

# LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

giugno 2013

Dati tratti dal "Rapporto annuale  
di monitoraggio della mobilità  
e del trasporto in Emilia-Romagna 2013"



# Sommario

Premessa.....	pag.	3
<b>Il settore autofiloviario e mobilità urbana</b> .....	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
La qualità del servizio.....	"	7
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	9
I progetti di infomobilità pubblica.....	"	9
Il parco autobus regionale.....	"	10
La mobilità ciclopedonale.....	"	12
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	15
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	18
Il mobility management.....	"	21
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	23
<b>Il settore ferroviario</b> .....	"	24
Le funzioni della Regione.....	"	24
Il settore ferroviario in cifre.....	"	24
Il contesto di riferimento.....	"	25
I nuovi treni della flotta regionale.....	"	27
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	28
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	29
I passeggeri trasportati.....	"	36
Lo sviluppo dei servizi.....	"	38
Un progetto europeo per l'intermodalità treno-bici.....	"	39
Un progetto per l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei.....	"	39
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	40
L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna.....	"	41
<b>L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"</b> .....	"	43
"Mi Muovo in cifre".....	"	43
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	43
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	46
"Mi Muovo in bici".....	"	47
<b>Il settore stradale</b> .....	"	48
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	48
Il settore stradale in cifre.....	"	49
La conoscenza della rete stradale.....	"	50
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	59
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	61
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	67

<b>La sicurezza stradale</b> .....	pag.	69
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	69
La cultura della sicurezza stradale.....	"	74
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	78
<b>Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna</b> .....	"	79
Le funzioni della Regione.....	"	79
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	80
Il contesto di riferimento.....	"	80
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	81
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	85
La logistica urbana.....	"	88
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	89
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	91
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	91
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	93
<b>Il settore aeroportuale</b> .....	"	94
Le funzioni della Regione.....	"	94
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	94
Il contesto di riferimento.....	"	95
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	95
<b>Il settore idroviario</b> .....	"	98
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	98
Il settore idroviario in cifre.....	"	98
Il trasporto merci idroviario.....	"	99
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	101
<b>Gli strumenti di comunicazione</b> .....	"	102

## 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 2009 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 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 ma comunque interessato a questi temi**, 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 ed energetico dei trasporti** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti e investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria. Un posto di primo piano in questo ambito spetta al Piano per la mobilità elettrica in Emilia-Romagna: **"Mi Muovo elettrico"**.

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**, che ha visto anche nel 2012 un forte impegno della Regione per il lancio e la promozione degli abbonamenti integrati **"Mi Muovo"**, e il progetto di **"bike sharing & ride"** regionale denominato **"Mi Muovo in bici"**, che punta alla facilitazione dell'uso della bicicletta grazie al titolo di viaggio integrato 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 al principale **strumento di comunicazione** utilizzato per informare e diffondere notizie sul mondo della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna: il portale **Mobilità**, che, oltre a un'ampia sezione dedicata alle notizie, offre anche diversi servizi di infomobilità per le cittadine e i cittadini della 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 Emilia-Romagna esercita **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 (L.R. n. 30 del 1998). In particolare, opera su due linee di intervento, connesse fra loro, ma distinte: la prima è rivolta alle **azioni svolte sul territorio regionale nel campo della mobilità sostenibile**; la seconda riguarda le azioni rivolte all'interno della Regione, intesa come azienda, curandone i **diversi aspetti della mobilità casa-lavoro e casa-scuola**. Riguardo all'azione a favore della mobilità sostenibile sul territorio regionale, questa si realizza nell'ambito urbano e di bacino, avendo presente innanzi tutto il **servizio di**

**trasporto pubblico locale autofiloviario**, detto comunemente TPL, articolato su nove bacini provinciali, che coincidono di fatto con le province della regione, e comprende sia il servizio urbano nelle città principali (i 10 capoluoghi di provincia e ci comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti), sia la rete extraurbana su "gomma". Accanto al sostegno per i servizi (contributi per i servizi minimi) ci sono poi gli **interventi per "investimento"**, a partire dal rinnovo del parco autobus, per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio. Lo strumento principale con cui si concretizzano questi obiettivi è l'"**Accordo di programma**", di norma triennale. Accanto a questo, inoltre, opera l'"**Accordo annuale per la qualità dell'aria**", frutto di una concertazione su base volontaria fra gli Enti coinvolti, allo scopo di definire politiche condivise per la salvaguardia dell'aria nelle città.

