

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

I settori, i programmi,
gli investimenti, le attività
e i progetti regionali

giugno 2009

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2009"



Sommario

Premessa	pag.	3
Il settore autofiloviario e mobilità urbana	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
La qualità del servizio.....	"	6
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
Il parco autobus regionale.....	"	10
La mobilità ciclopedonale.....	"	12
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	14
Il mobility management aziendale.....	"	17
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	18
Il settore ferroviario	"	19
Le funzioni della Regione.....	"	19
Il settore ferroviario in cifre.....	"	19
Il contesto di riferimento.....	"	20
Il parco rotabile.....	"	22
Il monitoraggio sulla qualità dei servizi ferroviari.....	"	23
La puntualità.....	"	24
Le indagini sui passeggeri trasportati.....	"	26
Lo sviluppo dei servizi.....	"	29
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale (CRUFER).....	"	29
L'integrazione tariffaria: il nuovo abbonamento "Mi Muovo"	"	31
Il settore stradale	"	33
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	33
Il settore stradale in cifre.....	"	34
La conoscenza della rete stradale.....	"	34
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	40
Gli investimenti per la rete stradale di interesse nazionale.....	"	44
La sicurezza stradale	"	46
La cultura della sicurezza stradale.....	"	46
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	49

Il trasporto merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna	pag.	53
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento	"	53
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre	"	54
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici	"	54
L'autotrasporto	"	56
La Grande Distribuzione Organizzata	"	57
Il settore dell'autotrasporto e della Grande Distribuzione Organizzata in cifre	"	58
La logistica urbana	"	58
Il Porto di Ravenna in cifre	"	59
Il porto di Ravenna: contesto di riferimento	"	60
Il traffico merci all'interno del porto di Ravenna	"	60
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna	"	61
Il settore aeroportuale	"	62
Le funzioni della Regione	"	62
Il settore aeroportuale in cifre	"	62
Il contesto di riferimento	"	63
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna	"	64
Il settore idroviario	"	66
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento	"	66
Il settore idroviario in cifre	"	66
Il trasporto merci idroviario	"	67
I finanziamenti per il settore idroviario	"	68
Il sistema portuale regionale	"	70
Le funzioni della Regione	"	70
Il sistema portuale regionale in cifre	"	70
I finanziamenti regionali per il sistema portuale regionale	"	71
Gli strumenti di comunicazione con gli utenti	"	73

Premessa

A partire dal 2002, in attuazione di quanto stabilito dall'articolo 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998, la Regione elabora il **"Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto pubblico locale"**, allo scopo di fornire informazioni, parametri e indicatori che consentano di valutare le azioni regionali ed i relativi risultati.

Da quest'anno il rapporto annuale si arricchisce di nuovi contenuti e si estende a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, per offrire un quadro più completo e dettagliato sulle politiche, sulle attività e sui risultati della Regione nei diversi ambiti di intervento. Oltre al rapporto annuale vero e proprio, che si rivolge ad un target più tecnico-specialistico, da quest'anno viene illustrata anche una **sintesi del report**, indirizzata ad un pubblico più vasto e finalizzata a facilitare la comprensione delle dinamiche, dei processi e delle tendenze in atto nel settore dei trasporti nella nostra regione.

Si parte con una panoramica sul settore **autofiloviario e mobilità urbana**, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali nei diversi ambiti di azione (parco autobus, mobilità ciclistica, mobility management, infrastrutture per la mobilità urbana). Inoltre viene dato spazio all'attività della Regione a favore della **sostenibilità ambientale dei trasporti** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti ed investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria.

Si passa poi all'analisi del settore **ferroviario**, illustrandone alcuni elementi cruciali come la qualità del servizio, i dati sulla puntualità, le indagini sulle frequentazioni, gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture.

A seguire viene presentato il nuovo sistema di tariffazione integrata, avviato a settembre 2008 con il lancio di **"Mi Nuovo"**, il nuovo abbonamento annuale integrato regionale.

Si prosegue con una panoramica sul settore **stradale**, con un'analisi sull'assetto della rete, sui dati di traffico disponibili e sugli investimenti dedicati alla rete stradale di interesse regionale e nazionale, per poi passare al tema della sicurezza stradale e all'impegno della Regione nel ridurre il numero di vittime sulla strada.

Viene poi dato spazio al settore del **trasporto merci**, di cui vengono illustrate le principali caratteristiche ed i dati di traffico, con un'analisi sul porto di Ravenna, sul trasporto ferroviario delle merci e sui nodi logistici regionali, oltre che sul settore dell'**autotrasporto** e della **logistica urbana**.

Quanto al settore **aeroportuale**, viene riportata una breve descrizione dei quattro scali regionali ed i principali dati di traffico aereo dell'Emilia-Romagna. Si prosegue con l'analisi del settore **idroviario** (asta del fiume Po e idrovia ferrarese) e **del sistema portuale regionale**, con un breve focus sui porti di interesse regionale, comunale e sui porti turistici.

In chiusura è dedicato uno spazio agli **strumenti di comunicazione** utilizzati per informare e diffondere notizie sul mondo della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna: i siti web tematici, la newsletter dedicata ai pendolari della regione, il call center del servizio ferroviario regionale e il Travel Planner dell'Emilia-Romagna, che consente di costruire e progettare il proprio viaggio sui mezzi pubblici in regione grazie ad informazioni sull'orario integrato regionale.

Il settore autofiloviario e mobilità urbana

Le funzioni della Regione

La Regione svolge funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico, promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico.

La legge di riferimento è la L.R. n. 30 del 1998, "Disciplina del trasporto pubblico regionale e locale".

Più in particolare, la Regione svolge azioni sul territorio regionale nel campo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile, vista sotto il profilo economico, sociale ed ambientale, perseguendo il contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia dell'inquinamento atmosferico anche a tutela della salute dei cittadini.

Il settore autofiloviario in cifre

Oltre **4 Milioni di abitanti** serviti in 9 province e 341 comuni su una superficie di oltre 22.000 Km²



9 Agenzie locali per la mobilità (responsabilità del trasporto pubblico e della mobilità locale)



9 società pubbliche di trasporto, una in ciascun bacino provinciale (gestione servizio urbano ed extraurbano), e **diverse imprese private di trasporto**



116,8 Milioni di Km/anno di servizi minimi e aggiuntivi (2008)



5.848 addetti (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



3.249 mezzi (3.118 autobus e 131 filobus)



213.555 Milioni di Euro/anno di contributi d'esercizio (2008)



Circa 260 Milioni di passeggeri all'anno



Circa 450 Milioni di Euro di investimenti stanziati (dal 1995 al 2008) per interventi per il trasporto pubblico, la mobilità urbana e il rinnovo del parco autobus (di cui oltre 360 Milioni per interventi attivati o completati)



Il contesto di riferimento

Il servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario, detto comunemente TPL, si articola su **nove bacini provinciali**, coincidenti di fatto con le province della regione, e comprende sia il servizio su bus in ambito urbano nelle città principali, sia il servizio in ambito extraurbano.

In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate ed operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Provincia e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. Recentemente la Legge Regionale n. 10 del 2008 ha posto all'attenzione un processo di razionalizzazione del sistema attraverso uno snellimento organizzativo delle attuali Agenzie, allo scopo di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi della governance regionale.

Con l'“**Atto di indirizzo triennale**” (l'ultimo è stato approvato il 3 aprile 2007), l'Assemblea legislativa regionale fissa obiettivi e linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale.

Lo strumento principale con cui si concretizzano questi obiettivi è l'“**Accordo di Programma**”, di norma triennale, che a sua volta si articola su due linee principali di finanziamento:

✱ risorse regionali per i **servizi minimi di TPL**, derivanti in buona parte dalle accise sui carburanti per autotrazione e destinate, come stabilito dall'“**Intesa sui servizi minimi**” fra Regione ed Enti locali, al finanziamento della quantità (vett*km) di servizi offerti nei diversi bacini provinciali. L'“**Intesa sui servizi minimi 2007-2010**”, approvata dalla Giunta regionale il 5 maggio 2008, ha determinato il seguente quadro di riferimento per il settore:

Servizi minimi (vetture*km) (2007/2010)

2007	2008	2009	2010
107.260.894	108.223.081	111.494.522	112.585.005

Contributi regionali di esercizio annui (Euro) (2007/2010 – Servizi minimi + L.R. 1/02)

2007	2008	2009	2010
199.601.595,16	213.555.000,00	222.554.960,06	228.054.034,75

Complessivamente pertanto sono offerti ogni anno oltre **110 milioni di km di servizi su “gomma”**, grazie ad un **contributo annuale della Regione di oltre 200 Milioni di Euro e di oltre 16 Milioni di contributi degli Enti locali**;

✱ risorse regionali e di altra fonte (europea, statale, provinciale, comunale ed anche privata) per gli **investimenti** e per interventi di natura infrastrutturale, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclo-pedonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

Gli ultimi “**Accordi di Programma per la mobilità**

sostenibile e per i servizi minimi autofilotranviari per il 2007-2010”, approvati dalla Giunta regionale il 9 dicembre 2008, hanno definito interventi sull'intero territorio, prevedendo un contributo complessivo di circa 65 Milioni di Euro, di cui **oltre 30 Milioni di Euro di fonte regionale**.

La qualità del servizio

Gli Accordi di programma 2007-2010 identificano, tra gli impegni degli Enti e delle Agenzie per la mobilità, quello di assicurare, attraverso Contratti di Servizio con le società di gestione, **livelli di qualità del servizio adeguati**.

In quest'ambito la Regione svolge ogni anno un monitoraggio sulla base della documentazione fornita dalle Agenzie e Aziende di trasporto, guardando sia al confronto tra il livello di servizio erogato e quello programmato (**qualità erogata**), sia tra il livello di servizio percepito e quello atteso dagli utenti (**qualità percepita**).

Quanto alla qualità erogata, il monitoraggio realizzato nel corso del 2008 ha preso in esame alcuni indicatori: regolarità, puntualità e accessibilità del servizio, sicurezza del viaggio, comfort e pulizia degli autobus.

Rispetto alla "regolarità del servizio", il livello di qualità più elevato è stato quello dei bacini di Piacenza, Reggio Emilia, Bologna e Ferrara, mentre per l'affidabilità è stato quello di Parma.

Per la "puntualità", invece, nei bacini di Bologna, Ferrara, Parma e Piacenza è emerso un giudizio positivo sulle corse in orario nelle ore di punta, mentre si è riscontrato un risultato negativo per il bacino di Reggio Emilia e per il bacino di Forlì-Cesena, che non ha raggiunto lo standard previsto dal Contratto di Servizio.

L'analisi sulla qualità percepita, invece, si è concentrata sui seguenti fattori: regolarità e puntualità del servizio, comfort di viaggio e pulizia degli autobus, competenza/cortesìa del personale, informazione e accessibilità del servizio, infrastrutture e sicurezza del viaggio. Per la "regolarità e puntualità del servizio" i giudizi degli utenti sono stati tutti

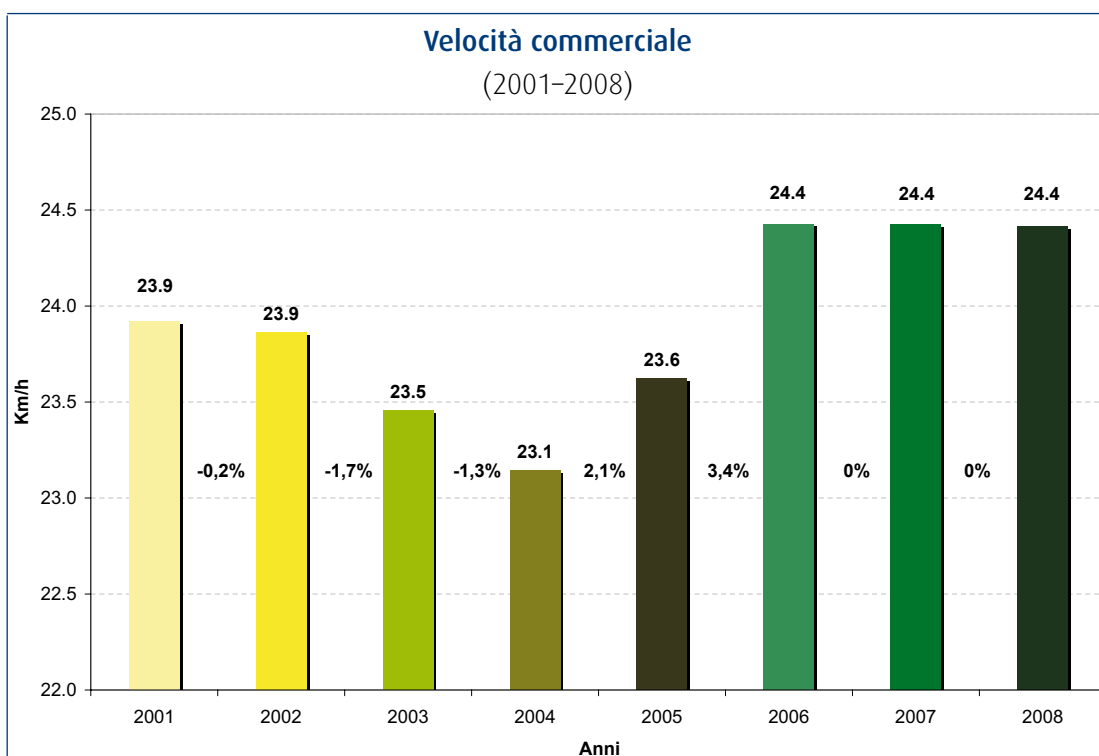
abbastanza positivi, tranne che per il servizio urbano di Forlì-Cesena. Il "comfort" ha registrato il giudizio più elevato da parte degli utenti di Modena, mentre i più negativi sono stati quelli dei bacini di Forlì-Cesena e Reggio Emilia.

Anche l'indicatore relativo alla "competenza/cortesìa del personale" ha ottenuto valutazioni positive a Parma, Reggio Emilia, Piacenza, Ravenna e Modena, e meno soddisfacenti a Forlì-Cesena.

Le "informazioni e l'accessibilità" sono risultate più che positive a Reggio Emilia, Modena e Bologna, mentre il giudizio su "infrastrutture e sicurezza", in calo a Parma, è risultato migliore a Reggio Emilia, e a seguire a Ferrara, Modena e Ravenna.

Le criticità riscontrate riguardano l'"affollamento" e la "pulizia e condizioni igieniche dei mezzi", nei bacini di Parma, Reggio Emilia, Forlì-Cesena, Ferrara e Bologna, dove è sentita anche la mancanza di sicurezza personale. Nel bacino di Piacenza viene riscontrata, inoltre, la mancanza di controlli e della vendita a bordo di biglietti.

Nell'ambito dell'analisi sulla qualità del servizio autofiloviario, un parametro importante è quello della **velocità commerciale** (vale a dire rapporto tra la distanza percorsa ed il tempo impiegato per percorrerla), che evidenzia nel 2007 e nel 2008 un andamento costante, in linea con l'inversione di tendenza iniziata nel 2006.

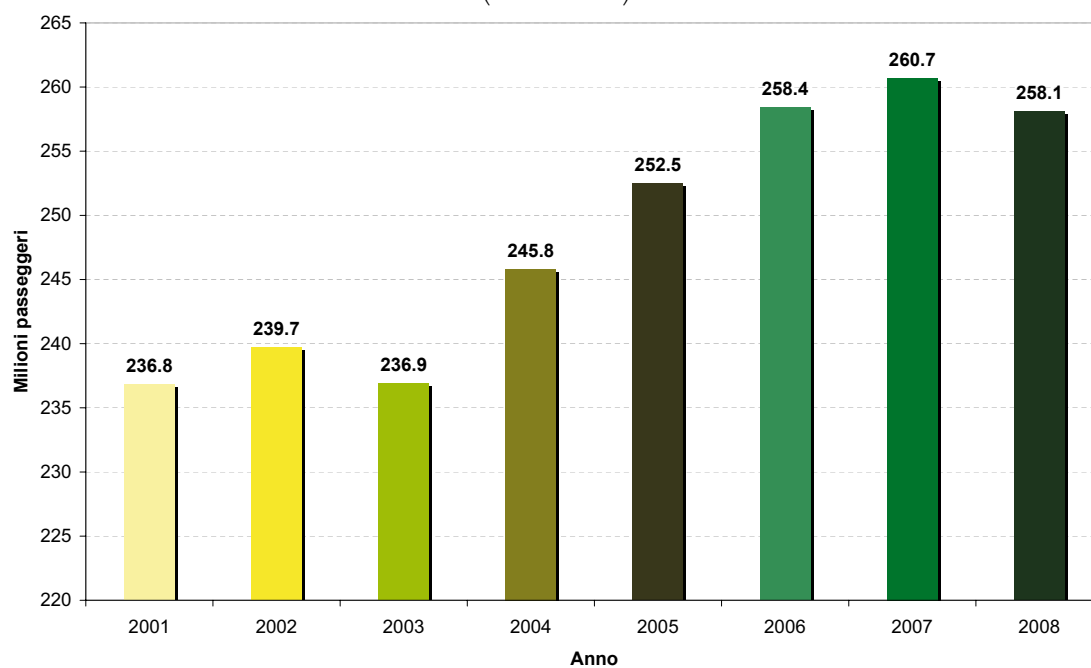


I passeggeri trasportati



Nel 2007 per i **viaggiatori trasportati** si è registrato un ulteriore aumento, di circa l'1%, per un ammontare di **circa 260 Milioni di passeggeri all'anno**. Il dato 2008, pur se non ancora definitivo, presenta, invece, un calo rispetto al 2007, mantenendosi stabile sul valore del 2006.

Passeggeri trasportati
(2001-2008)



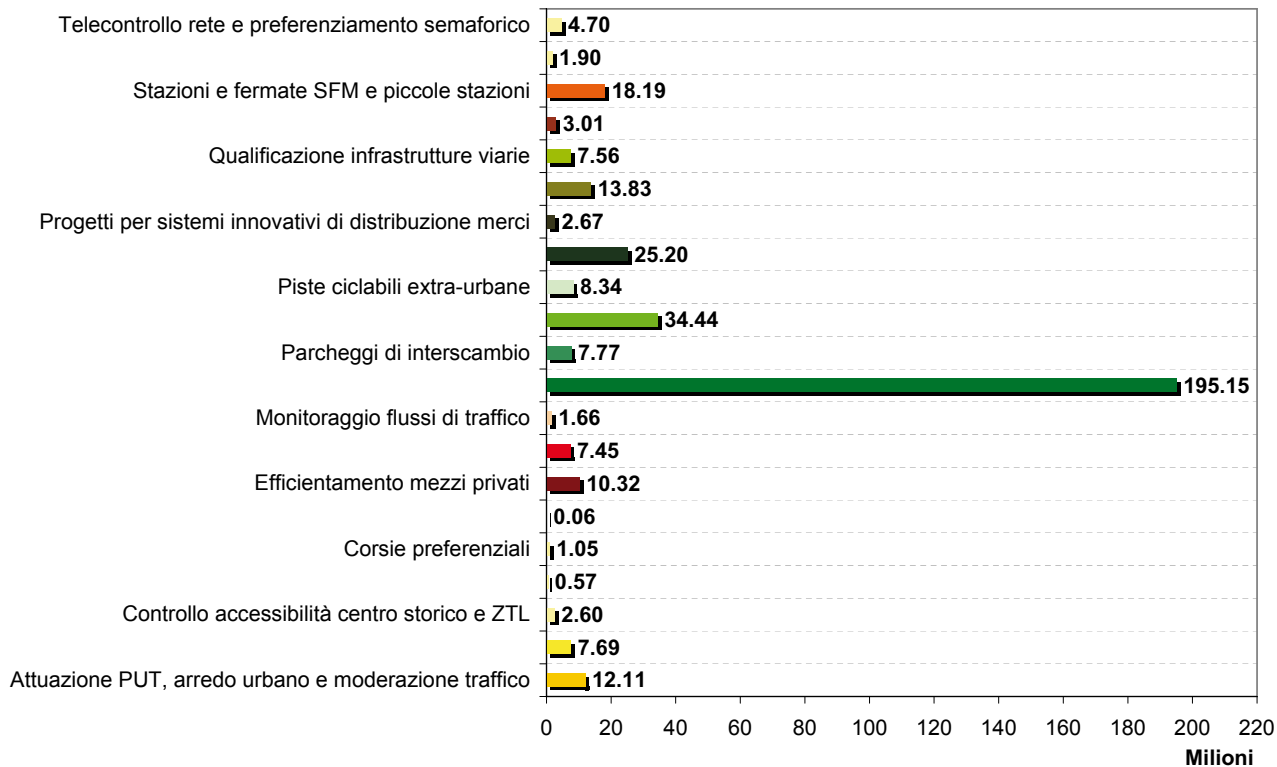
Gli investimenti regionali

Tra il 1995 e il 2008 la Regione ha erogato complessivamente **oltre 360 Milioni di Euro di investimenti**

ti per interventi attivati o completati a favore della mobilità urbana e del trasporto pubblico.

Investimenti regionali per il trasporto pubblico e la mobilità urbana

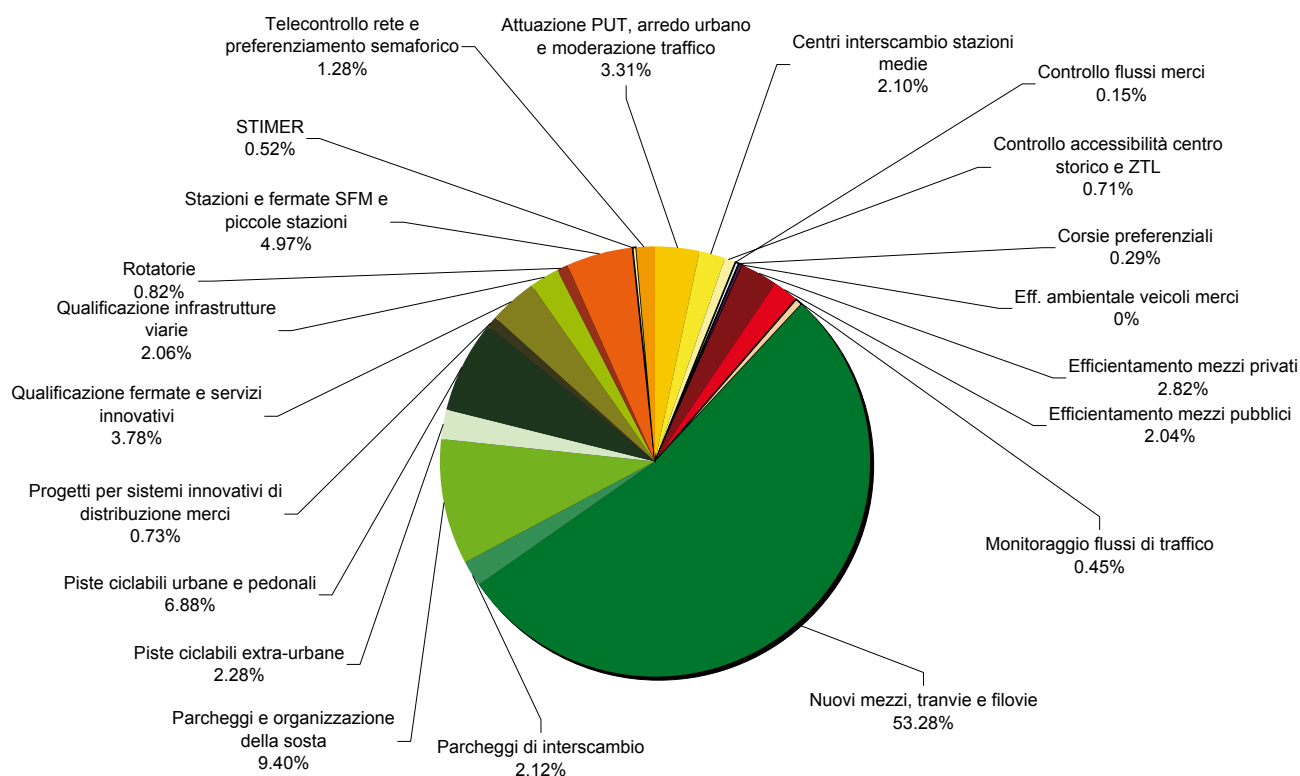
(1995-2008 – Milioni di Euro)



In particolare, oltre il **53% del contributo regionale** è andato a favore del **rinnovo del parco autobus** circolante in regione, mentre circa il **20% degli investimenti** è stato destinato alla **realizzazione di parcheggi** per l'organizzazione della sosta e l'interscambio ferro-gomma, e circa il **10% per piste**

ciclabili urbane ed extraurbane; seguono poi, con percentuali inferiori, la qualificazione delle fermate e i servizi innovativi del trasporto pubblico locale e l'efficientamento dei mezzi pubblici (postrattamento dei gas di scarico) e privati (contributi per trasformazioni a metano e GPL).

Investimenti regionali per il trasporto pubblico e la mobilità urbana (1995-2008)



All'interno dei nuovi Accordi di programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico 2007-2010, la Regione ha previsto un ulteriore finanziamento di oltre **17,5 Milioni di Euro**, da attivare negli anni 2009-2010, per realizzare **65 interventi a basso impatto ambientale** nell'ambito della mobilità

sostenibile, di cui una quota molto significativa (circa 4,2 Milioni di Euro, pari al 25% del totale dei contributi regionali stanziati) è riservata a interventi di infomobilità primariamente del trasporto pubblico (sistemi di controllo del percorso dei bus, paline "intelligenti", pannelli informativi, ecc.).

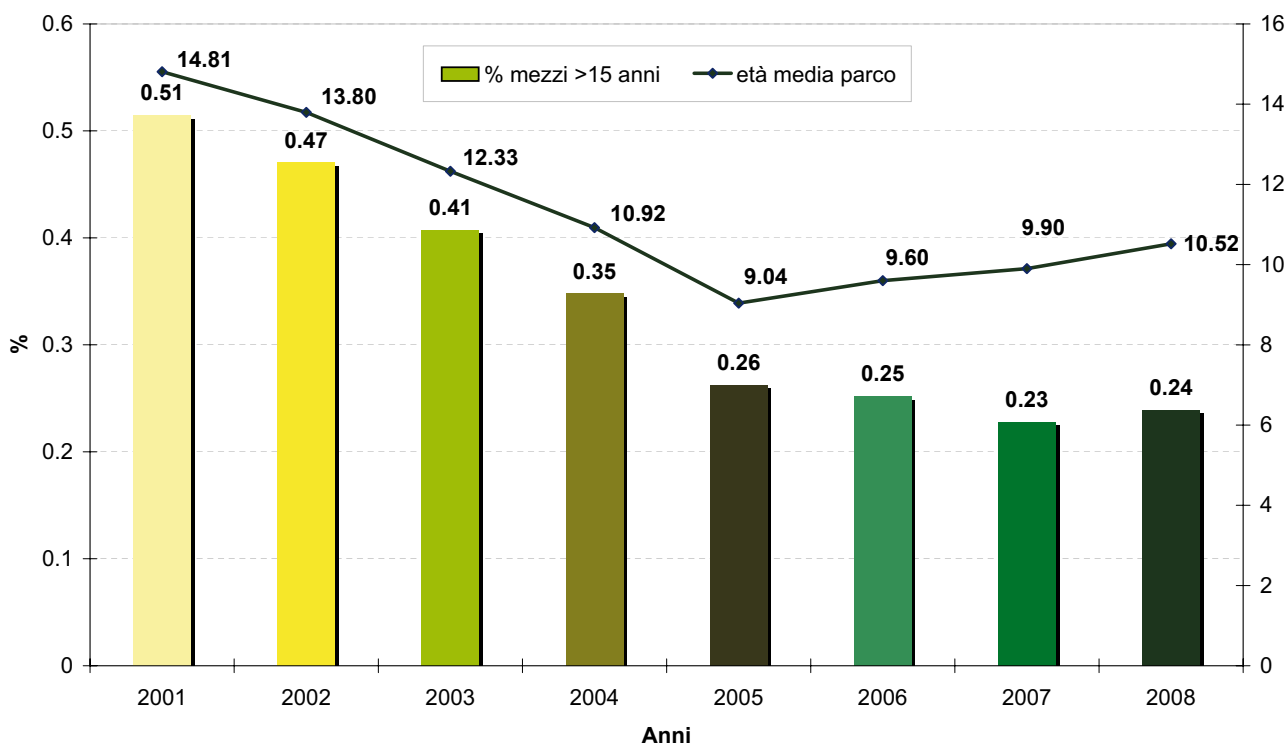
Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna ammonta a **3.249 mezzi** (di cui 3.118 autobus e 131 filobus),

con un'**età media** che si attesta intorno ai **10 anni** e con una percentuale del 23,9% di mezzi con età maggiore di 15 anni.

Età media e incidenza mezzi con età superiore a 15 anni

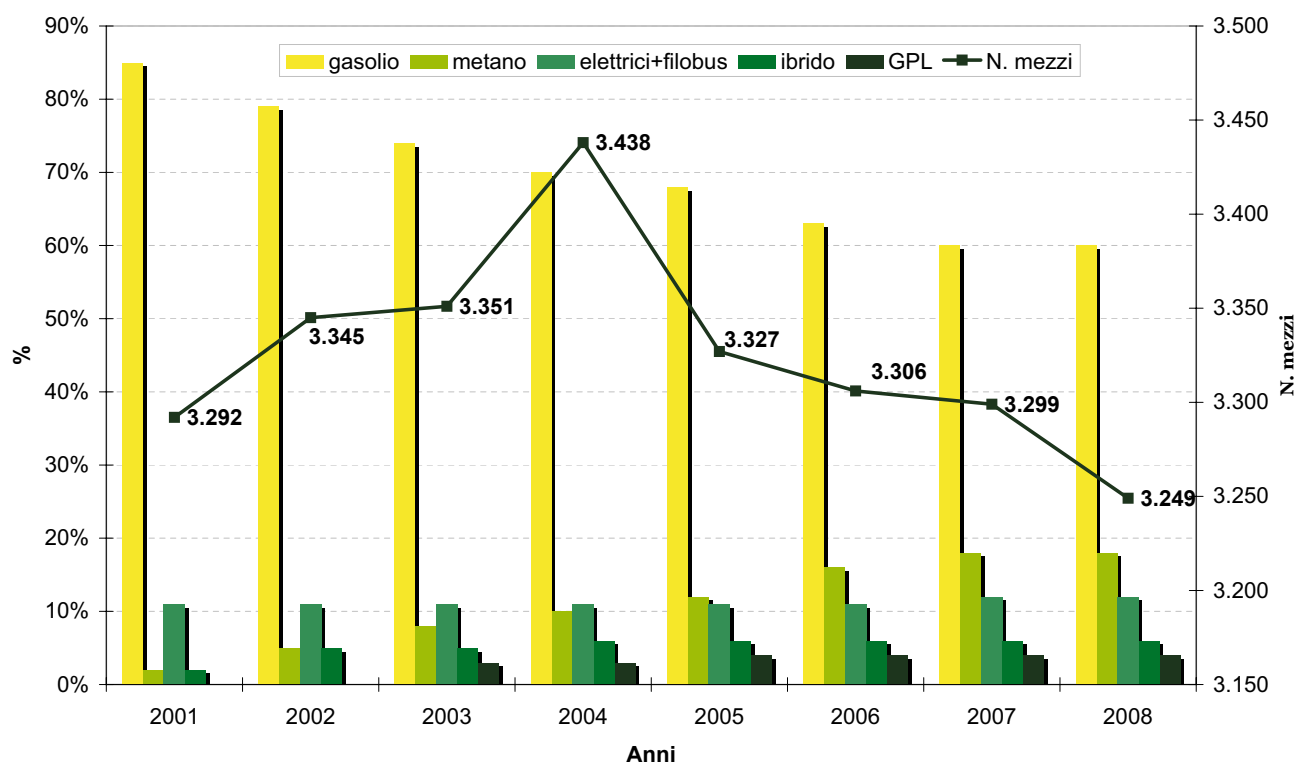
(Anni 2001- 2008)



Dal 2001 al 2008 c'è stato **un incremento dei bus a metano** (dal 2% al 18%) **ed un decremento dei bus diesel** (dall'85% al 60%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus. La prossima generazione di autobus diesel, che rientrano nella classe Euro 5, ridurrà o forse annullerà il gap fra i due tipi di combustibili.

Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(Anni 2001- 2008)



Sempre nell'ottica della tutela della qualità dell'aria, negli ultimi anni il rinnovo del parco mezzi regionale ha visto anche una drastica diminuzione dei pre-euro a vantaggio di **classi ambientali meno inquinanti**.



Nel corso del 2008 si sono perfezionati i programmi di sostituzione autobus previsti con le Leggi n. 194 del 1998 e n. 166 del 2002, che hanno previsto un finanziamento regionale complessivo di **oltre 170 Milioni di Euro**. Grazie a questo contributo le Aziende dell'Emilia-Romagna hanno potuto rinnovare il proprio parco mezzi con **1.424 nuovi bus** dotati dei più elevati standard qualitativi (con un rinnovo di circa il 43% del parco circolante).

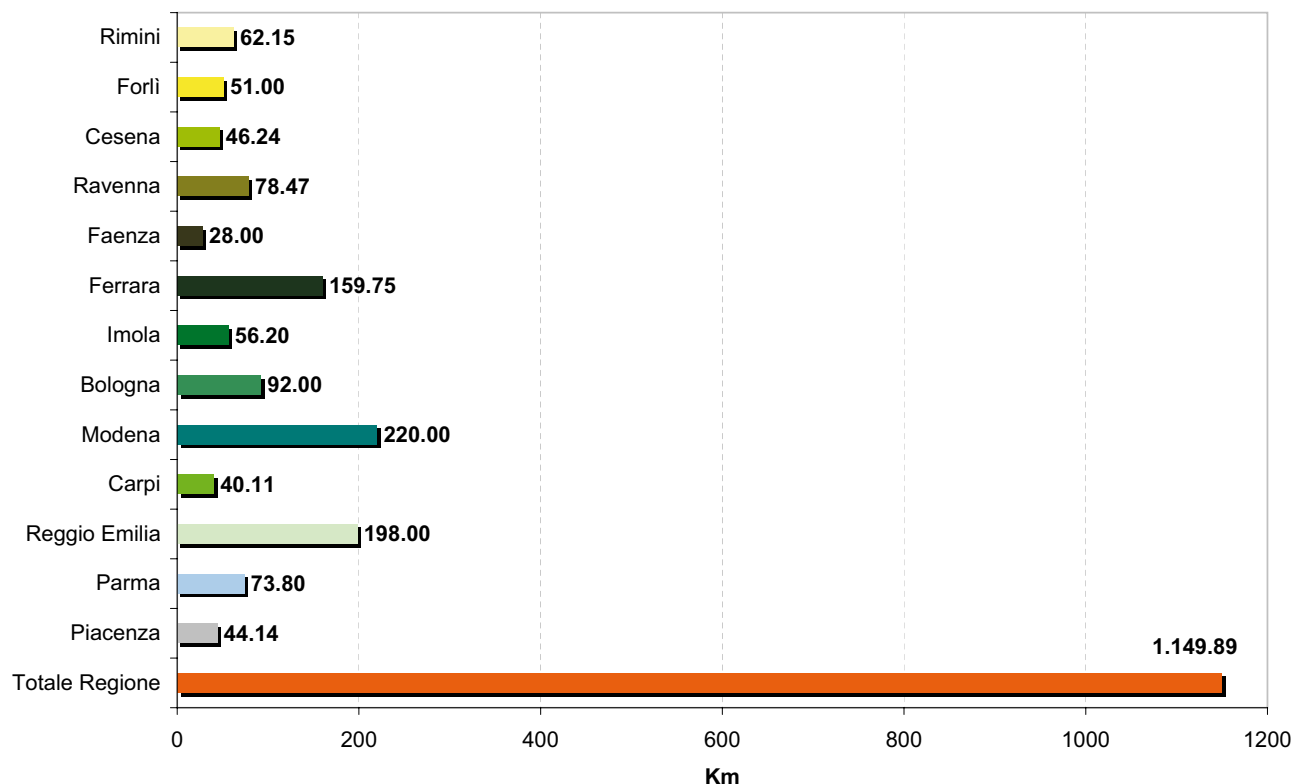
La Regione per il triennio 2008-2010 ha inoltre a disposizione **oltre 30 Milioni di Euro** per la **sostituzione di almeno 150 autobus e filobus** con nuovi mezzi a basso impatto ambientale.

La mobilità ciclopedonale

La mobilità ciclopedonale è uno degli elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile della Regione Emilia-Romagna, visto che rappresenta

un tipo di spostamento direttamente correlato con l'abbattimento dell'inquinamento ambientale, la sicurezza dei trasporti e il miglioramento della qualità della vita.

Estensione della rete ciclopedonale dell'Emilia-Romagna
(2008)



La Regione ha finanziato complessivamente **oltre 34,5 Milioni di Euro per realizzare interventi, avviati o completati**, che riguardano prioritariamente l'ambito urbano (messa in sicurezza dei percorsi per facilitare l'accessibilità a strutture pubbliche e servizi, miglioramento dell'integrazione modale e dell'accessibilità ciclabile alle Stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano) e la rete viaria extraur-

bana, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani.

La Regione, oltre a finanziare le infrastrutture ciclopedonali, promuove e cofinanzia anche iniziative e azioni che incentivino la "cultura ciclabile", in modo da orientare sempre di più i cittadini verso l'uso della bici per gli spostamenti individuali o di gruppo.



Un'iniziativa importante dedicata al tema dei percorsi sicuri casa-scuola è stato il **progetto Pedal**, nato per promuovere un percorso educativo all'interno di due Istituti scolastici della regione, la Scuola Lanfranco Guidotti di Modena e l'Istituto Comprensivo Lepido di Reggio Emilia. Scopo dell'iniziativa, che si è conclusa nel 2008 e che ha coinvolto **circa 300 ragazzi**, con la collaborazione anche dei docenti, è stato quello di proporre agli studenti l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e come strumento



in grado di migliorare la qualità dell'aria. Oltre ai moduli teorici, gli studenti hanno avuto l'opportunità di lavorare alla messa in sicurezza di due depositi per biciclette protetti all'interno dei due Istituti scolastici coinvolti.

Pedal è stato realizzato grazie al contributo della Regione (72.800 Euro) e dei Comuni di Modena (62.440 Euro) e Reggio Emilia (14.370 Euro).

Tra le attività svolte dalla Regione nell'ambito della mobilità ciclopedonale rientrano anche due studi elaborati recentemente. Il primo, **"Studio per lo**

sviluppo e la promozione di reti ciclabili e pedonali e di percorsi casa-scuola in ambito urbano", realizzato in collaborazione con l'Associazione Camina (Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza), si è concentrato sulla ricognizione delle reti ciclabili per ricostruire un quadro regionale in 12 città campione (Bologna, Carpi, Cesena, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini) e ha previsto anche un laboratorio per percorsi sicuri casa-scuola in cinque quartieri di Bologna (S. Stefano,



S. Vitale, Saragozza, Savena e Navile).

I risultati di questo studio sono stati presentati durante un seminario sulla mobilità ciclopedonale organizzato dalla Regione il 27 febbraio 2008, e sono disponibili sul portale Mobiliter al link: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/approfondimenti/documentazione/doc_convegni.htm. Il secondo studio ha riguardato la **messa in sicurezza delle reti ciclabili extraurbane delle nove province dell'Emilia-Romagna**, ed ha previsto un'attività di censimento e di mappatura delle piste ciclabili nei comuni sede di stazioni ad elevata capacità di interscambio bici+treno.

L'impegno a favore della qualità dell'aria

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambia-



menti climatici globali, la Regione Emilia-Romagna è fortemente impegnata in iniziative e progetti che migliorino la qualità dell'aria e che favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico legato al traffico veicolare.

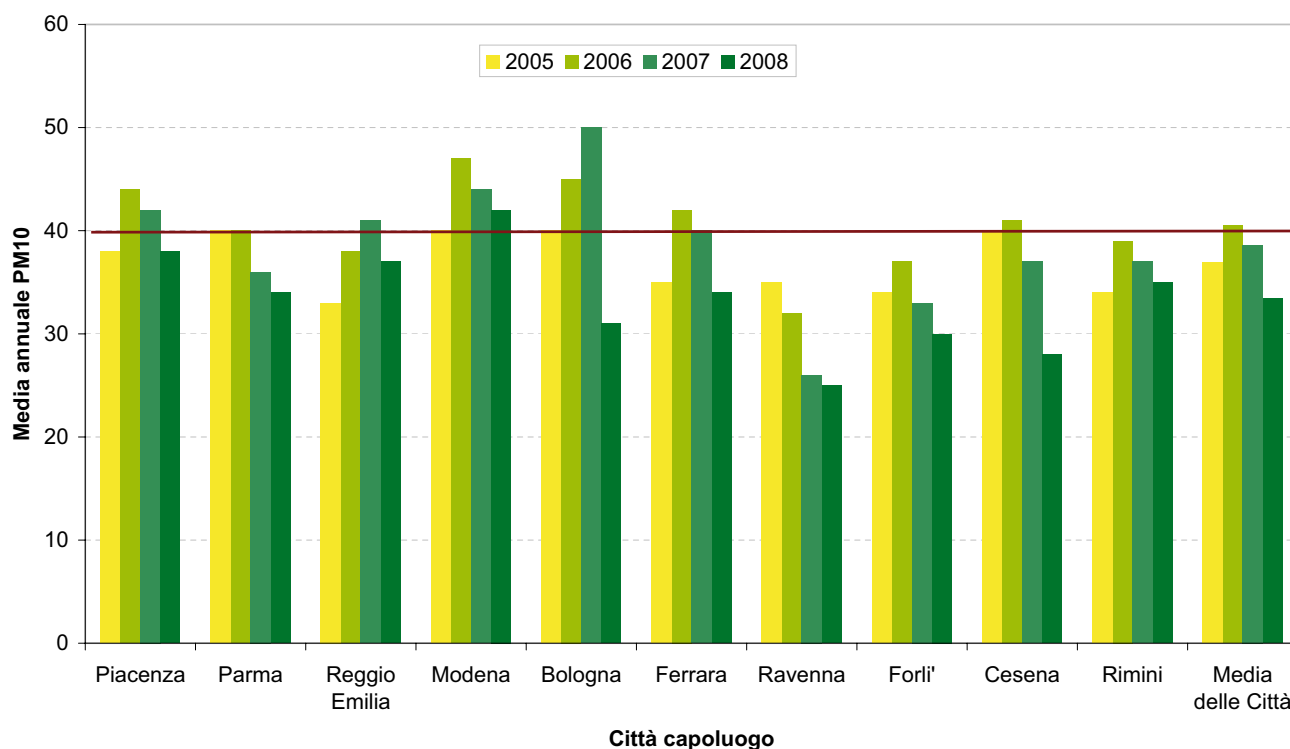
Per questo la Regione svolge un monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria, rilevati nelle aree urbane della regione dalle centraline dell'ARPA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e ritenuti in diretta dipendenza con il trasporto e con

la mobilità delle persone e delle merci e dalla cui analisi è possibile tracciare una tendenza significativa sulla qualità dell'aria. Più in dettaglio, per quanto riguarda la **media annua di PM₁₀** tali rivelazioni



hanno evidenziato un valore largamente inferiore alla norma, mentre permangono i livelli di criticità per il numero di superamenti dei limiti giornalieri. La media annuale rilevata nel 2008 nelle 10 città capoluogo è stata di 33,4 µg/mc, registrando una diminuzione del 15% rispetto alla media 2007 e consolidando la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2008. Solo in una città è stata rilevato il superamento del valore limite annuale normativo per la protezione della salute (fissato in 40 µg/mc).

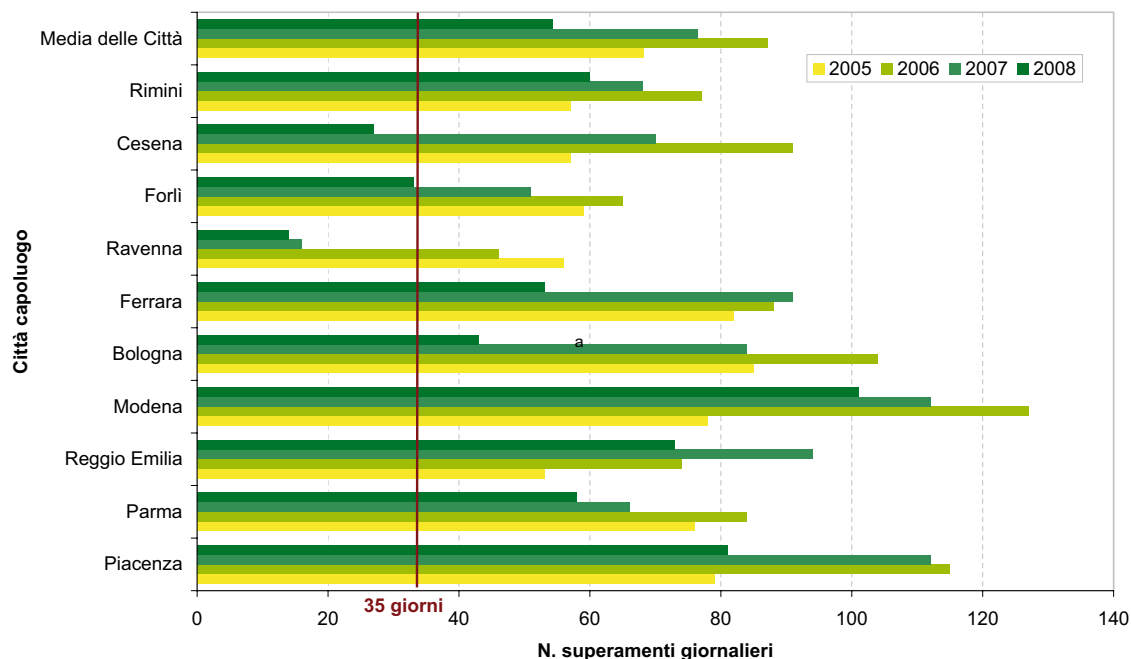
Media annua del PM₁₀ nelle 10 città capoluogo
(2005-2008)



Nel 2008 il **valore limite normativo giornaliero del PM₁₀ di 50 µg/mc** è stato superato **54 volte nella media delle città capoluogo**, risultando quindi di circa 1,5 volte più alto del limite massimo, che non deve essere superato oltre ai

35 giorni nell'anno, ma fortemente in diminuzione di 1/3 rispetto al 2007, in linea con la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2008. Inoltre 7 città hanno superato ampiamente il limite normativo.

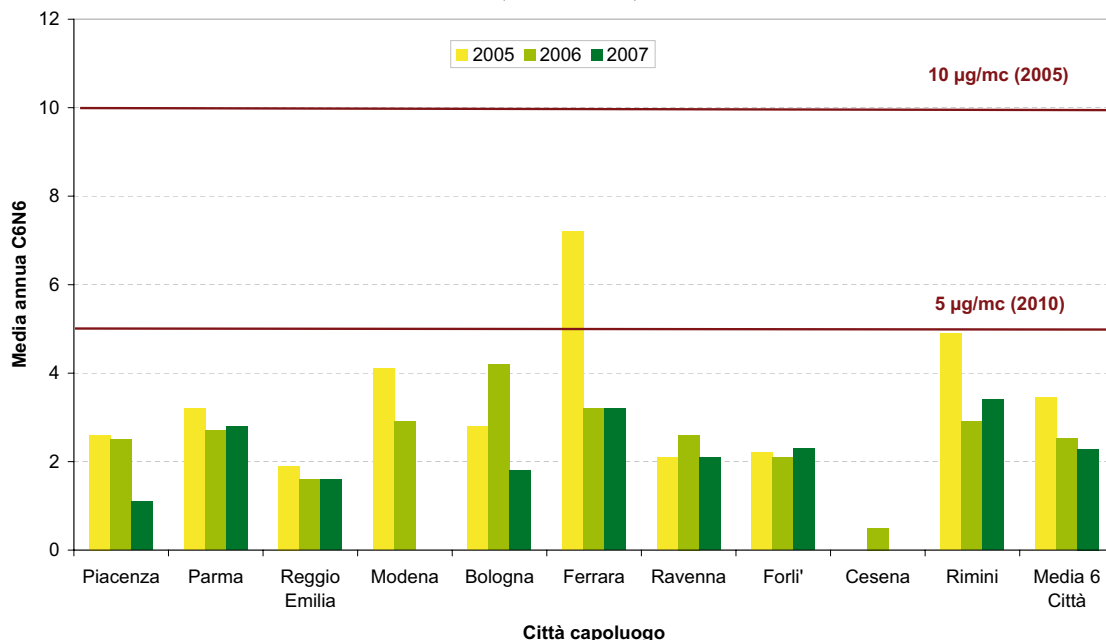
N. superamenti giornalieri del PM₁₀ nelle 10 città capoluogo (2005-2008)



Nel 2007 la **media annuale del benzene (C₆H₆)** rilevata nelle città capoluogo della regione è stata di 2,3 µg/mc, in calo del 2% rispetto al valore dell'anno precedente, confermando la tendenza alla

diminuzione del valore nel periodo 2005-2007. Tutte le città restano al di sotto del valore limite annuale normativo del 2005 di 10 µg/mc, ma anche del limite annuale normativo al 2010 di 5 µg/mc

Media annua C₆H₆ nelle 10 città capoluogo (2005-2007)



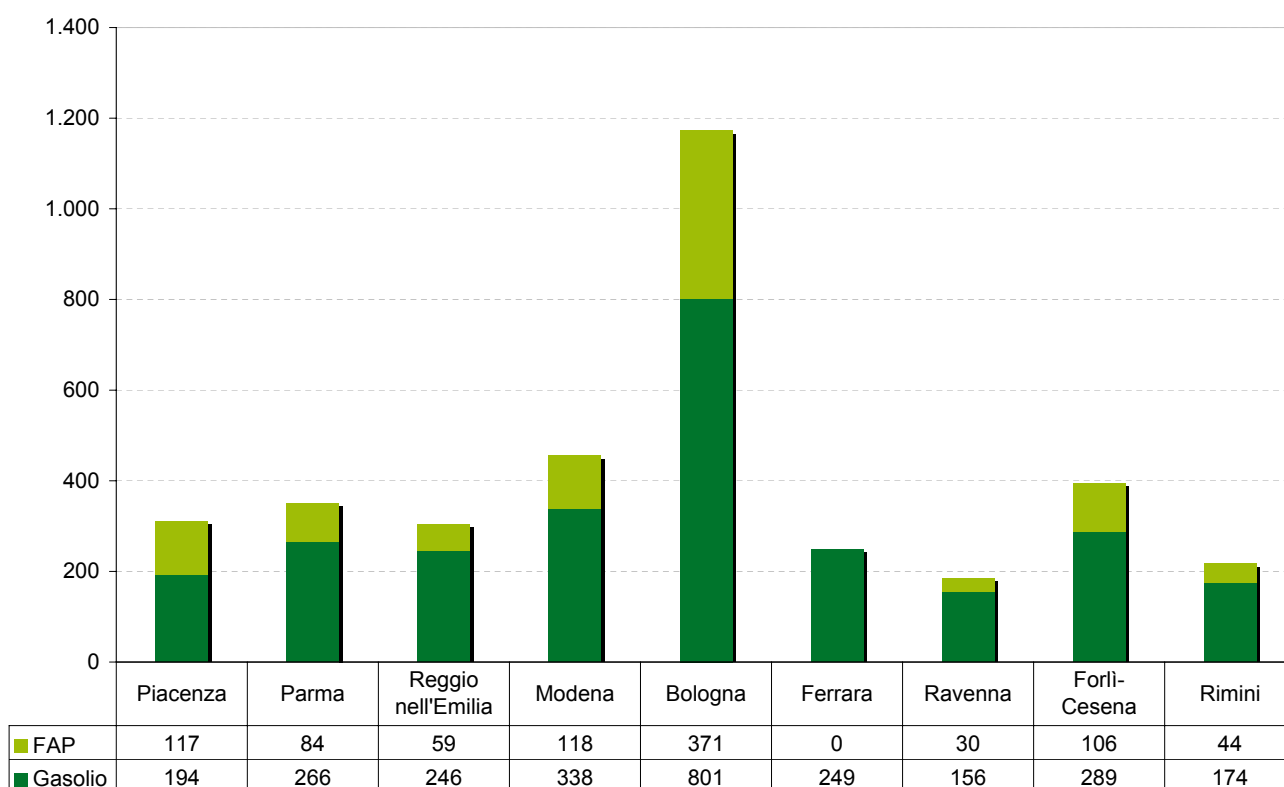
In questo quadro, la Regione realizza diverse iniziative per migliorare la qualità dell'aria. Tra queste si inserisce innanzitutto l'“**Accordo annuale per la qualità dell'aria**”, approvato nel corso di ogni estate, a partire dal 2002, dalla Regione e dai Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti allo scopo di definire politiche concordate per la salvaguardia dell'aria e interventi economici a sostegno di tali politiche. L'ultimo accordo è stato sottoscritto il 12 settembre 2008 e contiene una serie di misure per ridurre l'inquinamento atmosferico. La novità principale è lo stanziamento di 5 Milioni di Euro per finanziare, oltre che la conversione a metano delle auto più inquinanti, anche l'installazione di filtri antiparticolato sui veicoli a motore diesel. Gli Accordi per la qualità dell'aria, che mostrano negli anni una partecipazione sempre crescente da parte degli enti coinvolti (si è passati, infatti, dai 47 Comuni sottoscrittori del I Accordo agli 84 dell'ultimo), hanno attivato complessivamente in Emilia-Romagna, dal 2001 al 2010, risorse pubbliche e private per 963 Milioni di Euro, di cui 523 provenienti dalla Regione.



La campagna regionale di informazione sulla qualità dell'aria (www.arpa.emr.it/liberiamo)

La Regione partecipa attivamente, insieme alle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia-Giulia e Valle d'Aosta e alle Province Autonome di Trento e di Bolzano, al gruppo tecnico interregionale nato per affrontare **su scala di bacino padano il problema dello smog**. Una delle iniziative è stata la giornata ecologica, intitolata in Emilia-Romagna “Sciame di biciclette”, che quest'anno si è tenuta il 29 marzo, e che prevede il blocco totale per un'intera giornata della circolazione dei veicoli più inquinanti. Sempre per ridurre le emissioni inquinanti causate dai mezzi pubblici di trasporto, la Regione ha erogato circa **4 Milioni di Euro** per incentivare l'**installazione di filtri antiparticolato (FAP) su mezzi pubblici** (oltre a 1 Milione di Euro per i veicoli commerciali), contributo che consentirà alle Aziende di trasporto di installare oltre 700 filtri.

Confronto diesel e FAP nel parco autobus circolante
(2008)



La Regione ha inoltre previsto di destinare **oltre 10 Milioni di Euro** (di cui oltre 5,8 Milioni già liquidate dai Comuni ai cittadini) per la **trasformazione dei veicoli da benzina a GPL o metano**, dalla classe ambientale pre-Euro fino agli Euro 4. Sono **15.700 le auto trasformate** al 31 dicembre 2008.

Un altro contributo è stato concesso dalla Regione per finanziare uno studio di fattibilità, commissionato ad ENEA, sull'**uso dell'idrogeno nella mobilità sostenibile**. Quest'analisi, che si è conclusa nel 2007, ha valutato i costi e i benefici dell'applicazione della tecnologia di miscela metano-idrogeno quale piattaforma per abbattere gli inquinanti e consentire l'introduzione ed il successivo sviluppo della tecnologia che si basa sull'idrogeno nel settore dei trasporti. L'esito dello studio è risultato positivo sia in termini ambientali (riduzione degli inquinanti) che energetici (miscelare idrogeno al metano aumenta l'energia a disposizione del motore). Visto questo risultato, nel 2007 la Regione ha messo a disposizione delle Aziende ATM di Ravenna ed ATR di Forlì-Cesena un contributo di 400.000 Euro per l'acquisto di un autobus per ciascuna azienda per la sperimentazione della miscela idrogeno e metano.

È forte, inoltre, l'impegno regionale nella partecipazione a progetti europei dedicati al tema della mobilità sostenibile, come ad esempio **COMPRO**, per il quale la Regione si è aggiudicata un finanziamento della Commissione europea. Questo progetto, avviato nel 2007, ha come finalità quella di studiare le migliori modalità per l'acquisto su larga scala, e tra più Enti, di veicoli per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale ed energeticamente efficienti e sostenibili.

Il mobility management aziendale

La Regione è fortemente impegnata anche in numerose attività per incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico, della bicicletta e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal Piano per la Mobilità aziendale, approvato dalla Regione nel luglio 2003.

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto

pubblico (autobus e treni) a condizioni estremamente vantaggiose è la principale attività di mobility management svolta dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.288 abbonamenti sottoscritti nel 2008** (1.874 autofiloviari e 414 ferroviari relativi a Trenitalia), **su un totale di circa 3.500 collaboratori**, con un incremento di circa il 14% rispetto al 2004 (2.010 abbonamenti, di cui 1.634 autofiloviari e 376 Trenitalia).

Oltre alla concessione di abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, la Regione si occupa anche della gestione dei **posti auto aziendali**, prevedendo un costo per i collaboratori ponderato in base alla categoria contrattuale. A coloro che già usufruiscono dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico non è consentito l'accesso ai parcheggi aziendali.

La Regione inoltre riserva parcheggi aziendali ai collaboratori che aderiscono al **car-pooling** in qualità di conducenti, concedendoli gratuitamente a coloro che trasportano almeno due colleghi. Sulla Intranet regionale è stato attivato un servizio web (denominato **TogethER**), che intende favorire ed agevolare l'incontro fra coloro che manifestano il proposito di trasportare sulla propria vettura colleghi con esigenze simili in termini di orari, di direttrice geografica e di abitudini di viaggio e coloro che si rendono disponibili ad effettuare i propri spostamenti avvalendosi di questa modalità condivisa. Attualmente sono 29 gli iscritti al sistema TogethER, e 16 i collaboratori che utilizzavano già in passato il car-pooling, per un totale di **45 collaboratori**.

La Regione è impegnata anche nell'incentivazione del **car sharing**, un servizio innovativo a condizioni estremamente favorevoli riservato ai collaboratori regionali, realizzato in collaborazione con l'azienda di trasporti ATC S.p.A. di Bologna. Attualmente è utilizzato da **17 dipendenti**, rispetto ai 2 del 2003.

Continua anche l'attività di promozione del **telelavoro**, una specifica modalità organizzativa e lavorativa che comporta benefici in termini di riduzione dei consumi energetici, dell'inquinamento, della congestione e dello stress derivante dal traffico. Il numero di collaboratori regionali che usufruiscono di questa

opportunità è aumentato progressivamente negli anni, passando **dai 34 del 2002 ai 123 del 2008**.



La Regione ha ulteriormente esteso anche il sistema di **bike sharing aziendale**. Il parco bici regionale è composto attualmente da **28 mezzi installati in 9 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A Ferrara, Bologna, Rimini, Piacenza, Lugo di Romagna, Faenza, Imola, Cesena, Modena, Carpi, Correggio e Ravenna sono già disponibili oltre 1.300 bici, unitamente alle circa 1.400 presenti in numerose località italiane, con un coinvolgimento complessivo di oltre 30.000 utenti in 75 differenti città.

La Regione ha ulteriormente esteso anche il sistema di **bike sharing aziendale**. Il parco bici regionale è composto attualmente da **28 mezzi installati in 9 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A Ferrara, Bologna, Rimini, Piacenza, Lugo di Romagna, Faenza, Imola, Cesena, Modena, Carpi, Correggio e Ravenna sono già disponibili oltre 1.300 bici, unitamente alle circa 1.400 presenti in numerose località italiane, con un coinvolgimento complessivo di oltre 30.000 utenti in 75 differenti città.

Le infrastrutture per la mobilità urbana

Attualmente l'Emilia-Romagna è interessata da alcuni progetti di sistemi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi. La Regione partecipa alla promozione di questi interventi anche attraverso Intese e Accordi con i soggetti interessati e, inoltre, interviene nell'approvazione di quei progetti che rientrano tra le infrastrutture strategiche individuate dalla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Metrotranvia di Bologna, TRC della costa romagnola, sistemi di trasporto di Parma e di Modena).

Nel **bacino di Bologna** sono previste le seguenti opere:

- ☀ la **Metrotranvia** Linea 1 (Fiera Michelino-Borgo Panigale Normandia), con una capacità di trasporto prevista di 6.600/7.200 passeggeri per ora di destinazione e con una frequenza massima del servizio di 2 minuti. Il costo totale dell'intera linea 1 è pari a 788,861 Milioni di Euro (compresa IVA e oneri);
- ☀ il **Trasporto Pubblico a Guida Vincolata TPGV-Civis**, sistema di trasporto pubblico di tipo innovativo che collegherà **San Lazzaro di Savena al centro storico di Bologna**, unico attualmente in fase di realizzazione (i lavori sono cominciati il 16 settembre

2007). Il costo complessivo dell'intervento è previsto in oltre 182 Milioni di Euro, con un contributo del Ministero del 60% e della Regione Emilia-Romagna di oltre 4 Milioni di Euro, programmati nell'ambito degli investimenti degli Accordi di programma per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;

- ☀ il **People Mover**, un servizio navetta che prevederà un collegamento diretto in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) tra l'**Aeroporto G. Marconi di Bologna** e la **Stazione Centrale di Bologna**, con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti. Il costo complessivo è di circa 101 Milioni di Euro (compresa IVA). La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e nel primo di questi, sottoscritto l'1 agosto 2006 con Provincia e Comune di Bologna, si è impegnata a concedere un finanziamento di 27 Milioni di Euro.

Un'altra opera è prevista nel bacino della costa romagnola: si tratta del **Trasporto Rapido Costiero (TRC)**, con le tratte Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione-Cattolica, con l'utilizzo di mezzi a guida assistita e a trazione elettrica. La Regione partecipa alla realizzazione di quest'intervento con un finanziamento di oltre 7 Milioni di Euro e di oltre 2 Milioni di Euro per l'acquisto di veicoli.

Il bacino di Parma è interessato dal **Sistema di trasporto Autostrada-Stazione FS-Campus Universitario** (Linea A) e **Aeroporto-Stazione FS** (Linea C). La capacità di trasporto è di circa 240 posti, con un servizio con frequenza di 5 minuti nell'ora di punta, ma il sistema è in grado di garantire una frequenza massima di 3 minuti. Attualmente il costo previsto dell'opera, comprensivo dei convogli, è di 318 Milioni di Euro.

Infine, nell'area di Modena e dei comuni limitrofi è prevista la realizzazione del progetto di **Sistema di trasporto a guida vincolata**, con l'utilizzo di 25 vetture della capienza di circa 180 passeggeri, con una frequenza di transito di circa 5 minuti su 15 ore al giorno. Il quadro economico del progetto, presentato al Ministero nel 2005, è di 408,2 Milioni di Euro.

Il settore ferroviario

Le funzioni della Regione

Con la Legge Regionale n. 30 del 1998 si è dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale, poi perfezionatesi negli anni successivi con il trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie (e di tutti i treni utilizzati per erogare i servizi sulle stesse linee) e con l'attribuzione alla Regione Emilia-Romagna dei servizi ferroviari di propria competenza.

In particolare, in materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico, con

esclusione delle funzioni di sicurezza rimaste di competenza statale.

