

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

luglio 2010

Dati tratti dal “Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2010”



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.....	"	8
Gli investimenti regionali.....	"	9
Il parco autobus regionale.....	"	9
La mobilità ciclopedonale.....	"	12
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	14
Il mobility management aziendale.....	"	18
Infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	19
Il settore ferroviario	"	21
Le funzioni della Regione.....	"	21
Il settore ferroviario in cifre.....	"	21
Il contesto di riferimento.....	"	22
Il parco rotabile.....	"	24
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	25
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	27
I passeggeri trasportati.....	"	30
Lo sviluppo dei servizi.....	"	33
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale (CRUFER).....	"	35
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	36
Il settore stradale	"	40
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	40
Il settore stradale in cifre.....	"	41
La conoscenza della rete stradale.....	"	42
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	49
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	49
Gli investimenti per la rete stradale di interesse nazionale.....	"	55
La sicurezza stradale	"	58
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	58
La cultura della sicurezza stradale.....	"	62
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	65

Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	pag.	66
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	66
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	67
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	68
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	71
La logistica urbana.....	"	72
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	73
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	75
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	75
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	77
Il settore aeroportuale	"	78
Le funzioni della Regione.....	"	78
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	78
Il contesto di riferimento.....	"	79
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	79
Il settore idroviario	"	82
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	82
Il settore idroviario in cifre.....	"	82
Il trasporto merci idroviario.....	"	83
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	84
Gli strumenti di comunicazione	"	86

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 e i programmi regionali in questo ambito, oltre che di presentarne i relativi risultati.

Dall'edizione dello scorso anno il rapporto annuale si è aperto anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, diventando il **"monitoraggio della mobilità regionale"** e offrendo dunque un quadro sempre più completo sulle diverse aree di intervento in cui opera la Regione. Visto il livello di complessità e di dettaglio di questo documento, indirizzato prevalentemente a un target tecnico-specialistico, si è deciso di proseguire con la redazione di questa **pubblicazione di sintesi, rivolta invece a un pubblico meno esperto**, allo scopo di facilitare la comprensione delle dinamiche, dei processi e delle tendenze in atto nei diversi settori legati alla mobilità e al trasporto nella nostra regione.

Si parte con una panoramica sul settore **autofiloviario e mobilità urbana**, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su qualità del servizio, passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclopedonale, azioni di mobility management e 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 e 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 e sulle frequentazioni, lo sviluppo dei servizi, il rapporto con gli utenti, oltre che gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture.

A seguire viene presentato il **sistema di tariffazione integrata regionale**, avviato a settembre 2008 con il lancio di due abbonamenti annuali integrati, **"Mi Muovo"** e **"Mi Muovo Studenti"**, e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2009 con la promozione del progetto di "bike sharing & ride" regionale denominato **"Mi Muovo in bici"**, che consente di utilizzare anche la bicicletta grazie al titolo di viaggio Mi Muovo. L'obiettivo è dunque quello di arrivare alla realizzazione di una **carta unica della mobilità regionale** in grado di garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole.

Si prosegue con una panoramica sul settore **stradale**, con un'analisi sull'assetto della rete, sugli investimenti e sui dati di traffico disponibili, oltre che sul tema della sicurezza stradale e sull'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 e 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**, vengono riportati i principali dati di traffico dei quattro scali dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto con il panorama nazionale. Si prosegue con l'analisi sui dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati relativamente al settore **idroviario** (asta del fiume Po e idrovia ferrarese).

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.

L'Assessore Programmazione territoriale, urbanistica.

Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti

Alfredo Peri

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 e 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 delle cittadine e dei cittadini.

Il settore autofiloviario in cifre

Oltre 4,3 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**



116,6 milioni di Km/anno di servizi minimi e aggiuntivi (2009)



5.899 addetti (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



3.284 mezzi (3.177 autobus e 107 filobus)



1.031 km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti (2008)



Quasi 260 milioni di passeggeri all'anno (2009)



Oltre 11,6 milioni di euro per la trasformazione da benzina a gpl o metano di circa 20.000 veicoli (2009)

678 filtri antiparticolato (FAP) installati sui bus dal 2002. 1.121 autobus diesel su 2.056 sono dotati di FAP (2009)



222.554 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio (2009)



Oltre 610 milioni di euro nell'ambito degli Accordi per la qualità dell'aria



I dati economici relativi al 2009 sono preconsuntivi.

Circa 450 milioni di euro di investimenti stanziati (dal 1995 al 2009) per interventi per il trasporto pubblico e la mobilità di cui **circa 200 milioni per il rinnovo del parco autobus**. Dei 450 milioni di euro, **circa 366 milioni erogati 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 bus in ambito urbano nelle città principali, sia il servizio in ambito extraurbano.

In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate e operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Province e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. La Legge Regionale n. 10 del 2008 ha posto l'attenzione sulla necessità di razionalizzare il sistema del TPL 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 (vetture*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 sono offerti ogni anno quasi **116 milioni di km di servizi su “gomma” contribuiti dalla Regione per oltre 200 milioni di euro e dagli Enti locali per oltre 16 milioni.**

✱ risorse regionali e di altra fonte (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) per gli **investimenti** e per **interventi di natura infrastrutturale**, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e

filobus, alla mobilità ciclopedonale 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 dalle 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**).



Nel corso del 2009 la Regione ha avviato per la prima volta, in collaborazione con sette delle nove Agenzie per la mobilità, una **gara unica per l'analisi della qualità erogata e percepita del TPL**. Lo scopo è stato quello di analizzare la soddisfazione degli utenti del trasporto pubblico e la qualità del servizio offerto nei diversi territori dell'Emilia-Romagna, in modo da fornire alla Regione e alle singole Agenzie una serie di informazioni necessarie e utili alla programmazione e alla pianificazione dei servizi.

Le corse analizzate sono state tutte quelle in partenza dal capolinea nella fascia oraria compresa tra le 6.30 e le 20.30 per il servizio extraurbano e tra le 7.00 e le 20.30 per il servizio urbano, per un **totale di 5.805 corse monitorate**.

Per la **qualità erogata i parametri** analizzati sono stati:

- ☼ **puntualità**, con una percentuale di

soddisfatti intorno al 92% (dato medio regionale);

- ☼ **stato di pulizia e di integrità del**



parco mezzi, con un voto medio di 7,47 per la pulizia interna e 7,66 per quella esterna, su un totale di 2.223 corse monitorate;

- ☼ **vendita a bordo dei titoli di viaggio**, con una percentuale dell'87,7% per la vendita garantita e del 12,3% non garantita, su un totale di 1.734 corse monitorate;

- ☼ **informazioni alle paline e accessibilità alle fermate**, con una percentuale di soddisfatti del 91,4% su un totale di 908 paline monitorate;

- ☼ **gestione dei reclami**.

Per quanto riguarda invece la **qualità percepita**, sono stati **realizzati, a terra o a bordo dei mezzi, 12.256 contatti**, di cui solo 5.267 hanno accettato di essere intervistati. Di questi ultimi 3.060 utilizzano il servizio urbano (58,1%) e 2.707 quello extraurbano (41,9%). Il campione di intervistati risulta nella **maggioranza dei casi formato da donne** (60,6%) e da adulti più o meno giovani (rispettivamente il 25,3% dai 26 ai 40 anni e il 27,2% dai 41 ai 65 anni), mentre gli ultrasessantacinquenni registrano la percentuale più elevata di presenze sulle linee di trasporto urbano (12,9% contro 7,3%).

Dal punto di vista della **condizione professionale** la maggioranza assoluta degli intervistati è costituita da non occupati, in primo luogo studenti (30,7%) e pensionati (13,6%). I non occupati sono presenti



in misura maggiore nel servizio extraurbano (59,9% contro 54,1%).

Quanto alla **frequenza dello spostamento** il 49,8% degli intervistati ha dichiarato di utilizzare il TPL quotidianamente e in modo sistematico e il 33,6%, sempre con carattere di sistematicità, da 1 a 4 volte a settimana, con un **utilizzo maggiore nell'utenza del trasporto extraurbano** (il 52,9% si sposta tutti i giorni).



Il **41,8% degli intervistati si serve del biglietto di corsa semplice** per i suoi spostamenti e il 52,5% possiede invece un abbonamento. Le tipologie di abbonamento più diffuse sono quella mensile (27,5%) e quella annuale (21,7%).

La distribuzione di utilizzo dei titoli di viaggio evidenzia **che l'uso dell'abbonamento è particolarmente elevato sul servizio extraurbano** (56,6%), mentre il trasporto urbano si caratterizza per una percentuale di utilizzo del biglietto di corsa semplice più alta rispetto alla media (42,8%).

Gli intervistati nel 46,1% dei casi effettuano **spostamenti prevalentemente sistematici**, ossia per recarsi nel "luogo di lavoro/affari" (23,8%) e "andare a scuola/a studiare" (22,3%), mentre nel 33% dei casi si tratta di spostamenti quali acquisti, servizi, visite e svago.

✿ Il giudizio complessivo sul servizio

Il servizio di trasporto pubblico nella sua totalità è **valutato in maniera positiva dagli intervistati**, che nel 93,6% dei casi esprimono voti da 6 a 10, con un voto medio pari a 7,30 e con un livello di apprezzamento elevato sia per il servizio urbano (93,3% di soddisfatti) sia per quello extraurbano (94,1%).

Tutti gli aspetti relativi al servizio ottengono giudizi positivi: l'apprezzamento risulta più elevato per quanto riguarda il comfort del viaggio (93,6%), mentre la percentuale di soddisfatti più bassa, seppur elevata, si rileva in relazione all'attenzione all'am-

biente (84,8%). Anche l'organizzazione del servizio è valutata positivamente, soprattutto riguardo alla regolarità del servizio (91,9%) e alla durata del viaggio (91,8%).

Anche il **comfort del viaggio ottiene buoni livelli di soddisfazione:** la condotta di guida degli autisti, l'adeguatezza della temperatura interna e l'integrità del mezzo, raggiungono percentuali di soddisfatti superiori al 90%. L'aspetto per il quale la **soddisfazione è più bassa è quello dell'affollamento/possibilità di trovare posto**, che comunque registra giudizi positivi per il 79,2% degli intervistati.

Tra gli **aspetti dell'attenzione verso il cliente**, la soddisfazione maggiore si esprime in relazione all'acquisto dei biglietti a bordo dei mezzi (90,6%) e per la rete di vendita di biglietti e abbonamenti (94,1%), che ottengono anche i voti medi più alti.

Per quanto riguarda gli **aspetti relazionali del personale**, la soddisfazione maggiore si esprime in relazione a cortesia e disponibilità (92,1%) e comprensione (90,2%). Diverso apprezzamento per l'efficienza del servizio reclami, dove più che il personale incide lo "stato d'animo del contatto", che pur mostrando una soddisfazione comunque elevata (81,7%) ottiene un voto medio pari a 6,62.

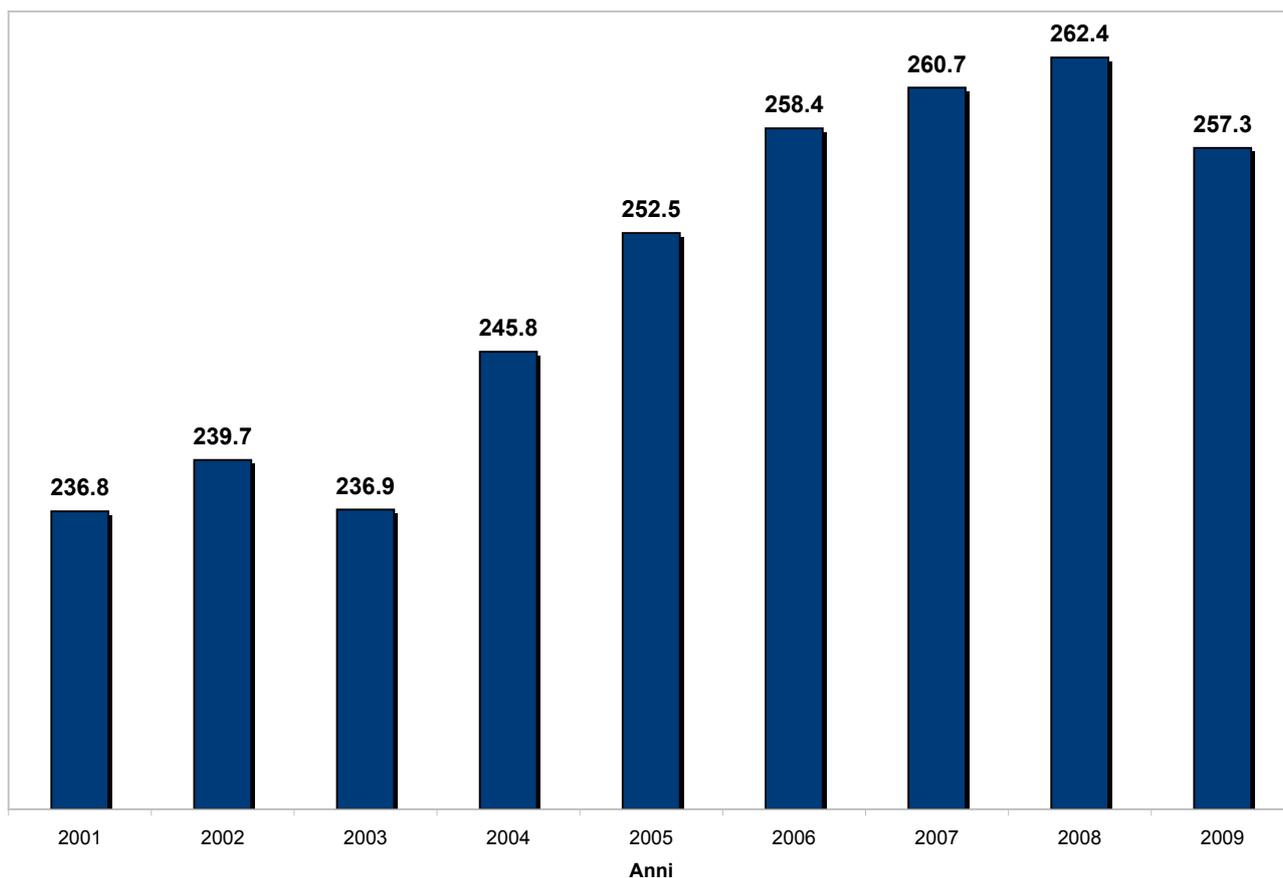
Anche il giudizio sull'abbonamento integrato regionale **"Mi Nuovo"** - naturalmente espresso dai soli intervistati che lo conoscono - è molto positivo: il **94,3% ne è infatti soddisfatto** e la sua valutazione in termini di voto medio è pari a 7,93, positivo su entrambi i servizi, con particolare apprezzamento in ambito extraurbano, dove la percentuale di soddisfatti raggiunge il 95,6%.

I passeggeri trasportati

Nel 2008 per i **viaggiatori trasportati** si è registrato un aumento dello 0,6% rispetto all'anno precedente, per un ammontare di **circa 262 milioni di passeggeri all'anno**. Il dato 2009, pur se non ancora definitivo, presenta invece un calo di circa il 2% rispetto al 2008, giustificato in parte dalle ripercussioni della recessione economica che ha colpito anche i consumi della mobilità.



Passeggeri trasportati
(2001-2009)



Gli investimenti regionali

Tra il 1995 e il 2006 la Regione ha investito complessivamente oltre **215 milioni di euro** (di cui oltre l'80% già liquidati) **per interventi dedicati al miglioramento e alla qualificazione del trasporto pubblico e della mobilità urbana** nell'ambito delle principali città dell'Emilia-Romagna, riservando un'attenzione particolare al problema della sostenibilità ambientale.



Queste le principali tipologie di opere co-finanziate dalla Regione:

- ✱ interventi di mobilità urbana, con il 38% sul totale degli investimenti regionali programmati;
- ✱ **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con il 33%;
- ✱ **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con il 19%;
- ✱ **interventi per la sicurezza stradale**, con il 10%.

Nel 2009 invece è stata approvata la programmazione finanziaria dei **contributi regionali per l'annualità 2009**, relativa ai nuovi Accordi di Programma per la mobilità sostenibile 2007-2010, ammettendo al finanziamento **35 interventi**, grazie a un contributo regionale di **oltre 9,4 milioni di euro**, che ha attivato risorse di investimento di oltre 20,3 milioni di euro.

In particolare si tratta di:

- ✱ **interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità**, con circa 6,8 milioni di euro relativi soprattutto all'infomobilità del trasporto pubblico locale e all'interscambio modale ferro-gomma-bici;



- ✱ **interventi di potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana**, con oltre 2,6 milioni di euro relativi in primo luogo alla messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della regione.

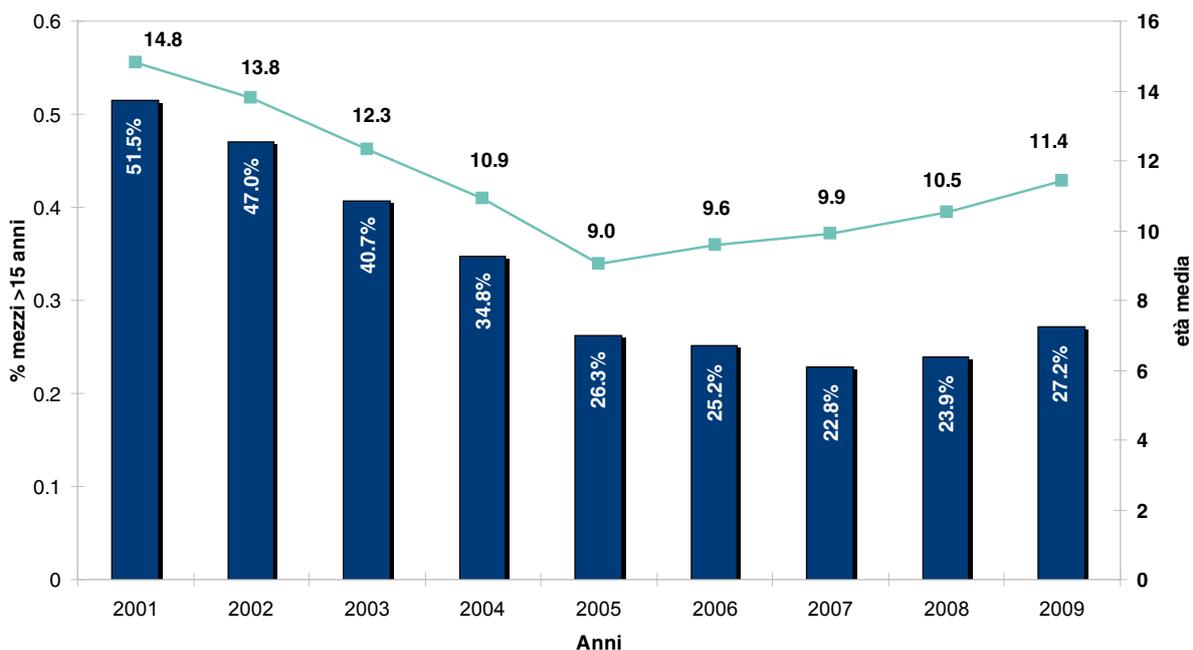
Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2009, ammonta a **3.284 mezzi** (di cui 3.177 autobus e 107 filobus), con un'**età media** che, dopo 5 anni di decremento, è tornata a crescere di oltre 2 anni, attestandosi intorno agli **11 anni**. Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato inoltre a un **aumento significativo degli autobus dotati di pedana** (presente, secondo il dato 2009, sul 31,5% dei bus, rispetto al 28,4% del 2008) e di **impianto di condizionamento** (70,9%, rispetto al 67,4% dell'anno precedente).



Età media e incidenza mezzi con età superiore a 15 anni

(Anni 2001- 2009)

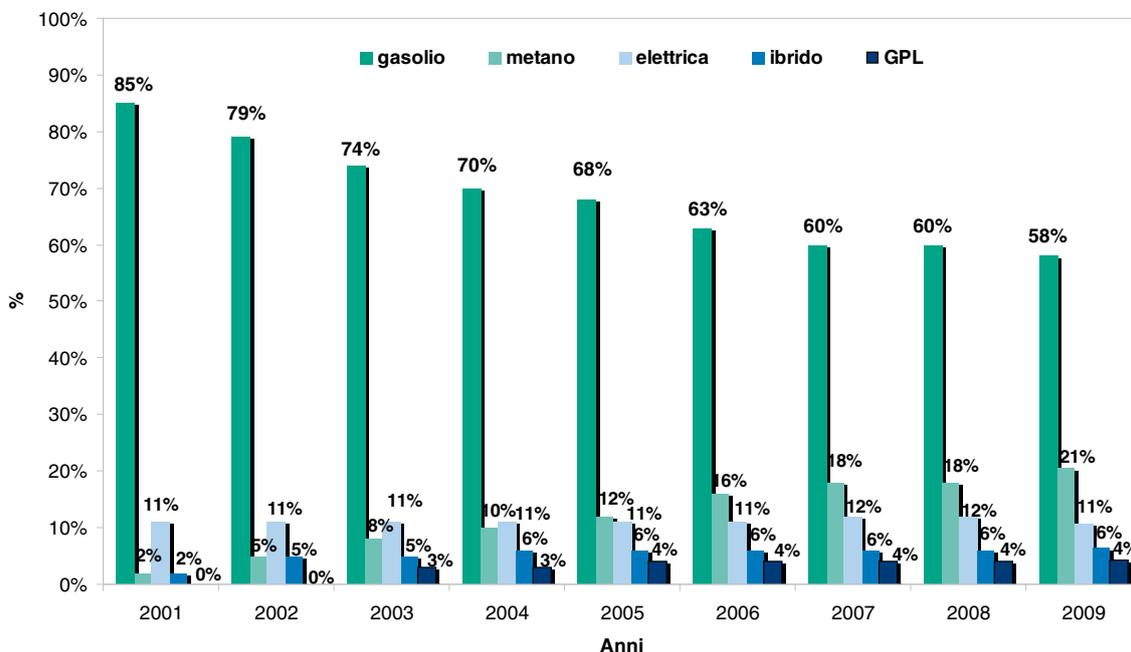


Dal 2001 al 2009 c'è stato inoltre **un incremento dei bus a metano** (dal 2% al 21%) e **un decremento dei bus diesel** (dall'85% al 58%), contribuendo in modo significativo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.



Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(Anni 2001- 2009)



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**. Questa la composizione del parco autobus per classe ambientale: euro 0 (17%), euro 1 (5%), euro 2 (32%), euro 3 (26%), euro 4 (1%), euro 5 (8%), EEV (5%), ULEV (5%), ZEV (1%).

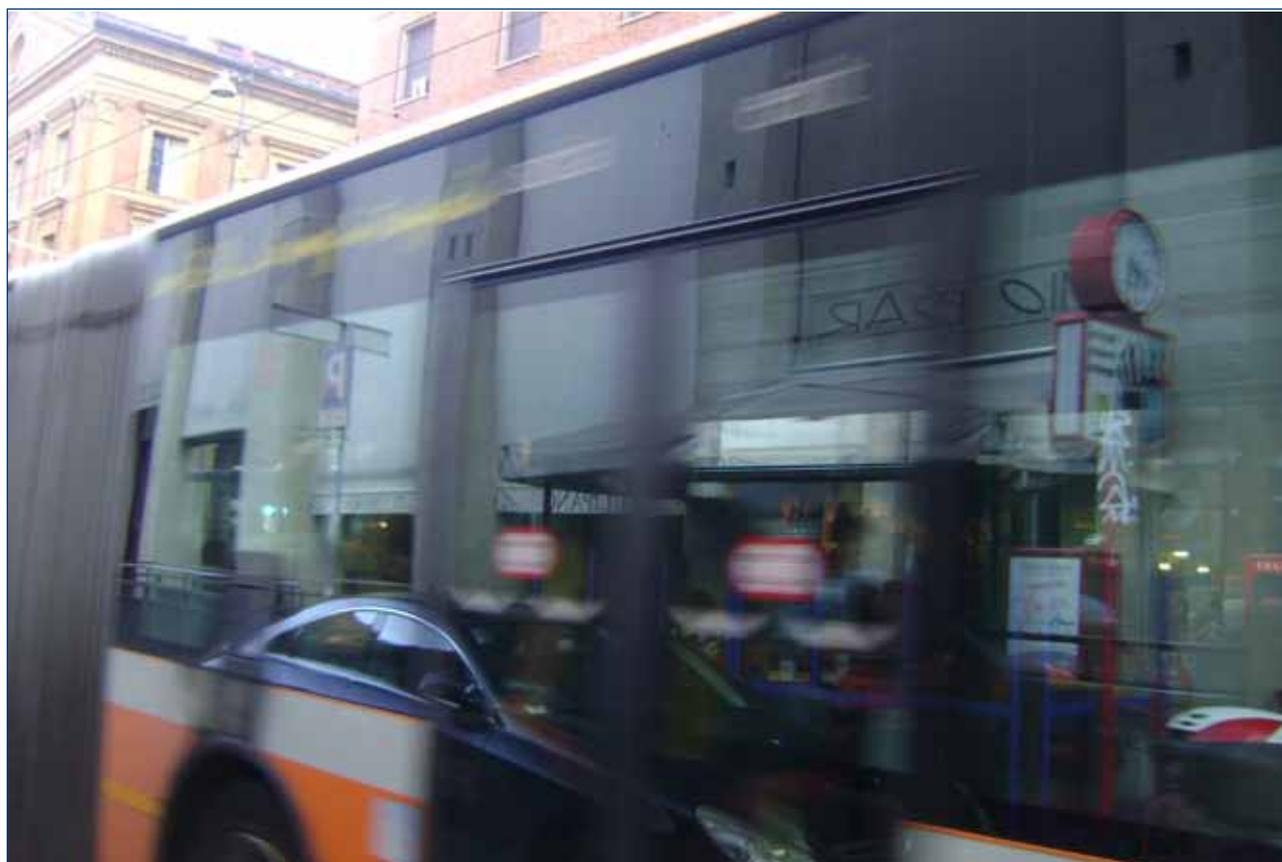
Nel corso del 2009 si sono perfezionati i programmi di sostituzione autobus da parte della Regione, che hanno previsto un finanziamento regionale complessivo a partire dal 1998 di **oltre 170 milioni di euro**. **Grazie a questo contributo le Aziende dell'Emilia-Romagna hanno potuto rinnovare il proprio parco mezzi con 1.430 nuovi bus** dotati dei più elevati standard qualitativi, con un rinnovo di circa il 44% del parco circolante.

La Regione per il triennio 2008-2010 ha inoltre a disposizione ulteriori **30 milioni di euro per la sostituzione di almeno 150 autobus e filobus** con

nuovi mezzi a basso impatto ambientale.

Sempre nell'ottica della sostenibilità ambientale si collocano gli oltre **5 milioni di euro di finanziamenti regionali**, programmati a partire dal 2002, che hanno permesso alle aziende di TPL di installare **678 filtri antiparticolato (FAP)** sui propri autobus. Secondo il dato 2009, **1.121 autobus diesel su 2.056 sono datati di FAP** (54% del parco circolante).

Inoltre nel 2009 la Regione ha avviato, in collaborazione con Clickutility, uno studio sul tema dell'**eco-guida**, che riguarda sia i conducenti degli autobus che gli addetti alla manutenzione. Grazie a quest'indagine è stato stimato che in regione, con alcuni accorgimenti nella guida come cambiare marcia il prima possibile, mantenere una velocità costante, limitare l'uso dei freni e spegnere il motore in coda, insieme a una corretta manutenzione del mezzo, si possa arrivare a una **riduzione nel consumo di carburante, e di conseguenza di immissione di inquinanti in atmosfera, tra il 5 e il 15%**.



La mobilità ciclopedonale

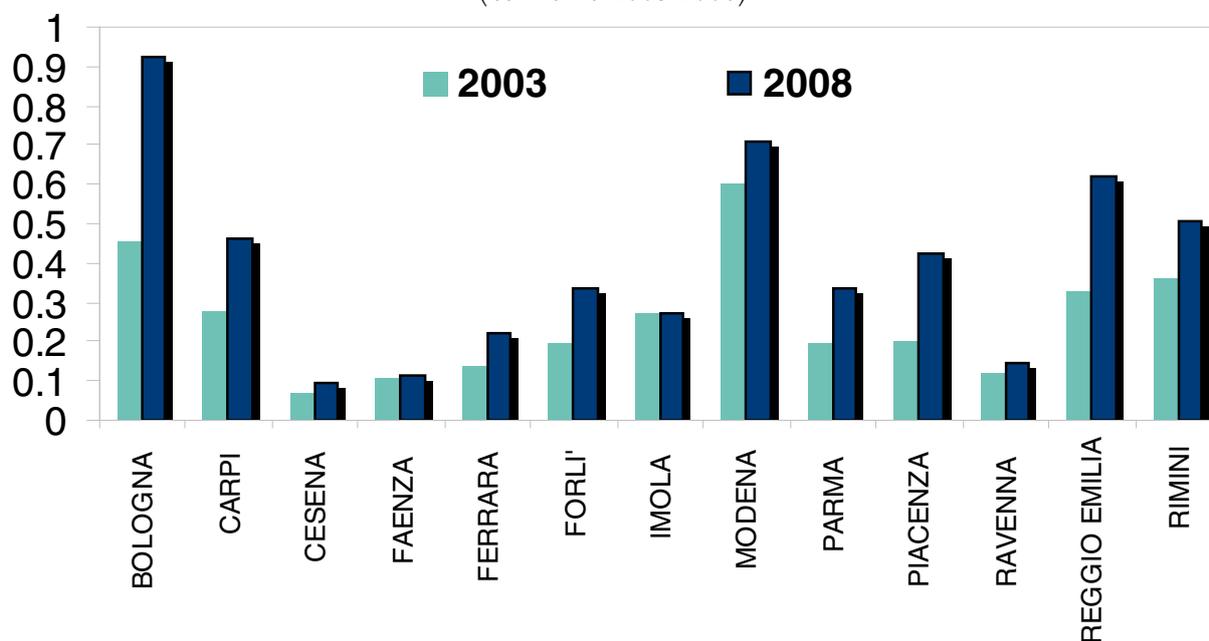
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente correlato con l'abbattimento dell'inquinamento ambientale, la sicurezza dei trasporti, il miglioramento della qualità della vita e la percezione del paesaggio e del territorio.

In Emilia-Romagna si registra un **aumento significativo dei km di piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane: si è passati infatti **dai 405 km del 2000 ai 1.031 del 2008**.

Guardando alla situazione dei singoli comuni e in particolare alla percentuale di km di piste ciclabili rispetto al totale della rete viaria, si segnala il **maggiore valore nel comune di Modena** (circa 11%) e un forte incremento a **Bologna e Reggio Emilia**, che raddoppiano la percentuale nel periodo considerato.

Km di rete ciclabile sul totale della rete viaria comunale

(Confronto 2003-2008)



In questo settore la Regione ha stanziato a partire dal 1994 **oltre 35 milioni di euro per realizzare interventi** che riguardano soprattutto **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) ma anche la **rete viaria extraurbana**, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani.

Inoltre, grazie alla programmazione finanziaria degli interventi previsti dai nuovi Accordi di program-



ma per la mobilità sostenibile 2007-2010 per l'anno 2009, sono stati **finanziati oltre 2,6 milioni di euro per la realizzazione di 14 interventi** che prevedono la messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della regione, per una spesa complessiva prevista di oltre 5,6 milioni di euro.

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



Rientra in questo quadro il **"Patto" firmato dalla Regione** nel giugno 2009 insieme alle realtà associative più impegnate sui temi della sostenibilità ambientale, **Fiab, Legambiente, UISP e WWF**, allo scopo di implementare lo sviluppo della rete attraverso azioni di promozione della cultura ciclabile. Favorire le politiche di mobility management, promuovere la mobilità ciclistica nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, realizzare percorsi ciclabili sui tracciati ferroviari dismessi (già a gennaio 2010 è stato siglato un accordo tra Regione e RFI per realizzare il collegamento ciclopedonale sulla Bologna-Verona), potenziare la rete regionale del servizio di noleggio biciclette inserendoli all'interno del sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Muovo": sono solo alcune delle principali attività previste da questo accordo.

Anche la **qualificazione della segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie** per promuovere l'integrazione treno-bicicletta è uno dei progetti promossi dalla Regione, in collaborazione con RFI Spa e Fiab, che vedrà entro il 2010 la fornitura di **151 nuovi pittogrammi** da installare in particolare di fianco agli ascensori, lungo i binari, negli atrii ecc. per segnalare i depositi bici attrezzati. Oltre alla segnaletica, RFI monterà una canalina in corrispondenza delle rampe di scale (dove la larghezza lo consenta) per agevolare il trasporto delle biciclette dal sottopassaggio al binario.

Sempre nel 2009 è stato poi avviato uno studio per realizzare **l'Atlante digitale regionale dell'intermodalità treno-bicicletta**, che fornirà una mappatura completa della rete delle piste ciclabili esistenti intorno alle principali 58 stazioni della regione e che servirà per pianificare meglio gli interventi di valorizzazione dell'intermodalità treno-bici.



E' in corso di realizzazione anche un **progetto di natura educativa e partecipativa**, che servirà alla progettazione e alla realizzazione di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei **percorsi pedonali casa-scuola**. Per questa iniziativa la Regione ha previsto un finanziamento di 500 mila euro complessivi, che copriranno sia l'attività di progettazione partecipata che la realizzazione delle opere.