### Il settore autofiloviario in cifre

Oltre **4,4 milioni di abitanti** serviti in 9 province e 348 comuni su una superficie di oltre 22.000 Km<sup>2</sup>



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

**4 società di gestione** (servizio urbano ed extraurbano) a inizio 2012. Diverse imprese private di trasporto



**113,1 milioni di km/anno** di servizi minimi e aggiuntivi (-1,6%)



**5.722 addetti** (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



**3.255 mezzi** (3.151 autobus e 104 filobus)



Oltre **1.400 km di piste ciclabili** nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti



Oltre **176 milioni di euro di investimenti regionali dal 1994 al 2010** (escluse le quote per l'acquisto di bus) e 395 interventi per il miglioramento e la qualificazione del trasporto pubblico e la mobilità urbana, realizzati nei diversi bacini provinciali



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



Circa **255 milioni di passeggeri all'anno** (2012)

I dati economici relativi al 2012 sono preconsuntivi

**124,1 milioni di euro di ricavi da traffico** e **118,9 milioni di euro di ricavi tariffari** nel 2012

Oltre **220 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio** per i servizi minimi: circa 217,4 nel 2011; 220 nel 2012 e 222,6 nel 2013



## 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.

Nel corso del 2012 è proseguito l'intenso lavoro della Regione per **semplificare il panorama delle aziende di trasporto** che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna, che ad oggi sono:

- ✱ **SETA SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di Modena, Reggio Emilia (tramite fusione con Autolinee dell'Emilia) e Piacenza (fusione con Tempi);
- ✱ **TPER SpA:** dall'1 febbraio 2012 opera nei bacini di Bologna e Ferrara ed è nata dalla fusione per unione di ATC SpA con il ramo trasporti di FER Srl;
- ✱ **START Romagna SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini ed è nata dalla fusione per incorporazione delle tre aziende storiche di gestione ATM SpA di Ravenna, AVM SpA di Cesena e TRAM di Rimini.

**Unico gestore di scala di bacino resta TEP SpA**, che opera a Parma, con oltre 13,7 milioni di servizi urbani ed extraurbani, oltre 37 milioni di passeggeri all'anno e un parco mezzi di 416 bus.

Con l'“**Atto di indirizzo**” (l'ultimo è stato approvato a fine 2010 e riguarda il triennio 2011-2013), 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 al finanziamento della quantità (vetture\*km) di servizi offerti nei diversi bacini provinciali. L'ultima assegnazione è stata approvata dalla Giunta regionale il 31 gennaio 2011 ed è stata supportata da un inedito “**Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013**”, che, approvato dall'Assemblea legislativa il 6 dicembre 2010, ha lo scopo di contenere gli effetti dei tagli previsti dalla manovra finanziaria nazionale grazie a uno sforzo economico da parte della Regione;
- ✱ **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 ciclopeditone e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

La determinazione sui servizi minimi 2011-2013 ha programmato una quantità complessiva di servizi pari a oltre 113 milioni di vetture\*km.



## Servizi minimi programmati 2011-2013 e servizi offerti 2011-2012

(2004-2011)

Servizi minimi 2011-2013	Servizi offerti 2011	Servizi offerti 2012 (dato preconsuntivo)
113.370.705	114.986.695	113.091.212

La razionalizzazione prevista dal Patto per il TPL 2011-2013 ha avuto come impatto una **riduzione dell'offerta dei servizi nel 2011 di circa il 3%**, alla quale si aggiunge un ulteriore calo dell'1,6% nel dato preconsuntivo 2012.

I contributi regionali di esercizio destinati ai servizi minimi, inclusi i contributi aggiuntivi previsti dalla L.R. 1/02, destinati alla qualificazione del trasporto pubblico, sono passati dai circa 196,5 milioni di euro all'anno del 2004 ai **circa 222,6 milioni nel 2013**.



## Contributi regionali di esercizio annui (euro)

(2011-2013 - Servizi minimi + L.R. 1/02)

2011	2012	2013
217.378.125	220.069.692	222.592.779



## 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 2012 la Regione ha ripetuto la **campagna di rilevazione** della qualità erogata e percepita (avviata per la prima volta nel biennio 2009-2010 con una gara unica a livello regionale), condotta in contemporanea **su tutte le 9 province dell'Emilia-Romagna**. Lo scopo è stato quello di analizzare la soddisfazione degli utenti del trasporto pubblico e la qualità del servizio offerto nei diversi territori regionali, 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 6.424 corse monitorate**.

