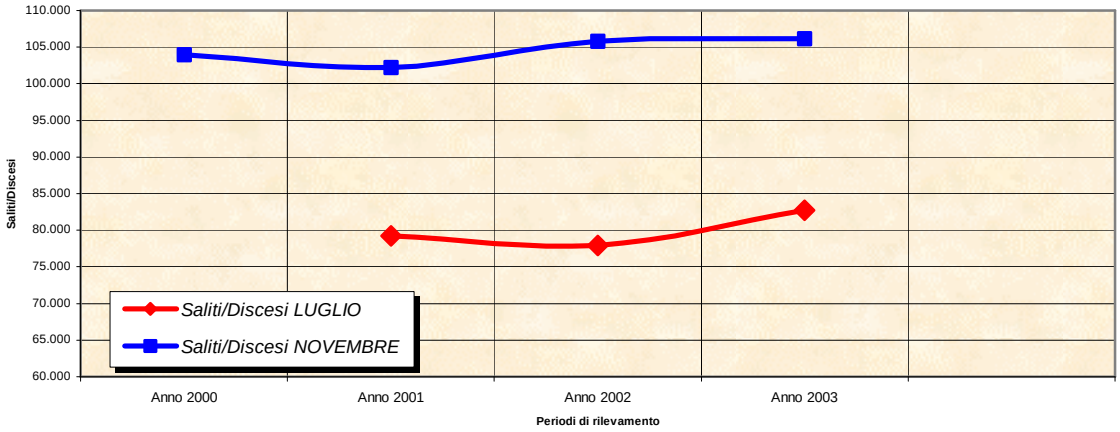
- dell'intera linea ferroviaria Casalecchio-Vignola e
- della nuova tratta, stazione di Modena ATCM-stazione di Modena RFI,

ha portato ad un ulteriore incremento, rispettivamente, di 314.150 treni*km (per i servizi sulla relazione Bologna-Vignola) e di circa 30.000 treni*km per la linea Modena-Sassuolo.

L'ammontare complessivo risulta pertanto pari a circa **2.915.000** treni*km, con un incremento dal 2001 di circa **590.000 treni*km**, corrispondente a un incremento di circa il **25,25 %**.

FREQUENTAZIONI-Trenitalia trasporto regionale

Lun/Ven	Anno 2000		Anno 2001		Anno 2002		Anno 2003		Tassi di crescita	
	Saliti Discesi	*MEDIA*	*Saliti Discesi*	*MEDIA*	*Saliti Discesi*	*MEDIA*	*Saliti Discesi*	*MEDIA*	*2001/ 2003*	*2001/ 2003 TOT.*
ESTATE			80.554	**80.213**	78.944	**78.869**	83.664	**83.820**	**4,5%**	**4,1%**
			79.872		78.794		83.976			
INVERNO	105.225	**104.629**	104.133	**103.410**	107.762	**106.904**	108.249	**107.275**	**3,7%**	
	104.033		102.686		106.045		106.302			



6.4.1. *Nuovi treni attivati dal 2001*

Anno	Linee interessate	Incrementi
2001	• Bologna-Ravenna • Bologna-Verona • Bologna-Prato • Bologna-Porretta • Modena-Mantova • Parma-La Spezia	• 2 coppie • 1 coppia Bologna-Crevalcore, 1 treno Bologna-Poggio Rusco • 1 coppia Bologna-Pianoro, 1 treno Bologna-Prato • 1 treno festivo • 1 coppia • 1 treno Borgo Taro-Parma
2002	• Bologna-Prato • • Bologna-Verona • Bologna-Ravenna • Faenza-Firenze	• 1 coppia Bologna-Firenze; prolungamento a Monzuno dei treni per Pianoro • prolungamento a Poggio Rusco dei treni per Crevalcore • 1 coppia • 1 coppia Faenza-B.go San Lorenzo

Anno	Linee interessate	Incrementi
2003	• Bologna-Porretta • Bologna-Budrio (FER) • Bologna-Vignola (ATC)	• 5 coppie Bologna-Marzabotto • 6 coppie Bologna-Budrio • 10 coppie Bologna-Bazzano
2004 (dal 14-12-2003)	• Parma-La Spezia. • Fidenza-Fornovo: • Piacenza-Cremona • Bologna-Piacenza • Bologna-Verona • Modena-Mantova • Bologna-Porretta • Modena.Sassuolo (ATCM) • Ravenna-Rimini	• 5 coppie Parma-Fornovo; 1 treno Fornovo-Borgotaro; • 1 treno • 1 coppia • 1 coppia Bologna-Parma • 1 coppia Bologna-Poggio Rusco • 1 coppia Suzzara-Mantova • 7 coppie Bologna-Marzabotto • prolungamento del servizio a Modena C.le/RFI per 22 coppie di treni • 1 treno in più
2004-*2005 allo studio (da introdurre prima del termine di validità dell'attuale orario ferroviario)*	• *Bologna-Verona* • *Ravenna-Rimini*	• *2-3 coppie Bologna-Crevalcore (se possibile, Poggio Rusco)* • *1-2 treni al servizio della costa mesi estivi*

6.4.2. Nuovi treni sulle linee nazionali da dicembre 2004

Nel dicembre 2003 Trenitalia ha modificato gli orari dei propri treni determinando, nonostante il parere contrario espresso dalla Regione, la penalizzazione di alcuni treni del trasporto regionale. Ne sono derivate situazioni di accentuato disagio nei viaggiatori, soprattutto pendolari, abituali utilizzatori di questi servizi. Con i nuovi servizi attivati a fine 2004 si è anche cercato di sanare, per quanto possibile, queste situazioni.

Linea Bologna-Piacenza-Milano	Riduzione di 10 minuti per raggiungere Piacenza da Milano Centrale con il treno IR 2139, il cui arrivo è previsto a Piacenza alle 19.48. Riduzione di tempo di 4 minuti anche per il treno IR 2039, che parte da Milano Centrale alle 17. 05, il cui tempo di percorrenza è così stato riportato entro l'ora. Collegamenti da Piacenza verso Bologna del mattino: • fermate anche a Reggio Emilia (alle 8.40 circa) e a Modena (alle 8.50 circa) per l'IC 587; • diversa regolazione della circolazione per il treno IR 2069, che provenendo da Torino porta a Bologna parecchie centinaia di pendolari con arrivo previsto alle 9.28; ciò consente di evitare l'attuale accumulo di precedenze in modo da rispettare puntualmente l'orario programmato. • Assegnata la fermata di Rubiera al Regionale 2913 in arrivo a Bologna alle 8.36, senza allungamenti di orario.

Linea Bologna-Verona	Con l'orario del 12-12-04 una attenzione particolare è stata riservata agli interventi sull'orario della linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, i cui punti qualificati sono: • due coppie di treni in più Bologna-Poggio Rusco, nella fascia pomeridiana-serale; con queste nuove corse i collegamenti fra Bologna e Crevalcore diventano 21 al giorno. • un sostanziale posticipo dell'orario di passaggio del treno del mattino R11445: • viene comunque reso stabile il servizio per i pendolari del treno EN 289, che svolgerà così a tutti gli effetti un servizio regionale in più. Le conseguenze del gravissimo incidente di Crevalcore hanno determinato la possibilità di anticipare radicalmente, dal 7 Febbraio 2005, passi importanti verso l'orario cadenzato. Anticipando di 10 mesi la adozione dell'orario che era allo studio per il dicembre 2005. Con il nuovo orario, mentre nel 2004 meno di 1/3 dei treni del trasporto regionale su questa linea poteva dirsi cadenzato, dal 7 febbraio '05 la proporzione si inverte e quasi ¾ dei treni partono da Bologna esattamente al minuto '07 o al minuto '37 e vi arrivano esattamente al minuto '23 o al minuto'53. Per lo sfruttamento integrale delle potenzialità del cadenzamento si dovrà attendere il completamento del raddoppio e ulteriori rilevanti risorse: in ogni caso dal dicembre 2005, con il raddoppio completato fino a S.Giovanni in Persiceto, verrà consolidata e migliorata questa struttura regolare dei treni del trasporto regionale. Nel dicembre 2006, con il previsto raddoppio fino a Crevalcore, si potranno avere ulteriori miglioramenti. Fino al completamento della messa in sicurezza della linea Bologna-Verona, estate 2005, lo schema trova ora una prima applicazione, pur con rilevanti eccezioni: • Per due ore e mezzo al mattino, dalle 7.48 alle 11.07 non ci sono treni che partono da Bologna, così come non ce ne sono in arrivo per 3 ore tra le 9.15 e le 12.23. questo per rendere possibile gli interventi di manutenzione della linea. • Alcuni treni, soprattutto al mattino, mantengono orari discosti dal cadenzamento teorico per motivi tecnici dovuti anche ai lavori per l'alta velocità a Bologna.
Linea Bologna-Porretta	• Nuova coppia di treni Bologna-Porretta, con partenza da Bologna alle 18.35 e ritorno da Porretta alle 20.44; questa misura ha comportato la soppressione della coppia Bologna-Marzabotto con partenza da Bologna alle 19.35 e ritorno da Marzabotto alle 19.18. • Tempo di percorrenza di 63' per la tratta Bologna Porretta e di 62' per il percorso inverso per i treni cadenzati, in relazione all'intervenuta apertura al servizio della fermata di Pian di Venola.
Linea Bologna-Firenze	Fermata di Rastignano per i treni R.
Linea Faenza-Firenze	• Programmazione di alcuni treni festivi sulla base di un calendario definito dalle amministrazioni locali di Toscana e Emilia-Romagna. • Aumento della composizione per il treno R6799, portato a 4 carrozze.
Linea Bologna-Rimini	• Prolungamento su Ancona del R11545 (partenza da Bologna alle 17.36) e contestuale treno da Ancona (l'IR2126) entrambi limitati a Pesaro. • Introduzione della fermata Rimini Fiera per treni concordati. Attribuzione ad alcuni treni della fermata Rimini Miramare, in occasione delle fiere. • Prolungamento da Faenza a Rimini del treno R6469, per garantire la presenza di un treno da Bologna per Forlì-Cesena dopo le 21.15.
Linea Rimini-Bologna-Piacenza	• Collegamento diretto con la riviera in più, con la prosecuzione su Parma, arrivo alle 23.30, del R 6570 proveniente da Rimini.

6.5. I CORRISPETTIVI 2001-2004

Nel triennio 2001-2003 i corrispettivi assegnati dalla Regione a Trenitalia sono passati da **65.684.021** euro, nel 2001, a **69.308.515** nel 2003, consolidandosi nel 2004 su tale cifra.

Nel triennio 2001-2003 i corrispettivi assegnati dalla Regione alla aziende ferroviarie che operano sulle proprie linee:

- per FER, ACT e ATCM, si sono consolidati su un ammontare complessivo di **19.903.216 euro**;
- per ATC, in relazione alla riapertura all'esercizio ferroviario della tratta Casalecchio-Bazzano della linea Casalecchio-Vignola, intervenuta nel 2003, il corrispettivo contrattuale (ricomprendendo in esso anche gli oneri finanziari per la gestione dell'infrastruttura) è passato da **2.200.000** euro, nel 2001, a **5.473.745** nel 2003..

I contributi annualmente assegnati alle aziende che operano sulle linee ferroviarie regionali sono i seguenti (IRAP compresa):

	per Contratto di Servizio	**per Contratto di Programma**	**Totale**
FER	13.876.163,96	6.197.482,79	20.073.646,75
ACT	4.906.340,54	3.150.387,08	8.056.727,62
ATCM	1.120.711,47	1.032.913,80	2.153.625,27

Un discorso a parte va fatto per l'**ATC** in relazione alla parziale apertura della linea Casalecchio-Vignola, intervenuta nel settembre del 2003 fino a Bazzano, che ha imposto, in attesa della sua apertura, il finanziamento di servizi sostitutivi su gomma e la definizione di un Contratto di Servizio e di Programma, indistinto tra servizi e gestione della rete, con l'assegnazione delle seguenti risorse (in euro):

2001	**2002 (*)**	**2003 (**)**
2.200.000,00	2.800.000,00	5.473.745,00

(*) Compresi 600.000 euro per interventi straordinari occorrenti per l'avvio dell'esercizio.

(**) Avvio servizio ferroviario sulla tratta Bologna-Bazzano

Nel settembre del 2004 è stata aperta al pubblico esercizio anche la restante tratta Bazzano-Vignola.

6.5.1. Contratti di servizio con Trenitalia e relativi atti integrativi 2001-2004.

	VOLUMI DI SERVIZIO PROGRAMMATI (TRENI*KM)	**CORRISPETTIVI CONTRATTUALI (EURO)**
2001	12.267.000	65.684.021
2002	12.630.000	68.652.615
2003	12.815.000	69.308.515
2004	13.029.000	69.308.515

I servizi programmati, come già rilevato, hanno fatto registrare un incremento del 7,68 % nel quadriennio 2001-2004.

A fronte di un evidente scadimento dei servizi prodotti da Trenitalia, intervenuta nella seconda parte del 2003, e di altre diffuse carenze, oggetto di proteste degli utenti e delle forze sociali, oltre che motivo di forte preoccupazione degli Enti Locali, la Regione ha definito con Trenitalia un Atto Integrativo contenente requisiti di qualità dei servizi più impegnativi, soprattutto in merito:

- alla puntualità dei treni a percorso medio-breve;
- alla qualità e puntualità del materiale rotabile impiegato;
- alla composizione dei treni quanto a numero di carrozze impiegate nel servizio passeggeri e di posti effettivamente offerti,
- alla trasparenza dei rapporti di Trenitalia con RFI, e gli altri gestori di infrastrutture eventualmente interessati, al momento della richiesta di tracce per esercizi successivi a quello in vigore;

6.5.2. Contratti di servizio con le altre aziende ferroviarie.

	2001	**2002**	**2003**	**2004**
TRENI*KM	**PROGRAMM.**	**PROGRAMM.**	**PROGRAMM.**	**PROGRAMM.**
FER	1.595.709	1.648.970	1.750.281	1.750.281
ACT	567.655	580.005	577.847	577.847
	161.555	161.789	161.789	164.638 (**)
ATC (*)	**----**	**---**	78.840	314.150
TOT.	**2.324.919**	**2.390.764**	**2.571.606**	**2.806.916**

(*) L'attivazione dei servizi sulla tratta Bologna-Casalecchio-Bazzano della linea Casalecchio-Vignola ha avuto avvio nel mese di settembre del 2003.

(**) I servizi effettivamente svolti dall'ATCM in seguito all'apertura della tratta MO/ATCM-MO/RFI ammontano complessivamente a circa 190.000 treni*km.

CORRISPETTIVI FINANZIARI PER I "SERVIZI" (in EURO)

	COME DA CONTRATTO 2001	**COME DA CONTRATTO 2002**	**COME DA CONTRATTO 2003**
FER	13.876.163,96	13.876.163,96	13.876.163,96
ACT	4.906.340,54	4.906.340,54	4.906.340,54
ATCM	1.120.711,47	1.120.711,47	1.120.711,47
TOT.	19.903.215,97	19.903.215,97	19.903.215,97

7. RISULTATI TECNICO-ECONOMICI

7.1. TRENITALIA

7.1.1. Considerazioni di sintesi

Il **fabbisogno complessivo della Direzione Regionale Emilia-Romagna** evidenziato negli ultimi prospetti forniti da Trenitalia nell'ambito dell'attività di monitoraggio del Contratto di Servizio 2003 si attesta sui **77 milioni di euro** (in aumento del 10% circa rispetto al 2000) rispetto ad un **trasferimento statale** complessivamente pari (contratto base + integrativo) ad **euro 69.308.515,86**.

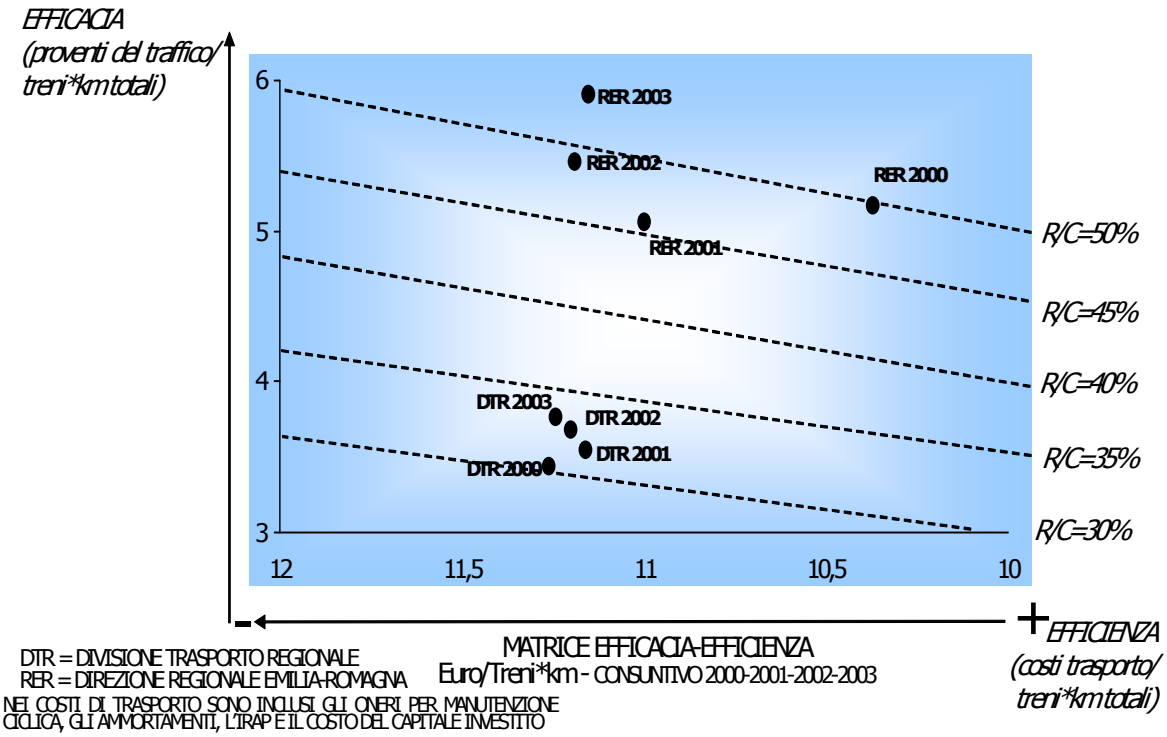
NEI RICAVI DI ESERCIZIO SONO INCLUSI GLI INTROITI DA CAPITALIZZAZIONE MANUTENZIONE CICLICA.
NEI COSTI SONO INCLUSI GLI ONERI DI MANUTENZIONE CICLICA.

L'analisi di dettaglio del trend dei **costi chilometrici** consente di evidenziare:

- ✓ per quanto riguarda i costi di trasporto, un progressivo incremento dal 2000 al 2002, ed una lieve contrazione dal 2002 al 2003;
- ✓ per quanto riguarda gli oneri di pedaggio, con l'unica eccezione 2002, un trend in crescita, con un sensibile incremento dal 2002 al 2003.

La **matrice efficacia-efficienza**, riferita alla totalità dei servizi regionali (regionali e interregionali, incluso il contratto di servizio aggiuntivo), evidenzia il trend registrato a livello nazionale e regionale in termini di costi operativi chilometrici, proventi del traffico chilometrici e rapporto ricavi/costi. Dall'analisi si rileva innanzitutto la migliore collocazione in termini di efficienza e, soprattutto, di efficacia, della Direzione Regionale Emilia-Romagna rispetto alla Divisione Trasporto Regionale.

Dal 2000 al 2002 la progressiva riduzione del livello di efficienza della Direzione Regionale, seppure mitigato nel 2002 da un incremento dell'efficacia, determina un **peggioramento del rapporto ricavi/costi**. Nel 2003 per effetto di uno spostamento "virtuoso", verso livelli di costo inferiori e ricavi unitari superiori, si verifica un'**inversione di tendenza**.

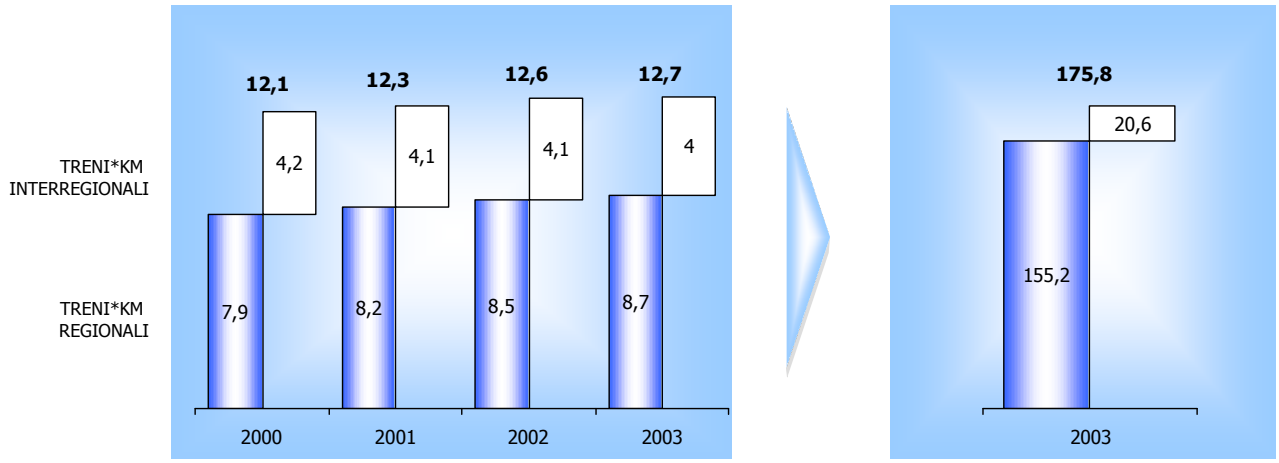


7.1.2. Dati economici e sul servizio

Sono stati presi in considerazione, e confrontati con il dato totale di Divisione a livello nazionale, i **seguenti parametri**:

- ✓ volumi di servizio erogato;
- ✓ costi operativi chilometrici del servizio;
- ✓ proventi del traffico chilometrici;
- ✓ rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.

Dal 2000 al 2003 **i volumi di servizio erogati dalla Direzione Regionale aumentano del 5% circa** (+600.000 treni*km), esclusivamente per lo **sviluppo della componente regionale del servizio**.

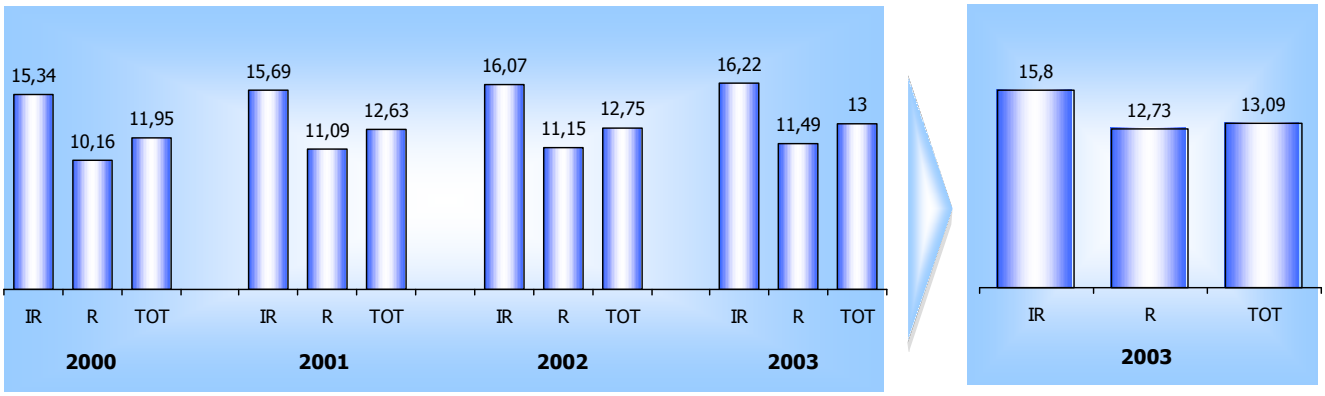


DIREZIONE REGIONALE EMILIA-ROMAGNA

DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE

SERVIZIO OFFERTO
VALORI ESPRESSI IN MILIONI DI TRENI*KM

Dal 2000 al 2003 **i costi chilometrici della Direzione Regionale aumentano di 1,05 euro** a livello complessivo (+9% circa), per l'effetto combinato dell'incremento del 6% dei costi unitari del servizio interregionale e del 13% dei costi unitari del servizio regionale. Nel 2003 il **differenziale negativo rispetto ai dati di Divisione è complessivamente pari a 9 centesimi** (+42 centesimi per il servizio interregionale e -1,24 euro per il servizio regionale).



DIREZIONE REGIONALE EMILIA-ROMAGNA

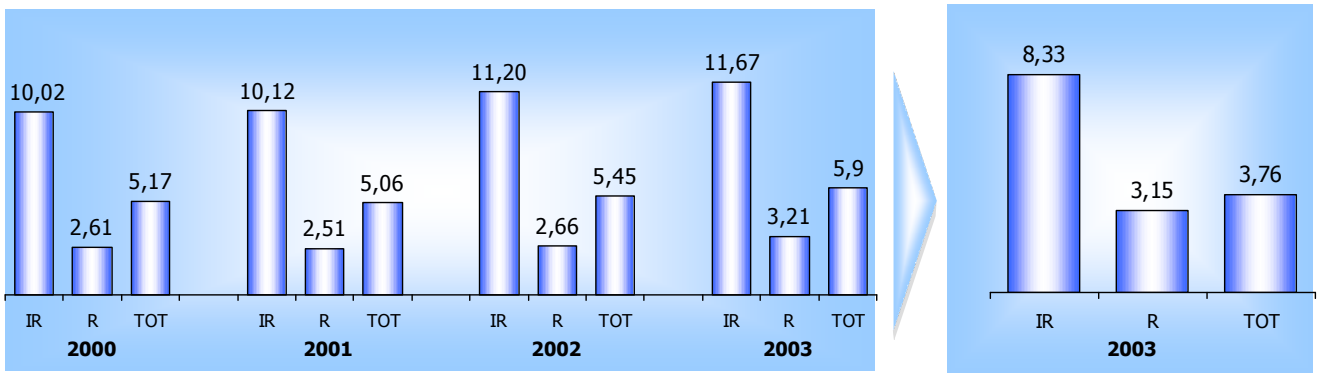
DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE

COSTO OPERATIVO CHILOMETRICO DEL SERVIZIO
(Euro/treno*km)

A SCOPO PRUDENZIALE, OLTRE AL PEDAGGIO I COSTI INCLUDONO, GLI ONERI DI MANUTENZIONE CICLICA, GLI AMMORTAMENTI, L'IRAP E IL COSTO DEL CAPITALE INVESTITO.

Dal 2000 al 2003 **i proventi del traffico chilometrici della Direzione Regionale aumentano di 73 centesimi** a livello complessivo (+14%), per l'effetto combinato dell'incremento del 16% dei proventi unitari del servizio interregionale e del 23% dei proventi unitari del servizio regionale. Nel 2003 il **differenziale positivo rispetto ai dati di Divisione**

è pari a 2,14 euro (+3,34 euro per il servizio interregionale e +6 centesimi per il servizio regionale).

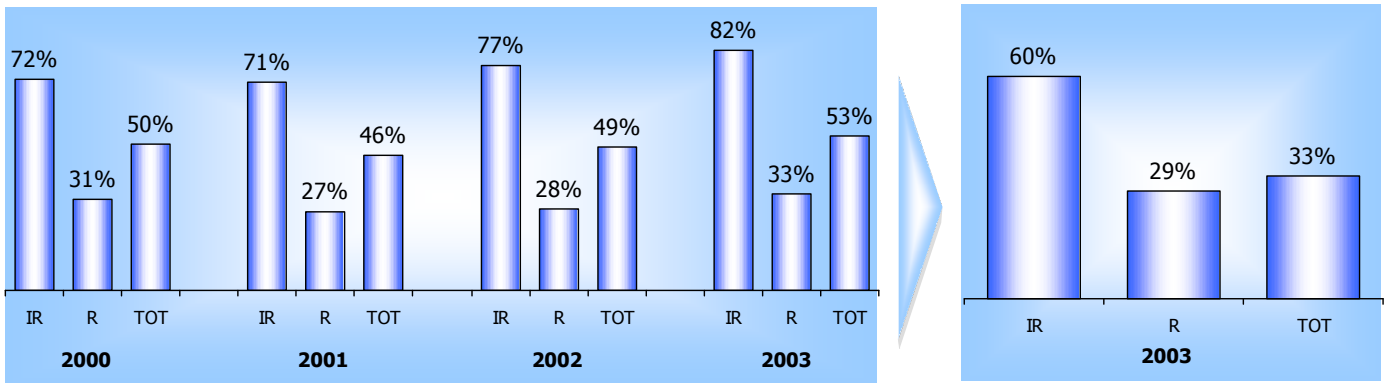


DIREZIONE REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA

DIVISIONE
TRASPORTO REGIONALE

PROVENTI DEL TRAFFICO CHILOMETRICI
(Euro/treno*km)

Dal 2000 al 2003 la dinamica dei costi operativi e dei proventi del traffico determina un **miglioramento del rapporto ricavi/costi del 3%**, risultante dall'effetto combinato dell'incremento del 10% del dato relativo alla componente interregionale e del 2% del dato relativo alla componente regionale. Nel 2003 il **differenziale positivo rispetto ai dati di Divisione è pari al 20%**(+22% per il servizio interregionale e +4% per il servizio regionale).



DIREZIONE REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA

DIVISIONE
TRASPORTO REGIONALE

RAPPORTO TRA PROVENTI DEL TRAFFICO E COSTI OPERATIVI
AL NETTO DEI COSTI DI INFRASTRUTTURA

I COSTI OPERATIVI INCLUDONO GLI ONERI PER MANUTENZIONE CICLICA, GLI AMMORTAMENTI, L'IRAP E IL COSTO DEL CAPITALE INVESTITO

7.2. FERROVIE REGIONALI

7.2.1. Considerazioni di sintesi

Sono stati presi in considerazione i seguenti parametri, riferiti alla totalità delle Ferrovie Regionali, costituite dalla FER, dalle Ferrovie Reggiane (ACT) e dalla Ferrovia Modena Sassuolo (ATCM), con alcuni approfondimenti mirati per singola azienda:

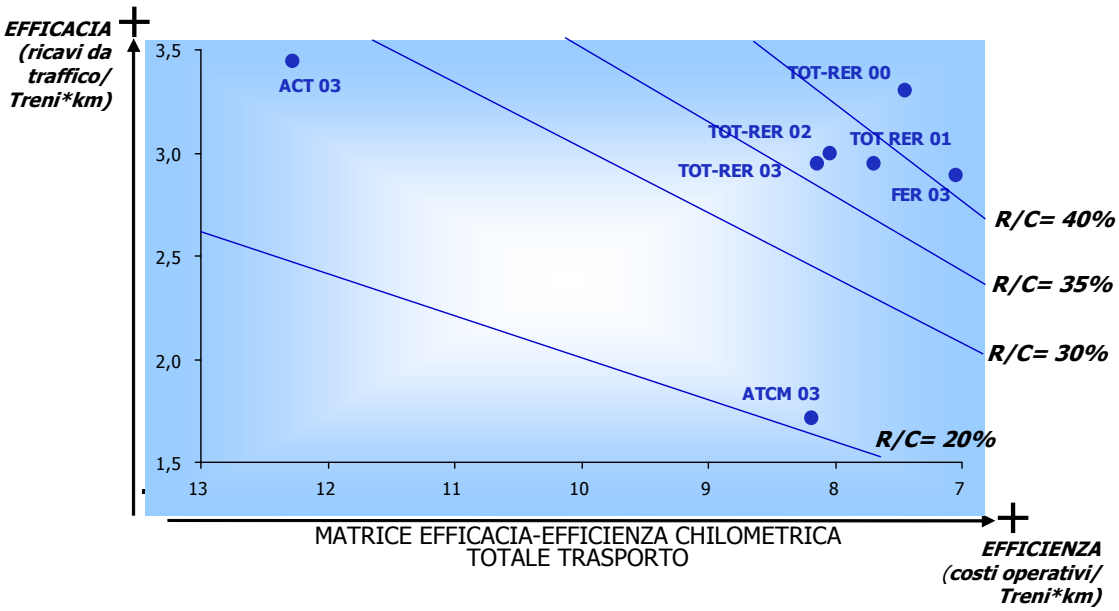
- ✓ volumi di servizio erogato;
- ✓ organici;
- ✓ conti economici per natura e per destinazione;
- ✓ costi operativi chilometrici del servizio e per chilometro di rete;
- ✓ proventi del traffico chilometrici.