L'impegno a favore della qualità dell'aria

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione Emilia-Romagna è molto 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.

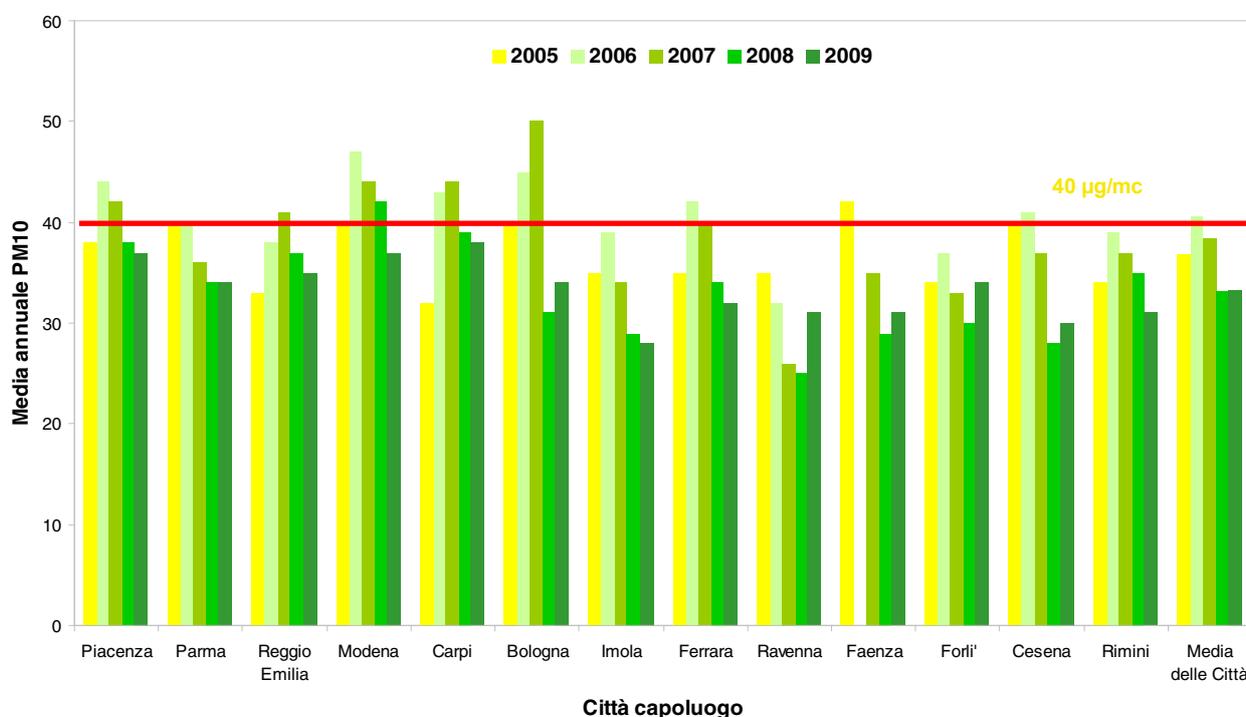
Per questo la Regione svolge un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane della regione dalle centraline dell'AR-PA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci e dalla cui analisi è possibile tracciare una tendenza significativa sulla qualità dell'aria.

Quanto alla **media annua di PM₁₀** nel 2009 la rilevazione ha registrato un **valore largamente inferiore**



alla norma, anche se permangono i livelli di **criticità per il numero di superamenti dei limiti giornalieri**. La media annuale rilevata nelle 13 città della regione con popolazione superiore a 50.000 abitanti è stata di **circa 33 µg/mc**, confermando sostanzialmente il valore 2008 e consolidando la tendenza alla diminuzione del periodo 2005-2009 (-10% rispetto al 2005). Inoltre sempre nel 2009 nessuna delle 13 città ha superato il valore limite annuale normativo per la protezione della salute fissato in 40 µg/mc.

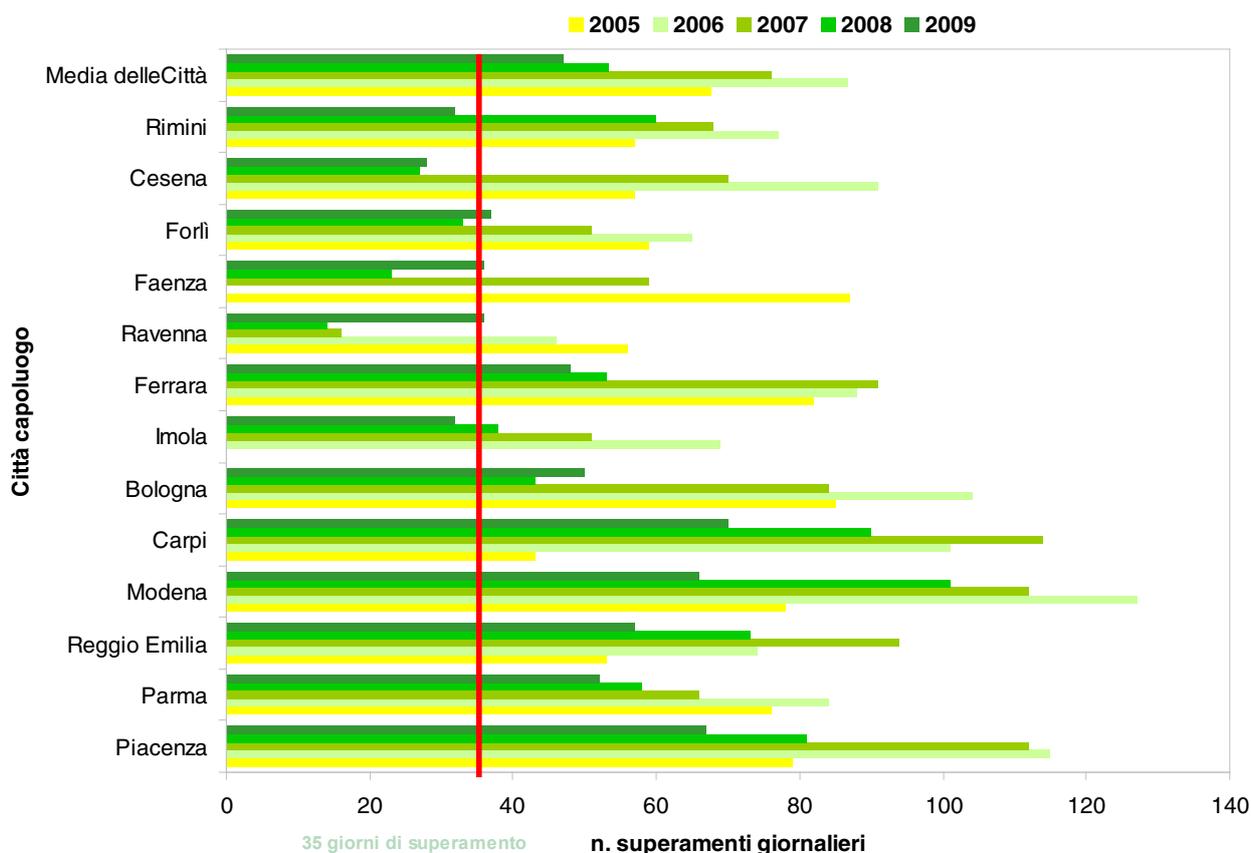
Media annua del PM₁₀ nelle 10 città capoluogo (2005-2009)



Nel 2009 il valore limite normativo giornaliero del PM₁₀ di 50 µg/mc è stato superato 47 volte nella media delle 13 città maggiori. Risulta quindi di circa 1/3 superiore al limite massimo che non deve

essere superato oltre ai 35 giorni nell'anno, ma in ulteriore diminuzione del 10% rispetto al 2008, confermando la **tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2008**.

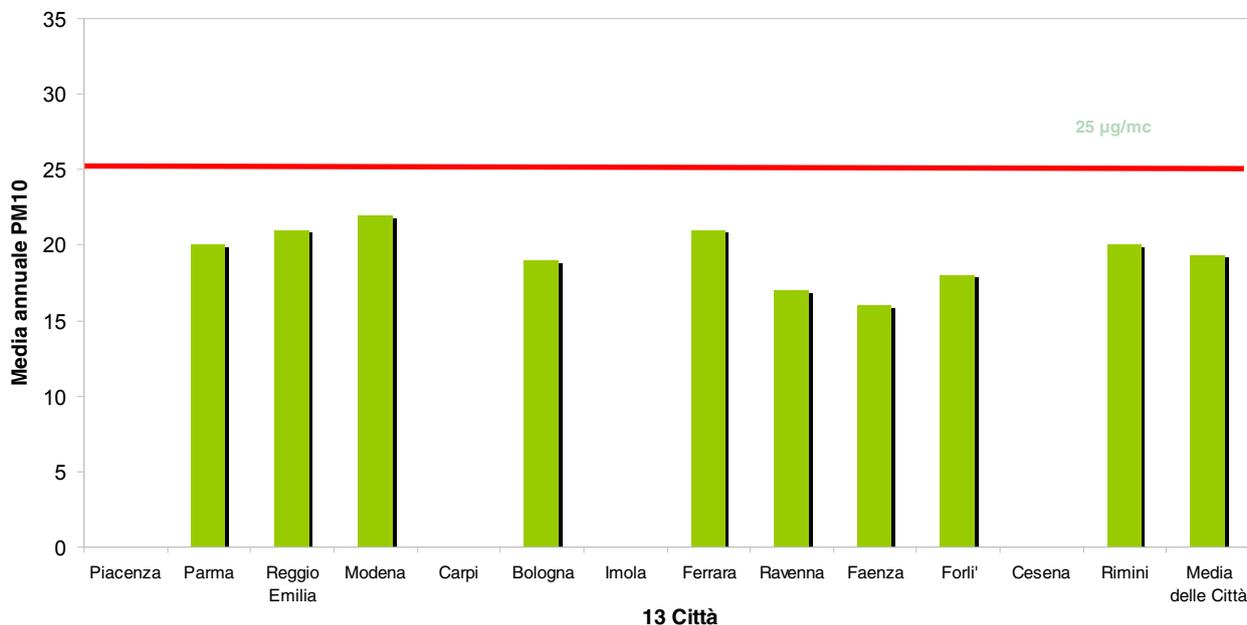
N. superamenti giornalieri del PM₁₀ nelle 10 città capoluogo (2005-2009)



Nel 2009 la rilevazione della qualità dell'aria nelle aree urbane della regione Emilia-Romagna ha riguardato anche il **monitoraggio del PM_{2,5}**, registrando un valore medio nelle 13 città della regione con popolazione superiore a 50.000 abitanti di **circa**

19 µg/mc, quindi al di sotto del valore limite di 20 µg/mc previsto per il 2015. Nel 2009 nessuna delle 9 città monitorate ha superato il valore limite annuale normativo per la protezione della salute.

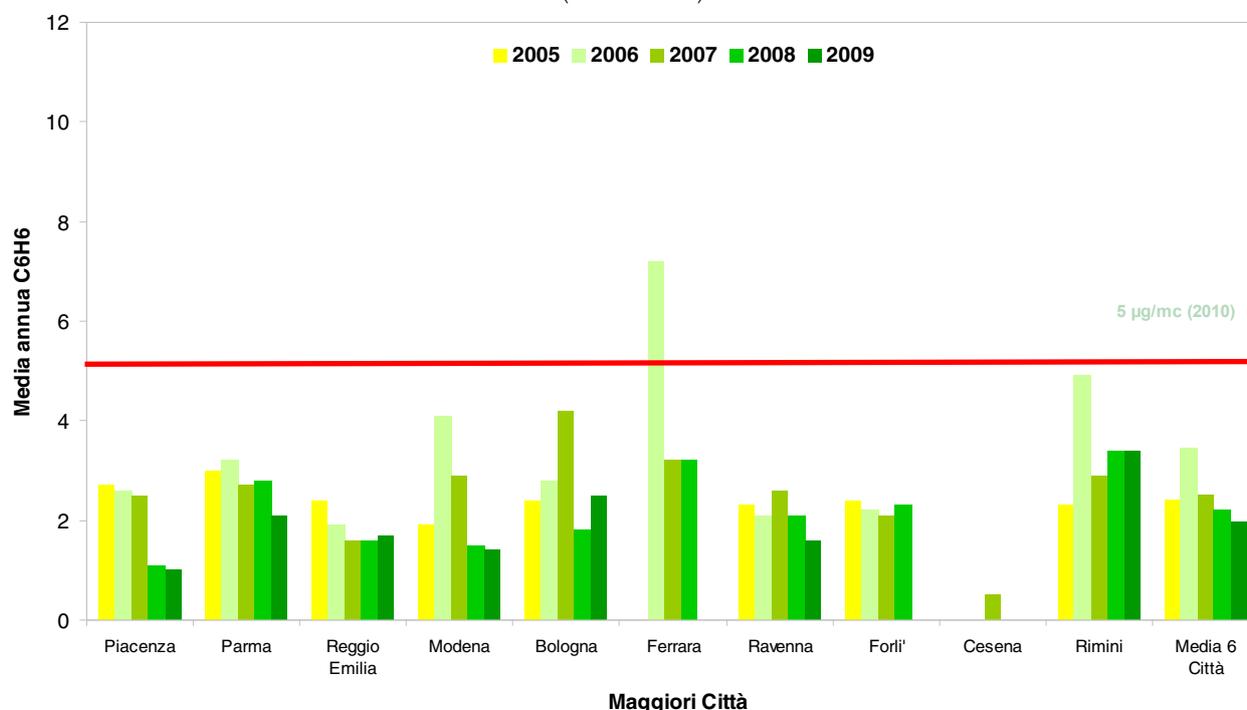
Media annua del PM_{2,5} nelle città con popolazione superiore a 50.000 abitanti (2009)



Nel 2009 la **media annuale del benzene C₆H₆** rilevata nelle maggiori città della regione è stata di circa 2 µg/mc, in calo del 10% rispetto al valore dell'anno precedente, confermando la tendenza alla

diminuzione del valore nel periodo 2005-2009. Tutte le città restano al di sotto del valore limite annuale normativo al 2010 di 5 µg/mc.

Media annua C₆H₆ nelle 10 città capoluogo (2005-2009)



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, sottoscritto il 15 ottobre 2009, ribadisce una serie di **misure sul fronte del traffico volte a ridurre l'inquinamento atmosferico**: dall'1 novembre 2009 e fino al 31 marzo 2010 (mesi considerati più a rischio di smog), nei comuni capoluogo e in quelli superiori ai 50 mila abitanti, è previsto lo **stop della circolazione** - dal lunedì al venerdì - **dei veicoli più inquinanti**, mentre dal 7 gennaio 2010 si aggiunge il blocco totale della circolazione ogni giovedì dalle ore 8,30 alle 18,30. Possono circolare i veicoli elettrici, ibridi, benzina e diesel purché conformi alle direttive euro 4 ed euro 5, a gas metano e gpl, in car pooling o car sharing e i diesel se con filtro antiparticolato.

L'impatto positivo di questi “patti”, che vedono **un'adesione volontaria sempre più forte da parte degli enti coinvolti** (si è passati infatti dai 47 Comuni sottoscrittori del I Accordo ai 90 dell'ultimo, per una popolazione di oltre 2,7 milioni di abitanti, pari a circa 2/3 dell'intera popolazione regionale), è evidente: dal primo accordo del 2002 le polveri sottili PM10 sono calate del 15% e tra il 2002 e il 2008 sono diminuiti anche gli altri inquinanti (-11% biossido di azoto, -51% benzene e -73% monossido di carbonio).



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

Dal 2001 al 2010 la Regione Emilia-Romagna ha realizzato diversi interventi strutturali nell'ambito degli Accordi per la qualità, per una cifra di **oltre 610 milioni di euro**, di cui circa 380 milioni tra il 2007 e il 2010.

Un'altra iniziativa realizzata dalla Regione per cercare di ridurre le emissioni inquinanti causate dal trasporto è il finanziamento, a partire dal 2006, di **oltre 11,6 milioni di euro destinati alla trasformazione dei veicoli da benzina a GPL o metano**, dalla classe ambientale pre-euro fino agli euro 4. Sono **circa 20.000 le auto trasformate** al 31 dicembre 2009.



Inoltre è stato concesso un finanziamento regionale di **700 mila euro al Comune di Bologna** per sperimentare **l'installazione di filtri antiparticolato (FAP) su circa 350 veicoli commerciali leggeri diesel**, mentre nel marzo 2010 è stata prevista la concessione di un altro contributo, di oltre **1,8 milioni di euro** (di cui la metà finanziata dal Ministero dell'Ambiente) destinato **agli altri otto bacini provinciali**. Grazie a questo finanziamento saranno installati **circa 900 FAP**.

L'impegno della Regione a favore della qualità dell'aria si realizza anche mediante la promozione e la realizzazione di studi sulle miscele di carburanti, come quello che ha valutato i costi e i benefici dell'uso della **miscela metano-idrogeno** quale piattaforma per abbattere gli inquinanti e consentire l'introduzione e il successivo sviluppo della tecnologia

che si basa sull'idrogeno nel settore dei trasporti. A seguito di questa indagine la Regione ha messo a disposizione delle Aziende ATM di Ravenna e ATR di Forlì-Cesena un contributo di **200.000 euro (per ciascuna azienda) per acquistare due autobus per la sperimentazione della miscela di idrogeno e metano**. I risultati di questa sperimentazione, disponibili da giugno 2009, sono stati positivi sia in termini ambientali (riduzione delle emissioni inquinanti), che energetici (miscelare idrogeno al metano aumenta l'energia a disposizione del motore). È forte inoltre l'impegno regionale nella partecipazione a progetti europei dedicati al tema della **mobilità sostenibile**:

- ✱ **COMPRO**, avviato nel 2007 grazie a un finanziamento della Commissione europea, ha permesso 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 portando nel 2009 alla stesura di un contratto tipo per poter aderire ad un acquisto condiviso di bus ecologici;

- ✱ **MHYBUS**, avviato a gennaio 2009 nell'ambito della linea di finanziamento europeo LIFE, allo scopo di sviluppa-



re un prototipo di autobus in grado di utilizzare la miscela di idrometano con una percentuale di idrogeno di almeno il 15% e di valutarne gli effetti su larga scala;

- ✱ **MIMOSA**, coordinato dal Comune di Bologna e avviato nel 2008 grazie a un finanziamento europeo, ha come obiettivo quello di organizzare una serie di attività che mostrino i benefici derivanti dall'adozione di forme di mobilità sostenibile e che fungano da stimolo per le altre città europee.



Il mobility management aziendale

La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a **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 Giunta regionale nel luglio 2003.

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico (autobus e treni) a condizioni estremamente vantaggiose è una delle principali attività di mobility management svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.262 abbonamenti sottoscritti nel 2009** (1.785 autofiloviari e 477 ferroviari relativi a Trenitalia), **su un totale di circa 3.000 collaboratori**, con un incremento di circa il 13% rispetto al 2004.



Oltre a concedere abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, la Regione gestisce anche i **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 a questi parcheggi.

Per incentivare l'uso condiviso del mezzo individuale inoltre la Regione riserva parcheggi aziendali ai collaboratori che aderiscono al **car-pooling** in qualità di conducenti, concedendoli gratuitamente a chi trasporta almeno due colleghi. Sulla Intranet regionale è stato attivato un servizio web (denominato **Together**), che intende favorire e agevolare l'incontro fra coloro che manifestano il proposito di trasportare sulla propria vettura colleghi con esigenze simili in termini di orari, direttrice geografica e abitudini

di viaggio e coloro che si rendono disponibili a effettuare i propri spostamenti avvalendosi di questa modalità condivisa. Attualmente sono 34 gli iscritti al sistema Together, e 16 i collaboratori che utilizzavano già in passato il car-pooling, per un totale di **50 collaboratori**.

La Regione è impegnata anche nell'incentivazione del **car sharing**, un servizio innovativo a condizioni estremamente favorevoli riservate ai collaboratori regionali, realizzato in collaborazione con l'azienda di trasporti ATC Spa di Bologna. Attualmente è utilizzato da **19 dipendenti**, rispetto ai 2 del 2003.

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 questo sistema verrà affiancato a breve anche il servizio di bike sharing aziendale effettuato con **10 mezzi a pedala**



lata assistita, installati in 2 diversi punti di prelievo. Inoltre nel 2009 sono stati realizzati una serie di **interventi per migliorare l'accessibilità alle sedi regionali**, che hanno portato alla sostituzione di 192 stalli per biciclette con modelli più sicuri e che hanno incrementato notevolmente il numero di posti bici a disposizione.

Nell'ambito delle attività di mobility management la Regione partecipa in qualità di coordinatore, nell'ambito del Programma Interregionale Power, al **progetto europeo ITACA**, avviato nel luglio 2009 allo scopo di sviluppare azioni di mobility management, perseguire la riduzione di emissioni inquinanti e l'efficienza nell'uso delle risorse e sfruttare al massimo le tecnologie innovative.

Nel corso del 2009 inoltre è stato realizzato un **monitoraggio** sulle azioni predisposte e attuate dagli

Enti locali che rivestono il ruolo di **mobility manager d'area**: è emerso che a livello regionale, nei diversi contesti provinciali, sono **110 le aziende interessate** complessivamente dal coordinamento d'area effettuato dai Comuni di Bologna, Parma, Forlì, Ferrara, Reggio Emilia e dalle Agenzie per la mobilità di Modena, Ferrara e Piacenza, con un coinvolgimento di **102.775 collaboratori**.

La Regione svolge anche un monitoraggio sul **servizio di car sharing regionale**:

- ✱ quello **aderente a ICS (Iniziativa car sharing)** è presente a **Bologna e Parma** (a Rimini è cessato a marzo 2009 e a Modena di recente), con un'offerta di **75 vetture "ecologiche"** dislocate in **51 punti di prelievo**. Rispetto alle prime applicazioni di car sharing in Emilia-Romagna si è assistito a un aumento progressivo del numero di utenti, in linea con il trend nazionale: a livello regionale nel 2009 hanno aderito a questa iniziativa 1.709 utenti, a fronte dei 925 del 2003;
- ✱ quello **non aderente a ICS** è presente in modo significativo a **Reggio Emilia**, con **102 utenti e 45 autovetture (e scooter)** a basse emissioni inquinanti. Questi i dati relativi al 2009: 1.229 corse, 744.000 km percorsi e 82.800 ore di utilizzo. A questa modalità si affianca anche il **servizio di noleggio di oltre 300 furgoncini elettrici** per il trasporto di persone e merci a servizio delle attività commerciali in area urbana.

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 questo tipo di interventi, anche attraverso Intese e Accordi con i soggetti interessati, interviene nelle diverse procedure di approvazione e svolge attività per ottenere i relativi finanziamenti statali.

Queste le opere previste nel **bacino di Bologna**:

- ✱ la **Metrotranvia** Linea 1 (Fiera Michelino-Borgo Panigale Normandia), con una lunghezza complessiva di 12 km, 24 fermate, una capacità di

trasporto prevista di 6.600/7.200 passeggeri per ora di destinazione e una frequenza massima del servizio di 2 minuti. Il costo totale dell'intera linea 1 è di oltre 788 milioni di euro (compresa IVA e oneri). Il CIPE nel luglio 2009 ha approvato il progetto definitivo;

- ✱ 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** (i lavori sono cominciati il 16 settembre 2007), con un percorso di 18,93 km, 105 fermate e 42 mezzi in esercizio. Il costo complessivo dell'intervento è previsto in oltre 182 milioni di euro, con un contributo del Ministero competente del 60%. La Regione Emilia-Romagna ha confermato gli oltre 4 milioni di euro di finanziamento 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 tracciato è di circa 5 km; il sistema si basa su convogli leggeri, di lunghezza limitata e a guida automatica (capacità circa 200-220 passeggeri). 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. Il tracciato verrà affiancato alla linea ferroviaria Bologna-Ancona, con l'utilizzo di mezzi a guida assistita e a trazione elettrica. Il costo dell'opera è di oltre 92 milioni di euro. La Regione partecipa con un finanziamento di oltre 7,5 milioni di euro per l'infrastruttura e di oltre 2,5 milioni di euro per l'acquisto di veicoli.

Il **bacino di Parma** è interessato dal **Sistema di trasporto Autostrada-Stazione FS-Campus Universi-**

tario (Linea A) e **Aeroporto-Stazione FS** (Linea C). La lunghezza del tracciato è di 10.992 metri (di cui 6.222 in galleria), la capacità di trasporto è di circa 240 posti, con 17 fermate e un servizio con frequenza di 5 minuti nell'ora di punta; il sistema è però in grado di garantire una frequenza massima di 3 minuti. Attualmente il costo previsto dell'opera, comprensivo dei convogli, è di oltre 340 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**: 2 linee per 15 km complessivi, 29 fermate e 25 vetture della capienza di circa 180 passeggeri, con una frequenza di tran-

sito di circa 5 minuti su 15 ore al giorno. Il quadro economico del progetto, presentato al Ministero nel 2005, è di oltre 408 milioni di euro, compreso il materiale rotabile. Attualmente si sta analizzando una nuova ipotesi progettuale di metrofilovia, che non invalida il progetto già presentato al Ministero visto che individua lo stesso tracciato, per una lunghezza di 14 km, con filobus formati da due carrozze lunghe 18 metri, 29 coppie di fermate, con una frequenza di 5 minuti al mattino e 10 al pomeriggio. I mezzi percorrerebbero così 1 milione e 200 mila km all'anno, per un numero stimato di passeggeri di 4 milioni e mezzo. Il costo stimato per la realizzazione della metrofilovia è di oltre 91 milioni di euro, inclusi i mezzi.

Il settore ferroviario

Le funzioni della Regione

La Regione Emilia-Romagna, con la Legge Regionale n. 30 del 1998, ha dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale, perfezionatesi negli anni successivi con il trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie in concessione o in ex gestione commissariale governativa (e dei treni utilizzati per erogare i servizi sulle stesse linee) e con l'attribuzione dei servizi ferroviari di propria competenza svolti anche sulla rete nazionale.

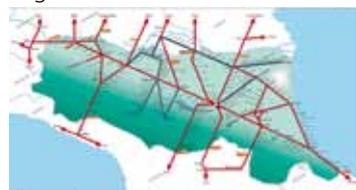
In particolare, in materia di trasporto ferroviario re-

gionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico**, escluse le 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, e 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

1.400 km di rete ferroviaria, 1.050 di competenza statale e 350 di competenza regionale



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

Consorzio Trasporti Integrati

264 stazioni attive



Circa 400 milioni di euro di investimenti (50% per interventi infrastrutturali e 50% per l'acquisto di nuovi treni)



Circa 600 (tra carrozze e locomotori). **Nuovi treni finanziati dalla Regione:** Trenitalia (7 "Minuetto"; 4 treni a doppio piano "Vivalto"; 5 TAF); FER (8 automotrici a tre casse, 6 composizioni a 2 piani)



Più di 900 treni al giorno



Oltre 118 milioni di euro di corrispettivi contrattuali nel 2010 al Consorzio Trasporti Integrati per l'erogazione dei servizi ferroviari



Oltre 18 milioni di treni*km nel 2010



130.000 viaggiatori al giorno; oltre 38 milioni di passeggeri sui servizi ferroviari di competenza regionale (dato 2010)



Oltre 10 milioni di euro di riduzione di corrispettivi contrattuali alle imprese ferroviarie per mancato rispetto di standard di qualità (dal 2002 al 2009)

Circa 13 milioni di euro a FER per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale



Circa 1.800 addetti del settore ferroviario regionale



Il contesto di riferimento

La gestione delle linee ferroviarie regionali è affidata con concessione ed è disciplinata con specifici **“Contratti di Servizio e di 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 Programma) con le Società Ferroviarie (FER Srl, Consorzio ACT di Reggio Emilia, ATCM Spa di Modena e ATC Spa di Bologna);
- ▶ un Contratto di Servizio con Trenitalia Spa 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: completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione



Emilia-Romagna, il 31 marzo 2008 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio (della durata di 3 anni, eventualmente rinnovabile per altri 3) con il **Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore della gara. Nel 2008 quindi ci sono stati due distinti periodi di gestione: nel primo semestre sono stati prorogati i Contratti di Servizio esistenti con le imprese ferroviarie, mentre nel se-

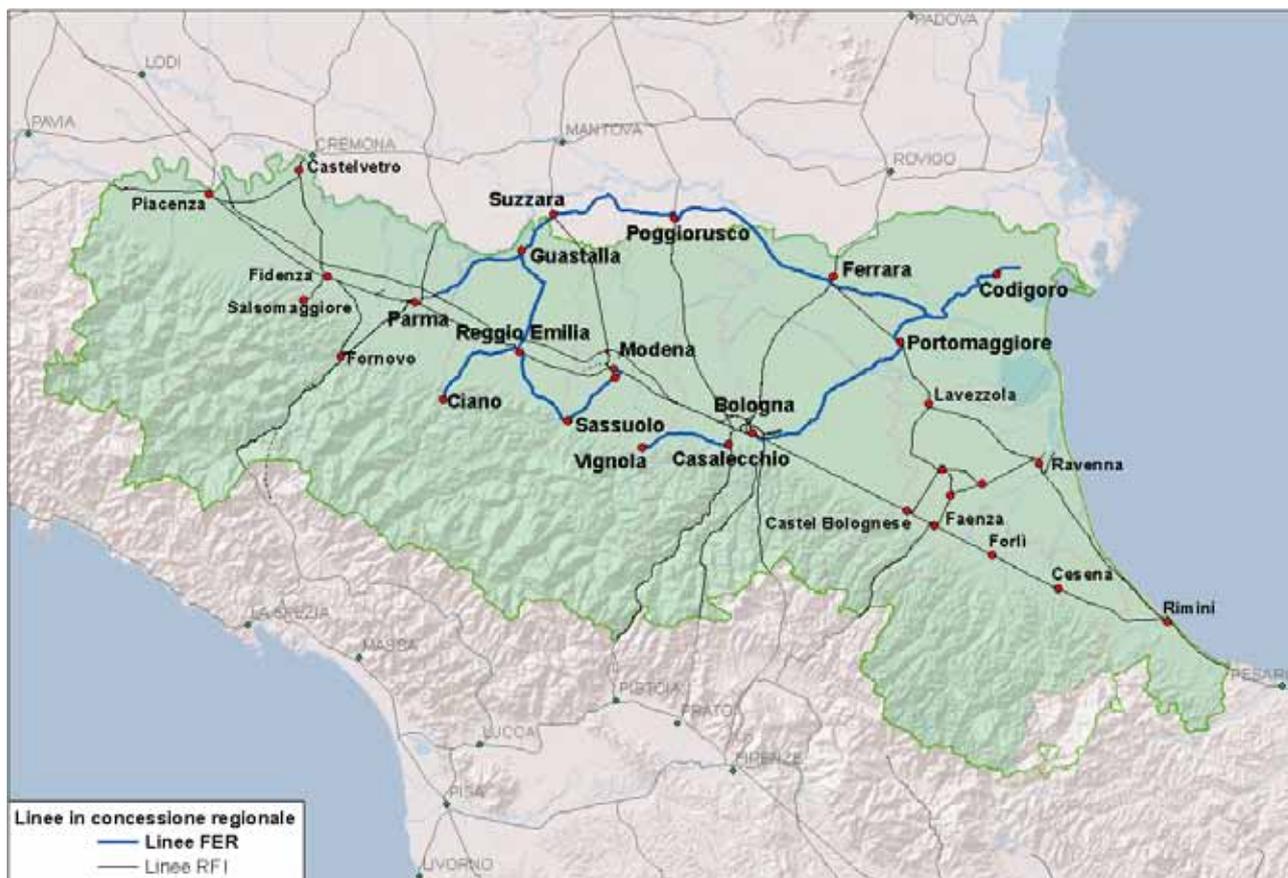
condo semestre è stato gestito il contratto con il Consorzio, che ha previsto nel 2009 **un'offerta ferroviaria complessiva di 17.140.423 milioni di treni*km, per un corrispettivo annuo di 103.588.823,17 euro**. Gli incrementi programmati per il 2010 per circa 1.550.000 treni*km porteranno il corrispettivo annuo a circa 118 milioni di euro e i treni*km a circa 18.700.000.

Quanto alla FER, società a prevalente capitale regionale, all'inizio del 2009 è stata perfezionata l'acquisizione 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, attuando quanto previsto dalla Legge regionale n. 30 del 1998, che rimandava, allo scadere delle attuali concessioni, l'affidamento della gestione dell'intera rete della regione a 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 complessivamente sul territorio della regione Emilia-Romagna per **1.400 km (circa 1.050 di competenza statale e più di 350 di competenza regionale)**. La gestione della rete statale è affidata a RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la società dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera Rete Nazionale.

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



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, oltre che a specifici stanziamenti regionali, per un totale di circa **400 milioni di euro, destinati per il 50% a interventi sulle infrastrutture e per il restante 50% al rinnovo del materiale rotabile**. I principali interventi infrastrutturali riguardano l’armamento ferroviario, l’elettrificazione di alcune linee, il miglioramento dell’accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l’eliminazione di passaggi a livello e la messa in sicurezza della rete.

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 delle quali è stato acquisito un ulteriore finanziamento statale di 35 milioni di euro sulla base di uno specifico Accordo di programma con i Ministeri coinvolti.