La Regione, inoltre, persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, ed anche con i sistemi di gestione della logistica delle merci.

La Regione Emilia-Romagna è impegnata direttamente nelle attività di mantenimento dell'efficienza e di potenziamento delle linee ferroviarie e del materiale rotabile, oltre che nel miglioramento delle condizioni di sicurezza, finanziando il settore ferroviario sia con risorse proprie sia con risorse trasferite dallo Stato.

Il settore ferroviario in cifre

Circa 1.350 km di rete ferroviaria, 1.000 di competenza statale e 350 di competenza regionale



Circa 400 Milioni di Euro di investimenti (50% per interventi e 50% per l'acquisto di nuovi treni)



Oltre 98 Milioni di corrispettivi contrattuali all'anno al Consorzio Trasporti Integrati



Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia e FER): vincitore della gara, dall'1/7/2008 gestisce tutti i servizi ferroviari di attribuzione della Regione Emilia-Romagna

500 (tra carrozze e locomotori), 80% di tipo elettrico e il 20% diesel; **Trenitalia** (7 nuovi treni "Minuetto"; 4 treni a doppio piano "Vivalto"; 5 TAF); **FER** (6 Vivalto, 2 "ex belghe" e 2 Firema)



264 stazioni attive



Più di 800 treni al giorno



130.000 viaggiatori al giorno; 33,6 Milioni di passeggeri all'anno sui servizi ferroviari su rete nazionale; 4,75 Milioni su rete regionale



1.191 addetti (Trenitalia) e **753 addetti** (Ferrovie regionali: Trasporto+Rete)



Il contesto di riferimento

La gestione delle linee ferroviarie regionali è affidata mediante concessione ed è disciplinata con specifici "Contratti di Servizio e Programma" sottoscritti con le imprese ferroviarie.

Fino al 2007, la Regione stipulava:

- ▶ Contratti per l'affidamento delle attività di trasporto pubblico e per la gestione delle infrastrutture di proprietà regionale (tradotti rispettivamente in Contratti di Servizio e in Contratti di Servizio e Programma) con le Società Ferroviarie (FER S.r.l., Consorzio ACT di Reggio Emilia, ATCM S.p.A. di Modena e ATC S.p.A. di Bologna);
- ▶ un Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A. per l'erogazione dei servizi ferroviari di interesse regionale sulle linee nazionali, affidati alla stessa Trenitalia.

Nel 2008 il settore ferroviario ha subito importanti modifiche ed è stato caratterizzato da elementi di forte innovazione: è stata completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Romagna e, il 31 marzo 2008, è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio con il vincitore della gara, il **Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia, da FER e da altri operatori regionali. L'ammontare complessivo dei treni*km definiti nel Contratto è di oltre 16 Milioni annui, per un corrispettivo, sempre annuo, di oltre 98 Milioni di Euro.

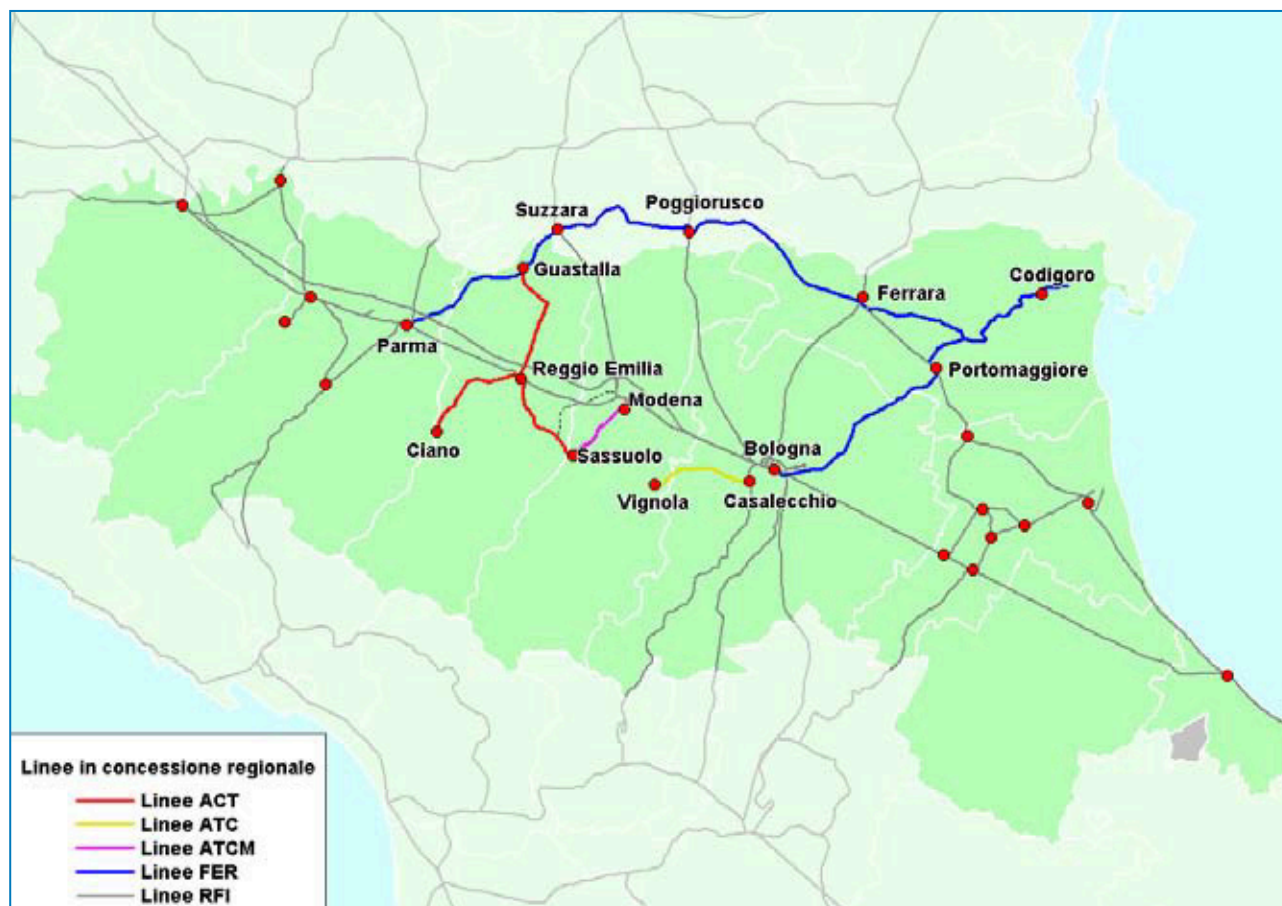
Quanto alla **FER**, società a prevalente capitale regionale, all'inizio del 2009 si è perfezionata l'acquisi-

zione da parte della stessa delle attività ferroviarie gestite precedentemente da altre aziende concessionarie regionali: ACT di Reggio Emilia, ATC di Bologna e ATCM di Modena, in attuazione della Legge regionale n. 30 del 1998, che prevedeva, allo scadere delle attuali concessioni, la gestione dell'intera rete della regione da parte di un'unica società. Dall'inizio del 2009, dunque, la **FER gestisce le seguenti linee ferroviarie**: Bologna-Portomaggiore; Ferrara-Codigoro; Ferrara-Suzzara; Parma-Suzzara; Reggio Emilia-Ciano d'Enza; Reggio Emilia-Guastalla; Reggio Emilia-Sassuolo; Casalecchio-Vignola; Modena-Sassuolo.

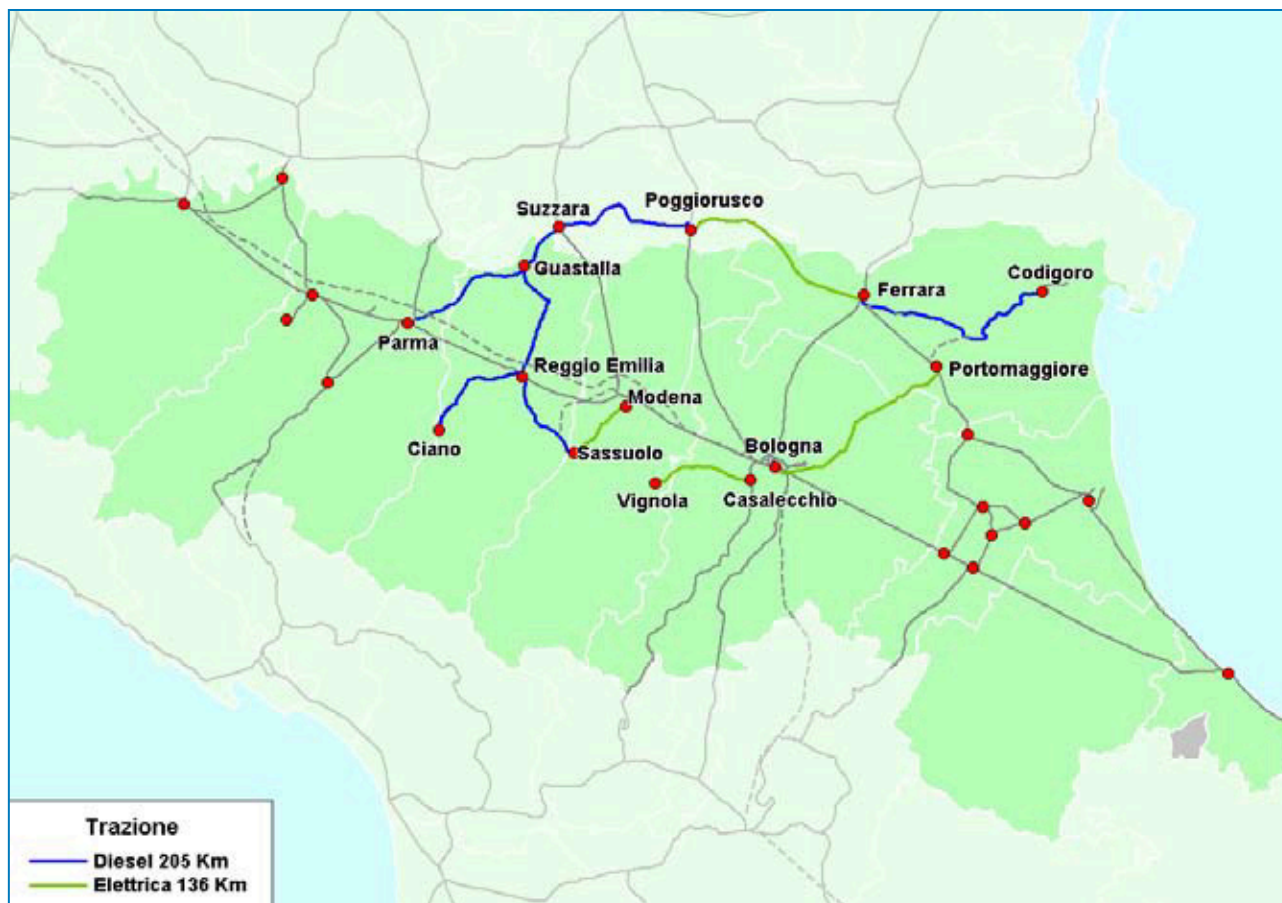
La **rete ferroviaria** si estende sul territorio della regione Emilia-Romagna per **circa 1.350 km**, di cui circa **1.000 di competenza statale e più di 350 di competenza regionale** (ai quali se ne aggiungeranno tra breve altri 15 km, in seguito al prossimo completamento dei lavori sulla tratta Portomaggiore-Dogato di Ostellato), ed è costituita da:

- ▶ un asse portante che attraversa tutta la regione (da Nord-Ovest verso Sud-Est) collegando i maggiori centri urbani da Piacenza a Rimini;
- ▶ un asse perpendicolare al primo sulla direttrice Bologna-Padova;
- ▶ un asse sulla direttrice Firenze-Bologna-Verona;
- ▶ un insieme di altri percorsi disposti a pettine rispetto all'asse principale e orientati verso Ravenna e le regioni limitrofe (Liguria, Toscana, Lombardia e Veneto);
- ▶ due direttrici fondamentali che partono da Piacenza, una verso Milano e l'altra verso Alessandria-Torino.

Le concessioni della rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna fino al 2007



La rete ferroviaria Regione Emilia-Romagna oggi



La **gestione della rete statale è affidata dallo Stato ad RFI** (Rete Ferroviaria Italiana), la società dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete.

Sulla rete ferroviaria della regione è in corso un **"piano straordinario"** di interventi, che prevede importanti azioni di riqualificazione, di potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali, oltre che di miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Per la loro attuazione si fa ricorso sia a risorse già disponibili, sia ad altre fonti di finanziamento statali e a specifici stanziamenti regionali, per un totale di circa **400 Milioni di Euro, destinati per il 50% ad interventi sulle infrastrutture e per il restante 50% al rinnovo del materiale rotabile**. I principali interventi riguardano l'armamento ferroviario, l'elettificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni e l'eliminazione di passaggi a livello. Restano ancora da realizzare diversi interventi, mirati soprattutto alla progressiva elettificazione di tutte le linee, al miglioramento delle condizioni di sicurezza, all'introduzione di tecnologie specifiche sviluppate di recente (sottosistemi per il controllo e la gestione della condotta e della marcia dei treni) e alla realizzazione di un unico apparato centrale per il governo unitario dell'intera rete regionale.

In tema di accessibilità e di integrazione con il territorio delle stazioni, di particolare rilievo risulta l'intervento per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra la **linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna**, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano - i cui lavori sono stati appaltati alla fine del 2008 - per la realizzazione del quale è stato acquisito un ulteriore finanziamento statale di 35 Milioni di Euro.

Nel corso del 2008 la Regione è intervenuta a favore degli utenti concedendo agli abbonati **un mese di abbonamento gratuito (quello di maggio) al servizio ferroviario**, attingendo le risorse necessarie dalle riduzioni dei corrispettivi contrattuali operate nel 2005 e 2006 nei confronti di Trenitalia S.p.A. per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio. Anche nel 2009 è stato concesso un mese di **abbo-**

namento gratuito, sempre per il mese di maggio, a chi ha acquistato almeno due abbonamenti mensili ferroviari per viaggiare sulla linea **Bologna-Portomaggiore**.

Il parco rotabile

Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna, erogati sia sulla rete nazionale sia su quella regionale, vengono utilizzati attualmente oltre **500, tra carrozze e lo-**



comotori, di cui circa l'**80% di tipo elettrico ed il restante 20% di tipo Diesel**. Quest'ultima tipologia è quasi tutta concentrata nelle aziende FER e ACT (confluita nel 2009 in FER), mentre rappresenta solo il 5% del parco rotabile di Trenitalia.

Per perseguire obiettivi di mobilità sostenibile e vista anche la richiesta di maggiore comfort e qualità da parte degli utenti, negli ultimi anni la Regione ha sostenuto fortemente il **rinnovo del parco rotabile**. In particolare, tra il 2003 e il 2004, per i servizi di interesse regionale svolti sulle linee ferroviarie nazionali, sono stati assegnati contributi al "Gruppo FS" che hanno portato all'entrata in servizio di nuovi

treni, per una spesa complessiva di oltre 15 Milioni di Euro. Tra il 2004 e il 2005 la Regione ha concesso a Trenitalia 15 Milioni di Euro per l'acquisto di **5 TAF** (treni ad alta frequentazione), per poi proseguire con l'acquisto di **7 Minuetto**. Gli acquisti più recenti hanno riguardato invece le carrozze doppio piano **Vivalto (4 composizioni)**.

A questi nuovi acquisti di treni si aggiungono le nuove **forniture della FER**, già in esercizio o vicine ad esserlo, che sono state coperte integralmente con fondi regionali: si tratta di 6 composizioni "Vivalto", 2 composizioni c.d. "ex belghe" completamente ristrutturata e 2 composizioni "Ansaldo Firema". Altre forniture sono in corso di acquisizione.

Oltre agli investimenti per l'acquisto di nuovo mate-



riale rotabile, è continuata anche l'azione per **ammmodernare e migliorare il comfort dei treni esistenti**, dotando le carrozze di aria condizionata e di impianti di diffusione sonora per le comunicazioni agli utenti, ed ammodernando i sedili e gli scomparti. A questi interventi si affiancano altri interventi "minori", come per esempio la pellicolazione delle carrozze per risolvere il problema dei graffiti esterni (quasi completata per il materiale rotabile di Trenitalia), l'inserimento di nuovi sistemi frenanti, il miglioramento dell'accessibilità delle carrozze e il posizionamento sui treni di dispositivi di ultima generazione per migliorare la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Come già accennato, con il **piano di investimenti di circa 400 Milioni di Euro, circa il 50%** di questi fondi saranno destinati all'**acquisto di nuovi treni**.

Il monitoraggio sulla qualità dei servizi ferroviari

Per migliorare la qualità dei servizi ferroviari, la Regione svolge un monitoraggio costante sulla **qualità erogata sui treni** (valutando parametri come la puntualità, le informazioni all'utenza, l'affollamento, la pulizia e il comfort) **e nelle stazioni** (considerando la diffusione di informazioni con impianti sonori/visivi e con affissioni, le reti di vendita, la presenza di sale d'attesa e di servizi igienici e le condizioni di pulizia).

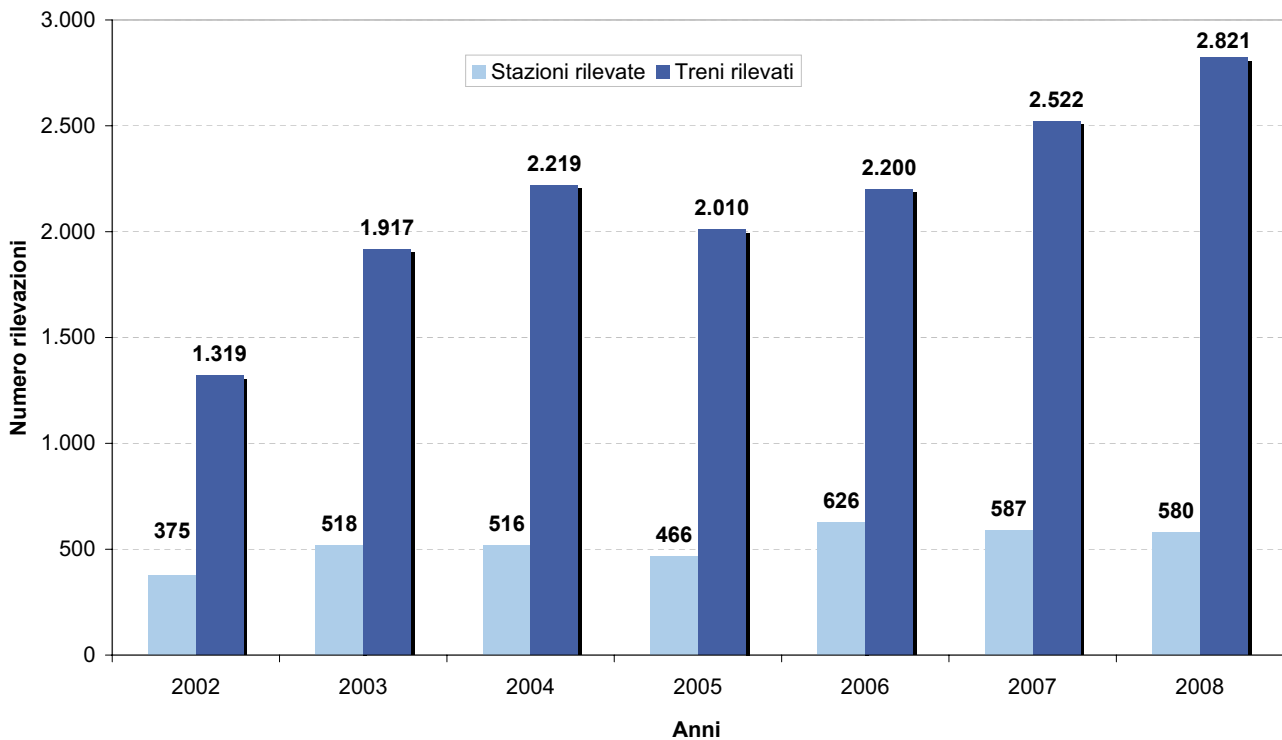
Quest'attività di monitoraggio è svolta dalla Regione sia analizzando le rilevazioni fatte dalle imprese ferroviarie, sia svolgendo, direttamente o con il supporto di società esterne, specifiche ed estese indagini sul campo ("**campagne di rilevazione**"), lungo tutta la rete. L'obiettivo è accertare il rispetto delle condizioni contrattuali che vincolano le imprese che erogano i servizi ferroviari e stimolarle a rendere livelli di qualità più elevati, anche attraverso un maggiore coinvolgimento degli utenti e delle loro associazioni più rappresentative.

Per ogni "campagna" il campione dei treni rilevati è superiore al 90% di quelli regionali circolanti in un giorno feriale medio del periodo di rilevamento (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi).

Nell'arco di un intero anno, comunque, **vengono censiti tutti i treni circolanti in regione nelle ore diurne**. Nel corso di ogni anno inoltre viene fatto **almeno un sopralluogo in tutte le stazioni della regione**. Il "campione" di ogni campagna è superiore al 40% del totale ed in ogni caso comprende sempre le 41 stazioni principali, che movimentano circa l'80% del traffico passeggeri regionale complessivo. Negli ultimi cinque anni sono stati **monitorati almeno 2.000 treni all'anno, con un massimo di 2.821 treni nel 2008**. Per quanto riguarda le stazioni, **negli ultimi tre anni almeno una campagna ha riguardato tutte le stazioni**, mentre le altre indagini hanno riguardato le stazioni o le fermate con maggiori problemi di qualità riguardo al rispetto degli standard di qualità previsti dal contratto.

Rilevazioni sui treni e nelle stazioni

(2002-2008)



Per quanto riguarda il **livello di qualità nelle stazioni** della regione, le campagne di rilevazione hanno mostrato:

- ▶ un **miglioramento dell'informazione all'utenza**, ma anche un peggioramento legato alla mancanza di mappe del servizio ferroviario regionale e delle tabelle sulle tariffe;
- ▶ un **miglioramento della pulizia e del comfort**, nonostante l'aumento delle stazioni/fermate non presenziate;
- ▶ un **calo del numero delle sale d'attesa**: nel 2003 erano presenti nel 79% di stazioni mentre nell'ultima campagna del 2008 sono presenti nel 60%;
- ▶ una **drastica riduzione dei servizi igienici aperti al pubblico** (dal 64% del 2003 al 30% dell'ultima campagna del 2008); la percentuale rispetto al totale delle stazioni con biglietteria aperta al pubblico rimane sostanzialmente invariato, attestandosi al 14% del totale.

Per quanto riguarda il **livello di qualità sui treni**, invece, è emerso:

- ▶ un **netto miglioramento della pulizia esterna** (la pellicolazione delle carrozze fatta soprattutto da Trenitalia ha abbattuto la presenza di graffiti, ancora presenti invece sui treni che circolano sul-

la rete di proprietà della Regione ed in particolare sulle linee del bacino bolognese);

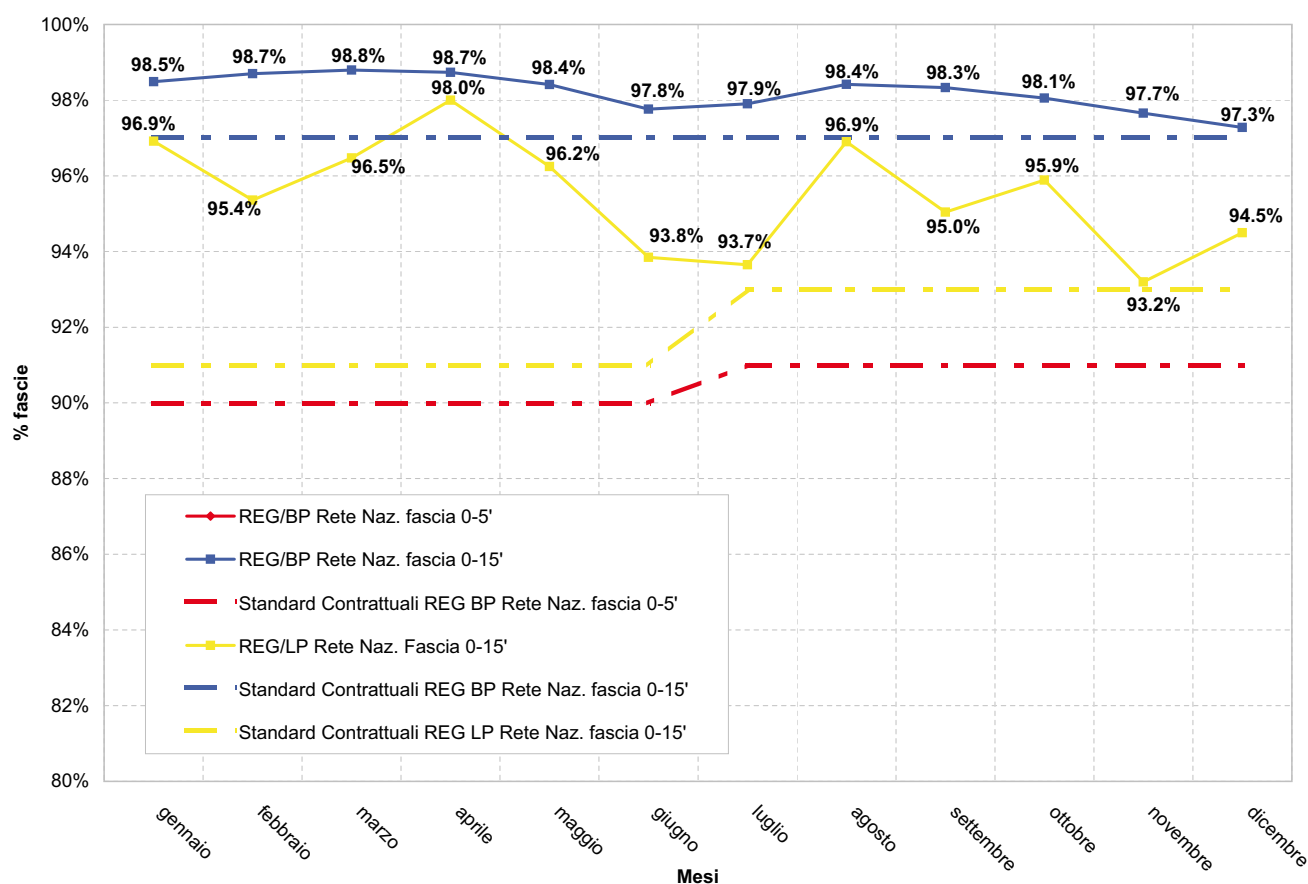
- ▶ la **pulizia degli interni delle carrozze**, anche se in miglioramento negli ultimi anni, **ha subito un peggioramento rispetto al 2007** (aumentano i graffiti negli scomparti anche se la situazione migliora rispetto all'anno precedente).

La puntualità

La puntualità rappresenta uno dei parametri di qualità più rilevanti per gli utenti. Nella lettura dei dati illustrati di seguito bisogna considerare che il 2008 è stato caratterizzato da due distinti periodi di gestione del servizio ferroviario: nel primo semestre sono stati prorogati i Contratti di Servizio con le Imprese ferroviarie già operanti sul territorio della regione, mentre dall'1 luglio 2008 ha avuto avvio il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati, vincitore della gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale. Ciò nonostante si vuole comunque fornire un dato complessivo sull'andamento della puntualità per tutto il 2008 dei treni di competenza regionale che hanno circolato sulla rete nazionale, che sono predominanti rispetto a quelli che circolano sulla rete regionale.

Puntualità treni regionali breve e lunga percorrenza su rete nazionale

(2008)



Dall'analisi sulla puntualità dei treni di competenza delle Regione Emilia-Romagna a breve e più lunga percorrenza su rete nazionale, emerge:

► che i **"treni Regionali di breve percorrenza"** (REG/BP) rispettano gli standard di puntualità richiesti dalla Regione per tutti i mesi dell'anno per quanto riguarda la fascia di ritardo 0-15', con situazioni più critiche ma sempre al di sopra del minimo richiesto nei mesi di giugno, luglio e novembre. Per quanto riguarda invece la fascia 0-5' si rileva che nel solo mese di dicembre si è scesi di un punto percentuale al di sotto dello standard richiesto. Questo deficit è dovuto essenzialmente al nuovo orario ferroviario in vigore dalla metà di dicembre 2008, che ha apportato modifiche rilevanti all'orario precedente in conseguenza dell'attivazione dei nuovi servizi di Alta Velocità e all'impatto che hanno avuto sul nodo di Bologna. Si evidenzia inoltre il buon risultato ottenuto come media del primo semestre 2008 sempre della puntualità della fascia 0-5', che si è attestata su un valore del 94% circa (di tre punti percentuali sopra il minimo richiesto dalla Regione);

► che i **"treni Regionali di lunga percorrenza"** (REG/LP) hanno rispettato per tutti i mesi del 2008 lo standard richiesto, con una media superiore al 98% e quindi oltre un punto percentuale rispetto allo standard richiesto dalla Regione. Inoltre per i primi cinque mesi dell'anno il valore del singolo mese non è mai stato inferiore al 98%, con punte che hanno sfiorato il 99%.

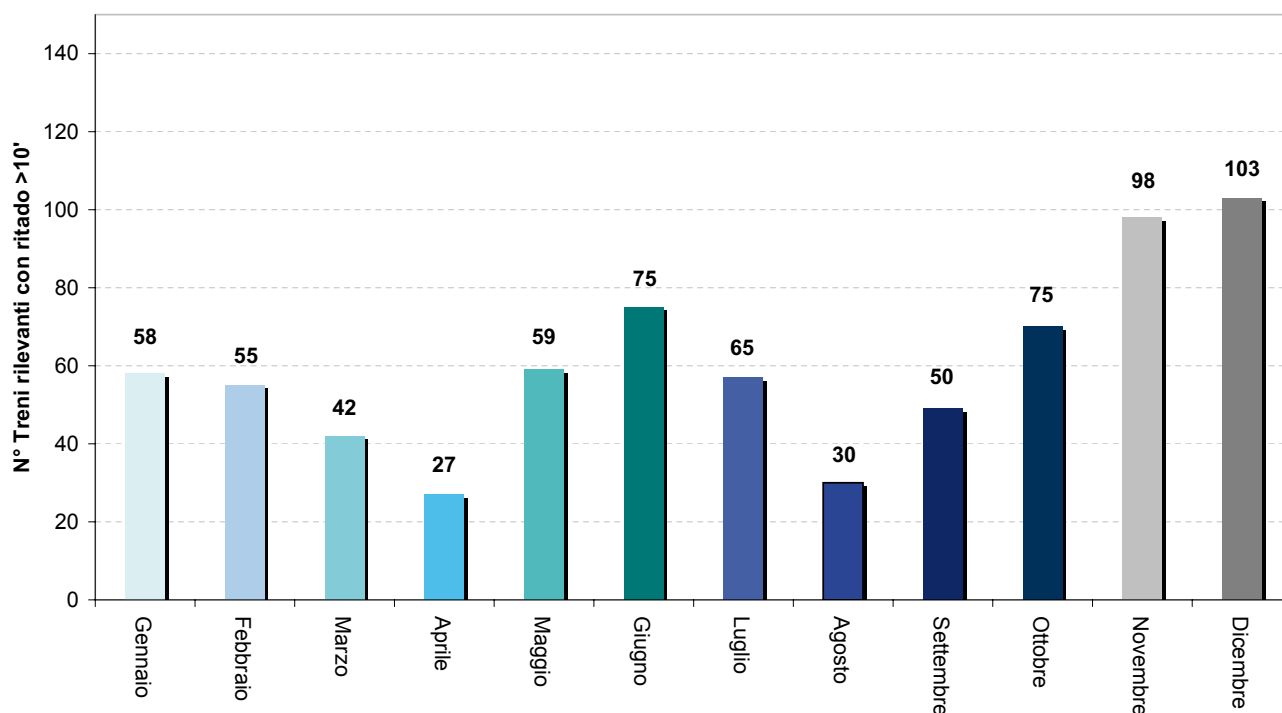
In generale, quindi, **il primo semestre 2008 ha registrato un miglioramento della puntualità complessiva dei treni**, che non è scesa al di sotto dei parametri minimi di standard richiesti dalla Regione nel Contratto di Servizio. Si è rilevato un calo solamente nei mesi di giugno e luglio, dopo il quale si è avuta una ripresa nei mesi centrali del secondo semestre, per poi avere un nuovo calo nel mese di dicembre. Se si amplia l'analisi sui dati di puntualità ad un confronto per trimestri tra il 2003 e il 2008, si può constatare che il 2005 e il 2006 sono stati gli anni peggiori per la puntualità dei treni; nel 2007 e 2008, invece, si è registrata una netta ripresa, con livelli migliori rispetto al 2003 e al 2004. Rispetto al parametro della puntualità, la Regione ha

adottato negli ultimi anni, per il servizio affidato a Trenitalia, un ulteriore indicatore, per dare rilievo a singoli casi di ritardo e per prestare maggiore e più puntuale attenzione ad alcuni servizi, maggiormente indicati dagli utenti per livello di qualità e di puntualità. È stato dunque individuato un paniere di circa **56 treni, pari a circa il 10% del totale**, che, da analisi svolte dalla Regione e dai dati di frequentazione, risultano quelli più sensibili: si tratta di treni circolanti

in fascia pendolare che hanno notevoli afflussi (lavoratori e studenti) e che per questo motivo sono stati definiti **"rilevanti"**. Su questi treni la Regione svolge un monitoraggio tutti i giorni dell'anno, evidenziando i casi in cui giungono a destinazione (o ad una stazione particolarmente critica) con un ritardo superiore ai 10 minuti ed applicando, in questo caso, una riduzione del corrispettivo contrattuale.