La **matrice efficacia-efficienza** sintetizza, per quanto riguarda il solo Trasporto, il posizionamento del servizio ferroviario regionale in termini complessivi dal 2000 al 2003 e di ciascuna azienda nel 2003.

A livello complessivo regionale è evidente il **progressivo spostamento verso livelli di ricavi più bassi (perdita di efficacia) e verso livelli di costi unitari più alti (perdita di efficienza)**, in ogni caso sempre nel rispetto del rapporto ricavi/costi del 35% previsto dal decreto di riforma.

Le coordinate delle **singole aziende** evidenziano:

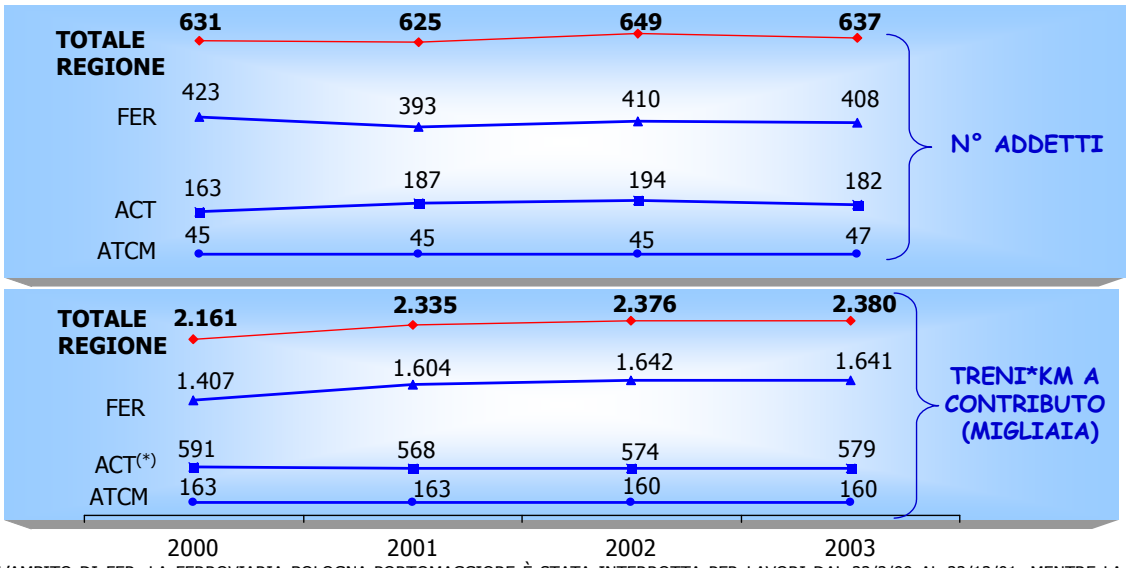
- ✓ per **FER**, ricavi in linea con il totale Regione e costi più bassi (ricavi/costi = 41%);
- ✓ per **ACT**, costi decisamente elevati e proventi leggermente superiori rispetto al totale Regione (ricavi/costi = 28%);



- ✓ per **ATCM**, costi in linea con il totale Regione e ricavi nettamente inferiori (ricavi/costi = 21%).

7.2.2. Dati economici e sul servizio a livello aggregato regionale

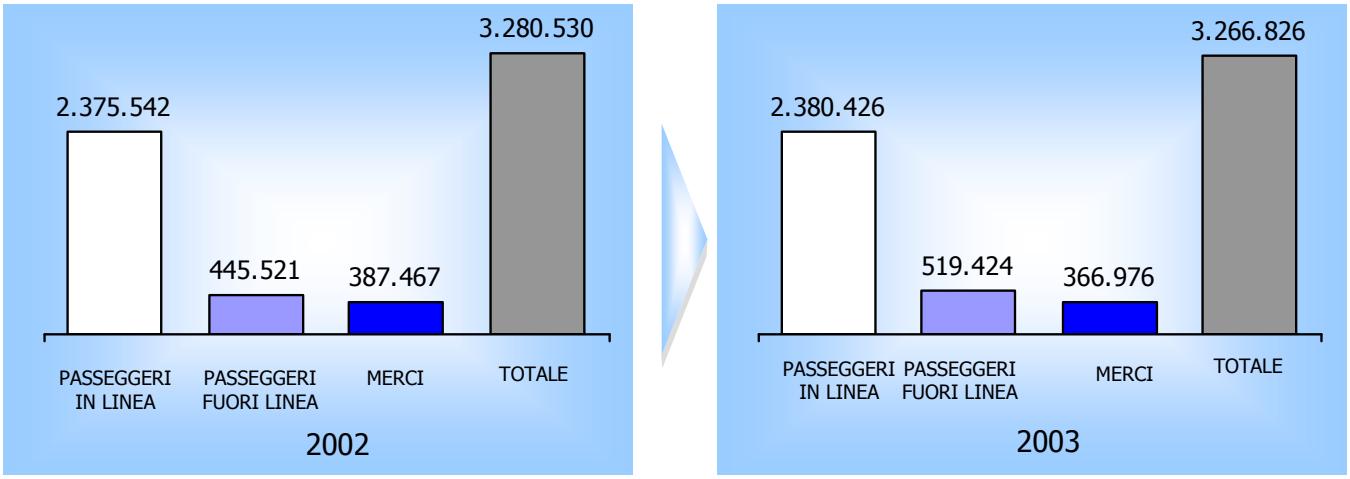
Dal 2000 al 2003 **gli organici aumentano di 6 unità** e tale incremento è totalmente ascrivibile ad ACT e solo parzialmente compensato dal trend in diminuzione del personale di FER. Nel medesimo periodo **le percorrenze di TPL erogate aumentano del 10% circa**, unicamente per effetto del trend in crescita fatto registrare da FER.



NELL'AMBITO DI FER, LA FERROVIARIA BOLOGNA-PORTOMAGGIORE È STATA INTERROTTA PER LAVORI DAL 22/2/99 AL 22/12/01, MENTRE LA LINEA SUZZARA-FERRARA NON È STATA IN ESERCIZIO PER IL MEDESIMO MOTIVO DAL 28/9/99 ALL'11/6/00.

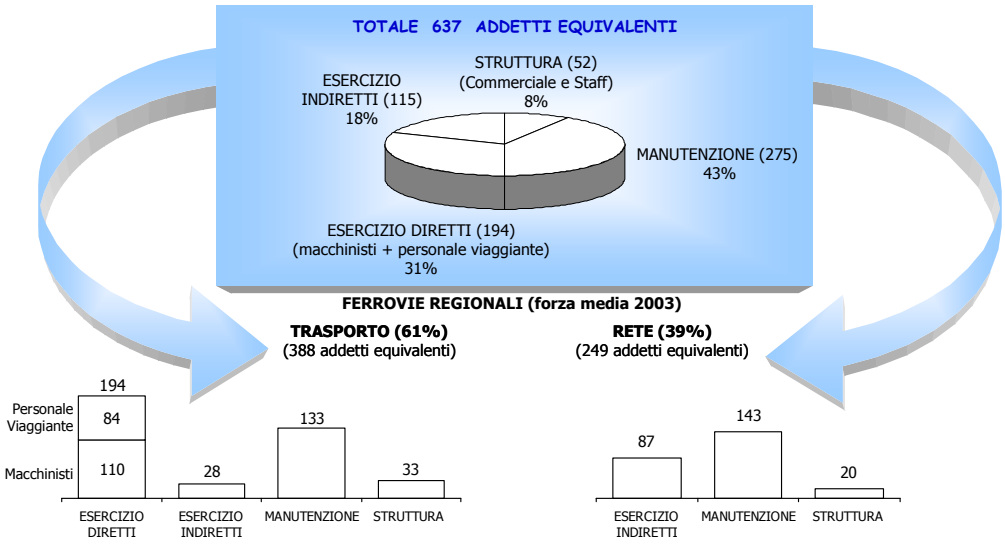
(*) DATI AL NETTO DELLE DOPPIE TRAZIONI.

Dal 2000 al 2002, a parte il **lieve incremento dei servizi di TPL**, si riscontra un **aumento dei noleggi-fuori linea** (+17%) **a scapito delle merci** (-5%).



VOLUMI DI SERVIZIO EROGATI (TRENI*KM)

A livello complessivo dall'**analisi degli organici** emerge una **struttura abbastanza bilanciata**, con più del 60% degli addetti dedicati al trasporto. Di questi ultimi, il 57% fa capo all'Esercizio, il 34% alla Manutenzione e il restante 9% alla Struttura.



Dal 2000 al 2003 la dinamica dei costi (+10%) e dei ricavi (+10%) fa registrare, a livello complessivo, un **incremento del fabbisogno della gestione caratteristica** pari a circa 2,7 milioni di euro. Il trend dei costi e dei ricavi è in crescita per tutto il quadriennio, con una sola battuta d'arresto nel 2001.

Le voci di costo maggiormente interessate sono gli **oneri diversi di gestione** (+1,8 milioni di euro) e il **personale** (+900.000 euro). Per quanto riguarda i ricavi, l'andamento evidenziato dipende esclusivamente dalla dinamica degli "altri proventi di esercizio": focalizzando l'analisi sui proventi del traffico nel periodo di riferimento si rileva infatti una contrazione del 7% circa.

	2000	2001	2002	2003
RICAVI DI ESERCIZIO	**11.508**	**10.842**	**11.382**	**12.611**
PROVENTI DEL TRAFFICO	10.364	9.418	9.634	9.625
ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.144	1.424	1.747	2.986
COSTI DI ESERCIZIO	**38.180**	**37.726**	**40.722**	**41.941**
CONSUMI DI MATERIE	3.794	3.917	4.041	3.936
SERVIZI DI TERZI	5.971	4.982	5.915	6.424
PERSONALE	26.077	25.431	26.406	26.981
AMMORTAMENTI	213	299	535	710
ACCANTONAMENTI PER RISCHI	127	775	412	41
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.998	2.323	3.412	3.850
RICAVI - COSTI DI ESERCIZIO	**-26.672**	**-26.884**	**-29.340**	**-29.330**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-90	25	37	-32
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	89	723	1.685	-389
IMPOSTE SU UTILE DI ESERCIZIO	0	1.068	623	460
FABBISOGNO COMPLESSIVO	**-26.673**	**-27.204**	**-28.241**	**-30.212**
CORRISPETTIVI CONTRATTUALI	28.130	30.284	30.284	30.284
FABBISOGNO RESIDUO/UTILE ES.	**1.457**	**3.080**	**2.043**	**72**

CONTO ECONOMICO PER NATURA
MIGLIAIA DI EURO – TRASPORTO + RETE

TRA I COSTI DEL PERSONALE È INCLUSA L'IRAP

L'**analisi per centro di costo** evidenzia incrementi rilevanti nella **Struttura** (+2,8 milioni di euro, pari al 55%) e, in misura nettamente inferiore, nella **Manutenzione** (+942.000 euro, pari al 6%).

	2000	2001	2002	2003
RICAVI DI ESERCIZIO	**11.508**	**10.842**	**11.382**	**12.611**
PROVENTI DEL TRAFFICO	10.364	9.418	9.634	9.625
ALTRI PROVENTI DI ESERCIZIO	1.144	1.424	1.747	2.986
COSTI DI ESERCIZIO	**38.180**	**37.726**	**40.722**	**41.941**
MANUTENZIONE	15.684	13.967	16.331	16.626
ESERCIZIO	17.390	16.342	16.613	17.376
STRUTTURA (Commerciale e Staff)	5.107	7.417	7.777	7.939
RICAVI - COSTI DI ESERCIZIO	**-26.672**	**-26.884**	**-29.340**	**-29.330**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-90	25	37	-32
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	89	723	1.685	-389
IMPOSTE SU UTILE DI ESERCIZIO	0	1.068	623	460
FABBISOGNO COMPLESSIVO	**-26.673**	**-27.204**	**-28.241**	**-30.212**
CORRISPETTIVI CONTRATTIALI	28.130	30.284	30.284	30.284
FABBISOGNO RESIDUO/UTILE ES.	**1.457**	**3.080**	**2.043**	**72**

CONTO ECONOMICO PER DESTINAZIONE
MIGLIAIA DI EURO – TRASPORTO + RETE

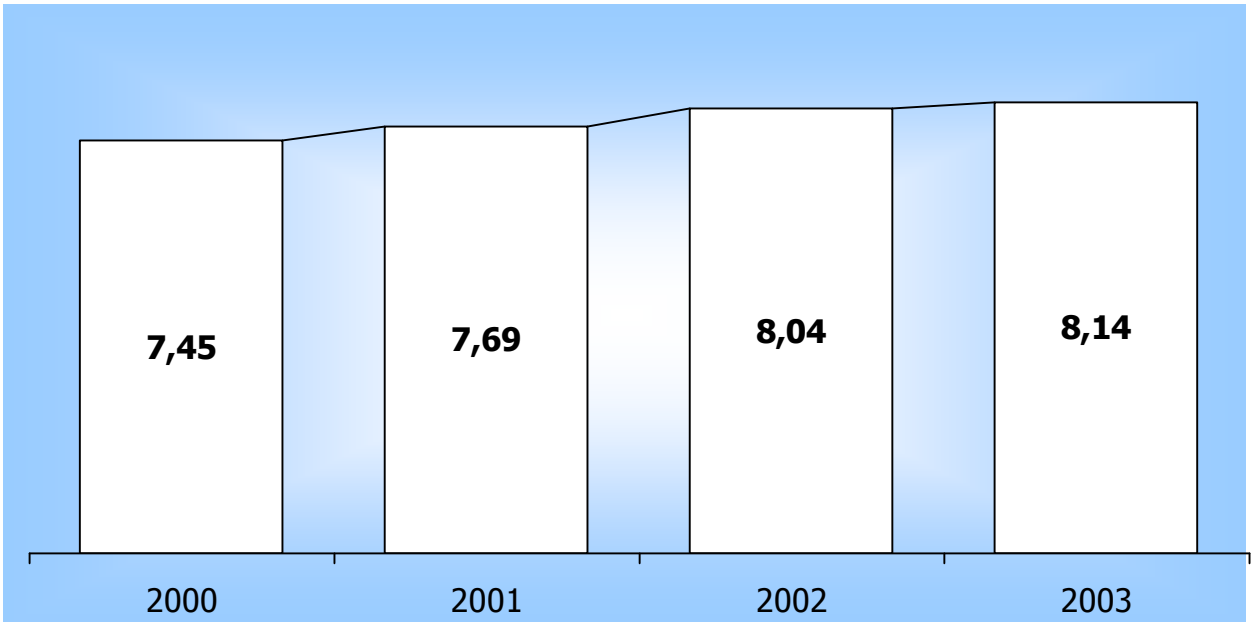
TRA I COSTI DEL PERSONALE È INCLUSA L'IRAP

Circoscrivendo l'analisi al 2003 si rileva una situazione di sostanziale pareggio a livello complessivo, con un risultato positivo nel Trasporto ed una perdita nella Rete. Tale situazione potrebbe essere parzialmente equilibrata con l'introduzione del pedaggio.

	2003		
	TRASPORTO	RETE	TOTALE
RICAVI DI ESERCIZIO	**10.595**	**2.016**	**12.611**
PROVENTI DEL TRAFFICO	9.625	0	9.625
ALTRI PROVENTI DI ESERCIZIO	970	2.016	2.986
COSTI DI ESERCIZIO	**26.606**	**15.336**	**41.941**
MANUTENZIONE	8.182	8.443	16.626
ESERCIZIO	13.244	4.132	17.376
STRUTTURA (Commerciale e Staff)	5.179	2.760	7.939
RICAVI - COSTI DI ESERCIZIO	**-16.010**	**-13.320**	**-29.330**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-32	0	-32
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-389	0	-389
IMPOSTE SU UTILE DI ESERCIZIO	283	177	460
FABBISOGNO COMPLESSIVO	**-16.715**	**-13.497**	**-30.212**
CORRISPETTIVI CONTRATTIALI	19.903	10.381	30.284
FABBISOGNO RESIDUO/UTILE ES.	**3.188**	**-3.116**	**72**

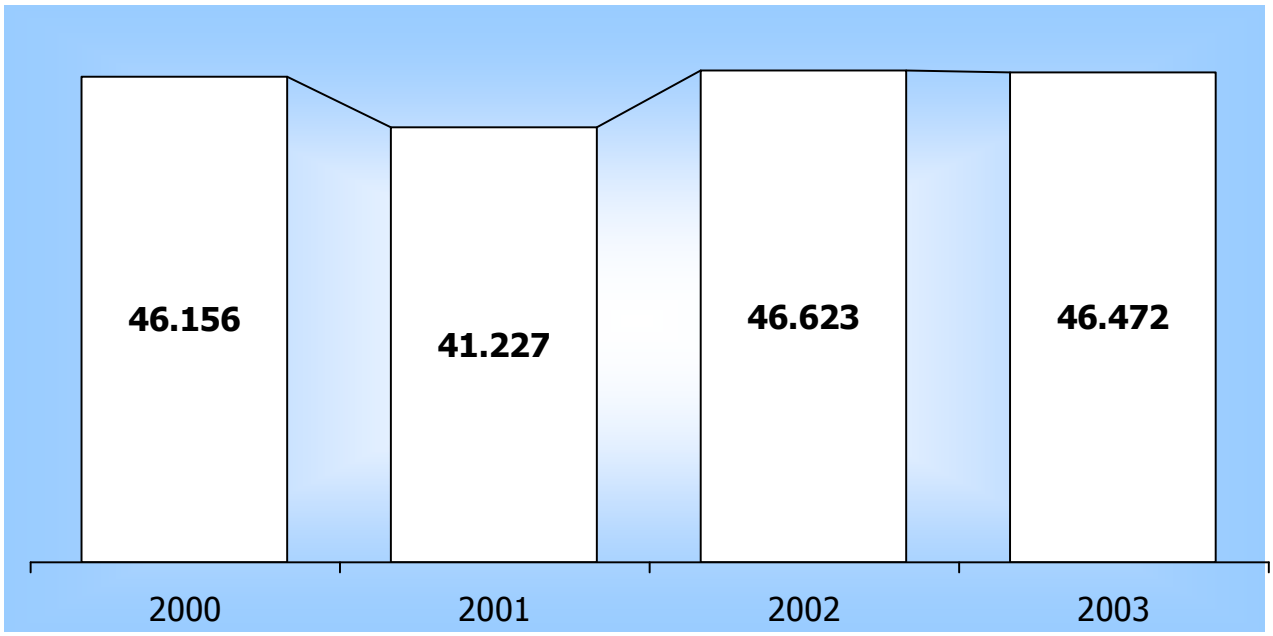
CONTO ECONOMICO PER DESTINAZIONE
(migliaia di euro)

Nel periodo di riferimento i **costi operativi chilometrici** riferiti al **Trasporto** si presentano **in crescita** (+69 centesimi, pari al 9%), con un aumento particolarmente significativo nel 2002 (+35 centesimi, pari al 5%).



COSTI OPERATIVI CHILOMETRICI
(DATI ESPRESSI IN EURO - TRASPORTO)

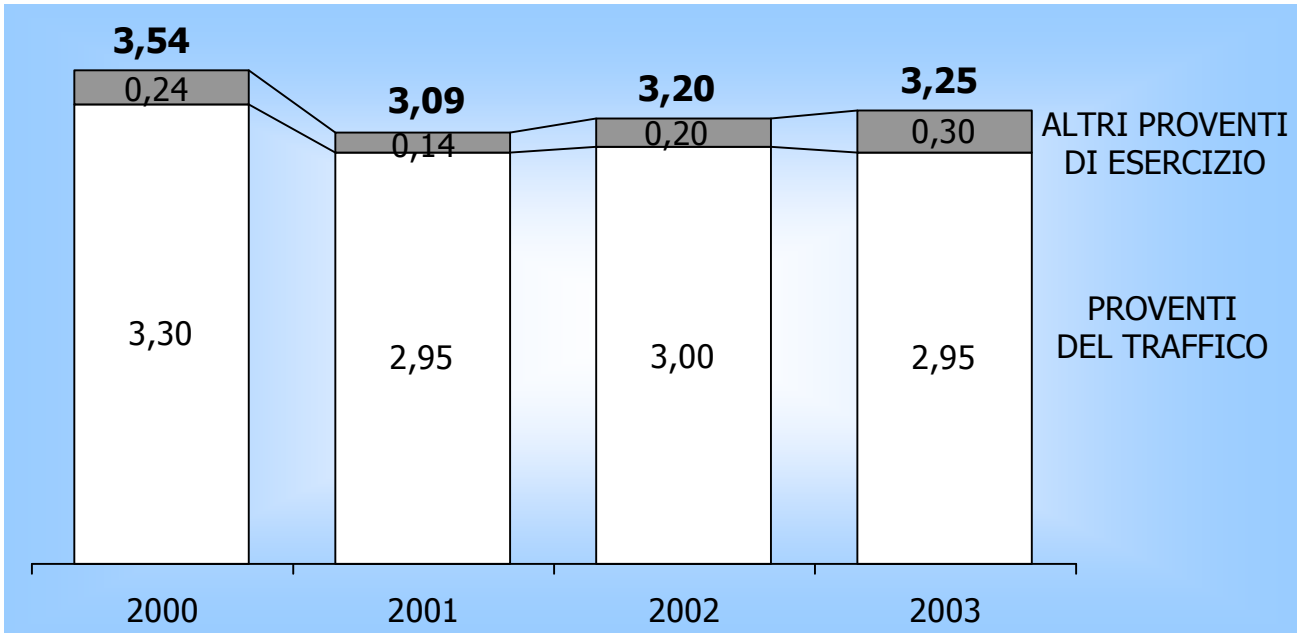
I **costi per chilometro di rete propria**, dal 2000 al 2003 aumentano di 316 euro, con una anomalia di rilievo nel 2001, anno in cui fanno registrare una contrazione di 4.900 euro, pari all'11%.



COSTI OPERATIVI PER KM DI RETE PROPRIA
(DATI ESPRESSI IN EURO)

Dall'**analisi del trend dei ricavi chilometrici**, con particolare riferimento ai **proventi del traffico**, emerge:

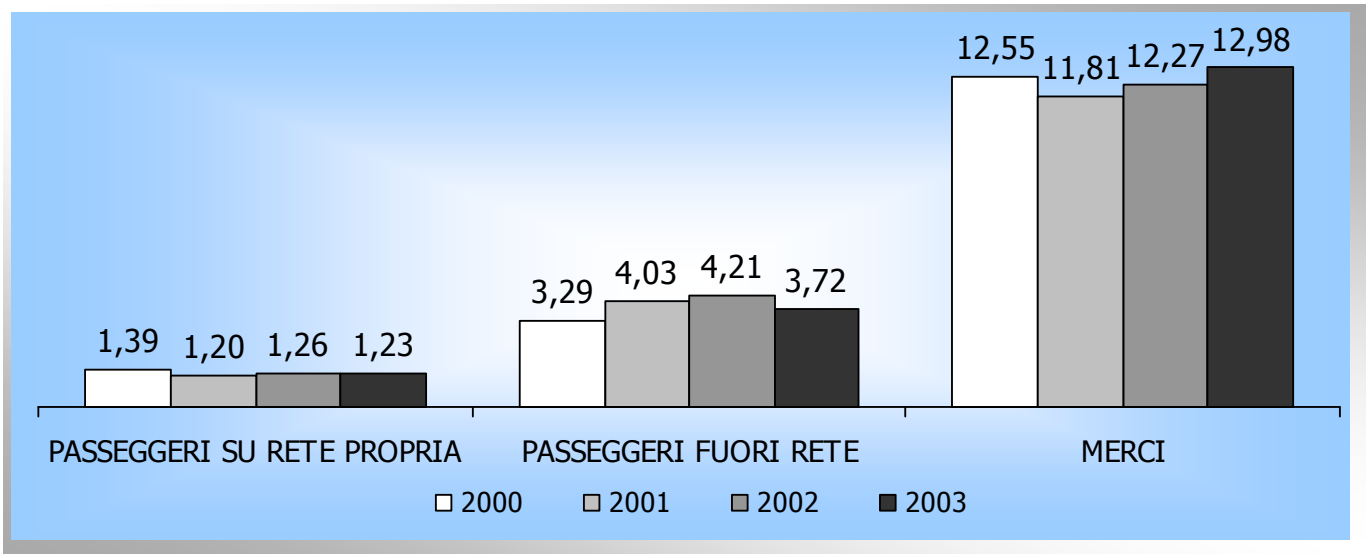
- ✓ nel periodo 2000-2001, una significativa contrazione (-35 centesimi, pari all'11%);
- ✓ nel periodo 2002-2003, una situazione di sostanziale stabilità.



RICAVI CARATTERISTICI CHILOMETRICI
(DATI ESPRESSI IN EURO)

Il trend dei ricavi evidenziato è spiegato dalle dinamiche registrate dai **proventi chilometrici delle diverse linee di business**:

- ✓ **servizi di TPL a contributo** (passeggeri su rete propria): significativa contrazione dal 2000 al 2001 (-19 centesimi, pari al 14%) e successiva stabilizzazione;
- ✓ **servizi di noleggio** (passeggeri fuori rete): forte crescita dal 2000 al 2002 (+92 centesimi, pari al 28%) e successivo calo di 49 centesimi nel 2003 (-12%);
- ✓ **traffico merci**: significativa contrazione dal 2000 al 2001 (74 centesimi, pari al 6%) e successiva crescita dal 2001 al 2003, con attestazione su livelli superiori rispetto al 2000.



PROVENTI DEL TRAFFICO CHILOMETRICI PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO
(DATI ESPRESSI IN EURO)

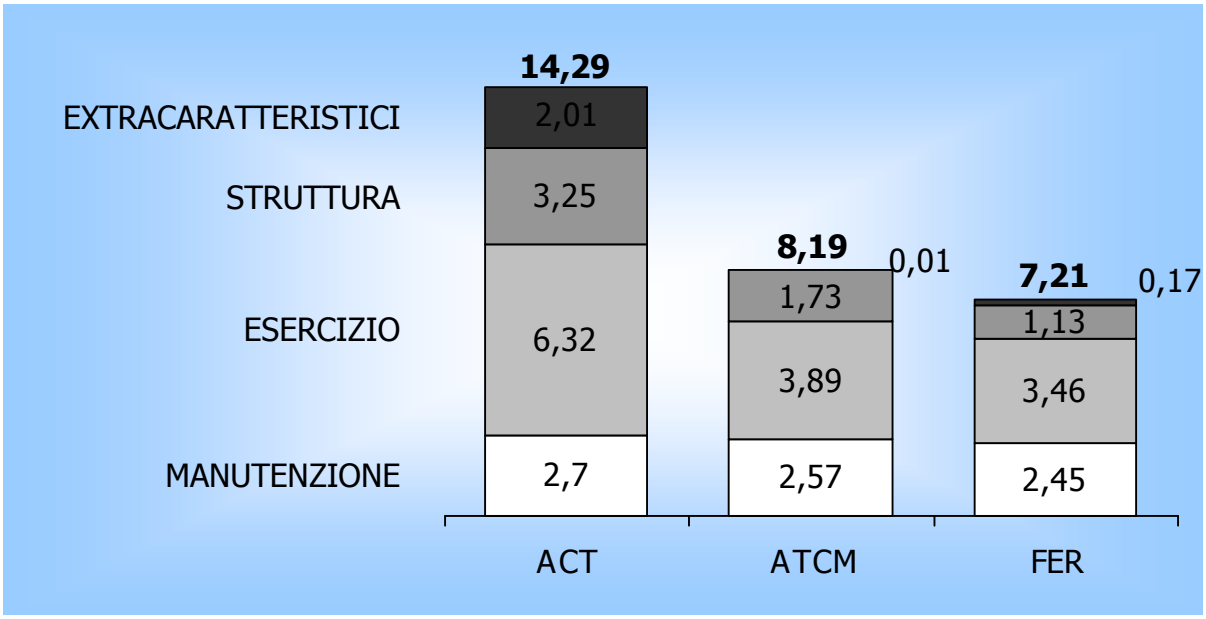
7.2.3. Dati di dettaglio per singola azienda

	2003		
	ACT	ATCM	FER
RICAVI DI ESERCIZIO	**4.482**	**483**	**7.646**
PROVENTI DEL TRAFFICO	2.256	274	7.095
ALTRI PROVENTI DI ESERCIZIO	2.226	209	551
COSTI DI ESERCIZIO	**12.342**	**2.767**	**26.833**
MANUTENZIONE	4.201	1.303	11.122
ESERCIZIO	4.779	789	11.808
STRUTTURA (Commerciale e Staff)	3.363	674	3.902
RICAVI - COSTI DI ESERCIZIO	**-7.860**	**-2.284**	**-19.186**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-260	0	228
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-891	77	425
IMPOSTE SU UTILE DI ESERCIZIO	0	0	460
FABBISOGNO COMPLESSIVO	**-9.011**	**-2.207**	**-18.993**
CORRISPETTIVI CONTRATTIALI	8.057	2.154	20.074
FABBISOGNO RESIDUO/UTILE ES.	**-954**	**-54**	**1.080**

CONTO ECONOMICO PER DESTINAZIONE
(migliaia di euro)

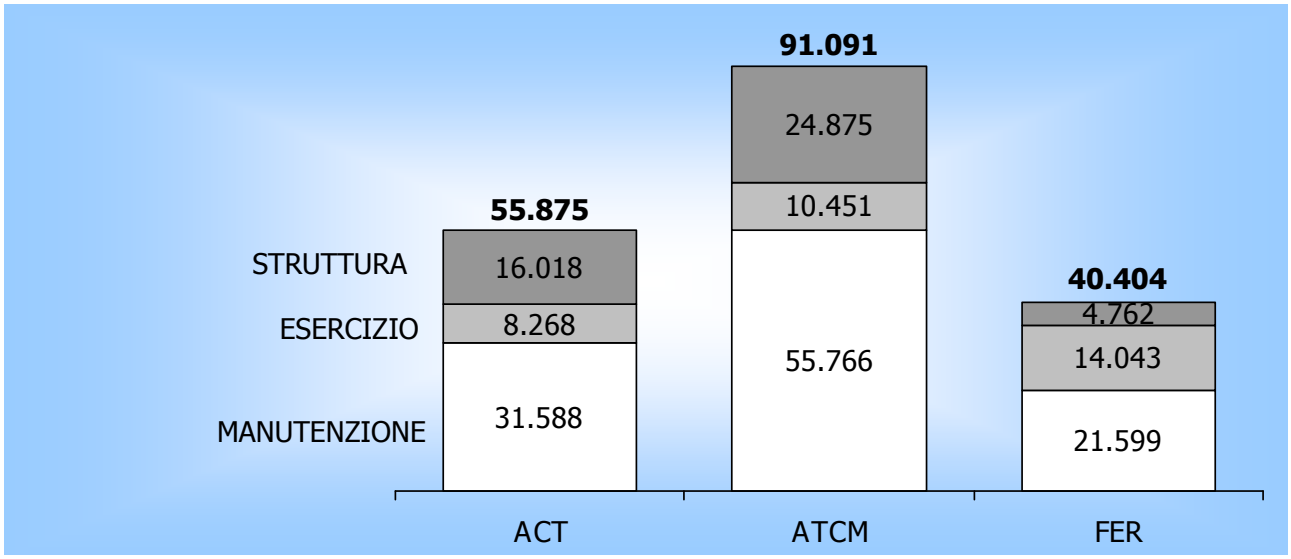
Il **conto economico per destinazione** evidenzia un risultato di gestione positivo per FER per oltre un milione di euro, un sostanziale pareggio per ATCM ed una perdita di 950.000 euro circa per ACT.