Nel corso del 2010 la Regione è intervenuta a favore degli utenti abbonati concedendo nuovamente **un mese di abbonamento gratuito al servizio ferroviario**, operazione che comporta il riconoscimento al Consorzio Trasporti Integrati di un corrispettivo di oltre 1 milione 700 mila euro, attingendo le risorse necessarie dalle riduzioni dei corrispettivi contrattuali per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio.



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 circa 600, tra carrozze e locomotori, di cui circa l'**80% di tipo elettrico e il restante 20% di tipo diesel**. Quest'ultima tipologia è quasi tutta concentrata nella 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 per i servizi di interesse regionale svolti sulle linee ferroviarie nazionali, sono stati assegnati contributi al "Gruppo FS" (RFI e Trenitalia) che hanno portato all'entrata in servizio di **nuovi treni**, per una spesa complessiva di oltre 30 milioni di euro. Le nuove forniture hanno riguardato l'acquisto di **5**

TAF (treni ad alta frequentazione) e **7 Minuetto**. Gli acquisti più recenti hanno riguardato invece carrozze a doppio piano tipo "Vivalto" (4 composizioni).

A questi si aggiungono le **nuove forniture della FER**, già in esercizio o vicine a esserlo, che sono state coperte integralmente con fondi regionali: si tratta di **8 nuove automotrici a tre casse e 6 composizioni tipo "Vivalto"**. Altri treni sono stati completamente ristrutturati. Ulteriori nuove forniture sono in corso di acquisizione: si tratta in particolare **12 elettrotreni** con 5 carrozze ciascuno.

Oltre agli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile è continuata l'azione per **ammodernare e migliorare il comfort dei treni esistenti**, dotando le carrozze di aria condizionata, di impianti



di diffusione sonora per le comunicazioni agli utenti e ammodernando i sedili e gli scomparti. A questi interventi si affiancano altri interventi "minori", come la pellicolazione delle carrozze per attenuare 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.

La qualità dei servizi ferroviari

Per migliorare la qualità dei servizi ferroviari, la Regione svolge un'attenta e metodica attività di monitoraggio sulla **qualità erogata sui treni e nelle stazioni**. All'interno del Contratto di Servizio, sottoscritto con il Consorzio Trasporti Integrati - a cui è affidato lo svolgimento dei servizi - sono previste specifiche **riduzioni del corrispettivo contrattuale per il mancato rispetto degli standard qualitativi e per la minore quantità di servizi erogati**. Dal 2002 al 2009 tali riduzioni sono state di oltre 10 mi-



lioni di euro, di cui circa 2 milioni nel 2009.

L'attività di monitoraggio sulla qualità è svolta sia da **personale regionale** (che di recente ha specializzato alcune figure per le attività ispettive), sia attraverso il **supporto di società esterne**, a cui vengono affidate nel corso dell'anno estese **campagne di rilevazione**.

La **presenza di personale regionale "sul campo"**, oltre che accertare il raggiungimento degli standard di qualità previsti dal Contratto con il Consorzio Trasporti Integrati, è fondamentale rispetto alle esigenze degli utenti dal momento che permette di:

- ▶ effettuare verifiche incrociate con le segnalazioni degli utenti;
- ▶ avere riscontri dei disservizi (praticamente in tempo reale);
- ▶ indicare anche buone pratiche di gestione (ad esempio delle stazioni);
- ▶ prevedere eventuali criticità del servizio;
- ▶ avere un controllo permanente della situazione

e del contesto territoriale in cui si opera, nel confronto, quasi quotidiano, con le imprese ferroviarie e con i gestori dell'infrastruttura.

Per la qualità dei treni il monitoraggio riguarda soprattutto:

- ▶ **puntualità**: rilievo dei treni in ritardo;
 - ▶ **affidabilità**: treni soppressi o limitati e istituzione di servizi sostitutivi;
 - ▶ **disponibilità delle carrozze**: non conformità delle composizioni circolanti;
 - ▶ **affollamento**: conteggio dei presenti a bordo e dei saliti/discesi nelle varie stazioni;
 - ▶ **informazioni all'utenza**: presenza e funzionamento di sistemi informativi a bordo treno (altoparlanti, monitor) e regolare diramazione di annunci/messaggi attinenti fermate, divieti e prescrizioni, ritardi e più in generale anomalie di servizio;
 - ▶ **pulizia e comfort**: pulizia interna ed esterna delle carrozze e mantenimento di adeguate condizioni di illuminazione e temperatura (riscaldamento/raffrescamento).
- Quanto alla **qualità nelle stazioni** invece gli indicatori sono:
- ▶ **informazione all'utenza**: diffusione di annunci sonori e visivi relativi allo stato di servizio presente (partenze/arrivi, anomalie, richiami di



attenzione) e anche di comunicazioni relative all'esercizio ferroviario (orario di servizio, tariffe di trasporto applicate, modifiche alla circolazione dei treni, mappe della Rete Regionale, elenco dei treni garantiti in caso di sciopero, ecc.);

- ▶ **rete di vendita**: servizio di reperibilità dei titoli di viaggio (biglietterie, punti vendita) e installazione e corretto funzionamento di macchine

emettitrici automatiche;

- ▶ **pulizia e comfort:** pulizia e decoro delle aree aperte al pubblico (sale di attesa, servizi igienici, sottopassi, ecc.) e mantenimento, nelle stesse aree, di condizioni idonee di comfort e di illuminazione; fruibilità degli impianti di sollevamento (ascensori/elevatori) e delle obliterate.

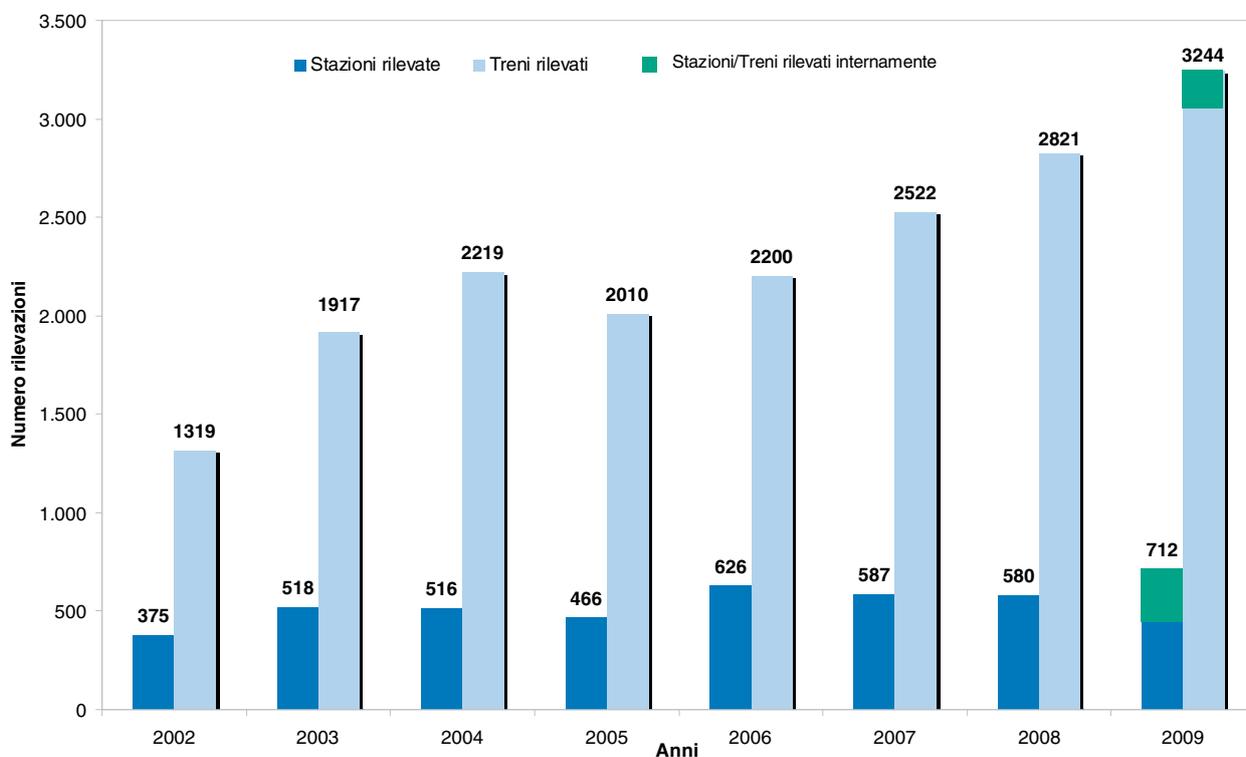
Nel 2009 per monitorare il servizio ferroviario di interesse regionale - rivolto a **circa 800 treni mediamente circolanti in un giorno ferialle e a 264 stazioni** - sono state realizzate tre estese e puntuali

campagne di monitoraggio con le quali sono stati realizzati **3.044 controlli sui treni e 478 sopralluoghi nelle stazioni**. A questi si sono aggiunti anche i **controlli realizzati dal personale regionale su 234 stazioni e su circa 200 treni**.

Per ogni "campagna" il **campione dei treni rilevati è superiore al 90%** di quelli di competenza regionale circolanti in un giorno ferialle medio del periodo di rilevamento (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi). Considerando le campagne di un anno, viene comunque **censita la totalità dei treni circolanti nelle ore diurne**. Nello stesso arco

Rilevazioni sui treni e nelle stazioni

(2002-2009)



temporale vengono effettuati **almeno due sopralluoghi in tutte le stazioni della regione**.

Il trend storico dei risultati dei rilievi di qualità sui treni e nelle stazioni dal 2002 (primo anno di rilevamento della qualità da parte della Regione) al 2009 evidenzia una **riduzione delle situazioni "fuori standard"** sia per quel che riguarda l'informazione all'utenza che per la pulizia e il comfort.

In particolare per l'informazione all'utenza in **stazione** si è passati dal 63,7% di "fuori standard" del 2002 al 36,6% nel 2009. Riguardo alla pulizia e al comfort

la riduzione è stata meno marcata, passando da un 51,5% a un 42,9%. La crescita dei "fuori standard" è dovuta principalmente all'introduzione dal 2008, con il nuovo Contratto con il Consorzio Trasporti Integrati, di un nuovo parametro relativo alla presenza di almeno due obliterate per stazione, non sempre rispettato.

Quanto ai **treni** invece dal 2002 a oggi c'è stato un netto miglioramento per la pulizia: si è passati dal 39% di treni fuori standard sul totale rilevato al 17,8% nel 2009. Stabili invece i dati relativi all'informazione fornita all'utenza attestati dal

La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario

2004 intorno al 15% di "fuori standard", dovuti soprattutto ai mancati annunci delle fermate a bordo del treno.

L'analisi della puntualità, che rappresenta uno dei parametri di qualità più rilevanti per gli utenti, viene eseguita sistematicamente partendo dai dati forniti ogni mese dal Consorzio Trasporti Integrati e dalle analisi sulla circolazione effettuate direttamente da personale regionale (tenendo conto anche delle segnalazioni degli utenti) con verifiche dirette sul campo.

A seguito dei nuovi assetti assunti dal primo luglio 2008 dal trasporto ferroviario regionale (a seguito della gara per il loro affidamento, che vede ora come unico interlocutore il Consorzio Trasporti Integrati, rispetto ai diversi soggetti che prima operavano sulla rete), si è creata una discontinuità nell'aggregazione dei dati (anche per una rappresentazione distinta

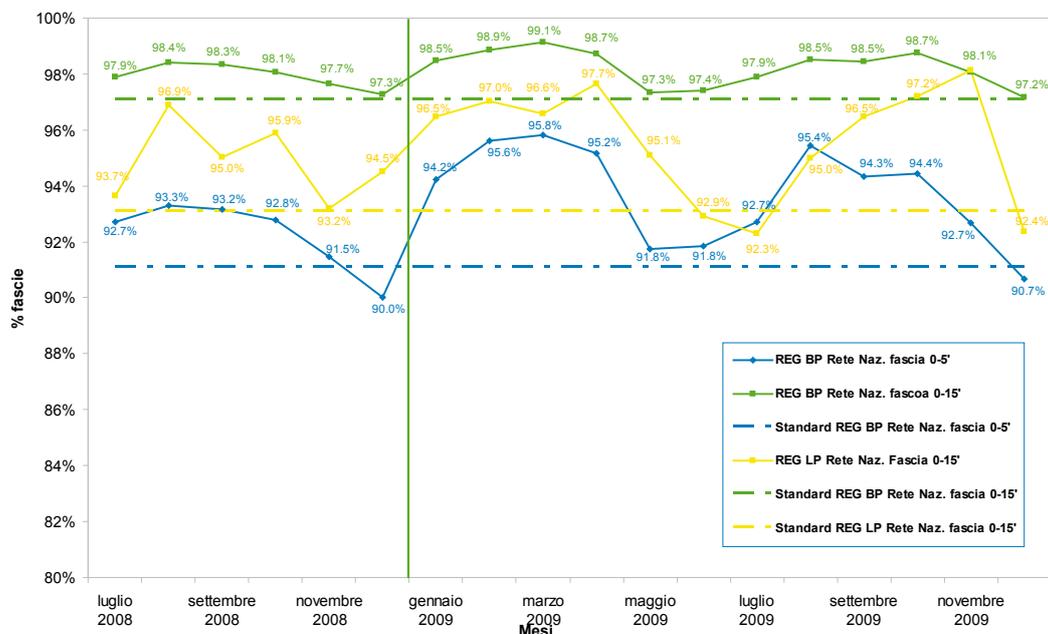
tra le due società consorziate) che per certi aspetti rende problematico il confronto con i dati degli anni precedenti. Di seguito si riporta un'analisi dei dati di puntualità dal luglio 2008 al dicembre 2009, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento prevista dal Contratto di Servizio.

► Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza (B.P.) in fascia 0-5'** e **0-15'** si registra un andamento simile con un calo nei mesi di dicembre 2008 e 2009 (per i 5' anche al di sotto dello standard) e nei mesi di maggio, giugno e luglio ma con il mantenimento del parametro al di sopra dello standard minimo;
- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza (L.P.) in fascia 0-15'** il dato, pur seguendo sostanzialmente lo stesso andamento dei Regionali, registra un andamento più variabile, con

Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale

(Luglio 2008 - Dicembre 2009)



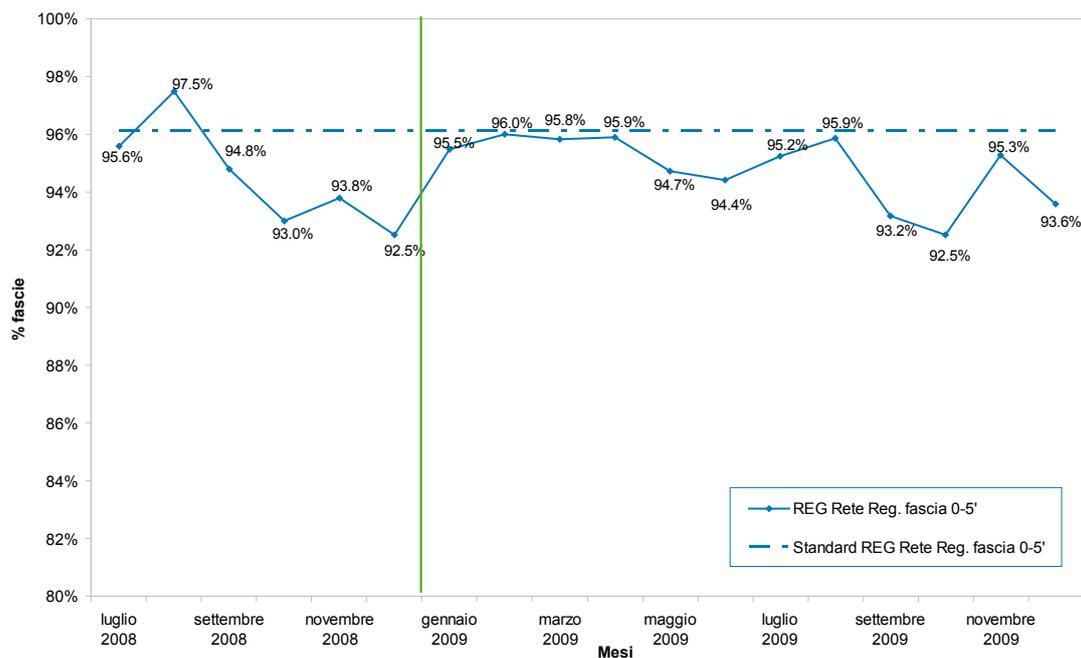
cali al di sotto dello standard nei mesi di giugno, luglio e dicembre 2009 e con valori massimi di puntualità ad aprile e a novembre 2009.

► Treni della Rete Regionale:

- per i **treni Regionali in fascia di ritardo 0-5'** i dati sono insoddisfacenti, visto che la puntualità risulta praticamente sempre al di sotto dello standard di riferimento. Gli interventi in corso

Puntualità treni su Rete Regionale

(Luglio 2008 - Dicembre 2009)



lungo le diverse linee e l'entrata in esercizio di nuovi treni stanno però già evidenziando miglioramenti nell'anno in corso.

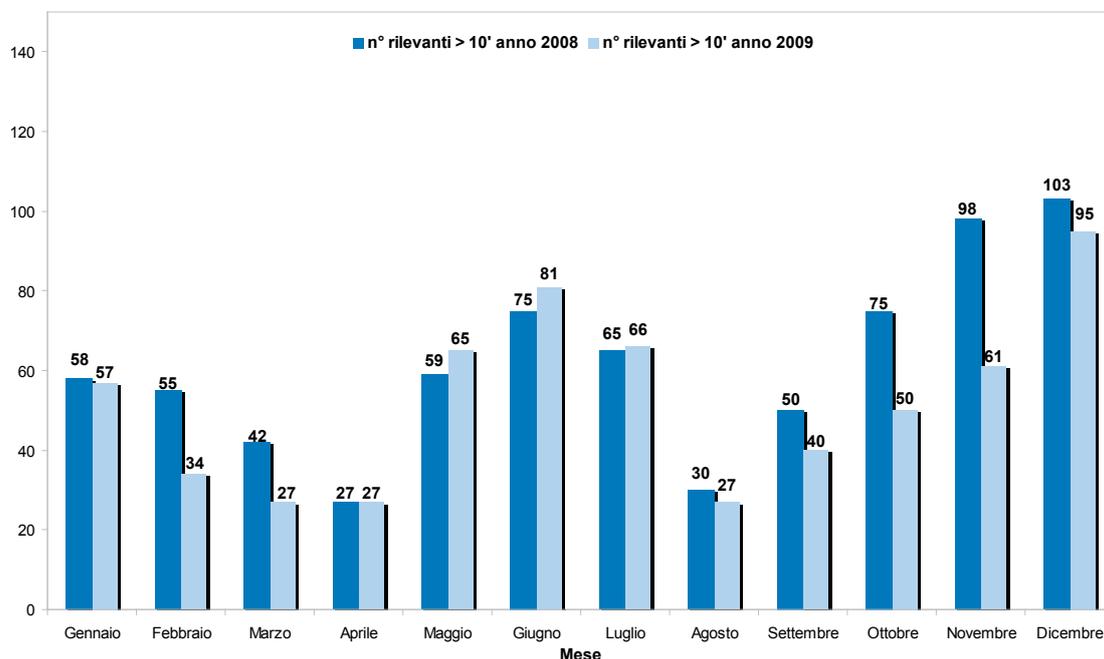
Rispetto al parametro della puntualità, la Regione ha adottato negli ultimi anni, per il servizio affidato al Consorzio Trasporti Integrati, un ulteriore indicatore, per dare rilievo a singoli casi di ritardo e per prestare maggiore e più puntuale attenzione ad alcuni servizi più indicati dagli utenti per livello di qualità e di puntualità. Il nuovo Contratto di Servizio, oltre a definire

per tutti i treni standard percentuali di puntualità per gli arrivi a destinazione entro i 5' o i 15' e per eventi singoli di ritardo che superano i 30', pone l'attenzione su uno specifico paniere di treni - **pari a circa il 10% del totale di quelli giornalmente circolanti** - per i quali vengono considerati i ritardi oltre i 5' o i 10'. Trattandosi di **treni particolarmente sensibili**, poiché collocati in **"fascia pendolare"** e notevolmente frequentati dagli utenti, vengono definiti per questo motivo **"rilevanti"**.

Tale scelta ha consentito di attivare le misure neces-

Ritardi treni "rilevanti" in Emilia-Romagna

(Confronto 2008-2009)





sarie per il miglioramento dell'offerta nella fascia di maggiore criticità.

Per quanto riguarda invece **l'affidabilità del servizio ferroviario** (anche questa analizzata sia sulla base dei rapporti mensili forniti dal Consorzio Trasporti Integrati che sulle segnalazioni e sul monitoraggio diretto della Regione) riguarda **tutti i treni che sono stati limitati o soppressi**, accertando anche alla loro eventuale **sostituzione**.

I motivi delle soppressioni vengono classificati in **quattro "macrocause": sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"** (per tutti quei treni la cui limitazione non ricade nelle precedenti categorie: mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione o guasto dell'infrastruttura).

Per la Rete Nazionale, **nel 2009 sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 5.063 treni su un totale di 187.833 treni programmati, pari a circa il 2,7% del totale.**

Dei 5.063 treni soppressi:

- ▶ **3.090 sono stati sostituiti:** a parte gli oltre 1.400 treni soppressi per "lavori programmati" nel periodo estivo, le cause sono prevalentemente da imputarsi a "forza maggiore" o ad "altra causa"; sono concentrate essenzialmente nei mesi di dicembre (con un picco massimo di circa 600), gennaio e luglio. I minimi sono stati raggiunti nell'aprile del 2009;
- ▶ **1.973 non stati sostituiti:** le cause sono prevalentemente dovute a "sciopero o "forza maggiore"; sono concentrate essenzialmente nel mese di dicembre, con un picco massimo di circa 900, per più di 800 dei quali dovute in parte alle intense nevicate che hanno condizionato la

circolazione in questo mese.

La Milano-Bologna-Ancona è la direttrice che ha subito le maggiori soppressioni per "sciopero". Le soppressioni per "lavori programmati nei mesi estivi si sono concentrate prevalentemente sulle linee Modena-Carpi, Ravenna-Ferrara e sulla Pontremolese. La **causa principale**, oltre ai lavori programmati che ha determinato soppressioni/limitazioni nel **2009 è da attribuire a "forza maggiore"**. Le cattive condizioni atmosferiche di dicembre hanno provocato rilevanti problemi alla circolazione: su tutte le linee nazionali sono stati soppressi ben 1.180 treni nell'arco dell'intero mese. I problemi maggiori hanno riguardato le direttrici Parma-Fidenza-Salsomaggiore, Bologna-Milano, Parma-La Spezia e a seguire la Porrettana. Per quanto riguarda le "altre cause", le linee più colpite sono state la Fidenza-Cremona, la Modena-Verona e la Fidenza-Salsomaggiore.

Quanto alla **Rete Regionale nel 2009 sono stati soppressi 2.985 treni su un totale di 88.369 treni programmati**, pari a circa il 3,4% del totale dei treni circolanti.

Dei 2.985 treni soppressi:

- ▶ **2.612 sono stati sostituiti**, prevalentemente per "lavori programmati" e "altra causa" ed essenzialmente concentrati nel secondo semestre;
- ▶ **373 non stati sostituiti**, in particolare quando le motivazioni sono attribuite ad "altra causa" e "forza maggiore"; sono concentrate essenzialmente nel mese di dicembre.

Le analisi per direttrice evidenziano che:

- ▶ per "**sciopero**", risultano poche soppressioni/limitazioni;
- ▶ per "**lavori programmati**", le linee che ne han-



no maggiormente risentito sono state la Bologna-Vignola e la Ferrara-Codigoro;

- ▶ per **“forza maggiore”**, la causa risulta pressoché assente sulle tre linee Reggiane; la Bologna-Vignola ha avuto i maggiori problemi, seguita dalla Bologna-Portomaggiore;
- ▶ per **“altre cause”**; le linee Reggiane non risultano interessate da questa problematica, mentre la Bologna-Vignola è invece la linea più colpita, seguita dalla Bologna-Portomaggiore e dalla Ferrara-Codigoro.



I passeggeri trasportati

I dati relativi alle frequentazioni del trasporto ferroviario fanno riferimento a tre diverse fonti informative, che vengono rappresentate per dare un **quadro il più possibile completo dell'evoluzione della “domanda servita”**, anche se nel confronto i dati emergenti risultano disallineati per le diverse modalità con cui sono stati raccolti e definiti.

- ▶ Le indagini della Regione sull'utenza ferro-

viaria

Le rilevazioni sono state svolte nelle 41 stazioni dell'Emilia-Romagna con più alto numero di passeggeri (diventate 50 con la rilevazione 2008-09), che rappresentano **circa il 90% della movimentazione complessiva**. A partire dal 2000 la Regione si è posta come obiettivo quello di realizzare:

- con cadenza almeno **biennale** i **conteggi dei saliti e dei discesi** su tutti i treni in partenza e transito alle stazioni di indagine;
- con cadenza almeno **quadriennale** l'indagine con **interviste agli utenti**, per ricostruire gli spostamenti dei passeggeri e individuare informazioni “qualitative” che rivelino il profilo socio economico dell'utente ferroviario (tipo di biglietto posseduto, motivo dello spostamento, condizione professionale dell'intervistato), oltre il mezzo utilizzato in arrivo e in partenza dalla stazione ferroviaria di intervista.

I conteggi dei saliti sono stati realizzati in un **giorno medio feriale settimanale** (con esclusione del lunedì e del venerdì dalle ore 6.00 alle 21.00) e con riferimento alla **stagione estiva e invernale**, ad eccezione dei treni in transito o partenza nelle ore notturne. **Le indagini hanno riguardato tutto il trasporto ferroviario**, sia a breve (treni Diretti, Regionali e Interregionali) che a lunga percorrenza (treni Espressi, Intercity ed Eurostar, e nelle ultime rilevazioni anche i treni ad Alta Velocità). Le interviste a un campione di passeggeri in partenza sono state realizzate sulle banchine dei binari nelle stazioni oggetto di indagine.

I treni del trasporto regionale (breve percorrenza) in un giorno medio feriale hanno **aumentato progressivamente la loro frequenza di servizio passando dai 1.841 del 2000 ai 2.195 del**

Confronto dell'offerta di trasporto ferroviario nelle 41 stazioni campione

(2008/2009-2006-2004-2002-2000)

	2000	2002	2004	2006	2008/9	% 2008/2009 su 2000
Lunga percorrenza	314	352	364	449	419	33%
Breve percorrenza	1.841	1.945	2.059	2.128	2.195	19%
Totale	2.155	2.297	2.424	2.577	2.614	21%

2008/09 (+19%). Anche quelli a **lunga percorrenza** sono aumentati, passando dai 314 del 2000 ai 419 conteggiati nel 2008/09 (+ 33%).

I **passaggeri saliti di un giorno medio feriale alle 41 stazioni campione della regione** passano invece dai 95.070 del 2000 ai 102.655 del 2008/09



Confronto della domanda di trasporto ferroviario nelle 41 stazioni campione

(2008/2009-2006-2004-2002-2000)

	2000	2002	2004	2006	2008/9	% 2008/2009 su 2000
Lunga percorrenza	18.250	20.559	20.654	22.544	20.334	11%
Breve percorrenza	76.820	80.137	81.035	80.031	82.321	7%
Totale	95.070	100.696	101.689	102.575	102.655	8%

(+8%): +7,2% per i passeggeri del trasporto regionale e +11,4% per quelli della lunga percorrenza.

Rimane stabile nel tempo la quota di passeggeri da assegnare alla breve e lunga percorrenza: come negli anni passati, circa il 20% dei passeggeri viaggia con treni della lunga percorrenza, mentre l'80% viaggia con i treni del trasporto locale.

► I dati sulle frequentazioni del trasporto regionale

Le **indagini annuali di frequentazione del trasporto locale** realizzate dalle imprese ferroviarie che operano sul territorio della regione (Trenitalia/Consorzio Trasporti Integrati) prevedono il conteg-

gio dei saliti/discesi sui treni del trasporto locale: evidenziano che i **viaggiatori quotidianamente trasportati**, utilizzatori dei treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna, sono circa **130.000**. **Nell'intero arco dell'anno superano i 38.000.000**.

Dal 2003 le **nuove stazioni** aperte o ricollocate nella **provincia di Bologna sono state 25**. Nello stesso periodo, sono state **37 in tutta la regione Emilia-Romagna**.

Il **bacino provinciale con il maggior numero di saliti è quello di Bologna**, sul quale gravita circa il **40%** del trasporto ferroviario regionale. A seguire, ma molto distanziati e quasi con lo stesso numero di saliti, ci sono i bacini di **Parma, Modena e Ravenna**. **La sola Provincia che vede un incremen-**

Frequentazione passeggeri – Media saliti/discesi al giorno

(2008-2009)

Province	Novembre 2008	Luglio 2009	Novembre 2009
Bologna	50.794	40.836	41.307
Ferrara	7.604	5.073	4.013
Forlì-Cesena	6.082	4.397	6.152
Mantova (fermate di interesse RER)	2.255	1.050	966
Modena	12.910	7.854	8.514
Parma	13.913	11.242	14.372
Piacenza	8.181	8.047	8.569
Ravenna	11.820	9.512	10.785
Reggio Emilia	7.845	4.786	3.609
Rimini	6.619	7.727	6.479
Totale	128.023	100.524	104.765

to di saliti nel periodo estivo è quella di Rimini, per evidenti ragioni legate al traffico turistico.

Nel periodo 2008-2009 (inverno ed estate), il **91% dei passeggeri/giorno circolanti utilizza 147 stazioni e fermate della Rete Nazionale**, il restante



9% utilizza 118 stazioni e fermate della Rete Regionale.

Per quanto riguarda le **frequentazioni invernali**, le stazioni dell'Emilia-Romagna con **più di 2.000 saliti/giorno** (solo trasporto regionale) sono nell'ordine: Bologna, Parma, Modena, Piacenza, Ferrara, Rimini, Fidenza, Reggio E., Ravenna, Faenza, Imola, Cesena e Forlì.

Le **prime stazioni della Rete Regionale** invece sono Sassuolo/linea MO con 710 saliti/giorno; Budrio Stazione con 583 saliti/giorno e Molinella con 524 saliti/giorno.

Riguardo al periodo invernale nel 2009, per la **Rete Nazionale** i passeggeri sono **circa 110.000 saliti/giorno** (di cui circa 7.000 saliti/giorno che utilizzano i treni della FER), mentre per quella **Regionale** sono **circa 20.000**. Questi dati confermano i circa **130.000 saliti/giorno in tutta la rete per il solo trasporto di competenza della Regione**.

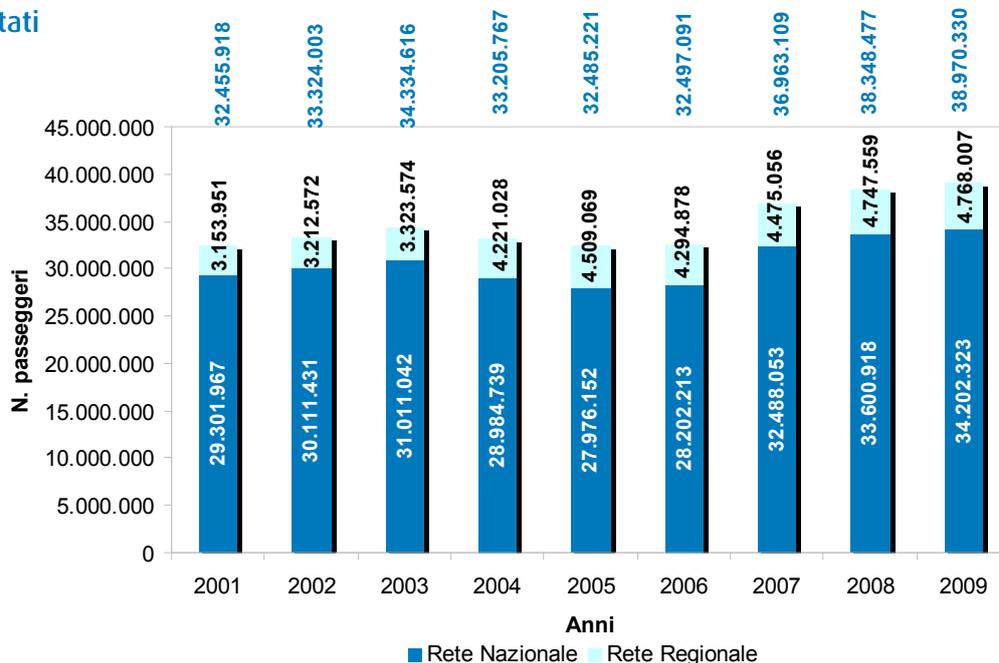
Per il **periodo estivo** invece il numero di passeggeri si attesta intorno a circa **96.000 saliti/giorno** (di cui oltre 8.000 saliti/giorno utilizzatori dei treni della FER).

La crescita dal 2000 al 2009 è stata dunque del **10% per il periodo invernale** e del **21% nel periodo estivo**.