Ritardi treni "rilevanti" in Emilia-Romagna

(2008)



Da un'analisi dei ritardi dei treni "rilevanti" emerge, come per i dati di puntualità di treni a breve e lunga percorrenza su rete nazionale, che **i maggiori ritardi si registrano nei mesi di giugno, novembre e dicembre**, a dimostrazione del fatto che questi treni sono in maggiore sofferenza nei periodi di maggiore impegno in termini di presenza di passeggeri, oltre che nel periodo di cambio d'orario di dicembre. Nonostante ciò, i casi di ritardo sono comunque inferiori all'1% dei treni rilevanti circolanti nell'intero mese.

Le indagini sui passeggeri trasportati

L'Emilia Romagna, con le sue **264 stazioni attive**, assicura i servizi di trasporto locale in tutto il territorio della regione garantendo, attraverso i treni ricompresi nel proprio contratto di servizio, un'offerta che è

arrivata a oltre **16 milioni di treni*km/anno**, che si traduce ogni giorno in più di **800 treni**.

I viaggiatori trasportati quotidianamente in Emilia-Romagna (considerando sia la breve che la lunga



percorrenza) sono circa **130.000**; mentre sono circa **43 Milioni i viaggiatori** che utilizzano il treno **durante l'arco dell'anno** (dei quali 36 Milioni utilizzano i treni del trasporto regionale dell'Emilia-Romagna). La quota di mercato coperta dai treni del trasporto regionale in Emilia-Romagna è pari circa al **5,7% della mobilità complessiva in regione**, equivalente al **35% del trasporto pubblico locale**.

Le analisi dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie dell'Emilia-Romagna fanno riferimento a due fonti



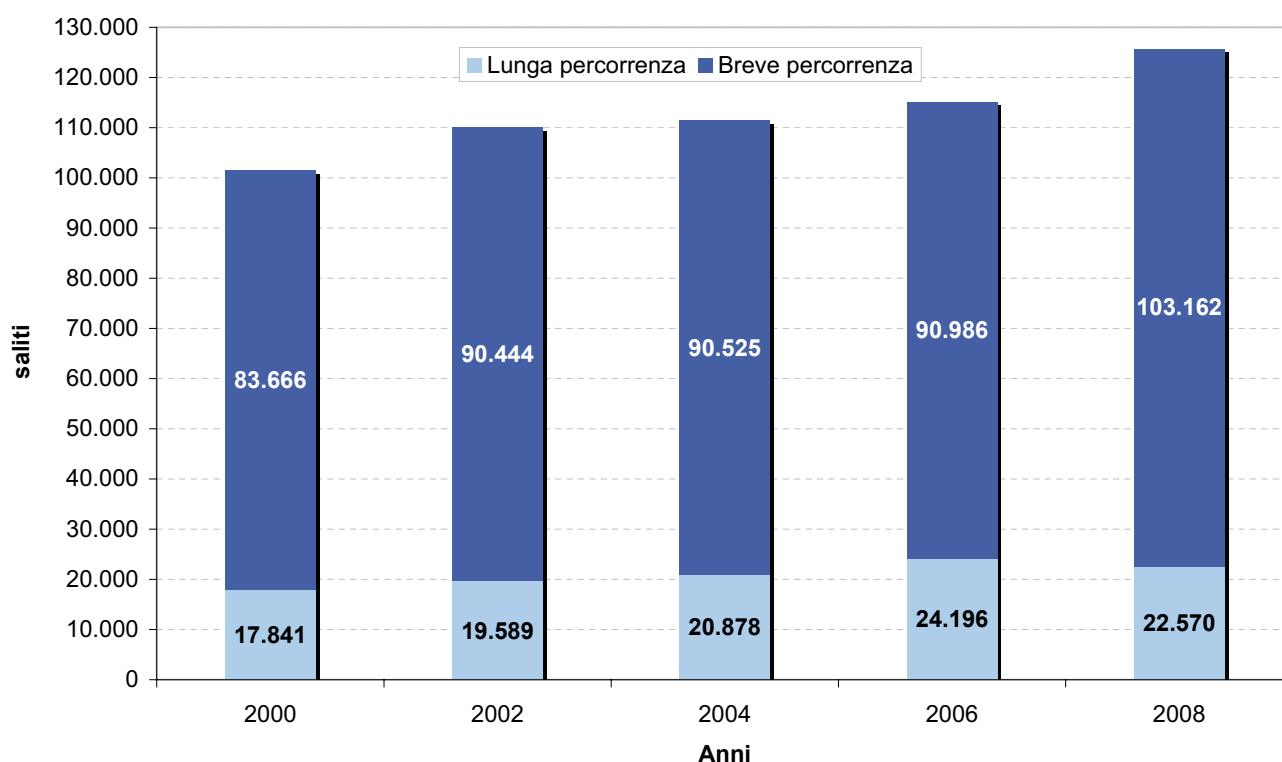
distinte: le indagini svolte ogni due anni dalla Regione Emilia-Romagna nelle 41 stazioni (diventate 50 a

partire dalla rilevazione 2008) con più alto numero di passeggeri (visto che rappresentano circa il 90% dei movimenti complessivi) e le indagini annuali di frequentazione del trasporto locale di Trenitalia. Entrambe hanno come riferimento temporale un giorno della stagione estiva (luglio) ed un giorno della stagione invernale (novembre). Quelli riportati di seguito sono i primi risultati dell'indagine regionale svolta nel mese di novembre 2008, visto che quella estiva si terrà a luglio 2009.

I treni del trasporto regionale (treni interregionali, diretti e regionali) hanno aumentato progressivamente la loro frequenza di servizio di circa il 22%, passando dai 1.841 del 2000 ai **2.252 del 2008**. Anche l'offerta del trasporto di **lunga percorrenza** (treni eurostar, euronight, intercity) è aumentata del 22%, passando dai 302 del 2000 ai **360 treni misurati nel 2008**.

I passeggeri saliti di un giorno medio ferialo invernale alle 41 stazioni campione della regione, invece, sono passati dai 101.507 del 2000 ai **125.732 del 2008 (+24 %)**, con un aumento consistente di passeggeri nell'ultimo biennio (+ 9,12%).

Passeggeri saliti alle 41 stazioni campione dell'Emilia-Romagna
(2000-2008)

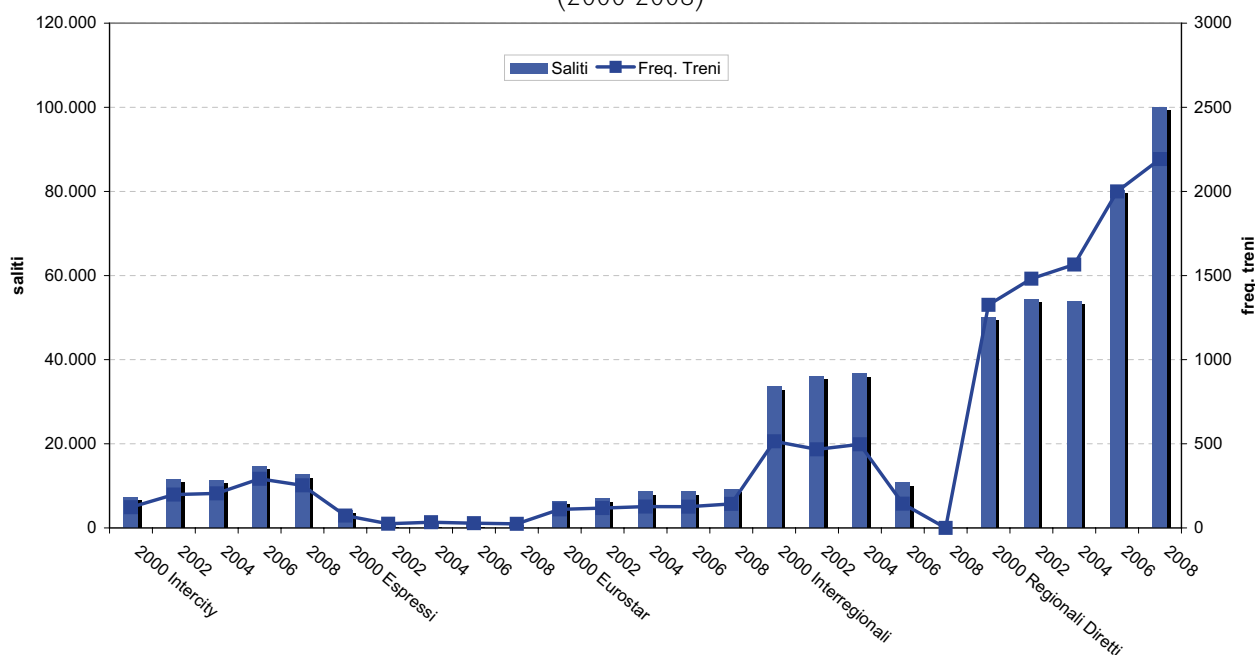


Circa l'**82%** dei passeggeri utilizza il **trasporto locale (breve percorrenza)**, mentre il rimanente **18%** viaggia sui **treni della lunga percorrenza**. Scendendo più in dettaglio ed analizzando, per ogni tipologia di treno, le frequenze di servizio ed i saliti, si precisa che la quota relativa ai treni Interregionali è stata incorporata in quella dei Regionali, nel 2008, per cambio di denominazione. Anche a seguito di questa riclassificazione rimane importante la crescita

sia in frequenza del servizio che nel numero dei saliti sui treni del trasporto regionale, in particolar modo a partire dalle rilevazioni del 2006 e del 2008. Sul versante della lunga percorrenza si assiste ad un'inversione di tendenza sia per quanto riguarda l'offerta che la crescita di passeggeri sugli Intercity, crescita particolarmente accentuata nel periodo della rilevazione 2006.

Saliti e frequenza dei treni per tipo di treno

(2000-2008)

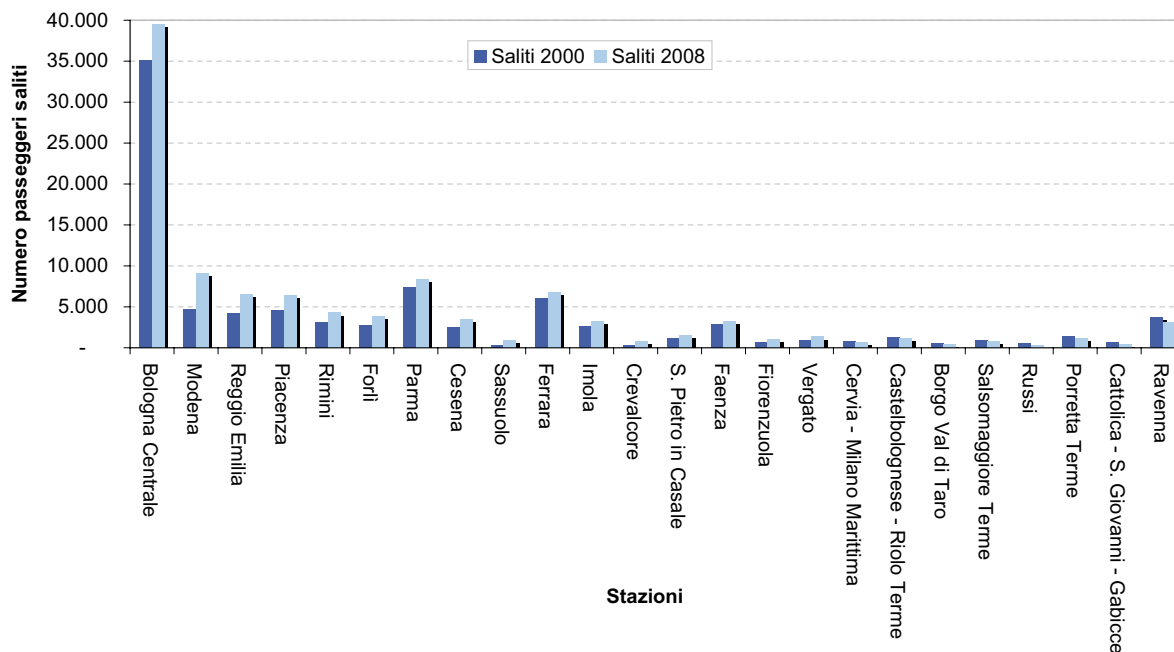


Il confronto dei passeggeri saliti alle stazioni nel periodo 2000 e 2008 evidenzia invece che i **principali aumenti di viaggiatori riguardano le principali**

stazioni dei comuni capoluogo della regione, con la sola esclusione della stazione di Ravenna.

Passeggeri saliti alle stazioni dell'Emilia-Romagna

(2000-2008)



Lo sviluppo dei servizi

Gli sforzi compiuti dalla Regione nel settore ferroviario hanno portato ad un **incremento della quantità dei servizi**: nel 2007 sulle ferrovie regionali l'aumento è stato di circa 700.000 treni*km, rispetto ai 2.230.000 registrati prima del trasferimento delle competenze statali (oltre il 30% in più), questo grazie anche alla riattivazione e al potenziamento di alcune tratte ferroviarie (in particolare la Casalecchio-Vignola). Su quelle nazionali più di 1.000.000 di treni*km rispetto agli 12.100.000 ereditati dallo Stato (circa il 7,5% di incremento). Nel dicembre del 2008 i servizi sono stati ulteriormente incrementati di circa 350.000 km ed un ulteriore incremento, di circa 150.000 km, è avvenuto nell'aprile del 2009.

Resta comunque forte l'esigenza di agire in due direzioni: **incrementare ulteriormente i servizi**, collocandoli prima di tutto dove la domanda è più accentuata, e procedere all'**acquisto di nuovi treni**, per migliorare la qualità del parco rotabile regionale, in gran parte a propulsione diesel, e con un'**età media che si avvicina ai trent'anni**. Quanto all'incremento dei servizi è attualmente in fase di definizione uno studio che prefigura un incremento progressivo della produzione chilometrica all'interno della regione, ipotizzato in circa il 50% dell'attuale, di cui il 20% nei prossimi tre anni e la parte restante al completamento dei lavori del nodo di Bologna, di quelli del Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM) bolognese e degli altri lavori nel resto della regione.

Il 2009 sarà un anno particolarmente significativo per lo sviluppo dei servizi: molto dipenderà dalla concreta possibilità che a dicembre 2009 il tratto AV tra Bologna e Firenze venga aperto, dalle spinte del gruppo FS alla conclusione dei contratti di servizio con Regioni che ancora non l'hanno sottoscritto (diversamente dalla Regione Emilia-Romagna), dalle disponibilità di bilancio per il trasporto ferroviario in Emilia-Romagna e dalla prospettiva di nuovi acquisti di treni da parte della Regione.

Attualmente sono state individuate le linee dello sviluppo e si sono poste le basi per i tavoli di confronto con le Regioni vicine, che verteranno:

- ▶ sulla **linea Bologna-Prato**, puntando alla regolarizzazione dei servizi cadenzati e velocizzati, con

intensificazioni nell'area metropolitana di Bologna (Regione Emilia-Romagna-Toscana);

- ▶ sulla **linea Bologna-Milano**, con la regolarizzazione dei servizi tra regioni, la velocizzazione dei treni pendolari su Milano, le intensificazioni in prossimità di Bologna; sulla **linea Modena-Mantova**, con velocizzazioni e intensificazioni (Regione Emilia-Romagna-Lombardia);
- ▶ sulla **linea Bologna-Verona**, con intensificazioni sulla Bologna-Poggio Rusco e con velocizzazioni dei collegamenti verso il Trentino (Regione Emilia-Romagna-Regioni del Triveneto).

Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale (CRUFER)

Il Comitato consultivo regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER) rientra tra gli strumenti di comunicazione con gli utenti del servizio ferroviario regionale.

Costitutosi in una prima temporanea configurazione nel marzo 2005, in attuazione dell'art. 17 della L.R. 30/98, il CRUFER continua ad operare con ampia autonomia funzionale e gestionale, esercitando in particolare le funzioni di:

- ▶ esprimere pareri consultivi su tematiche sottoposte dalla Regione Emilia-Romagna;
- ▶ assumere iniziative di proposta alla Regione su aspetti del servizio ferroviario;
- ▶ acquisire informazioni in ordine all'adeguata risposta nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente alle segnalazioni e ai reclami raccolti;
- ▶ effettuare studi, analisi, ricerche anche in accordo con la Regione.

Fanno parte del CRUFER Comitati locali di pendolari (Comitato per la ferrovia Porrettana; Associazione utenti linea Bologna-Verona; Unione Pendolari Piacentini; Utenti Bologna - Portomaggiore; Utenti Bologna - Modena - Mantova; Comitato Pendolari Reggio



Emilia "Fuori servizio"; Comitato Pendolari Bologna - Prato "Direttissima"), **organizzazioni** (UTP - Utenti Trasporti Pubblici) e **Associazioni dei consumatori** (Cittadinanzattiva e Federconsumatori). Possono aderire anche i rappresentanti delle altre Associazioni di Consumatori presenti sul territorio regionale che ne facciano richiesta.

Nel 2007 si è dato avvio alla ridefinizione delle modalità di funzionamento del CRUFER, processo che è terminato con l'approvazione della delibera di Giunta regionale n. 802 del 3/6/2008 "Costituzione, principi e regole di funzionamento del Comitato regionale

degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna".

La consultazione con il Comitato è stata particolarmente attiva sugli argomenti tariffari e sulla definizione degli orari ferroviari per il 2009: ogni relazione ferroviaria è stata analizzata con il Comitato e con le imprese ferroviarie e, in diverse occasioni, i suggerimenti degli utenti sono stati recepiti in variazioni del programma di circolazione dei treni, anche se non sempre si è riusciti a soddisfare le loro richieste.

Il CRUFER si è riunito e continua a riunirsi periodicamente e per l'organizzazione delle proprie riunioni si avvale del supporto della Regione Emilia-Romagna.

L'integrazione tariffaria: il nuovo abbonamento "Mi Muovo"

L'1 settembre 2008 è partita la prima fase del progetto di integrazione tariffaria su scala regionale e si



è dato inizio ad un processo che si concluderà nel 2010, quando **STIMER, il Sistema di tariffazione integrata della Regione Emilia-Romagna**, entrerà a regime.

La prima fase di avvio dell'integrazione tariffaria è stata contraddistinta da due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato regionale, identificati con nome e logo "Mi Muovo" e "Mi Muovo studenti".

Mi Muovo annuale permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito (luogo di partenza/luogo di arrivo del viaggio) e di muoversi sulle reti urbane del



trasporto pubblico (treni e bus) delle dieci città capoluogo e delle città con popo-

lazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna (Imola, Faenza e Carpi), senza limitazioni di corse.

Mi Muovo Studenti, invece, è il nuovo abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti fino a 26 anni di età compiuti, a carattere forfetario, di sola seconda classe, offerto con sconto dell'8% rispetto ai prezzi dell'abbonamento annuale integrato regionale. Questo titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio ferroviaria (origine viaggio/destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, senza limitazione di corse, all'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione delle 13 città della regione Emilia-Romagna.

Dal monitoraggio sull'andamento delle vendite dei nuovi titoli di viaggio integrati emerge un dato complessivo di apprezzamento da parte dell'utenza: infatti, nel periodo luglio 2008 - aprile 2009 **sono stati venduti circa 1.300 abbonamenti, di cui oltre 800 "Mi Muovo studenti"**, con concentrazione più evidente nei bacini di Bologna, Parma e Reggio Emilia.

Gli abbonati al servizio ferroviario regionale hanno inoltre la possibilità di accedere ai treni Intercity ed Eurostar City con un nuovo titolo di viaggio denominato "Mi Muovo Tutto Treno". Si stima verranno vendute 4-5.000 di queste tessere nel corso del 2009. Le tessere IC pass vendute entro il 2008 manterranno validità inalterata fino alla data di scadenza.



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Regione Emilia-Romagna
Assessorato mobilità e trasporti

mi nuovo

L'UNIONE FA LA DIFFERENZA

Nasce Mi Nuovo annuale, l'abbonamento unico integrato dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna

Con un biglietto unico sarà possibile muoversi su tutto il territorio regionale: Mi Nuovo annuale, infatti, rappresenta il primo passo di un progetto più organico di innovazione dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna che realizzerà, nei prossimi due anni, il nuovo sistema di bigliettazione integrata tra i diversi sistemi di viaggio, treno e autobus. L'obiettivo di Mi Nuovo è semplice: rendere più liberi, convenienti e comodi gli spostamenti dei cittadini con i mezzi del trasporto pubblico.

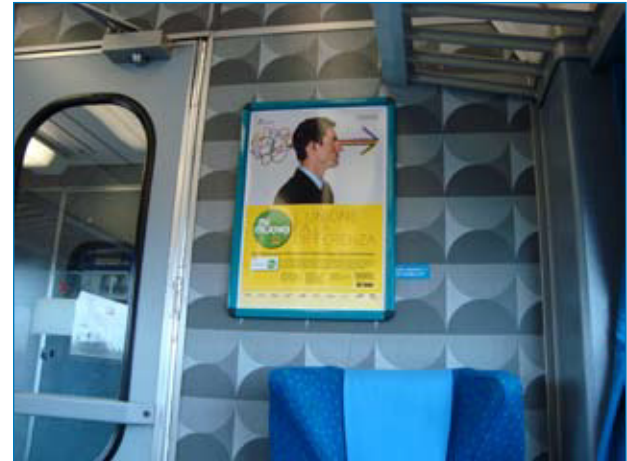
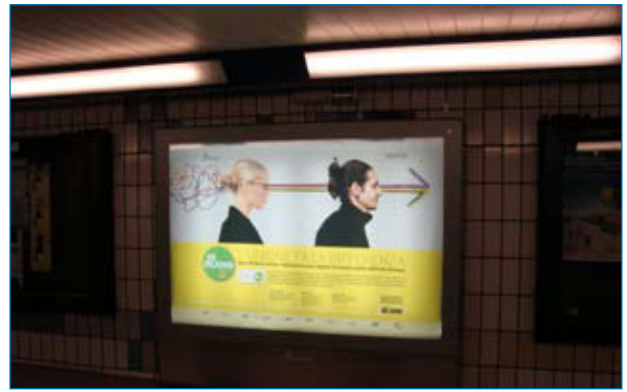
Settembre 2008
▶ avvio dell'abbonamento annuale integrato treno e bus urbano per studenti e pendolari Mi Nuovo (su supporto cartaceo).

Giugno 2009
▶ prime applicazioni su card elettronica di Mi Nuovo (servizio integrato treno e bus urbano ed addebitamento in diverse aree della regione).

Dicembre 2010
▶ estensione e completamento di Mi Nuovo in tutto il territorio dell'Emilia-Romagna.

Dal 25 agosto 2008 in tutte le biglietterie ferroviarie e URP dell'Emilia-Romagna si può acquistare Mi Nuovo annuale.

Numero Verde **800-388988**

Per promuovere l'utilizzo dei nuovi abbonamenti integrati, nel 2008 la Regione ha avviato una **campagna di comunicazione**, impegnandosi contestualmente anche nella campagna informativa presso tutti i sog-

getti del trasporto pubblico locale, le stazioni e le biglietterie, gli URP delle Università, i siti internet e attraverso la partecipazione a diverse manifestazioni ed eventi.

Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

A partire dall'1 ottobre 2001, con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che hanno dato attuazione alla legge Bassanini (Legge 59/97), l'ANAS ha trasferito alle Province dell'Emilia-Romagna 2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale. Sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie e umane da trasferire per far fronte alle nuove competenze, lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse.

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante ed avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità.

In questo quadro, nel corso degli ultimi anni la Regione ha assunto un ruolo molto più rilevante nel settore stradale. Infatti, fino al 2001 i compiti svolti erano legati:

- ➔ alla pianificazione delle opere nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
- ➔ al coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altra, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- ➔ alla collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolavano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale;

- ➔ all'individuazione, d'intesa con gli Enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, al fine di giungere a programmi pluriennali condivisi fra ANAS, Regione ed Enti locali.

A questo ruolo "tradizionale", nel 2002 si è aggiunto quello legato alla programmazione e al coordinamento della rete delle strade e delle autostrade di interesse regionale. Per poter svolgere queste nuove funzioni, individuate dalla legge regionale 3/99, è stato individuato un nuovo strumento di programmazione, il Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, con il quale la Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade. Nell'elaborazione di questo programma, la Regione si basa sulle indicazioni fornite dalle Province (beneficiarie dei finanziamenti e competenti nella gestione, nella vigilanza, nella manutenzione, nella progettazione e nell'esecuzione degli interventi sulla viabilità), e persegue l'obiettivo di creare una rete in grado di offrire alternative valide per l'attraversamento del proprio territorio, da un lato attraverso la predisposizione di corridoi intermodali (sia in direzione nord/sud che est/ovest) per alleggerire il corridoio dorsale, dall'altro attraverso il potenziamento della rete viaria secondaria, per facilitare l'accesso ai distretti industriali, alle aree urbane e ai territori periferici della montagna e della pianura interna.

Il settore stradale in cifre

A livello nazionale 23.739 Km di strade trasferiti alle Regioni a Statuto ordinario



In Emilia-Romagna: 268 postazioni su strade provinciali e statali per monitorare i flussi di traffico, di cui 258 underground e 10 above-ground



4 Bandi per la sicurezza stradale: quasi 300 interventi realizzati per un importo complessivo di circa 70 Milioni di Euro

In Emilia-Romagna circa 2.000 Km di strade trasferiti dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna; circa 1.000 km rimasti di competenza statale



Dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna: 23.074 incidenti, 531 morti, 31.815 feriti (2007)



2 programmi di attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale per un importo complessivo di circa 80 Milioni di Euro

660 Milioni di investimenti sulla rete stradale di interesse statale (dal 2002 al 2008)



416,81 Milioni di investimenti previsti sulla rete statale di interesse regionale (dal 2007 al 2011)



12,5 Miliardi di Euro di investimento previsto sui 630 km della rete autostradale nazionale nel territorio dell'Emilia-Romagna



La conoscenza della rete stradale

In seguito al processo di decentramento delle funzioni in materia stradale, le diverse Regioni italiane hanno adottato soluzioni diverse per il controllo e la gestione delle strade trasferite. La maggior parte delle Regioni, come ad esempio la Regione Lombardia, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Marche, hanno trasferito al demanio provinciale le strade ex statali e le funzioni di gestione connesse. Altre Regioni, come ad esempio la Regione Piemonte, la Regione Veneto e la Regione Lazio, hanno mantenuto la proprietà delle strade costituendo apposite agenzie, aziende o società. Altre ancora, come la Regione Toscana, la Regione Campania e la Regione Basilicata, hanno mantenuto la proprietà di parte o



dell'intera rete delle strade trasferite e la programmazione degli investimenti, delegando alle Province

territorialmente competenti le attività di gestione, manutenzione e progettazione.

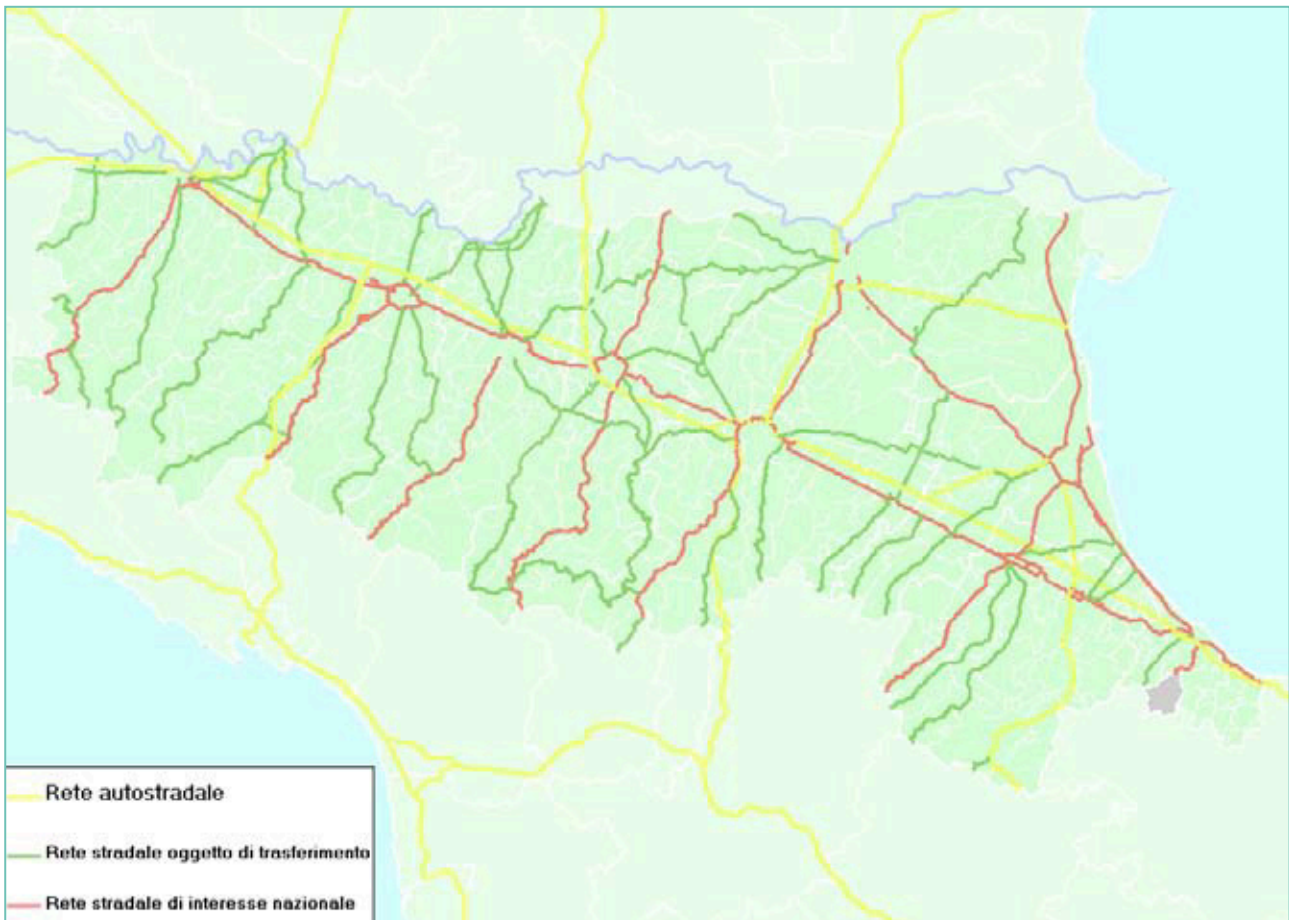
Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

S.S.	Denominazione	Tratto
9 ter	Del Rabbi	Intero tratto regionale
10	Padana Inferiore	Intero tratto regionale
62	Della Cisa	Da Parma a confine regione Lombardia
63	Del valico del Cerreto	Da innesto a SS9 a inn. SS62
65	Della Futa	Intero tratto regionale
71	Umbro-Casentinese-Romagnola	Da innesto SS3bis a inn. SS16
71Bis	Umbro-Casentinese-Romagnola	Da inn.A14 a inn. SS16
253	San Vitale	Intero percorso
254	Di Cervia	Intero percorso
255	Di San Matteo Decima	Intero percorso
258	Marecchia	Intero tratto regionale
302	Brisighellese-Ravennate	Intero tratto regionale
304	Di Cesena	Intero percorso
306	Casolana-Riolese	Intero tratto regionale
308	Di Fondo Valle Taro	Intero percorso
310	Del Bidente	Intero tratto regionale
324	Del Passo delle Radici	Intero tratto regionale
325	Di Val di Setta e Val di Bisenzio	Intero tratto regionale
343	Asolana	Intero tratto regionale
357	Di Fornovo	Intero percorso
358	Di Castelnovo	Intero tratto regionale
359	Di Salsomaggiore e di Bardi	Intero percorso
412	Della Val Tidone	Intero tratto regionale
413	Romana	Intero tratto regionale
461	Del Passo del Penice	Intero tratto regionale
462	Della Valle d'Arda	Intero percorso
467	Di Scandiano	Intero percorso
468	Di Correggio	Intero percorso
486	Di Montefiorino	Intero percorso
495	Di Codigoro	Intero tratto regionale
496	Virgiliana	Intero tratto regionale
513	Di Val d'Enza	Intero percorso
523	Del Colle di Cento Croci	Intero tratto regionale
568	Di Crevalcore	Intero percorso
569	Di Vignola	Intero percorso
586	Della Valle dell'Aveto	Intero tratto regionale
587	Di Cortemaggiore	Intero percorso
588	Dei Due Ponti	Intero percorso
610	Selice o Montanara Imolese	Intero tratto regionale
623	Del Passo Brasa	Intero percorso
632	Traversa di Pracchia	Intero tratto regionale
654	Di Valnure	Da innesto con SS45 a Piacenza al Conf. Regione Liguria c/c Monte Tomario - Intero tratto regionale
665	Massese	Intero tratto regionale
	Totale km	1.909

Per rete di interesse regionale si intende la **“Grande rete”** e la **“rete di base principale”**, definita dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998/2010,

integrata con le strade trasferite dallo Stato, quando queste non ricadono nelle due categorie precedenti.