Dal raffronto tra i **costi chilometrici di trasporto** delle tre aziende operanti in Regione emerge uno **sbilanciamento per ACT**, i cui costi di esercizio e struttura sono quasi il doppio di quelli registrati nelle altre aziende. Il differenziale complessivo, anche per effetto della dinamica degli oneri extracaratteristici, è superiore ai 6 euro.



STRUTTURA DEI COSTI DI TRASPORTO PER DESTINAZIONE/TRENI*KM COMPLESSIVI
(ANNO 2003 – DATI ESPRESSI IN EURO)

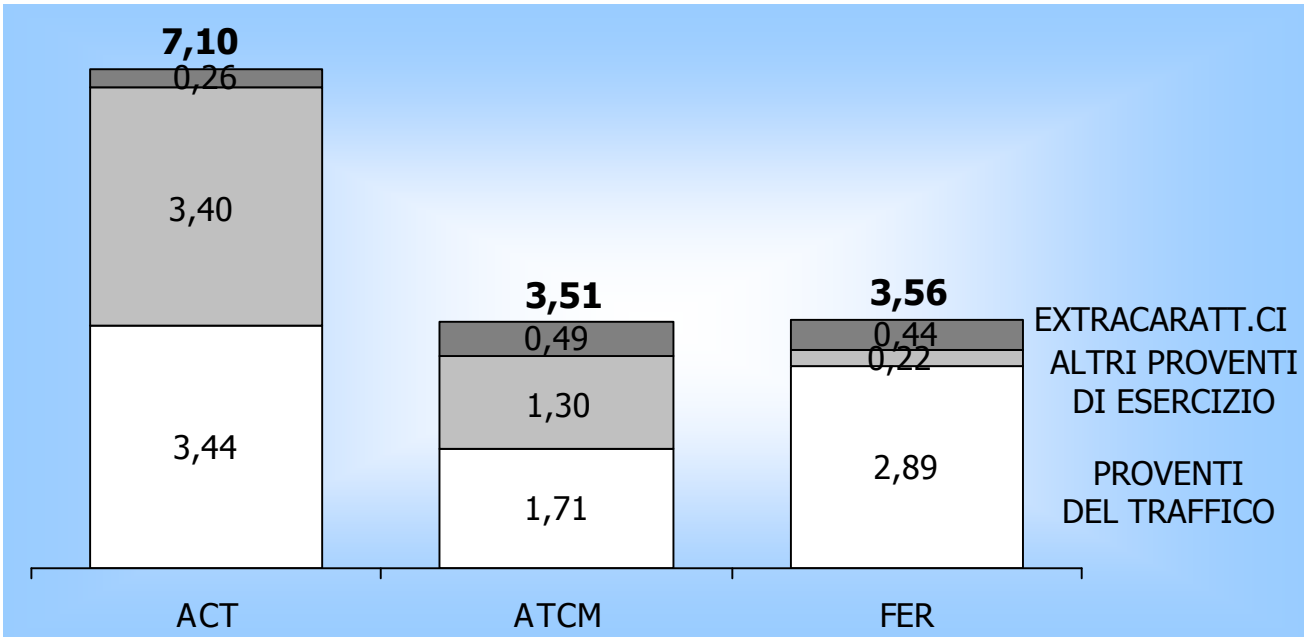
Il confronto tra i **costi per chilometro di rete propria** evidenzia per **ATCM costi unitari particolarmente elevati**, con oneri di manutenzione disallineati per oltre 24.000 euro e oneri di struttura con un differenziale positivo di oltre 8.800 euro.



STRUTTURA DEI COSTI DI RETE PER DESTINAZIONE/KM DI RETE
(ANNO 2003 – DATI ESPRESSI IN EURO)

L’analisi consente di evidenziare come sul versante dei costi sia sempre FER ad attestarsi sui livelli più bassi.

Dall’analisi dei **ricavi chilometrici** emerge la performance di ACT che, sia per effetto dei cospicui proventi del traffico merci sia per l’elevata consistenza dei ricavi extracaratteristici, presenta **ricavi chilometrici pari a più del doppio rispetto alle altre due aziende**.



RICAVI CHILOMETRICI PER DESTINAZIONE
(DATI ESPRESSI IN EURO)

8. GLI INVESTIMENTI

8.1. GLI INVESTIMENTI PER LINEE E MATERIALE ROTABILE

Il 18/12/2002 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo di Programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'attuazione di interventi per il rinnovo e il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, ai sensi di quanto previsto dall'art.15 del D.Lgs. 422/97.

Le risorse complessivamente assegnate nell'Accordo alla nostra Regione ammontano a circa 190.000.000 di euro.

La copertura dei fabbisogni finanziari è attribuita mediante limiti d'impegno decennali e quindicennali garantiti dallo Stato, a seconda della legge con la quale sono state assegnate le risorse (611/96, 472/99, 488/99 e 388/00).

Con successivi Decreti ministeriali è stato autorizzato l'impegno dei fondi disponibili a favore della Regione Emilia-Romagna, per importi e annualità, a valere sui finanziamenti assentiti dalle menzionate leggi.

Gli interventi sono finalizzati al potenziamento delle linee (elettrificazione, rinnovo dell'armamento, miglioramento del segnalamento con introduzione di nuove tecnologie per garantire maggiori condizioni di sicurezza, eliminazione di passaggi a livello, ecc.) e al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Una consistente quota dei finanziamenti verrà destinata all'acquisto di nuovo materiale rotabile per rinnovare un parco treni, in gran parte obsoleto.

L'Accordo sottoscritto tra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prevede il seguente piano d'interventi:

Ambiti d'intervento	**Interventi**		**Importo**
Materiale Rotable (FER)			**51.126.134,27**
Infrastruttura linea Ferrara-Suzzara	Nodo di Ferrara		**6.578.111,52**
Infrastruttura linea Parma-Suzzara	Adeguamento scali stazioni e depositi Segnalamento, e soppressione passaggi a livello	516.456,90 4.828.872,01	**5.345.328,91**
Infrastruttura linea Bologna- - Portomaggiore	Completamento elettrificazione Adeguamento rete e nodi Cavalcavia Budrio Prosecuzione interramento a partire da via Fabbri Compl. CTC e Telecomando T.E. Elettrificazione.	1.446.079,32 51.645,69 1.509.603,52 1.509.603,52 754.543,53 10.063.679,14	**15.335.154,72**
Infrastruttura linea Ferrara-Codigoro	Elettrificazione linea Nodo di Ferrara Ammodernamento ponte Codigoro	12.911.422,48 154.937,07 1.510.636,43	**14.576.995,98**
Infrastruttura linea Reggio-Ciano d'E.	Adeguamento ai fini della sicurezza		**4.648.112,09**
Infrastruttura linea Guastalla-Sassuolo	Elettrificazione linea Potenziamento linea Mitigazione amb.	9.812.681,08 38.541.112,5 516.456,90	**53.518.362,62**
Infrastruttura linea Casalecchio- -Vignola	Adeguamento Tecn. Completamento Opere Civili e A.P. Sottostazione Elettrica (Bazzano)	4.648.112,09 6.037.897,61 3.019.207,034	**13.705.216,73**
Materiale Rotabile (società ATC)			**6.713.939,69**
Infrastruttura linea Modena-Sassuolo	Mitigazioni Ambientali Ammodernamen.	3.615.198,29 10.486.657,34	**14.101.855,63**
Materiale Rotabile (società ATCM)			**7.230.396,59**

L'Accordo di Programma sottoscritto con il Ministero prevede la possibilità di rimodulare o di integrare il piano di interventi.

8.2. ALTRI INVESTIMENTI SULLE LINEE REGIONALI

8.2.1. "Nodo di Ferrara e Passante Ferroviario"

L'intervento, che si sviluppa su due lotti distinti, è stato finanziato con fondi che fanno riferimento alla Legge 211/92, riguardante interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.

Il primo lotto si sviluppa dalla periferia di Ferrara sino alla località Cona. Prevede la soppressione di diversi passaggi a livello lungo la linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, la costruzione di sottopassi viari e la creazione di diverse fermate per il servizio suburbano.

I lavori sono stati eseguiti per circa il 50%. E' in fase di stipula il contratto per il riaffidamento dei lavori ad altra impresa in seguito al fallimento e rescissione del contratto dell'impresa originariamente aggiudicataria.

La spesa inizialmente approvata è pari a circa 16,5 milioni di euro.

Il secondo lotto prevede la costruzione di un passante ferroviario interrato per collegare direttamente le linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini con la linea Ferrara-Suzzara, eliminando il vincolo attuale legato all'attestazione dei treni nella stazione di Ferrara che comporta la retrocessione e l'attraversamento dell'intero fascio ferroviario.

L'opera è prevista nell'area dell'attuale tracciato della linea Ferrara-Ravenna e prevede la costruzione di una galleria di tipo scatolare in cui trovano collocazione i due binari provenienti sia da Ravenna sia da Codigoro. La galleria sottopassa la linea ferroviaria Bologna-Padova e, successivamente, risalendo, permette di collegare i binari a quelli provenienti dalla stazione di Ferrara e diretti a Poggio Rusco e Suzzara.

Al fine di attuare tale intervento si rende necessario lo spostamento dell'attuale tracciato cittadino della linea Ferrara-Codigoro che dovrà proseguire in affiancamento alla Ferrara–Ravenna fino all'uscita dalla galleria in *"zona Rivana"* di Ferrara.

I lavori sono al momento interrotti a causa del fallimento dell'impresa aggiudicataria (la medesima del primo lotto). La spesa approvata è pari a **35 milioni di euro** oltre ai quali occorre aggiungere quelli per finanziare i lavori per la costruzione della bretella ferroviaria provvisoria che devierà i treni provenienti da Ravenna sulla linea di Codigoro, al fine di permettere lo scavo della galleria ed il successivo interramento degli attuali binari.

8.2.2. Collegamento ferroviario PORTOMAGGIORE-DOGATO

L'intervento, portato avanti dalla FER srl, riguarda il collegamento della ferrovia Bologna-Portomaggiore con la ferrovia Ferrara-Codigoro, attraverso la prosecuzione della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore sino a Dogato di Ostellato.

I lavori, finanziati con i fondi facenti capo alla Legge 341/95 riguardante le aree depresse, sono praticamente terminati per quanto riguarda l'infrastruttura.

Rimane da eseguire l'inserimento tecnologico della linea nell'impianto A.C.E.I. che governa l'esercizio della stazione di Portomaggiore, gestita da RFI SpA. Tale intervento è in fase di studio, in coordinamento con il gestore della rete nazionale. Costo complessivo: circa **15 milioni di euro**.

8.2.3. "Metropolitana di Superficie" REGGIO EMILIA-BAGNOLO DI P.

Con i fondi della legge 211/92 è anche stato finanziato il progetto di ristrutturazione della tratta ferroviaria Reggio Emilia–Bagnolo della linea regionale Reggio–Guastalla, per la realizzazione un servizio metropolitano di superficie.

L'intervento riguarda un primo stralcio funzionale di un più esteso intervento riguardante anche la tratta Reggio-Cavriago della linea Reggio-Ciano e una nuova tratta Reggio-S.Lazzaro per collegare il polo Ospedaliero cittadino. L'intervento prevede la ristrutturazione di circa 7,83 km della linea Reggio-Guastalla con rifacimento delle stazioni di Reggio S.Croce, Bagnolo e la costruzione di 3 nuove fermate. Oltre agli interventi sulle infrastrutture di linea sono previsti anche interventi di miglioramento delle opere.

Il costo complessivo del primo stralcio è pari a circa **30,160 milioni di euro**, comprensivi anche dell'acquisto di nuovo materiale rotabile. I lavori sono giunti circa al 50% del loro sviluppo complessivo.

8.3. RINNOVO E CONSERVAZIONE DEL PARCO ROTABILE

Per garantire la sicurezza, la regolarità e il mantenimento in efficienza delle linee regionali e del materiale rotabile vengono garantiti annualmente alle aziende ferroviarie, concessionarie della Regione, risorse che hanno origine nel rifinanziamento della L.297/78. Risorse che vengono trasferite dallo Stato con cadenza trimestrale, unitamente ai fondi per lo svolgimento dei servizi ferroviari.

Per l'assegnazione di detti fondi, la cui quantificazione è stata definita con DPCM 16/11/00, si procede mediante programmi di intervento annuali di portata triennale, distinguendone la destinazione tra "esercizio delle infrastrutture" ed "esercizio dei servizi", secondo quanto stabilito dall'art. 32/bis della L.R. 39/1998, come modificata e integrata con L.R. 8/2003.

Il programma di interventi, approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2251/03, prevede la seguente assegnazione di risorse:

Aziende ferroviarie	Linee	Per manutenzione straordinaria e rinnovo impianti	Per manutenzione straordinaria e rinnovo mat. rotabile	Totale triennio 2001-2003
F.E.R. s.r.l.	Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro, Bologna-Portomaggiore, Parma-Suzzara	3.748.237,58	5.622.356,38	9.370.593,96
Consorzio A.C.T.	Reggio Emilia-Sassuolo, Reggio Emilia-Guastalla, Reggio Em.-Ciano d'Enza	826.331,04	258.228,45	1.084.559,49
A.T.C.M. S.p.A.	Modena-Sassuolo	208.133,87	823.747,00	1.031.880,87
A.T.C.S.p.A.	Casalecchi-Vignola	1.110.496,56	129.000,00	1.239.496,56
			Totale	**12.726.530,88**

Gran parte degli interventi riferiti al triennio 2001-2003 sono stati completati o sono di prossima ultimazione.

8.4. GLI INVESTIMENTI NELLE STAZIONI

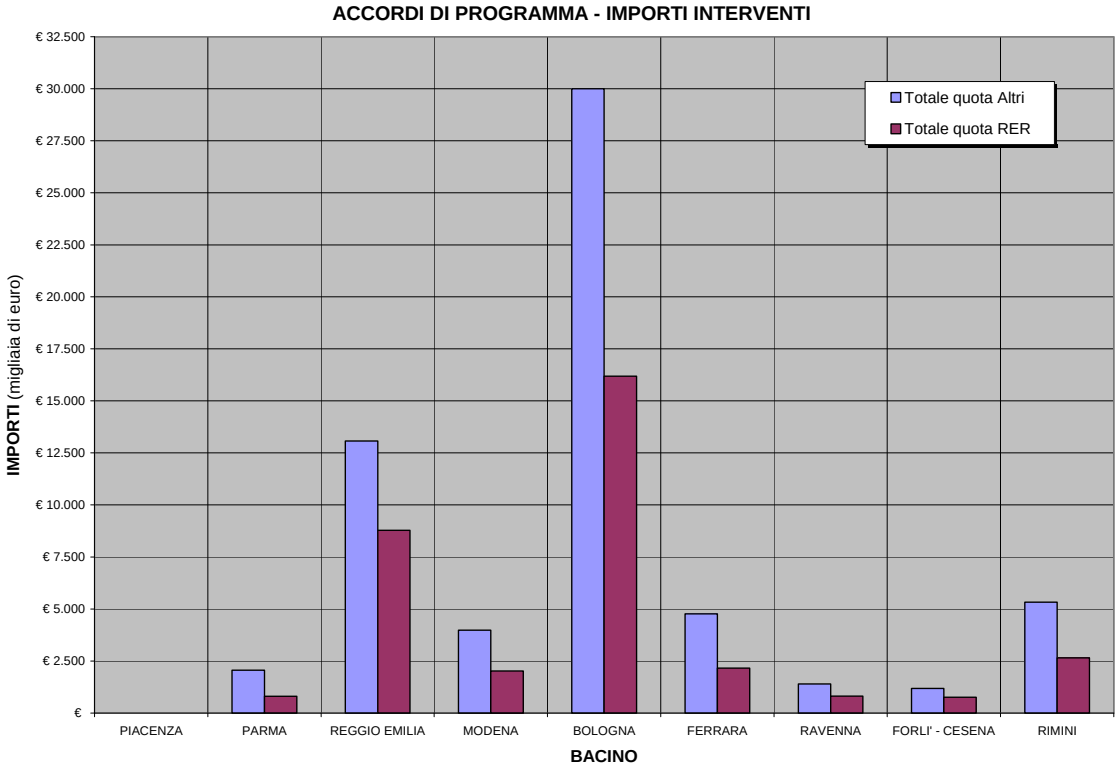
La Regione Emilia-Romagna è da tempo impegnata nella riqualificazione delle stazioni e nel miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario attivando canali finanziari sia con gli Accordi di Programma triennali per la mobilità sia con altri Accordi specifici.

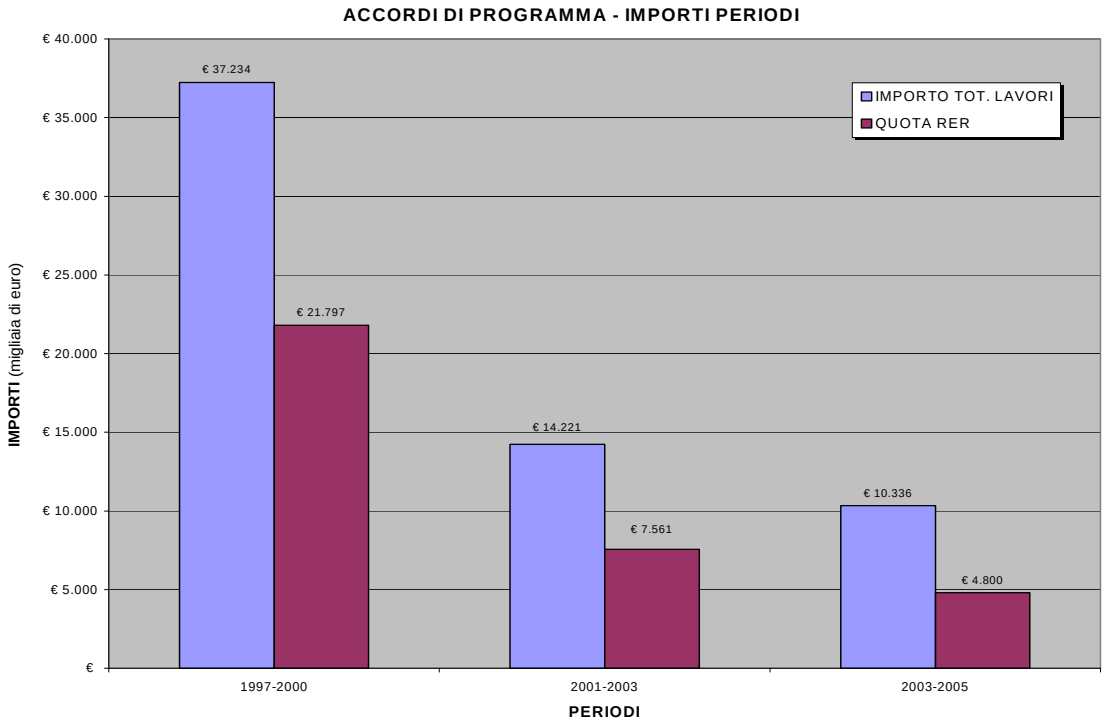
Tale attività, che trovano il primo concreto riscontro con gli Accordi del triennio 1997/2000, ha visto negli anni successivi, oltre ad una attività di coordinamento e di gestione degli interventi e delle risorse, un'importante azione di programmazione dei progetti da inserire negli Accordi per i trienni 2001/2003 e 2003/2005 che, non solo integrassero e completassero gli investimenti già previsti, ma che fungessero anche da volano per la riqualificazione del servizio ferroviario.

In quest'ottica si pone l'articolato studio che l'Agenzia ha commissionato al Centro Studi Oikos per comporre le azioni dei diversi soggetti che intervengono nell'ambito delle Medie Stazioni in un assetto urbano e funzionale alla città e al trasporto pubblico.
Le azioni da mettere in campo nell'intermodalità e nella riqualificazione delle stazioni ferroviarie devono peraltro trovare riscontro in risorse finanziarie limitate e suddivise in un più ampio spettro di misure per la sostenibilità ambientale, come avvenuto in particolare con gli ultimi Accordi nei quali, agli interventi per la mobilità si sono aggiunti investimenti sulla mobilità ciclistica e sull'efficientamento del trasporto delle merci in ambito urbano.

Occorre comunque ricordare che proprio dal 2000 all'intensa azione sulle aree di stazione ha fatto da contraltare un ingente sforzo per la riqualificazione del materiale rotabile contribuendo con risorse regionali all'acquisto di nuovi treni.

PROVINCIA	ACCORDI	N. STAZIONI NEL TERRITORIO PROVINCIALE	N. INTERVENTI	IMPORTO LAVORI (euro)	CONTRIBUTO REGIONALE (euro)	% CONTRIBUTO REGIONALE
PIACENZA		13				
PARMA	2001-2003	26	2	568.102,59	258.228,45	45%
	piccole stazioni		10	1.495.304,58	547.974,02	37%
	TOTALE		**12**	**2.063.407,17**	**806.202,47**	**39%**
REGGIO EMILIA	1997-2000	53	6	13.069.924,25	8.776.273,48	67%
	TOTALE		**6**	**13.069.924,25**	**8.776.273,48**	**67%**
MODENA	1997-2000	19	2	3.309.713,69	1.704.722,59	52%
	2001-2003		1	568.102,59	258.228,45	45%
	2003-2005		1	105.000,00	55.000,00	52%
	TOTALE		**4**	**3.982.816,28**	**2.017.951,04**	**51%**
BOLOGNA	1997-2000	67	26	16.396.659,81	9.351.669,57	57%
	2001-2003		15	10.606.034,28	5.411.435,39	51%
	2003-2005		7	3.002.662,31	1.420.331,15	47%
	TOTALE		**48**	**30.005.356,40**	**16.183.436,11**	54%
FERRARA	1997-2000	28	1	3.373.110,53	1.252.717,85	37%
	2001-2003		1	1.394.433,63	909.997,06	65%
	TOTALE		**2**	**4.767.544,16**	**2.162.714,91**	45%
FORLI' - CESENA	1997-2000	7	2	1.084.529,49	711.677,61	66%
	2003-2005		2	95.000,00	47.000,00	49%
	TOTALE		**4**	**1.179.529,49**	**758.677,61**	**64%**
RIMINI	2001-2003	11	1	371.848,97	258.228,45	69%
	2003-2005		1	4.953.678,00	2.387.870,70	48%
	TOTALE		**2**	**5.325.526,97**	**2.646.099,15**	**50%**
RAVENNA	2001-2003	28	4	712.194,06	464.811,21	65%
	2003-2005		2	684.000,00	342.000,00	50%
	TOTALE		**6**	**1.396.194,06**	**806.811,21**	**58%**
TOT. PERIODO	**1997-2000**	252	**37**	**37.233.937,77**	**21.797.061,10**	**59%**
	2001-2003		**24**	**14.220.716,12**	**7.560.929,01**	**53%**
	2003-2005		**23**	**10.335.644,89**	**4.800.175,87**	**46%**
TOTALE ACCORDI		**252**	**84**	**61.790.298,78**	**34.158.165,98**	**52%**


ACCORDI DI PROGRAMMA - IMPORTI INTERVENTI
€ 32.500
€ 30.000
€ 27.500
€ 25.000
€ 22.500
€ 20.000
€ 17.500
€ 15.000
€ 12.500
€ 10.000
€ 7.500
€ 5.000
€ 2.500
€
IMPORTI (migliaia di euro)
Totale quota Altri
Totale quota RER
PIACENZA
PARMA
REGGIO EMILIA
MODENA
BOLOGNA
FERRARA
RAVENNA
FORLI' - CESENA
RIMINI
BACINO


ACCORDI DI PROGRAMMA - IMPORTI PERIODI
€ 40.000
€ 35.000
€ 30.000
€ 25.000
€ 20.000
€ 15.000
€ 10.000
€ 5.000
€
IMPORTI (migliaia di euro)
IMPORTO TOT. LAVORI
QUOTA RER
€ 37.234
€ 21.797
€ 14.221
€ 7.561
€ 10.336
€ 4.800
1997-2000
2001-2003
2003-2005
PERIODI

9. GLI ACCORDI

9.1. GLI ACCORDI A LIVELLO NAZIONALE

Principali accordi legati al quadruplicamento veloce Milano-Bologna-Firenze sottoscritti dalla Regione, cui fanno capo gran parte degli interventi attuati sulle linee nazionali che interessano il territorio dell'Emilia-Romagna.

- *"Accordo Quadro" e allegato "Programma Direttore per il trasporto ferroviario in Emilia Romagna" sottoscritto il 29/07/94 tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., TAV S.p.A. e Regione Emilia- Romagna.*

- *"Convenzione attuativa dell'Accordo Quadro del 29/07/94 " tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., TAV S.p.A. e Regione Emilia Romagna, sottoscritta il 23/07/1997.*

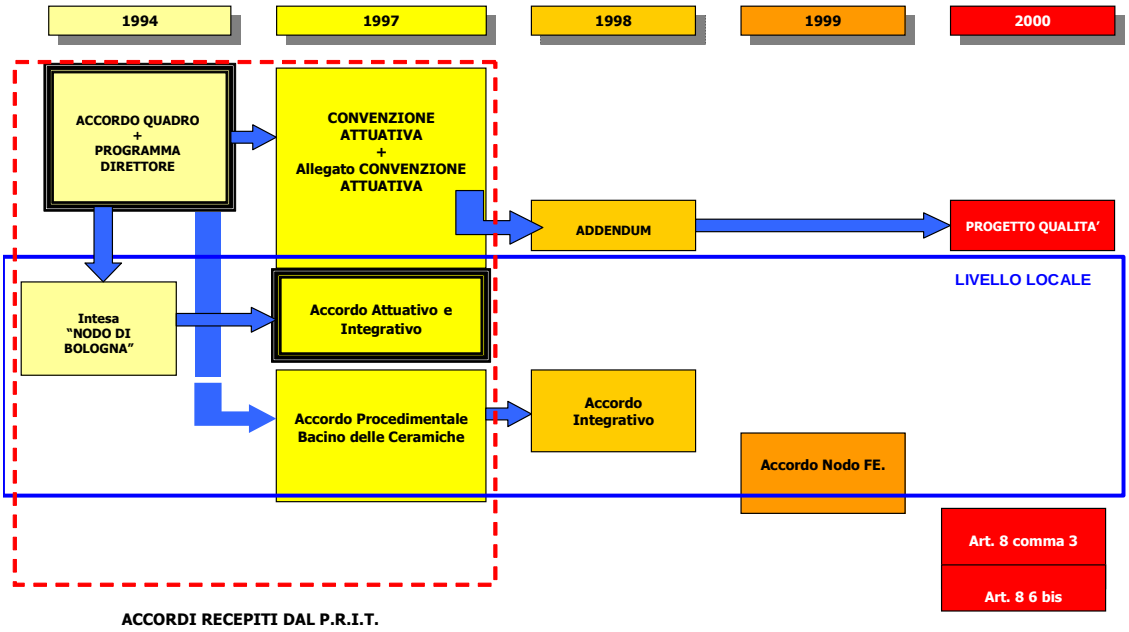
- *"Intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese" sottoscritta il 29/07/94 tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Bologna.*

- *"Accordo attuativo e integrativo dell'Intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese del 29/07/94" sottoscritto il 17/07/97 tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., TAV S.p.A., Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Bologna.*

- *Accordo procedimentale tra Ministero dei trasporti, Ministero dei Lavori Pubblici, ANAS, FS Sp..A., TAV S.p.A., ACT, Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Modena, Provincia e Comune di Reggio Emilia per il trasporto merci nel bacino delle ceramiche nelle Province di Modena e Reggio Emilia, sottoscritto il 23/07/97.*

- *Addendum alla "Convenzione attuativa dell'Accordo Quadro del 29/07/94", sottoscritto il 31/07/98 tra Regione Emilia-Romagna, Ministero dei Trasporti, FS S.p.A. e TAV S.p.A..*

- *Accordo integrativo dell'"Accordo procedimentale per il trasporto delle merci nel bacino delle ceramiche nelle Province di Modena e Reggio Emilia", sottoscritto il 31/07/98.*



RADDOPPIO DEL BINARIO SULLA LINEA BOLOGNA-VERONA (completamento della tratta mancante Tavernelle E.-Nogara).

Impegno complessivo di spesa: 846 Mln €

Lavori	Stato lavori	Previsioni anno completamento	Spesa prevista *(mln di euro)*
Tavernelle E. - San Giovanni in Persiceto	in corso	entro il 2005	31,4
San Giovanni in Persiceto - Crevalcore	in corso	entro il 2006	13,1+41,7
Crevalcore-San Felice sul Panaro e Poggio Rusco-Nogara		2007-2008	192,4
San Felice s/P.-Poggio Rusco *(ultimo lotto)*		2007-2008	84,7
Nuovo Ponte sul Po (prima fase pile e fondazioni)			24,2 (°)
Adeguamento alimentazione elettrica e nuove Sottostazioni Elettriche			12,9
Apparati centrali di 4 Stazioni/Posti Comunicazione			15,9
Attrezzaggio tecnologico definitivo (BABcc)		entro il 2010	40,7
Soppressione passaggi a livello (anche con viab ilità sostitutiva			n.d.
Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche			n.d.

a) *POTENZIAMENTO LINEA RAVENNA-RIMINI*.

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: 15 mln €, RER ed EE.LL. 8,3 mln (come da relativo Protocollo di Intesa del 12/9/2003) per:

- Realizzazione di nuove fermate;
- Soppressione passaggi a livello;
- Velocizzazione incroci dei treni regionali nelle stazioni;
- Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;

b) *POTENZIAMENTO LINEA BOLOGNA-CASTELBOLOGNESE-RIMINI*.