► Dati sui passeggeri trasportati comunicati dalle Imprese ferroviarie

Ogni anno le **Imprese ferroviarie**, nell'ambito delle attività di monitoraggio tecnico-gestionali legate ai Contratti di Servizio, comunicano alla Regione i dati relativi ai passeggeri trasportati considerando anche i titoli di viaggio complessivamente venduti: i dati **confermano la crescita dei passeggeri** dal 2001 al 2009, con un aumento del **16,7% sulla Rete Nazionale** e del **51,2% su quella Regionale**. Merita particolare attenzione la **situazione relativa alla Rete Regionale**. Si rilevano importanti crescite a metà dell'ultimo decennio, in particolare sulla Bologna-Portomaggiore in seguito all'incremento dell'offerta, sulla Casalecchio-Vignola, sulla Modena-Sassuolo (in relazione al completamento del raccordo ferroviario

Passeggeri trasportati
(2001-2009)





che ora la unisce direttamente alla stazione di Modena/RFI e quindi alla Rete Nazionale).

Anche se le diverse fonti riportate mostrano percentuali diverse e approssimazioni, la **tendenza alla crescita dei passeggeri trasportati viene confermata**, soprattutto riguardo alla domanda servita nel periodo invernale, che si può estendere ragionevolmente a tutti i periodi dell'anno in cui tale domanda è più forte (in particolare durante l'apertura dell'anno scolastico).

Nella lettura di questi dati occorre anche tenere conto di alcuni elementi che hanno inciso in modo significativo sull'evoluzione della domanda legata ai servizi di competenza regionale: la Regione infatti, al fine di ampliare l'offerta per gli utenti, ha cercato di mettere "a sistema" i servizi della lunga percorrenza, nelle relazioni di interesse regionale, con quelli di sua diretta competenza. Ciò ha portato alla "migrazione" di **una parte degli utenti abbonati al trasporto regionale sui servizi alternativi, vista la possibilità di accedervi a condizioni convenienti.**

Quello di maggiore peso ha riguardato l'Accordo sottoscritto alla fine del 2005 dalla Regione con Trenitalia e RFI per l'intensificazione e la regolarizzazione dei servizi ferroviari sulla direttrice Piacenza-Bologna-Rimini, che ha consentito **ai possessori di abbonamento regionale Emilia-Romagna diretti a Milano (e Lodi) di accedere gratuitamente ai treni Intercity** (treni che non rientrano tra le attribuzioni regionali

definite dall'attuale quadro normativo) e di utilizzare quindi indifferentemente i treni di competenza della Regione e quelli di lunga percorrenza.

Lo stesso Accordo (decaduto con l'avvio dell'Alta Velocità ferroviaria) prevedeva anche forme vantaggiose, sempre per l'utilizzo dei treni Intercity, per tutti gli utenti del trasporto ferroviario a **tariffa Emilia-Romagna di 2ª classe** (e quindi non solo per gli abbonati) attraverso l'acqui-

sto della **IC-card**, della durata di sei mesi o un anno, a prezzi particolarmente favorevoli.

Sempre muovendosi in questo quadro, la Regione ha fortemente finanziato, con circa 1,5 milioni di euro, una forma analoga di agevolazione all'utilizzo dei treni della lunga percorrenza (esclusi i treni AV), rivolta soprattutto agli abbonati del servizio ferroviario regionale. Grazie a un accordo con Trenitalia, rinnovato nel 2010, alla fine del 2008 ai propri utenti "principali" è stato garantito l'accesso agli IC e agli ESCity grazie all'introduzione del **nuovo titolo di viaggio "Mi Muovo Tutto Treno"**.

Lo sviluppo dei servizi

Gli sforzi compiuti dalla Regione nel settore ferroviario hanno portato a un continuo **sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e anche una loro maggiore qualificazione:**

- ▶ nel corso del **2008 i servizi sono stati incrementati di circa 75.000 km**, per una spesa aggiuntiva di circa 680.000 euro e nel dicembre dello stesso anno sono stati incrementati di circa 350.000 km;
- ▶ un ulteriore incremento è avvenuto a **marzo del 2009 per altri 150.000 km** (che hanno interessato prevalentemente i servizi sulla linea "Pontremolese"); la maggiore spesa per la Regione

nel 2009 è stata di 4.500.000 euro, consolidatasi in 5.000.000 nel 2010;

- ▶ consistenti incrementi dei servizi sono stati avviati nel **dicembre del 2009** con l'attivazione del **nuovo orario ferroviario**, e sono proseguiti anche **nei primi mesi del 2010**, per un ammontare complessivo di circa **1.550.000 euro**, corrispondenti a una spesa prevista nel 2010 di

circa 14.400.000 euro.

Quest'ultimo rafforzamento dell'offerta ferroviaria è stato ottenuto nonostante condizioni per molti aspetti non favorevoli: il perdurare delle limitazioni a Bologna Centrale, l'incertezza sulla programmazione dei servizi AV di Trenitalia fino a poche settimane dall'avvio del nuovo orario e i ritardi nella consegna di nuovo materiale rotabile.

Maggiore produzione servizi ferroviari regionali

(2010)

Linea	Intervento	Corse in più giorno lavorativo
Bologna-Prato	Bologna-SBVS. Potenziamento servizio con 9 coppie al giorno	18
Bologna-Verona	5 coppie in più Bologna-Poggio Rusco	10
Bologna-Padova	5 corse in più Bologna-Ferrara	5
Bologna-Padova	1 coppia in più Bologna-SPC	2
Bologna-Padova	2 coppie Bologna-Castelmaggiore	4
Bologna-Rimini	6 coppie in più Bologna-Imola	12
Bologna-Rimini	1 coppia Rimini -CastelBolognese	2
Bologna-Porretta	1 corsa notturna	1
Ferrara-Rimini	1 coppia in più Ferrara-Ravenna	2
Bologna-Piacenza	9 coppie in più Bologna-Parma	18
Modena-Mantova	1 coppia in più Modena-Carpi	2
Modena-Sassuolo	2 coppie aggiuntive	4
Bologna-Vignola	1 treno serale permanente; raddoppio del servizio festivo	1
Bologna-Portomaggiore	Ripristino treni al posto di bus	4

Gli interventi di potenziamento attivati nel dicembre del 2009 hanno interessato quasi tutte le linee nella regione:

Oltre agli aspetti quantitativi, sono stati introdotti **elementi di qualità:**

- ▶ si è passati da servizi sporadici a **servizi cadenzati ogni 30 minuti sulle linee Bologna-Prato e Bologna-Verona**, dove la Regione ha investito maggiormente;
- ▶ **sono aumentati i treni accessibili:** in molte

piccole stazioni della via Emilia, tra Bologna e Parma, la quantità di treni è raddoppiata; a San Lazzaro di Savena l'aumento è stato del 50%. In tutte le stazioni della Bologna-Verona i treni sono aumentati del 20%; l'incremento è stato del 50% per le piccole stazioni tra Bologna e San Benedetto Val di Sambro, tra cui la nuova stazione di Pian di Macina;

- ▶ è stata avviata la sperimentazione di **collegamenti ferroviari regionali veloci, a partire dalla relazione Prato-Bologna;**

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

- ▶ sono state attivate **nuove relazioni dirette tra Ferrara e Imola**.

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

Costituitosi in una prima configurazione temporanea nel marzo 2005, in attuazione dell'art. 17 della L.R. 30/98, il CRUFER continua a 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, organizzazioni e Associazioni dei consuma-

tori. Possono aderire anche i rappresentanti delle altre Associazioni di consumatori presenti sul territorio regionale che ne facciano richiesta.

Nel 2009 i rapporti della Regione con il CRUFER si sono sviluppati con attività diverse:

- ▶ a cadenza circa mensile si sono svolti **incontri per definire le questioni principali** (la programmazione dei servizi, le iniziative di rimborso agli utenti, l'andamento della circolazione, la gestione del Contratto di Servizio). A questi incontri hanno partecipato, se richiesto dagli utenti, anche i rappresentanti delle Imprese ferroviarie;
- ▶ a cadenza pressoché quotidiana le associazioni aderenti al CRUFER **si rivolgono agli uffici regionali per sottoporre le questioni che vengono rilevate, segnalare i disservizi e proporre soluzioni**. In molti casi tali segnalazioni danno avvio a ispezioni del personale regionale e svolgono così la funzione di ulteriore sensore sullo stato in cui si svolge il servizio ferroviario.

Nel corso del **2009 si è registrata l'adesione di 2 nuovi comitati di pendolari** al CRUFER, che hanno portato all'attenzione della Regione Emilia-Romagna



L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale ha visto nel 2009 un forte impegno della Regione nel rafforzare il nuovo sistema di tariffazione integrata (STIMER), partito a settembre 2008 con il lancio dei

due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato (treno+bus) urbano, su supporto di carta, identificati con nome e logo "Mi Muovo" e "Mi Muovo studenti".

Mi Muovo: abbonamento annuale integrato regionale che 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 popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna (Imola, Faenza e Carpi), **senza limitazioni di corse**

Mi Muovo Studenti: abbonamento integrato regionale pensato per gli **studenti fino a 26 anni**, a carattere forfettario, di sola seconda classe, che consente di viaggiare per un anno, con le stesse modalità del titolo "Mi Muovo", usufruendo però di uno **sconto dell'8%** rispetto ai prezzi dell'abbonamento annuale integrato regionale. Agli studenti che non hanno bisogno dell'abbonamento integrato è offerta anche la possibilità di acquistare un **abbonamento annuale solo per il treno, sempre con uno sconto dell'8%**



Attori coinvolti nel progetto STIMER: Regione, Enti locali, Agenzie locali per la mobilità, gestori del trasporto pubblico e delle ferrovie

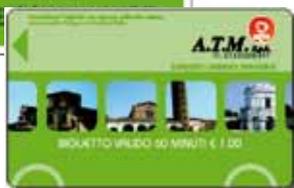
Principali caratteristiche di STIMER: prevede il passaggio - nel calcolo della tariffa da pagare per gli spostamenti - dai vecchi scaglioni chilometrici a un sistema a zone (la Regione ne ha individuate oltre 400), la tessera contactless e una tariffa unica a prescindere dal mezzo di trasporto che si utilizza

Per il 2009 sono stati **confermati gli stessi livelli di prezzo** applicati nel 2008

I contributi della Regione per il progetto STIMER:

- ★ circa 18 milioni di euro complessivi su una spesa prevista totale di oltre 34 milioni di euro;
- ★ 1.600.000 euro nel 2009 per "Mi Muovo Tutto Treno";
- ★ 2 milioni di euro per "Mi Muovo in bici".





Già a novembre 2009 è partita la prima sperimentazione su **card elettronica a Ravenna**, con l'introduzione di due tipologie di biglietti: quello di **corsa semplice**

(di carta, con banda magnetica, costa 1 euro e vale 60 minuti dalla convalida) e i **pluricorse** (di carta, con microchip contactless, sono tessere a scalare, non ricaricabili, disponibili da 10 euro, con 11 corse e uno sconto del 10% e da 20 euro, con 24 corse e uno sconto del 17%). Inoltre, grazie a un accordo commerciale tra l'azienda ATM di Ravenna e Poste Italiane, con la **carta prepagata PostePay&Go** si può ricaricare anche l'abbonamento per il trasporto pubblico "Mi Muovo", oltre ad avere una serie di altri servizi.

Da gennaio 2010 la bigliettazione elettronica è stata avviata anche nei bacini di trasporto locale di **Bologna e Ferrara** (entrata a regime dall'1 aprile), a seguito dell'installazione dei nuovi validatori a bordo dei bus. I nuovi biglietti sono di carta, con banda magnetica:



corsa semplice da 1 euro, biglietto da **10 corse** e **abbonamento mensile**). Nuovo supporto invece per

l'**abbonamento annuale**, disponibile con la nuova tessera in plastica con microchip.

Dalla metà del mese di maggio 2010 anche il **servizio urbano di Parma** ha visto in circolazione i nuovi titoli di viaggio dotati di banda magnetica, che dovranno essere obliterati con le nuove validatrici già presenti a bordo di tutti gli autobus urbani. Il prezzo del nuovo biglietto urbano magnetico di corsa semplice rimarrà invariato e continuerà a valere un'ora come in passato. Entro l'autunno 2010 anche a Parma "Mi Muovo" verrà esteso all'intero territorio provinciale.

In questa prima fase di sperimentazione **vecchi e nuovi titoli di viaggio**, insieme alle vecchie e nuove obliteratrici, **"coabiteranno"**. I vecchi abbonamenti rimarranno validi fino alla scadenza naturale. Per

i biglietti dei treni restano in uso quelli tradizionali cartacei. **Entro l'anno è prevista l'estensione di "Mi Muovo" anche a tutti gli altri bacini della Regione.**

Per la realizzazione del nuovo sistema di tariffazione integrata della Regione è prevista l'installazione di:

- ★ 10 sistemi centrali per la completa gestione del sistema di bigliettazione;
- ★ 5.000 obliteratori contactless/magnetico;
- ★ 250 stazioni da attrezzare;
- ★ 530 dispositivi di ricarica per tabaccherie ed edicole;
- ★ 56 biglietterie aziendali.



Inoltre sono in fase di studio **facilitazioni all'acquisto dei titoli di viaggio**, con possibilità di ricarica con internet e anche con sistemi di automazione bancari, POS, sistemi di home banking e grande distribuzione organizzata.



Dal monitoraggio sull'andamento delle vendite dei nuovi titoli di viaggio integrati emerge un apprezzamento sempre maggiore e una tendenza alla fidelizzazione da parte dell'utenza: infatti **nel 2009 sono stati venduti 2.154 abbonamenti Mi Muovo, di cui 1.359 "Mi Muovo studenti"**, con picchi di vendita più evidenti nei mesi di gennaio, settembre e ottobre e con una concentrazione maggiore nei bacini di Bologna, Modena e Parma. Nel 2008 i venduti nel trimestre settembre-dicembre erano stati 1.158, di cui 856 studenti.

Anche gli abbonati al servizio ferroviario regionale dall'1 gennaio 2009 hanno l'opportunità di utilizzare un nuovo titolo di viaggio, **"Mi Muovo Tutto Treno"**, che permette di **accedere all'occorrenza anche ai treni di categoria superiore** (Intercity ed Eurostar City) a **prezzi favorevoli**, con l'esclusione dei treni Alta Velocità.

Si tratta di una tessera di validità annuale, dal **costo fisso di 110 euro per l'utente**. Per richiederla si devono possedere 2 requisiti: essere già titolari di un abbonamento annuale o mensile ed essere residenti in Emilia-Romagna.



Nel corso del **2009 sono stati 4.231** le cittadine e i cittadini emiliano-romagnoli che l'hanno acquistata. Se si considera che gli abbonati a Trenitalia in Emilia-Romagna sono intorno a 30.000, quasi il 15% di essi gode della facoltà utilizzare anche i treni non strettamente di competenza regionale. Per ognuna delle tessere rilasciate, la Regione Emilia-Romagna corrisponde un contributo variabile a Trenitalia, proporzionale alla lunghezza del percorso.

Vista la grande risposta da parte dell'utenza, la Regione ha deciso di rinnovare anche **per il 2010** la convenzione con Trenitalia, prevedendo **ulteriori**

miglioramenti: ampliamento del numero di treni utilizzabili e facoltà di chiedere il rimborso in caso di mancato utilizzo della tessera. Il prezzo di vendita è stato riconfermato.

Nel 2009 la Regione ha deciso di sviluppare ulteriormente il tema dell'integrazione tariffaria e modale e, grazie all'adesione dei Comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti, ha promosso anche il progetto di "bike sharing & ride" regionale denominato

"Mi Muovo in bici". L'obiettivo è consentire a chi è in



possesso del titolo di viaggio Mi Muovo anche l'**accesso ai servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale**. In Emilia-Romagna ci sono circa **1.200 bici a chiave meccanica e 200 a chiave elettronica**. Per i sistemi di tipo meccanico si prevede l'affiancamento del "Mi Muovo in bici" a quelli attualmente in essere con l'impegno di adeguamento successivo, mentre per quelli più evoluti (attualmente esistenti a Parma e a Reggio Emilia) è già consentita un'immediata interoperabilità dei sistemi.



Sulla base di un **"patto" siglato con le 12 Amministrazioni comunali che hanno aderito al progetto** (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Carpi, Imola, Ferrara, Ravenna, Faenza, Forlì, Cesena e Rimini), la Regione si è fatta carico della fornitura delle bici complete di postazioni e sistema di monitoraggio in tempo reale, concedendole in comodato gratuito ai Comuni coinvolti, mentre a questi ultimi spetteranno le installazioni necessarie vicino alle stazioni ferroviarie e in altri luoghi ritenuti prioritari.

"Mi Muovo in bici" rappresenta un ulteriore passo

avanti rispetto all'obiettivo finale di tutta l'operazione "Mi Muovo": arrivare alla creazione di una **"Carta unica di pagamento della mobilità regionale"** che, sfruttando tutte le scelte tecnologiche già adottate per il progetto STIMER, arrivi a includere, oltre ai mezzi pubblici e al servizio di noleggio biciclette, anche una serie di altri sistemi di mobilità (car sharing, parcheggi ecc.).

È proseguito l'impegno regionale per la **campagna di comunicazione su "Mi Muovo"**, centrata su una serie di azioni dirette e di comunicazione di massa sui media allo scopo di far conoscere nel dettaglio i vantaggi del sistema di tariffazione integrata per aumentare la frequenza del ricorso al TPL. La campagna è stata riav-

viata a luglio 2009 con una sezione dedicata sul sito web Mobiliter (www.mobiliter.eu) e il **numero verde (800 388 988)**, ed è proseguita ad agosto e settembre sulla stampa quotidiana e sulle emittenti radiofoniche. **Manifesti** sono stati affissi alle pensiline dei bus, sui treni di Trenitalia e della FER, e nei mesi di settembre e ottobre nelle stazioni dell'Emilia-Romagna è stato distribuito materiale informativo. Dal 26 agosto, in tutti i luoghi di aggregazione, frequentazione e informazioni utilizzati dal target universitario sono stati collocati dei cartoncini con tasca, con all'interno il **depliant informativo**. Sono stati predisposti inoltre **banner pubblicitari** sui portali delle università e sui siti di interesse per gli studenti e creato un **gruppo "Mi Muovo" su Facebook**.



treni e bus uniti per viaggiare meglio

Mi Muove è l'abbonamento unico integrato dei trasporti pubblici per i cittadini dell'Emilia-Romagna che rende più liberi, comodi e pratici gli spostamenti con i mezzi pubblici di trasporto.

Da oggi, per chi si muove ogni giorno utilizzando treno e bus, è sufficiente avere in tasca l'abbonamento unico annuale regionale "Mi Muovo".

i vantaggi del sistema tariffario integrato

L'integrazione tariffaria permette una semplificazione nell'uso del trasporto pubblico:

Mi Muove è PRATICO: con l'abbonamento viaggi per un anno intero con il treno sul tragitto prestabilito e su tutti i bus della città di partenza e arrivo.

Mi Muove è COMODO: non fa file e acquisti, una sola volta, un unico titolo di viaggio valido sui diversi mezzi di trasporto.

IO MI MUOVO MEGLIO

MI MUOVO come funziona

Da Mi Muove puoi usare tutti i mezzi pubblici regionali ed interregionali: treno, bus, tram, metropolitane, servizi di noleggio biciclette, car sharing, parcheggi, servizi di mobilità (car sharing, parcheggi ecc.).

MI MUOVO quanto costa

Area	Abbonamento Annuale	Abbonamento Semestrale	Abbonamento Trimestrale
Bologna	120,00 €	60,00 €	40,00 €
Modena	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Parma	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Ravenna	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Reggio Emilia	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Ferrara	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Forlì	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Rimini	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Cesena	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Ferrara	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Forlì	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Rimini	100,00 €	50,00 €	30,00 €
Cesena	100,00 €	50,00 €	30,00 €

MI MUOVO dove lo acquisti

È possibile acquistare Mi Muovo presso le biglietterie automatiche e presso i rivenditori autorizzati.

MI MUOVO a chi puoi convenire!

Il servizio è riservato ai cittadini che utilizzano i mezzi pubblici per spostamenti regolari e frequenti.

mi muovo
l'abbonamento treno + bus
pratico, comodo, libero

L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

In applicazione della Legge Bassanini (L. 59/97) e del successivo Decreto legislativo 112/98, la maggior parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province. In particolare sono 23.739 i km di strade di competenza ANAS che sono stati trasferiti alle Regioni a statuto ordinario, ognuna delle quali ha adottato soluzioni diverse per il controllo e la gestione delle strade trasferite. In particolare sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie e umane da trasferire per fare 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.

Per quanto riguarda la nostra regione, a seguito del processo di decentramento delle funzioni in materia stradale, **l'ANAS è rimasta titolare di 1.225 km di strade nel territorio dell'Emilia-Romagna** (considerando anche le tangenziali ai principali capoluoghi lungo la via Emilia) e **ha trasferito alle Province della regione 1.940 km di strade** (considerando anche i **31 km di SP258R "Marecchiese"** trasferita all'Emilia-Romagna il 3 agosto 2009 a seguito del distacco di sette comuni dal territorio della regione Marche).

Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

Regione	km trasferiti	km in capo all'ANAS	Totale	Percentuale rete trasferita
Emilia-Romagna	1.940	1.225	3.165	63%

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 e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. Per quanto riguarda le risorse finanziarie, il D.P.C.M. del 22/12/2000 prevede che le risorse per il personale e per la **manutenzione ordinaria** siano trasferite annualmente dallo Stato direttamente alle Province, mentre le risorse per la **manutenzione straordinaria** e per le **nuove opere** siano trasferite annualmente dallo Stato alla Regione, che le ripartisce alle Province, ai sensi della L.R. 3/99. Le nuove funzioni della Regione, individuate sempre dalla L.R. 3/99, riguardano soprattutto la **pianificazione, la programmazione e il coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale**, mentre alle Province, in materia di strade trasferite,

sono attribuite competenze di gestione, vigilanza, manutenzione, progettazione ed esecuzione degli interventi sulla viabilità.

Per l'esercizio delle funzioni trasferite 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, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade, oltre che gli interventi di manutenzione straordinaria.

È stato istituito inoltre un **Fondo Unico Regione-Province** per consentire la gestione delle risorse finanziarie finalizzate alla viabilità in un quadro di coerenza con la pianificazione regionale di settore, nel quale confluiscono le risorse trasferite dallo Stato alla Regione e le risorse proprie della Regione.

Il settore stradale in cifre

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



274 postazioni su strade provinciali e statali per monitorare i flussi di traffico, di cui 258 underground e 16 above-ground



Dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna: **21.744 incidenti, 529 morti, 29.746 feriti** (2008 - Fonte Istat)



4 bandi per la sicurezza stradale: **oltre 260 interventi** realizzati (su oltre 600 esaminati) per un importo complessivo di **oltre 70 milioni di euro**



3 programmi di attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale: finanziati complessivamente **41 interventi** (su 110 presentati) per un **contributo totale di oltre 33 milioni di euro** (su un costo complessivo di circa 86 milioni di euro)



In Emilia-Romagna 1.940 km di strade trasferite dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna (pari al 63%, inclusi i 31 km di ex SS258 "Marecchiese" trasferiti con l'accorpamento dei 7 comuni della Valmarecchia nel 2009); **1.225 km ri-masti in capo all'ANAS**



Circa **125 milioni di euro** di risorse regionali destinate alle Province per interventi di manutenzione straordinaria; **20 milioni di euro annui per la manutenzione ordinaria**

1.173.834.001 transiti mensili rilevati da ottobre 2008 a settembre 2009



Autostrada regionale Cispadana: 67 km lunghezza; 13 comuni interessati; 4 autostazioni; 2 aree di servizio; 2 svincoli di interconnessione con le A22 e A13. Partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro; tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi; importo complessivo dell'investimento circa 1.158.720.000 euro

Rete statale di interesse regionale: circa 400 milioni di euro di provenienza statale e circa 106 milioni di finanziamento regionale, per un costo complessivo di oltre 735 milioni di euro (oltre 500 milioni dal Fondo Unico e circa 234 di cofinanziamenti) (dal 2002 al 2010)



Oltre 3 milioni di euro destinati a interventi inseriti nell'APQ in materia di infrastrutture viarie



Rete stradale di interesse nazionale: oltre 416 milioni di euro di opere da realizzare nel periodo 2007-2011; tra il 1999-2009 66 interventi gestiti da ANAS con un investimento di oltre 1.100 milioni di euro (dal 2002 al 2010)



Rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna: circa 729 km di estensione; 5 società concessionarie; 3 superstrade; circa 10 miliardi di euro di investimenti da parte delle concessionarie autostradali



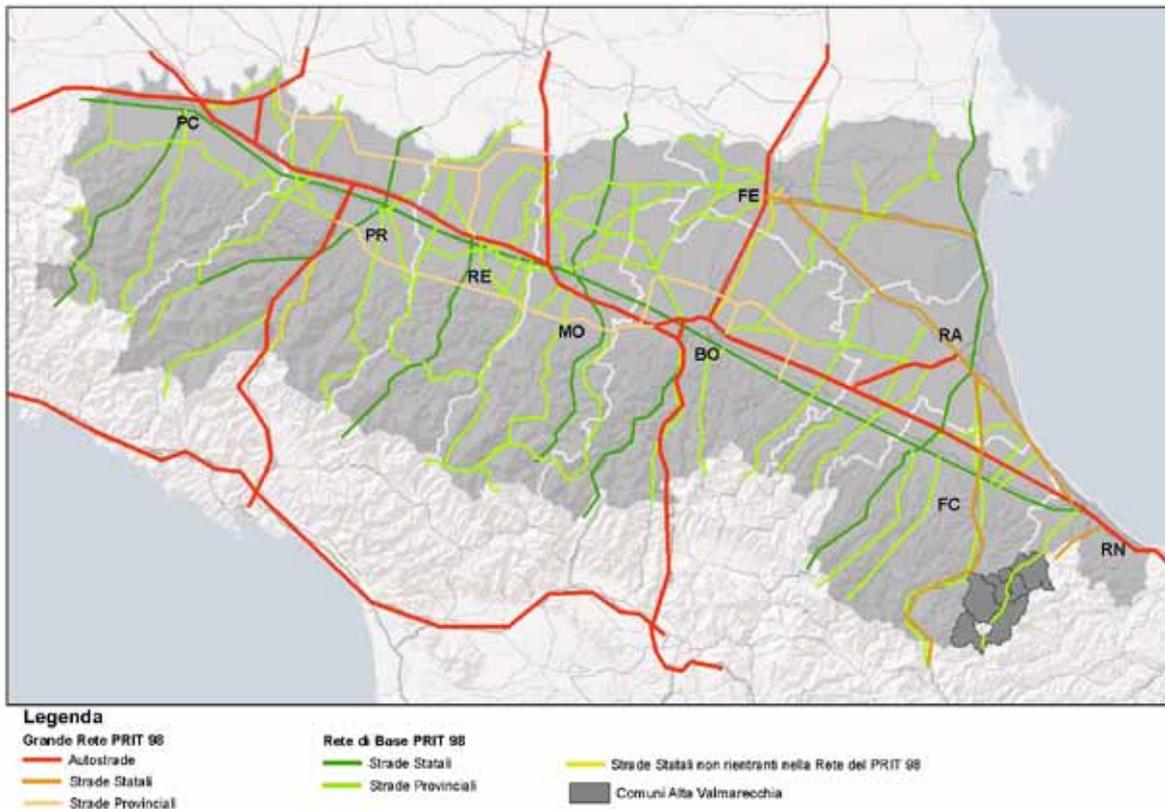
La conoscenza della rete stradale

La gestione di un sistema complesso e articolato qual'è la rete stradale della regione Emilia-Romagna, sistema che vede continue implementazioni dovute non solo alla realizzazione di nuove arterie ma anche ai nuovi assetti istituzionali, richiede innanzitutto una conoscenza profonda e dettagliata della rete. Per questo motivo la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, ha ritenuto indispensabile dar vita a un **Sistema informativo della viabilità (SIV)** e a un **Centro di Monitoraggio Regionale (CMR)**, al fine di ottenere e ge-

stire una serie di informazioni sistematiche, dinamiche e più precise sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale, utili anche per valutare gli effetti degli interventi sulla viabilità e per localizzare con precisione gli incidenti stradali.



La rete stradale della regione Emilia-Romagna



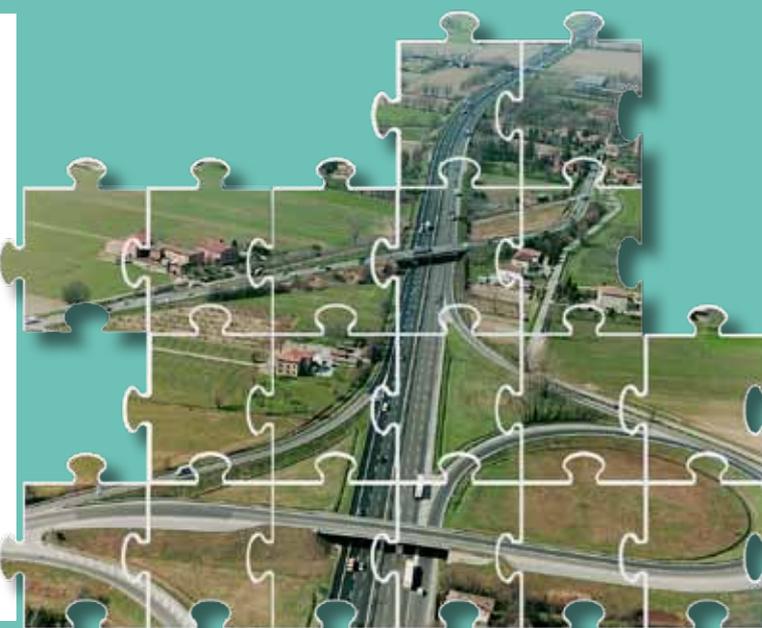
In particolare l'organizzazione del SIV ha tra i suoi scopi principali la semplificazione, il riordino, la messa a sistema, l'aggiornamento e l'innovazione tecnica delle informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico

e di incidentalità della **rete stradale extraurbana**. Per raggiungere queste finalità sono stati predisposti e vengono gestiti e implementati una **serie di strati informativi**, i cui principali contenuti riguardano:

Archivio regionale delle strade (ARS):

elenco dell'**odonomastica di tutte le strade dell'Emilia-Romagna**, che rappresenta il riferimento ufficiale per lo svolgimento dei compiti istituzionali della Regione. È disponibile sul sito web **ERMES**, sezione "Trasporti e Mobilità", link: <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/strade.htm>.

È disponibile anche l'**Open ARS**, la versione continuamente aggiornata dell'ARS, priva di valore ufficiale ma propedeutica per la pubblicazione degli aggiornamenti dell'archivio delle strade



Sistema dei percorsi della viabilità provinciale e statale: è derivato dal reticolo georeferenziato delle strade ed è costituito **dalla rete delle autostrade, strade statali e provinciali**, con una toponomastica allineata ai dati dell'ARS. Ha l'obiettivo di ricostruire una continuità della rete stradale indipendentemente dagli assetti

Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico: è composto dai dati rilevati dalle **274 postazioni fisse** situate lungo la principale viabilità regionale, che, alimentate da pannelli solari, sono attive 24 ore al giorno, inviando i dati al centro di raccolta regionale a intervalli di 15 minuti. È in funzione dall'autunno 2008 e nel 2009 è stato implementato il numero di postazioni

Dati di incidentalità: attività di monitoraggio dell'incidentalità stradale e gestione dei dati e dei rapporti con l'Istat e le Forze dell'Ordine. Per migliorare la gestione, l'affidabilità e la tempestività dei dati la Regione ha presentato il progetto **Mister**, che entrerà a regime nel corso del 2010

Archivio delle basi cartografiche e di alcuni reticoli storici: raccolta di basi cartografiche storiche derivanti da ricerche e collaborazioni Con Università e organismi pubblici. Lo scopo è ricostruire l'evoluzione della rete stradale e i suoi rapporti con l'espansione del territorio urbanizzato

Catasto della principale viabilità extraurbana regionale: contiene gli elementi relativi alle caratteristiche geometriche delle strade, oltre che gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione. Il catasto, realizzato dalla Regione in collaborazione con le Province, ha rilevato **la principale viabilità provinciale, per un totale di 2.350 km** (389 in provincia di Bologna, 216 Ferrara, 227 Forlì-Cesena, 411 Modena, 422 Parma, 304 Piacenza, 183 Ravenna, 361 Reggio Emilia e 17 Rimini)

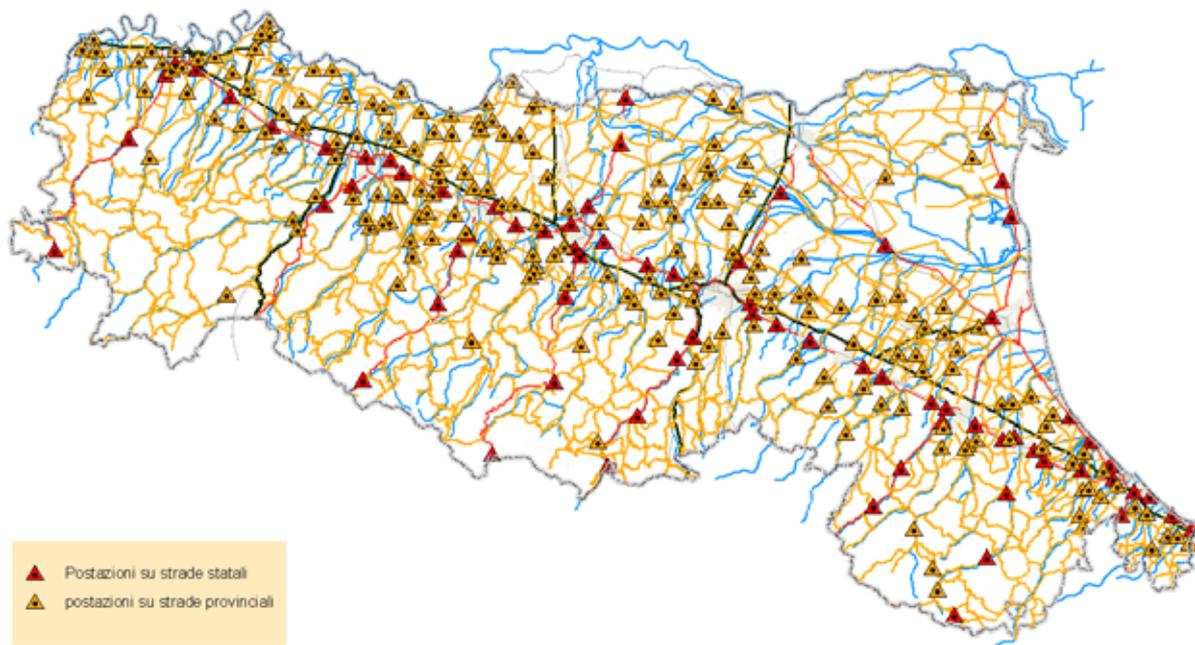
Archivio fotografico: oltre **5.000 fotografie della rete stradale regionale** scattate in occasione della **campagna aerea** realizzata nel 2003 lungo la principale rete stradale regionale. Altre **6.500 foto da terra** realizzate nel 2005

Trasporti eccezionali: insieme di informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un **elenco delle strade percorribili (ESP)**, associato nel 2009 all'ARS, e da un numero rilevante di informazioni geometriche e di limiti di altezza e larghezza, sia su base cartografica che informatica

Una delle componenti principali del SIV è la **rilevazione e il monitoraggio informatizzato dei flussi di traffico**, realizzato con l'obiettivo di realizzare un sistema su scala regionale per il controllo continuo del traffico veicolare grazie **all'installazione su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna di 274 postazioni fisse per la raccolta dei dati**. Le postazioni, alimentate da pannelli solari e attive 24 ore al giorno, inviano i dati a intervalli di 15 minuti al centro di raccolta dati regionale. Di seguito si riportano i primi risultati relativi ai dati di traffico del periodo **ottobre 2008-settembre 2009**.