La rete stradale della Regione Emilia-Romagna (2000-2008)



Attualmente non si conoscono con regolarità e sistematicità alcune delle caratteristiche essenziali della rete stradale, come la geometria delle infrastrutture, i dati relativi ai flussi di traffico o allo stato della manutenzione. Ciò aiuta a spiegare l'impossibilità, ad esempio, di valutare gli effetti degli interventi sulla viabilità o, ancora, di localizzare con precisione gli incidenti stradali.

La Regione Emilia-Romagna, soprattutto a seguito del trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, si è posta il problema di dover conoscere in modo più approfondito la rete stradale, e, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, ha ritenuto indispensabile dare vita, prevedendo anche risorse dedicate, ad un **Siste-**

ma informativo della viabilità (SIV), in grado di dare una risposta ai problemi sopra evidenziati.

In questo quadro la realizzazione del **Centro di monitoraggio regionale (CMR) per la sicurezza stradale** ha l'obiettivo di informatizzare e mettere



a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle nostre strade, configurandosi, d'intesa con l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione, come il nucleo funzionale, oltre che il luogo di sintesi e di elaborazione di un vero e proprio Sistema informativo della viabilità.

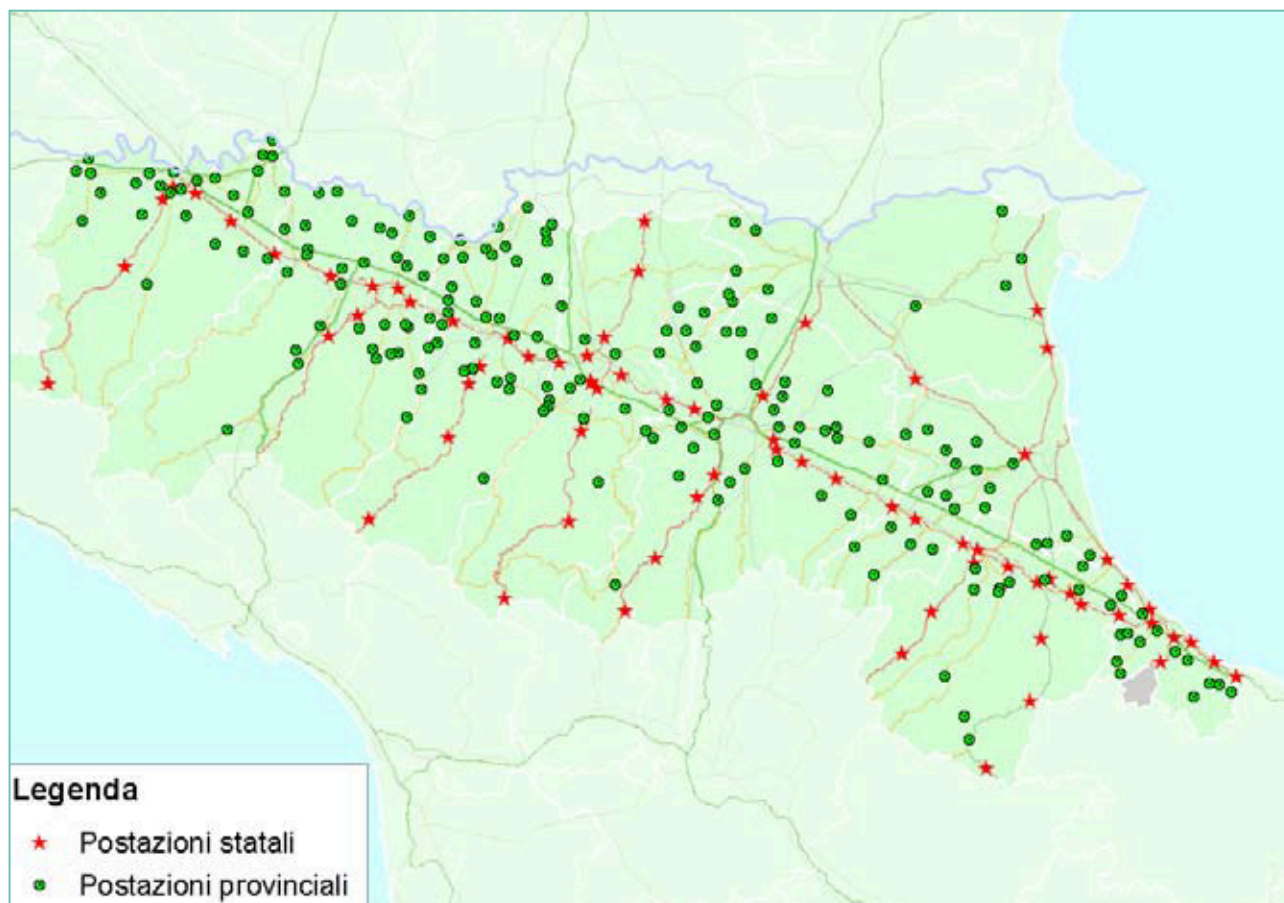
La prima delle tre componenti ritenute strutturali del Sistema informativo della viabilità è costituita dal **catasto della viabilità**, vale a dire dal rilievo informatizzato delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture stradali, che rappresenta, per la conoscenza e la gestione del sistema infrastrutturale, una sorta di vero e proprio spartiacque, consentendo di realizzare un numero molto elevato di elaborazioni, passando per esempio dalla localizzazione degli incidenti al monitoraggio degli interventi, dalla gestione della segnaletica stradale alla produzione di cartografie specializzate per gli autotrasportatori. La realizzazione di un catasto della viabilità è un obbligo previsto sia dalla legislazione nazionale che da quella regionale, anche se a tutt'oggi rimane un

obbligo ancora disatteso in tutta Italia, per ragioni di varia natura (tecniche, organizzative, economiche, ecc.), pur essendo un'esigenza sempre più sentita da varie Amministrazioni che hanno avviato sperimentazioni significative.

In questo quadro la Regione Emilia-Romagna e le Province hanno concordato e completato un programma per realizzare il catasto della viabilità di interesse regionale. Potendo contare sull'attività di coordinamento svolta dalla Regione, che ha riguardato soprattutto la definizione delle modalità di rilievo delle caratteristiche geometriche delle strade, l'attuazione del rilievo e la realizzazione del sistema informatico di gestione dei dati, ciascuna Amministrazione provinciale ha indetto gare d'appalto specifiche per l'esecuzione dei lavori, che si sono conclusi nel corso del 2008. Le informazioni così raccolte sono state acquisite dalla Regione e sono attualmente in fase di uniformazione e messa a sistema.

La seconda componente del Sistema informativo della viabilità (SIV) è costituita dalla **rilevazione e dal monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico**, particolarmente significativo anche per verificare nel

Mappa delle postazioni



tempo l'efficacia degli interventi realizzati. A fronte di rilevazioni effettuate in modo saltuario e con metodi diversificati, l'obiettivo è stato quello di realizzare un sistema su scala regionale per il monitoraggio continuo del traffico veicolare, grazie all'installazione, in tutto il territorio dell'Emilia-Romagna, sulle strade provinciali e statali, di **268 stazioni fisse per la raccolta dati**, governate a distanza da postazioni centrali in grado di rilevare e di conteggiare i flussi di traffico a fini statistici e programmatori.



Il sistema automatizzato per il monitoraggio dei flussi di traffico, collaudato il 18 settembre 2008 e realizzato in collaborazione con le Province e l'ANAS, consente dunque di venire incontro a numerose esigenze dei soggetti proprietari e dei gestori della rete stradale, rappresentando un supporto efficace per la gestione della rete stradale regionale e per l'attività di pianificazione, oltre che per la realizzazione di una base informativa condivisa e multifunzionale.



A partire dalla data di collaudo sono state avviate le attività per la gestione dei dati. I primi dati disponibili sono quelli relativi al mese di novembre 2008, mentre nei prossimi anni saranno possibili ulteriori elaborazioni, più sperimentate e consolidate. Per completare i dati di traffico sono state raccolte

anche le informazioni sui **flussi autostradali**, considerando il traffico giornaliero medio (TGM). I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti e sono riferiti ad un giorno ferialo medio del mese di maggio 2008.

Indicazione tratti conteggi flussi autostradali



Flussi autostradali - Traffico giornaliero medio maggio 2008

Autostrada	Postazione	Flusso totale	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		% flusso tot direzione nord	% flusso tot direzione sud
			Flusso	% sul tot	Flusso	% sul tot		
A1	1	56.802	36.996	65%	19.806	35%	47%	53%
A1	2	24.450	13.844	57%	10.606	43%	48%	52%
A1	3	81.252	50.840	63%	30.412	37%	48%	52%
A1	4	93.702	57.539	61%	36.163	39%	48%	52%
A1	5	85.138	52.935	62%	32.203	38%	48%	52%
A1	6	87.812	56.320	64%	32.492	37%	48%	52%
A1	7	119.001	75.632	64%	43.369	36%	49%	51%
A1	8	64.248	38.699	60%	25.549	40%	49%	51%
A1	9	53.128	29.908	56%	23.520	44%	49%	51%
A13	10	51.322	34.044	66%	17.278	34%	50%	50%
A14	11	92.159	57.757	63%	34.406	37%	48%	52%
A14	12	98.007	66.119	67%	31.888	33%	49%	51%
A14	13	88.667	59.174	67%	29.493	33%	47%	53%
A14 dir	14	18.898	12.924	68%	5.974	32%	50%	50%
A14	15	64.300	42.898	67%	21.402	33%	49%	51%
A14	16	51.418	30.755	60%	20.663	40%	50%	50%
A15	17	24.118	14.401	60%	9.717	40%	48%	52%
A15	18	21.994	12.779	58%	9.215	42%	49%	51%
A15	19	20.922	12.291	59%	8.631	41%	49%	51%
A15	20	19.662	11.344	58%	8.318	42%	49%	51%
A15	21	19.427	11.130	57%	8.297	43%	49%	51%
A15	22	21.463	12.955	60%	8.508	40%	49%	51%
A15	23	28.089	18.668	66%	9.421	34%	50%	50%
A22	24	46.320	32.588	70%	13.732	30%	50%	50%
A22	25	45.803	32.414	71%	13.390	29%	50%	50%
A22	26	41.281	28.682	69%	12.599	31%	50%	50%
A22	27	40.951	28.540	70%	12.411	30%	50%	50%
A21	28	24.635	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	29	43.851	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	30	41.714	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A21	31	38.803	28.583	74%	10.220	26%	49%	51%

La terza componente del Sistema informativo della viabilità è costituita dai **dati di incidentalità**, oggi acquisiti ed elaborati in modo piuttosto carente. In



quest'ambito è stato predisposto un progetto specifico, finalizzato ad una migliore gestione dell'intera materia, il cui completamento, previsto per la fine del 2009, consentirà anche di sviluppare la cultura della sicurezza stradale ed il sistema formativo ed informativo degli utenti della strada.

Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

Il primo **Programma regionale di interventi sulla viabilità** è stato approvato a dicembre 2001, anno in cui è stato formalizzato il trasferimento al demanio provinciale della rete delle strade ex statali. A questo

primo programma, che copriva il triennio 2002-2004, sono seguiti una serie di aggiornamenti, l'ultimo dei quali, approvato dall'Assemblea legislativa a luglio 2008, copre il triennio 2008-2010.

Gli interventi inseriti nella programmazione regionale riguardano le strade di interesse regionale, le strade che costituiscono la Grande Rete e la Rete di Base individuata dal Piano Regionale dei Trasporti 98-2010, oltre che le strade trasferite dallo Stato che non ricadono nelle prime due tipologie.

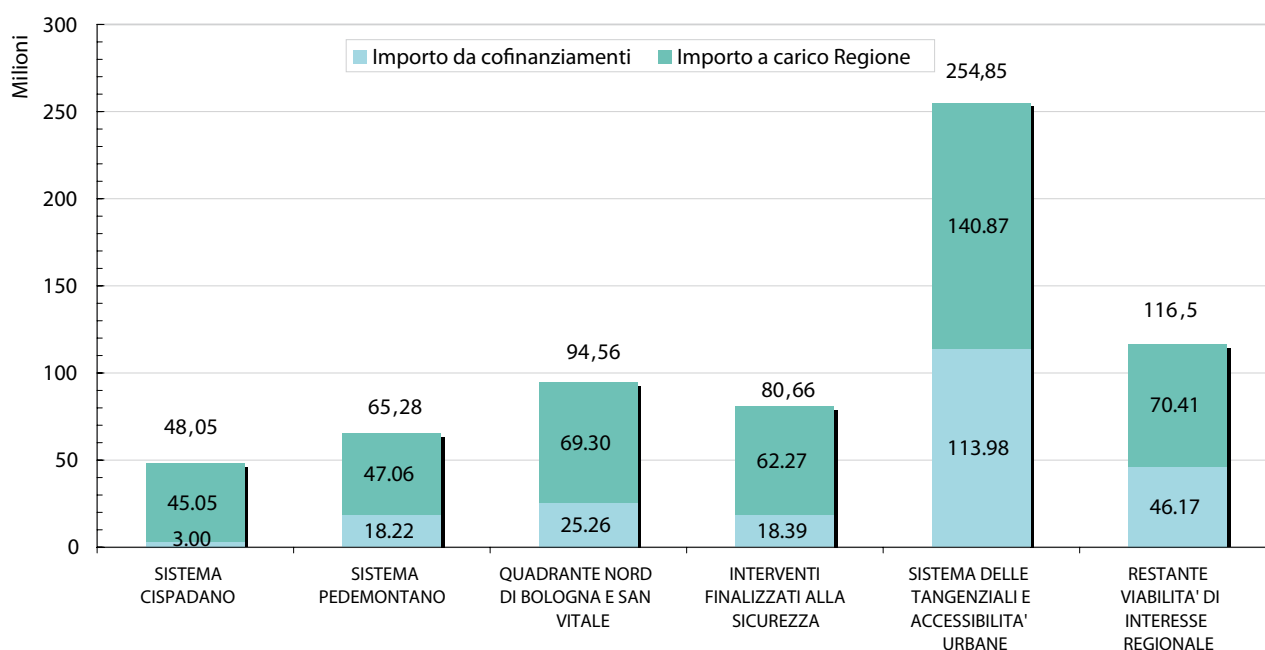
Il primo Programma 2002-2004 ha ipotizzato di realizzare nel triennio opere per una **spesa complessiva di oltre 740 Milioni di Euro**, di cui

circa 331 provenienti da cofinanziamenti di Enti locali, Società concessionarie e privati, circa 207 provenienti dai trasferimenti dello Stato e circa **202 di risorse regionali** (per un totale, quindi, di circa 409 Milioni di Euro a carico del cosiddetto "Fondo Unico Stato-Regione").

Gli aggiornamenti successivi del programma hanno attestato la previsione di investimento sulla rete di interesse regionale nell'arco temporale 2002-2010 ad una spesa complessiva di **circa 1.100 Milioni di Euro, dei quali oltre 660 già finanziati nelle annualità 2002-2008.**

Interventi finanziati nel periodo 2002-2008 per sistemi viari

(Milioni di Euro)

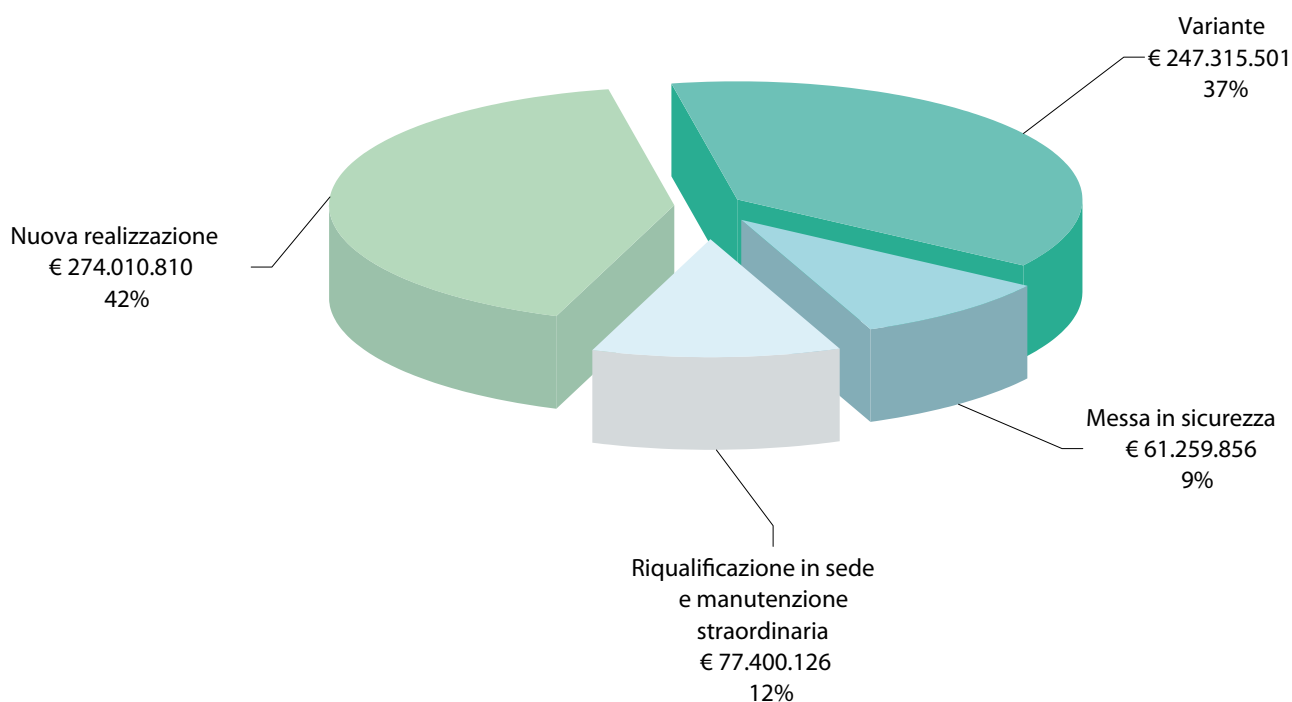


Per quanto riguarda invece la tipologia di opere realizzate, una quota rilevante dei finanziamenti (**circa il 37%**) è stata destinata alla **realizzazione di varianti a centri abitati**, sempre nella logica di fluidificare il traffico sulla rete stradale esistente. Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stato

destinato il **42%** dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di tronchi di **Pedemontana e Cispadana**, che, dopo il processo di decentramento delle strade, sono passate nelle competenze della Regione e delle Province.

Tipologia degli interventi finanziati

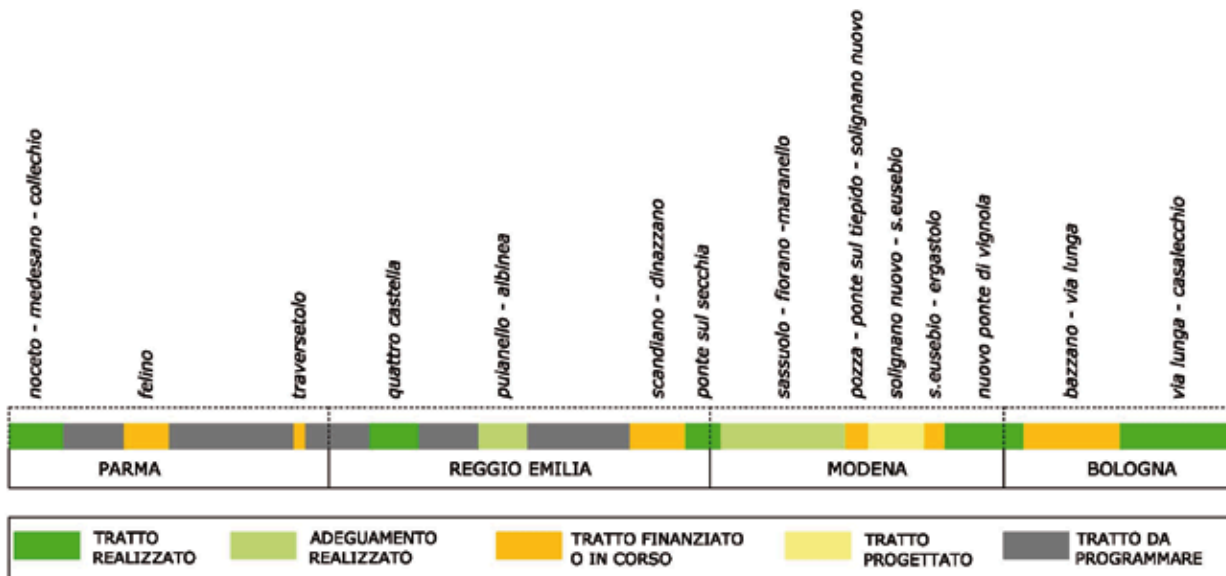
(Importi complessivi delle opere)



Per quanto riguarda la **Pedemontana**, è stato completato il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena, mentre si sta

procedendo partendo dalle principali situazioni di criticità territoriale in provincia di Reggio Emilia e di Parma.

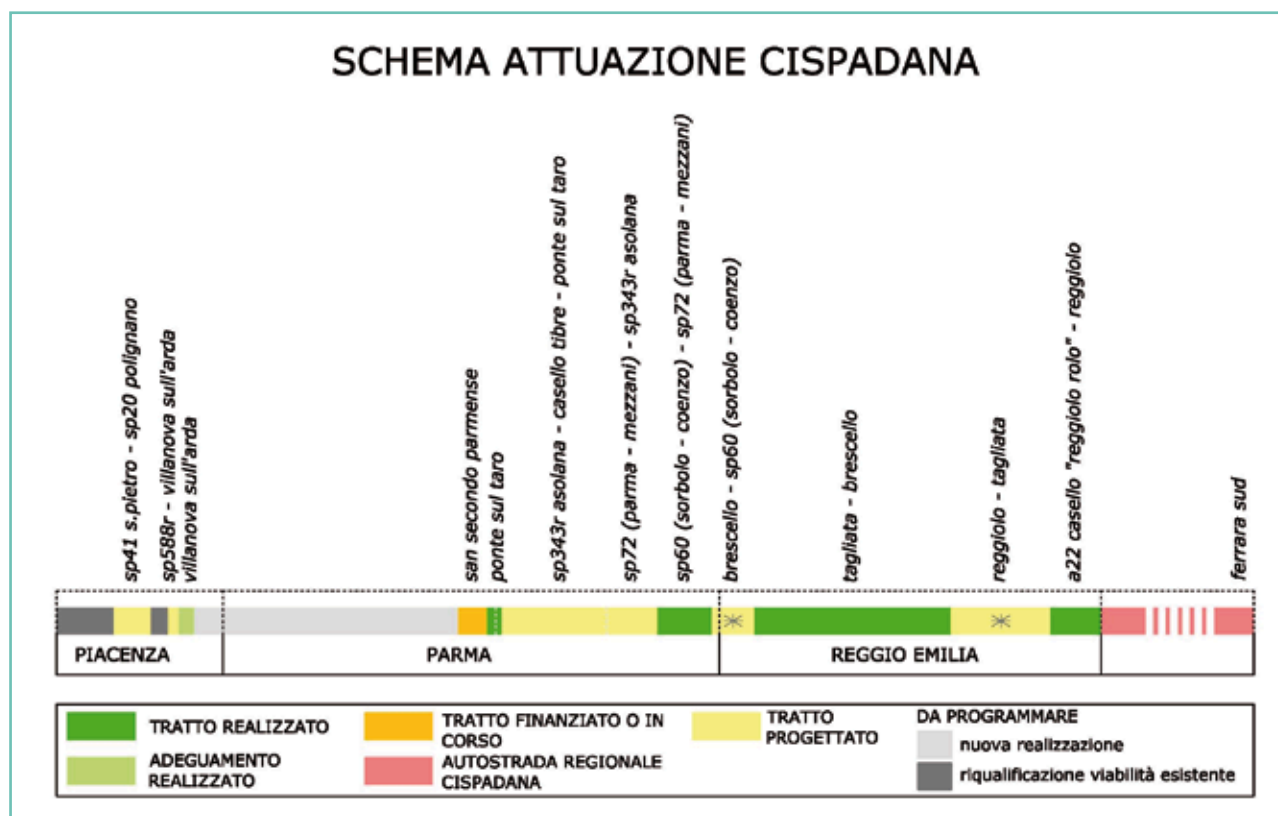
SCHEMA ATTUAZIONE PEDEMONTANA (tratto Grande Rete - Prit98)



Nel corso del 2004 è stata modificata la L.R. 3/99 e si è resa esplicita la possibilità di realizzare, da parte della Regione, le autostrade regionali.

Ciò ha consentito la programmazione dell'**Autostrada regionale Cispadana**. Vista la difficoltà di far fronte al consistente impegno finanziario esclusivamente con il ricorso alla programmazione triennale, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, dando avvio alle procedure, tuttora

in corso, di project financing per la realizzazione del tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena. Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si tratta di ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stato realizzato dall'ANAS o dalle Province e che alcuni lotti sono in fase di progettazione e sono previsti nella programmazione regionale.



La Regione monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province. Dai dati dell'ultimo monitoraggio, quello del 31/12/2008 (che non comprende gli interventi assegnati nel 2008, dal momento che sono ancora quasi tutti in fase di progettazione), **sono 121 gli interventi finanziati dal 2002 al 2007**, di cui 76 conclusi, 26 in corso di realizzazione e solo 19 in fase di progettazione o ancora da avviare.

Oltre alle risorse trasferite direttamente dallo Stato alle Province dell'Emilia-Romagna per la **manutenzione ordinaria, per le spese di funzionamento e per il personale** (pari complessivamente a **oltre 32 Milioni di Euro**), la Regione ha destinato alle Province circa **64 Milioni di Euro per interventi di manutenzione straordinaria**, relativi soprattutto a

pavimentazioni, opere d'arte, segnaletica, barriere e pertinenze stradali.

Inoltre con la stipula nel 2000 dell'Intesa Istituzionale di Programma, uno strumento di Programmazione Negoziata per lo sviluppo economico ed occupazionale, il Governo e la Regione hanno definito dei piani pluriennali di intervento, nei diversi settori, dettagliati in seguito con accordi specifici. Per il settore stradale è stato quindi sottoscritto l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie e successivi accordi integrativi**, con la finalità di assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT e con il PGTL, per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune. Le **risorse finanziarie messe in**

gioco complessivamente da questi Accordi nel settore stradale ammontano a **2.892,4 Milioni di Euro**. Predominanti sono le fonti finanziarie private, derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade per l'Italia (2.109,31 Milioni di Euro, pari al 73% dell'accordo) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi. Le fonti regionali ammontano a 128,9 Milioni di Euro (pari al 4% dell'accordo); l'incidenza delle fonti derivanti da altri enti pubblici è pari al 2%, mentre le risorse ordinarie statali, determinate in particolare dai finanziamenti ANAS, sono di 507,81 Milioni di Euro (pari al 18% dell'accordo). Le risorse statali finalizzate alle aree sottoutilizzate sono pari al 3% dell'accordo.

Gli investimenti per la rete stradale di interesse nazionale

Sulle **strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS**, dopo il processo di decentramento, quest'ultima ha l'obbligo di predisporre un Piano pluriennale di lunga durata (l'unico approvato finora copre l'arco temporale 2003-2012).

Inoltre ogni 5 anni ANAS deve aggiornare l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione oppure di integrazione e di manutenzione delle infrastrutture esistenti. Nel 2007 è stato approvato l'elenco delle opere da realizzare nel periodo 2007-2011, per un ammontare di **416,81 Milioni di Euro**.

Anche la rete autostradale nazionale italiana è giu-

Strade di proprietà dello Stato gestite dall'ANAS

SS	Denominazione	Km
SS 9	Via Emilia	km 262,387
SS 12	Dell'Abetone e del Brennero	km 133,924
SS 16	Adriatica	km 153,896
SS 45	Di Val Trebbia	km 73,980
SS 62	Della Cisa - dal confine regionale a Parma	km 56,559
SS 63	Del Valico del Cerreto - dall'innesto con la SS9 al confine con la Toscana	km 72,027
SS 64	Porrettana	km 106,470
SS 67	Tosco Romagnola	km 90,108
SS 72	di San Marino	km 10,654
SS 309	Romea	km 55,730
SS 309 dir	Romea	km 5,200
R.A.	Raccordo Tangenziale Nord Bologna	km 23,701
R.A.	Raccordo Autostradale Ferrara - Porto Garibaldi	km 49,282
E/45	Orte-Ravenna (comprende collegamento E 45 - E 55 - porto di Ravenna)	km 87,867
Totale		km 1.158,084

ridicamente di competenza dell'ANAS, anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS ad un certo numero di società concessionarie autostradali. In merito alle strade ordinarie e alle autostrade, a tu-

tela del proprio territorio, **la Regione svolge un ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e l'ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella successiva di programmazione e finanziamento, sia, infine, in quella di realizzazione,

per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e il più celere completamento delle stesse opere.