Impegni e/o programmi di spesa RFI Bologna: 69,9 mln € nella tratta BO-Castelbolognese, e circa 50 mln € nella tratta fino a Rimini = 119,9 circa mln €, per:

- Velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- Nuovi apparati di sicurezza in stazione e linea, adeguamento per SCC (15,1 Mln €, gara in corso);
- Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- Soppressione passaggi a livello;
- Marcia parallela dei treni;

c) *POTENZIAMENTO LINEA CASTELBOLOGNESE-RAVENNA*.

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 7,5 Mln € per prima fase (come da relativo Protocollo di Intesa) per:

- Velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- Nuovo apparato di sicurezza/PRG in stazione di Lugo;
- Soppressione passaggi a livello;
- Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- Aumento della capacità della linea;

d) *SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO NEL NODO DI BOLOGNA* Impegni/programmi di spesa: RFI Bologna, 62 Mln di €, RER ed EE.LL.) per:

- Nuove fermate in area urbana e extraurbana;
- Velocizzazione incroci/itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- Soppressione passaggi a livello;
- Rinnovo apparecchiature di sicurezza.

e) *COMPLETAMENTO DOPPIO BINARIO BOLOGNA-PADOVA*.

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 135 Mln di €, per:

- Quadruplicamento Corticella - Castelmaggiore (26 Mln €)
- Nuovo Ponte e ricondizionamento vecchio ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello (prima fase 4,8 Mln €, totale 58 Mln €);
- Completamento attrezzaggio tecnologico;
- Collegamento diretto Sermide-Codigoro/Ravenna con sottoattraversamento di RFI.

f) *COMPLETAMENTO DOPPIO BINARIO LINEA PONTREMOLESE (PARMA - BORGO VAL DI TARO-LA SPEZIA*.

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze: 557 mln di € per opere in corso e, circa 2194, per completamento raddoppio intera tratta in Legge Obiettivo:

- Adeguamento funzionale galleria del Borgallo;

- Doppio binario Solignano - Fornovo (prima fase Solignano-P.M. Osteriazza 190,1 Mln €, gara in corso);
- Soppressione PL Parma - Fornovo;
- Doppio binario Parma - Fornovo;
- Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- Doppio binario Borgo Val di Taro - Berceto e/o galleria di base Berceto - Pontremoli.

g) *POTENZIAMENTO LINEA FAENZA-BORGO SAN LORENZO*.

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze: dato non fornito, per

- Adeguamento linea per il trasporto merci (da 15 t/asse a 22,5 t/asse, lavori in corso).

h) *POTENZIAMENTO LINEA PIACENZA-ALESSANDRIA*.

Impegni/programmi di spesa RFI Milano: dato non fornito, per:

- Potenziamento elettrificazione;
- Soppressione passaggi a livello;
- Rinnovo apparati di sicurezza
- Quadruplicamento Tortona - Voghera con salto di montone (PPI 2002-stima parametrica: 600 mln €).

9.1.1. Attivazioni di RFI con ricadute sui servizi ferroviari regionali nel periodo 2001-2004, Emilia-Romagna (secondo le informazioni in possesso della Regione)

2001

- Sottopassaggio viaggiatori a Castelfranco Emilia;
- Apparecchiature per l'autocomando ("P" luminosa) a Castelfranco Emilia;
- 30.12.2001: attivazione delle due **linee affiancate** Russi-Ravenna (da Castelbolognese e da Faenza) costituenti una specie di doppio binario;

2002

- Completamento elettrificazione linea Piacenza-Cremona
- Attivazione nuovi marciapiedi a 55 cm sul p.d.f. per i binari 2, 3, 4 e 5 del Piazzale Ovest, dedicati prevalentemente ai treni del trasporto regionale
- 9.2002: attivazione deviate a 60 km/h in stazione di Sasso Marconi;
- 29.12.2002: attivazione del nuovo ponte sul fiume Reno a Bologna contestuale al nuovo ingresso indipendente (provvisorio) della linea Porrettana Pistoia-Bologna nella stazione di Bologna Centrale;
- 29.12.2002: attivazione nuovi binari 6 Ovest e 7 Ovest nella stazione di Bologna Centrale, con marciapiede a 55 cm sul p.d.f.;
- 29.12.2002: attivazione **prima fase** dell'Apparato Centrale di "Cabina Ravone" lungo il nuovo ingresso indipendente (provvisorio) della linea Porrettana Pistoia-Bologna nella stazione di Bologna Centrale;

2003

- innalzamento velocità massima tra Casalecchio di Reno e Sasso Marconi da 90/100 a 125/130/140 ed introduzione del "rango C" sull'intera linea Porrettana Bologna-Pistoia;
- 14.4.2003: apertura al pubblico della nuova stazione di "Casalecchio Garibaldi" nel quartiere omonimo del comune di Casalecchio di Reno (BO), linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 1.9.2003: apertura al pubblico della nuova fermata di "Ozzano" nel comune di Ozzano Emilia (BO) tra le stazioni di Bologna Centrale e Varignana della linea Bologna-Rimini (servizio viaggiatori soppresso a "Mirandola-Ozzano");
- 1.9.2003: apertura al pubblico della nuova fermata di "Casteldebole" nella zona omonima del comune di Bologna tra la fermata di Borgo Panigale e la stazione di Casalecchio Garibaldi, linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 1.10.2003: apertura al pubblico della nuova fermata di "Funo-Centergross" nella frazione Funo del comune di Argelato (BO) tra le stazioni di Castelmaggiore e San Giorgio di Piano, linea Bologna-Ferrara-Padova (e Castelmaggiore-Interporto della linea affiancata);
- 11.2003: attivazione quadruplicamento Bologna Corticella-Castelmaggiore (prolungamento del raccordo della Cintura di Bologna con linea Bologna-Ferrara-Padova)
- 11.2003: soppressione stazione di Bologna Corticella (**ora solo fermata**);
- 11.2003: attivazione blocco automatico banalizzato a correnti codificate Castelmaggiore-Bivio Battiferro (linea Bologna-Padova);
- 14.12.2003: apertura al pubblico della nuova fermata di "Rimini-Fiera" nella zona omonima del comune di Rimini, linea Bologna-Rimini;
- completamento sottopassaggio viaggiatori, marciapiede a 55 cm sul p.d.f. e deviate a 60 km/h in stazione di Castel San Pietro Terme (BO), linea Bologna-Rimini;
- apertura sottopassaggio viaggiatori, marciapiede a 55 cm sul p.d.f. e soppressione binario di precedenza in stazione di Varignana (BO), linea Bologna-Rimini;

2004

- 31.5.2004: attivazione della **seconda fase** dell'Apparato Centrale di "Cabina Ravone" nella stazione di Bologna Centrale lungo il nuovo ingresso indipendente (provvisorio) della linea Porrettana Pistoia-Bologna, con banalizzazione Bologna Centrale-Casalecchio Garibaldi;
- 19.9.2004: attivazione nuovo blocco automatico banalizzato a correnti codificate Bologna Centrale-Pianoro (blocco "a tre aspetti"), linea Bologna-Prato "Direttissima";
- 1.10.2004: apertura al pubblico della nuova fermata di "Rastignano" nella frazione omonima del comune di Pianoro (BO) tra le stazioni di Bologna San Ruffillo e Pianoro della linea Bologna- Prato "Direttissima";
- 11.2004: attivazione di un nuovo ingresso indipendente con accesso a Ravone dalla linea Milano-Bologna e vv., collegato all'apparato centrale di "P.C./Bivio Santa Viola" (DCO Bologna Cintura) lungo il nuovo ingresso indipendente (provvisorio) della linea Porrettana Pistoia-Bologna e soppressione del P.B.I. con "A" luminosa di "Borgo Panigale";

- 12.2004: apertura al pubblico del sottopassaggio viaggiatori nella stazione di Pioppe di Salvaro (e soppressione della maniglia "RAR"), linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 12.12.2004: apertura al pubblico della nuova fermata di "Pian di Venola" nella frazione omonima del comune di Marzabotto (BO) tra le stazioni di Marzabotto (BO) e di Pioppe di Salvaro, linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 17.12.2004: attivazione SCC (sede a BARI) sulla tratta Faenza-Rimini con telecomando delle stazioni di Forlì, Gambettola e Santarcangelo di Romagna della linea Bologna-Pesaro;
- 29.12.2004: attivazione delle deviate a 60 km/h e dell'ingresso treni contemporaneo nella stazione di Pioppe di Salvaro (solo con questi itinerari: treni da Bologna sul binario 1, treni da Porretta binario 2), linea Bologna-Porretta-Pistoia;

9.1.2. Soppressione passaggi a livello

Prosegue sulle linee principali, con ritmo sostenuto, la eliminazione dei passaggi a livello. Entro breve scompariranno anche gli ultimi sulla Bologna-Pesaro (9), sulla Bologna-Piacenza (4, di cui 3 in stazione di Castelguelfo) e sulla Bologna Ferrara (8), mentre sono a buon punto le attività sulle altre linee, tra cui la zona di Lugo (RA) e la linea Ravenna-Rimini. In particolare sulla Bologna-Verona, sulla Modena-Soliera e sulla Pontremolese i lavori per il doppio binario porteranno alla soppressione dei PL rimasti.

9.1.3. Principali scali merci ferroviari

TRENITALIA CARGO ha i seguenti scali attivi in E.R. (due sono fuori regione, ma molto vicini):

- Santarcangelo di Romagna (RN)
- Lugo (RA) (solo Terminal Container)
- Ravenna, CON Terminal Container
- Forlì
- Faenza (RA)
- Imola (BO)
- Ferrara
- Interporto Bologna (con Terminal Container)
- San Giovanni in Persiceto (BO)
- Modena, CON Terminal Container
- Rubiera, CON Terminal Container (RE)
- Reggio Emilia (RE)
- Parma
- CEPIM Fontevivo (PR), CON Terminal Container
- Fiorenzuola d'Arda (PC), CON Terminal Container
- Piacenza, CON Terminal Container
- Suzzara in provincia di Mantova
- Gonzaga-Reggiolo al confine regionale in provincia di Mantova

Alcune stazioni, pur non figurando come scali aperti al pubblico, svolgono un intenso servizio **"raccordi"** per le imprese dotate di binari al proprio interno, tra cui:

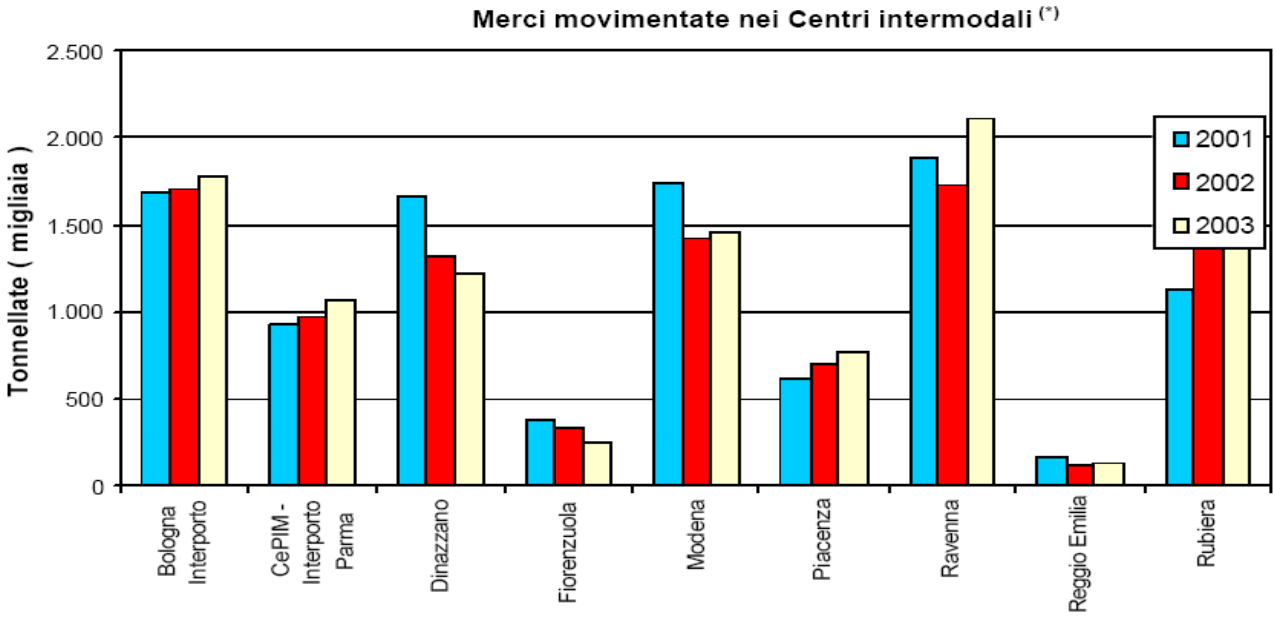
- S. Ilario d'Enza (PR)
- Fornovo (PR)
- Fidenza (PR)
- S.Polo Torrile (PR)
- Castel San Giovanni (PC)
- Arena Po (PC)
- Pontelagoscuro (FE)

In generale, una qualsiasi stazione ancora dotata di piazzale e scalo merci con binari adeguati ed in presenza di sufficente richiesta può essere "abilitata" al servizio merci e/o ospitare raccordi per imprese che ne facessero richiesta. È invece ormai quasi impossibile ottenere raccordi in piena linea.

In alcune località si sono sviluppate negli ultimi anni,anche con rilevanti contributi pubblici, strutture al servizio del traffico merci cosiddetto "combinato". Tali scali hanno l'obiettivo di concentrare alcuni traffici, collegandosi con treni completi ad altri scali "intermodali" in Italia ed all'estero. Pur essendo tali scali gestiti da Società terze (in alcuni casi con rilevante partecipazione di Enti Locali e/o Trenitalia/altre Imprese Ferroviarie), sono *de facto* aperti al pubblico in modo indifferenziato: Bologna (Interporto), Dinazzano (ACT), Lugo (Interporto), Parma-CEPIM (Interporto), Piacenza (interporto) e Ravenna (terminal)

Gli scali di Forlimpopoli-Villa Selva e Marzaglia (Modena) sono previsti da vari accordi (in particolare: Alta Velocità) o dallo stesso PRIT, a "completamento" della rete di Interporti pianificata per l'Emilia Romagna. Soltanto per Marzaglia risulta attualmente iniziata la fase realizzativa, con la recente aggiudicazione della gara delle Opere Civili, per un importo totale di € 25.779.489,13 più IVA.

Nella Tabella sottostante una indicazione dell'attività recente di alcuni scali Intermodali.



Fonte: elaborazioni su dati Interporto di Bologna
(*) Escluso il transito

9.2. ACCORDI E INTESE DI PARTICOLARE RILIEVO

9.2.1. Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia_Romagna

L'intesa, sottoscritta il 19 dicembre 2003, individua le infrastrutture che interessano il territorio regionale, comprese nel programma approvate dal CIPE il 21/12/01, che rivestono carattere di preminente interesse strategico, sia di carattere nazionale che regionale. Sono anche individuate le infrastrutture aggiuntive da realizzare di interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale, conformi alle previsioni del Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna.

Per i sistemi ferroviari e per quelli urbani le risorse finanziarie previste sono le seguenti:

A. *Interventi di preminente interesse strategico* (in Milioni Euro)

INTERVENTO	COSTO DELLE OPERE	COPERTURA FINANZ. Delibera CIPE	PREV. DI SPESA 2002/ 2004 Delibera CIPE	ULTERIORI RISORSE DA REPERIRE
Sistemi ferroviari				
- Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia **TI.BRE** (*):				
♦ Linea RFI La Spezia-Parma	1.510,636	348,608	568,103	1.162,028
Asse ferroviario Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna:				
- Parma- Suzzara	130,000	0,000	0,000	130,000
- Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara	30,987	0,000	0,000	30,987
- soppressione P.L., realizzazione variante Sorbolo e raddoppio bivio AV-Sorbolo	100,709	0,000	0,000	100,709
- Nodo di Ferrara:				
♦ interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete	18,076	18,076 *(L.354/98)*	0,000	0,000
- Nodo di Poggio Rusco:				
♦ interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazione del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete (completamento)	20,658	0,000	0,000	0,000
- Linea RFI Ferrara-Ravenna e Nodo di Ravenna:				
♦ potenziamento e ammodernamento linea e interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo atti alla diversificazione degli instradamenti sulla rete	61,975	0,000	0,000	61,975
- Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto:				
♦ linea esistente	742,149	682,240	535,566	59,909
♦ Quadruplicamento tratta Bologna-Mirandola/Ozzano	87,798	0,000	0,000	87,798
- Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.446,079	38,734	211,748	1.407,345
- Asse Ferroviario Milano-Firenze	1.291,142	0,000	284,051	1.291,142
Sistemi urbani				
- Bologna, Stazione ferroviaria	150,000	0,000	0,000	150,000
- Bologna, Metropolitana	877,977	154,937	335,697	723,040
- Modena, trasporto rapido di massa	*Da definire*	0,000	0,258	*Da definire*
- Costa Romagnola:			0,516	
▪ Ferrovia Ravenna-Rimini	50,000	0,000		50,000
▪ Trasporto rapido di massa Rimini-Riccione-Cattolica	180.000	0,000		180,000

(*) La tratta emiliana del corridoio è inscindibilmente legata al collegamento con il porto di Ravenna e con il Corridoio Adriatico sia per rafforzare le relazioni tra corridoi, sia per sostenere adeguatamente la mobilità est-ovest, con riferimento soprattutto al trasporto delle merci

B. *Interventi aggiuntivi* (in Milioni Euro)

INTERVENTI	COSTO DELLE OPERE	COPERTURA FINANZ.	RISORE DA REPERIRE
Sistemi ferroviari			
• Linea Faenza-Granarolo-Russi: - potenziamento e ammodernamento linea • Linea Granarolo-Lugo-Lavezzola: - potenziamento e ammodernamento linea (in particoler, elettrificazione) • Nodo di Faenza: - potenziamento per diversificazione degli instradamenti sulla rete	70,000		70,000
• Nodo di Bologna: - Stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano	46,481	15,494 Contratto di programma RFI	30,987
• Linee ferroviarie Salsomaggiore-Fidenza-Parma, riqualificazione dell'infrastruttura e potenziamento del servizio *(compreso nuovo materiale rotabile)*	23,241	0,000	23,241
• Linea Modena-Sassuolo: - mitigazioni ambientali, potenziamento e riqualificazione linea (completamenti) e materiale rotabile	43,899	21,332 (Acc. Progr. art. 15 D.Lgs. 422/97)	22,567
• Collegamento tra la linea Modena-Sassuolo e linea Sassuolo-Reggio Emilia a Sassuolo	36,152	0,000	36,152
• Collegamento tra la linea Casalecchio-Vignola e la linea Modena-Sassuolo	61,975	0,000	61,975
• Linea Bologna-Portomaggiore (- Ostellato): - Completamento elettrificazione, adeguamento della rete e dei nodi; potenziamento e riqualificazione della linea	52,679	15,337 (Acc. Progr. art. 15 D.Lgs. 422/97)	37,342
• Linea Casalecchio-Vignola: - Adeguamento tecnologico, potenziamenti e riqualificazione della linea e materiale rotabile	44,931	20,419 (Acc. Progr. art. 15 D.Lgs. 422/97)	24,512
• Linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, realizzazione del tratto Ferrara-Quartesana-Copparo	25,288	0,000	25,288
Sistemi urbani			
• Progettazione e realizzazione del trasporto rapido a Parma	*Da definire*	0,000	*Da definire*
• Sistema di trasporto rapido di massa in interconnessione con le linee ferroviarie regionali nel Comune di Reggio Emilia *(compreso nuovo materiale rotabile)*	54,228	0,000	54,228

Sono inoltre previste per materiale rotabile e fermate le seguenti ulteriori risorse:

• • Sistema Ferroviario Regionale e Metropolitano su rete FS	420,000	0,000	420,000

9.2.2. Trasferimento Linee Parma-Suzzara E Suzzara-Ferrara e Relativi Finanziamenti

L'Art. 38, c.9, della L.166/02 prevede il trasferimento alle Regioni Emilia-Romagna e Lombardia, per le tratte che rientrano nei rispettivi territori, delle infrastrutture ferroviarie riguardanti le linee Parma-Suzzara e Ferrara-Suzzara.

Per la realizzazione degli interventi funzionali al potenziamento delle due linee, coerentemente ai programmi di utilizzo delle risorse nell'ambito di itinerari di rilievo nazionale ed internazionale, si provvederà attraverso una intesa generale quadro con la quale saranno individuate le risorse necessarie.

I testi degli Accordi preliminari tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e le Regioni, Lombardia ed Emilia-Romagna, per l'attuazione di quanto previsto dalla L.166/02, sono già stati sottoscritti il 15 giugno 2004.

Gli Accordi prevedono indicativamente una spesa per investimenti per **130 milioni di euro**. L'effettivo fabbisogno verrà individuato una volta completato il progetto definitivo per il potenziamento e l'ammodernamento delle due linee.

La progettazione, già finanziata per **3,8 milioni di euro**, è attualmente in corso. Sono in corso anche le procedure per le valutazioni connesse all'inserimento sia territoriale che ambientale di nuovi interventi previsti dal progetto.

9.2.3. Intesa con R.F.I. S.p.A. per l'assegnazione di capacità

L'affidamento, anche mediante gara, dei servizi ferroviari di interesse regionale previsto dal D.Lgs. 422/97, richiede che le Regioni debbano essere in grado di fornire idonee garanzie alle Imprese Ferroviarie interessate, circa la disponibilità della capacità occorrenti lungo le varie linee gestite da RFI SpA, per l'effettuazione dei servizi ritenuti necessari, nonché di ulteriori prestazioni tra quelle indicate dal "Prospetto Informativo della Rete" predisposto dallo stesso gestore della rete, sulla base di quanto stabilito dal vigente quadro normativo.
Per avere certezza riguardo a tale disponibilità è stato siglato dalla Regione uno specifico Protocollo d'Intesa con RFI SpA, da considerarsi atto propedeutico all'assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria con durata pluriennale. L'Intesa prevede che debba essere definito successivamente, anche un Accordo Quadro tra gli stessi soggetti, ai sensi di quanto stabilito dal D.Lgs. 188/03.

Il Protocollo costituisce un importante documento per assicurare la disponibilità delle capacità occorrenti, e quindi aggiuntive rispetto alle attuali, anche in previsione dell'entrata in esercizio delle nuove opere infrastrutturali in corso di realizzazione.

La disponibilità della capacità oggetto del Protocollo è assicurata per una durata di 6 anni, pari a 6 orari di servizio, a decorrere dal 12/12/2004, fino all'11/12/2010, ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile.

Sono, in particolare, allegati al Protocollo:

- la definizione dei parametri fisici caratteristici della capacità di infrastruttura;

- le linee guida per l'aggiornamento dell'orario ferroviario, dicembre 2005 e seguenti;
- l'elenco dei servizi forniti da RFI su richiesta delle Imprese Ferroviarie aggiudicatarie della gara.

Per la specificazione dei fabbisogni di capacità sulla varie direttrici si è fatto riferimento al "Progetto di orario ferroviario per il potenziamento dei servizi nella fase di realizzazione dei lavori dell'Alta Capacità" elaborato dalla Regione; progetto per il quale sono stati coinvolti tutti i principali soggetti interessati, in particolare oltre a RFI, le società ferroviarie che operano in Emilia-Romagna e le Amministrazioni locali.

Contestualmente all'Intesa per l'assegnazione di capacità è stato sottoscritto un'altra Intesa con le Direzioni compartimentali Movimento e Infrastruttura di Bologna della stessa RFI per individuare gli interventi, da considerare funzionali ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo previsti dalla prima Intesa.

Sulla base di tale documento le menzionate Direzioni si sono impegnate a realizzare gli interventi definiti di breve-medio termine, in esso specificati, riguardanti quasi tutte le linee ferroviarie regionali.

Vengono indicati anche gli interventi ritenuti necessari per il lungo termine. La loro realizzazione è stata rimandata alla definizione ed individuazione delle fonti di finanziamento sia per la realizzazione degli interventi infrastrutturali che per lo sviluppo dei servizi.

9.3. ACCORDI SPECIFICI NEI BACINI

9.3.1. Potenziamento servizi sulla tratta Rimini-Ravenna

Nel settembre dello scorso anno la Regione ha sottoscritto con RFI SpA, le Province di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, un Protocollo d'intesa per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto ferroviario sulla tratta Ravenna-Rimini della linea Ferrara-Rimini.

Sulla base di tale intesa la Regione si è, in particolare, impegnata nel medio-breve termine ad attivare su tale tratta, un servizio cadenzato ai 30 minuti, per un impegno di 16 ore al giorno, per un totale di 32 coppie di treni, corrispondenti a circa 1.168.000 tren*km l'anno.

Poiché l'offerta attuale è pari a 12 coppie, l'incremento previsto è pari a 20 coppie di treni per una spesa stimata di circa 2.130.000 di euro.

La stessa intesa prevede anche interventi infrastrutturali e tecnologici lungo la linea per consentire tale potenziamento.

La spesa complessiva è stata stimata in 23.300.000 di euro, dei quali 8.300.000 sono a carico della Regione e degli Enti Locali.

9.3.2. Accordo per la realizzazione del nuovo Nodo Intermodale di Interscambio tra la Linea AV MI-BO, la Linea Ferroviaria Re-Guastalla e le Linee di Trasporto Urbano in Localita' " Mancasale"

L'1 giugno 2004 la Regione ha sottoscritto un Accordo con la Provincia di Reggio Emilia, il Comune di Reggio Emilia e il Consorzio A.C.T. per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra la linea ferroviaria Alta Velocità Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano in località Mancasale.

L'Accordo impegna le parti a realizzare le opere previste, definendo le loro caratteristiche, il quadro finanziario e gli impegni procedimentali di ciascuno per assicurare la gestione dell'intervento, il cui costo complessivo è stato stimato, per quanto attiene le opere principali, in 56,3 milioni di euro. La Regione concorrerà nella spesa per 25,79 milioni di euro.

La realizzazione del nodo costituisce un intervento di particolare rilievo, non solo per il bacino provinciale reggiano, trattandosi di un punto di aggregazione di relazioni forti, non solo ferroviarie, che si attestano all'Alta Velocità ferroviaria, raccogliendo e distribuendo i traffici in più direzioni ed alleggerendo l'area urbana di Reggio Emilia.
Il nodo costituisce anche un punto di razionalizzazione e di esaltazione di altri interventi infrastrutturali, in corso o di prossima realizzazione, che confluiscono su di esso. Tra questi si richiamano in particolare, oltre all'A/V, la ristrutturazione della tratta ferroviaria RE-Bagnolo per la realizzazione della cd. "metropolitana di superficie", finalizzata a sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico in ambito urbano attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata, e i lavori di ammodernamento e potenziamento dell'intera linea RE-Guastalla.

9.3.3. Progetti Pilota per ridurre il rumore ferroviario

Nell'aprile del 2003 è stata anche sottoscritta un'Intesa con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la realizzazione di interventi prioritari di risanamento acustico del rumore prodotto dall'esercizio ferroviario.
Alla Regione è stato affidato il coordinamento delle progettazioni che vede coinvolte anche tutte le nove Province, alle quali spettano, in base alla stessa Intesa le attività di progettazione e tutti i rilievi preliminari.
Il concorso finanziario della Regione per tali attività è pari a circa 900.000 euro; copre una percentuale dei costi di progettazione per circa il 70% del costo complessivo, il resto è a carico delle Province.
RFI S.p.A. si è invece impegnata a realizzare interventi "pilota" nell'ambito della Regione Emilia-Romagna per un importo pari a circa 20.000.000 di euro.

9.3.4. Accordo "Pontremolese"

Il 12 dicembre 2004 è stato sottoscritto un Accordo di programma per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea ferroviaria La Spezia-Parma e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate.

Firmatari, insieme alla Regione Emilia-Romagna sono: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Liguria e Toscana, RFI SpA, l'Autorità portuale di La Spezia e il Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrativo delle province di La Spezia, Massa Carrara e Parma.

L'Accordo impegna le parti a concorrere a quanto necessario per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea e per il pieno sfruttamento delle sue capacità. Sono in particolare *a carico*,

A. di RFI SpA:

l'attivazione delle opere di potenziamento della linea Pontremolese, attualmente in corso di esecuzione:

- entro dicembre 2004, l'attrezzaggio con il nuovo Sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT) della linea Tirrenica e, in particolare, del tratto La Spezia-Vezzano, comune alla relazione Parma-La Spezia;
- entro luglio 2005, il raddoppio Chiesaccia di Terrarossa-S.Stefano di Magra;
- entro dicembre 2007, la realizzazione di interventi diffusi di adeguamento sull'intera linea Pontremolese, per l'ammodernamento degli impianti, il miglioramento del servizio per i passeggeri e merci, nonché per l'eliminazione delle limitazioni esistenti in punti singolari;

il completamento delle progettazioni e l'esecuzione di tutte le attività necessarie all'affidamento e alla realizzazione:

- del raddoppio del tratto Fornovo (Osteriazza)–Solignano, di cui si prevede l'attivazione entro 2010;

- del raddoppio del tratto Pontremoli–Chiesaccia, di cui si prevede l'attivazione entro il 2013;

il completamento delle progettazioni e del raddoppio della linea nei tratti Parma-Osteriazza (con collegamento diretto e indipendente verso Brescia e Suzzara) e Berceto-Scorcetoli (nuova galleria di valico) entro il 2015.

B. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

la definizione e il finanziamento dei lavori di potenziamento della linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco, secondo gli standard e le specifiche tecnico-funzionali previsti per il cd. Corridoio TI-BRE, trasferendo la relativa copertura finanziaria alla Regione Emilia-Romagna.

C. *La Regione Emilia Romagna* si è impegnata,

a richiedere a RFI specifiche "tracce" ed a sottoscrivere con essa appositi Accordi Quadro, per incrementare i servizi ferroviari dedicati al trasporto metropolitano/regionale, una volta acquisite dallo Stato le occorrenti risorse.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti si è dichiarato impegnato ad attivarsi, con il concorso del Ministero dell'Economia e delle Finanze nonché del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, per mettere in atto tutte le iniziative necessarie ed opportune per consentire la compiuta esecuzione degli interventi previsti dall'Accordo, con particolare riguardo alla copertura finanziaria delle opere ancora da finanziare.

Gli interventi previsti collocano pienamente la relazione La Spezia-Parma-Suzzara-Poggio Rusco - a sua volta collocata in seno al corridoio TI-BRE (Tirreno-Brennero) - nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) per il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra l'Italia e il centro Europa.

Il TI-BRE, inserito in ambito nazionale, attraverso il Piano Generale dei Trasporti, come uno dei principali assi infrastrutturali di collegamento plurimodale tra le diverse aree del Paese, ha come componenti ferroviarie costitutive la ferrovia La Spezia-Parma ("Pontremolese") e la linea Parma-Suzzara-Poggio-Rusco, oggetto del richiamato Accordo.

Per l'Emilia-Romagna l'Accordo in parola, ha costituito uno strumento attuativo della già richiamata Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003 con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la quale sono state individuate le opere considerate di preminente interesse strategico, sia di carattere nazionale che regionale.