Mappa della distribuzione delle postazioni



Postazioni installate

Numero postazioni complessivamente installate (258 underground - 16 aboveground)	274
Riepilogo stato di esercizio MTS (dati riferiti al 16 novembre 2009)	
In esercizio	263
Programma di manutenzione	11
di cui postazioni aboveground	11
di cui postazioni underground	0



I valori più alti di traffico giornaliero medio nelle province dell'Emilia-Romagna

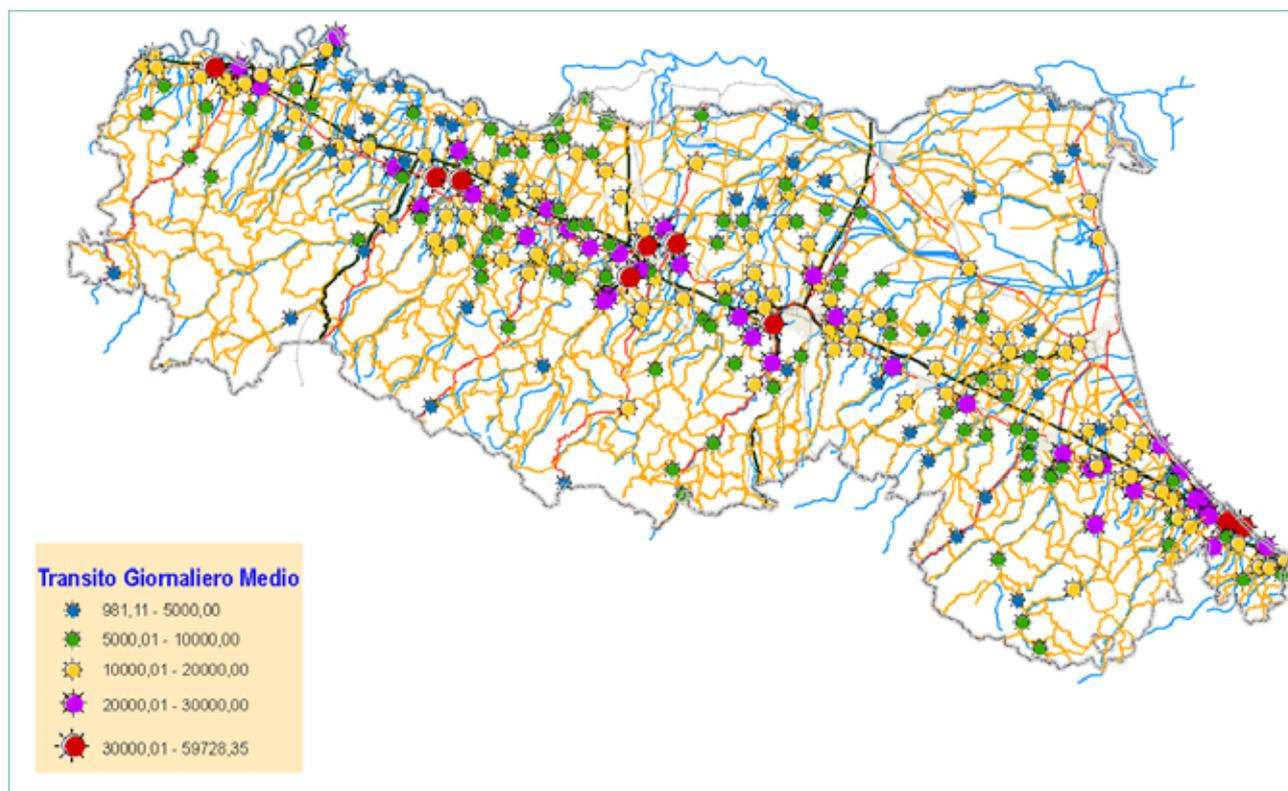
(Ottobre 2008-Settembre 2009)

Numero postazione	T.G.M. complessivo	Veicoli pesanti	% veicoli pesanti	Provincia	Strada	Chilometrica	Tratto
152	59.728	2.080	3,5%	BO	SP569R	41+621	SP569 tra innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)
244	26.995	1.336	5,0%	BO	SP569R	32+935	SP569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca
156	21.166	816	3,9%	BO	SP253R	7+560	SP253 tra loc. Villanova e inizio variante Castenaso
153	20.873	736	3,5%	BO	SC_SS64	77+900	SS64 tra Bologna e Pontecchio Marconi
215	20.776	3.821	18,4%	BO	SP3	15+764	SP3 tra accesso Interporto Bologna e viadotto A13
261	24.678	2.074	8,4%	FC	SS9	22+200	SS9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone
174	24.647	822	3,3%	FC	SS9	42bis+570	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli
258	23.521	1.770	7,5%	FC	SS9	34+570	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena
175	23.197	4.387	18,9%	FC	E45	226+380	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate
349	22.413	2.051	9,1%	FC	SS16	179+650	SS16 tra Cervia e Cesenatico
53	14.180	3.285	23,2%	FE	SS309	31+500	SS309 a San Giuseppe di Comacchio
628	13.487	3.644	27,0%	FE	SS309	22+400	SS309 tra Comacchio e Confine Provinciale (FE/RA)
289	12.628	554	4,4%	FE	SP66		SP66 fra Cento e Sant'Agostino
652	12.395	1.221	9,8%	FE	SS16	114+800	SS16 dal bivio SP610R ad Argenta
287	7.576	350	4,6%	FE	SP6	3+950	SP6 fra Cento e Pilastrello
381	49.881	4.794	9,6%	MO	SS9	3+000	Tangenziale Modena
453	35.133	3.561	10,1%	MO	MO-SASS	13+600	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara
149	30.565	2.243	7,3%	MO	SP255R	4+900	SP255R tra Modena e Navicello
148	28.265	1.859	6,6%	MO	SS9	143 +250	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia
29	24.569	2.103	8,6%	MO	SS9	159+850	SS9 tra Modena e Rubiera
635	39.318	2.632	6,7%	PC	SS9	5+570	SS9 tra tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6
122	31.207	1.400	4,5%	PC	SP10R	184+000	SP10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'
615	22.998	361	1,6%	PC	SC_SS9	262+387	Viabilità Comunale Piacenza (c/o Ponte Po)
127	21.818	1.489	6,8%	PC	SS9	254+770	SS9 tra Piacenza e Pontenure
391	21.520	1.100	5,1%	PC	SP10R	216+000	SP10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale
636	50.626	2.749	5,4%	PR	SS9	3+050	SS9 tra tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP 62R

Numero postazione	T.G.M. complessivo	Veicoli pesanti	% veicoli pesanti	Provincia	Strada	Chilometrica	Tratto
129	35.660	3.566	10,0%	PR	SS9	10+100	SS9 tra Parma e Ponte Taro (tangenziale nord di Parma)
25	28.778	1.786	6,2%	PR	SS9	198+100	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza
221	21.132	2.098	9,9%	PR	SS9	217 +000	SS9 tra Fidenza e A15
130	20.027	1.031	5,1%	PR	SS62	107+597	SS62 tra Parma e Collecchio
333	22.773	804	3,5%	RA	SS9	66+740	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza
380	19.828	4.280	21,6%	RA	SS309DIR	04+900	SS309dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo
654	18.979	460	2,4%	RA	SP7	10+400	SP7 dal bivio SSPP32/33ter alla SS16
655	15.665	567	3,6%	RA	SP253R	68+515	SP253R dal bivio SP302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini
651	15.494	635	4,1%	RA	SS9	72+900	SS9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)
383	25.769	2.883	11,2%	RE	SS9	174+550	Tangenziale Reggio Emilia
140	24.170	2.179	9,0%	RE	SS9	167+300	SS9 tra Masone e Rubiera
239	21.936	2.574	11,7%	RE	SP486R	19+900	SP486R fra Sassuolo e Castellarano
143	21.027	1.225	5,8%	RE	SP63R	2+700	SP63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP358R)
137	20.865	520	2,5%	RE	SP28	3+600	SP28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago
184	34.415	967	2,8%	RN	SS16	208+322	SS16 tra Riccione e Rimini
454	31.986	1.906	6,0%	RN	SS72	0+470	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini
186	29.275	1.447	4,9%	RN	SS16	195 + 660	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba
188	27.470	1.130	4,1%	RN	SS9	3+300	SS9 tra Rimini e Santa Giustina
351	25.894	1.165	4,5%	RN	SS72	7+300	SS72 tra Rimini e San Marino

Transito giornaliero medio per postazione

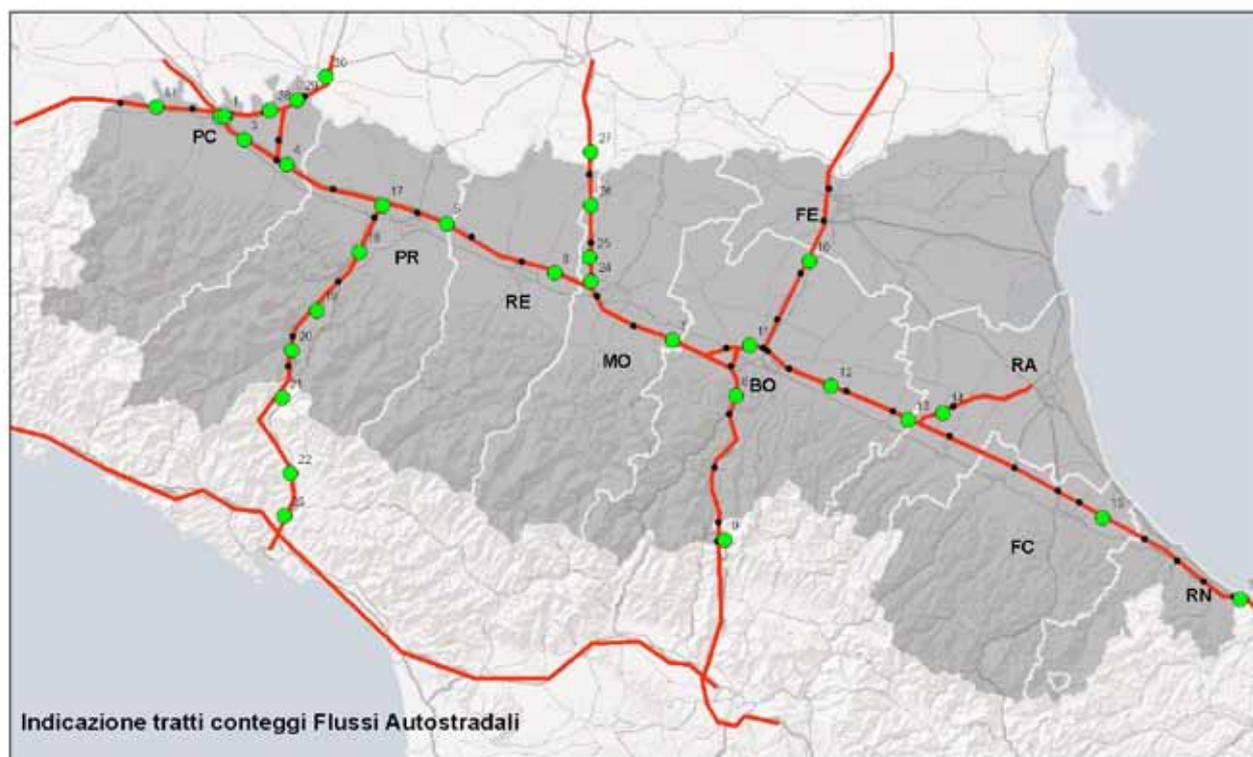
(Ottobre 2008-Settembre 2009)



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 feriale medio del mese di maggio 2008.

Indicazione tratti conteggi flussi autostradali



Legenda

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2008
- Svincoli e caselli 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		
A 1	1	56.802	36.996	65%	19.806	35%	47%	53%
A 1	2	24.450	13.844	57%	10.606	43%	48%	52%
A 1	3	81.252	50.840	63%	30.412	37%	48%	52%
A 1	4	93.702	57.539	61%	36.163	39%	48%	52%
A 1	5	85.138	52.935	62%	32.203	38%	48%	52%
A 1	6	87.812	56.320	64%	32.492	37%	48%	52%
A 1	7	119.001	75.632	64%	43.369	36%	49%	51%
A 1	8	64.248	38.699	60%	25.549	40%	49%	51%
A 1	9	53.128	29.908	56%	23.520	44%	49%	51%
A 13	10	51.322	34.044	66%	17.278	34%	50%	50%
A 14	11	92.159	57.757	63%	34.406	37%	48%	52%
A 14	12	98.007	66.119	67%	31.888	33%	49%	51%
A 14	13	88.667	59.174	67%	29.493	33%	47%	53%
A 14 dir	14	18.898	12.924	68%	5.974	32%	50%	50%
A 14	15	64.300	42.898	67%	21.402	33%	49%	51%
A 14	16	51.418	30.755	60%	20.663	40%	50%	50%
A 15	17	24.118	14.401	60%	9.717	40%	48%	52%
A 15	18	21.994	12.779	58%	9.215	42%	49%	51%
A 15	19	20.922	12.291	59%	8.631	41%	49%	51%
A 15	20	19.662	11.344	58%	8.318	42%	49%	51%
A 15	21	19.427	11.130	57%	8.297	43%	49%	51%
A 15	22	21.463	12.955	60%	8.508	40%	49%	51%
A 15	23	28.089	18.668	66%	9.421	34%	50%	50%
A 22	24	46.320	32.588	70%	13.732	30%	50%	50%
A 22	25	45.803	32.414	71%	13.390	29%	50%	50%
A 22	26	41.281	28.682	69%	12.599	31%	50%	50%
A 22	27	40.951	28.540	70%	12.411	30%	50%	50%
A 21	28	24.635	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	51%	49%
A 21	29	43.851	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	51%	49%
A 21	30	41.714	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	51%	49%
A 21	31	38.803	28.583	74%	10.220	26%	49%	51%

L'Autostrada regionale Cispadana



Il 2009 ha visto un considerevole avanzamento del progetto di realizzazione, con concessione di costruzione

e gestione, con il ricorso al capitale privato e con partecipazione finanziaria pubblica, della **prima autostrada regionale, la "Cispadana"**, in attuazione dell'articolo 164 della L.R. 3/99.

L'autostrada si sviluppa per una **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22) e termine nel comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13, in raccordo alla superstrada "Ferrara-Porto Garibaldi".

I **comuni interessati sono 13**: Reggiolo, Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia S. Possidonio, Mirandola, Medolla, S. Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico, Ferrara in provincia di Ferrara.

Il progetto prevede complessivamente **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico) e **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico), oltre ai **2 svincoli di interconnessione con le autostrade A22 e A13**.

Seguendo il lungo iter di programmazione e affidamento di quest'opera, all'inizio del **2010 la Regione ha completato la procedura di gara**, che si è conclusa con l'aggiudicazione della concessione all'A.T.I. Autostrada Del Brennero Spa (mandataria) - Coopsette soc. coop. - Pizzarotti & c. Spa - Cordioli & c. Spa - Edilizia Wipptel Spa - Oberosler cav. Pietro Spa - Collini Impresa Costruzioni - Consorzio stabile Co.Seam Srl - Consorzio ravennate - Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti). L'associazione di imprese vincitrice della gara si è aggiudicata la concessione con un'offerta che prevede una **partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi** (il progetto a base della procedura di gara prevedeva una partecipazione finanziaria pubblica di

198.000.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 54 mesi). **L'importo complessivo dell'investimento ammonta a circa 1.158.720.000 euro.**

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 che hanno ridefinito e integrato gli interventi programmati. L'ultimo Programma è stato approvato dall'Assemblea legislativa a luglio 2008 e 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.

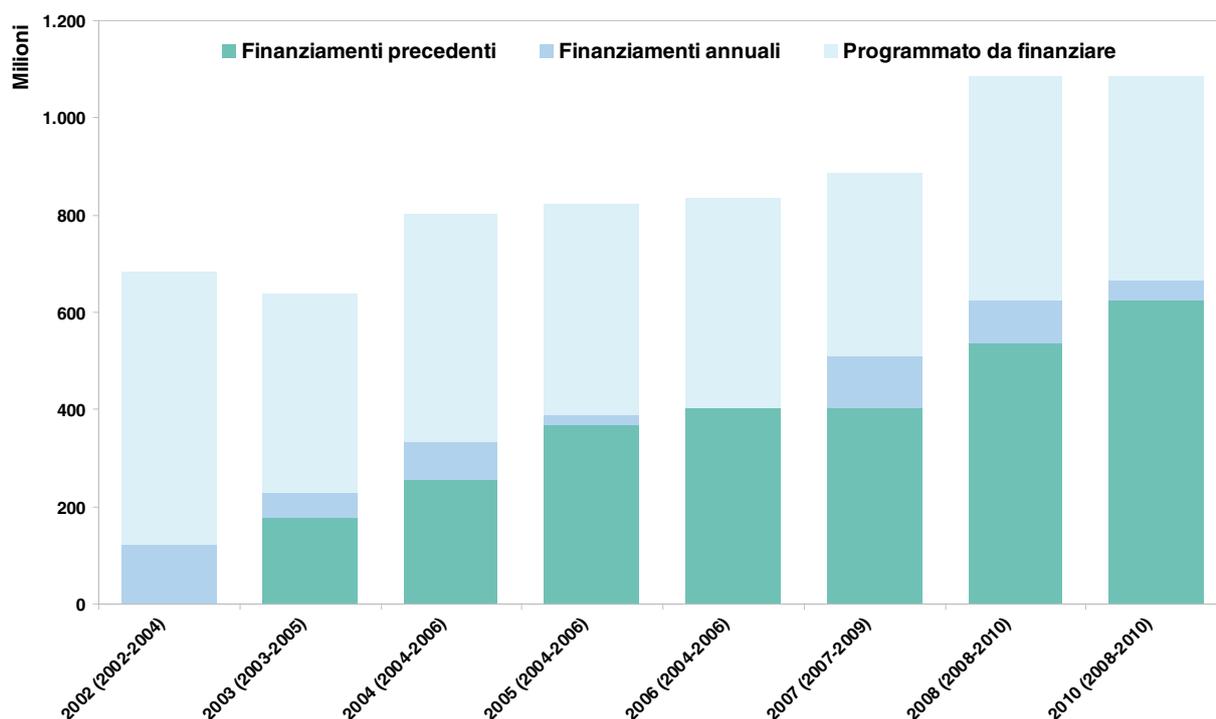
Nell'ambito della programmazione regionale, tra il 2002 e il 2010 sono stati finanziati interventi sulla rete di interesse regionale per un **costo complessivo di oltre 735 milioni di euro**, di cui oltre 500 milioni di euro a carico di un Fondo Unico in cui confluiscono le risorse trasferite dallo Stato per la gestione delle strade di interesse regionale e quelle proprie della Regione.

In particolare dal 2002 al 2010 a valere sul Fondo Unico sono **stati stanziati circa 400 milioni di euro di provenienza statale e circa 106 milioni di finanziamento diretto della Regione.**



Finanziamenti sulla rete stradale di interesse regionale

(2002-2010)



Guardando invece al dettaglio dei finanziamenti assegnati, nello stesso intervallo di tempo, **raggruppa-**

ti per sistema nel quale ricadono le opere e per tipologia di opera emerge questo quadro:

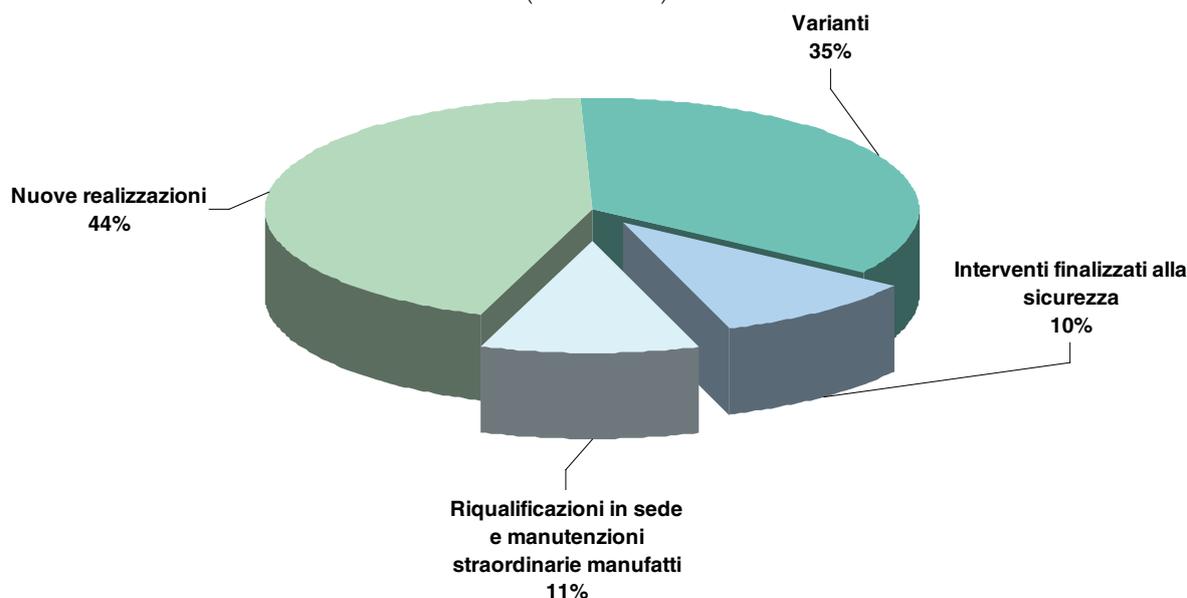
Interventi finanziati nel periodo 2002-2010 per sistemi viari e ambiti di intervento

(Importi in euro)

Sistemi e ambiti di intervento	Importo totale	Fondo Unico	Cofinanziamenti
Sistema cispadano	48.053.241,54	45.053.241,54	3.000.000,00
Sistema pedemontano	90.481.221,52	72.257.057,71	18.224.163,81
Sistema viario di adduzione a Bologna e S.Vitale	95.562.544,82	70.297.896,59	25.264.648,23
Sistema delle tangenziali e accessibilità urbane	276.856.159,97	155.266.948,82	121.589.211,15
Interventi finalizzati alla sicurezza	100.617.524,92	81.171.417,55	19.446.107,37
Restante viabilità di interesse regionale	125.388.143,63	78.911.294,77	46.476.848,86
Totale	736.958.836,40	502.957.856,98	234.000.979,42

Tipologia degli interventi finanziati

(2002-2010)

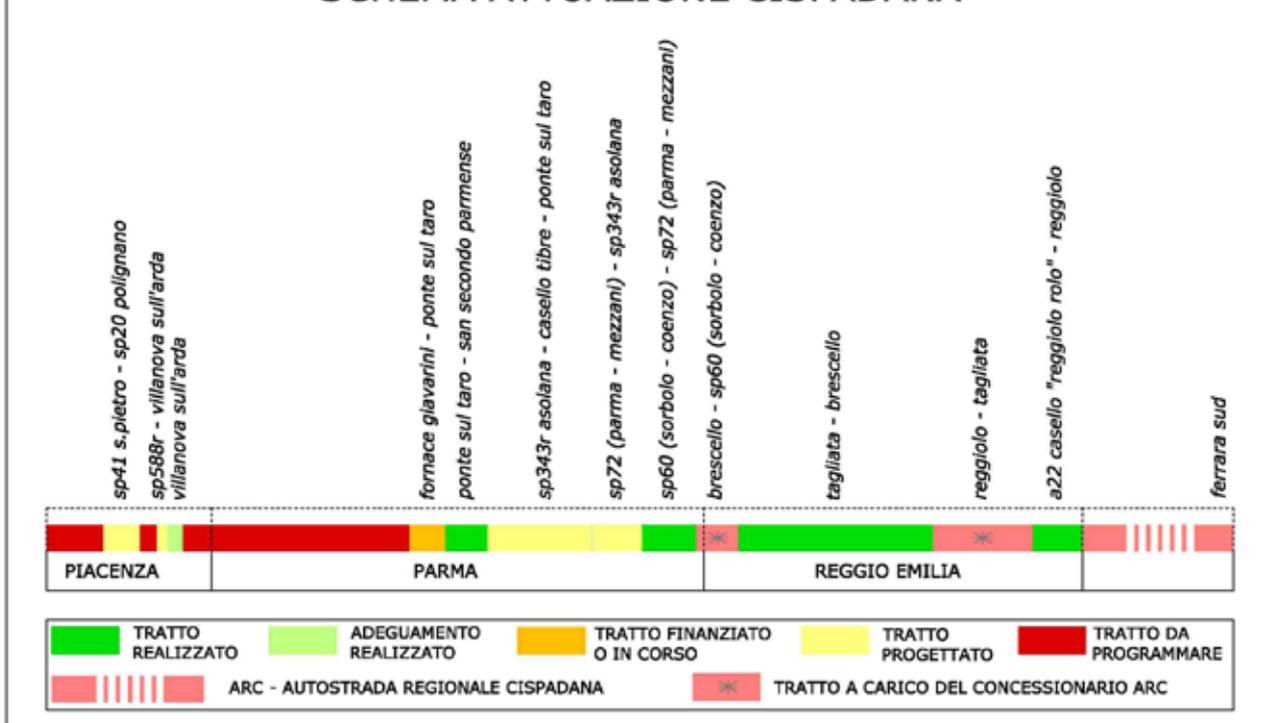


Per il **settore della riqualificazione in sede** sono stati finanziati **31 interventi** aventi per oggetto ponti, viadotti, muri di sostegno, specie nelle strade di montagna, con un importo delle opere pari all'11%. **50 interventi** riguardano la **messa in sicurezza**, con il **10%**, considerando che al momento della consegna alle Province le strade ex statali venivano da anni di mancata manutenzione e che quindi è stato necessario intervenire con lavori di grande impegno finanziario, superiore ai finanziamenti anche regionali, destinati alla manutenzione straordi-

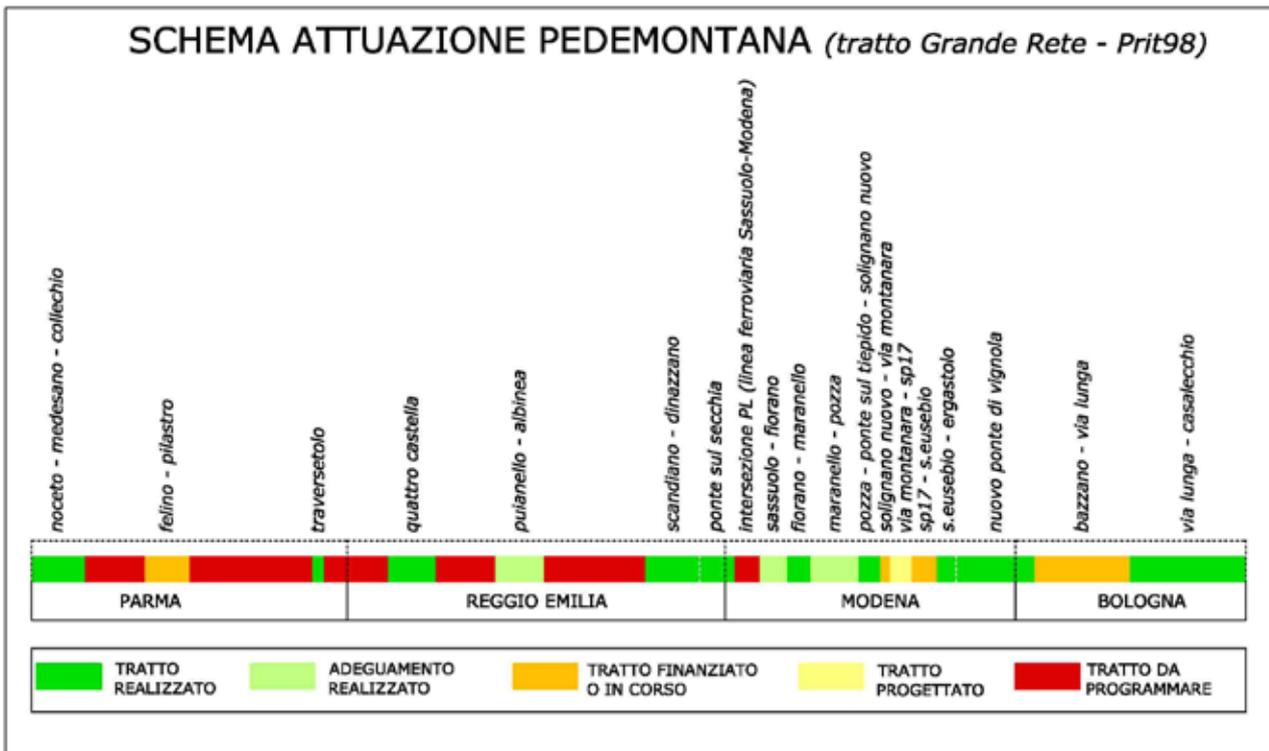
naria. Una rilevante quota dei finanziamenti (circa il **35%**) è stata destinata alla **realizzazione di varianti a centri abitati**, sempre nella logica di fluidificare il traffico sulla rete stradale esistente.

Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stato destinato invece il **44%** dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di **tronchi di Pedemontana e Cispadana** (per quest'ultima si fa riferimento al tratto di viabilità ordinaria posto in continuità con quello autostradale fra Reggiolo-Rolo e Ferrara sud illustrato in precedenza).

SCHEMA ATTUAZIONE CISPADANA



Per quanto riguarda la **Pedemontana**, è stato completato il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena, mentre si sta procedendo al finanziamento di altri tratti, guardando alle principali situazioni di criticità territoriale, in provincia di Reggio Emilia e di Parma. Alcuni dei lotti di competenza dell'ANAS, dopo la regionalizzazione delle strade, sono stati trasferiti alla Provincia di Modena, e ciò ne ha consentito una rapida attuazione.



Da questo quadro emerge una **grande capacità programmatica, progettuale e attuativa delle Province dell'Emilia-Romagna**, che, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata per far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per l'attuazione di un **volume consistente di opere, pari a oltre 735 milioni di euro**.

Inoltre la maggiore vicinanza alle problematiche del territorio ha consentito tra l'altro di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, ma attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e al contenimento dell'impatto sull'ambiente.