Per la qualità erogata i parametri analizzati sono stati:

- ✱ **puntualità**, con una percentuale di soddisfatti del 93,7% (dato medio regionale); nel 2010 era del 91,8%;
- ✱ **stato di pulizia e di integrità del parco mezzi**, con un voto medio dell'8 per la pulizia interna e dell'8,1 per quella esterna, su un totale di 2.374 corse monitorate; rispetto al 2010 si segnala un lieve miglioramento sulla pulizia: il voto medio per la pulizia interna era 7,6, mentre quello per la pulizia esterna era 7,9;
- ✱ **vendita a bordo dei titoli di viaggio**, con una percentuale del 90,4% per la vendita garantita (-2,6% rispetto al 2010), su un totale di 2.346 corse monitorate;



- ✱ **informazioni alle paline e accessibilità alle fermate**, con una percentuale di soddisfatti del 93,3% su un totale di 1.145 paline monitorate (in miglioramento rispetto al 2010).

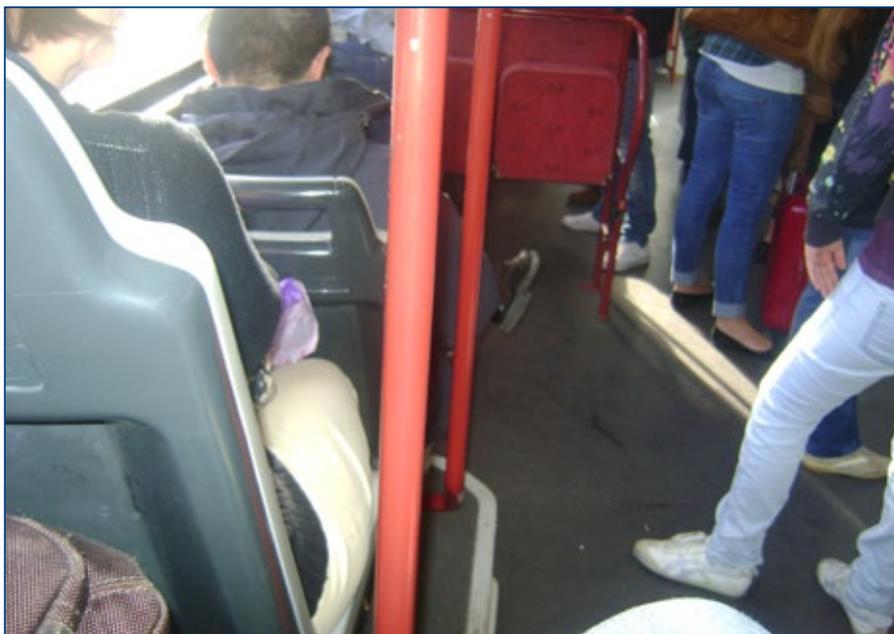
Per quanto riguarda invece la **qualità percepita**, nel 2012 l'indagine è stata effettuata solo sulle province di Parma e Ravenna. Sono state **realizzate 1.779 interviste**, a terra o a bordo dei mezzi in occasione della rilevazione della qualità erogata.

Rispetto al 2010 la **valutazione complessiva sulla qualità del servizio appare in leggero calo** sia nel complesso che nel dettaglio dei due servizi urbano ed extraurbano, con una percentuale di **soddisfatti del 92,2% per Parma** (nel 2010 era 93,3%) e del **93% per Ravenna** (nel 2010 era del 96,9%).

Le **criticità maggiori** riguardano soprattutto le caratteristiche strutturali del servizio, vale a dire: "organizzazione", "comfort del viaggio" e "attenzione verso il cliente", oltre che elementi accessori come "aspetti relazionali" e "attenzione all'ambiente". In particolare, gli aspetti che evidenziano i maggiori scostamenti rispetto al 2010 sono i seguenti:

- ✱ **Ravenna**: puntualità, frequenza, affollamento, pulizia dei mezzi e prezzo dei titoli di viaggio;
- ✱ **Parma**: frequenza, durata del viaggio, pulizia mezzi e condotta di guida, acquisto dei biglietti a bordo, e prezzo dei titoli di viaggio.