9.3.5. Accordo per la eliminazione di passaggi a livello sulla linea Bologna-Portomaggiore nell'ambito delle aree urbane del Comune di Bologna

La firma dell'Accordo preliminare di programma, che la Regione ha sottoscritto con il Comune di Bologna e con la Ferrovie Emilia Romagna srl, società a prevalente capitale regionale concessionaria della linea Bologna-Portomaggiore, è intervenuta il 3 giugno 2004. Le parti si sono impegnate a fare tutto quanto è nelle rispettive competenze per consentire la prosecuzione dei lavori di interramento del tratto di ferrovia tra Via Fabbri e Via Larga, lungo la linea Bologna-Portomaggiore, per eliminare numerosi passaggi a livello ed eliminare quindi numerosi ostacoli per favorire il deflusso del traffico stradale.
Il costo complessivo dell'intervento ammonta a circa 32,5 milioni di euro: la Regione concorrerà per 27 milioni di euro, utilizzando parte delle risorse comprese nell'Accordo di programma sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. 422/97, e con fondi scaturiti dalla vendita di aree ferroviarie dismesse. Il Comune di Bologna

metterà a disposizione le risorse destinate a opere di urbanizzazione derivanti dell'attuazione di un vicino comparto edilizio, pari a circa 2,5 milioni di euro, e un contributo paria a 3 milioni di euro.

9.4. I FABBISOGNI FINANZIARI

I servizi ferroviari di interesse regionale risentono al momento di una forte carenza di risorse. Quelle quantificate ed assegnate in fase di trasferimento delle competenze dallo Stato alle Regioni, sulla base di conteggi effettuati nel 1999, si stanno dimostrando sempre più insufficienti poiché non è intervenuto alcun adeguamento, anche per il solo riconoscimento del tasso d'inflazione.

Per la quantificazione degli ulteriori fabbisogni per i servizi che si svolgono sulle linee regionali e per la gestione delle relative infrastrutture (art.8 D.Lgs. 422/97) è stato a suo tempo costituito, sulla base di quanto stabilito dall'Accordo di programma stipulato ai sensi degli articoli 8 e 12 del D.Lgs. 422/97 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione e Regione Emilia-Romagna, un apposito Comitato di verifica e monitoraggio per accertare le necessità finanziarie corrispondenti agli effettivi fabbisogni dei servizi erogati dalle varie aziende sulle linee ferroviarie regionali.

Detto Comitato, del quale fanno parte rappresentanti autorevoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e della Finanze, ha riconosciuto – con la scorta dei riscontri effettuati - l'esigenza di incrementare i trasferimenti statali, a fronte dei maggiori oneri accertati e degli ulteriori servizi posti in essere per l'attivazione di linee o di nuove tratte ferroviarie in costruzione nel periodo transitorio; dopo quindi l'intervenuto trasferimento delle competenze dallo Stato alla Regione.

Ulteriori fabbisogni riconosciuti dal Comitato di monitoraggio:

Aziende ferroviarie	Fabbisogno definito nel 1999	Fabbisogno 2001 da prendere a riferimento per quantificare i trasferimenti a decorrere dal 2004	Trasferimenti dal 2004
▪ Ferrovie Emilia Romagna srl	20.074.000	20.640.910	20.991.810
▪ ATCM SpA di MO	2.066.000	2.225.190	2.989.320
▪ Consorzio ACT di RE	7.747.000	8.730.600	8.879.020
▪ ATC SpA di BO (*)	3.357.000	5.602.000	5.602.000
Totale (esclusa IRAP)	**32.471.00**	**37.198.700**	**38.462.150**

*) Per il fabbisogno di ATC, a decorrere dal 2005, è stato previsto un ulteriormente incrementato di 689.580 euro in relazione alla completa riattivazione dei servizi con cadenzamento ogni 30 minuti.

Le risultanze delle verifiche del Comitato, formalizzate ufficialmente agli organi di vertice dei menzionati Ministeri, sono state recepite in una Relazione presentata dal Ministro Lunardi alla Conferenza Stato-Regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri si sensi dell'art,8, c.5 del D.Lgs. 422/97, ed in una bozza di Decreto proposto, sempre dal Ministro Lunardi, al Ministro dell'Economia e delle Finanze e alla stessa Conferenza Stato-Regioni.

Il 6 aprile 2004, presso quest'ultima, si è tenuta una riunione tecnica per esaminare la documentazione richiamata innanzi; riunione alla quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze non ha mandato alcun proprio rappresentante, ritenendo che non vi fossero le condizioni per una loro partecipazione.

Da allora, la Conferenza non è stata più convocata perdurando ancora una posizione discordante di detto Ministero rispetto a quella delle Regioni e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (sostanzialmente allineate per quanto riguarda la quantificazione dei nuovi fabbisogni finanziari dal 2004) come è riscontrabile dalla corrispondenza e dalla documentazione gli atti.

Relativamente alle ulteriori risorse occorrenti per i servizi che si svolgono sulla rete nazionale (art.9 D.Lgs. 422/979) la questione è ancora ferma in sede di "Comitato Tecnico Centrale", previsto dall'accordo Quadro a suo tempo (1999) esaminato dalla Conferenza Stato-Regioni, per il subentro delle Regioni alla Stato nel Contratto di servizio con F.S. S.p.A. - oggi Trenitalia S.p.A. – con compiti di verifica e monitoraggio dei dati economici e del fabbisogno finanziario occorrente ad assicurare lo svolgimento dei servizi di interesse regionale sulla rete nazionale. Le Regioni, in particolare, hanno chiesto:

- l'adeguamento almeno al tasso di inflazione delle risorse originariamente assegnate, a partire dal 2003 o 2004, rilevando che, da quanto si è riscontrato nella seconda metà del 2003 (in particolare a fronte del livello di scadimento del livello della qualità dei servizi), risulta evidente che l'efficientamento di Trenitalia è di fatto giunto al termine;

- di assicurare il rinnovo del materiale rotabile, che costituisce una criticità del sistema, sulla base di due possibili ipotesi:

    - adeguamento in tal senso le risorse dei Contratti di servizio assegnate alle Regioni;
    - istituzione un apposito fondo per tale tipo di investimenti.

Le problematiche finanziarie evidenziate si presentano in un momento particolarmente delicato per la prosecuzione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, anche il relazione alle preannunciate gare per l'affidamento di detti servizi mediante procedure concorsuali, ai sensi di quanto previsto dagli artt. 13 e 44 dalla propria legge n.30/98 e s.m. e i..

10. IL PROGETTO QUALITÀ

La Regione ha sottoscritto nell'ottobre del 2000 con FS S.p.A. un Accordo, denominato "Progetto qualità" che prevede l'assegnazione di circa 20.000.000 di euro di contributi per interventi indirizzati al miglioramento e alla riqualificazione delle stazioni, al miglioramento delle informazioni agli utenti e per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile.

L'Accordo "Progetto Qualità" riveste particolare importanza sia per l'ampio campo di interventi che prevede sia per il consistente impegno finanziario assunto dalle Parti. Tale Accordo, che ha anticipato il passaggio di competenze dallo Stato alle Regioni, sottolinea il forte e concreto impegno regionale per la riqualificazione dei servizi ferroviari.

Il "Progetto Qualità" prevede, infatti, l'assegnazione di oltre 20 milioni di euro di contributi regionali, a fronte di un investimento totale di circa 84 milioni di euro, per interventi indirizzati alla riqualificazione delle stazioni e al miglioramento dell'accessibilità ad esse, all'innovazione dell'informazione agli utenti e per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile.

La parte più rilevante del finanziamento riguarda quest'ultimo.

Tipo di treni	Contributo totale della Regione	Spesa totale
- 5 convogli TAF	7.389.465 (*)	31.351.144
- 10 locomotive E464	4.569.540 (*)	19.387.105
- 5 composizioni di 6 carrozze UICX	4.131.655	17.529.297
Totale	**16.090.660**	**68.267.546**

(*) definitivo

In seguito al processo di societarizzazione di FS SpA con la costituzione delle Società RFI, quale Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e Trenitalia, quale impresa ferroviaria che eroga i servizi di trasporto, gli impegni contenuti nell'Accordo "Progetto Qualità" sono stati suddivisi, secondo competenza fra le due Società. A RFI fanno quindi capo gli interventi infrastrutturali mentre a Trenitalia sono stati destinati i contributi per il rinnovo del materiale rotabile.

L'entrata in servizio di tutto il materiale rotabile, nuovo e rinnovato, previsto dall'Accordo e il conseguente raggiungimento degli obiettivi in esso previsti ha portato alla sottoscrizione, il 29 luglio 2004, di una nuova Convenzione fra Regione e Trenitalia SpA per l'acquisizione di altro, nuovo materiale rotabile.

Impegno al raggiungimento del quale la Regione concorre con ulteriori 16 milioni di euro:

Tipo di treni	Contributo totale della Regione	Spesa totale
- 8 convogli tipo "Minuetto"	8.000.000	circa 28.000.000
- 4 composizioni a doppio piano (composte da una loco E464+ 4 carrozze+semipilota	8.000.000	circa 29.200.000
Totale	**16.000.000**	circa 57.200.000

Il primo Minuetto (inaugurato il 9 settembre) è entrato in servizio alla fine del 2004, mentre gli altri due treni a completamento del primo lotto sono stati consegnati nei primi mesi del 2005. Circolano come treni regionali sulle linee Bologna-Verona, Modena-Verona, Bologna-Prato e Bologna-Marzabotto. Nel 2005 è prevista inoltre la consegna di ulteriori 3 Minuetto, mentre gli ultimi due saranno consegnati nel 2006 e progressivamente impiegati sulle altre linee regionali.
Le nuove composizioni a doppio piano entreranno in servizio a partire dalla fine del 2005.

Il "Protocollo d'intesa tra Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana", sottoscritto il 28/04/2004, prevede di destinare i primi treni Minuetto a servizi di interesse comune. In particolare i treni Minuetto "diesel" acquisiti dalla Regione Toscana saranno impiegati anche sulla linea Faentina, mentre i Minuetto "elettrici" disponibili per la Regione Emilia-Romagna presteranno servizio anche sulla linea Bologna-Prato-Firenze.

SEZIONE 3 – QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

11. PREMESSA

La qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, automobilistici e ferroviari, è valutata sulla base di due aspetti principali:

- ciò che percepisce e si attende il cittadino/utente (qualità percepita);

- ciò che effettivamente è offerto al cittadino utente nei diversi ambiti che concorrono a definire il livello qualitativo del servizio medesimo, tra i quali, ad esempio, la regolarità, la puntualità, l'accessibilità e la sicurezza (qualità erogata).

12. QUALITÀ PERCEPITA DEI SERVIZI AUTOFILOTRANVIARI E FERROVIARI

Nel 2004 è stata effettuata la quinta indagine sulla qualità percepita e le abitudini di spostamento dei cittadini dell'Emilia Romagna (oltre 2500 intervistati).

Come le indagini realizzate nei precedenti quattro anni, sono stati affrontati temi relativi:

- **ai comportamenti di spostamento all'interno della regione**: mezzi di trasporto utilizzati sia nei giorni feriali che in quelli festivi, motivi di scelta di un determinato mezzo, documenti di viaggio utilizzati negli spostamenti abituali e principali flussi;
- **ai motivi di non utilizzo da parte dei non utenti:** individuazione delle aree di miglioramento del servizio per attrarre i non utenti;
- **alle potenzialità di sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale:** previsioni di utilizzo dei mezzi pubblici; flussi di spostamento.
- **al livello di customer satisfaction distinto per tipo di mezzo pubblico/collettivo utilizzato,** rilevato su **17** fattori relativi alla quasi totalità dei "fattori della qualità" definiti dallo Schema Generale di Carta dei Servizi del dicembre 1998 per il Trasporto Pubblico.

L'analisi dei **comportamenti di spostamento** durante l'intera settimana (dal lunedì alla domenica) evidenzia come nel quinquennio 2000-2004 la quota del TPL (bus urbano + extraurbano + treno) **aumenti costantemente** passando dal 14% degli spostamenti **abituali** nel 2000 al 17% del 2004.

In particolare, gli autobus urbani sono utilizzati abitualmente dall'11,5% degli intervistati, i mezzi extraurbani dal 2,2% ed il treno dal 4,8%[11].

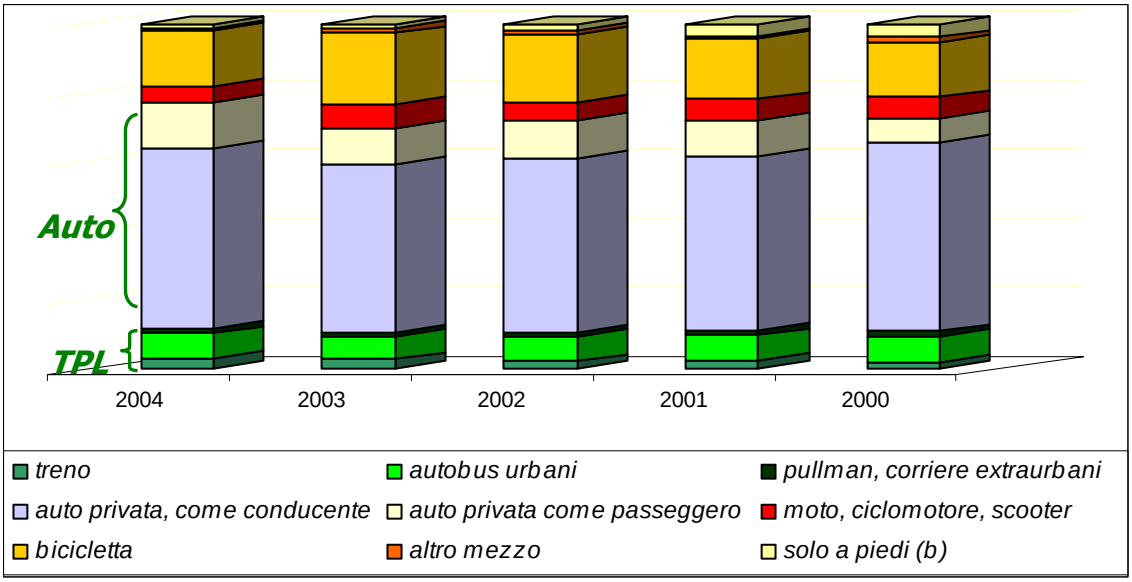
L'auto, utilizzata dall'82,8% degli intervistati, rimane il mezzo più utilizzato, con una leggera crescita rispetto al periodo precedente (cfr. grafico A).

Nell'ultimo anno c'è stata un'inversione di tendenza nell'uso di moto, ciclomotori e scooter che tornano ai livelli del 2002 e della bicicletta. In parte il dato deriva dalla stagione (invernale) in cui è stata realizzata la rilevazione

[11] Il dato totale è inferiore alla somma dei valori dei tre mezzi perché risente dell'utilizzo multiplo dei mezzi stessi

Grafico A

Mezzi di trasporto utilizzati durante l'intera settimana (a)



Fonte: Databank
(a) Percentuale su totale popolazione al netto di duplicazioni
(b) Popolazione che si sposta solo a piedi sia durante i giorni lavorativi che in quelli festivi

A fronte di un uso limitato (17%) del mezzo pubblico, **l'utilizzo complessivo** (saltuario + abituale) del TPL ha riguardato il **49**% dei cittadini della Regione con un trend in diminuzione costante nei 5 anni considerati (dal 63,2%del 2000 al 49% del 2004).

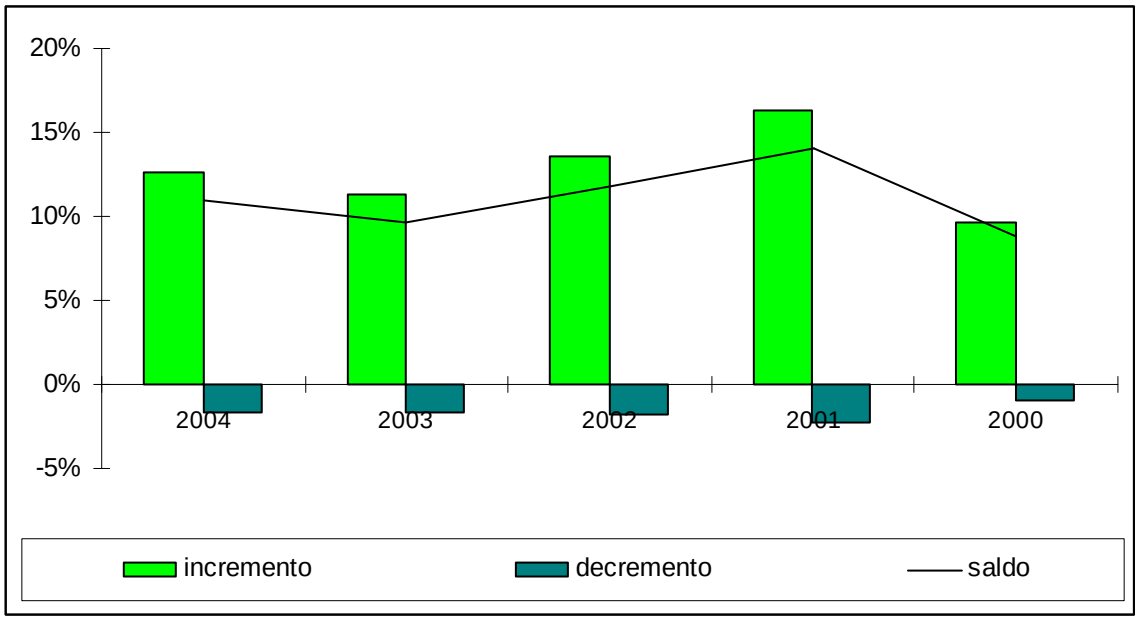
Relativamente ai non utenti, i motivi di non utilizzo fanno riferimento, in parte, alla scarsa comodità dello spostamento, in termini di orari e di vicinanza delle fermate, in parte rilevano come per una fetta della popolazione il servizio di mobilità non venga neppure percepito come bisogno da soddisfare.

Anno dopo anno sembra quindi emergere una distinzione netta fra una quota minoritaria seppur in lieve crescita di cittadini che abitualmente usa il TPL ed un'area che ignora del tutto i mezzi di trasporto pubblico.

D'altro canto, **le previsioni sull'utilizzo dei mezzi pubblici sono sempre a favore di un incremento, indice di una propensione dei cittadini verso il trasporto pubblico:** è infatti positivo il saldo tra coloro che prevedono un incremento o un decremento nell'utilizzo dei mezzi pubblici e questo dato è pari all'11% (allineato a quello del 2003)**. L'incremento deriverebbe soprattutto da coloro che attualmente utilizzano in modo saltuario i mezzi pubblici.**

Grafico B

Previsioni di utilizzo del mezzo pubblico

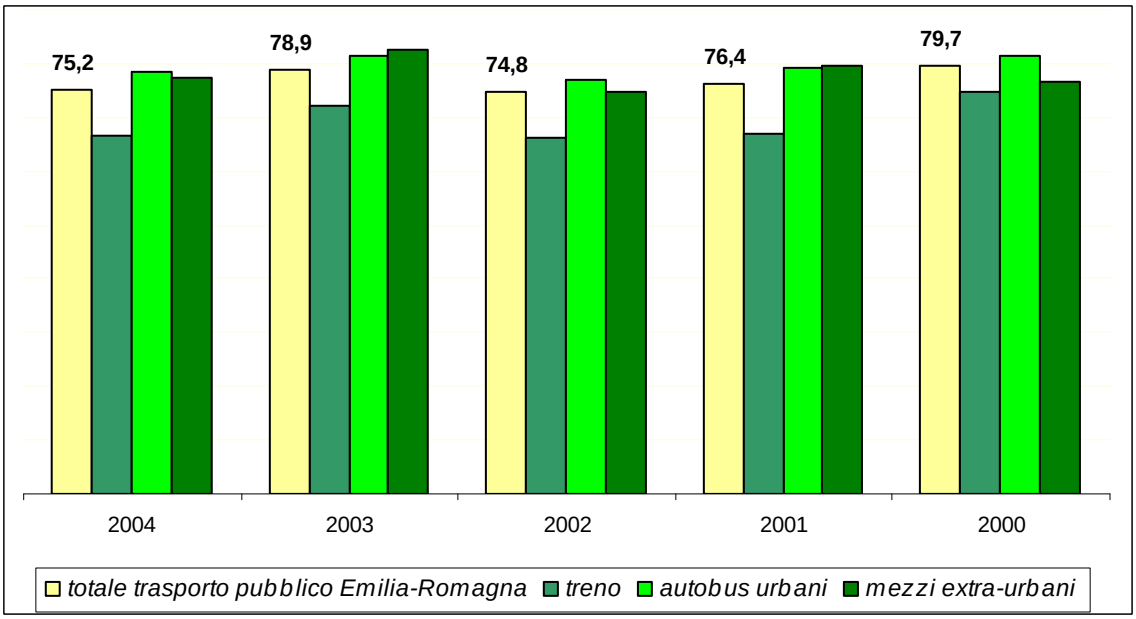


Fonte: Databank

Relativamente agli indici di **Customer Satisfacton**, il dato 2004 rileva un leggero peggioramento rispetto alla precedente edizione con un indice medio regionale di 75,2/100, ritornando ai livelli del 2001/2002. Il minore livello di soddisfazione dei cittadini risulta connesso soprattutto alla ferrovia, con segni di peggioramento anche per gli indici relativi agli altri mezzi (cfr. grafico C)

Grafico C

Indici di Customer Satisfaction, trend 2004-2000



Fonte: Databank

In generale, il giudizio dei cittadini sul trasporto pubblico in regione è peggiorato rispetto al 2003 per i seguenti fattori di soddisfazione:

- *la velocità media di percorrenza;*
- *la competenza del personale viaggiante;*
- *il tempo di risposta ai reclami.*

I **fattori di miglioramento** richiesti per singola tipologia di servizio risultano:

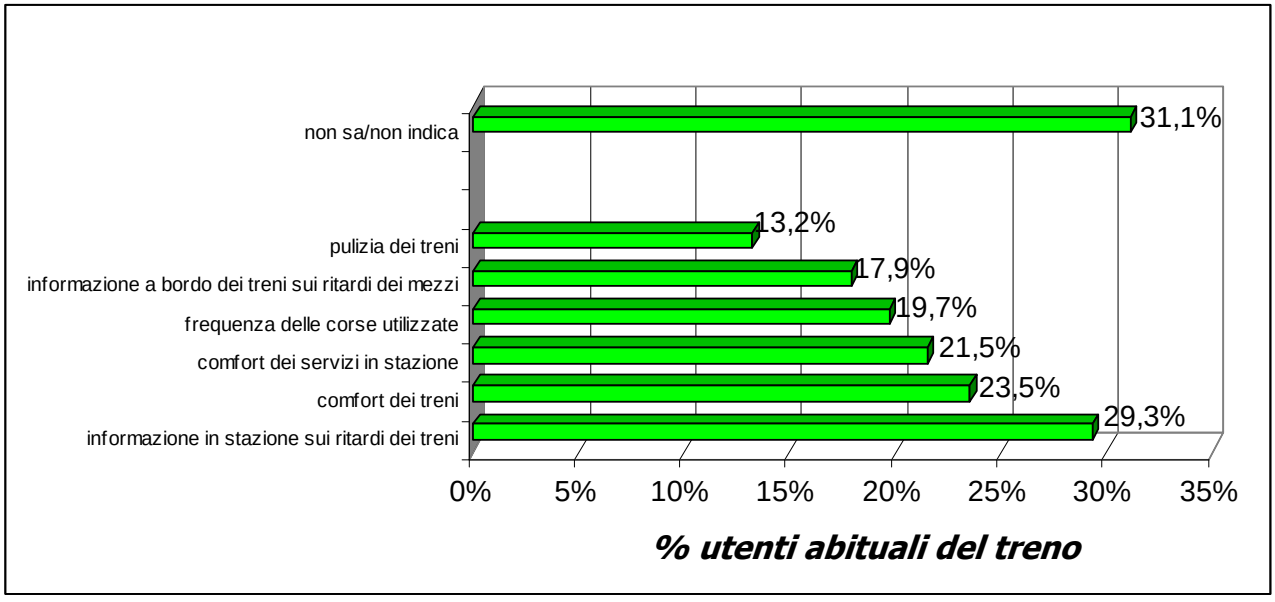
- **per le ferrovie:** la pulizia e le condizioni igieniche dei treni, la puntualità e affidabilità delle corse, il comfort del viaggio, il prezzo dei biglietti ed il tempo di risposta ai reclami;
- **per i mezzi urbani:** il prezzo dei biglietti e degli abbonamenti, il tempo di risposta ai reclami, il comfort del viaggio, l'accessibilità al sevizio pubblico (disponibilità di parcheggi, depositi di biciclette e percorsi ciclabili), la puntualità e l'affidabilità delle corse;
- **per i mezzi extraurbani:** il prezzo dei biglietti e degli abbonamenti, il comfort del viaggio, la puntualità e l'affidabilità delle corse, la pulizia e le condizioni igieniche, il tempo di risposta ai reclami.

A giudizio degli utenti della ferrovia, nell'ultimo anno **sono stati migliorati** alcuni aspetti del servizio (Cfr. grafico D):

- l'informazione in stazione sui ritardi dei treni;
- il comfort dei treni (in termini di nuovi treni più comodi e più posti a sedere);
- il comfort dei servizi in stazione (in termini di nuove sale di attesa e spazi di stazione più comodi, migliori servizi igienici, presenza di nuovi ascensori, presenza di nuovi marciapiedi o sottopassi);
- la frequenza delle corse utilizzate;
- l'informazione a bordo dei treni sui ritardi dei mezzi;
- la pulizia dei treni.

Grafico D

Aspetti della ferrovia migliorati nell'ultimo anno a giudizio degli utenti



Fonte: Databank

13. QUALITÀ EROGATA DEI SERVIZI AUTOFILOTRANVIARI

La Regione con il 2005 ha avviato un progetto di monitoraggio della qualità erogata, da concludersi entro la fine dell'anno,. inteso a:

- **acquisire una rappresentazione aggiornata e complessiva del fattore "qualità"** nel settore del TPL, in un momento storico caratterizzato da importanti evoluzioni (consolidamento Agenzie locali, espletamento delle procedure di gara, …);

- **progettare e testare un metodo condiviso di monitoraggio della qualità** erogata che permetta di confrontare i risultati rilevati nei 9 bacini provinciali e di valutarne la dinamica nel tempo, in esito alle politiche di intervento, attraverso un set omogeneo di indicatori/standard di qualità e di un metodo uniforme di misurazione e monitoraggio;

- **fornire uno strumento di supporto e di comunicazione al cittadino** per dare riscontro del livello di affidabilità dei servizi resi, della coerenza tra prestazioni e impegni assunti nelle carte dei servizi e dei risultati di miglioramento conseguiti, di criticità risultanti, e per promuovere costantemente la ricerca della coerenza tra servizio offerto e aspettative della clientela.

14. MONITORAGGIO

14.1. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ EROGATA DEI SERVIZI FERROVIARI

Il monitoraggio della qualità erogata sui treni e nelle stazioni è svolto metodicamente da quando la Regione, nell'adempimento delle funzioni acquisite in materia di trasporti ferroviari, sottoscrive con le Imprese ferroviarie i Contratti di Servizio.

I Contratti, infatti, definiscono sia il programma di esercizio annuale che le Società ferroviarie si impegnano ad erogare e il proporzionale corrispettivo regionale, sia, al fine di perseguire una comune politica di qualità del trasporto pubblico, standard qualitativi, specificamente definiti, di puntualità e affidabilità, pulizia dei mezzi e delle stazioni, di miglioramento delle relazioni con l'utenza, con particolare riguardo agli aspetti dell'informazione e del comfort.

A fronte del mancato rispetto degli standard qualitativi del trasporto ferroviario definiti nell'Allegato "Qualità dei Servizi" dei Contratti stessi e dell'eventuale minore quantità del servizio erogato rispetto al Programma di esercizio concordato, la Regione applica ai gestori una determinata riduzione di corrispettivo.

Le risultanze del monitoraggio effettuato sugli obiettivi contrattuali di qualità, definiti nei Contratti di Servizio, sono recepite all'atto della definizione dei successivi Contratti, al fine di adottare parametri più rispondenti alle esigenze dell'utenza.

Con i Contratti attualmente vigenti, ad esempio, proprio per avere un quadro più realistico dell'andamento dei treni come percepito dall'utenza, si è introdotto il monitoraggio di eventi singoli di disservizio, con particolare riguardo a puntualità e comfort.

Gli standard contrattuali così definiti vengono, in molti casi, assunti anche dalle Imprese ferroviarie all'atto della redazione delle proprie Carte dei Servizi.

Attività di monitoraggio

L'attività di monitoraggio supporta un costante aggiornamento della banca dati dell'Agenzia regionale ed è svolta secondo due metodi complementari:

* analisi critica e verifica, attraverso rilevazioni puntuali a campione, dei rapporti documentali forniti periodicamente dalle Imprese Ferroviarie per quanto attiene i parametri puntualità, affidabilità, affollamento e guasti dell'infrastruttura;
* specifiche ed estese indagini sul campo, affidate dall'Agenzia regionale a Società esterne, per il monitoraggio della qualità erogata sui treni e nelle stazioni.