Attualmente la rete autostradale nazionale si sviluppa sul territorio dell'Emilia-Romagna per circa 630 km.

Gli interventi di modernizzazione e di potenziamento prevedono:

- ✦ **la riqualificazione delle due superstrade gestite dall'ANAS** per trasformarle in infrastrutture con caratteristiche autostradali, per un totale di circa 120 km;
- ✦ **l'ampliamento in sede del numero di corsie** per un totale di circa 100 km di interventi già attuati o di prossimo avvio sulla rete autostradale nazionale, sviluppo che potrebbe essere fortemente incrementato (per ulteriori 200 km) nell'ipotesi di realizzazione di una serie di interventi previsti nel

Piano finanziario di alcune società concessionarie in corso di concertazione con gli Enti territoriali;

- ✦ **nuove opere** per un totale di circa 210 km.

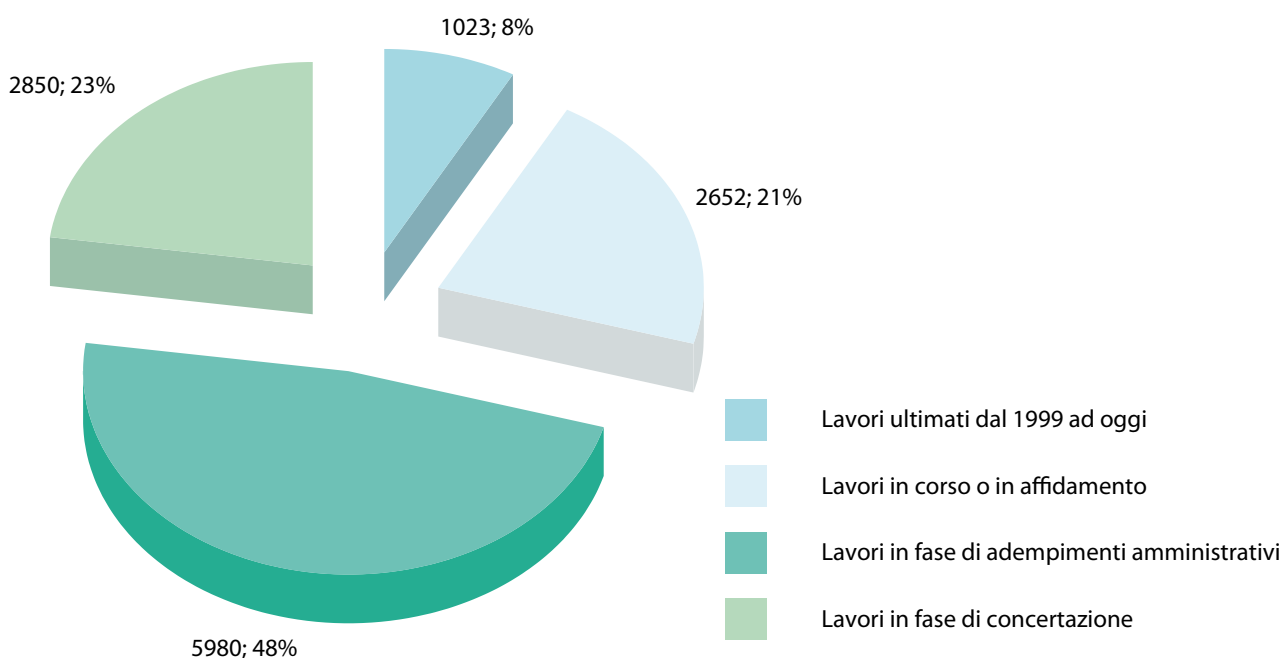
Complessivamente gli interventi di riqualificazione/ampliamento potrebbero quindi riguardare il 66% della rete esistente (420 km su 630); le nuove opere consentiranno, invece, un incremento di circa il 33% dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 630 a circa 740 km.).

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso un **investimento** ingente da parte delle concessionarie autostradali, per un importo totale di **9,6 Miliardi di Euro**, importo che potrebbe salire a 12,5 Miliardi di Euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

È in questo quadro che si inserisce l'azione di coordinamento e di mediazione che la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo.

Valore economico dei lavori autostradali

(Milioni di Euro; %)



La sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che interviene in questo ambito sia attraverso le azioni di educazione, di formazione e di diffusione della **cultura della sicurezza stradale** svolte dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, sia attraverso **finanziamenti ed interventi** finalizzati a ridurre il numero di vittime sulla strada ed i costi causati dagli incidenti stradali.

La cultura della sicurezza stradale

La Regione Emilia-Romagna svolge le attività di promozione e di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale attraverso l'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**. Istituito con la Legge regionale n. 35 del 1990 e regolato con le successive Leggi n. 30 del 1992 e n. 26 del 1995, svolge attività finalizzate allo **sviluppo e alla diffusione della cultura della sicurezza stradale**, rivolgendosi a tutti gli utenti della strada e lavorando insieme alle diverse Istituzioni coinvolte in questa tematica.

Il metodo di lavoro adottato dall'Osservatorio è quello del "sistema a rete", vale a dire un sistema che prevede il coinvolgimento diretto di soggetti (istituzionali e non) che svolgono un ruolo in materia di sicurezza stradale, in modo da realizzare varie azioni da parte dei diversi partecipanti, evitando sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche.

Mentre per anni il problema della sicurezza stradale



è stato ampiamente sottovalutato, la Regione, grazie a questo metodo, ha agito sempre con tempestività e si è collegato a tutto il territorio regionale svolgendo un ruolo di stimolo e di indirizzo, anche per scelte di carattere nazionale.

Particolarmente significative sono le **campagne comunicative, informative e di sensibilizzazione**, realizzate con modalità comunicative diversificate, in



modo da raggiungere il maggior numero di destinatari e promosse attraverso manifestazioni sportive, culturali, ricreative e tramite tutte le forme organizzate in cui sia possibile svolgere azioni di informazione, prove di guida e contatto diretto con il mondo dei motori.

Nel 2008 è stata realizzata la campagna di comunicazione, **a cura di Oliviero Toscani, "Pace e amore non hanno misura - Amiamoci"**, con la distribuzione di vari supporti informativi e di sensibilizzazione in diverse occasioni.



"Quando guidi rispetta l'anziano che sarai": è il messaggio della campagna di sensibilizzazione, ideata dal Centro Antartide di Bologna, che vuole far riflettere sui rischi che coinvolgono questi cittadini in strada e sulla necessità di rispettare le regole per prevenire il più possibile i pericoli. La campagna, giunta alla sua quarta edizione e presentata il 18 di-

cembre scorso con la collocazione in Piazza Maggiore di **336 sedie, una per ognuna delle vittime della strada bolognesi degli ultimi dieci anni**, chiede a tutti gli automobilisti di identificarsi negli anziani, nella consapevolezza che tutti lo diventeranno e che è importante, in particolare con i propri figli, dare il buon esempio affinché siano dei guidatori rispettosi



delle regole nel futuro. Il depliant, con in copertina un post-it con la frase "Quando guidi rispetta l'anziano che sarai", è stato distribuito a tutti i 13.000 bambini delle scuole elementari di Bologna con l'invito a collocarlo sul cruscotto dell'auto dei genitori.

Oltre alle campagne informative e di comunicazione, tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella di **contatto con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche per sostenere l'**introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale nella programmazione scolastica**. In questo quadro, sono state promosse nel corso degli anni, oltre che azioni didattiche, anche **iniziative di formazione e di sensibilizzazione, che hanno coinvolto oltre 6.000 docenti**. L'educazione alla sicurezza stradale è stata inserita, in seguito, nei "Piani di offerta formativa" delle scuole, all'interno delle quali sono state attivate sperimentazioni didattiche e culturali molto stimolanti ed innovative per fantasia e creatività. In ogni scuola della regione è stato individuato da anni il **referente dell'educazione stradale** e sono stati sviluppati progetti diversificati, sia di formazione dei docenti che progetti didattici per varie fasce di età, a partire dalla scuola materna, e per varie categorie di utenti. I programmi delle scuole si sono ampliati

anche al problema della preparazione alla guida dei ragazzi e alla conoscenza degli aspetti, anche tecnici, del sistema della mobilità. Si è rafforzata anche l'azione formativa per la **preparazione dell'acquisizione del "patentino" per i minorenni**.

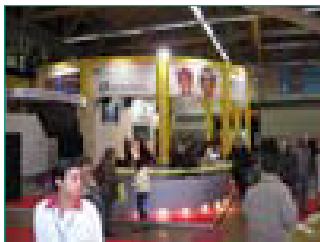
La stessa strategia di lavoro viene seguita anche nel **rapporto con i giovani**, verso i quali da molti anni si è intensificata l'azione di sensibilizzazione e di formazione, attraverso varie forme di comunicazione che coinvolgono anche sul piano emotivo, come la formula del "talk show" e forme di personalizzazione della loro preparazione alla guida.

Sempre per diffondere la cultura della sicurezza stradale, la Regione organizza direttamente o partecipa a **fiere, saloni, convegni, seminari e manifestazioni varie**, distribuendo materiale informativo e di sensibilizzazione, anche sotto forma di gadget. In quest'ambito un ruolo di primo piano spetta al **programma "Maggio in strada"**, giunto nel 2009 alla sua undicesima edizione. Quest'iniziativa rappresenta il momento di massima visibilità dei programmi delle scuole e dagli Enti locali finalizzati all'educazione alla sicurezza stradale, oltre che essere stato individuato dalla Regione come momento di massima azione di sensibilizzazione verso tutti gli utenti della strada (soprattutto giovani e famiglie). Rispetto alla sua prima edizione del 1999, la manifestazione si è oggi consolidata ed arricchita, coinvolgendo tutto il territorio regionale e diventando un punto di riferimento informativo utile per tutti.

**La Bottega
delle idee
e dei progetti**
Maggio in strada

Anche la partecipazione annuale al **"Salone internazionale dell'auto - Motor Show"** riveste un grande significato culturale per la Regione, dal momento che quest'iniziativa rappresenta un punto di incontro tra i giovani, il mondo dei motori e quello della comunicazione. Si tratta infatti di una manifestazione che per l'elevato numero di presenze, specie giovanili, permette di acquisire informazioni sulle tendenze e sui comportamenti dei giovani rispetto agli stili di vita e di guida. Anche nell'edizione del 2008, che

si è tenuta a **Bologna dal 5 al 14 dicembre**, la Regione ha partecipato con un proprio stand, organizzando convegni, momenti d'incontro e di confronto con i giovani per raccogliere da loro suggerimenti



e indicazioni, ma anche per informarli sul comportamento da tenere sulle strade quando viaggiano in ciclomotore o in auto. Ospiti fissi nello stand regionale sono stati **Radio Italia anni 60 e Punto Radio**, che hanno animato lo stand trasmettendo in diretta i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. È stato allestito anche un vero e proprio **set fotografico a cura del fotografo e creativo Oliviero Toscani**, con l'idea di documen-

tare l'Italia di oggi in relazione al tema della sicurezza stradale.

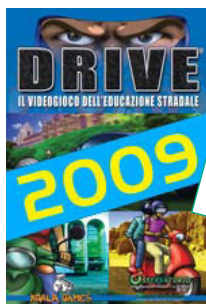
Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione, alla realizzazione, alla produzione, alla ristampa e alla distribuzione di **numerosi materiali informativi**.

Un altro importante strumento di comunicazione e di diffusione sui temi della sicurezza stradale è il **portale dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, (<http://osservatorioeducazionestrada.le.emilia-romagna.it/>). Il sito, oltre ad offrire informazioni su tutte le iniziative messe in campo dalla Regione per diffondere la cultura della sicurezza

Cd audio "Filastrocca rap", rivolto ai bambini della scuola materna e delle prime classi delle scuole elementari: consiste in un loro messaggio destinato agli adulti affinché rispettino le regole e per chiedere un maggior rispetto anche per loro.



Cd Rom multimediale "Drive", studiato per l'"edutainment" (education/entertainment) (education/entertainment). Rappresenta uno strumento innovativo di divulgazione pensato e realizzato per dotare le scuole di un materiale didattico in grado di aiutare i ragazzi nel loro percorso di preparazione alla guida del ciclomotore



Opuscolo "Voglia di bicicletta", realizzato in collaborazione con la Direzione "Giovani, Educazione, Scuola" del Touring Club Italiano, è dedicato ad alunni delle scuole elementari per stimolare la conoscenza del territorio e l'uso della bicicletta, giocando con l'apprendimento delle regole della strada



DVD Raccolta di spot internazionali "Alla velocità del sogno", fornisce in un unico supporto le tre raccolte di spot internazionali raccolti e selezionati dal 1999 al 2008, ideati e prodotti per campagne di sensibilizzazione e di educazione stradale

"A tutto casco", iniziativa finalizzata all'informazione e all'assistenza agli utenti e ai consumatori per i diritti alla salute e alla sicurezza nel trasporto, per rendere consapevoli soprattutto i giovani dei comportamenti a rischio nell'uso del ciclomotore e del motociclo. Il kit si compone di un CD Rom e di un libretto



stradale, vuole essere anche uno strumento in grado di trasformare il "sistema a rete", generato dalle azioni coordinate di diversi soggetti che svolgono un ruolo su questo tema, in un sistema che, potendo usufruire della rete telematica e dei suoi strumenti più evoluti, allarghi la maglia delle collaborazioni per raggiungere un numero di potenziali utenti estremamente più ampio di quello raggiunto con i media utilizzati sino ad ora.

Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

I dati sull'incidentalità

Oggi i dati ufficiali sull'incidentalità disponibili sono quelli prodotti e messi a disposizione dall'ISTAT. La Regione Emilia-Romagna ha aderito al protocollo

ISTAT, allo scopo "di sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale, anche al fine di fornire un quadro informativo idoneo a soddisfare le esigenze informative dei diversi livelli territoriali e dei centri di monitoraggio regionali e locali previsti dal Piano Nazionale di Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione, i quali opereranno con il supporto degli Uffici di statistica e i SIT degli Enti che aderiscono al presente Accordo".

In questo quadro, la Regione, nel corso del 2008, ha presentato all'ISTAT un progetto sull'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale, la cui rilevazione partirà a luglio 2009.

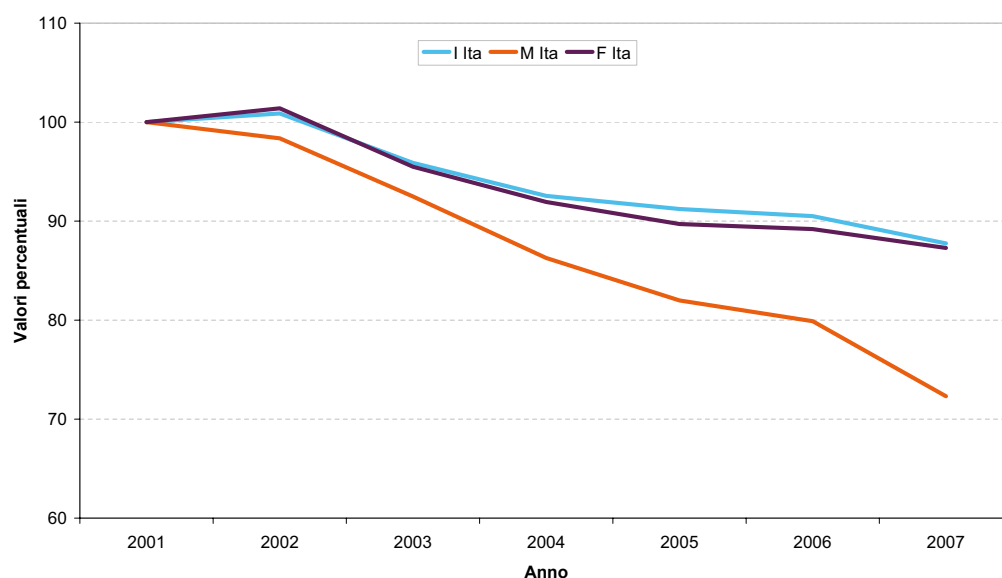
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna

(2001-2007 - Fonte Istat)

	Italia			Regione Emilia-Romagna		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
2001	263.100	7.096	373.286	27.457	813	38.255
2002	265.402	6.980	378.492	27.272	789	37.960
2003	252.271	6.563	356.475	26.454	756	36.552
2004	243.490	6.122	343.179	25.894	681	35.773
2005	240.011	5.818	334.858	24.250	635	33.322
2006	238.124	5.669	332.955	23.950	539	33.235
2007	230.871	5.131	325.850	23.074	531	31.815

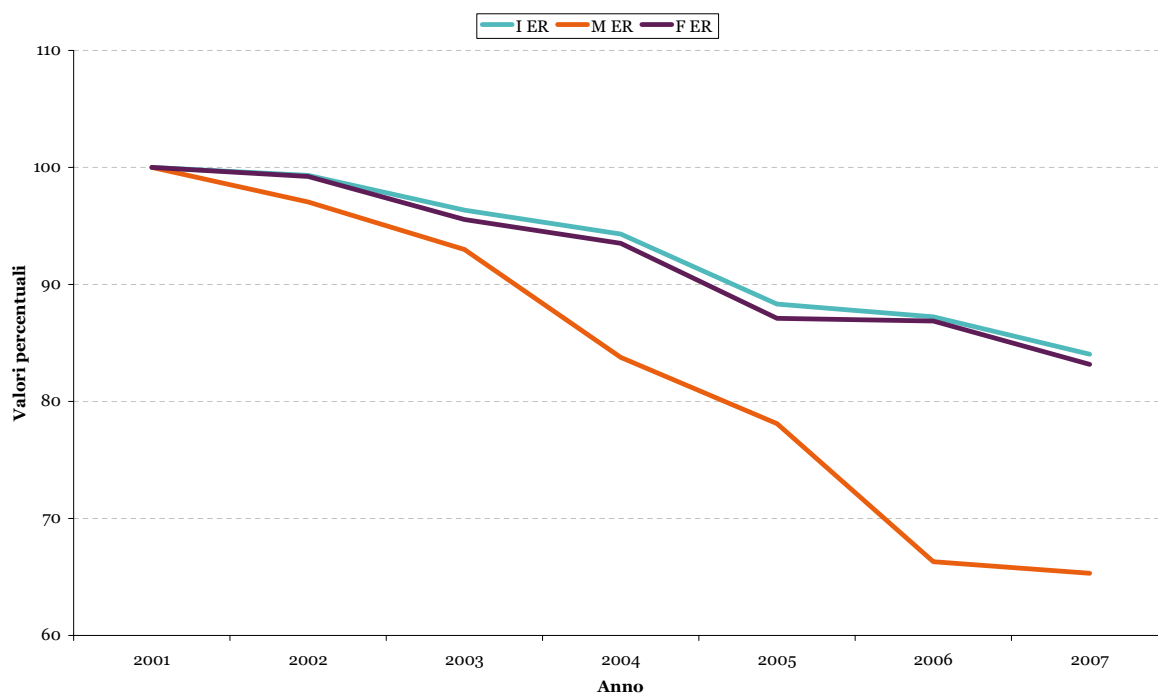
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2007)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2007)

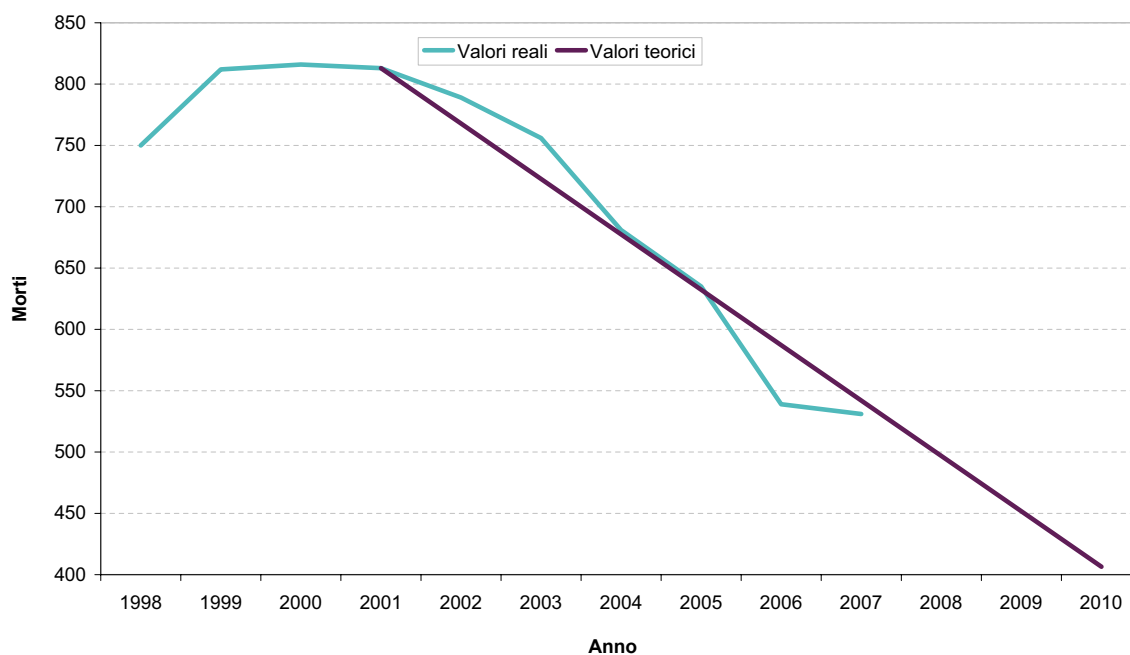


L'andamento delle curve relative a incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2007 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per l'ultimo anno, dove si è arrestato, in Emilia-Romagna, il decremento delle vittime ottenuto negli anni precedenti. Nonostante ciò, il **livello di mortalità nella regione rimane in-**

feriore a quello richiesto per il raggiungimento dell'obiettivo europeo della riduzione del 50% delle vittime al 2010, pur ritenendosi necessario, per il raggiungimento di tale obiettivo, che si ritorni ai valori di decremento degli anni precedenti.

Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna

(1998-2010)

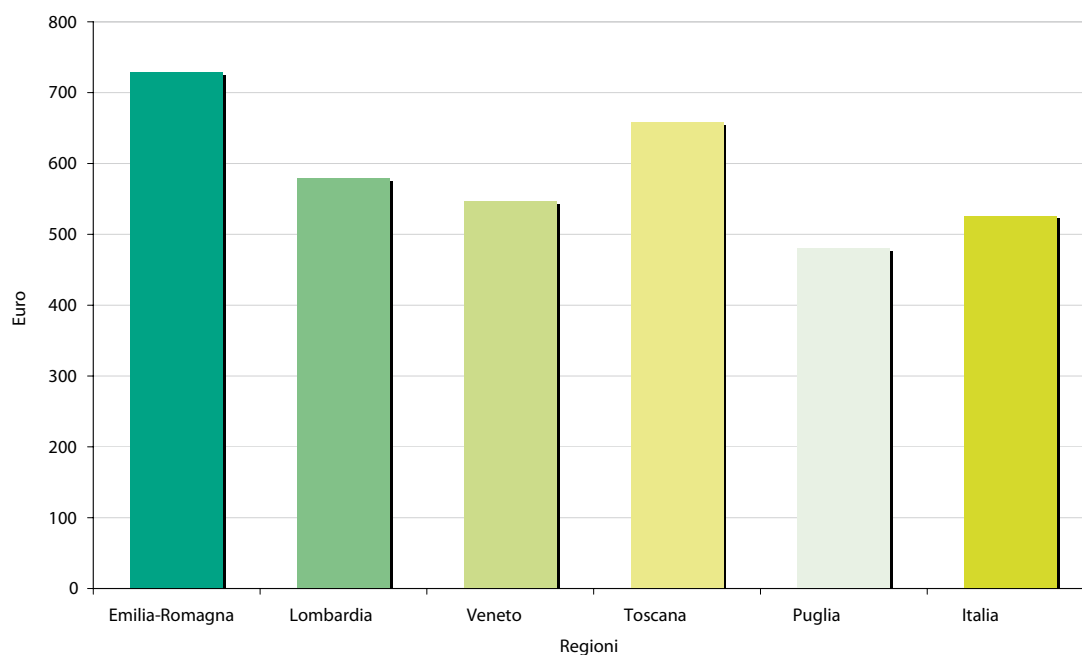


Particolarmente interessante per comprendere la dimensione del fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - PNSS:

costi sociali = numero morti x 1.394.000,00 + numero feriti x 73.600,00). Questo parametro, infatti, ci consente di confrontarci con altre Regioni e con la media italiana, mettendo bene in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione.

Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2007)

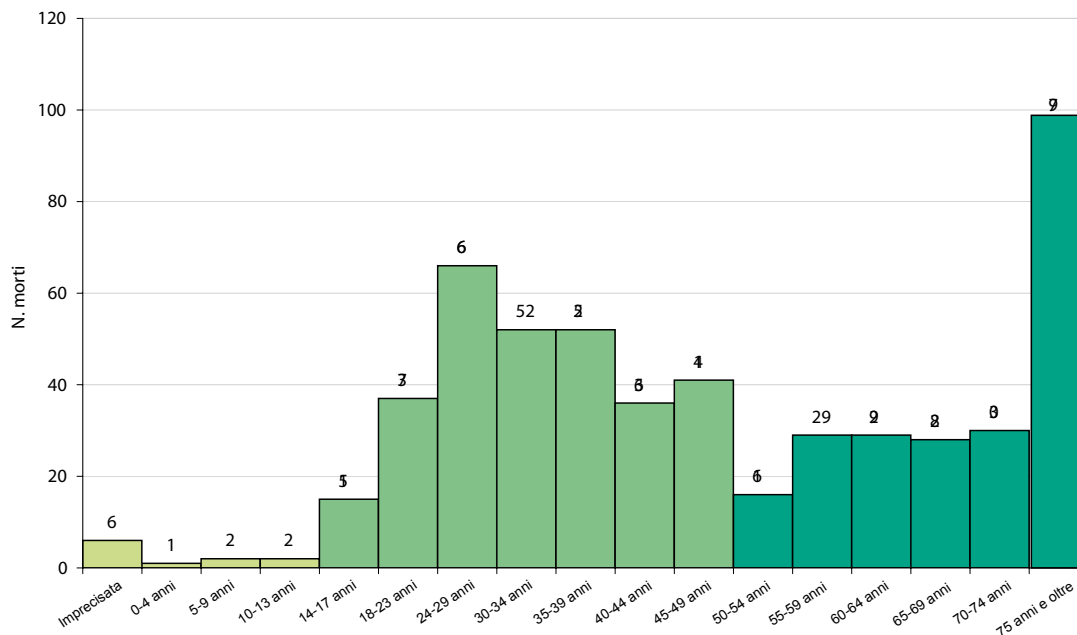


Per conoscere il fenomeno ed indirizzare le politiche educative/informative per la sicurezza è particolarmente utile l'analisi dei dati di incidentalità suddiviso nelle **fasce di età delle vittime di**

incidenti stradali. Si evidenzia, a questo proposito, che nel trend di crescita della popolazione **risultano in aumento proprio le fasce di età più soggette a rischio.**

Morti per incidenti stradali per fasce d'età in Emilia-Romagna

(2007)



I programmi per la sicurezza stradale

Nel 1992, con la legge regionale n. 30, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il **“Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”**, sulla base del quale sono stati avviati programmi specifici per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale. In questo decennio la Regione ha, tra le altre iniziative, predisposto **quattro bandi di contributi** per interventi sulla piattaforma stradale, esaminando oltre seicento progetti e realizzando, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, **quasi 300 interventi, per un ammontare complessivo di oltre 70 Milioni di Euro**. Gli interventi finanziati nei

primi tre bandi riguardavano per la maggior parte incroci, percorsi pedonali e ciclabili, mentre il quarto era destinato specificamente alla realizzazione di rotonde.

Nell'ambito dell'obiettivo stabilito nel Programma di azione europeo per la sicurezza stradale di riduzione del 50% delle vittime della strada entro il 2010, nel 2002 è stato approvato il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**; la Regione ha assegnato i fondi resi disponibili dai programmi di attuazione del PNSS attraverso bandi rivolti a Province e Comuni, che hanno consentito complessivamente la concessione di **contributi per circa 30 Milioni di Euro**.

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo interventi finanziati (arrotondato, in Euro)	Importo contributi assegnati (arrotondato, in Euro)
L.R. 30/92 1°, 2° e 3° Bando	455	198	45.000.000	20.000.000
L.R. 30/92 (4° bando e estens.)	162	66	27.500.000	10.000.000
1° PNSS (bando regionale)	27	19	33.000.000	12.500.000
2° PNSS (bando regionale)	46	16	46.000.000	17.000.000
Totale programmi sicurezza	235	299	151.500.000	59.500.000

Il trasporto merci, la logistica urbana e il porto di Ravenna

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

Il settore della logistica e del trasporto merci dell'Emilia-Romagna è composto da distinte aree di intervento:

- il trasporto ferroviario merci e logistica;
- l'autotrasporto;
- la logistica urbana (distribuzione delle merci in città);
- il porto di Ravenna.

In questo quadro, la Regione, oltre a svolgere funzioni di pianificazione e programmazione, coordina il **Tavolo Permanente di Confronto sul Trasporto Merci**, come sede di incontri tra i rappresentanti regionali, provinciali e comunali, delle imprese e degli operatori interessati dal trasporto merci, allo scopo di definire linee d'azione e strategie di breve, medio e lungo periodo in questo settore.

Più nello specifico, nell'ambito del **trasporto ferroviario delle merci e della logistica**, la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico.

Nel settore dell'**autotrasporto**, invece, svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e di formulazione di indirizzi e di pareri.

Nel settore della **distribuzione delle merci in città**, la Regione promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali sia tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci, oltre che finanziare i costi di progettazione delle piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città.

Quanto al **porto di Ravenna**, il quadro istituzionale di riferimento è la Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti, che prevede la separazione tra fun-

zioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate a pubbliche autorità, e lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della fissazione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio. In questo contesto opera l'**Autorità Portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali e l'attività di programmazione, svolta attraverso il Piano Regolatore Portuale e nell'ambito della pianificazione territoriale statale, regionale e locale.

Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre

Circa 1.350 km di rete ferroviaria



Trasporto merci di Trenitalia Cargo in Emilia-Romagna: 6.150.000 treni*km nel 2007



14 Milioni di tonnellate di merci, trasportate da oltre 40.000 treni



FER produce circa 2.700 coppie di treni e trasporta oltre 3 Milioni di tonnellate di merci, percorrendo circa 700.000 km



16 nodi logistici regionali, di cui 2 in costruzione. Traffico merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna: **oltre 40 Milioni di tonnellate/anno** (realizzate per il 60% dal porto di Ravenna)

Quasi **180 operatori** presenti all'interno dei nodi logistici (localizzati soprattutto negli Interporti di Bologna e di Parma)

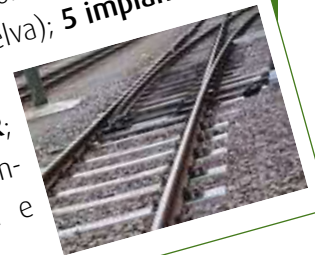


Principali scali merci in Emilia-Romagna: Interporto di Bologna, Interporto di Parma, Terminal di Rubiera, Terminal di Piacenza, Scalo ferroviario intermodale di Dinazzano, Nodo intermodale di Lugo, Scalo merci di Ravenna

71 binari per il trasporto ferroviario delle merci



19 impianti ferroviari RFI (entro il 2010 è prevista l'attivazione di altri 2 scali, Marzaglia e Villa Selva); **5 impianti FER-ACT e 4 impianti in cui opera FER**; a questi si sommano impianti e raccordi privati



Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

La produzione di trasporto merci di Trenitalia Cargo in Emilia-Romagna nel 2007 è stata di 6.150.000 treni*km. Il traffico ferroviario merci nella nostra regione ha visto la movimentazione di circa **14 milioni di tonnellate di merci trasportate da oltre 40.000 treni**. Il traffico generato da altri operatori privati risulta ancora limitato, ma sono già presenti soggetti importanti come ad esempio SBB e Railion.