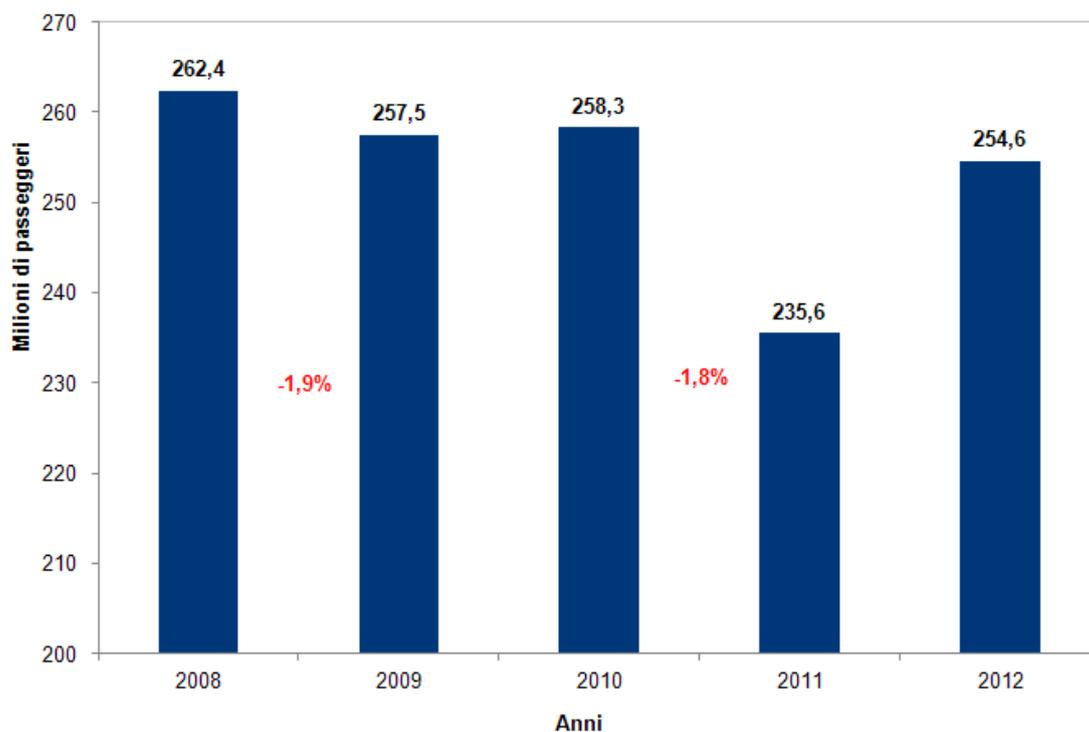
## I passeggeri trasportati



Nel 2011 si è registrato un calo dell'1,8% dei viaggiatori trasportati su bus, per un ammontare di **circa 253,6 milioni di passeggeri** all'anno.

Il dato 2012, pur se non ancora definitivo, mostra invece una **lieve ripresa di circa lo 0,4%**, con **254,6 milioni di passeggeri**, nonostante la crisi economica e gli effetti causati dagli eventi sismici che hanno colpito l'Emilia-Romagna nel 2012.

Passeggeri trasportati  
(2008–2012)



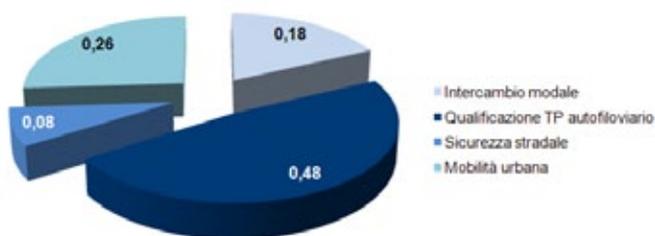
## Gli investimenti regionali



Attraverso gli Accordi di programma che si sono succeduti a partire dal 1994, la Regione cofinanzia **interventi per il miglioramento e la qualificazione del trasporto pubblico e della mobilità urbana** nell'ambito delle principali città dell'Emilia-Romagna, con particolare attenzione al tema della sostenibilità ambientale.

Il contributo regionale programmato dal 1995 al 2010 è stato di **oltre 176 milioni di euro**, che hanno consentito di realizzare **395 interventi** nei diversi bacini provinciali. Queste le principali tipologie di opere co-finanziate dalla Regione:

- ✿ **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con il 48%;
- ✿ **interventi di mobilità urbana**, con il 26%;
- ✿ **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con il 19%;
- ✿ **interventi per la sicurezza stradale**, con il 7%.



Il contributo regionale di oltre 176 milioni di euro è stato quasi dimezzato negli ultimi Accordi 2007-2010, e gli **Accordi 2011-2013**, non ancora sottoscritti a causa della crisi economica attuale, **saranno firmati nel corso del 2013**. Inoltre si evidenzia la sempre maggiore difficoltà degli Enti locali di coprire la propria parte del finanziamento (circa il 50%) a causa dei vincoli imposti dal "Patto di stabilità".

## I progetti di infomobilità pubblica

Tra gli investimenti regionali legati all'infomobilità un ruolo di primo piano spetta al **progetto GiM (Gestione informata della Mobilità)**, che ha lo scopo di promuovere un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" e il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi multicanale di **infomobilità pubblico-privata**.