Con le campagne di monitoraggio vengono rilevati i diversi parametri che definiscono la qualità del servizio ferroviario e in particolare:

per i treni:

- puntualità: rilievo dei treni in ritardo;
- informazioni all'utenza: diffusione delle informazioni;
- affollamento: conteggio dei passeggeri presenti e numero di carrozze disponibili;
- condizioni di pulizia, danneggiamento ed eventuale presenza di graffiti all'esterno delle carrozze e all'interno degli scompartimenti;

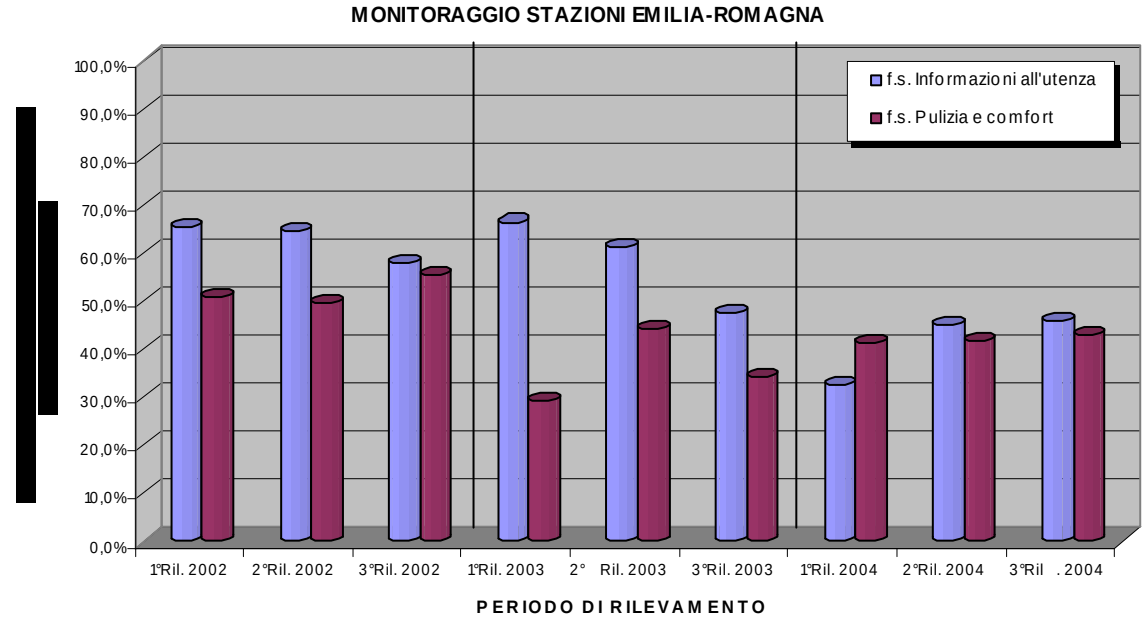
per le stazioni:

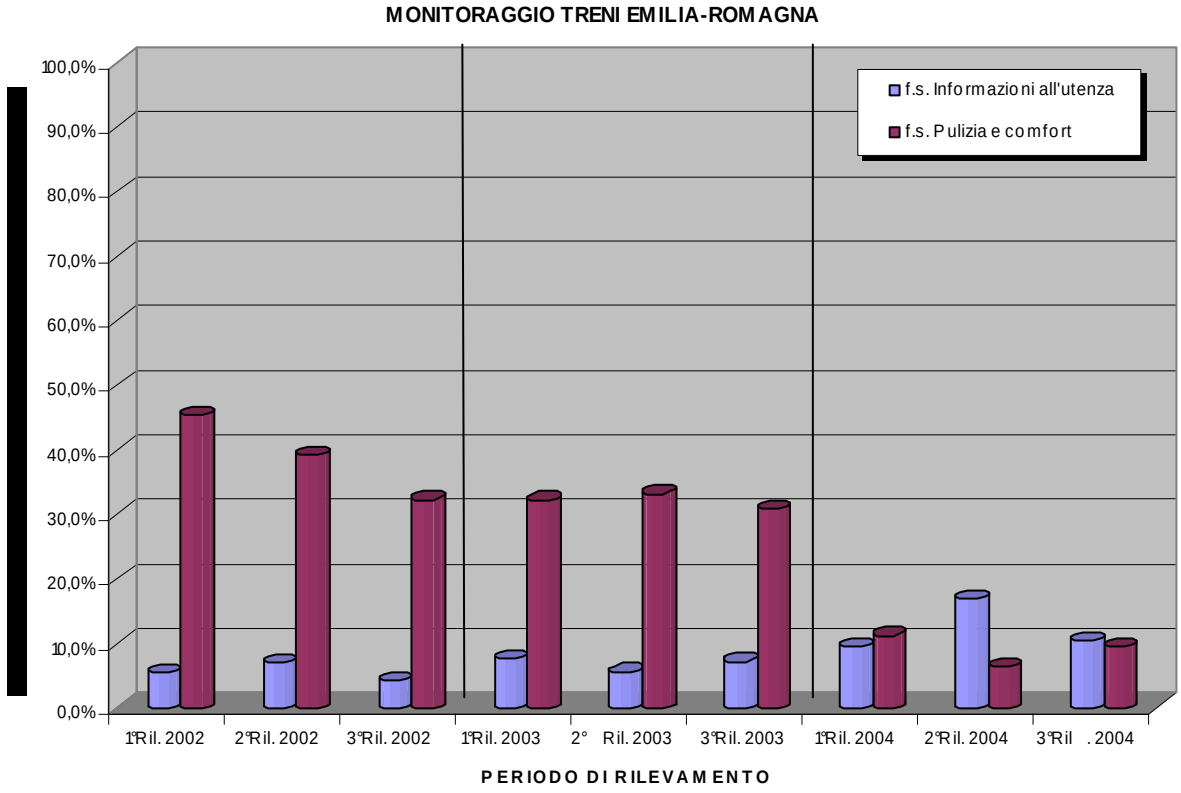
- diffusione informazioni mediante impianti sonori/visivi (partenze/arrivi treni ed eventuali disservizi) e mediante affissioni (orario ferroviario, mappa rete servizio ferroviario, tariffe ferroviarie applicate, comunicati informativi per eventuali lavori programmati sulla linea, informazioni localizzazione rivendite biglietti, orario delle eventuali autolinee integrate);
- reti di vendita: presenza di biglietteria, presenza di attività commerciali addette alla vendita di biglietti a fascia chilometrica, presenza di emettitrici di biglietti self-service;
- infrastrutture e servizi: presenza di sale d'attesa, servizi igienici, etc. e di attività commerciali;
- condizioni di pulizia di sale d'attesa, servizi igienici e delle altre aree aperte al pubblico.

Il campione dei treni rilevati è, per ogni campagna, superiore al 70% dei treni regionali ed interregionali circolanti in un giorno feriale medio del periodo di rilevamento (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi). Con le campagne di un anno viene comunque censito il totale dei treni circolanti nelle ore diurne.
Nel corso di ogni anno viene fatto almeno un sopralluogo in tutte le stazioni. Il "campione" di ogni campagna è superiore al 40% del totale ed in ogni caso ricomprende sempre le 40 stazioni principali. Dal 2001 è sempre cresciuto il numero di rilevazioni effettuate aumentando così l'incisività del monitoraggio

anno	**rilevazioni alle stazioni**	**treni rilevati**
2001	147	439
2002	375	1319
2003	518	1917
2004	516	2219

L'azione di controllo della Regione ha sicuramente dato impulso ad un maggiore impegno delle Imprese ferroviarie nella gestione della qualità erogata sia per le stazioni che per i treni[12]:





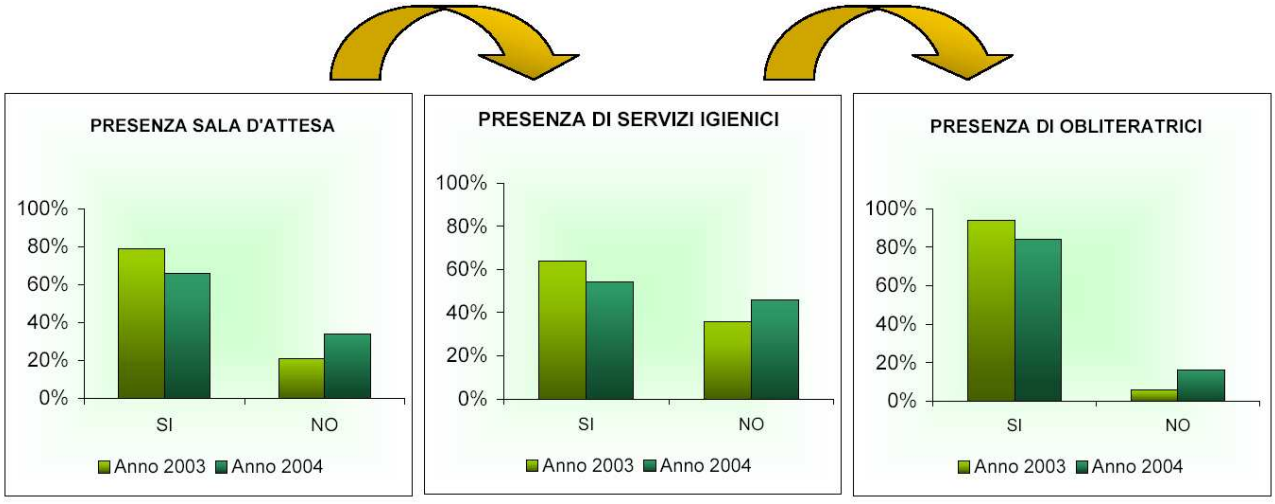
[12] nei grafici f.s. = fuori standard, indicando rispettivamente i treni o le stazioni rilevate non conformi agli standard definiti contrattualmente

Principali risultati

Per quel che concerne il livello della qualità nelle stazioni e a bordo dei treni dal 2002, (avvio dei rilevamenti metodici effettuati nell'arco dell'intero anno), si evidenzia in particolare nelle stazioni:

- un miglioramento dell'informazione all'utenza, anche dovuto all'installazione di apparati fissi quali biglietterie automatiche e monitor che forniscono informazioni nelle stazioni impresenziate (TT18 di Trenitalia), e dall'avvio di progetti anche finanziati dalla Regione Emilia-Romagna quali il c.d. "Progetto Cadore";
- la pulizia e il comfort nonostante l'aumento dell'impresenziamento delle stazioni/fermate rispetto al 2002 si mantiene stabile e in leggero miglioramento. Si deve registrare, purtroppo, che interventi di restyling di stazioni e fermate anche importanti vengono vanificati da atti di vandalismo ripetuti. La Regione Emilia-Romagna comunque promuove in tal senso l'iniziativa dei comodati nelle stazioni impresenziate in modo da migliorare il livello della qualità.

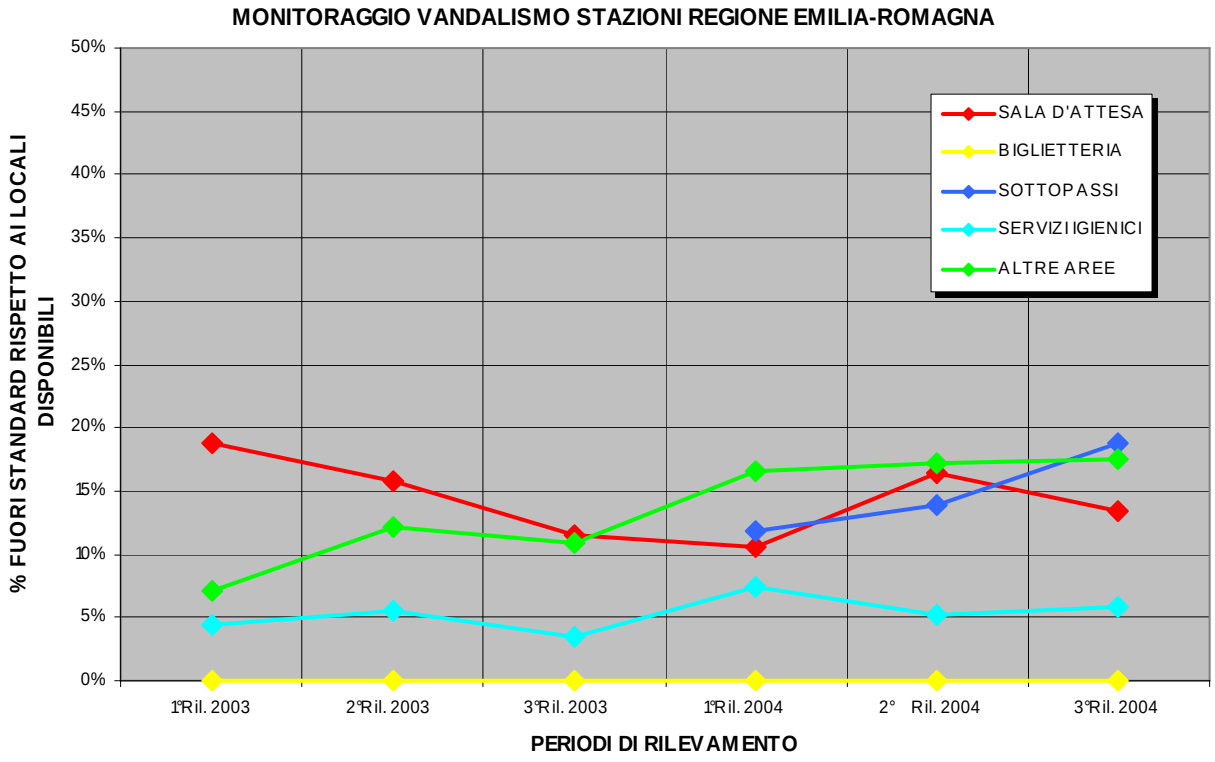
Come effetto della difficoltà delle Società ferroviarie nella gestione di spazi aperti al pubblico si è registrata la chiusura di una parte delle sale d'attesa (nel 2003 si trovavano nel 79% di stazioni mentre nel 2004 erano presenti nel 66%) anche se migliora il comfort di quelle accessibili. Si è ridotta anche la disponibilità dei servizi igienici, che passa dal 64% al 54% delle stazioni, di cui solo il 66% aperto liberamente al pubblico.



Dal grafico seguente si rileva, inoltre, che i locali maggiormente disponibili e utilizzati (aree esterne all'edificio di stazione, sale d'attesa e sottopassi[13]) hanno una percentuale di vandalismo maggiore e, in particolare, i sottopassi risultano essere luogo ideale degli atti di vandalismo, mentre le biglietterie, tutte localizzate nelle stazioni presenziate, non subiscono alcun atto vandalico di rilievo.

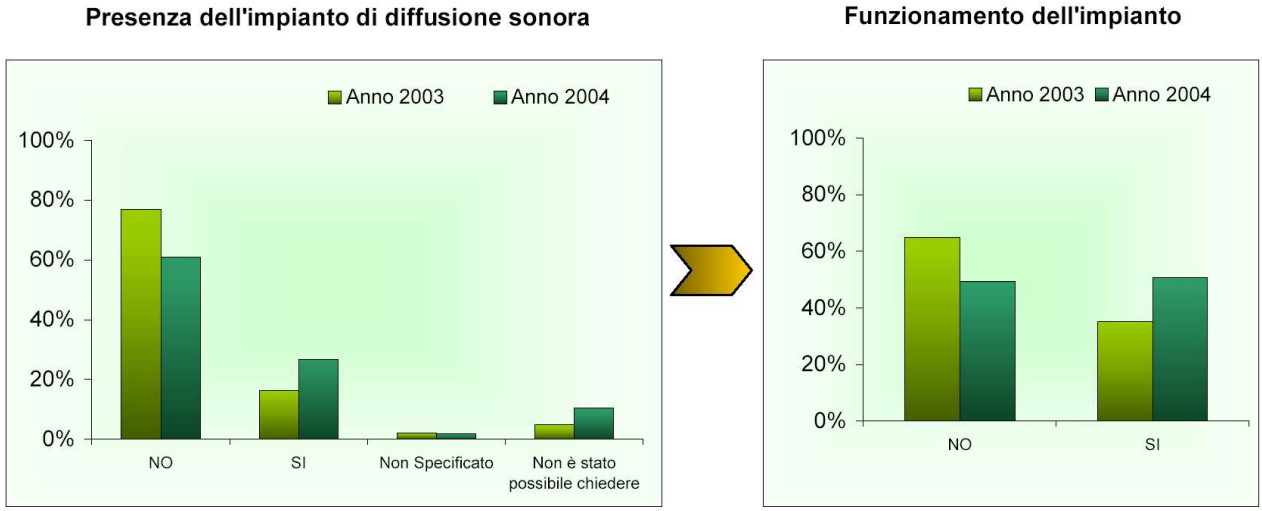
[13] Il rilievo della non conformità dei sottopassi è stato eseguito separatamente dalle altre aree a partire dall'anno 2004

Si evidenzia con chiarezza che i servizi igienici spesso localizzati nelle stazioni presenziate, o comunque in cui è necessario richiedere la chiave per accedere, risultano avere una bassa percentuale di vandalismo (circa il 5% dei servizi igienici rilevati).



per quanto riguarda invece i <u>treni</u> si rileva:

- il miglioramento dell'informazione a bordo dei treni, aumentando il numero di treni IR o REG dotati di diffusione sonora con la quale è dato l'annuncio delle fermate (si è passati dal 23% di treni del 2003 al 29% del 2004 con un aumento di impianti funzionanti). Il peggioramento dell'ultimo anno dell'informazione, rilevato dal grafico 2, risulta dovuto essenzialmente ai maggiori casi di ritardi lungo la linea non segnalati dal personale viaggiante.

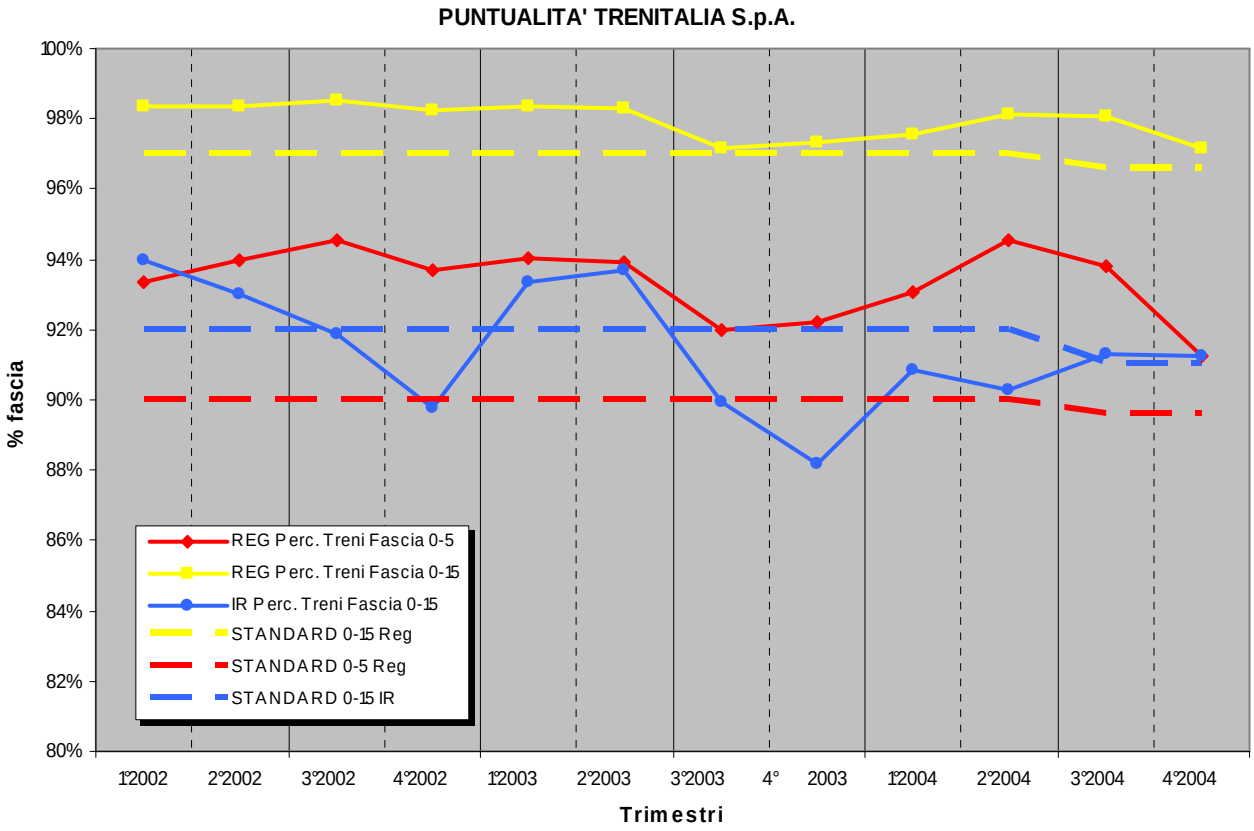


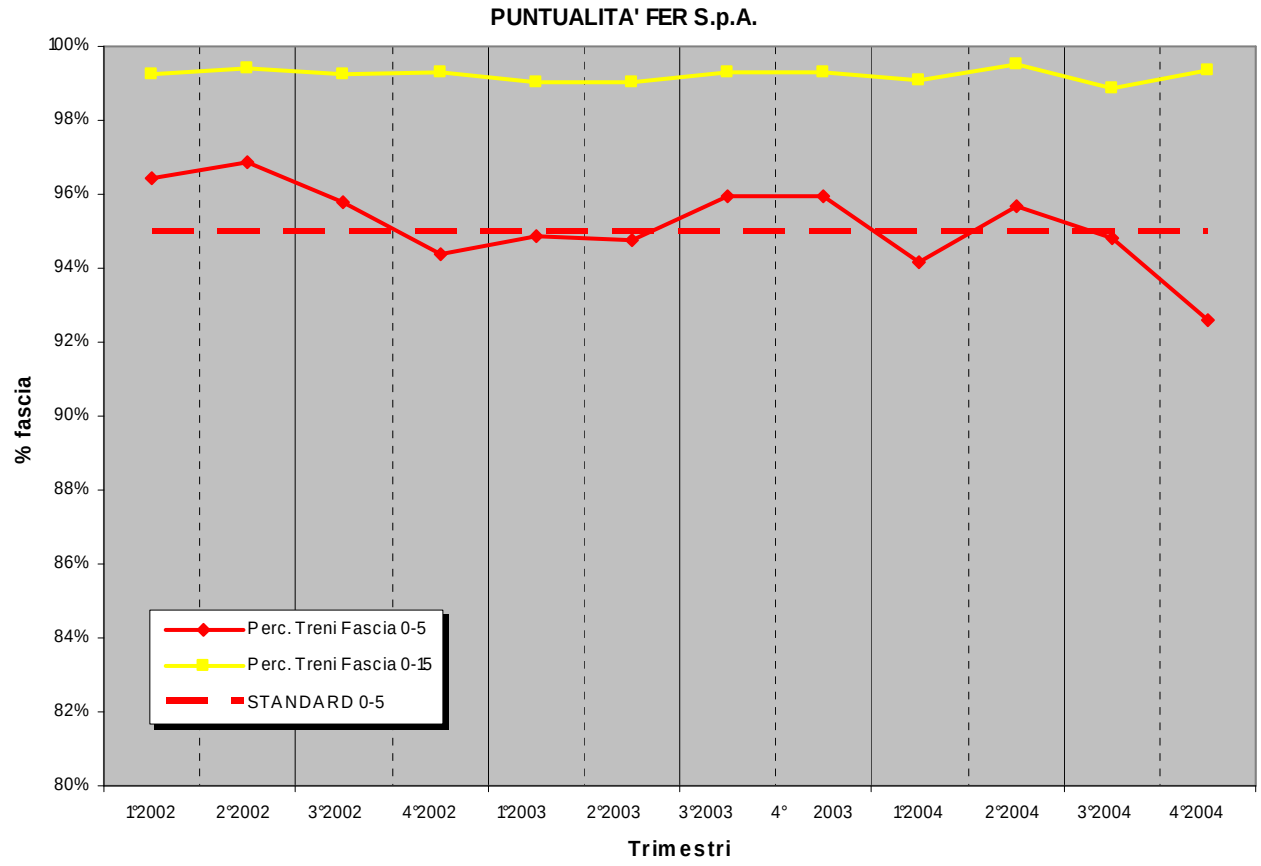
- un netto miglioramento della pulizia e del comfort soprattutto nell'ultimo anno di rilevamento. La pellicolazione esterna delle carrozze operata da Trenitalia ha abbattuto notevolmente la presenza di graffiti. Negli interni delle carrozze invece non si registrano miglioramenti apprezzabili. In leggera crescita il numero delle toilette presenti, che però sono più spesso chiuse.

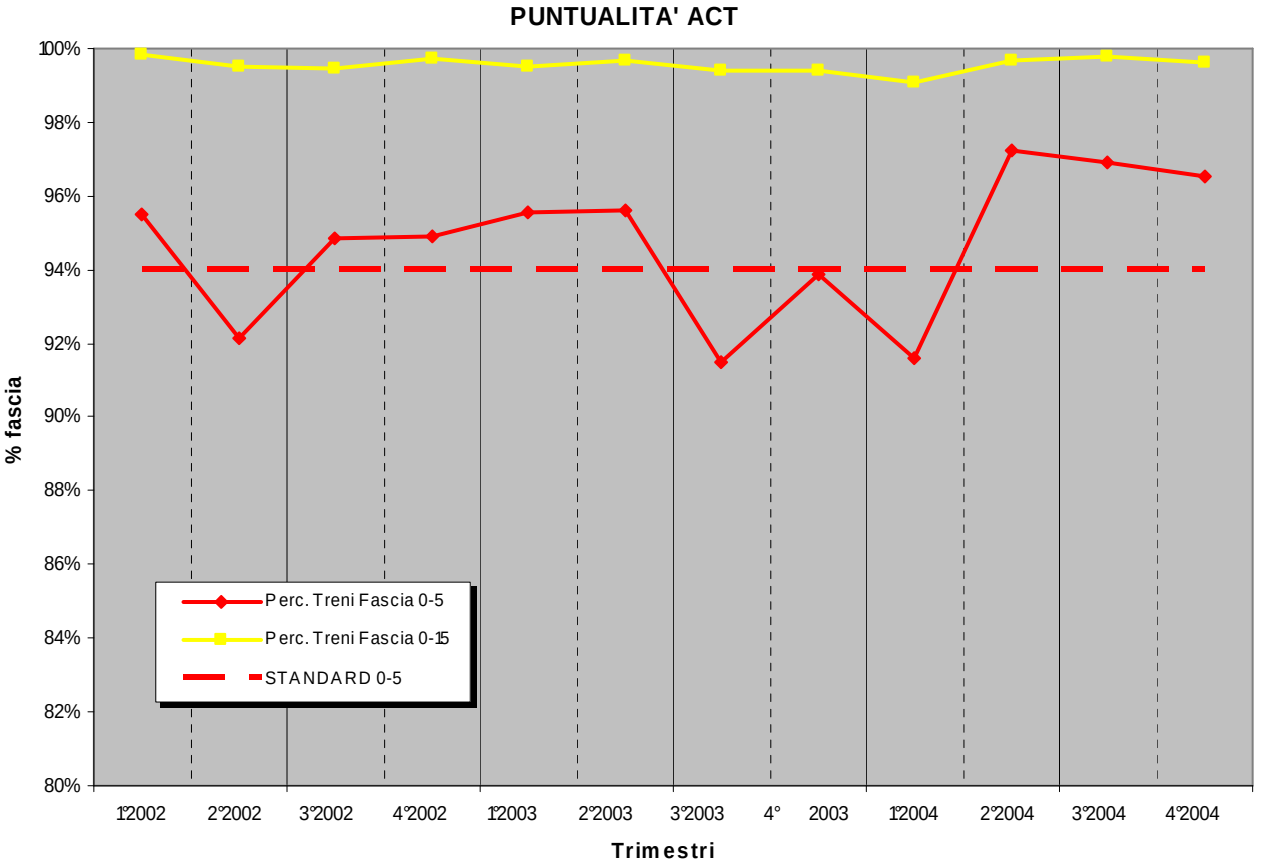
Puntualità

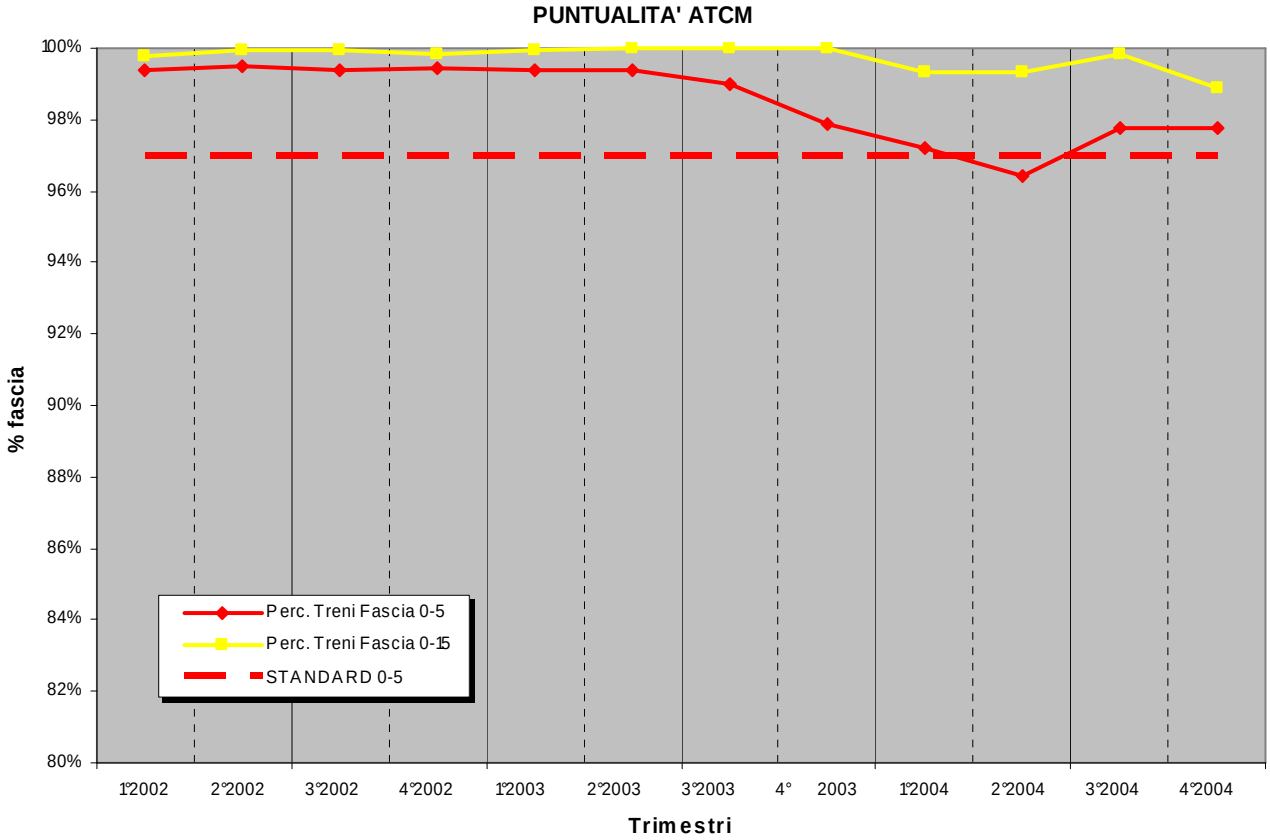
L'analisi dei dati di puntualità evidenzia:

- riduzioni della puntualità nei periodi invernali con picchi nei mesi di novembre, dicembre e gennaio;
- livello di puntualità dei regionali nella fascia 0-5' al di sopra dello standard minimo in tutti i periodi per Trenitalia, periodi al di sotto dello standard per le altre Società ferroviarie, che però nel complesso risultano in miglioramento;
- livello di puntualità dei regionali nella fascia 0-15' al di sopra dello standard minimo, con un lieve peggioramento nell'ultimo periodo per quel che riguarda Trenitalia e di invarianza per gli altri Gestori
- livello di puntualità degli interregionali nella fascia 0-15' al di sotto dello standard minimo, in peggioramento rispetto agli anni precedenti in concomitanza con l'inizio dei lavori al nodo di Bologna.




PUNTUALITA' FER S.p.A.
100%
98%
96%
94%
92%
90%
88%
86%
84%
82%
80%
% fascia
Perc. Treni Fascia 0-5
Perc. Treni Fascia 0-15
STANDARD 0-5
1°2002
2°2002
3°2002
4°2002
1°2003
2°2003
3°2003
4° 2003
1°2004
2°2004
3°2004
4°2004
Trimestri


PUNTUALITA' ACT
100%
98%
96%
94%
92%
90%
88%
86%
84%
82%
80%
% fascia
Perc. Treni Fascia 0-5
Perc. Treni Fascia 0-15
STANDARD 0-5
1°2002
2°2002
3°2002
4°2002
1°2003
2°2003
3°2003
4° 2003
1°2004
2°2004
3°2004
4°2004
Trimestri



14.2. INDAGINE SULL'UTENZA FERROVIARIA

1) Le fonti

I dati relativi alla domanda "servita" di trasporto ferroviario fanno normalmente riferimento a due distinte fonti: le indagini a cadenza biennale della Regione Emilia Romagna alle 40 stazioni[(14)] con più alto numero di passeggeri e le indagini annuali di frequentazione del trasporto locale di Trenitalia.