La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Dai dati dell'ultimo monitoraggio, quello del 31/12/2009 (che quindi non comprende gli interventi assegnati nel 2010), **sono 145 gli interventi finanziati dal 2002 al 2009**, di cui 93 conclusi, 20 in corso di realizzazione e 32 in fase di progettazione o ancora da avviare. Per gli interventi già conclusi è stato osser-



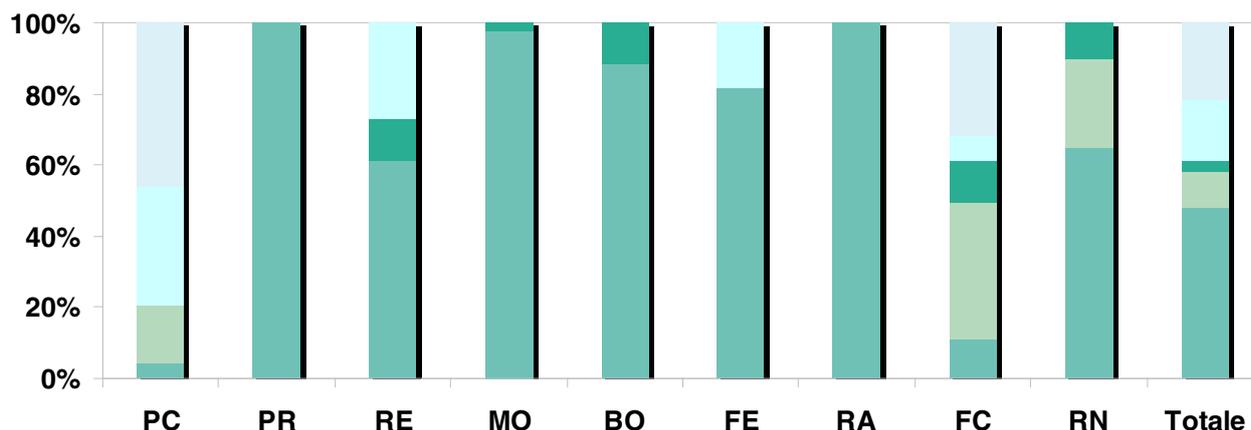
vato che la media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori si è notevolmente ridotta: si è passati infatti da una media di 1.328 giorni per gli interventi finanziati nel 2002 a una media di 731 giorni (circa due anni) per quelli finanziati nel 2007.

Oltre alle risorse trasferite direttamente dallo Stato alle Province dell'Emilia-Romagna per la **manutenzione ordinaria (pari a circa 20 milioni di euro annui)**, la Regione ha destinato alle Province **oltre 125 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria**, relativi soprattutto a pavimentazioni, opere d'arte, segnaletica, barriere, pertinenze stradali e altre piccole varianti.

Tipologie di interventi di manutenzione straordinaria ripartiti per provincia

(2001-2009)

■ Pavimentazioni ■ Opere d'arte ■ Segnaletica e barriere ■ Pertinenze stradali ■ Piccole varianti



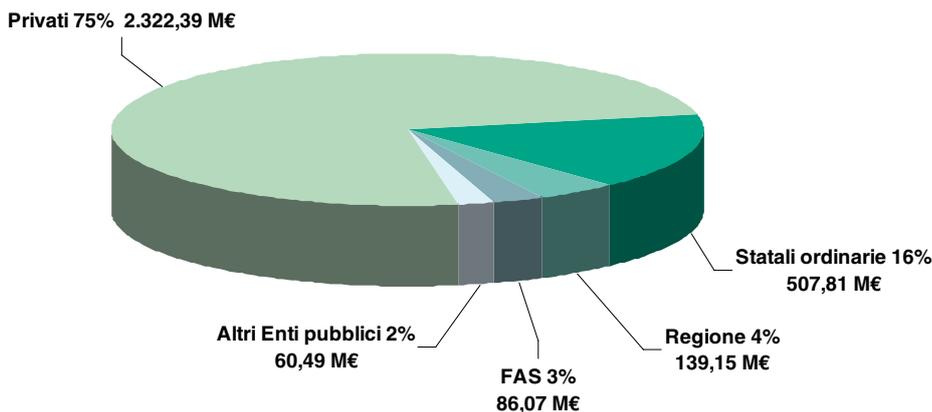
Inoltre con la stipula nel 2000 dell'Intesa Istituzionale di Programma, uno strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale, il Governo e la Regione hanno definito dei **piani pluriennali di intervento**, nei diversi settori, dettagliati in seguito con accordi specifici. Per il settore stradale è stato quindi sottoscritto l'**Accordo di Programma Quadro (APQ) 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 Piano Regionale Integrato dei Trasporti e con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune.

Questi Accordi individuano alcuni interventi riconducibili al **sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero - A22 e AutoCisa - A15, bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo) e ad alcune ulteriori **infrastrutture statali, ma di interesse strategico anche per la Regione** (Corridoio Adriatico E55 - SS16, SS9 Emilia e nodo di Piacenza, attraversamenti appenninici ed E45, sistema Cispadano, sistema Pedemontano). Effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS). Le **risorse finanziarie messe in gioco complessivamente** da questi Accordi nel settore stradale ammontano a **oltre 3 milioni di euro**. Predominanti

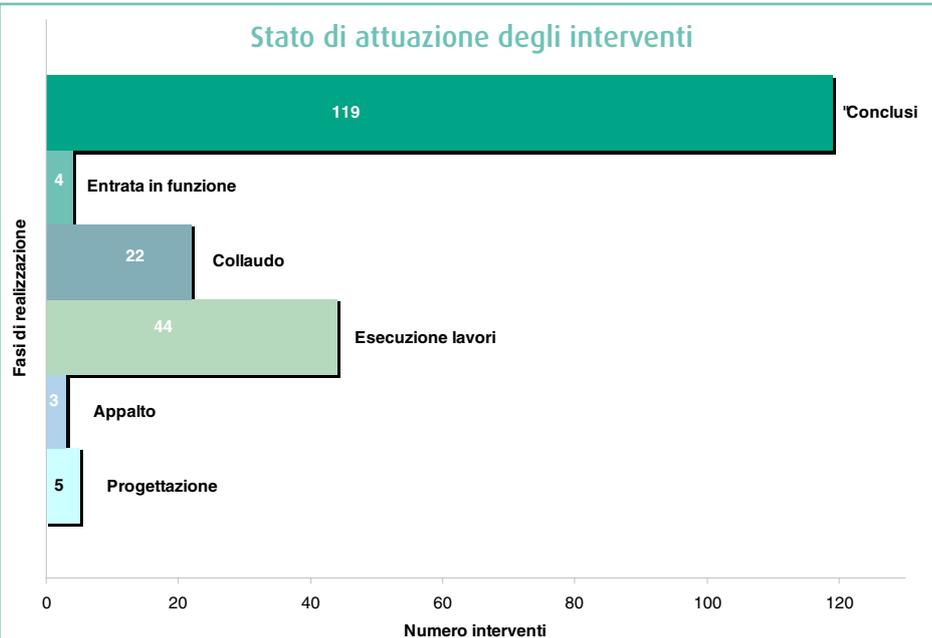
sono le fonti finanziarie private, derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade per l'Italia (75%) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi. A seguire la partecipazione di fonti FAS (3%), regionali (4%), di altri enti pubblici (2%) e di risorse ordinarie statali (16%), determinate in particolare dai finanziamenti ANAS.

Analizzando invece **lo stato di attuazione degli interventi** inseriti negli Accordi risulta che quelli **conclusi rappresentano il 61% circa del totale** (per un importo complessivo di 359,35 milioni di euro), quelli in **fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 13%** (180 milioni di euro) e quelli per i quali i **lavori sono tuttora in corso sono il 22% circa**

Quadro delle risorse finanziarie degli interventi inseriti nell'APQ in materia di infrastrutture viarie e nei suoi atti integrativi



Stato di attuazione degli interventi



(2.400,87 milioni di euro). Infine sono ancora **in fase di progettazione il 2,54%** (170,49 milioni di euro) **e in fase di appalto l'1,52%** (5,21 milioni di euro). Oltre ai finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli previsti con il Programma triennale di intervento, nell'ambito del **Fondo Unico** già citato vengono stanziati risorse da destinarsi agli interventi di **sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale resi necessari a seguito di eventi eccezionali o calamitosi**. Tra il 2002 e il 2009 sono stati erogati **oltre 15 milioni di euro** di contributi alle Province.

Inoltre sempre la L.R. 3/99 autorizza la Regione ad assegnare alle Province fondi per la realizzazione di **interventi di sistemazione, miglioramento e costruzione di strade di proprietà comunale**. Nel periodo 2002-2009 sono stati erogati **oltre 24 milioni di euro** di contributi alle Province.

Dal 1999 al 2009 la Regione ha concesso agli enti richiedenti, in attuazione dell'art. 31 della L.R. 30/98, **oltre 2,4 milioni di euro per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del PRIT, oltre che per studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione**, concedendo fino a un massimo del 70% del costo complessivo di ogni singolo studio o progetto, con un limite di 200 mila euro.

Infine la Regione, nell'ambito del Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, ha previsto la possibilità di stipulare conven-



zioni con Enti locali e/o privati allo scopo di favorire e sostenere il completamento dei lavori avviati da ANAS su strade trasferite alle Province e garantire tempestività nella realizzazione di opere sulla rete di interesse regionale per le quali privati o operatori economici rendano disponibili cofinanziamenti: dal 2002 al 2010 sono state approvate 8 convenzioni, per un importo di **oltre 29 milioni di euro di contributi regionali a favore di interventi su strade di interesse regionale**.

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**

Strade di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS

S.S.	Denominazione
9	Via Emilia
12	Dell'Abetone e del Brennero
16	Adriatica
45	Di Val Trebbia
62	Della Cisa - dal confine regionale a Parma
63	Del Valico del Cerreto - dall'innesto con la SS9 al confine con la Toscana
64	Porrettana
67	Tosco Romagnola
72	di San Marino
309	Romea
309 dir	Romea
R.A.	Raccordo Autostradale Ferrara - Porto Garibaldi
E/45	Orte-Ravenna (comprende collegamento E45 - E55 - Porto di Ravenna)

pluriennale di lunga durata (l'unico approvato finora copre l'arco temporale 2003-2012, il prossimo potrà essere cinquantennale). 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 **oltre 416 milioni di euro**.

In questo ambito **la Regione**, a tutela del proprio territorio, **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 realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso tempo il più celere completamento degli stessi. In particolare eroga contributi agli Enti locali e ad altri soggetti per studi e progettazioni di strade di interesse regionale, anche statali.

Tra il 1999 e il 2009 ANAS ha gestito 66 interventi, di cui 51 conclusi, 9 in corso di esecuzione, 3 in fase di appalto o aggiudicazione e 3 per i quali è in corso la progettazione. Per i soli lavori conclusi o in fase di esecuzione (60 interventi), l'investimento di ANAS è stato di oltre **1.100 milioni di euro**.

Anche la **rete autostradale nazionale italiana** è giuridicamente di competenza dell'ANAS, anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS a un certo numero di società concessionarie autostradali, che controlla attraverso una propria struttura chiamata Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali. Nel territorio regionale sono attive **5 società concessionarie** (Autostrade per l'Italia, Autostrada del Brennero, Autocamionale per la Cisa, Autostrade Centropadane e Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza - SATAP). Oltre alle autostrade nazionali citate, in Emilia-Romagna sono presenti **3 superstrade** (attualmente fruibili gratuitamente):

- ✦ Superstrada Ferrara-Mare gestita dal Compartimento ANAS per la Viabilità Ordinaria;
- ✦ Superstrada E45 Cesena-Orte gestita dal Com-

partimento ANAS per la Viabilità Ordinaria;

- ✦ Tangenziale di Bologna, complanare all'autostrada A14 nel tratto di circuitazione cittadino e gestita da Autostrade per l'Italia per conto di ANAS ai sensi di un apposito accordo.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di ampliamento e modernizzazione della rete autostradale nazionale presente sul territorio di propria competenza attraverso un **meccanismo di concertazione e di condivisione con gli Enti locali, con ANAS e con le società concessionarie** sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio, cercando anche di creare consenso sulla realizzazione di queste opere.



Attualmente lo **sviluppo chilometrico complessivo sul territorio regionale della rete autostradale nazionale** (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente) ammonta a **circa 729 km**.

Gli **interventi di modernizzazione e potenziamento** prevedono:

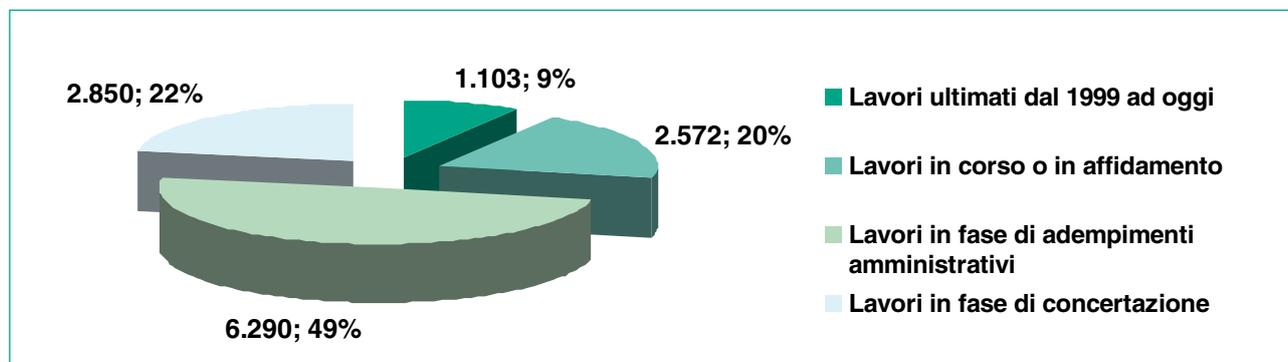
- ✦ la riqualificazione delle due superstrade gestite dall'ANAS per trasformarle in infrastrutture con caratteristiche autostradali, per un totale di circa 136 km;
- ✦ l'ampliamento in sede del numero di corsie per un totale di circa 80 km di interventi già previsti sulla rete autostradale nazionale, 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 230 km.

Complessivamente gli **interventi di riqualificazione/ampliamento** potrebbero quindi riguardare il **57% della rete esistente** (416 km su 729), mentre

ci si ferma al 30% (216 km su 729) se si considerano solo quelli già previsti nell'attuale PRIT.

Valore economico dei lavori autostradali

(milioni di euro; %)



Le **nuove opere** consentiranno invece un incremento di circa il **31,5% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 729 a circa 960 km).

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso **un investimento ingente da parte delle conces-**

sionarie autostradali, per un importo totale di **circa 10 miliardi di euro**, importo che potrebbe salire a 12,8 miliardi di euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

La sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che, al fine di ridurre il numero di vittime sulla strada e i costi causati dagli incidenti stradali, interviene sia con

azioni di educazione, formazione e diffusione della **cultura della sicurezza stradale** attraverso l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, sia con **finanziamenti e interventi sulle infrastrutture**.



Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

I dati ufficiali sull'incidentalità disponibili attualmente sono quelli prodotti e messi a disposizione dall'Istat. Nel corso del 2008 la Regione, nell'ambito del protocollo al quale ha aderito, ha presentato a questo Istituto un progetto sull'organizzazione delle attività connesse al processo di **produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale**, allo scopo di speri-

mentare 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**.

La rilevazione secondo questo progetto è partita nel 2009 e andrà a regime nel corso del 2010.

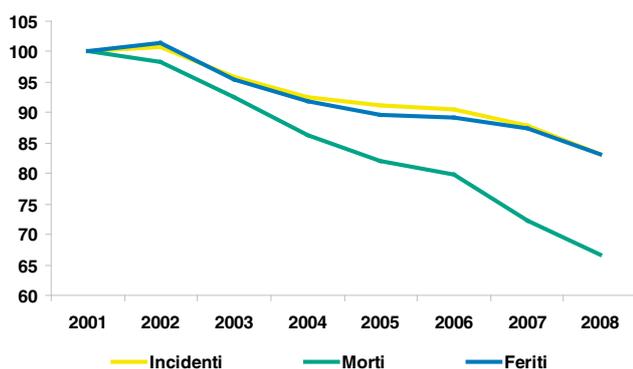
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna

(2001-2008 - Fonte Istat)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235
2007	230.871	23.074	5.131	531	325.850	31.815
2008	218.963	21.744	4.731	529	310.739	29.746

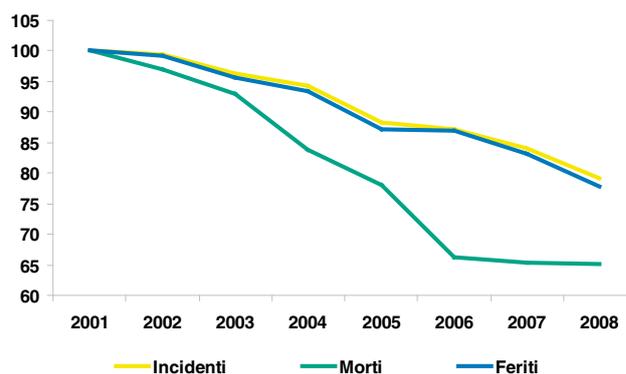
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2008 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2008 - Fonte Istat)

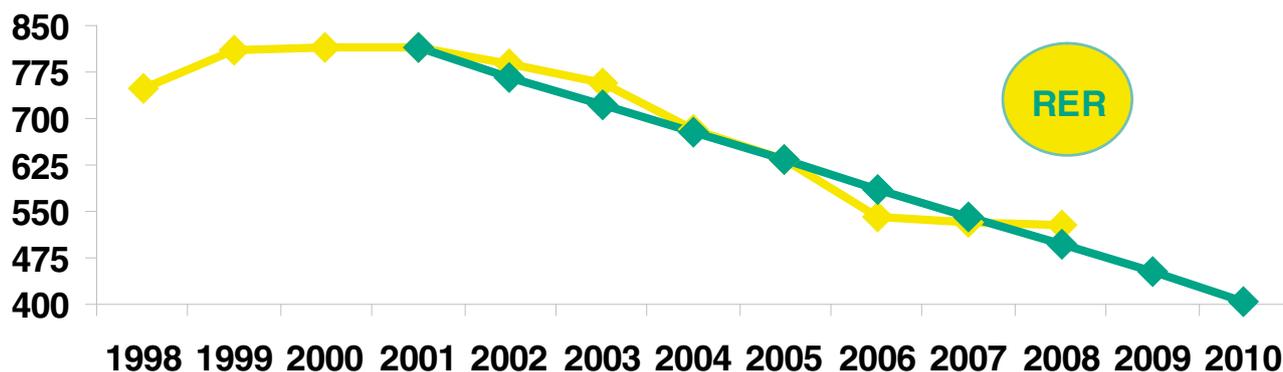


L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2008 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per gli ultimi anni, dove in Emilia-Romagna si è arrestato il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti. Il livello di mortalità nella nostra regione presenta valori superiori rispetto a quelli ri-

chiesti per il raggiungimento dell'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime entro il 2010: si rende necessario dunque uno sforzo straordinario per il governo della sicurezza stradale al fine di abbattere la soglia registrata in questi anni.

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

(1998-2010 - Fonte Istat)

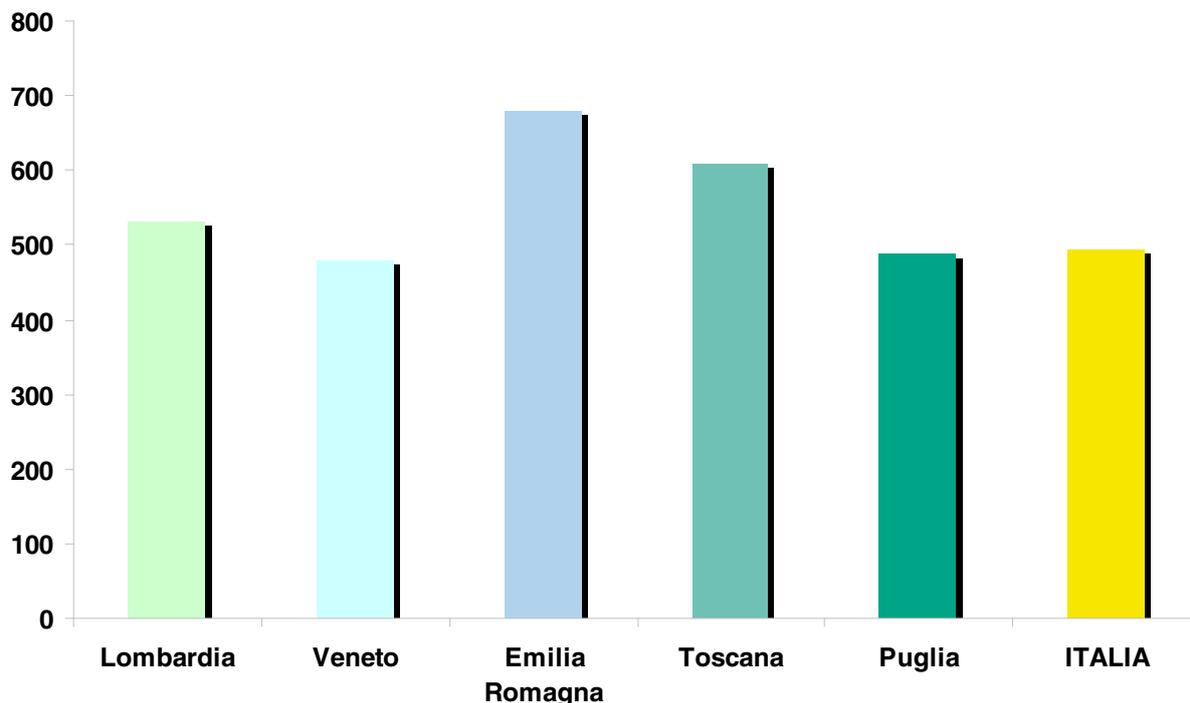


Particolarmente interessante per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): costi sociali = numero morti x 1.394.000,00

+ 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 in regione.

Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2008 - Fonte Istat)

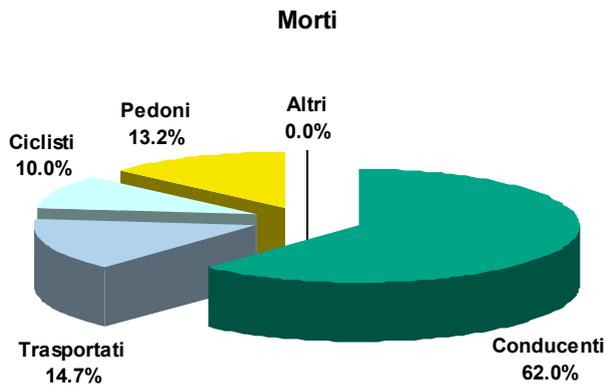


Quanto alla composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla **tipologia di utente**, si evidenzia la **gravità degli incidenti che coinvolgono i pedoni** e inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età

delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, emerge come **la fascia di età anziana si confermi come quella più a rischio**.

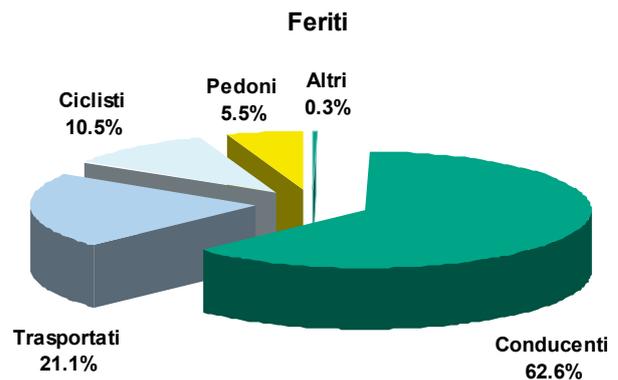
Morti suddivisi per tipo di utente

(2008 - Fonte Istat)



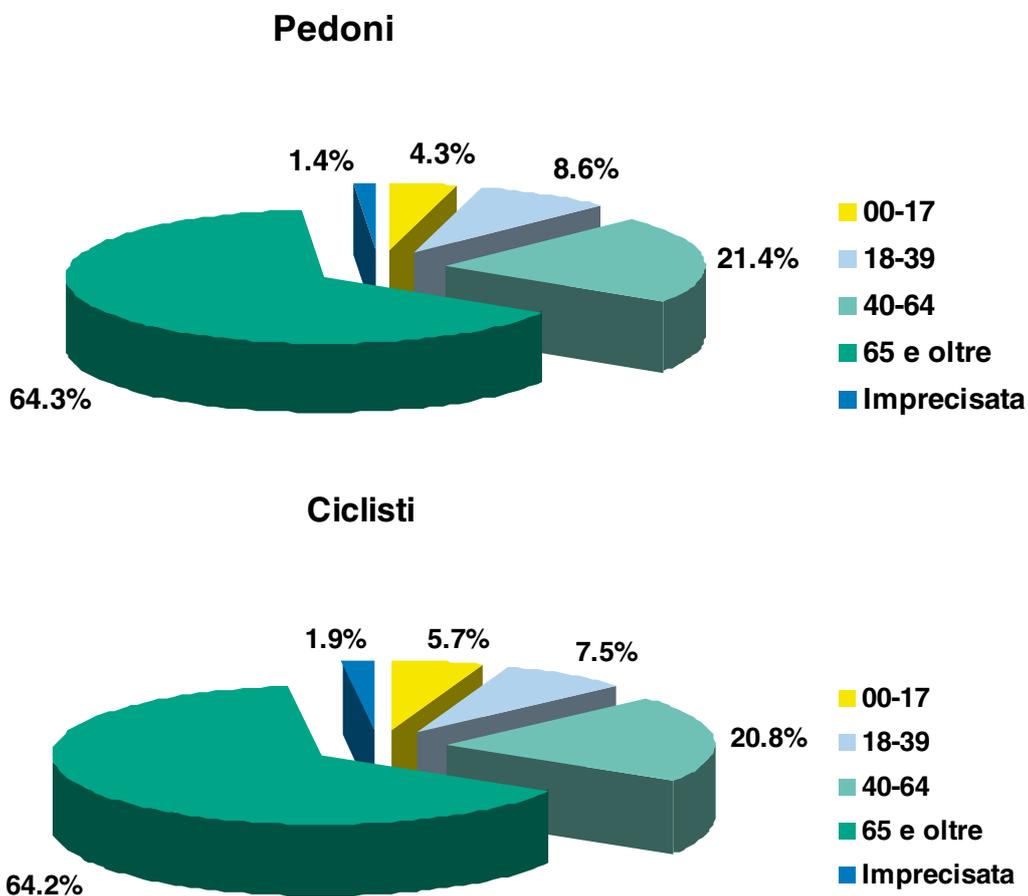
Feriti suddivisi per tipo di utente

(2008 - Fonte Istat)



Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2008 - Fonte Istat)

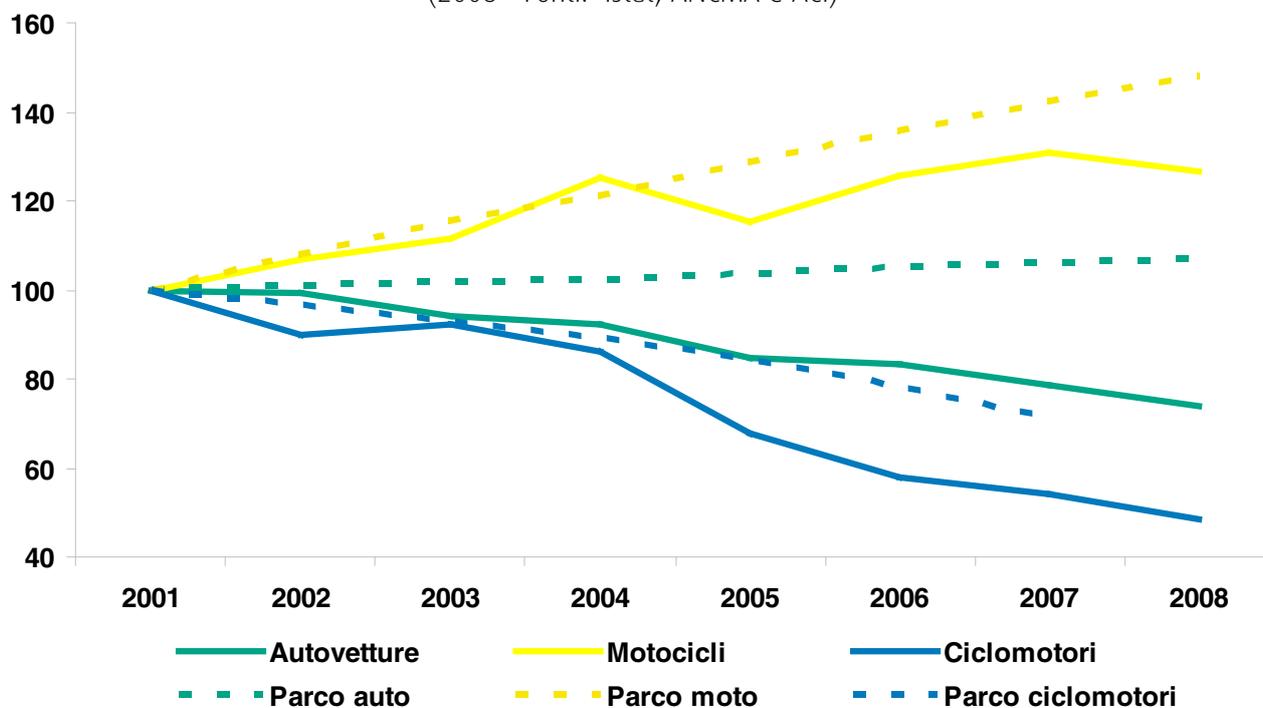


Guardando invece all'**analisi dei veicoli coinvolti e al parco circolante**, si osserva come l'aumento delle autovetture non abbia determinato un aumento del numero di autovetture coinvolte in incidenti, mentre

al contrario **al notevole aumento dei motocicli in circolazione corrisponde un aumento proporzionale del numero di incidenti**, evidenziando il grande rischio a cui è soggetta questa tipologia di veicolo.

Veicoli coinvolti e parco circolante

(2008 - Fonti: Istat, ANCMMA e ACI)

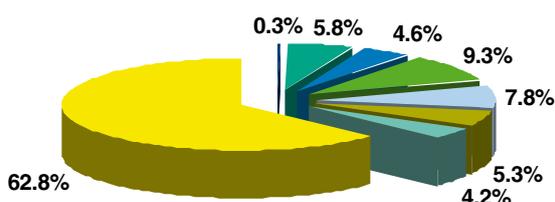


Inoltre, sempre secondo dati Istat, i **maggiori livelli di incidentalità si raggiungono nei giorni lavorativi e negli orari di andata e ritorno dal lavoro**, mentre la **gravità degli incidenti aumenta nelle ore notturne, soprattutto durante il fine settimana**, dove il grado di incidentalità supera quello registrato nelle stesse ore nei giorni feriali.

Rispetto alla **categoria delle strade** invece si segnala che ci sono ancora numerose **difficoltà nella localizzazione degli incidenti**, difficoltà a cui si cercherà di porre rimedio grazie alla nuova modalità di rilevazione dei dati di incidentalità avviata dalla Regione Emilia-Romagna.

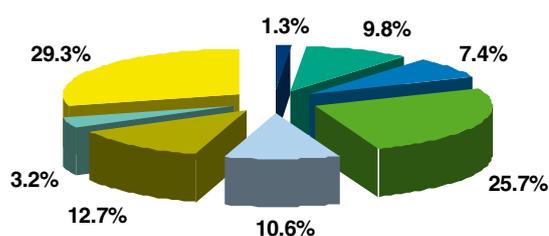
Incidenti per categoria di strada

(2008 - Fonte Istat)



Morti per categoria di strada

(2008 - Fonte Istat)



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. Scopo principale della sua attività è **sviluppare e diffondere la cultura della sicurezza stradale**, muovendosi in direzione di una mobilità più sicura e sostenibile, 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 da sempre quello del **"sistema a rete"**, vale a dire un approccio che prevede il coinvolgimento diretto di soggetti (istituzionali e non) che svolgono un ruolo in materia di sicurezza stradale, in modo che ciascuno porti esperienze, professionalità e risorse di varia natura, evitando allo stesso tempo sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche.

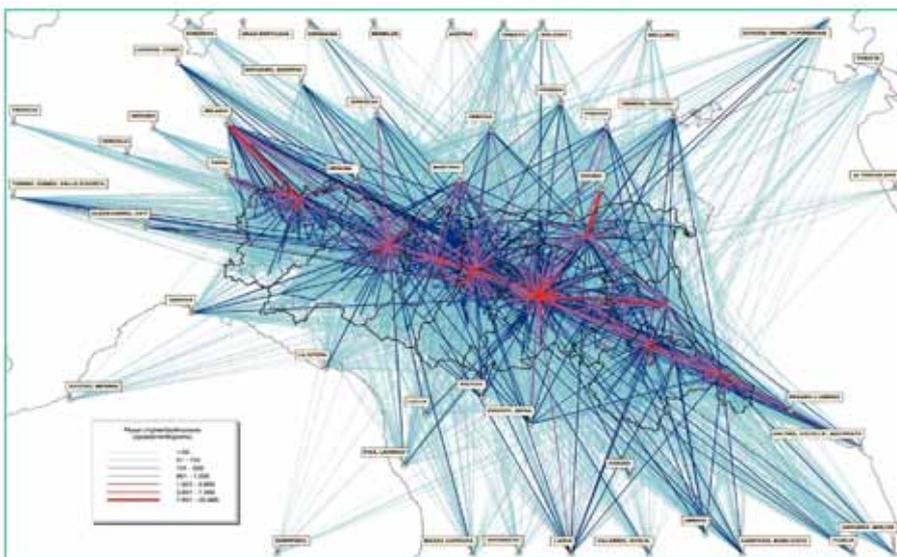
Fondamentale per lavorare in questa direzione è la formula degli **"accordi"** e delle **"intese"**, che permette ai vari soggetti pubblici e privati coinvolti di collaborare a obiettivi condivisi e comuni mantenendo la propria autonomia professionale.

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 collegata a tutto il territorio regionale svolgendo un **ruolo di stimolo e di indirizzo**, anche per scelte di carattere locale e nazionale.