Questo progetto coinvolge un **bacino di utenza di 12.850.000 abitanti, 6 Regioni e 21 Enti locali**. Ha un costo complessivo, finanziato nell'ambito del programma ELISA, per la parte di infomobilità pubblica dell'Emilia-Romagna di oltre 7 milioni di euro, con un finanziamento ministeriale di oltre 1,2 milioni di euro (19%) e degli Enti locali per il 43% del totale. La **Regione contribuisce alla realizzazione del progetto GiM con 2,6 milioni di euro** (oltre il 38%), e complessivamente con quasi 4 milioni di euro per lo sviluppo dell'infomobilità in Emilia-Romagna.

Le forniture aggiudicate nel corso della gara che si è svolta per la realizzazione del progetto GiM prevedono **1.066 dispositivi AVM** (Advanced Vehicle Monitoring) per il controllo del percorso dei bus, **180 "paline intelligenti"** con indicazione in tempo reale dell'arrivo dei bus e **55 pannelli informativi** sulle condizioni di traffico e circolazione nei 6 bacini provinciali coinvolti in questo progetto.

Vista la complessità di questo progetto, il considerevole impegno finanziario richiesto agli Enti locali e alla stessa Regione e gli eventi sismici che hanno colpito l'Emilia-Romagna nel corso del 2012, il Dipartimento Affari Regionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha concesso una **proroga per completare il progetto entro il 30 luglio 2013**.

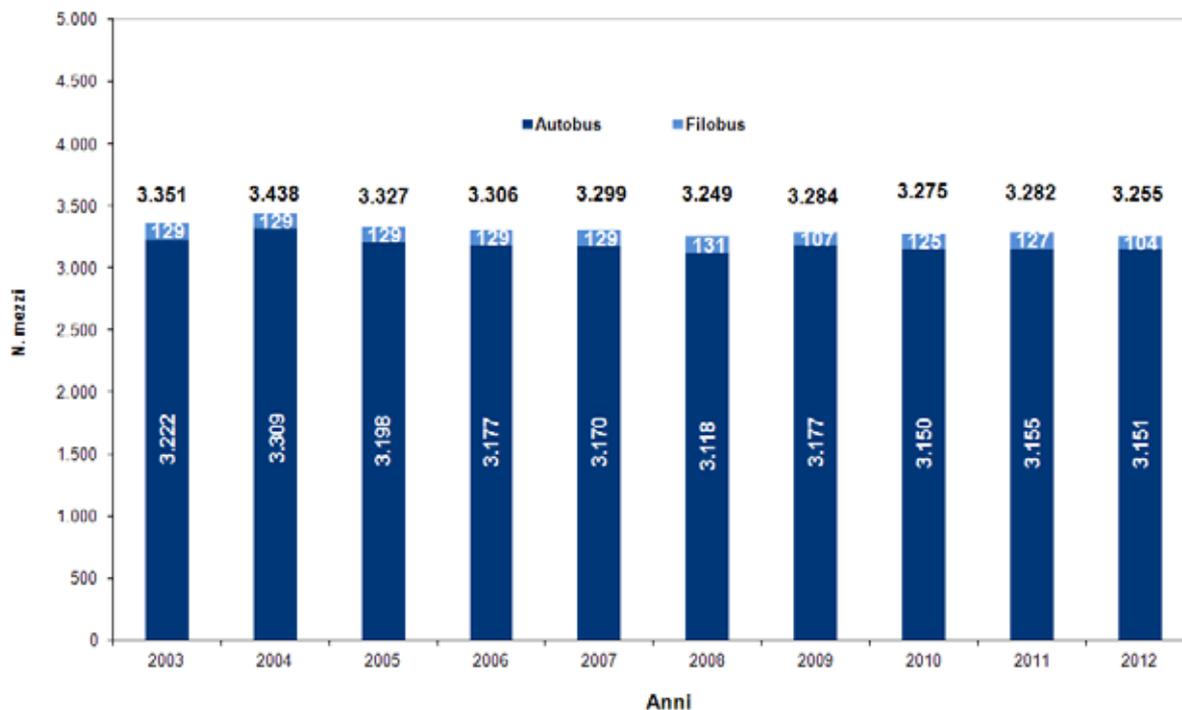
Ad oggi, dopo l'approvazione da parte di tutti gli 11 Enti locali dei relativi progetti esecutivi, sono cominciate le forniture e le installazioni degli apparati tecnologici necessari per poter realizzare GiM, che è stato **inserito anche tra i progetti del Piano telematico regionale 2011-2013** allo scopo di rendere più attrattivo il trasporto pubblico e di migliorare la qualità del servizio, l'efficienza e la tempestività delle informazioni.

## Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2011, ammonta a **3.282 mezzi** (di cui **3.155 autobus** e **127 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 2011, sul 35,1% dei bus) e di **impianto di condizionamento** (74,8%).

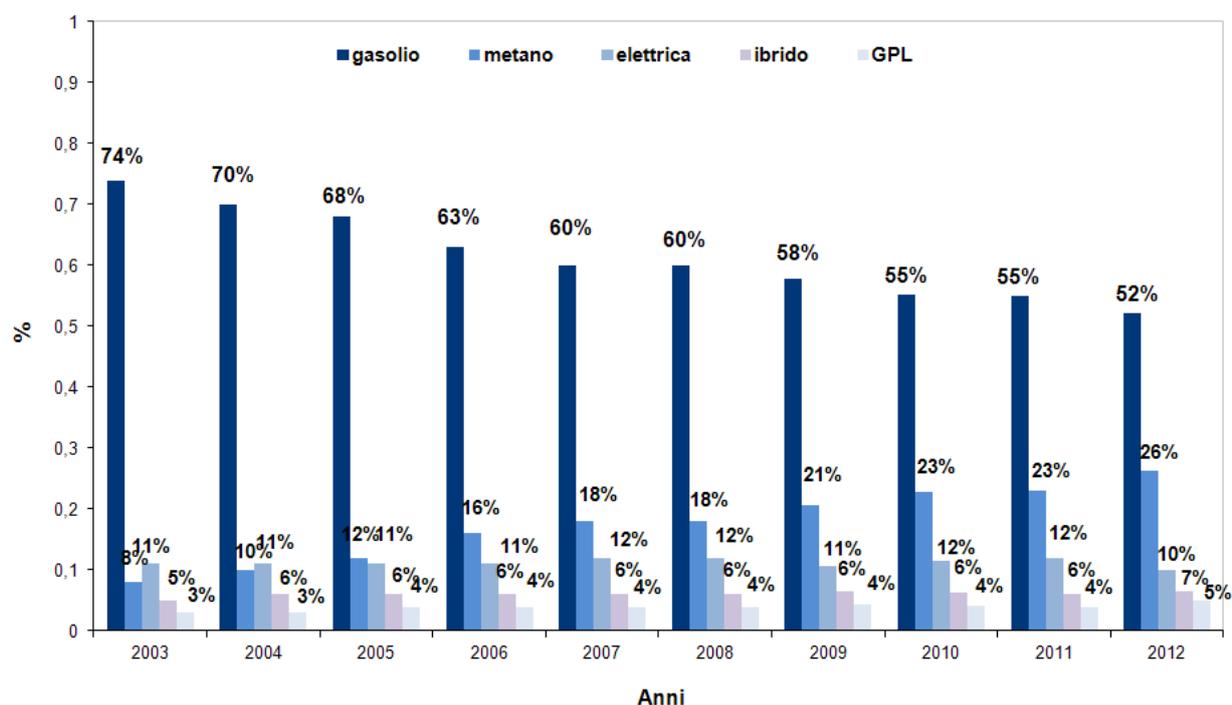


Parco mezzi regionale per tipo di veicolo  
(2003-2012)



Dal 2003 al 2012 c'è stato inoltre un **aumento dei bus a metano** (dall'8% al 26%) e una **diminuzione dei bus diesel** (dal 74% al 52%), contribuendo in modo significativo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.

## Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione (2003-2012)



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 autotobus per classe ambientale: euro 0 (11%), euro 1 (5%), euro 2 (33%), euro 3 (26,3%), euro 4 (1,7%), euro 5 (5,7%), EEV (12,4%), ULEV (2%), ZEV (2,5%).