Entrambe le indagini hanno avuto come riferimento temporale un giorno della stagione estiva (Luglio) ed un giorno della stagione invernale (Novembre). Tale impostazione è però stata modificata nell'ultima rilevazione di Trenitalia che, nell'anno 2004, non ha effettuato la rilevazione invernale di Novembre – posticipata al Febbraio 2005- interrompendo così di fatto le serie storiche con i dati destagionalizzati presentate nei precedenti rapporti.

Nei paragrafi successivi vengono presentati solamente i risultati delle rilevazioni regionali a partire dall'indagine del 2000, con particolare attenzione alla recente indagine origine e destinazione effettuata nel 2004.

14 Bologna, Parma, Modena, Ferrara, Fidenza,Ravenna, Piacenza, Rimini, Reggio Emilia, Faenza, Forlì, Cesena, Imola, Castelbolognese, Lugo, Carpi, Salsomaggiore, Porretta Terme, S. Pietro in Casale, Vergato, Fiorenzuola, Casalecchio di Reno, Borgo Val di Taro, Cervia-Milano Marittima, Cattolica S. Giovanni-Gabicce, Riccione, San Giovanni in Persicelo, Sasso Marconi, Fornovo S. Benedetto Sembro, Savignano sul Rubiconde, Riola, Castel S. Pietro Terme, Russi, Crevalcore, Portomaggiore, Lavezzola, Castelvetro Sassuolo Guastalla.

2) Note metodologiche sulle indagini regionali

Tali rilevazioni si sono svolte nelle 40 stazioni con più alta frequentazione in quanto rappresentative del 90% della movimentazione complessiva. A partire dal 2000, la regione si è posta come obiettivo quello di effettuare:

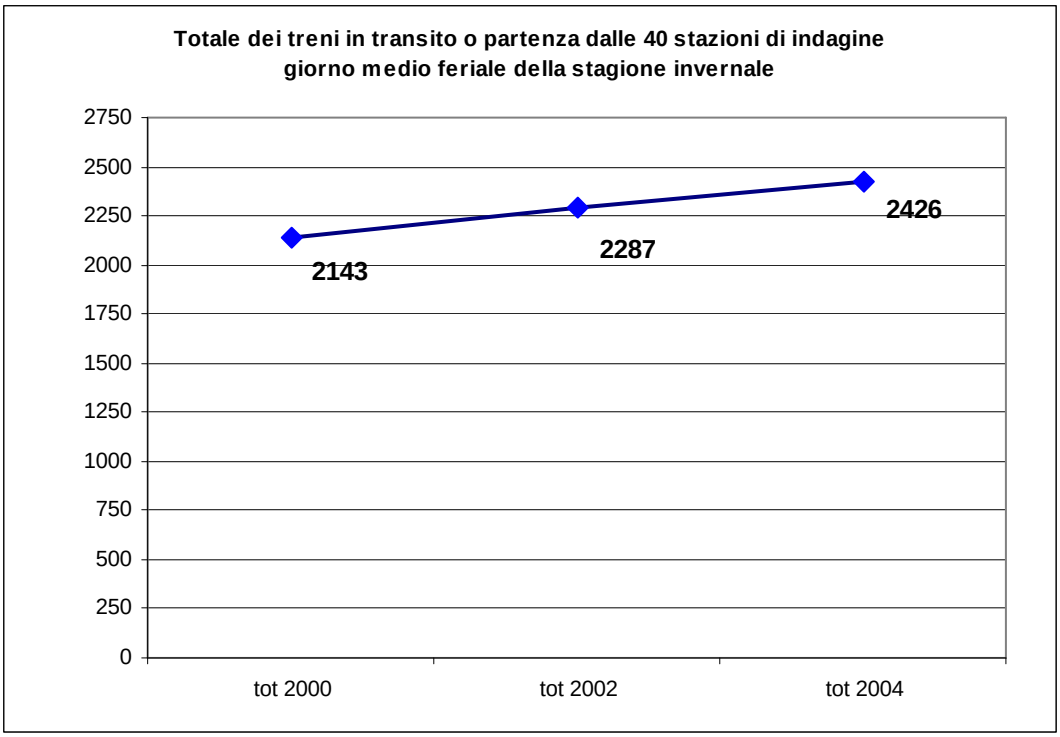
- con cadenza almeno biennale i conteggi dei saliti e discesi su tutti i treni in partenza e transito dalle 40 stazioni indagate;
- con cadenza almeno quadriennale, la ricostruzione della matrice origine e destinazione degli spostamenti dei passeggeri unitamente alla rilevazione di alcune informazioni "qualitative" volte a conoscere il profilo socio economico dell'utente del vettore ferroviario (tipo di biglietto posseduto, al motivo dello spostamento, alla condizione professionale dell'intervistato) , nonché a rilevare il mezzo utilizzato dall'utente in arrivo e partenza dalla stazione ferroviaria.

I conteggi dei saliti e discesi si sono svolti in un giorno medio feriale settimanale (con esclusione del lunedì e del venerdì) e sono stati effettuati con riferimento alla stagione estiva e invernale con esclusione dei treni in transito o partenza nelle ore notturne. Riguardano tutto il trasporto ferroviario, sia a breve (treni Diretti, Regionali e Interregionali) che a lunga percorrenza (treni Espressi, Intercity ed Eurostar).
Le interviste ad un campione di passeggeri in partenza sono state effettuate presso le banchine dei binari nelle stazioni oggetto di indagine.
I dati che vengono presentati sono riferiti anche al giorno medio feriale "destagionalizzato"; tali valori sono calcolati con una media pesata (assegnando 160 giorni alla stagione invernale e 80 alla stagione estiva su un totale di 240 giorni feriali annuali).

3) Il trend storico

Per prima cosa occorre considerare l'aumento dell'offerta di treni in partenza e transito alle stazioni di indagine nel periodo considerato 2000-2002-2004 (cfr. fig. 43). Dai 2143 treni in transito o partenza conteggiati nel giorno medio feriale invernale durante l'indagine 2000 si passa ai 2278 del 2002 e ai 2426 dell'indagine 2004, con un aumento pari al 13 % nel periodo considerato.

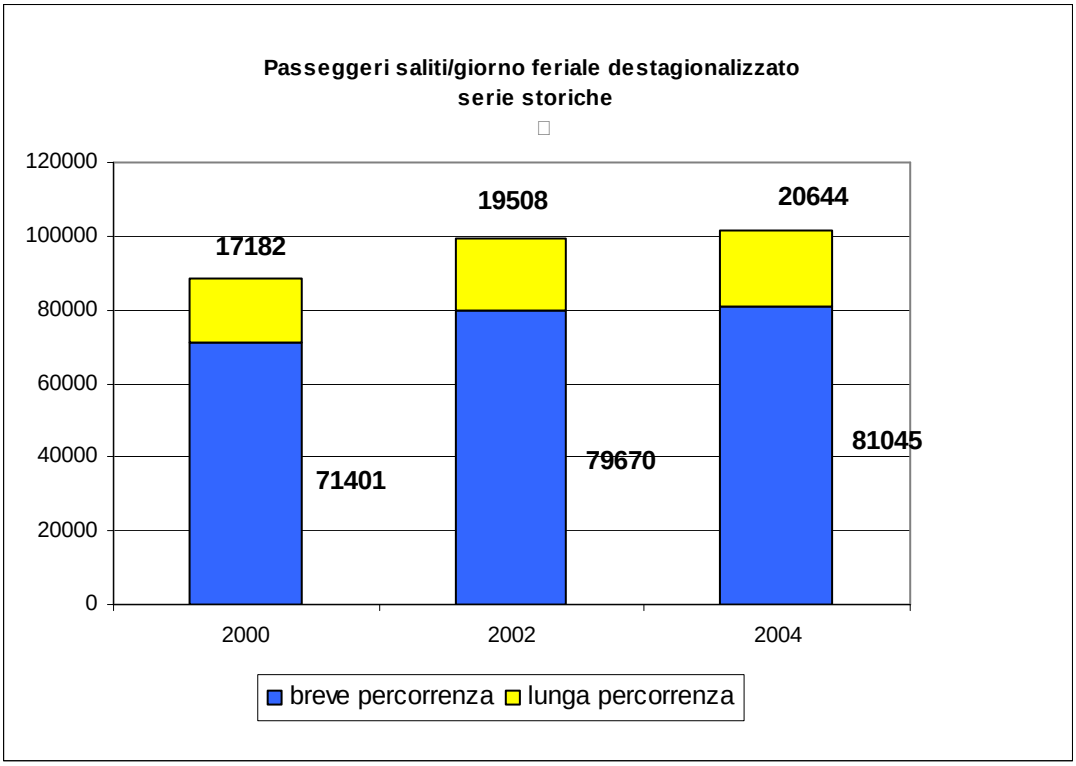
Figura 43



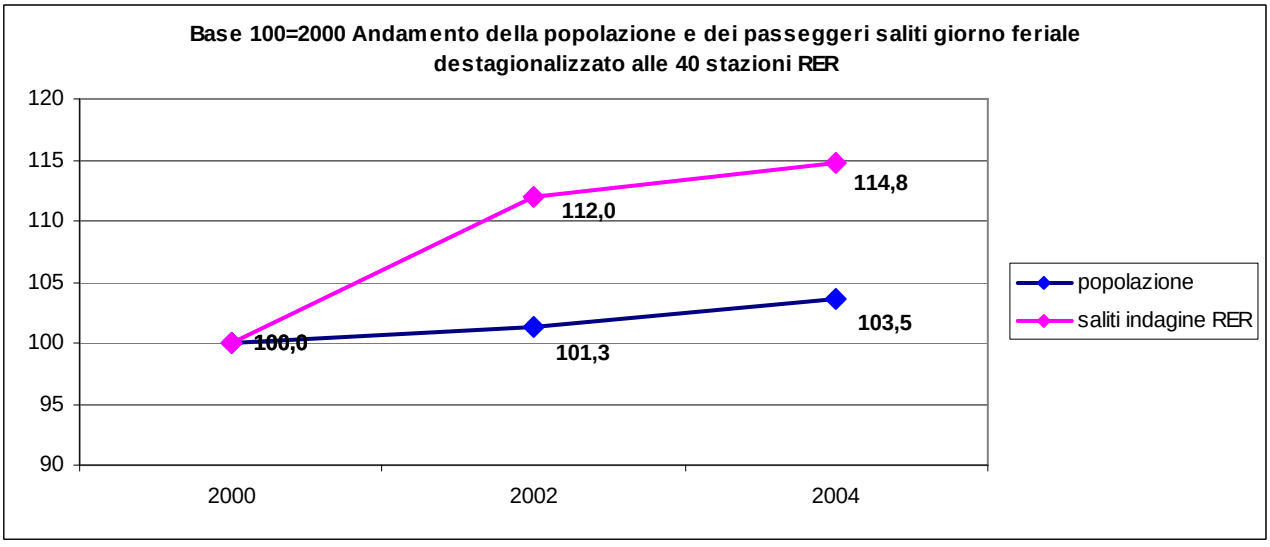
I passeggeri saliti di un giorno medio feriale destagionalizzato alle 40 stazioni campione della regione (v.d. fig. 44) passano dagli 88.582 del 2000 ai 99.178 del 2002 e ai 101.689 rilevati nell'indagine 2004. Tale dinamica registra aumenti percentuali più consistenti, circa il 12%, nel primo biennio mentre un ridimensionamento si registra nel biennio successivo con crescita attorno al 2,5%.

Circa l'80% dei passeggeri utilizza il trasporto locale (breve percorrenza), mentre il rimanente 20% viaggia sui treni della lunga percorrenza. Tale rapporto rimane praticamente invariato negli anni considerati.

Figura 44



Si noti come, assumendo come numero indice a base 100 l'anno 2000, per quanto riguarda sia la popolazione regionale che il dato dei passeggeri trasportati nel giorno medio, gli sviluppi in incremento riguardano ambedue le variabili, con particolare incremento dello sviluppo dei passeggeri trasportati nel primo periodo in esame.



Nel confronto 2004/2002 si è dunque registrato un incremento di del 15% circa di passeggeri a fronte di un servizio incrementato del 13%.

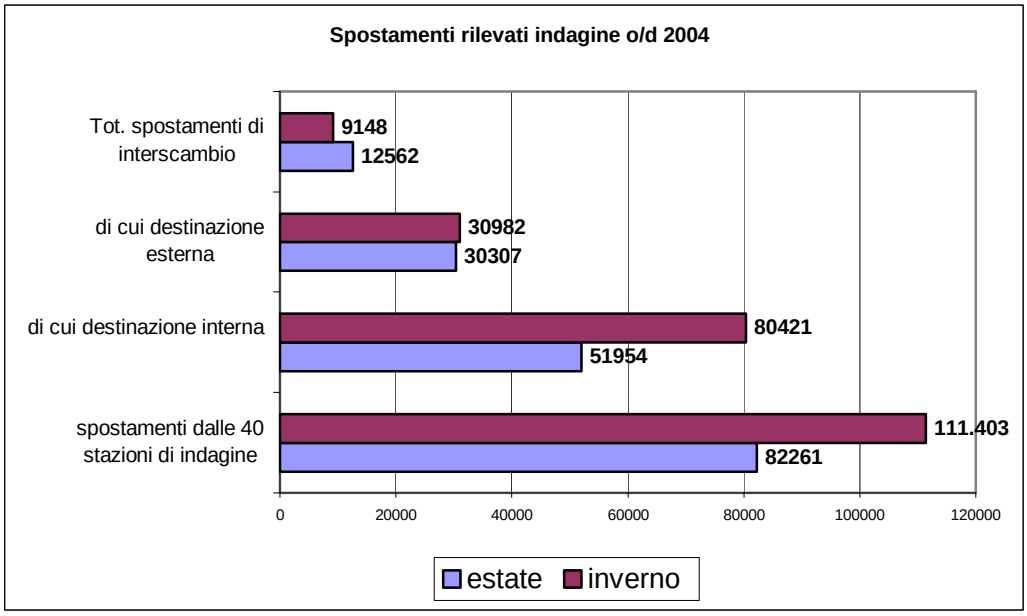
Alcuni risultati dell'indagine origine-destinazione del 2004

Gli spostamenti

Sono 82.216 in un giorno medio feriale della stagione estiva e 111.403 in un giorno medio feriale della stagione invernale i passeggeri saliti alle stazioni ferroviarie dell'indagine regionale (cfr. fig. 45). Nella stagione estiva circa il 63% degli spostamenti hanno una destinazione interna alla Regione Emilia Romagna mentre circa il 37% hanno destinazione esterna al territorio regionale.

Tali rapporti si modificano nel periodo invernale aumentando di circa il 10% le destinazione interne alla regione a discapito delle destinazioni esterne. Gli spostamenti di interscambio rilevati sono il 15% sugli spostamenti totali nella stagione estiva, mentre si riducono all'8% nel periodo invernale.

Figura 45



Motivi del viaggio

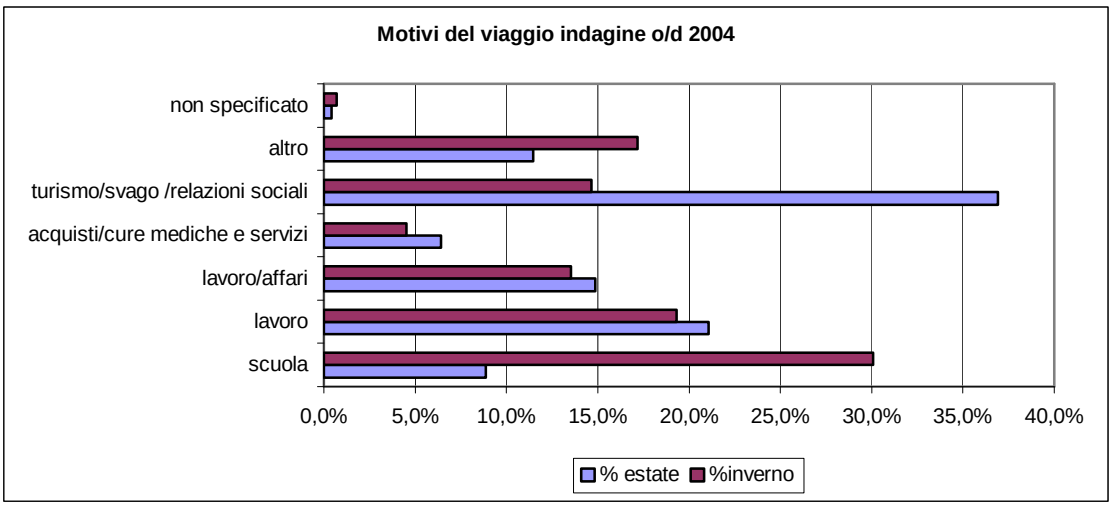
Gli spostamenti che possono essere ricondotti ai viaggi con caratteristiche sistematiche casa scuola lavoro rappresentano circa il 50% del totale (cfr. tab. 14) nella stagione invernale. Il rimanente 50% è da imputarsi per circa il 15% agli spostamenti per turismo e svago e il 13,5% per viaggi di affari/lavoro e la restante quota per acquisti, cure mediche e altro.

tabella 14

	estate	**inverno**	**% estate**	**%inverno**
scuola	7277	33512	8,9%	30,1%
lavoro	17314	21519	21,1%	19,3%
lavoro/affari	12217	15052	14,9%	13,5%
acquisti/cure mediche e servizi	5274	5038	6,4%	4,5%
turismo/svago/relazioni sociali	30323	16330	36,9%	14,7%
altro	9418	19124	11,5%	17,2%
non specificato	338	783	0,4%	0,7%
	82.161	**111.358**	100%	100%

Chiaramente cambiano i rapporti nella stagione estiva in cui mancano gli spostamenti degli studenti e contrariamente acquisiscono importanza gli spostamenti turistici (cfr. fig. 46).

Figura 46



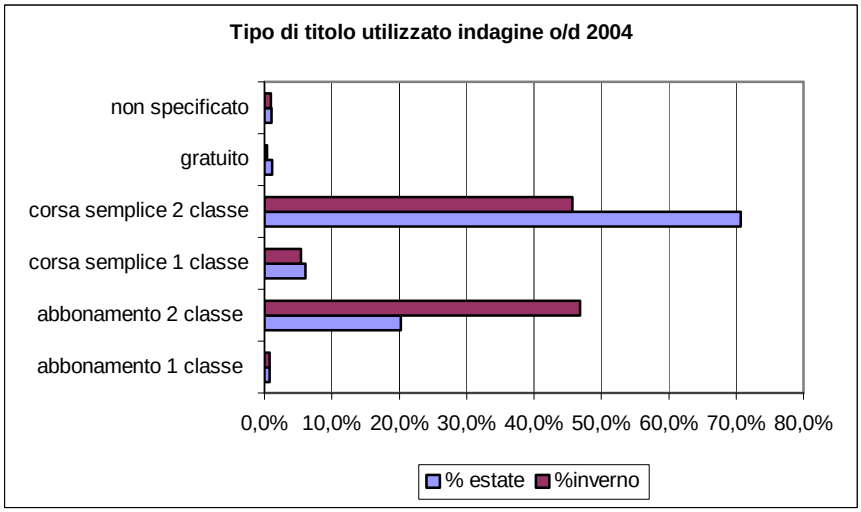
Titolo di viaggio

Sono circa il 48% gli spostamenti effettuati con abbonamento di prima o seconda classe nel giorno medio invernale (cfr. tab. 15). La rimanente quota del 52% rappresenta gli utenti con biglietto di corsa semplice (45,7% quelli di 2° classe). Per quanto riguarda la stagione estiva, il suddetto rapporto si inverte in relazione, come visto in precedenza, con il venire meno della mobilità scolastica e l'incremento dei flussi turistici (cfr. fig. 47).

tabella 15

	estate	inverno	% estate	%inverno
abbonamento 1 classe	632	808	0,8%	0,7%
abbonamento 2 classe	16.609	52.187	20,2%	46,8%
corsa semplice 1 classe	5.033	6014	6,1%	5,4%
corsa semplice 2 classe	58.182	50.922	70,7%	45,7%
gratuito	922	440	1,1%	0,4%
non specificato	883	1.032	1,1%	0,9%
	82.261	**111.403**	100,0%	100,0%

Figura 47



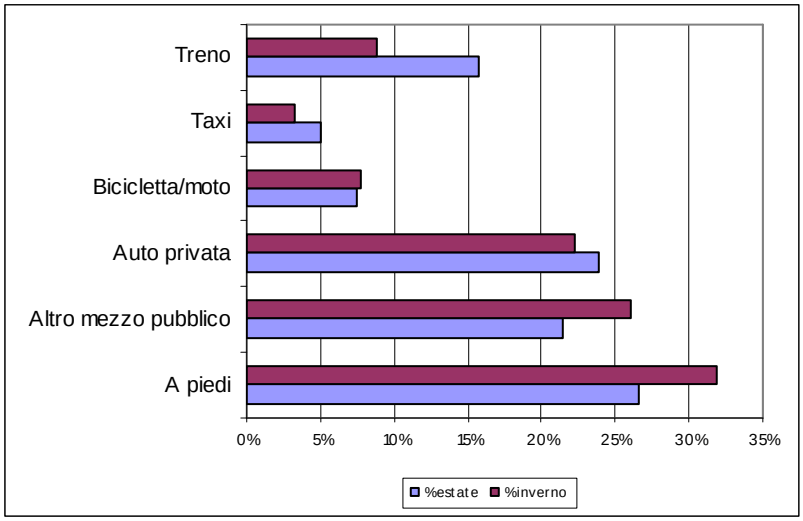
Mezzi utilizzati

La maggior parte dei passeggeri arriva in stazione a piedi sia nella stagione invernale che in quella estiva (cfr. tab. 16). Nella stagione invernale circa il 26% dei passeggeri è arrivato in stazione utilizzando l'autobus e il 22% utilizzando l'auto privata. Si rileva un maggior utilizzo dell'auto , pari al 24%, nella stagione estiva. L'utilizzo della bicicletta, pari all'8%, si equivale nelle due stagioni prese in esame. Da rilevare nel confronto stagionale il numero maggiore di interscambi nella stagione estiva, fenomeno probabilmente da imputare ai flussi turistici (cfr. fig. 48).

tabella 16

Mezzo utilizzato per arrivare in stazione	estate	inverno	% estate	% inverno
A piedi	21.618,41	34.113,52	27%	32%
Altro mezzo pubblico	17.416,53	27.899,72	21%	26%
Auto privata	19.378,57	23.862,63	24%	22%
Bicicletta/moto	6.112,45	8.288,62	8%	8%
Taxi	4.039,04	3.443,29	5%	3%
Treno	12.740,5	9.455,21	16%	9%
	81.305,5	**107.063**	100%	100%

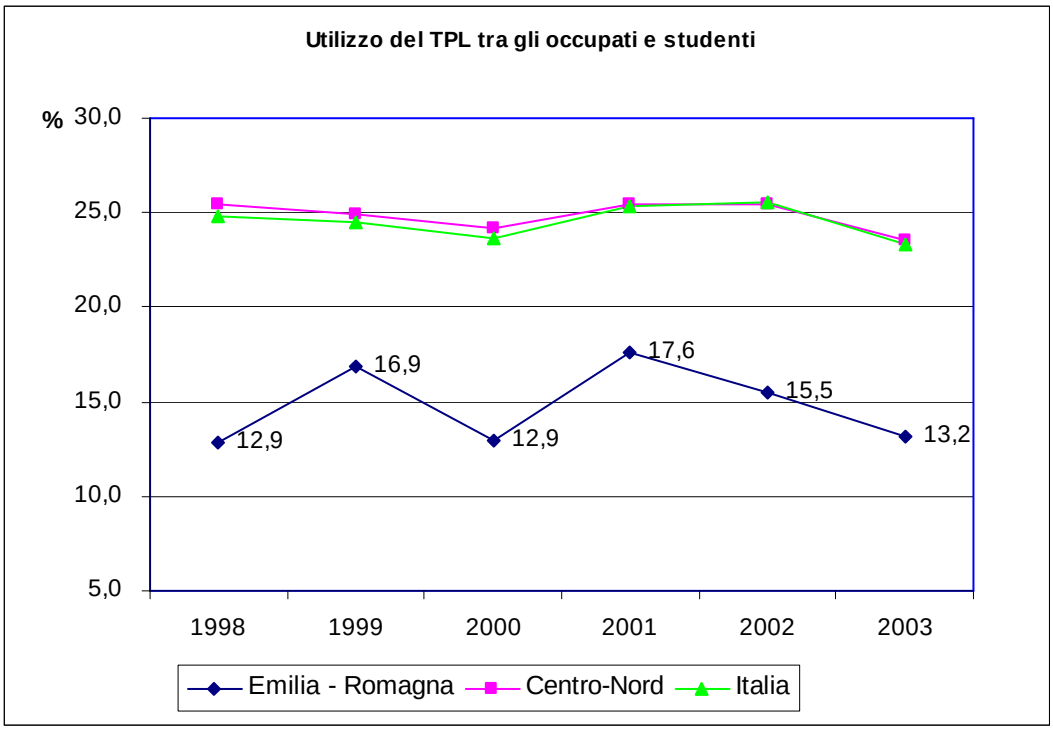
Figura 48



I risultati dell'indagine ISTAT[15]

In generale l'utilizzo del trasporto pubblico in Emilia Romagna (calcolato come percentuale di chi utilizza mezzi pubblici[16] sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di studio o lavoro) passa dal 12,9% al 13,2% negli anni compresi tra il 1998 e il 2003 (cfr. fig. 49). Tale trend, per quanto riguarda la nostra regione, ha assunto nel tempo forme altalenanti nel corso del tempo facendo comunque rilevare un decremento costante a partire dal 2001, decremento che riguarda anche il dato nazionale e del centro-nord. Permane nel tempo l'indicazione del minore utilizzo del trasporto pubblico degli emiliani romagnoli rispetto la media del dato del Centro Nord che, come possiamo notare, è praticamente allineata con la media nazionale con valori attorno al 23%.

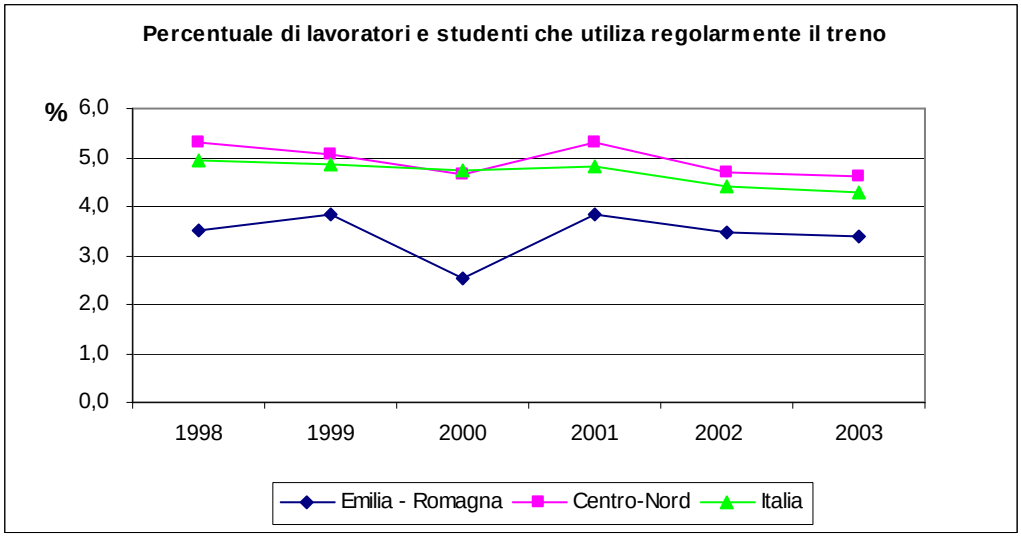
Figura 49



[15] Indagine multiscopo

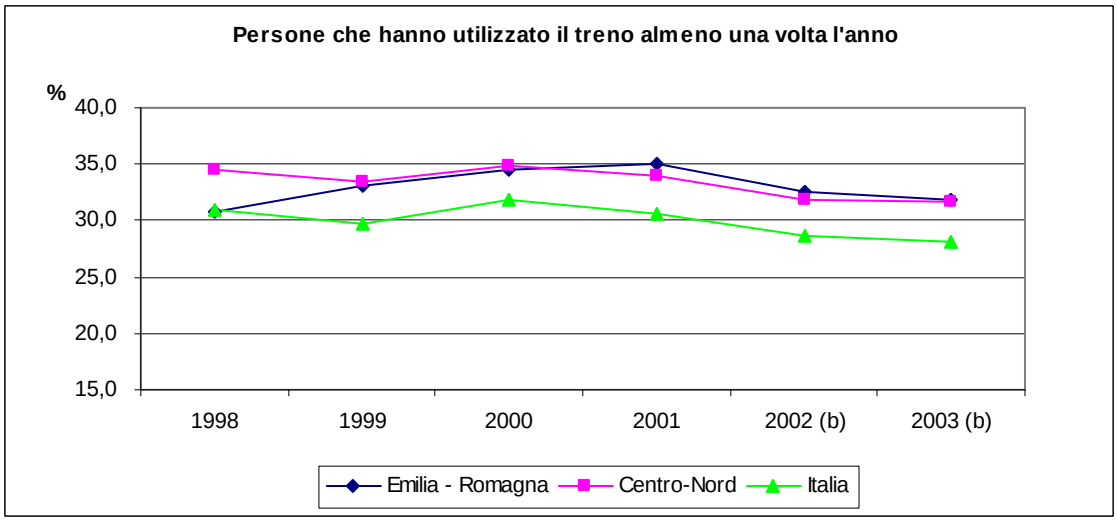
[16] Sono considerati mezzi pubblici: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere. Sono stati esclusi i pullman e le navette aziendali. L'indicatore presenta una piccola distorsione dovuta alla presenza di combinazioni di mezzi La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più, gli studenti fino a 34 anni e gli scolari di scuola materna che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università e scuola.

Figura 50[17]



Nell'utilizzo sistematico del vettore ferroviario, sempre per quanto riguarda gli occupati e gli studenti (cfr. fig. 50), si rileva che il dato regionale è maggiormente allineato con quello nazionale e del centro-nord. Dal confronto dei due grafici in esame non parrebbe evidenziarsi per il vettore ferroviario il decremento risultante nel complessivo trasporto pubblico. Inoltre, l'andamento in crescita degli utenti rilevato nell'indagine regionale, contrariamente ai risultati delle indagini ISTAT, trova una possibile spiegazione nella diversità delle indagini: quella ISTAT è limitata ad una quota degli spostamenti totali (quelli sistematici casa scuola lavoro), mentre quella regionale comprende la globalità degli spostamenti. Ne consegue che l'aumento rilevato dall'indagine regionale riguarda categorie di utenti con caratteri non sistematici. Tale deduzione pare confermata anche dal grafico successivo che pone la nostra regione, nell'utilizzo di almeno una volta all'anno del treno, ai livelli del centro nord e a valori superiori al dato nazionale.