Per promuovere **azioni di informazione e di sensibilizzazione che servano a contrastare gli incidenti stradali**, l'Osservatorio utilizza **forme di comunicazione molto diversificate**, avvalendosi anche di diverse tipologie di linguaggi, in modo da raggiungere il maggior numero possibile di destinatari e stimolarne la riflessione.

Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo del-

la 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 nel corso degli anni sono state promosse azioni didattiche e anche **iniziative di formazione e di sensibilizzazione rivolte ai docenti**. L'educazione alla sicurezza stradale è stata inoltre inserita nei "Piani di offerta formativa" delle scuole, all'interno delle quali sono state attivate sperimentazioni didattiche



e culturali molto stimolanti e 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 rivolti a varie fasce di età. Le scuole dell'Emilia-Romagna hanno accettato anche di impegnarsi per la **preparazione pratica alla guida**, oltre che per gli aspetti più teorici e legati al comportamento.



Il rapporto con i giovani si è intensificato negli anni grazie a diverse azioni di sensibilizzazione e di formazione alla guida, prime fra tutte la

preparazione per l'acquisizione del "patentino" per i minorenni e per la patente della "prima auto". Proseguono inoltre varie forme di comunicazione che coinvolgono i ragazzi anche sul piano emotivo, come la formula del "talk show", forme di personalizzazione della loro preparazione alla guida e l'uso di spot internazionali.

L'Osservatorio inoltre promuove e realizza diverse **campagne comunicative, informative, di sensibilizzazione e di aggregazione**, soprattutto in contesti in cui sia possibile svolgere azioni di informazione, prove di guida e contatto diretto con il mondo dei motori, come manifestazioni sportive, culturali e ricreative. Rappresentano situazioni privilegiate le piste, le aree attrezzate e le fiere, tra cui si colloca in primo piano il **"Salone internazionale dell'auto - Motor Show"**. Questa grande kermesse dell'au-



tomobile riveste un grande significato culturale per l'Osservatorio, dal momento che, visto l'elevato numero di presenze soprattutto giovanili, rappresenta un momento di incontro tra i giovani, il mondo dei motori e quello della comunicazione e un'opportunità per poter realizzare iniziative di sensibilizzazione e di formazione, oltre che per dibattere e riflettere sul tema della sicurezza stradale.

Nel 2009 l'Osservatorio ha partecipato alla **34ª edizione, che si è tenuta a Bologna dal 4 all'8 dicembre**, con un proprio stand, cercando di essere un punto di riferimento per tutti coloro che lo hanno visitato, organizzando 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. Ospite fissa dell'Osservatorio al Motor Show è stata **Radio International**, che ha animato lo stand trasmettendo in diretta i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. Nello stand sono stati organizzati eventi di intrattenimento con musica, giochi e prove di abilità, che hanno coinvolto e divertito i ragazzi in modo diverso permettendogli di scoprire e di verificare il proprio livello di conoscenza delle regole e dei comportamenti da tenere sulle strade. Anche quest'anno sono stati distribuiti materiali informativi e di sensibilizzazione e gadget legati al tema della sicurezza stradale.

Oltre alla presenza fissa al Motor Show, l'Osservatorio organizza direttamente o partecipa a **diverse fiere, saloni, convegni, seminari e manifestazioni varie**, sempre per accrescere sempre di più l'attenzione verso il tema della sicurezza stradale. In questo ambito un ruolo di primo piano spetta al **programma "Maggio in strada"**, che rappresenta la conclusione annuale dei programmi delle scuole e dagli Enti locali e costituisce anche una delle azioni più



forti di sensibilizzazione vista la capillarità dei programmi: numerosissime sono infatti le manifestazioni e i progetti realizzati, tanto che negli ultimi anni questa iniziativa si è consolidata sempre di più sia dal punto di vista dei partecipanti (ragazzi, docenti e famiglie) che da quello dei contenuti, estendendosi soprattutto nelle scuole anche ad altri periodi dell'anno e assumendo dunque l'aspetto di un vero e proprio programma didattico.

Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione e alla realizzazione di **numerosi materiali informativi**. Nel corso del 2009 sono stati **ristampati e distribuiti**:

Opuscolo "voglia di bicicletta", realizzato in collaborazione con il Touring Club Italiano e destinato agli alunni delle scuole elementari per stimolare la conoscenza del territorio e l'uso della bici, giocando con l'apprendimento delle regole della strada



Cd audio "Filastrocca rap", un messaggio dei bambini della scuola materna e delle prime classi delle scuole elementari destinato agli adulti affinché rispettino le regole della strada



"A tutto casco", finalizzato all'informazione e all'assistenza soprattutto per i giovani, per renderli consapevoli dei comportamenti a rischio nell'uso del ciclomotore e del motociclo

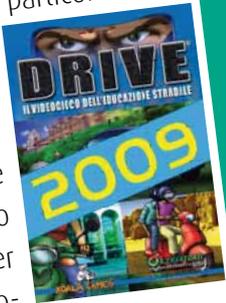


DVD "Alla velocità del sogno", raccolta di spot internazionali raccolti e selezionati dal 1999 al 2008, ideati e prodotti per campagne di sensibilizzazione e di educazione stradale

Sempre nel 2009 invece sono stati prodotti, in collaborazione con la Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Bologna, questi **nuovi supporti**

multimediali, rivolti soprattutto agli insegnanti e messi a disposizione delle scuole e delle istituzioni a titolo gratuito:

Cd-rom multimediale "Drive", 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 utilizzando metodologie di comunicazione particolarmente innovative. Unisce al gioco l'aspetto fondamentale del percorso formativo per la preparazione alla guida. Nel 2009 è stato aggiornato con le recenti modifiche al Codice della strada



"BICI", un videogioco sulla mobilità ciclabile dove il giocatore si muove in bici in 8 diverse città incontrando tutti gli elementi della mobilità ciclabile, con un quiz finale. È rivolto alla scuola dell'infanzia, a quella primaria e secondaria di primo grado



"Storie in strada", un cd-rom con 10 storie interattive realizzate in 3D che spiegano attraverso semplici vicende di alcuni personaggi i buoni comportamenti, le regole e gli elementi della strada. È indirizzato agli insegnanti della scuola dell'infanzia e a quella primaria per avvicinare i bambini all'educazione stradale e alla sicurezza



"Jo Pedone", un dvd ideato e prodotto per la scuola primaria, che contiene un cartone animato interattivo: Jo è un ragazzino un po' ribelle che però nonostante la sua spavalderia comprende l'importanza delle regole in strada e le sostiene come può



"GuidaTUMoto", un videogioco di ultima generazione in 3D per le due ruote, in cui il divertimento tiene il giocatore concentrato ai comandi e lo stimola a tenere un altissimo livello di attenzione ed è per questo che l'azione educativa e formativa risulta molto incisiva. Si possono scegliere vari veicoli (motocicli o ciclomotori di vari tipi e cilindrati) e ci sono anche tante lezioni di guida



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.regione.emilia-romagna.it/>). Il sito, oltre a offrire informazioni su tutte le iniziative messe in campo dalla Regione per diffondere la cultura della sicurezza stradale, si è ulteriormente sviluppato nella sua finalità di riuscire a trasformare il "sistema a rete", frutto del lavoro svolto in questi anni sul territorio regionale, 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

La Regione nel 1992, con l'approvazione del "**Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti**" (L.R. 30/92), ha avviato una serie di interventi per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale.

Tra le altre iniziative, sono stati predisposti **4 bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, rivolti a Province e Comuni. In questi quadri sono stati esaminati oltre 600 progetti e **realizzati oltre 260 interventi**, in collaborazione con gli Enti

coinvolti, per un ammontare complessivo di **oltre 70 milioni di euro**. Gli interventi finanziati dai primi 3 bandi riguardavano soprattutto **incroci, percorsi pedonali e ciclabili**, mentre il quarto è stato destinato specificamente alla realizzazione di **rotatorie**.

Dando seguito alle attività previste dalla L.R. 30/92, la Regione ha dato attuazione al **1°, 2° e 3° Programma del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)**, che prevede la gestione delle risorse a livello regionale, finanziando complessivamente 41 interventi (su 110 presentati) per un **contributo totale di oltre 33 milioni di euro**, su un costo di circa 86 milioni di euro.

Il disciplinare per l'accesso ai finanziamenti del 3° Programma del PNSS, approvato nel 2009, ha individuato tra le priorità la predisposizione di **interventi per il riordino della segnaletica verticale**, dal momento che spesso questa tende a causare confusione negli utenti con evidenti ripercussioni anche sulla sicurezza stradale.



Sintesi Programmi per la sicurezza stradale

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (in euro - arrotondato al milione)	Importo complessivo contributi assegnati (in euro - arrotondato al milione)
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	27	19	33.000.000	12.500.000
2° PNSS	46	16	46.000.000	17.000.000
3° PNSS	37	6	7.000.000	4.000.000
Totale	727	305	158.500.000	63.500.000

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:

- ① il **trasporto ferroviario merci e logistica**;
- ② l'**autotrasporto**;
- ③ la **logistica urbana** (distribuzione delle merci in città);
- ④ il **Porto di Ravenna**.

In questo quadro la Regione esercita alcune **funzioni di carattere generale**, come la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, anche in ambito europeo, per la ricerca, la sperimentazione e la diffusione di pratiche di efficienza e innovazione.

Inoltre 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. Il Tavolo può avere focus o sezioni su temi specifici o su aree del territorio regionale.

Più nel dettaglio, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e 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. Recentemente ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario

delle merci"), che gestisce e finanzia direttamente. Nel settore dell'**autotrasporto** invece svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e formula indirizzi e pareri, mentre in quello della **distribuzione delle merci in città** promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci. Finanzia inoltre i costi di progettazione delle piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di Programma. Alcuni progetti pilota sono finanziati grazie alla partecipazione della Regione a progetti europei specifici.

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 funzioni 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 l'attuazione del 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 1.400 km di rete ferroviaria in Emilia-Romagna



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



Circa 21 milioni di tonnellate di merci su ferrovia, di cui **oltre 14 con origine o destinazione l'Emilia-Romagna; oltre 40.000 treni**

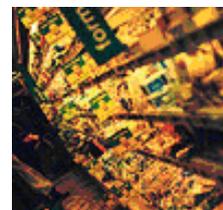


FER ha prodotto circa 2.700 coppie di treni e trasportato oltre 3 milioni di tonnellate di merci, percorrendo circa 700.000 km (2005)



16 nodi logistici regionali, di cui 2 in costruzione. Traffico merci nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna: oltre 41 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 Parma)



Legge di incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 15/09): **33 servizi finanziati, 3 milioni di euro di contributi regionali suddivisi fra 17 imprese**



8 impianti ferroviari principali in Emilia-Romagna: Piacenza, Parma, Marzaglia, Bologna Interporto, Villa Selva, Ravenna, Bologna S. Donato (su rete RFI) + Dinazzano (su rete FER)



19 impianti ferroviari abilitati su rete RFI (entro il 2010 è prevista l'attivazione dello scalo di Marzaglia); **3 impianti su rete FER e 4 impianti in cui opera FER**; a questi si sommano impianti e raccordi privati

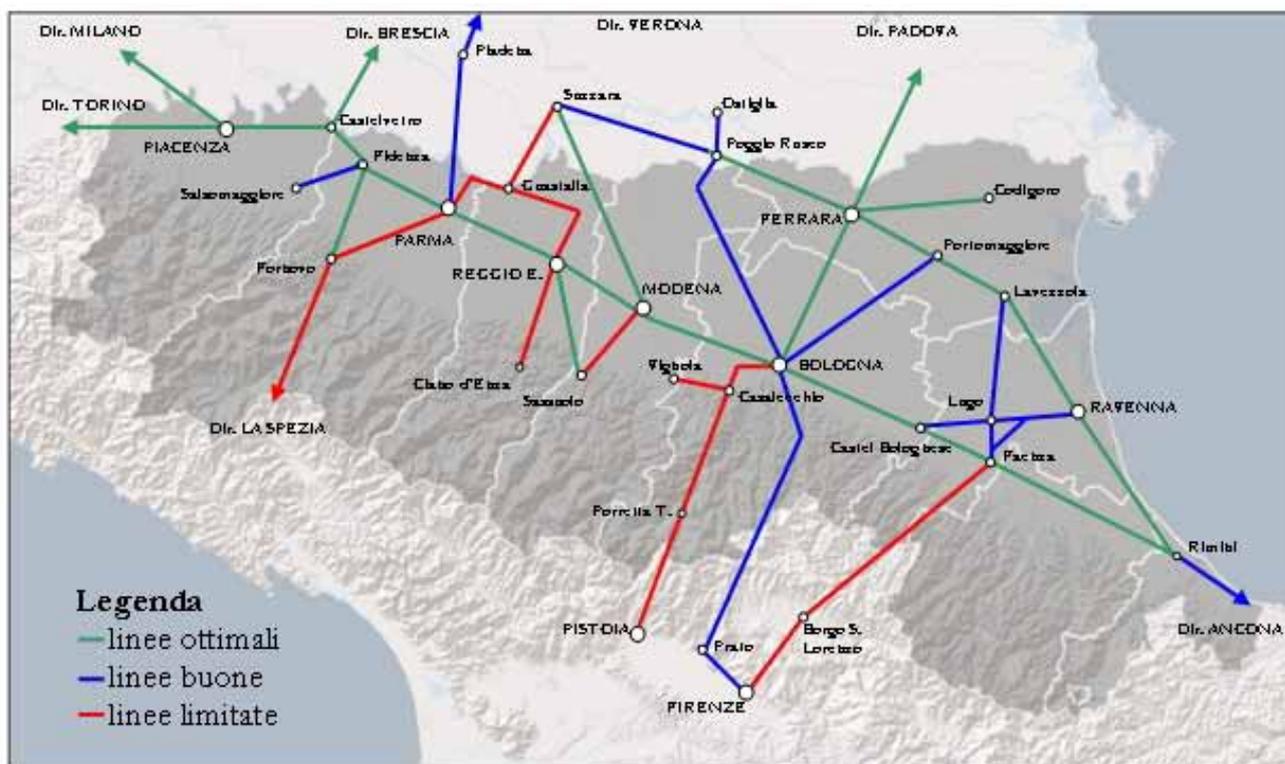


Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

La **rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna** è di **circa 1.400 km di estensione** e appare mediamente di buon livello rispetto al suo utilizzo per il trasporto delle merci, anche se le caratteristiche infrastrutturali attuali limitano le possibilità di sviluppo di traffici merci in particolare sull'asse Parma-La Spe-

zia e sull'ideale prosecuzione verso Verona-Brennero via Suzzara. Per questo sono previsti **interventi di potenziamento, sia sulla linea Pontremolese sia sulla Parma-Suzzara**, oltre a altri numerosi interventi di assestamento e potenziamento sulle linee.

La rete ferroviaria regionale



Il traffico merci ferroviario nel 2007 ha superato il valore di **21 milioni di tonnellate/anno**: di queste 6,7 milioni rappresentano traffico di attraversamento, mentre le restanti 14 hanno origine o destinazione in Emilia-Romagna (pari a circa il 16% del traffico ferroviario merci in Italia), per un totale di **oltre 40.000 treni**. Si stima inoltre che questo valore rappresenti **solo il 40% del totale di merci potenzialmente attraibile dalla ferrovia**: un considerevole flusso di merci generato da imprese regionali, ad esempio, già oggi utilizza la modalità ferroviaria (circa 5 milioni di tonnellate/anno), ma indirizzandosi prima via camion su nodi extraregionali (Veneto, Lombardia e Piemonte). I flussi ferroviari risultano inoltre **concentrati sul traffico nazionale** (80% del totale, mentre quel-

lo internazionale rappresenta solo il 10%) a partire da relazioni forti (il 63% del traffico nazionale si concentra sul 20% delle relazioni mappate), spesso di corto e medio raggio, ovvero regionali e interregionali, tra cui particolare rilevanza hanno i **collegamenti retroportuali** (quasi due terzi dei treni collegano l'Emilia-Romagna con nodi portuali, e tra le prime cinque relazioni compaiono i porti di La Spezia, Genova e Livorno). La quota più consistente dei flussi ferroviari interregionali in uscita e in entrata avvengono infatti con la regione Liguria (rispettivamente 2,1 e 0,96 milioni di tonnellate/anno) e i suoi porti, dal momento che anche per la nostra regione, come per il resto d'Italia, circa il 50% del traffico internazionale (di import-export) entra o esce via mare.

Origine e destinazione trasporto ferroviario merci in Emilia-Romagna

(2006 - Fonte ITL)

Origine	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	6.266.122	744.230	7.010.352	20%
Destinazione	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	5.009.408	2.076.454	7.085.862	12%
O+D	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	11.275.530	2.820.684	14.096.214	16%

La produzione di trasporto merci di Trenitalia Cargo in Emilia-Romagna nel 2007 è stata di **6.150.000 treni*km**. Trenitalia Cargo ha gestito direttamente il trasporto o lo ha affidato, su alcune tratte, agli operatori regionali. Per questo le cifre comprendono anche il traffico prodotto da FER, nell'ambito della cooperazione con Trenitalia. **FER ha prodotto circa 2.700 coppie di treni, trasportando oltre 3 milioni di tonnellate e percorrendo circa 700.000 km.** Di seguito si riporta



l'elenco dei **nodi logistici presenti o in fase di ultimazione in regione**: a esclusione degli aeroporti, dedicati interamente al trasporto stradale, gli altri sono tutti nodi intermodali o multimodali e prevedono il trasporto ferroviario.

Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Categoria	Nodo logistico	Provincia
Aeroporti	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
	Terminal intermodale di Lugo	Ravenna
Scali in completamento	Centro intermodale di Marzaglia	Modena
	Centro servizi merci di Villaselva	Forlì-Cesena
Scali in delocalizzazione	Scalo merci di Imola	Bologna
	Centro servizi merci di Faenza	Ravenna

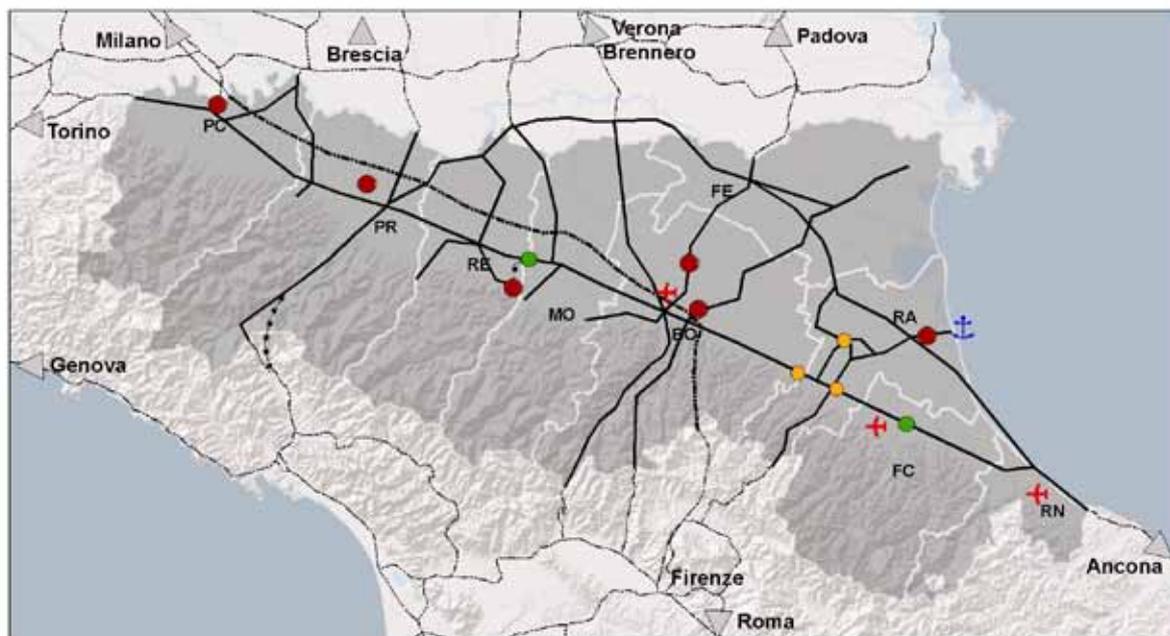
I nodi multimodali e intermodali dell'Emilia-Romagna nel 2007 hanno movimentato un traffico merci complessivo, in entrata e in uscita, via strada e via ferro, pari a **41.213.724 tonnellate/anno**, di cui oltre il **60% realizzate nel Porto di Ravenna**, che rappresenta il principale punto di ingresso di merci e materie prime in regione, di cui circa l'11% è movimentato via ferrovia. Se si esclude quest'ultimo la quota totale di tonnellate annue realizzata dai nodi intermodali terrestri nel 2007 è pari a oltre 15 milioni, pari a solo il 40% del totale delle merci attraibili dalla ferrovia. **Oltre a Ravenna, quasi la metà della**



restante parte viene movimentata nelle province di **Bologna e di Parma**, dove sono situati i due interporti della regione. Gli altri scali esistenti, essendo più piccoli, hanno sviluppato una specializzazione funzionale a favore della sola modalità ferroviaria. **Si stima** che i nodi intermodali dell'Emilia-Romagna, a regime, **avranno una capacità totale di circa 25 milioni di tonnellate all'anno**.

Il traffico ferroviario, come tutte le altre modalità di trasporto merci, ha avuto fino al 2007 una forte crescita che si è arrestata nel 2008 a causa della crisi economica. L'analisi dei **primi dati disponibili e le stime effettuate vedono nel 2009 una riduzione superiore al 25% del traffico ferroviario merci**, determinata dalla forte crisi in corso, valore molto superiore alla contrazione dei traffici stradali. Si stima che il calo maggiore sia avvenuto nelle **province di Modena e Reggio Emilia**, a causa della forte crisi del settore edilizio e negli **scali della Romagna** dedicati al trasporto di materiali siderurgici e minerali. Gli **Interporti di Parma e Bologna** e i centri intermodali, oltre alla contrazione delle tonnellate trasportate, hanno visto il progressivo trasferimento di quote di traffico dalla ferrovia alla gomma, che è in grado di offrire prezzi sempre più bassi.

La piattaforma logistica ferroviaria regionale



Piattaforma Logistica Ferroviaria RER (2010)

Rete Ferroviaria

- Rete AVIAC
- Rete RFI - FER
- ... In progetto/esecuzione
- Rete Ferroviaria Extra Regionale

Scali Ferroviari

- Scali attivi
- Scali in completamento
- Altri scali

Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈ Aeroporti

Grazie a un'attività di concertazione che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori del settore, nel 2009 la Regione ha sottoscritto un **Accordo di Programma con il gruppo FS**, che individua sulla rete RFI in Emilia-Romagna **7 impianti ferroviari principali** (Piacenza, Parma, Marzaglia, Interporto di Bologna, Villa Selva, Ravenna e Bologna S. Donato) e **alcuni impianti minori e raccordi** (fra cui i principali sono Faenza e Lugo), allo scopo di ridefinire il quadro degli impianti merci, condividere una strategia sui raccordi esistenti e sugli scali minori e stabilire criteri comuni per lo sviluppo dei servizi merci. In questo quadro, proprio per contrastare il calo del traffico ferroviario, la Regione ha emanato una **legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09)** e all'inizio del 2010 è stato emesso il bando che ha



definito tempi e modalità per la presentazione delle domande di contributo da parte delle imprese e i criteri per la loro valutazione. La risposta a questo bando è stata molto buona: 21 imprese, di cui 20 logistiche e una ferroviaria, per **33 servizi** che verranno finanziati gra-

zie a un contributo regionale di **3 milioni di euro**, suddiviso fra **17 imprese**.

Si stima, in base all'istruttoria sulle domande pervenute, che l'attivazione della L.R. 15/09 porterà a un **incremento del traffico merci ferroviario di oltre 2 milioni di tonnellate all'anno** nel periodo dell'incentivo (con una riduzione di circa 240.000 veicoli pesanti nell'arco di 3 anni) se le previsioni degli operatori saranno rispettate, e di **1,5 milioni di tonnellate di merci per anno a conclusione dell'incentivo**.

Il trasporto merci su strada e l'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

Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna

(2005 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	132.168.698
	Flussi intraregionali	119.672.526
	Attraversamento	70.053.216
	Totale strada	321.894.440
Ferrovia	Arrivi e partenze	14.096.214
	Attraversamento	6.751.000
	Totale ferrovia	20.847.214
TOTALE (strada + ferrovia)		342.741.654

La quantità di merci che si muove **sul territorio dell'Emilia-Romagna** ha raggiunto complessivamente un valore di poco inferiore ai **350 milioni di tonnellate** (2005).

Le merci **movimentate su strada in Emilia-Romagna nel 2005 sono state circa 322 milioni di tonnellate** (circa il 12% del traffico stradale merci in Italia), con un incremento del 27,2% rispetto ai 253 milioni registrati nel 2000. Il trasporto merci su strada

nella nostra regione ha un **carattere prevalentemente locale/regionale**: l'origine e la destinazione prevalente delle merci coincide nella gran parte dei casi (per oltre il 60%, anno 2007) con i mercati di approvvigionamento e di consumo della stessa Emilia-Romagna. Il volume complessivo di traffico si divide abbastanza equamente tra **interregionale** (vale a dire nazionale con origine o destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna, 40%) e **infraregionale** (entrambe interne, 37%, con un carattere soprattutto locale visto che il 70% delle merci percorre una distanza inferiore a 50 km), mentre l'**attraversamento** (ovvero traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) rappresenta il 22%, con una **crescita dal 2000 al 2005 del 45%**. Sul totale gli scambi con l'estero rappresentano circa il 3%.

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, che ha circa 20 mila unità, precedendo il Veneto (circa 12 mila unità imprenditoriali).

La logistica urbana

Il **governo della distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e 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 **provvedimenti e azioni volte a modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane**.

I diversi interventi promossi dalla Regione nell'ambito della logistica urbana prendono avvio dalla ricerca di strumenti che possano risultare coerenti con gli obiettivi di **migliorare la qualità dell'aria**, individuando due parametri su cui agire: la **congestione del traffico** e le **emissioni inquinanti**. In particolare gli **"Accordi sulla qualità dell'aria"** fin dal 2002 hanno consentito alle Province e ai Comuni di intensificare i programmi e le azioni in questo settore, prevedendo interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci.

Partendo dall'analisi dei risultati assai poco incoraggianti conseguiti in Europa e in Italia da altre esperienze di logistica urbana, la Regione Emilia-Romagna ha assunto una posizione nella quale è centrale l'obiettivo di impostare progetti fondati sulla ricerca



di **soluzioni integrate**, che puntino a equilibrare questi tre elementi:

- **tecnologia** (ICT, tecnologia dei trasporti, ecc.);
- **regolamentazione** (regolamenti comunali, sistema di pianificazione urbana, politiche di comunicazione, ecc.);
- **organizzazione e coinvolgimento dei portatori di interessi.**

Complessivamente, grazie all'applicazione degli Accordi sulla qualità dell'aria e all'attivazione dei relativi interventi, sono stati ottenuti questi risultati: diminuzione media delle PM10 del 15% e **diminuzione del numero dei superamenti del 19%**, nonostante condizioni climatiche avverse (aumento costante dei giorni senza pioggia o vento).

Nel corso del 2009 la Regione è stata coinvolta anche nello sviluppo di **progetti europei** sui temi della pianificazione dei trasporti, della logistica e del trasporto merci:

- **SUGAR**: si svolge nell'ambito del programma di cooperazione territoriale INTERREG IV C e vede la Regione come leader del progetto. Ha lo scopo di promuovere lo scambio, il confronto e il trasferimento di esperienze, buone pratiche e politiche in materia di city logistics, coinvolgendo a livello europeo contesti locali con livelli di esperienza eterogenei. All'interno del progetto è stato promosso lo **SUGAR Award 2010**, che si è tenuto a Bologna il 25 gennaio 2010 allo scopo di premiare le migliori iniziative sulla logistica urbana a livello europeo. Il premio, diviso in due categorie, grandi città e aree metropolitane, ha visto la partecipazione di diverse città italiane ed europee. Vincitori del premio 2010 sono stati il Comune di Rotterdam per la categoria grandi città e il Comune di Parma, con il progetto Eco-logistics, per le aree metropolitane;



- **SoNorA**: si svolge nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale Central Europe. Il progetto conta già **25 partner e 30 istituzioni** e ha lo scopo di supportare le Regioni dell'Europa centrale nello



sviluppo dell'accessibilità lungo l'asse Sud-Nord, tra l'Adriatico e il Baltico. Nell'ambito di questo progetto la Regione sta sviluppando attraverso l'Istituto sui trasporti e la logistica (ITL) uno studio sui settori parcel e retail con un focus sul tema della city logistics. Con gara a evidenza pubblica sono stati selezionati due grandi operatori privati (Coop e DHL) e sono stati coinvolti i principali comuni dell'Emilia-Romagna che hanno in corso progetti di logistica urbana, come Bologna, Parma e Ravenna.

Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento

Il Porto di Ravenna, gestito dall'**Autorità portuale di Ravenna**, rappresenta il primo punto di approdo delle merci di importazione in Emilia-Romagna ed è oggi uno scalo consolidato, sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione. 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).



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

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, l'Autorità Portuale di Ravenna nel corso del 2009 ha assegnato la gestione del **nuovo Terminal Crociere del Porto**, in corso di realizzazione, alla cordata costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo

Marconi” di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia (la concessione durerà sino al 2019). La realizzazione dello **scalo crociere** e la **nuova gestione** consentiranno di dare nuovo impulso a questo settore e in particolare di sviluppare le crociere di corto raggio.

Un'altra importante azione è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo: nei primi mesi del 2010 sono stati avviati una serie di viaggi pilota, tra Ravenna e il porto fluviale di Mantova, per il trasporto via fluviomarittima di coils.

Quanto alla tipologia di merci, 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 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 incisiva meno forte 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.

Il **Piano Regolatore Portuale**, approvato nel 1989 e successivamente aggiornato, prevede la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, e anche di alcuni **interventi strategici per lo sviluppo del porto**, tra cui l'approfondimento dei fondali fino a largo Trattaroli a -14,50 m. Inoltre sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, l'escavo del Canale Piombone, risanata la Pialassa Poimbone e realizzati altri interventi accessori. Sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Riveste grande importanza a questo proposito l'Accordo di **collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico** (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna), denominato **NAPA (North Adriatic Ports Agreement)**, finalizzato sia alla collaborazione tra i porti aderenti che alla definizione di regole e procedure comuni per i controlli e per i servizi doganali e sanitari.



Il Porto di Ravenna in cifre

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.

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)

È gestito dall'**Autorità portuale di Ravenna**, 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)



Oltre 15 milioni di euro di finanziamenti complessivi



Oltre 18,7 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2009 (-27,8% rispetto al 2008);
185.022 TEUs di merci trasportate in container nel 2009 (-13,7% rispetto al 2008)

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 (26.770.176 tonnellate), 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. **Nel 2008**, ai primi segnali della crisi il traffico complessivo, ha avuto una flessione di circa il -2% con un totale di merci movimentate di **25.896.313 tonnellate**. **Nel 2009 le tonnellate trasportate si sono fermate a 18.702.876**, con un calo di -7.193.437, pari al -27,78%. Si segnala comunque che si tratta di una crisi generalizzata, che nel 2009 ha riguardato i porti del nord Italia, con un calo in media del 19-20% di traffico totale merci. Ravenna ha perso più della media a causa della coincidenza del crollo dei settori che utilizzavano di più il porto: il settore siderurgico, il settore edile e il trasporto di cereali, fertilizzanti e mangimi, che da sempre costituivano i traffici pre-

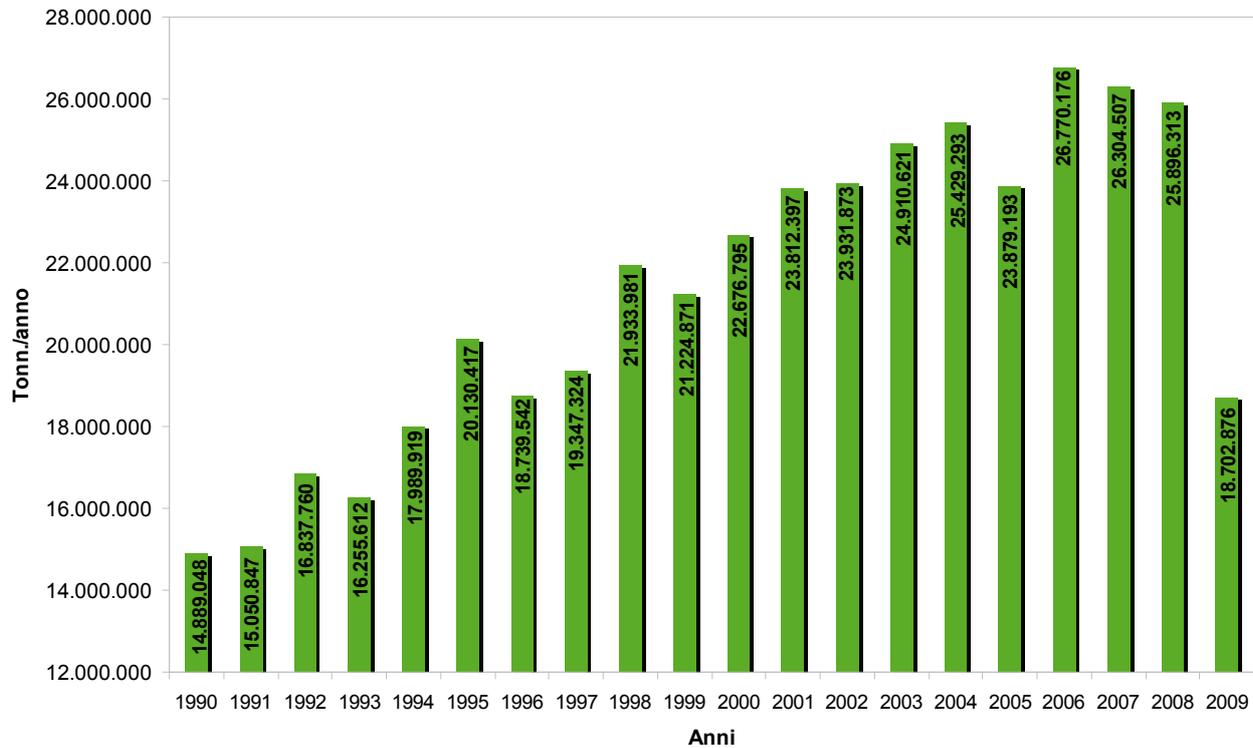
valenti. La voce "rinfuse solide" ha registrato infatti perdite importanti e la differenza tra 2008 e 2009 è di -26,7%. Le flessioni registrate nel 2007 e 2008 è coincisa invece con **problemi di carattere tecnico o di adeguamento infrastrutturale**, che hanno limitato per alcuni mesi la frequenza dei collegamenti. L'analisi dei dati mensili evidenzia tuttavia che nel corso del 2009 la contrazione dei traffici si è progressivamente attenuata e anzi nei primi due mesi del 2010 si è registrato un andamento leggermente



positivo su quasi tutti i settori merceologici, anche se si tratta di una tendenza non ancora stabilizzata. Ravenna si conferma come un **porto di sbarco**: nel 2007 la merce sbarcata ha rappresentato l'88,8% del totale, nel 2009 si è avuto un aumento degli imbar-

chi sugli sbarchi, anche se molto limitato (+2,29%). Riguardo all'origine delle merci dagli ultimi dati a disposizione (2006) risulta che quasi l'80% delle merci proviene da fuori dei confini nazionali.