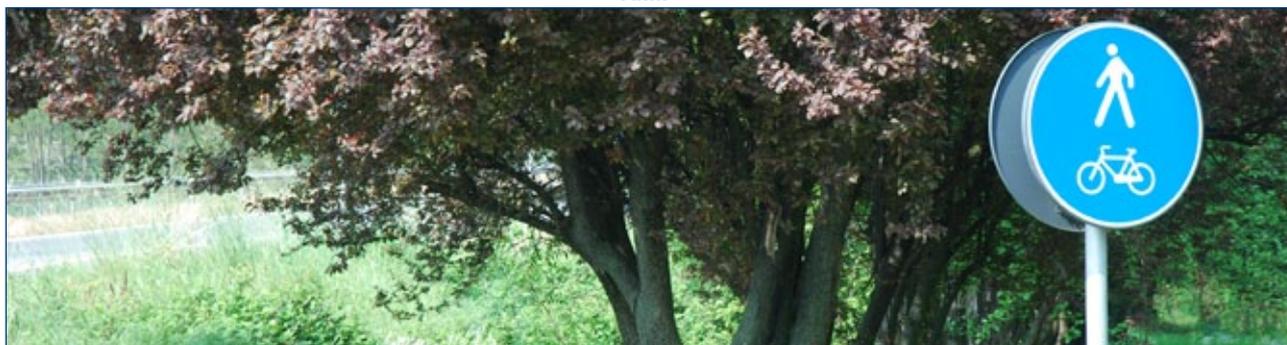
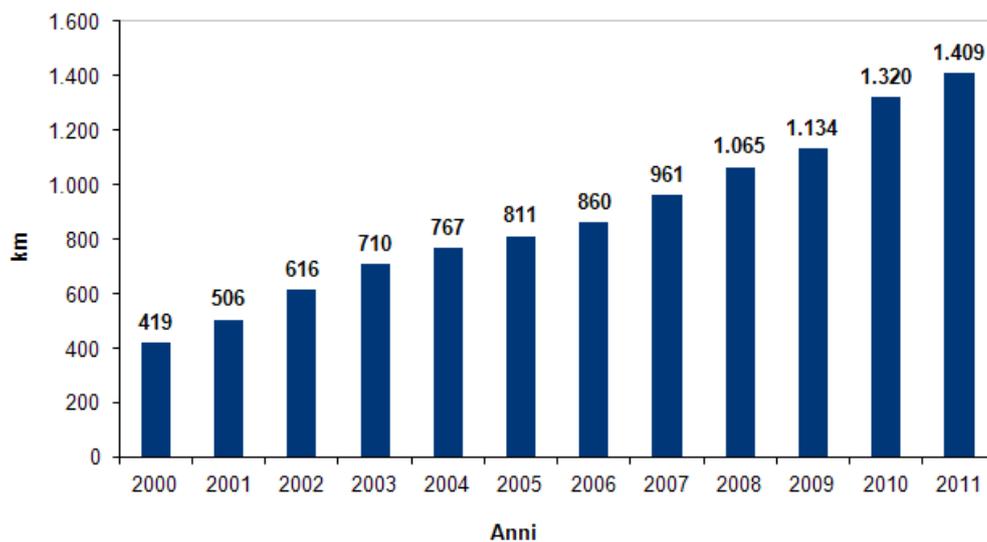
## La mobilità ciclopedonale

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. Fondamentale per incrementare la mobilità ciclopedonale è realizzare un sistema di accessibilità e di itinerari che vada oltre la singola "pista", e che abbia caratteristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza.



Rispetto all'uso di questa modalità di trasporto, infatti, in Emilia-Romagna si registra un valore doppio rispetto a quello nazionale, con un **10% di persone che utilizzano la bicicletta in regione contro il 5% in Italia**. Questo dato si accompagna a un aumento significativo dei km di piste ciclabili realizzate nelle aree urbane dell'Emilia-Romagna: si è passati infatti **dai 419 km del 2000 ai 1.408 del 2011**.

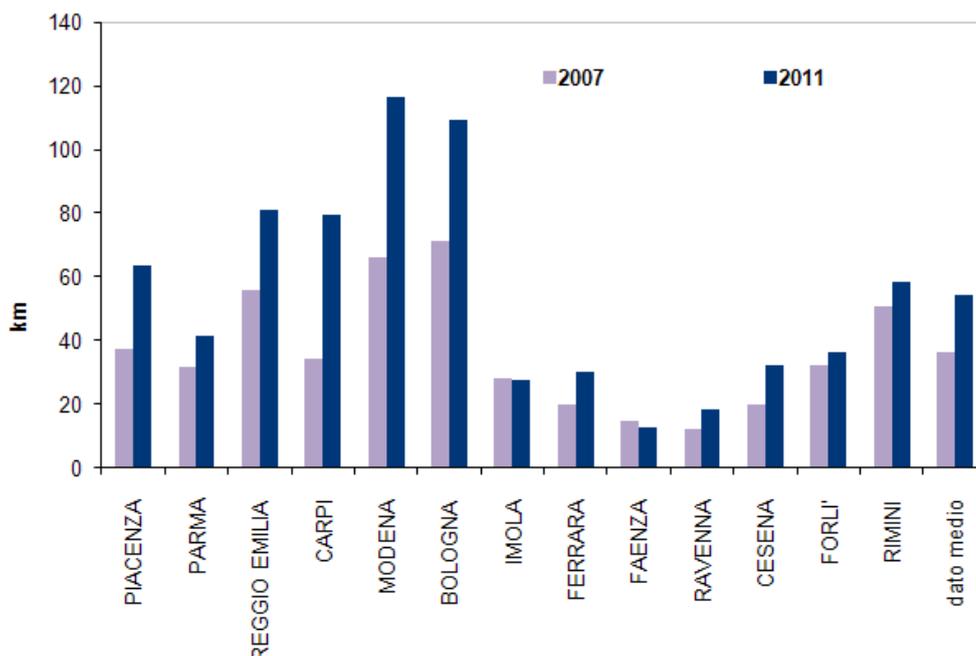
**Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti (2000-2011)**



Scendendo al livello delle singole città **l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione**, tranne che a Imola e a Faenza, che vedono una diminuzione dal 2007 al 2011.