Figura 51[18]



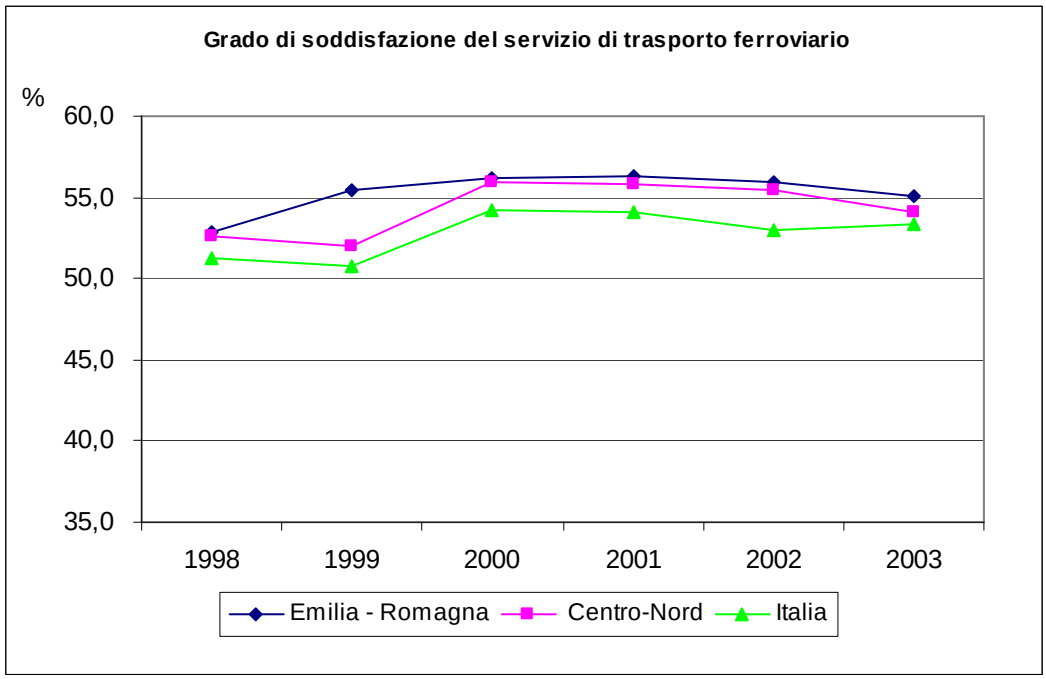
(b) La popolazione di riferimento è quella del 1 ottobre 2001

17Percentuale di lavoratori, scolari e studenti di 3 anni e più che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a lavoro o a scuola.

[18] Percentuale di persone che hanno utilizzato il treno almeno una volta nell'anno sul totale della popolazione di 14 anni e oltre .

Anche il dato regionale che misura l'indice di gradimento del servizio ferroviario[19] (cfr. fig. 52) pone l'Emilia Romagna ad un livello superiore del Centro nord e del dato nazionale in via permanente a partire dal 1998.

Figura 52



[19] Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio (%)(frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio); totale utenti del treno (lo hanno utilizzato almeno una volta)

14.3. IL RAPPORTO CON GLI UTENTI

Attivazione, gestione e sviluppo strumenti per la comunicazione con gli utenti del trasporto ferroviario .

A seguito del trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni previsto con il Dlgs 422/98 (riforme Bassanini) si è imposta l'esigenza di comunicare il mutato cambiamento di competenze in materia di trasporto ferroviario.

Lo scopo principale è di mantenere aggiornati i cittadini sugli impegni della Regione Emilia-Romagna per il trasporto ferroviario.

Sono stati pertanto creati appositi strumenti:

- il sito internet "www.ferroviaer.it", attivo dal 2001 e recentemente rinnovato e le cui funzionalità sono in continua espansione;
- di un **call-center** con un numero verde gratuito **800-388.988,** tramite il quale gli utenti possono segnalare criticità e ottenere informazioni. Dal 2004 il call-center viene gestito dalla società a partecipazione regionale CUP2000.

Dal 2001 ad oggi, sono stati migliaia i contatti al sito, diverse centinaia le segnalazioni pervenute in forma scritta e ancora migliaia le telefonate al call center, sia per richiesta di informazioni che per fornire segnalazioni.

Il sito contiene uno spazio dedicato alle news e diverse sezioni informative riguardanti: il servizio ferroviario, le imprese ferroviarie, le linee, le tariffe, gli orari, il trasporto pubblico in generale.

Dal luglio 2004 è stato creato e messo in rete anche il sito "www.pendolarier.it" che contiene un'area dedicata ai comunicati e alle iniziative dei Comitati e delle associazioni dei pendolari. Ospita una **newsletter** che viene pubblicata con cadenza settimanale, che riporta tutti i principali avvenimenti legati al mondo degli utenti del trasporto ferroviario. La newsletter viene inoltre inviata con e-mail a un indirizzario di oltre 400 viaggiatori registrati, a cui chiunque sia interessato può aggiungersi gratuitamente.

Consultazione istituzionale con gli gli utenti del trasporto ferroviario .

A partire dal 25/2/05 è stato reso disponibile al pubblico un innovativo strumento di informazione -ORARIO INTEGRATO- sugli orari dei mezzi pubblici, treni e autobus insieme, consultabile attraverso il sito www.pendolarier.it.

Nel marzo 2005 è stato inoltre costituito il **Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario,** organismo consultivo previsto dall'art. 17 della Legge regionale 30/98. Il Comitato è stato pensato come un interlocutore della Amministrazione regionale sui temi strategici del trasporto ferroviario.

Del Comitato fanno parte rappresentanti delle **organizzazioni autocostituite** dei pendolari e delle **associazioni dei consumatori**. Con questa modalità si è voluto sottolineare la forte relazione tra Regione, cittadini e strutturare, in modo da consolidare e rendere sempre più stabile il rapporto che già esiste con i comitati spontanei, peraltro già consultati su temi che vanno dalla concertazione sugli orari, alla qualità delle stazioni, dal contratto di servizio al monitoraggio della qualità erogata.

La delibera che prende atto della costituzione di questo comitato ne prevede una funzione necessariamente costituente ed una durata limitata a 9 mesi. Con cadenze regolari il Comitato si è riunito a partire dal mese di marzo, con il supporto e l'assistenza dell'Agenzia Trasporti Pubblici.

APPENDICI

15. LINK UTILI

Gli Accordi di programma relativi ai singoli bacini sono consultabili sul sito web della Regione all'indirizzo: www.regione.emilia-romagna.it/, alla rubrica "I Trasporti , la mobilità delle persone e delle merci", alla voce "Trasporti urbani ed extraurbani".

I risultati della comunicazione e delle "domeniche ecologiche" sono consultabili sul sito web della Regione all'indirizzo: www.liberiamolaria.it.

Altri aspetti di informazione sono consultabili ai siti www.ferroviaer.it, www.ruotepuliter.it, www.pendolarier.it.

ALLEGATO -
Articolazione delle Agenzie Locali della Mobilità

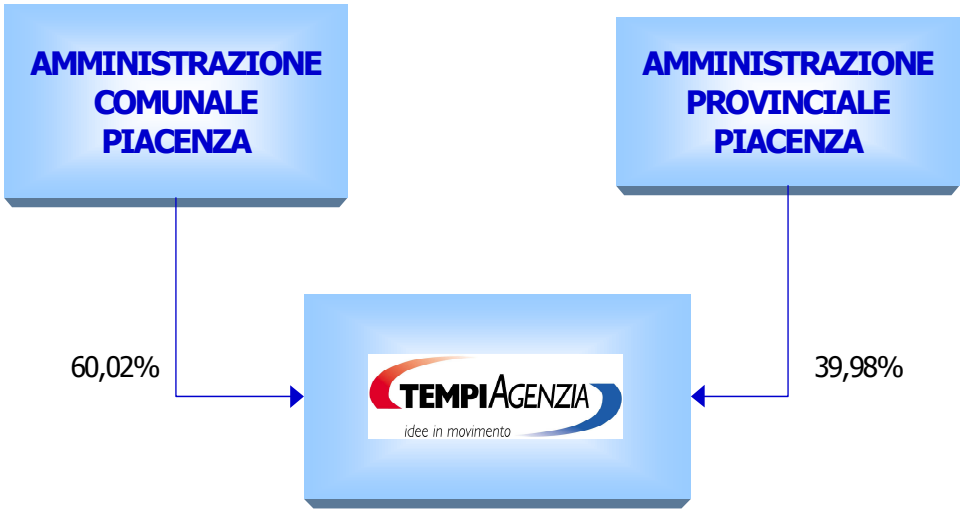
BACINO DI PIACENZA

Il 31/12/2000 il preesistente Consorzio si è trasformato in Tempi S.p.A., subentrando in tutti i rapporti in essere e mantenendo la dotazione patrimoniale preesistente.
La nuova Agenzia della Mobilità, denominata Tempi Agenzia S.p.A., che sostituisce il Consorzio di funzioni "Agenzia Mobilità Piacenza" sciolto in data 31.3.2003, nasce dalla scissione (ex art. 2504-septies del Codice Civile) della società di servizio Tempi S.p.A. dalla quale, pure, deriva la nuova società di gestione delle reti e del servizio di trasporto, denominata Tempi Servizi S.p.A., che possiede il parco mezzi.
Tempi Agenzia S.p.A. detiene la proprietà della rete, degli impianti e delle altre dotazioni necessarie all'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale, esercita le funzioni di cui all'art. 19 L.R. 30/98 tra cui la definizione delle politiche tariffarie nonché vendita e distribuzione di titoli di viaggio per il TPL.

Attualmente Tempi Agenzia S.p.A. svolge le seguenti funzioni:

- Mobility Manager
- Gestione gara
- Stipula e gestione Contratto di Servizio
- Gestione ricavi
- 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.

TEMPI AGENZIA SPA - PIACENZA
(Le percentuali indicano le quote di partecipazione)



BACINO DI PARMA

Dal preesistente Consorzio, entro il 31/12/2000, mediante scissione, sono contestualmente state costituite due società per azioni:

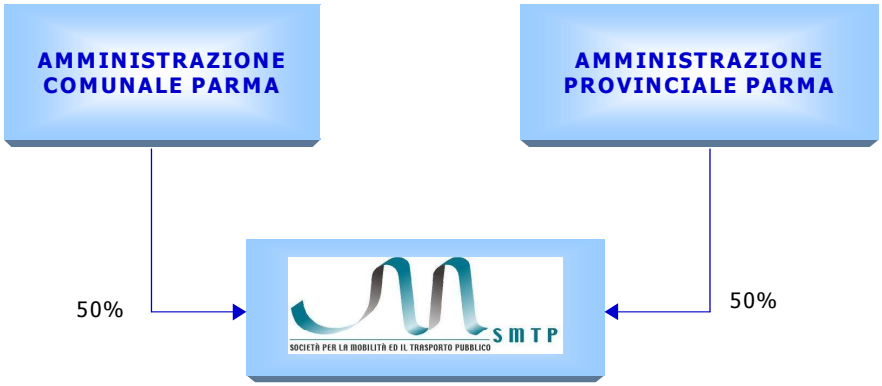
a) la società di gestione, T.E.P. S.p.A., che detiene il materiale rotabile, gli impianti, i macchinari, le attrezzature ecc.;
b) l'Agenzia S.M.T.P. S.p.A. che detiene i fabbricati industriali, la filovia ecc., alla quale sono state conferite le funzioni di cui all'art. 19 della LR 30/98.

Attualmente S.M.T.P. S.p.A. svolge le seguenti funzioni:

- Ruolo di pianificazione
- Gestione gara
- Stipula e gestione Contratto di Servizio
- Controllo sul servizio
- Gestione patrimonio (depositi, reti)

AGENZIA – SOCIETÀ PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO S.PA. – PARMA

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



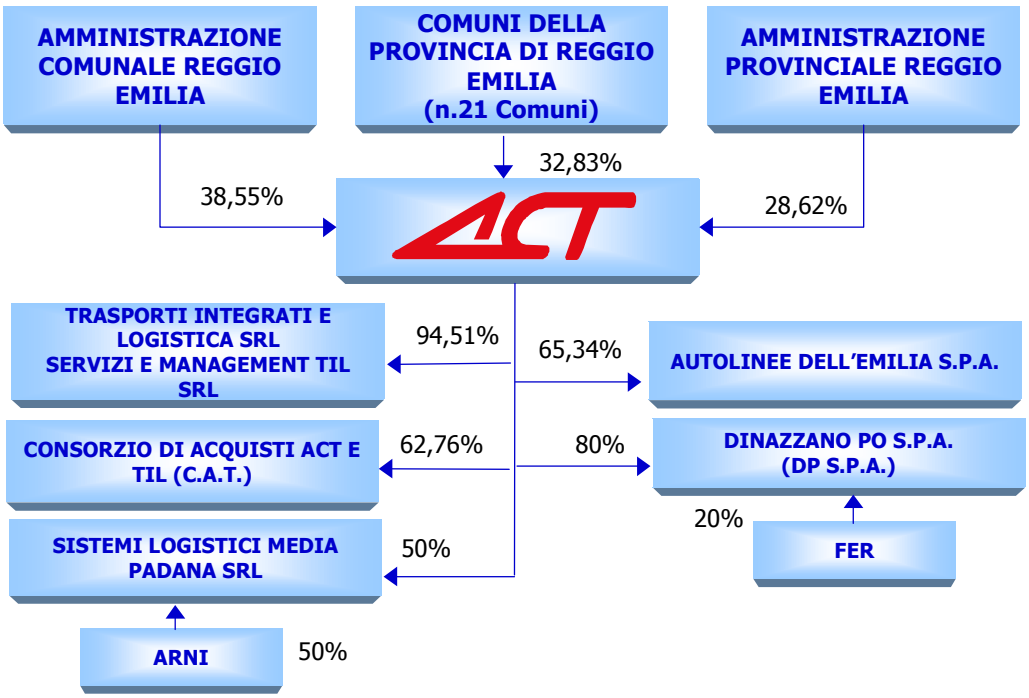
BACINO DI REGGIO EMILIA

Il preesistente Consorzio ha assunto, entro il 31/12/2000, le funzioni di Agenzia, con la denominazione di Consorzio "Azienda Consorziale Trasporti A.C.T.", mantenendo la dotazione patrimoniale precedente e svolgendo le funzioni di cui all'art. 19 della LR 30/98.
L'Agenzia, a seguito del frazionamento di un ramo di impresa, ha posto l'attività di gestione del servizio in capo alla Società di gestione, Autolinee dell'Emilia Spa, nella quale il Consorzio-Agenzia ha una partecipazione di carattere esclusivamente finanziario e quindi senza titolarità di alcun potere gestionale, del 65,34% del capitale sociale.

Attualmente svolge le seguenti funzioni:

- Ruolo di pianificazione
- Gestione gara
- Stipula Contratto di Servizio
- Controllo sul servizio
- Gestione ricavi
- Gestione patrimonio (depositi, autobus, tecnologie)
- Gestione officine
- Gestione Servizio ferroviario secondario

AGENZIA - AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI A.C.T. - RE
CONSORZIO CON FUNZIONI DI IMPRESA (Art. 31 DLgs 267/00)
(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



BACINO DI MODENA

Il preesistente Consorzio A.T.C.M. MO si è trasformato, entro il 31/12/2000, in A.T.C.M. S.p.A., subentrando in tutti i rapporti in ordine alla dotazione patrimoniale di beni mobili e immobili.

L'Agenzia per la mobilità è stata costituita dapprima sotto forma di Consorzio di funzioni da parte dei medesimi enti costituenti la società esercente e con lo scorporo delle funzioni dal preesistente Consorzio.

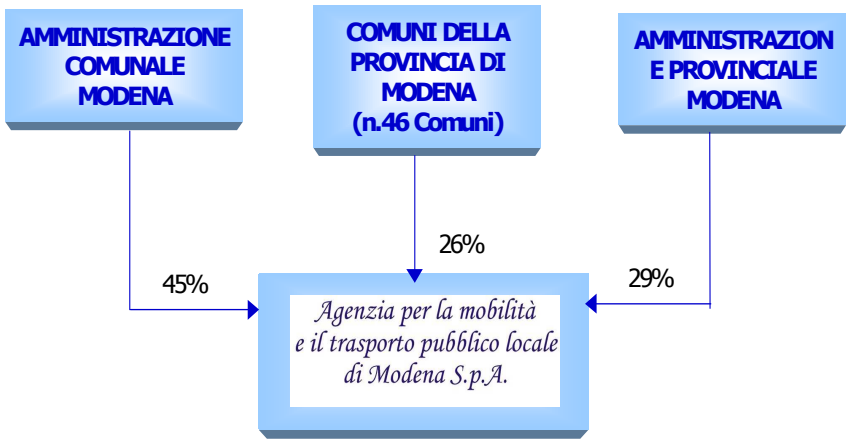
Nel giugno 2003, l'Agenzia locale di Modena ha attuato la trasformazione da Consorzio in Società per azioni (art.15 comma 7 T.U.E.L.) e dal dicembre 2003, attraverso la scissione parziale di ATCM spa, mediante trasferimento di parte del suo patrimonio all'Agenzia locale di Modena, è stata attuata la separazione societaria tra i soggetti titolari delle reti e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi, con la precisazione che le compagini sociali delle due società, ATCM spa e Agenzia per la mobilità spa sono identiche e nelle medesime proporzioni.

L'Agenzia detiene i depositi, la linea filoviaria le infrastrutture di fermate extraurbane e il sistema A.V.M. e svolge le funzioni di cui all'art. 19 della LR 30/98.

Attualmente svolge e seguenti funzioni:

- Gestione gara
- Stipula e gestione del Contratto di servizio
- Controllo sul servizio
- Gestione patrimonio (depositi, reti, impianti e tecnologie)
- Ruolo di pianificazione e progettazione

AGENZIA PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI MODENA S.p.A.
(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



BACINO DI BOLOGNA

Il preesistente Consorzio si è trasformato, entro il 30/12/2000, in A.T.C. S.p.A. subentrando in tutti i rapporti in essere e mantenendo la dotazione patrimoniale.

Dal settembre 2003 è stata costituita, mediante scissione dalla società di gestione del servizio ATC SPA, una nuova società per azioni denominata "S.R.M. - Società Reti e Mobilità S.p.A" a cui 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, funzioni da svolgersi sulla base di una 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.

Attualmente S.R.M. - Società Reti e Mobilità S.p.A svolge le seguenti funzioni:

- Gestione gara
- Stipula e gestione Contratto di Servizio
- Controllo sul servizio
- Gestione patrimonio (reti e depositi)

AGENZIA - SOCIETÀ RETI E MOBILITÀ S.p.A. - BO

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

BACINO DI FERRARA

Il preesistente Consorzio ACFT si è trasformato, entro il 30/12/2000, in A.C.F.T. SPA, subentrando in tutti i rapporti in essere e mantenendo la dotazione patrimoniale.

Nel corso del 2003 è stata effettuata la scissione societaria di ACFT SPA per rispettare l'obbligo di separazione societaria previsto dall' art. 13 L.R. 30/98.
E' così nata AMI SRL. Questa è stata successivamente trasformata in un Consorzio di Enti locali denominato "Agenzia mobilità e impianti ". AMI - Consorzio ha ereditato le funzioni di Agenzia precedentemente attribuite ad un Consorzio di funzioni.

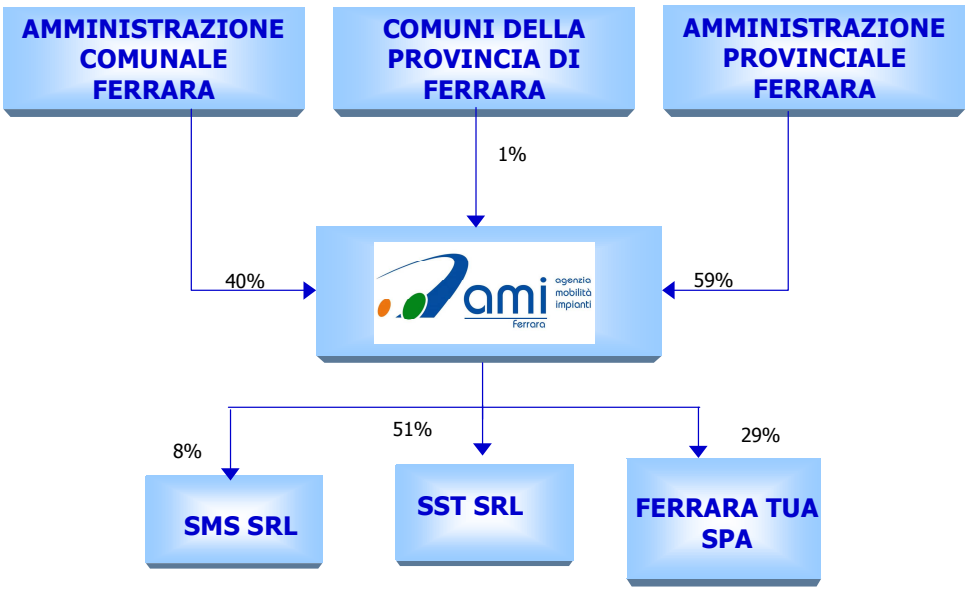
AMI - Consorzio esplica tutte le funzioni amministrative, compresa l'attività di regolazione e vigilanza spettanti ai Comuni e alla Provincia per il servizio di trasporto pubblico locale, è proprietario degli impianti e delle datazioni patrimoniali funzionali al TPL , ne esplica la loro gestione e avrà la titolarità dei ricavi tariffari dopo l'espletamento della gara.

Attualmente AMI - Consorzio esplica le seguenti funzioni:

- Ruolo di pianificazione
- Gestione gara
- Stipula e gestione del Contratto di servizio
- Controllo sul servizio gestione ricavi tariffari
- Gestione patrimonio (depositi, tecnologie)

AGENZIA MOBILITÀ E IMPIANTI – FE
CONSORZIO DI FUNZIONI (Art. 31 DLgs 267/00)

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



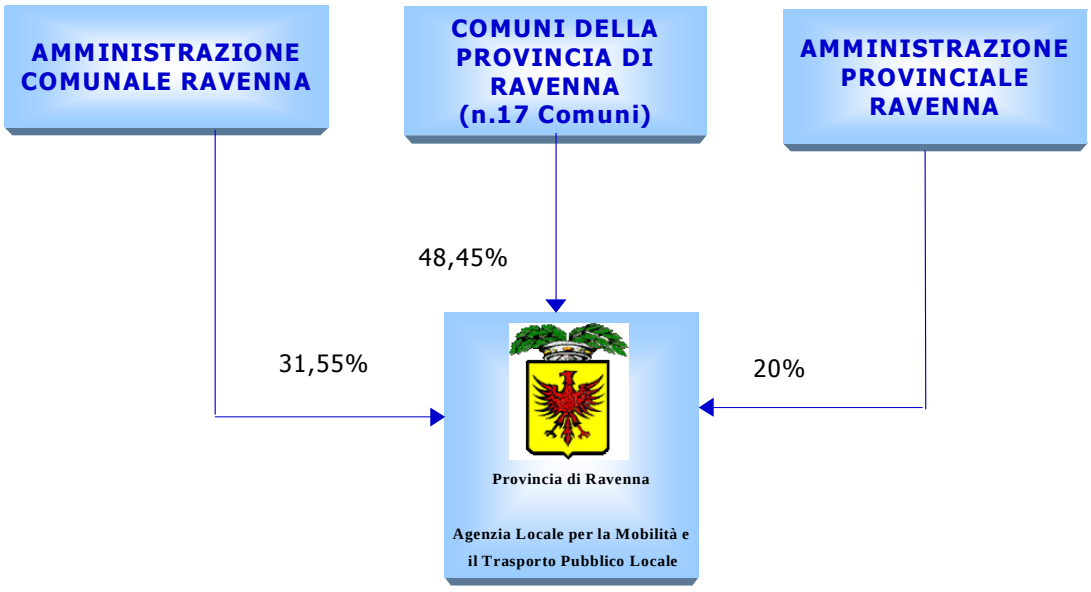
BACINO DI RAVENNA

Il preesistente Consorzio si è trasformato, entro il 31/12/2000, in A.T.M. S.p.A., subentrando in tutti i rapporti in essere e mantenendo la dotazione patrimoniale.
L'Agenzia per la Mobilità è stata istituita attraverso una "convenzione" stipulata tra la Provincia di Ravenna e i 18 comuni della Provincia, per l'esercizio coordinato delle funzioni previste dall'art. 19 della LR 30/98.

Attualmente l'Agenzia per la Mobilità di Ravenna svolge le seguenti funzioni:

- Regolazione delle tariffe autofilotranviarie
- Gestione gara
- Stipula e gestione Contratto di servizio
- Controllo sul servizio
- Controllo dell'attuazione di STIMER
- Gestione dei beni conferiti
- Progettazione, organizzazione dei servizi di trasporto integrati

AGENZIA LOCALE PER LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – RA
CONVENZIONE TRA COMUNI (Art. 30 DLgs 267/2000)

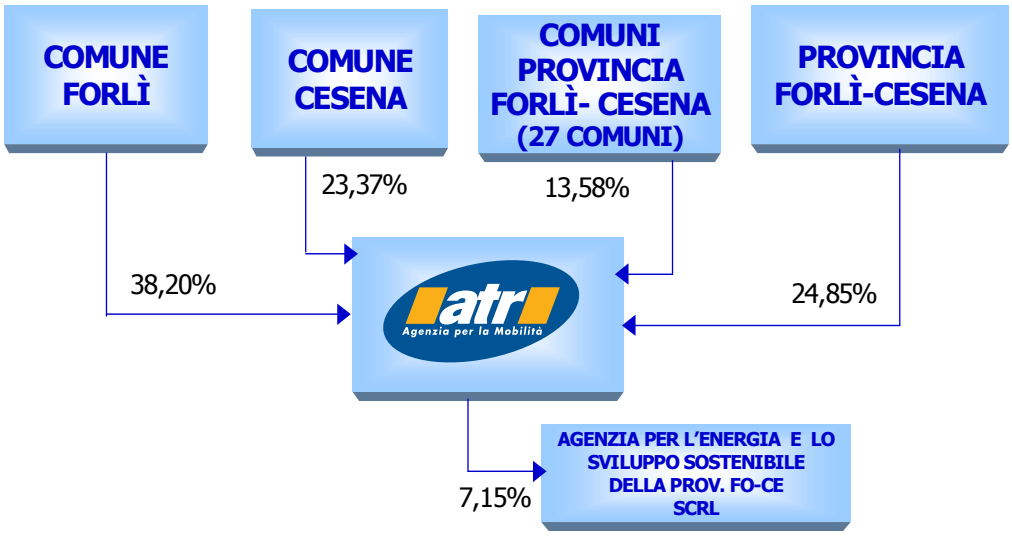


BACINO DI FORLI'- CESENA

Il preesistente Consorzio ATR-FO ha assunto, entro il 31/12/2000, le funzioni di Agenzia per la mobilità, mantenendo la dotazione patrimoniale precedente e svolgendo le funzioni di cui all'art. 19 della LR 30/98.
Attraverso il frazionamento del ramo di impresa è stata costituita la Società di gestione del T.P.L. (denominata E-Bus S.p.A.) con capitale sociale interamente del Consorzio. Gli stessi enti, costituenti il Consorzio-Agenzia, hanno costituito una nuova società (denominata E-Bus 2 S.p.A.) alla quale il Consorzio-Agenzia ha trasferito la propria partecipazione sociale in E-Bus S.p.A. relativa al 100% del capitale della suddetta società.
In aprile 2003, attraverso la fusione mediante incorporazione di E-Bus 2 S.p.A. nasce E-Bus S.p.A., società di gestione dei servizi, in ottemperanza ai disposti dell'art.13 L.R. 30/98.

Attualmente l' Agenzia – Consorzio ATR FO svolge le seguenti funzioni:
- Ruolo di pianificazione
- Gestione gara
- Stipula Contratto di servizio
- Controllo sul servizio
- Gestione dei ricavi
- Gestione patrimonio (depositi, autobus, tecnologie
- Gestione officine
- Call center
- Gestione sosta
- Gestione segnaletica
- Piani del traffico
- Mobility Manager per Provincia di Forlì-Cesena
- Servizi alle scuole
- Gestione informatizzata biciclette a nolo

AGENZIA – CONSORZIO AZIENDA TRASPORTI (ATR) - FC
CONSORZIO (Art. 31 DLgs 267/00)
(Le percentuali indicano il valore nominale sul capitale sociale dichiarato)



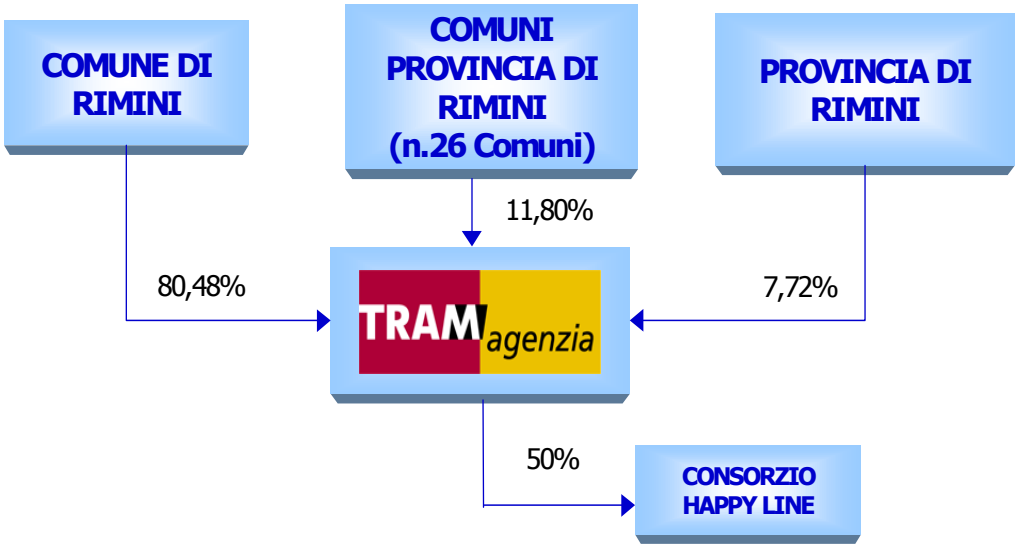
BACINO DI RIMINI

Dalla trasformazione del preesistente Consorzio sono nati, entro il 31/12/2000, per scissione, due soggetti distinti e fra loro indipendenti:

- ✓ l'Agenzia per la Mobilità che ha natura giuridica di Consorzio/Azienda denominata "Agenzia - Tram" che svolge le funzioni di cui all'art. 19 della LR 30/98, ha dotazione patrimoniale di immobili, reti e impianti e la titolarità dei ricavi dei servizi.
- ✓ la Società di gestione denominata "TRAM Servizi SPA", nata come detto per scissione, ha come patrimonio il parco mezzi.

Attualmente l' Agenzia –Tram svolge le seguenti funzioni:

- Ruolo di pianificazione
- Stipula e gestione del Contratto di Servizio
- Gestione ricavi
- Gestione patrimonio (depositi, reti, tecnologie)
- Gestione sosta
- Predisposizione Piani della Mobilità
- Piani del traffico
- Gestione sanzioni del Contratto di servizio
- Gestione tributi ex L.507/93

AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ DELL'AREA METROPOLITANA RIMINESE CONSORZIO (Art. 31 DLgs 267/00)

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