Trenitalia Cargo ha operato sia direttamente sia con affidamento su alcune tratte agli operatori regionali:

- ♥ ACT, con un traffico sulla linea Reggio Emilia-Sassuolo pari a circa 1 Milione di tonnellate/anno;
- ♥ FER, con un traffico gestito nell'ambito del modello di cooperazione con Trenitalia, pari a circa 3 Milioni di tonnellate/anno, con circa 2.700 coppie di treni e circa 700.000 km percorsi.

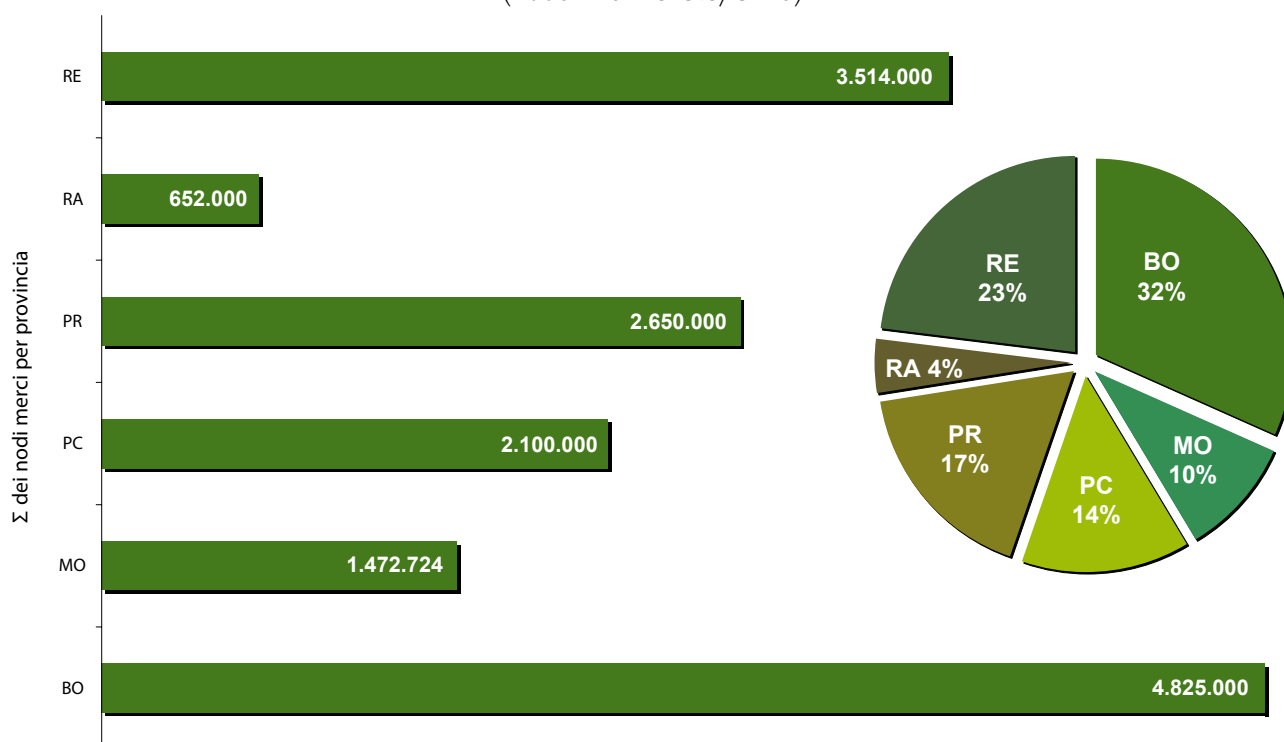
Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Categoria	Nodo logistico	Provincia
Autoporti	Autoporto di Campogalliano	Modena
	Autoporto di Sassuolo	Modena
	Autoporto di Cesena	Forlì-Cesena
Porti	Porto di Ravenna	Ravenna
Interporti	Interporto di Bologna	Bologna
	Interporto di Parma	Parma
Scali ferroviari - Terminal intermodali	Terminal intermodale di Piacenza	Piacenza
	Terminal intermodale di Fiorenzuola	Piacenza
	Terminal intermodale di Rubiera	Reggio Emilia
	Terminal intermodale di Dinazzano	Reggio Emilia
	Scalo di Modena Nord	Modena
	Scalo merci di Imola	Bologna
	Centro servizi merci di Faenza	Ravenna
	Terminal intermodale di Lugo	Ravenna
Scali in costruzione	Centro intermodale di Marzaglia	Modena
	Centro servizi merci di Villa Selva	Forlì-Cesena

Il totale complessivo di **traffico merci nei nodi intermodali** dell'Emilia-Romagna è pari a **41.213.724 mi-**

lioni di tonnellate/anno, per la maggior parte realizzate nel porto di Ravenna (oltre il 60% del totale).

Flussi merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna (tutte le modalità di trasporto)
(2008 - Tonnellate/anno)



L'autotrasporto

L'autotrasporto rappresenta un settore di grande rilevanza per l'economia del Paese. Nel 2007 in Europa il trasporto merci su strada ha raggiunto i 1.927 miliardi di tonnellate*km, crescendo del 4% rispetto all'anno precedente. Germania, Spagna, Italia, Francia e Gran Bretagna sono i paesi leader per volumi trasportati su strada a livello nazionale ed internazionale, per via della maggiore ampiezza dei mercati interni di consumo e dei maggiori volumi di export. La merce trasportata in Europa via strada rappresenta il 45,6% della merce complessivamente movimentata, pari circa ai volumi gestiti con le altre due principali modalità di trasporto: ferroviaria (10,5%) e marittima (37,3%).

In Italia intorno al comparto dell'autotrasporto ruotano circa **120 Mila imprese** (di cui 75% ditte individuali, il 64% dispone da 1 a 3 veicoli, mentre appena il 4% ha più di 25 veicoli) e si muovono sul territorio nazionale più di **2 Milioni di veicoli**, che producono oltre **92 Miliardi di Euro all'anno**. Il trasporto su strada assorbe il 65% delle tonnellate*km di merce complessivamente trasportata all'interno del Paese, raggiungendo, nel 2006, i 242 Miliardi di tonnellate*km e crescendo, soprattutto per il trasporto merci di medio-lunga percorrenza (>50 km), dell'1,2% rispetto all'anno precedente.

L'offerta di trasporto merci in Italia si caratterizza, inoltre, per una quota rilevante di imprese di piccolissime dimensioni (1-3 addetti); solo il 20-25% sono imprese medie e grandi (la cui dimensione non raggiunge tuttavia quella dei grandi gruppi internazionali dei paesi concorrenti).

Il trasporto merci su strada che si sviluppa all'interno dell'**Emilia-Romagna** ha un **carattere prevalentemente locale/regionale**. L'origine e la destinazione prevalente delle merci che circolano al suo interno coincide in oltre il 60% dei casi con i mercati di approvvigionamento e di consumo della stessa Emilia-Romagna. Il 70% delle merci percorre, infatti, una distanza inferiore ai 50 km. Solo il restante 30% si muove su percorrenze di più ampio raggio e, in genere, viene movimentato da e per conto delle grandi imprese produttive o della grande distribuzione

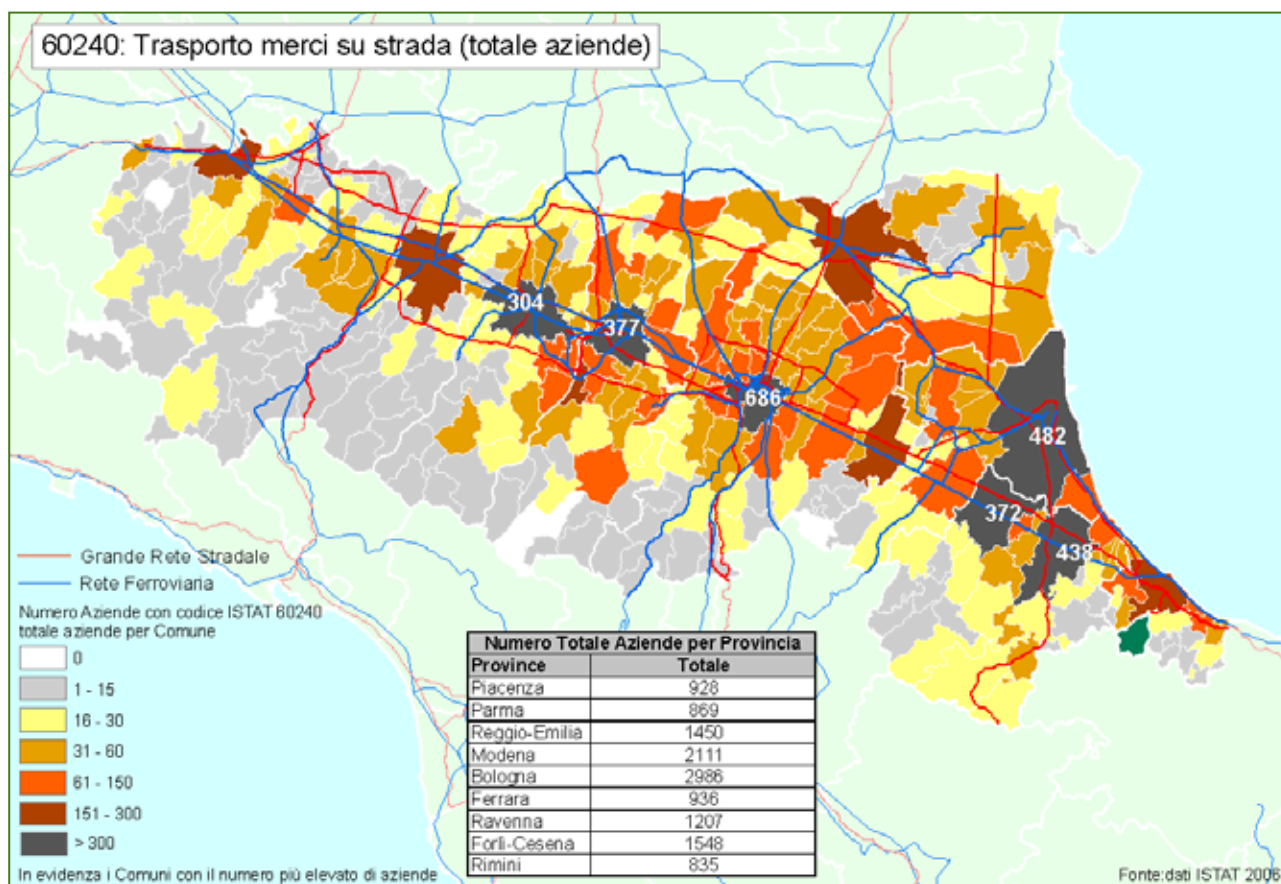
commerciale. Nel 2005 all'interno della regione è stata trasportata su strada merce per **22,5 Milioni di tonnellate*km**, pari a circa il 12% della merce complessivamente trasportata su gomma a livello nazionale. La frammentazione dell'offerta si riflette anche sulla composizione del parco veicoli: il 70% dei veicoli commerciali che circolano in Emilia Romagna ha una capienza inferiore a 7,5 tonnellate.

In Emilia-Romagna si concentra oltre il 10% delle imprese di autotrasporto presenti sull'intero territorio nazionale. Con le sue **14 Mila unità**, la regione risulta seconda, per numerosità di imprese di autotrasporto, solo alla Lombardia (20 Mila), precedendo il Veneto (circa 12 Mila). L'andamento del settore ha subito negli ultimi anni i contraccolpi negativi della crisi economica internazionale, che ha condizionato pesantemente il ritmo di crescita delle attività produttive. Si segnala che la mancanza di dati ufficiali sull'andamento del comparto negli ultimi due anni non consentono di delinearne il trend più recente.

Gli elementi che caratterizzano la struttura del settore in Emilia-Romagna non si differenziano significativamente dal resto del Paese: si registra all'interno del territorio regionale una concentrazione di vettori particolarmente elevata rispetto al resto degli operatori logistici che ruotano intorno al trasporto e alla movimentazione di merci su gomma. Su oltre 15 Mila unità locali, **circa 14 Mila (92%) sono ascrivibili all'autotrasporto ed il restante 8% ad attività più strettamente logistiche**. La distribuzione delle unità locali all'interno del territorio regionale vede una significativa aggregazione intorno al capoluogo di regione, che rappresenta un polo importante di attrazione e aggregazione di flussi in entrata e in uscita di merci.

Distribuzione delle imprese di autotrasporto in Emilia-Romagna

(2006)



La Grande Distribuzione Organizzata

La Grande Distribuzione Organizzata (GDO) è l'insieme delle imprese commerciali o grandi gruppi di acquisto, strutturati con una serie di punti di vendita distribuiti su tutto il territorio nazionale. Si distingue tra strutture della Grande Distribuzione (GD) - grosse strutture centrali affidate ad un unico soggetto proprietario che gestiscono punti di vendita quasi sempre diretti (es. Carrefour, Auchan, Esselunga e le imprese cooperative Coop e Conad) - e strutture della Distribuzione Organizzata (DO), formata da imprese commerciali più piccole, aggregate attraverso l'adesione ai gruppi d'acquisto di piccoli e medi dettaglianti (in Italia: Interdis, Selex, Sisa, Despar). La GDO assorbe ormai **circa il 70% delle vendite complessive**, con la conseguente prevalenza anche nella movimentazione delle merci, e, insieme al sistema delle piccole e medie imprese, rappresenta il principale cliente degli autotrasportatori. L'evoluzione della distribuzione e la conseguente crescita dei volumi trattati, hanno fatto emergere

l'esigenza di razionalizzare il controllo dei flussi delle merci e di coordinare i fornitori, non solo sul fronte dei tempi e delle modalità di consegna dei prodotti ma anche su quello della gestione degli spazi per il transito o lo stoccaggio delle merci.

Il modello organizzativo logistico della distribuzione moderna ha previsto perciò la costituzione di **grandi centri distributivi (CeDi)** dedicati allo stoccaggio della merce proveniente dai fornitori (direttamente dall'azienda o dal magazzino logistico di loro pertinenza) e da cui partono le consegne ai punti vendita, con un vantaggio in termini di economie di scala, di gestione di magazzino e di minori costi di trasporto delle merci.

Il settore dell'autotrasporto e della Grande Distribuzione Organizzata in cifre

Autotrasporto

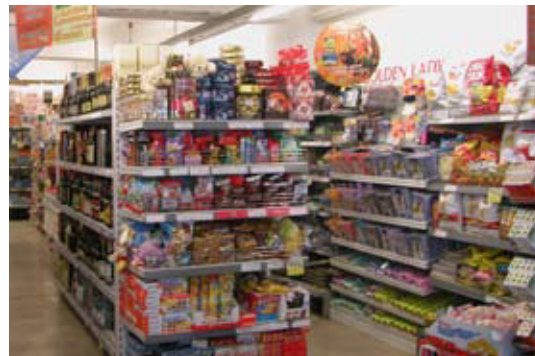


In Europa: 1.927 Miliardi di tonnellate*km

In Italia: circa 120 Mila imprese (solo 63 superano i 200 dipendenti, 21 i 500 dipendenti e 10 i 1.000 dipendenti; la dimensione media delle imprese è di 2,7 addetti); **più di 2 Milioni di veicoli che producono oltre 92 Miliardi di Euro all'anno; 243 Miliardi di tonnellate*km nel 2007**

In Emilia-Romagna: circa 14 Mila imprese (la dimensione media delle imprese è di 2,6 addetti); **22,5 Milioni di tonnellate*km di merce trasportata su strada** (dato 2005); il 70% dei veicoli ha una capienza inferiore a 7,5 tonnellate

Grande Distribuzione Organizzata



La GDO assorbe circa il 70% delle vendite complessive in Italia

Leader del mercato italiano: Coop Italia (155 cooperative, giro d'affari di 11,3 Miliardi di Euro)

In Emilia-Romagna: strutture distributive 250 m² ogni 1.000 abitanti; **13 grossi Centri Distributivi (CeDi)**, 4 di Coop Italia e gli altri distribuiti equamente tra Conad, Despar e Sigma; **2,2 Milioni (tonn.) di merce** che transita in Emilia-Romagna da/verso CeDi della sola Coop Italia

La logistica urbana

Per logistica urbana si intende l'insieme delle attività volte a procurare direttamente o indirettamente al consumatore finale i beni materiali di cui necessita per vivere in città, comprese quelle di trasformazione dei beni intermedi, svolte in sedi urbane, che rendono possibile il consumo dei relativi beni finali. La logistica urbana è costituita, inoltre, dal **complesso dei servizi che producono il trasferimento dei beni dal loro luogo di produzione al punto esatto in cui sono consumati o utilizzati**, servendosi delle infrastrutture fisiche (reti, centri di interscambio e mezzi di trasporto) e delle reti virtuali (reti tecnologiche e di comunicazione per la trasmissione delle

informazioni relative agli stessi beni, per il trasferimento dei relativi documenti di accompagnamento e per l'utilizzo più efficiente dei mezzi di trasporto). Il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e, nello stesso tempo, per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i **progetti di city logistic**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città attraverso un insieme di azioni in grado di modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci all'interno delle aree urbane.

La Regione Emilia-Romagna, negli ultimi anni, ha avviato un percorso articolato di iniziative volto a delineare, attraverso un approccio regionale, una **strategia di interventi nel campo della logistica urbana** che permetta di intervenire sui diversi fattori che influiscono sull'insostenibilità ambientale delle attuali forme di distribuzione delle merci e che sia allo stesso tempo condivisibile dal mondo produttivo, distributivo e logistico. In particolare, da un lato si è impegnata nell'approfondimento e nella ricerca per comprendere e analizzare le principali problematiche legate alla distribuzione delle merci, e dall'altro ha promosso una serie di progetti sperimentali per individuare soluzioni efficaci e durature in questo settore. Nell'ambito delle attività di ricerca, la Regione

pubblica da anni una serie di **Quaderni**, consultabili sul sito internet della Regione al link: http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/logistica_merci.htm.

Quanto invece ai progetti sperimentali, realizzati in diversi comuni del territorio, la Regione ha impegnato, a tutto il 2008, **oltre 5 Milioni di Euro**, su un costo totale di circa 12 Milioni di Euro. Nella realizzazione di questi interventi è stato adottato un approccio concertativo in modo da coinvolgere tutti gli attori potenzialmente interessati. I benefici stimati dalle singole città si possono sintetizzare con una diminuzione delle percorrenze nette veicoli/chilometro che va dal 15 al 20%, con riduzione della congestione, diminuzione dell'incidentalità e dell'inquinamento.

Il Porto di Ravenna in cifre



È gestito da un'**Autorità portuale a maggioranza pubblica**, sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese private (come Contship Italia e Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR)

Nell'area portuale sono presenti **stabilimenti produttivi** (imprese come Marcegaglia, Hydro Agri, Polimeri Europa, Eridania, Fassa, Enichem) e **depositi costieri di materie prime** di varia natura (chimica, petrolifere, alimentare)

14 km di lunghezza

25 terminal privati

16 km di banchine operative

Fondali da -10,50 m.

(-11,50 m. nella zona fino a largo Trattaroli)

Capacità dei magazzini:

2.800.000 m²

Capacità dei piazzali:

1.400.000 m²

Capacità serbatoi/silos:

1.000.000 mc.

26.304.507 tonnellate di merci movimentate nel 2007

Oltre 14 Milioni di Euro di finanziamenti regionali



Il porto di Ravenna: contesto di riferimento

Il porto di Ravenna, scalo consolidato gestito da un'Autorità Portuale a maggioranza pubblica, si è trasformato nel tempo da porto industriale a **porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi nello sviluppo della cantieristica navale e delle attività estrattive per le quali Ravenna è porto leader in Adriatico (un terzo del gas metano consumato in Italia proviene dagli impianti offshore di Ravenna).



Ravenna è **leader in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero** (circa il 30% del totale nazionale ad esclusione dei prodotti petroliferi) ed è un riferimento importante per il trasporto marittimo da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

Leader nazionale nel comparto delle rinfuse solide, il porto di Ravenna ha un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle Autostrade del Mare e dispone di aree per eventuali nuovi insediamenti all'interno del sedime portuale. Risulta scarsamente incisivo nel settore traghetti e container, mentre ha una buona disponibilità di aree. Ciò rappresenta un punto di forza in relazione alla possibilità di offrire



tariffe contenute per lo stoccaggio delle merci e per la loro lavorazione.

L'attuale **Piano Regolatore Portuale**, approvato nel 1989 con variante del 2001 e nuova variante in corso di approvazione, individua la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali in relazione al porto di Ravenna, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, e anche di alcuni interventi strategici per lo sviluppo del porto. Il principale di questi è senz'altro l'approfondimento dei fondali fino a largo Trattaroli a -14.50 m.

L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità ed il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei.

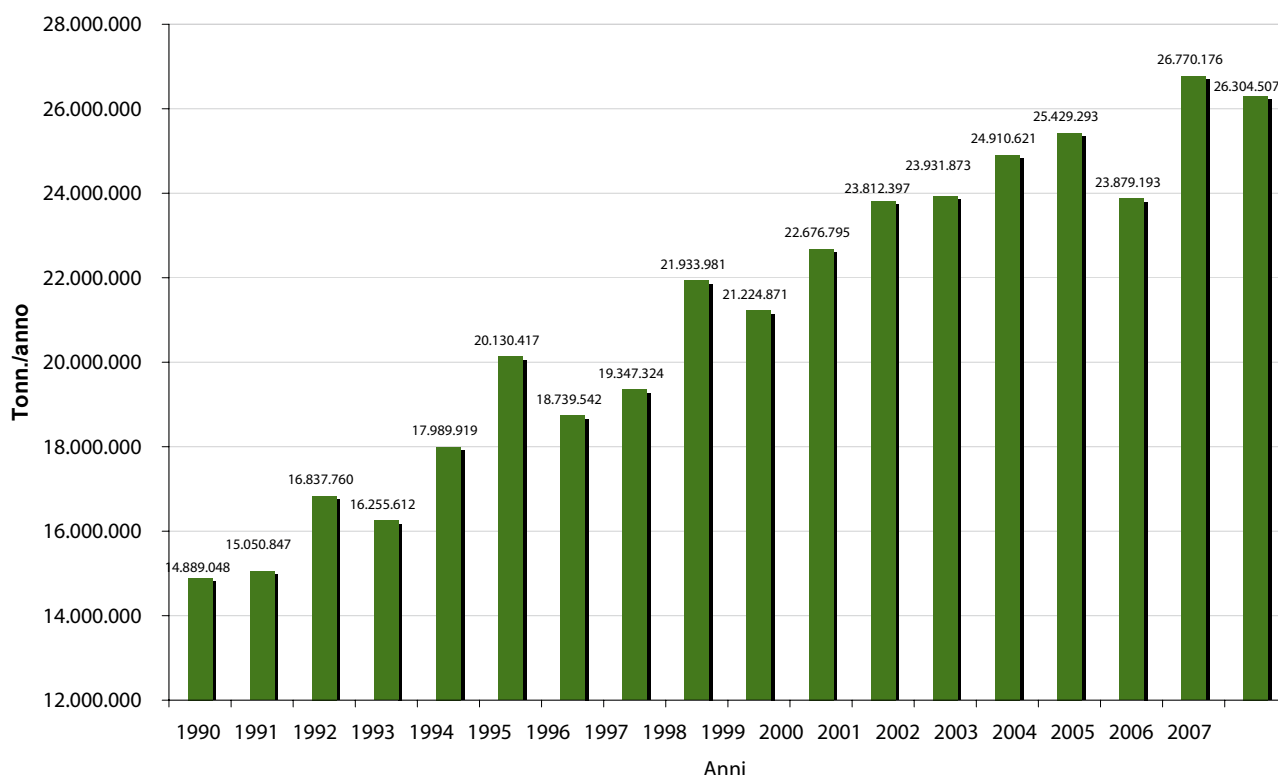
Il traffico merci all'interno del porto di Ravenna



Nel 2007 nel porto di Ravenna sono state movimentate **26.304.507 tonnellate di merci**, valore di poco inferiore al massimo registrato nel 2006, confermando così la propria posizione tra i primi dieci porti italiani per tonnellate di merci movimentate. Il volume movimentato è quasi raddoppiato: +77% nel 2007 rispetto al 1990.

Flussi di traffico merci nel porto di Ravenna

(1990-2007)



La raccolta e la distribuzione delle merci avviene per il 53% nella regione, per il 19,8% nel centro-sud Italia, per il 14% nel nord-ovest e per il 12,3% nel nord-est Italia. Le relazioni vedono al primo posto gli scambi interni al territorio nazionale, mentre per l'estero le principali relazioni sono con Turchia, Ucraina e Cina. Ravenna è soprattutto un **porto di sbarco**: nel 2007 la merce sbarcata ha rappresentato l'88,8% del totale, ad eccezione delle merci varie in container e di quelle su trailer/rotabili, per le quali gli imbarchi superano gli sbarchi.

Ravenna appare attualmente rivestire il ruolo di **varco d'ingresso nel mercato italiano**: gli ultimi dati disponibili (2006), mostrano come quasi l'80% delle merci provenga da fuori i confini nazionali, in particolare dal medio Oriente e dal mar Nero.

Per quanto riguarda le categorie di merci movimentate, la quota più rilevante del traffico portuale è rappresentata dalle merci secche, tra

cui spiccano i prodotti metallurgici, i minerali greggi-manufatti-materiali da costruzione, il settore alimentare e i concimi.

Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna

Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da più fonti di finanziamento, sia statali che regionali. I finanziamenti statali gestiti sono alcuni di quelli assegnati dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Emilia-Romagna, legati alla delocalizzazione dello scalo merci pericolose (intervento conclusosi a fine 2008). La Regione ha invece finanziato oltre **14 Milioni di Euro** per il potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e per l'approfondimento dei fondali.

Il settore aeroportuale

Le funzioni della Regione

L'articolo 117, comma 2 della Costituzione attribuisce la materia degli aeroporti civili alla competenza normativa concorrente delle Regioni, che, tuttavia, ad oggi non hanno ancora dato contenuto pratico a queste nuove funzioni. Questo problema è stato risolto dalla giurisprudenza costituzionale sulla base del principio di leale collaborazione, individuando nell'intesa, da realizzarsi nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, la modalità di composizione degli interessi in gioco.

L'assetto istituzionale degli aeroporti commerciali è stato fortemente influenzato dall'istituzione di ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), avvenuta nel 1997, a cui sono affidati, in qualità di ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compiti di programmazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali.

La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, e quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (con procedure ad evidenza pubblica), anche in percentuale di maggioranza.

Il settore aeroportuale in cifre

4 scali regionali:

Bologna, Forlì, Parma, Rimini



Aeroporto "G. Verdi" di Parma



gestito da SO.GE.A.P. S.p.A.;
nel 2008: 288.190 passeggeri; 10.995 movimenti totali

Aeroporto "G. Marconi" di Bologna



gestito da SAB S.p.A.;
quota del capitale

sociale della Regione: 8,8%; nel 2008: 4.225.446 passeggeri; 62.042 movimenti totali; 26.497 tonnellate di merci

Aeroporto "F. Fellini" di Rimini



Gestito da Aeradria S.p.A.;
quota del capitale sociale della Regione: 7,02%;

nel 2008: 434.487 passeggeri; 8.265 movimenti totali; 1.884 tonnellate di merci trasportate

Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



gestito da SEAF S.p.A.;
quota del capitale sociale della Regione: 25,03%; nel 2008: 778.871 passeggeri; 8.254 movimenti totali

Traffico passeggeri in Italia nel 2008:
133.803.345 (-1,8% rispetto al 2007)



Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2008:
5.726.994 (+0,2% rispetto al 2007)



Il contesto di riferimento

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai quattro nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le infrastrutture legate all'aeroporto di minor rilevanza.

L'offerta aeroportuale dell'Emilia-Romagna risulta fra le più elevate a livello nazionale (circa un aeroporto ogni milione di abitanti). Gli aeroporti regionali sono inoltre inseriti in una densa rete di collegamenti stradali e ferroviari, tipica di un territorio snodo dei flussi Est-Ovest e soprattutto Nord-Sud.

In Emilia-Romagna soltanto la SAB, società per azioni dell'aeroporto di Bologna, ha ottenuto la "concessione totale" quarantennale (vale a dire riscuote i diritti aeroportuali, eroga i servizi aeroportuali dietro compenso: le tariffe sono libere e vengono solo controllate da ENAC in relazione al fatto che possano limitare lo sviluppo del traffico, ma ha l'onere di mantenere e di realizzare le infrastrutture aeroportuali). È in corso di valutazione, da parte dell'ENAC, l'analoga richiesta della società dell'aeroporto di Rimini Aeradria ed è in fase di predisposizione la richiesta di concessione totale da parte della società SEAF relativamente all'aeroporto di Forlì.

Nel 2008 si è conclusa la privatizzazione dell'aeroporto di Parma con l'ingresso di un partner austriaco che ha rilevato il 67% della società di gestione SO.GE.A.P.

La **SAB di Bologna**, pur confermando risultati di bilancio positivi, ha elaborato un nuovo piano indu-



striale che, fra l'altro, punta sull'incremento del numero di passeggeri attraverso l'attrazione di vettori low cost.

La **SEAF di Forlì** a dicembre 2008 ha presentato il nuovo Piano industriale dell'aeroporto di Forlì, il cui



obiettivo principale è creare, soprattutto grazie ad investimenti provenienti da capitali privati, un polo articolato di supporto alle attuali attività dell'aeroporto, come cargo merci, hangar di manutenzione, rimessaggio di aeromobili e attività di addestramento piloti con simulatori di volo.

Infine, l'**aeroporto di Rimini**, gestito dalla società Aeradria, ha consolidato il proprio posizionamento strategico facendo leva sulla vocazione turistica del territorio circostante, specializzandosi principalmente nel settore dei voli charter e dei low cost.