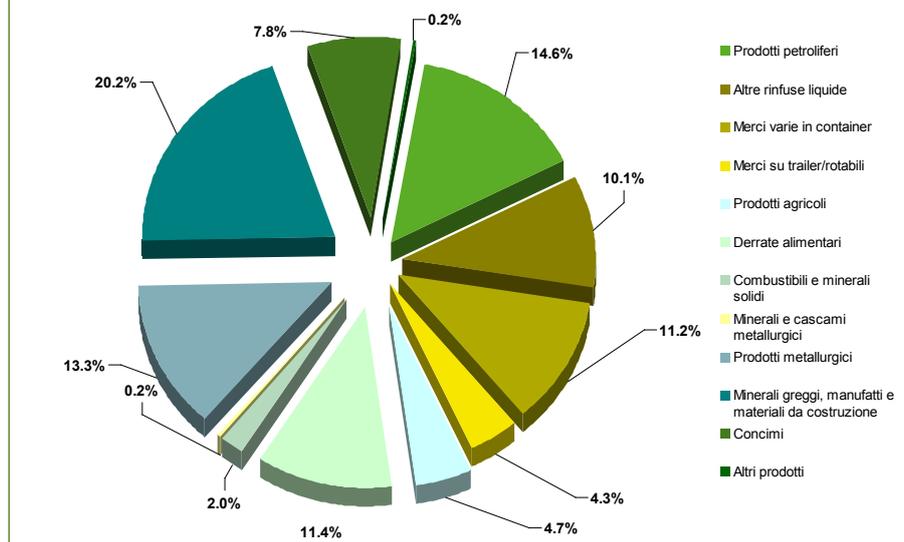
Flussi di traffico merci nel porto di Ravenna (1990-2009)



Importanti segnali vengono da nuovi progetti in corso, come il **trasporto fluvio-marittimo**, che può dare nuovo impulso alle attività portuali. Si è infatti conclusa a gennaio la fase sperimentale del trasporto fluvio-marittimo di coils fra gli stabilimenti del Gruppo Marcegaglia di Ravenna e di Mantova. Dopo uno studio di fattibilità che è durato circa un anno, è stata costituita **un'associazione di imprese che ha organizzato la nuova catena logistica**. La nave fluvio-marittima imbarca i carichi dalla banchina Marcegaglia interna al Porto di Ravenna poi, dopo aver percorso circa 50 miglia in Adriatico, tramite il fiume PO raggiunge Valdarò con un percorso di 135 km, a cui se ne aggiungono 12 di canale Fis-

sero Tartaro che unisce foce Mincio a Valdarò. In questa prima fase sperimentale **sono state tolte dalla strada oltre 8.000 tonnellate di merci**, il percorso stradale è infatti limitato al solo tratto che va dal

Merchi movimentate nel Porto di Ravenna per categoria merceologica (2009)



Porto di Valdaro allo stabilimento di Gazoldo degli Ippoliti, in provincia di Mantova.

La nave utilizzata, unità fluviomarittima di V° classe, ha una portata di 1.200 tonnellate, con il modesto pescaggio di 2,55 m. Purtroppo la navigazione fluviomarittima deve fare i conti con la stagionale variazione del livello del fiume Po.

Un altro importante **segnale positivo è dovuto al settore passeggeri**, cioè a quello delle **crociere**. Nel Porto di Ravenna è stato registrato infatti un **aumento di sbarchi del 16,5%**. La realizzazione della banchina e del pontile dedicati consentiranno l'attracco anche alle grandi navi da crociera e ciò potrà dare un forte impulso al Terminal passeggeri.

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 **15 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 a evidenza pubblica), anche in percentuale di maggioranza.

Il settore aeroportuale in cifre

4 scali regionali: **Bologna, Forlì, Parma, Rimini**



Aeroporto "G. Verdi" di Parma

SO.GE.A.P.
AEROPORTO DI PARMA

Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m², con una pista di 2.122 x 45 m. Gestito da SO.GE.A.P. Spa. Nel 2009: 258.160 passeggeri; 10.373 movimenti totali

Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2009:

5.947.320 passeggeri (+3,8% rispetto al 2008)



Aeroporto "G. Marconi" di Bologna



Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 m², con una pista di 2.800 x 45 m. Gestito da SAB Spa. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%. Nel 2009: 4.782.284 passeggeri; 64.925 movimenti totali; 27.329 tonnellate di merci trasportate

Aeroporto "F. Fellini" di Rimini

Localizzato a 8 km a sud-est della città, in località Miramare, a 5 km dalla A14. Si estende su un sedime di 3.300.000 m², con una pista di 2.995 x 45 m. Gestito da Aeradria Spa. Quota del capitale sociale della Regione: 7,02%. Nel 2009: 382.932 passeggeri; 7.971 movimenti totali; 629 tonnellate di merci trasportate



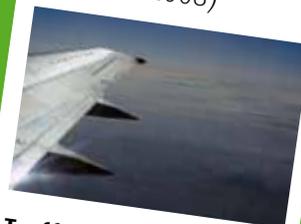
Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 m², con una pista di 2.560 x 45 m. Gestito da SEAF Spa. Quota del capitale sociale della Regione: 25,03%. Nel 2009: 523.944 passeggeri; 7.462 movimenti totali

Traffico passeggeri in Italia nel 2009:

130.687.350 (-2,3% rispetto al 2008)



Traffico cargo in Italia nel 2009:

778.471 (-15,38% rispetto al 2008)



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'aeroportualità minore.

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 hanno ottenuto la **“concessione totale”**, rilasciata su richiesta a quei gestori che presentino determinate caratteristiche economico-finanziarie e che abbiano un piano di sviluppo adeguato dell'aeroporto interessato, la **SAB**, società per azioni dell'aeroporto di Bologna, e **Aeradria**, la società dell'aeroporto di Rimini. È **in fase di valutazione**, da parte dell'ENAC, la richiesta presentata da **SEAF**, la società che gestisce l'aeroporto di Forlì.

Per le società di gestione questo tipo di concessione comporta la riscossione dei diritti aeroportuali e l'erogazione dei 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 prevede anche l'onere di mantenere e di realizzare le infrastrutture aeroportuali. In regime di concessione parziale invece il gestore non ha quest'onere ma svolge solo determinati

servizi, in particolare quelli di *handling* (carico, scarico, controllo tecnico, pulizia, rifornimento dell'aereo e assistenza a terra dei passeggeri), senza riscuotere però i diritti aeroportuali.

La **Regione Emilia-Romagna**, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, è intervenuta direttamente con l'**acquisizione di quote delle società di gestione degli aeroporti di Rimini (Aeradria), Bologna (SAB) e Forlì (SEAF)** e sta analizzando una serie di ipotesi di possibile cooperazione tra i quattro scali regionali, in modo da sfruttare le competenze e le potenzialità di ciascuno e allo stesso tempo di salvaguardarne le diverse strategie di sviluppo.

Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2009 i passeggeri che hanno utilizzato gli aeroporti dell'Emilia-Romagna sono **umentati complessivamente di oltre 200 mila unità (+3,8%)** rispetto all'anno precedente, per un totale di **quasi 6 milioni**.

Il **traffico risulta fortemente concentrato su Bologna**, che rappresenta il **nono aeroporto italiano** con il 3,7% del traffico totale nazionale e con l'**80% del traffico totale in Emilia-Romagna**. Nella classifica 2009 per passeggeri trasportati gli altri aeroporti regionali occupano le **posizioni n. 25 (Forlì), n. 29 (Rimini) e n. 30 (Parma)**.



Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

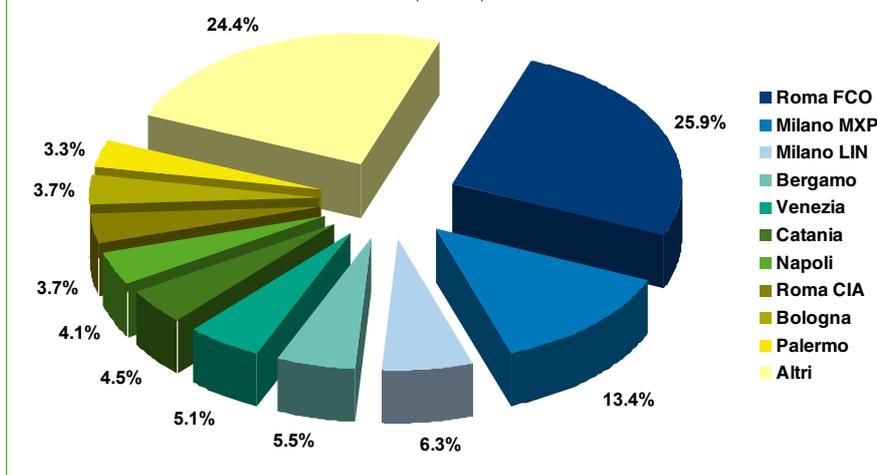
(2000-2009)



Nel 2009 l'Emilia-Romagna è dunque salita al sesto posto per numero di passeggeri trasportati, con una quota pari al 4,6% del traffico totale in Italia, a fronte di un quadro nazionale che, dopo un lungo periodo di espansione partito nel 2001 con una crescita annua di oltre il 7% medio, ha visto per la prima volta nel 2008 una flessione dell'1,8% del traffico passeggeri rispetto al 2007. Nel 2009 c'è stato un ulteriore forte calo di traffico, pari a circa 3 milioni di passeggeri (-2,3%), come è accaduto anche in molti altri settori strettamente connessi con l'andamento economico.

Traffico cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2009)

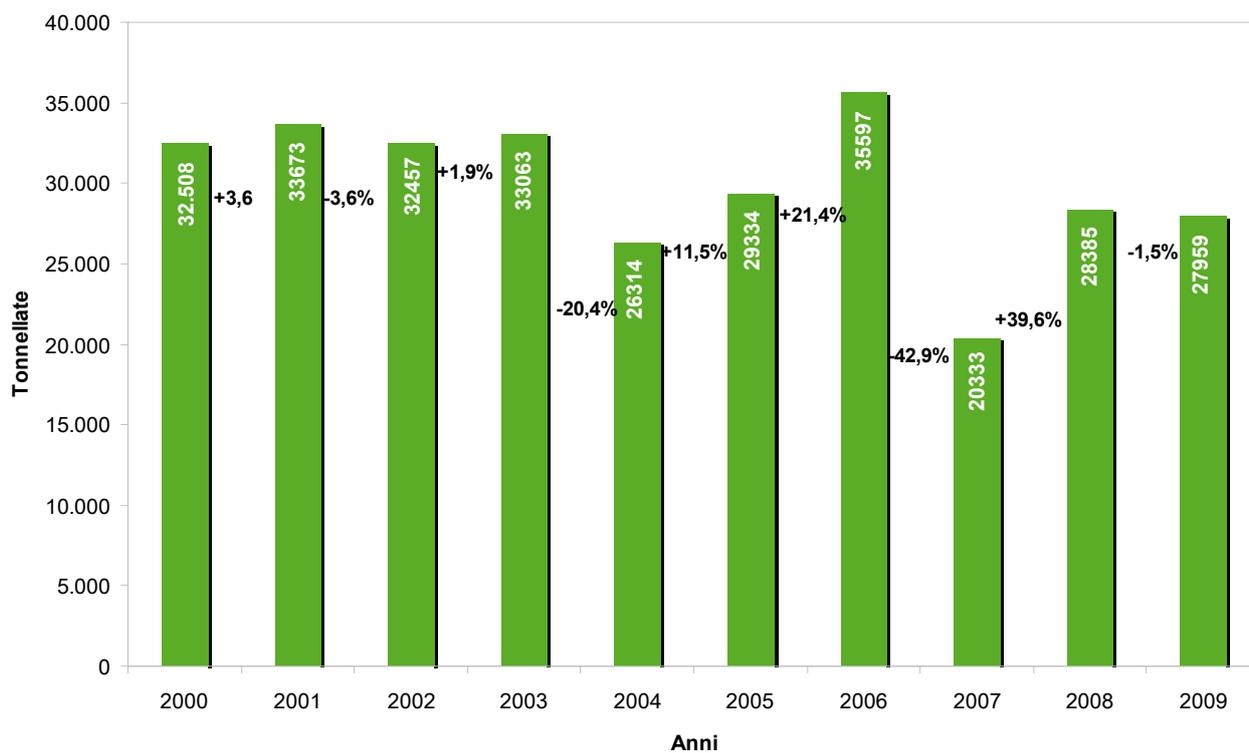


Per quanto riguarda invece il **traffico cargo** in Emilia-Romagna si registra una **flessione più contenuta rispetto al dato complessivo italiano** (-1,5% contro -15,4%): la regione si conferma quindi al **quarto posto a livello nazionale**.



Traffico cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2000-2009)



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** e integra il DPR 616/77, 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 1979 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.

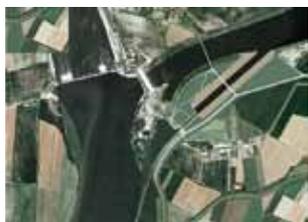
Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario. Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione interna (vale a dire l'attuazione degli interventi regionali nel settore, la gestione dei servizi e delle relative infrastrutture, l'ispettorato di porto, l'elaborazione e l'attuazione dei programmi regionali e di quelli definiti dall'Intesa relativi alla navigazione interna e infine l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna) sono state svolte dall'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)**, istituita con la Legge regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, al fine di far confluire in un unico ente tutte le competenze che riguardano il fiume Po in un'ottica di razionalizzazione delle relative attività, ha scelto di avviare la **fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po)**, che dall'1 febbraio 2010 svolge tutte le funzioni in materia.

Il settore idroviario in cifre

Il sistema idroviario padano-veneto, di cui il Po costituisce l'asse portante, 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.

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



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

Circa 4,5 milioni di contributi regionali nel 2009; 1 milione previsto per il 2010.
Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990



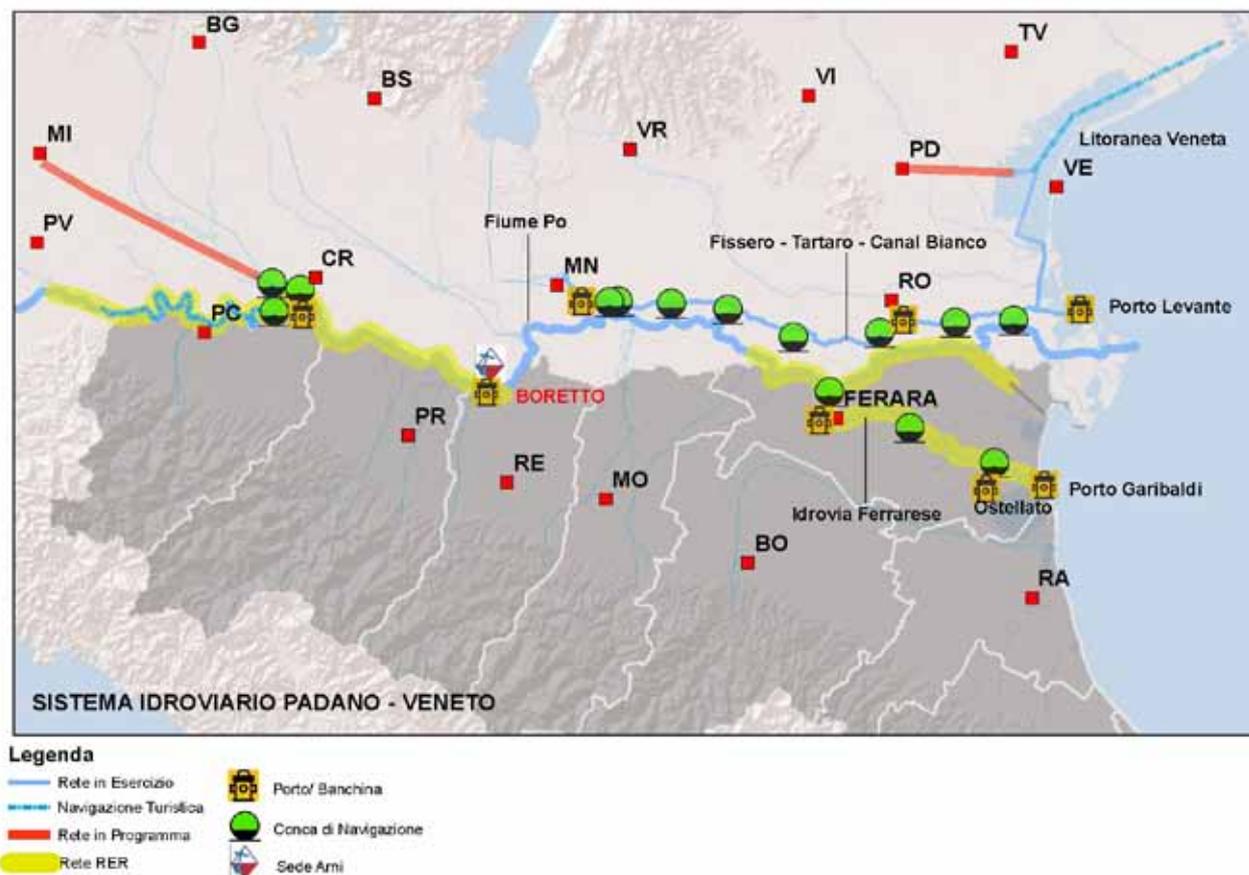
Conche: Isola Serafini (in corso di progettazione e sostituzione); Cremona; Governolo e San Leone; Pontelagoscuro; volta Grimana; tre conche lungo l'idrovia ferrarese; cinque conche lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco

Il trasporto merci idroviario

Il trasporto merci sul fiume ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, per poi calare progressivamente, dal momento che l'efficienza e l'econo-

micità 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 e una presenza significativa di prodotti chimici e scarti di lavorazione, oltre che di gas combustibile, e una presenza minima 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 meno di 2 milioni di tonnellate**. Nel 2007 il trasporto nel sistema idroviario padano-veneto ha visto un **aumento sensibile delle merci secche alla rinfusa** (cereali e sfarinati), che nell'area mantovana hanno avuto un aumento di quasi il 90%. **Nel 2008** invece, anche se in presenza

di condizioni idreologiche favorevoli, questa modalità di trasporto ha visto **un ulteriore calo**, dovuto al fermo del trasporto di gas a Cremona e a una forte riduzione degli inerti provenienti dall'oltre Adriatico con destinazione Ostellato (idrovia ferrarese). I trasporti eccezionali (in tonnellate) sono legati invece alle lavorazioni meccaniche presenti nell'area milanese e mantovana, generalmente con destinazione America e paesi asiatici.

Si stanno **consolidando alcune tipologie tipiche di merci nel trasporto via acqua**: le rinfuse secche, i prodotti chimici, i prodotti energetici e gli inerti. I **cereali e gli sfarinati** sono aumentati complessivamente di circa **il 20%**, sostenuti da una politica di incentivi del porto di Mantova e dal trasporto di un fornitore-armatore che ha la propria area di distribuzione a nord del Po. Anche il **gas dell'area cremonese è aumentato di quasi il 50%** rispetto all'anno

precedente, malgrado le difficoltà imposte alla navigazione dai bassi fondali del Po, a causa delle prolungate condizioni di magra. **Stabile il movimento dei prodotti chimici**, tarato sulla produttività degli

insediamenti industriali mantovani, come anche gli **inerti del Po**, che rappresentano la **movimentazione più rilevante** di tutto il trasporto idroviario.

Traffici idroviari

(2005-2008)

Porti	2005 (tonnellate)	2006 (tonnellate)	2007 (tonnellate)	2008 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	89.952 (sfarinati e cereali) - s	110.275 (sfarinati e cereali) - s	87.375 (sfarinati e cereali) - s	80.567 (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	105.828 (sfarinati e cereali) - s trasporti eccezionali
Porto di Cremona (via Po)	-	-	3.750 (trasporti eccezionali) - d	3.814 (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	128.396 (chimici) (109.928 - d; 18.468 - s) 5.567 (trasporti ecc.) - d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	81.752 (gas) - s	42.052 (gas) - s	64.134 (gas) - s	41.740 (gas) - s
Banchina Pontelago- scuro (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	7.200 (ghiaia) - s
TOTALE	464.534	481.933	477.933	376.260
Attracchi industriali privati sul Po	1.570.410 (inerti del Po)	1.534.480 (inerti del Po)	1.565.567 (inerti del Po)	1.500.000 (inerti del Po) valore stimato

Legenda: s = salita; d = discesa.

Porti/accessi marittimi: Marghera (125.000 t); Chioggia (205.324 t); Porto Levante (104.134 t); Porto Garibaldi (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 risalgono alla Legge 380/90, che assegnò complessivamente alle 4 Regioni dell'In-tesa circa 60 milioni di euro, di cui **19 destinati all'Emilia-Romagna**. Successivamente, con la Leg-

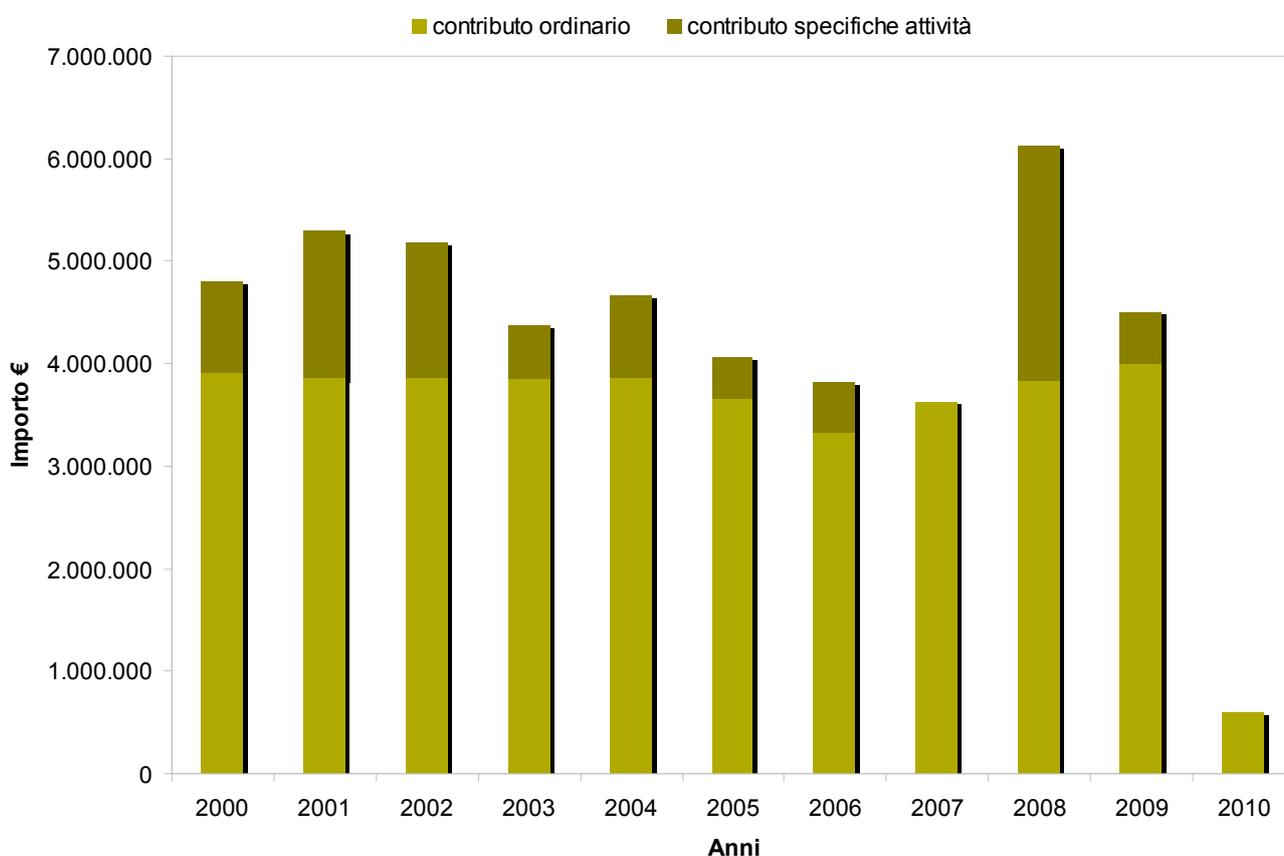
ge 194/98, alla nostra Regione sono stati assegnati circa 11,6 milioni di euro, e infine con la L. 413/98 sono stati stanziati circa 610 milioni di euro (al lordo degli interessi per i mutui) per il potenziamento e l'adeguamento della rete idroviaria esistente. Da tutte queste fonti alla Regione Emilia-Romagna sono

arrivati complessivamente circa **191 milioni di euro** (al netto degli interessi per i mutui).

Quanto ai **fondi regionali**, fino alla fine del 2009 i finanziamenti per il settore idroviario sono serviti a garantire il funzionamento dell'ARNI (contributo ordinario), oltre il mantenimento delle infrastrutture e dei mezzi in dotazione alla stessa azienda (contributo per specifiche attività). A partire **dal 2010** invece, a seguito della soppressione dell'ARNI, sia

le risorse per il funzionamento che quelle che per la realizzazione degli interventi vengono **destinate ad AIPO**. Visto che tutto il personale dell'ARNI è stato assorbito dalla Regione, il contributo per il funzionamento, destinato soprattutto alle spese del personale, è notevolmente calato (circa 1 milione di euro previsto nel 2010, a fronte dei circa 4 milioni concessi nel 2009).

Finanziamenti regionali per il settore idroviario (2000-2010)

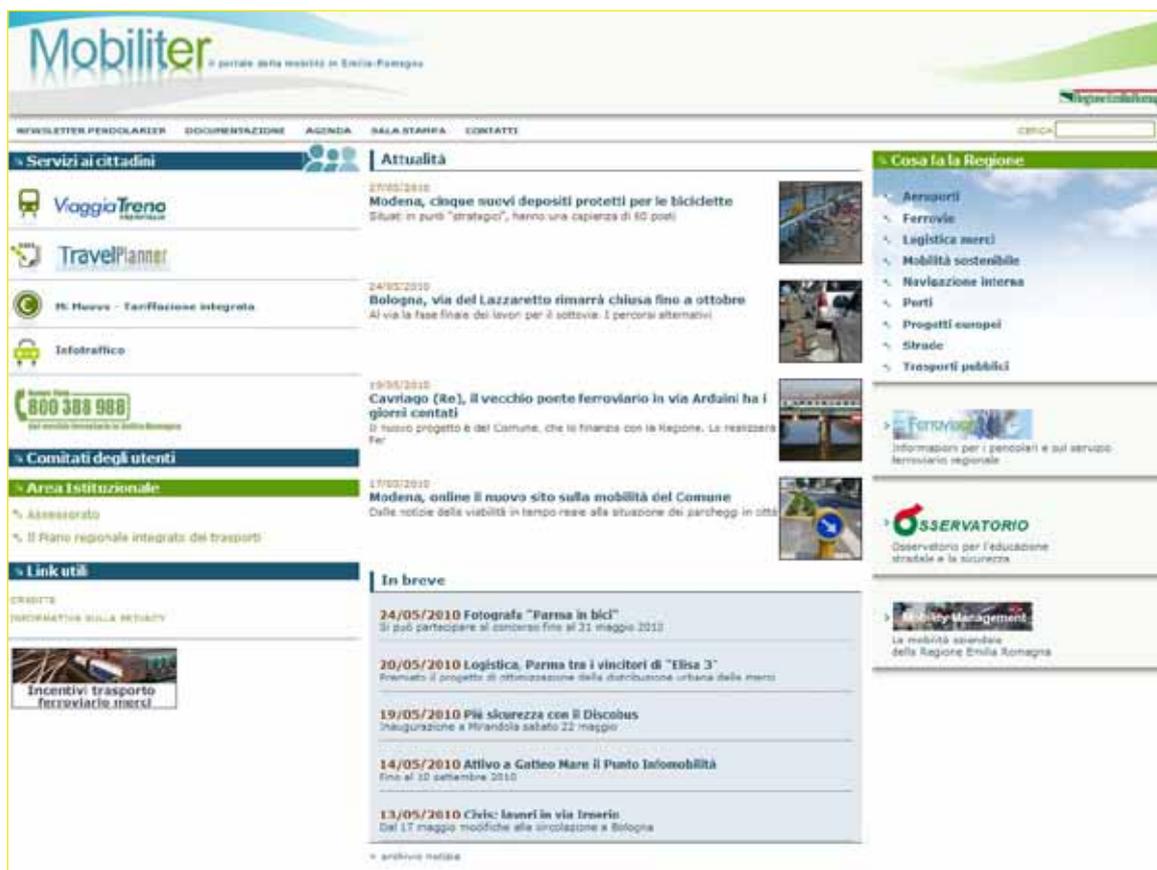


Gli strumenti di comunicazione

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

Mobiliter (www.mobiliter.eu), il portale della mobilità in Emilia-Romagna, continua a essere il **prin-**

cipale punto di riferimento per quanto riguarda le iniziative della Regione per gestire e promuovere il settore della mobilità e dei trasporti e per valorizzare i progetti e le attività degli altri enti del territorio.



Il sito offre, oltre a due sezioni dedicate alle notizie sull'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, che consente di pianificare i propri spostamenti con i mezzi pubblici (treni e bus) su tutto il territorio regionale. Ad oggi è stato raggiunto un grado di copertura pressoché completo di tutti i trasporti pubblici in Emilia-Romagna e un livello di precisione e di aggiornamento delle informazioni fornite paragonabile ad altri sistemi delle regioni



europee più avanzate. Il Travel Planner si inserisce all'interno di un più ampio progetto regionale, che ha visto l'avvio nel 2008 del sistema di integrazione tariffaria "Mi Muovo", ed è fortemente connesso anche con la programmazione dei servizi.

Anche l'attività **convegnistica e seminariale** ha ottenuto un grande riscontro sul portale Mobiliter, grazie all'inserimento di numerosi eventi in "agenda" e alla pubblicazione di atti e altri materiali correlati

alle diverse iniziative promosse soprattutto dalla Regione. Un'apposita sezione è poi dedicata ai diversi **progetti europei** a cui partecipa la Regione Emilia-Romagna nel settore della mobilità e dei trasporti. Altro importante strumento di comunicazione con gli utenti è **Ferroviaer**, il sito specifico del settore ferroviario della Regione, che continua a proporre informazioni sulle ferrovie regionali: Società di servizio, tariffe, orari, linee ferroviarie regionali, rete, treni, modulistica e normativa.



Il sito Ferroviaer offre anche la possibilità di consultare e di iscriversi gratuitamente alla newsletter "Pendolarier", uno spazio informativo, di comunicazione e di approfondimento dedicato al mondo dei pendolari. Nel **2009 sono state redatte 9 newsletter**, con approfondimenti sugli eventi più significativi del settore.



Coordinamento generale:

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

Coordinamento redazionale ed editoriale:

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

Ricerca ed elaborazione del materiale fotografico:

Gisella Gardi, *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.

Progetto grafico e impaginazione:

Patrizia Cotti
Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

Regione Emilia-Romagna
Assessorato Programmazione territoriale,
urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e
immateriali. Mobilità, logistica e trasporti
Viale Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna
Tel. 051 5273836-37 - Fax 051 5273834
assmobilita@regione.emilia-romagna.it

www.mobiliter.eu

Nella sezione dedicata alla documentazione è possibile consultare la versione integrale del Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna (maggio 2010).

Finito di stampare nel mese di luglio 2010
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