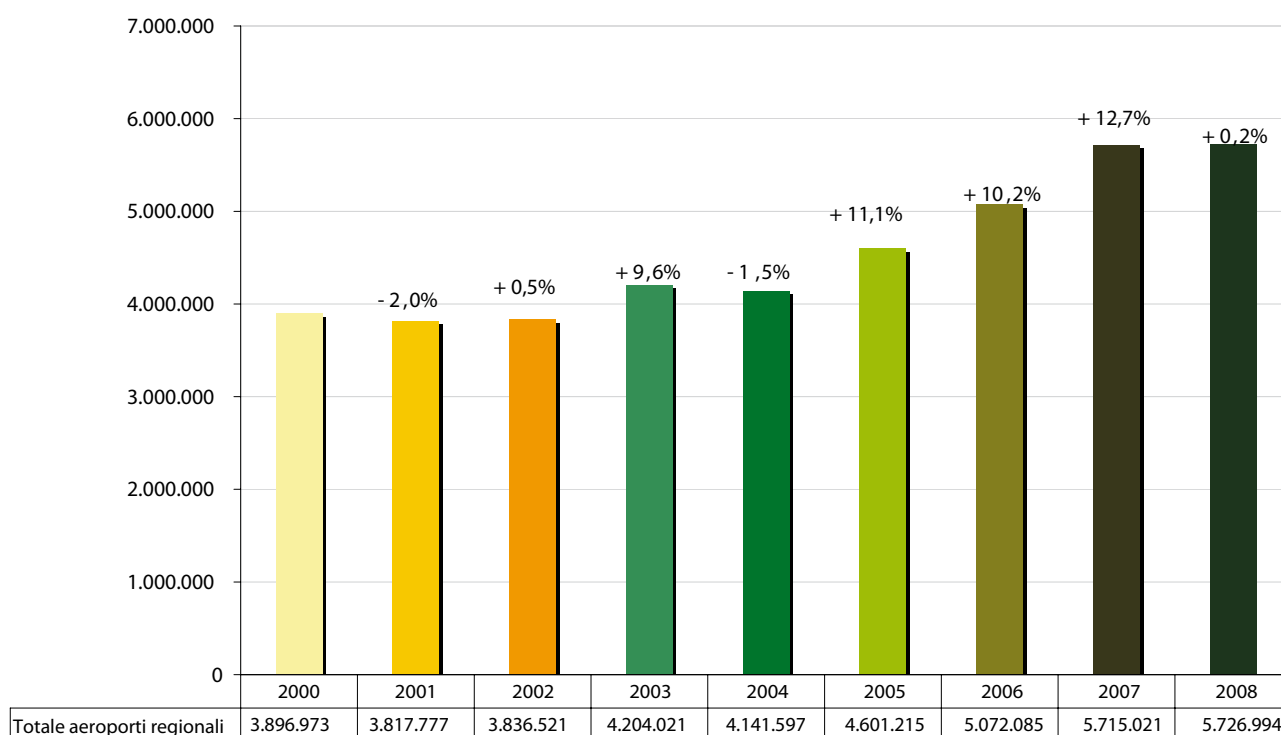
La Regione Emilia-Romagna, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, oltre ad essere intervenuta direttamente con l'acquisizione di quote di Aeradria, SAB e SEAF, sta analizzando una serie di ipotesi di possibile cooperazione tra i quattro scali regionali, in modo da sfruttare le competenze e le potenzialità presenti ma allo stesso tempo di salvaguardarne le diverse strategie di sviluppo. Il ruolo della Regione di promozione equilibrata del settore appare comunque condizionato dai piani industriali proposti dalle società di gestione e, più in generale, dalle condizioni di mercato.

Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2008 gli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna hanno trasportato complessivamente **5.726.994 passeggeri**, in lievissima crescita rispetto al 2007 (+0,2%). Un risultato positivo, soprattutto se letto all'interno della difficile situazione vissuta dal settore nell'anno appena concluso, sia a livello globale

(brusco aumento del prezzo del petrolio prima e crisi economica poi, solo per citare gli eventi di maggiore portata), sia nazionale, a partire dalle note vicende riguardanti la compagnia di bandiera, che ha chiuso il 2008 con un calo del 26% dei passeggeri trasportati.

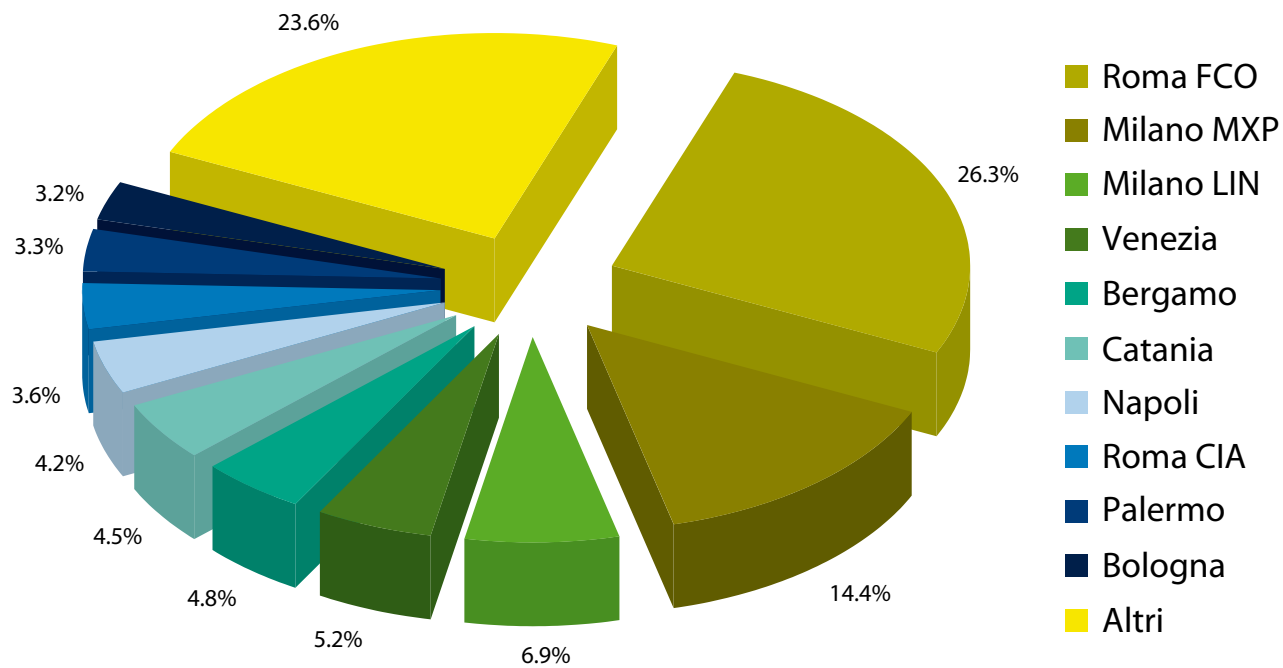
Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
(2000-2008)



A livello regionale, il **traffico risulta fortemente concentrato su Bologna**, che rappresenta il decimo aeroporto italiano (con una quota pari al 3,2% del traffico totale) e detiene una quota pari a circa 3/4 del traffico totale in Emilia-Romagna: questo valore

è sceso al 70% solo in occasione della chiusura per i lavori di prolungamento della pista, avvenuti nel 2004. Nella classifica 2008 per passeggeri trasportati gli altri aeroporti regionali occupano rispettivamente le posizioni n. 24 (Forlì), 27 (Rimini) e 30 (Parma).

Traffico passeggeri nei primi 10 aeroporti italiani (2008)



Il settore idroviario

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

La Legge n. 380 del 1990 rappresenta la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del **sistema idroviario padano veneto** ed integra il DPR 616/78, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, è dal 1978 che l'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, definendolo come

di preminente interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione.

Il Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario. In Emilia-Romagna, la Legge regionale n. 1 del 1989 ha istituito l'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)**, strumento operativo della Regione nel settore della navigazione interna. In particolare, ARNI attua gli interventi regionali nel settore, provvede alla gestione dei servizi e delle infrastrutture relative alla navigazione interna, svolge le funzioni di ispettorato di porto, elabora ed attua sia i programmi regionali che quelli definiti dall'Intesa relativi alla navigazione interna, ed infine effettua l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna.

Il settore idroviario in cifre

Il sistema idroviario padano-veneto, di cui il Po costituisce l'asse partante, ha un'estensione di 957 km, di cui 564 utilizzabili a fini commerciali:

- ◆ il fiume Po da Cremona a Porto Tolle: 275 km (presso la foce);
- ◆ il primo tratto del canale MI-CR-PO (fino a Pizzighettone): 14 km;
- ◆ il fiume Mincio da Mantova al Po (via Governolo): 20 km;
- ◆ il Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante (incile): 117 km;
- ◆ il Canale Po - Brandolo - Laguna Veneta: 19 km;
- ◆ il Po di Levante: 19 km;
- ◆ la Laguna Veneta (da Chioggia a Venezia): 30 km;
- ◆ l'Idrovia Ferrarese (Pontelagoscuro - Porto Garibaldi): 70 km.

Porti commerciali presenti lungo l'asta del Po: Cremona, Mantova, Banchina Fluviale di Boretto, Rovigo, Revere e Ostiglia. Piacenza e Ferrara inseriti nelle programmazioni regionali

Numerosi **porti e approdi turistici** e discreto numero di banchine private ad uso commerciale

Altri 37 km (da Cremona a Piacenza) potranno aggiungersi una volta realizzata la **nuova conca di Isola Serafini**, che permetterà di superare lo sbarramento della centrale idroelettrica presente



Conche: Isola Serafini (in corso di progettazione e sostituzione); Cremona; Governolo e San Leone; Pontelagoscuro; volta Grimana; tre conche lungo l'idrovia ferrarese; cinque conche lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco

Oltre 6 Milioni di contributi regionali nel 2008

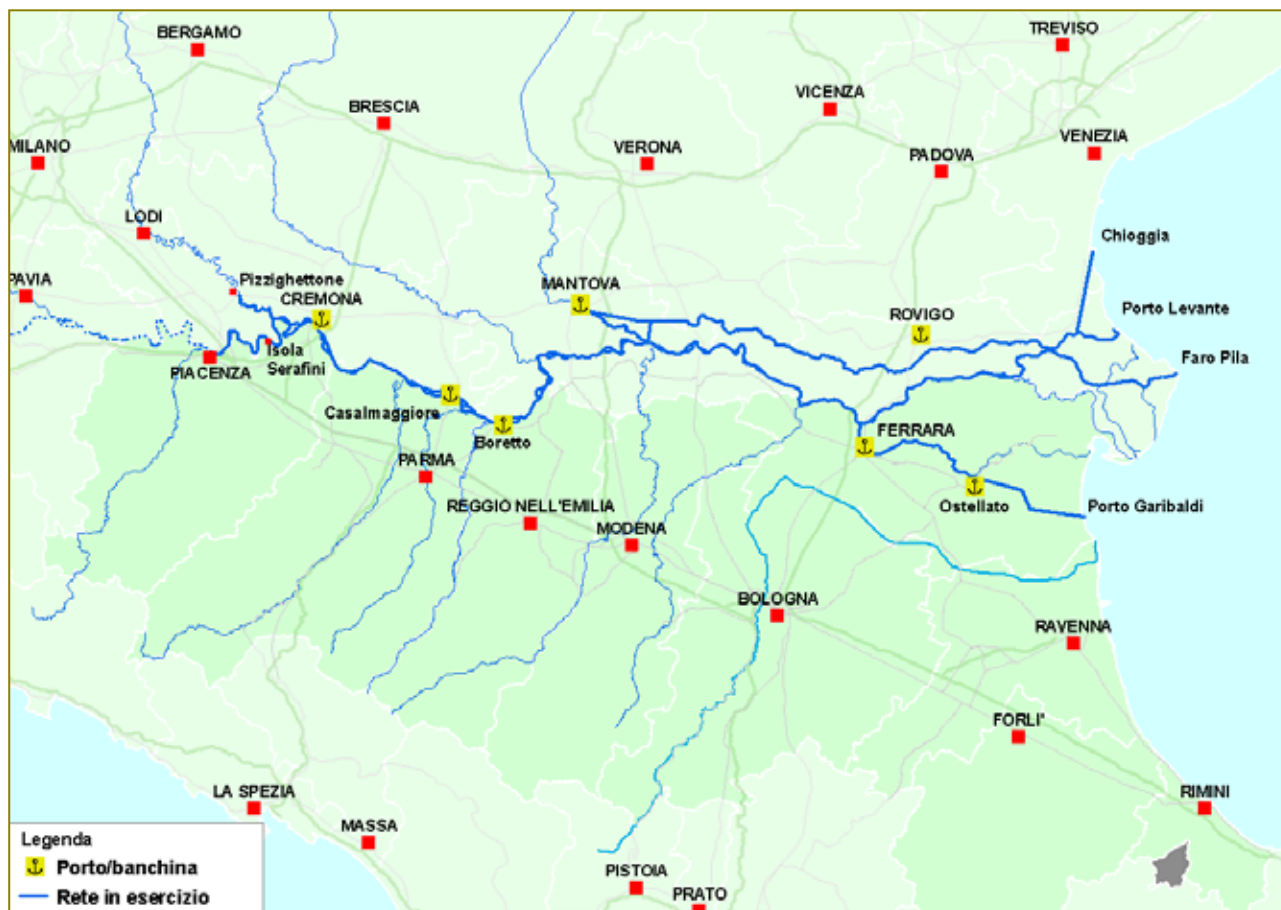


Il trasporto merci idroviario

Il trasporto merci sul fiume ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, per poi calare progres-

sivamente, dal momento che l'efficienza e l'economicità del trasporto su gomma hanno portato molti imprenditori ad abbandonare l'idrovia.

Il sistema idroviario padano veneto



Le merci attualmente trasportate sono **merci povere**, con una grande prevalenza degli inerti, delle argille e delle sabbie, una presenza significativa di prodotti chimici e scarti di lavorazione, nonché di gas combustibile, ed una minima presenza di componenti (trasporti speciali) e rinfuse secche. La maggior parte del trasporto, sostanzialmente la quasi totalità del trasporto di inerti, argilla e sabbia, avviene **infra-fiume e supera l'80% del totale**.

Le relazioni fiume-mare e mare-fiume e quelle mare-interno e interno-mare, più o meno di pari entità, costituiscono il restante 10-15% del trasporto idroviario, per un totale di poco più di 3 Milioni di tonnellate. Nel 2007 il trasporto nel sistema idroviario padano-veneto ha mantenuto le stesse caratteristiche del precedente biennio, con un **aumento sensibile delle merci secche alla rinfusa** (cereali e sfarinati), che nell'area mantovana hanno avuto un aumento di quasi il 90%.

Traffici idroviari

(2005-2007)

Porti	2005 (tonnellate)	2006 (tonnellate)	2007 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	89.952 (sfarinati e cereali) s	110.275 (sfarinati e cereali) s	87.375 (sfarinati e cereali) s
Porto di Mantova (via Fissero)	47.544 (sfarinati e cereali) s	67.021 (sfarinati e cereali) s	117.949 (sfarinati e cereali) s
Porto di Cremona (via Po)	-	-	3.750 (trasporti eccezionali) d
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	145.000 (chimici) (132.000 d; 13.000 s) 12.000 (trasporti eccezionali) d	152.000 (chimici) (141.000 d; 11.000 s) 14.000 (trasporti eccezionali) d	140.000 (chimici) (130.000 d; 10.000 s) 21.250 (trasporti eccezionali) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	81.752 (gas) s	42.052 (gas) s	64.134 (gas) s
Banchina Pontelagoscuro (idrovia ferrarese)		585 (trasporti eccezionali)	675 (trasporti eccezionali)
Attracco Ostellato (idrovia ferrarese)	88.286 (ghiaia, argilla) s	96.000 (ghiaia, argilla) s	42.800 (ghiaia, argilla) s
Totale	464.534	481.933	477.933
Attracchi industriali privati sul Po	1.570.410 (inerti del Po)	1.534.480 (inerti del Po)	1.565.567 (inerti del Po)

Legenda: s = salita; d = discesa. Porti/accessi marittimi: Marghera (125.000 t); Chioggia (205.324 t); Portolevante (104.134 t); Portogaribaldi (42.800 t).

I finanziamenti per il settore idroviario

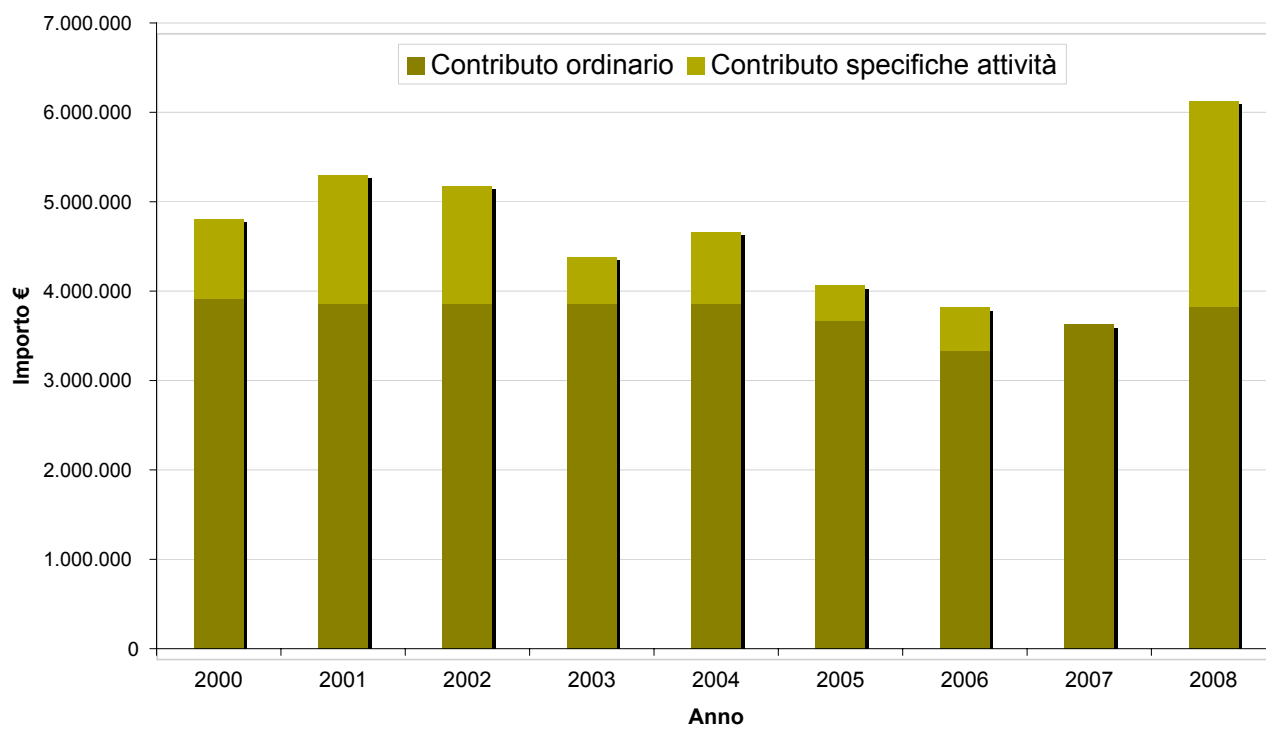
Il sistema idroviario padano-veneto è stato finanziato negli anni da innumerevoli leggi statali. I primi finanziamenti partirono con la L. 380/90, che assegnò complessivamente alle 4 Regioni dell'Intesa circa 60 Milioni di Euro, di cui **19 Milioni destinati alla Regione Emilia-Romagna**. Successivamente, con la L. 194/98, vennero assegnati alla nostra Regione circa 11,6 Milioni di Euro, ed infine, con la L. 413/98, sono stati stanziati circa 610 Milioni di Euro (al lordo

degli interessi per i mutui) per il potenziamento e l'adeguamento della rete idroviaria esistente. Di queste risorse, alla Regione Emilia-Romagna ne sono arrivate circa **191 Milioni di Euro** (al netto degli interessi per i mutui).

Quanto ai fondi regionali, i finanziamenti per il settore idroviario hanno sempre avuto la funzione di garantire il funzionamento dell'ARNI (contributo ordinario), oltre che di garantire il mantenimento delle infrastrutture e dei mezzi in dotazione all'azienda stessa (contributo per specifiche attività).

Finanziamenti regionali per il settore idroviario

(2000-2008)



Il sistema portuale regionale

Le funzioni della Regione

Il sistema portuale dell'Emilia-Romagna è composto da due distinte categorie di porti:

- il **porto di Ravenna**, di interesse nazionale e con una tipologia prettamente commerciale-industriale, già illustrato in precedenza;
- i **porti di interesse regionale o comunale**, con una funzione prevalentemente dedicata al diporto turistico e alle attività di pesca.

La norma di riferimento per i porti di interesse regionale e comunale è il DPR 616/78, che ha delegato alle Regioni le funzioni relative alle infrastrutture di interesse regionale, comprese quelle

portuali con riferimento ai porti di minori dimensioni. Il D.Lgs. 112/98, inoltre, ha modificato l'ordinamento portuale introdotto dalla legge quadro sui porti (L. 84/94), conferendo alle Regioni le funzioni sul demanio marittimo portuale, e quindi le funzioni relative al rilascio delle concessioni demaniali, sottraendo le aree demaniali all'interesse statale.

La Legge regionale n. 11 del 1983 delega le funzioni relative alle infrastrutture portuali dei porti minori ai Comuni e prevede una programmazione annuale delle risorse a loro favore, a titolo di contributo per i porti di interesse comunale e a titolo di spesa a proprio carico per quelli di interesse regionale.

Il sistema portuale regionale in cifre

5 porti regionali (Goro, Porto Garibaldi, Cesenatico, Rimini, Cattolica)



4 porti comunali (Gorino, Cervia, Bellaria Igea-Marina, Riccione)



2 Porti fluviali (Boretto, Torricella di Sissa)



Oltre 2 Milioni di Euro di finanziamenti regionali nel 2008 (oltre 13 Milioni dal 2000)



Il sistema portuale regionale



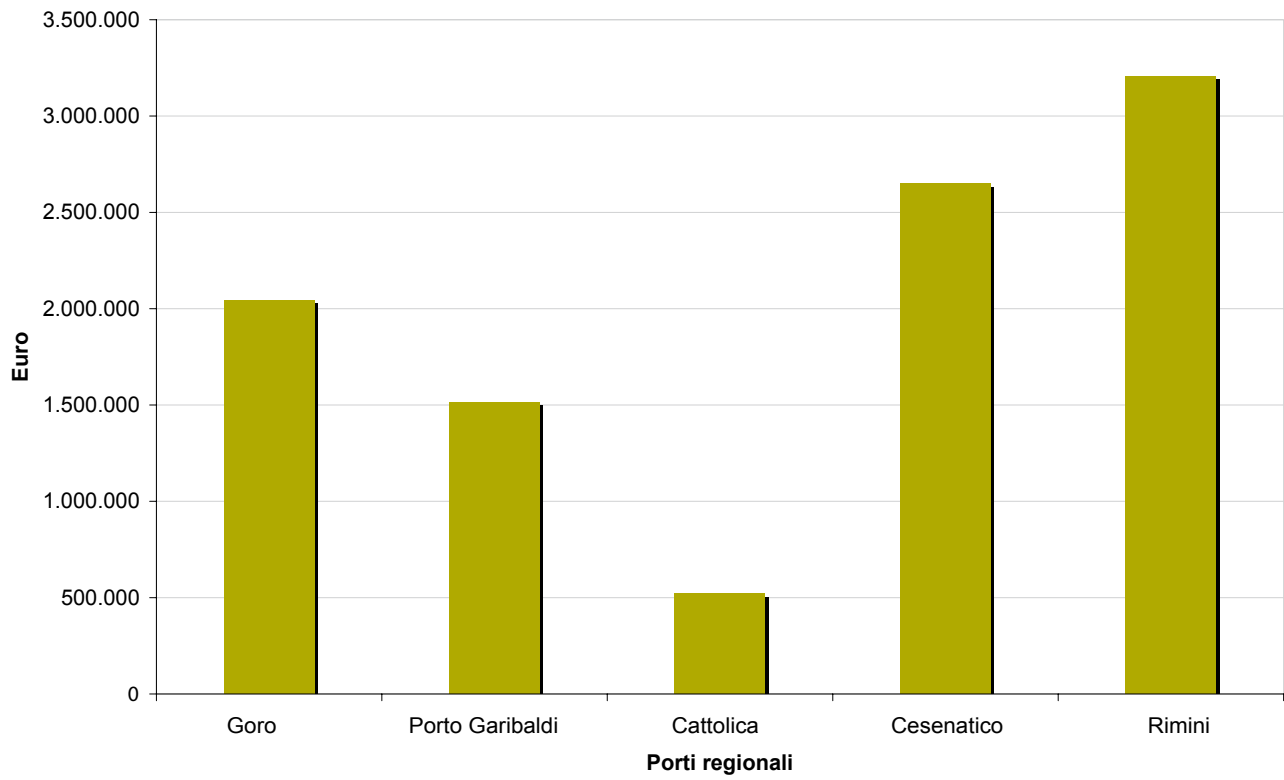
I finanziamenti regionali per il sistema portuale regionale

La Regione programma, annualmente, le assegnazioni di finanziamenti per i porti di interesse regionale. In particolare, dal 2000 al 2008 sono stati concessi **oltre 13 Milioni di Euro** per interventi per nuove opere, manutenzioni ordinarie e straordinarie e dragaggi sui porti regionali, comunali e fluviali.



Nella concessione dei contributi regionali si è dato priorità ai lavori di dragaggio nei porti regionali e comunali, per assicurare il mantenimento di fondali idonei per la navigazione, oltre che ai lavori di manutenzione e alle nuove opere. Ai cinque porti regionali è stato assegnato, inoltre, sempre dal 2000 al 2008, oltre 1 Milione e mezzo di Euro per le spese relative all'illuminazione e alla pulizia degli ambiti portuali (compresa la cura dei segnalamenti ottici per la navigazione).

Finanziamenti regionali per il settore portuale regionale (2000-2008)

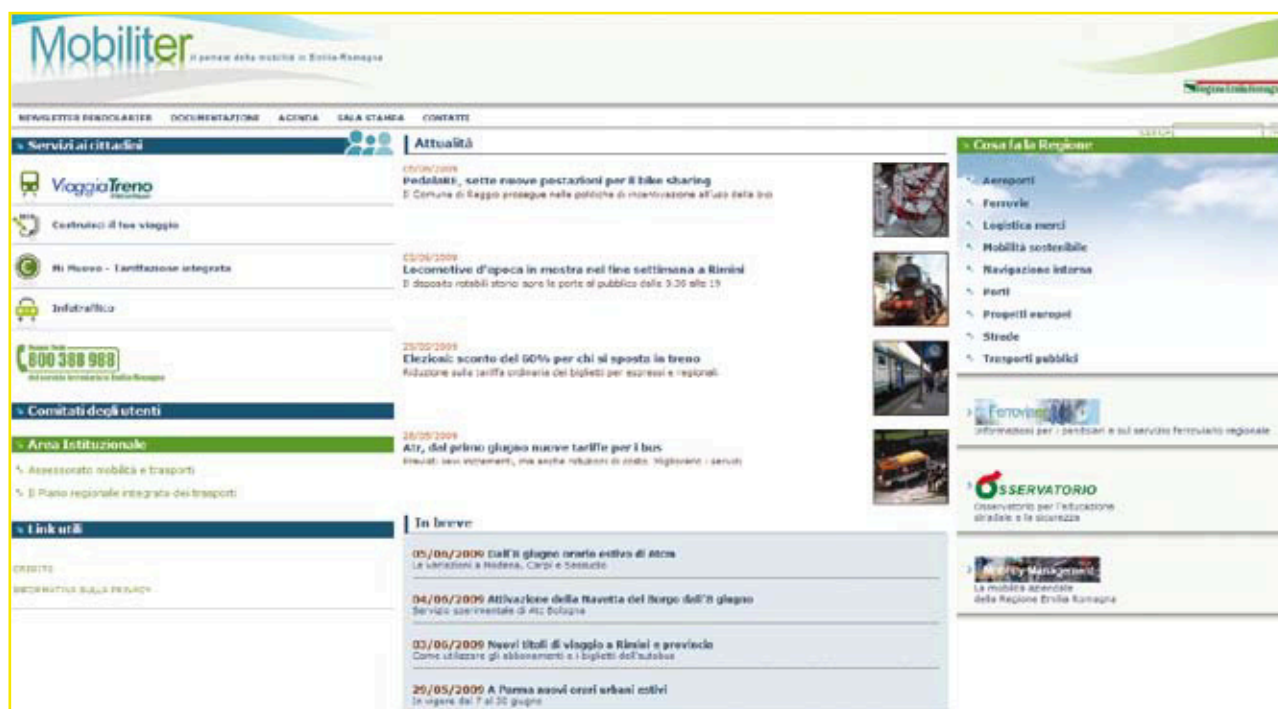


Gli strumenti di comunicazione con gli utenti

La Regione utilizza vari strumenti per diffondere notizie sulla mobilità e sui trasporti.

Mobiliter (www.mobiliter.eu), il portale della mo-

bilità in Emilia-Romagna, rappresenta il principale punto di riferimento per quanto riguarda le attività e le iniziative della Regione per gestire e promuovere il settore della mobilità.



Il sito offre, oltre che notizie sulla mobilità e sui trasporti in Emilia-Romagna, anche l'accesso immediato a diversi servizi di infomobilità per i cittadini: **Viaggiatreno** (applicazione realizzata da Trenitalia per fornire informazioni in tempo reale sui treni in circolazione in Emilia-Romagna), **Infotraffico** (che fornisce informazioni in tempo reale sulla viabilità di autostrade e strade statali dell'Emilia-Romagna)

e il **Travel Planner** della Regione Emilia-Romagna (che permette di progettare il proprio viaggio sui mezzi pubblici in regione). Quest'ultimo è uno strumento di infomobilità destinato agli utenti, consultabile su Mobiliter nella sezione "Costruisci il tuo viaggio", e fornisce informazioni sull'orario integrato del trasporto pubblico in Emilia-Romagna.

Data:	Lu, 08.06.09		
Ora:	12:00	<input checked="" type="radio"/> Partenza	<input type="radio"/> Arrivo
Da:	Indirizzo <input type="text"/>		
	Località: <input type="text"/>		
A:	Indirizzo <input type="text"/>		
	Località: <input type="text"/>		
Partenza / Arrivo			
altre opzioni			
Partenza - Arrivo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
			Tutti i collegamenti <input type="text"/>
CERCA		NUOVA RICERCA	

Ad oggi è stato raggiunto un grado di copertura pressoché completo di tutti i trasporti pubblici nella regione Emilia-Romagna ed un livello di precisione e di aggiornamento delle informazioni fornite paragonabile ad altri sistemi delle regioni europee più avanzate.

Il Travel Planner, che rappresenta in maniera integrata le possibilità di viaggio con mezzi pubblici di tutte le imprese che operano con finanziamenti regionali, si inserisce all'interno di un più ampio progetto che ha riguardato, a partire dal 2008, il

sistema di integrazione tariffaria (con l'avvio dei nuovi abbonamenti "Mi Muovo"), e che è fortemente connesso con la programmazione dei servizi.

Un altro importante strumento di comunicazione con gli utenti è **Ferroviaer**, il sito specifico del settore ferroviario della Regione, recentemente ristrutturato, che continua a diffondere le informazioni di natura tecnica e organizzativa sulle ferrovie regionali (Società di servizio, tariffe, orari, sicurezza e linee ferroviarie regionali).

Dal 2008 Ferroviaer ingloba i contenuti del sito Pendolarier. Offre ancora la possibilità di consultare e di iscriversi gratuitamente alla **newsletter "Pendolarier"**. Si tratta di uno spazio informativo, di comunicazione e di approfondimento dedicato al mondo dei pendolari, che nel 2008 ha visto l'uscita di 11 numeri, mentre nel 2009 ne sono stati già realizzati 4, con approfondimenti sugli eventi più significativi del settore.



Rientra tra gli strumenti di comunicazione con gli utenti anche il numero verde a chiamata gratuita **(800 388988)** collegato ad un "call center" dedicato, che offre informazioni sui servizi ferroviari e rac-

oglie opinioni e osservazioni degli utenti. Nel corso del 2008 il Call Center telefonico è rimasto attivo e ha svolto in particolare un servizio dedicato in occasione dell'avvio dei titoli di viaggio integrati "Mi Nuovo".

Numero Verde
800 388 988
 del servizio ferroviario in Emilia-Romagna

Coordinamento generale:

Paolo Ferrecchi, *Direttore Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità*

Coordinamento editoriale e di redazione:

Teresa Valentina Sblendorio, *Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità*

Realizzato grazie al contributo dei collaboratori, dei funzionari e dei dirigenti dei Servizi della Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità e dello staff di Direzione.

Realizzazione delle cartografie:

Mauro Di Lella, *Servizio Ferrovie*

Foto tratte dall'archivio fotografico dell'Agenzia stampa della Giunta regionale e dall'archivio della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità, realizzato a cura di

Gisella Gardi

Progetto grafico, impaginazione e stampa:

Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

Regione Emilia-Romagna

Assessorato Mobilità e Trasporti

Viale Aldo Moro, 38 - 40127 Bologna

Tel. 051 5273836-37 - Fax 051 5273834

assmobilita@regione.emilia-romagna.it

www.mobiliter.eu

Nella sezione dedicata alla documentazione sul trasporto pubblico è possibile consultare la versione integrale del Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna (aprile 2009).