**Km di rete ciclabile nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti**  
(Confronto 2007-2011)



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.

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 e di garantire quindi un **effettivo utilizzo della rete regionale** (la cui estensione è stimata in circa 5.000 km).

Grazie al **"Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale"** firmato dalla Regione nel giugno 2009 insieme a Fiab, Legambiente, UISP e

WWF, si è consolidata la rete di relazioni, a livello regionale, con le realtà associative più impegnate sui temi della sostenibilità ambientale, allo scopo di favorire il cambiamento dei comportamenti individuali a favore della mobilità lenta e in particolare di quella ciclopedonale. Nel corso del 2012 è proseguita l'attività del **Tavolo permanente della mobilità ciclopedonale**, con incontri con le Associazioni che hanno firmato questo accordo finalizzati a verificarne lo stato di attuazione.

Anche la qualificazione della **segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie**, promossa dalla Regione in collaborazione con RFI e Fiab, ha visto ulteriori sviluppi allo scopo di promuovere l'integrazione treno-bicicletta: nel 2012 è stata completata l'installazione della fornitura dei **nuovi pittogrammi ciclabili (n. 151)** nelle stazioni di Reggio Emilia, Modena, Imola, Ravenna, Ferrara, Cesenatico e Rimini. In alcune stazioni inoltre RFI ha dotato alcune rampe di canaline adeguate per poter movimentare le biciclette in condizioni di sicurezza.

Sempre nel 2011 inoltre la Regione ha completato, grazie a un finanziamento regionale di circa 500 mila euro e alla collaborazione dei Comuni capoluogo e dei centri regionali di educazione ambientale (CEA), alcune **iniziative di natura educativa e partecipativa** per la progettazione e la realizzazione di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei **percorsi pedonali casa-scuola**.

Prosegue inoltre l'impegno regionale a favore dell'**intermodalità treno-bicicletta**, attraverso la definizione di un sistema di segnaletica verticale di direzione per la rete della mobilità ciclopedonale e l'integrazione delle infrastrutture esistenti con particolare attenzione al tema della sicurezza. Tra i progetti pilota si segnala la ricognizione degli itinerari ciclopedonali realizzata insieme agli Enti Parco e ai Consorzi di bonifica.

Nel 2012 la Regione, in collaborazione con Fiab Onlus, ha definito il "**Sistema di segnaletica/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale per l'ambito urbano, extraurbano, turistico, naturalistico-paesaggistico**", allo scopo di incentivare la riconoscibilità e la continuità territoriale della rete ciclopedonale regionale.

Da segnalare, infine, l'iniziativa di riqualificazione e **messa in sicurezza dei percorsi sicuri casa-scuola**, attualmente in fase di conclusione e realizzata in collaborazione con l'Associazione CAMINA e con i Centri di Educazione alla sostenibilità per gli aspetti di progettazione partecipata. Progettata e coordinata dalla Regione nei comuni capoluogo di Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena e Rimini, quest'attività ha consentito di **raggiungere importanti risultati a favore dell'uso della bicicletta e dell'andare a piedi**: messa in sicurezza, riduzione dell'uso delle auto private negli spostamenti casa-scuola, miglioramento della qualità dell'aria, diffusione dell'abitudine a stili di vita più sana, partecipazione di cittadinanza attiva nelle scelte locali. Nel corso del 2012, a seguito del completamento delle attività di natura educativa e partecipativa, sono state individuate le criticità che hanno costituito la base per i successivi interventi infrastrutturali progettati dai Comuni. Sono stati completati gli interventi condivisi con il progetto partecipato a Reggio Emilia, Cesena, Ravenna, Ferrara e Piacenza. Per i Comuni di Bologna, Modena, Forlì e Rimini si prevede la fine delle opere entro il 2013.



## 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 è molto impegnata in iniziative e progetti che migliorino la **qualità dell'aria** e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare.

Nel 2008 il Parlamento europeo ha adottato una **direttiva che prevede l'obbligo per gli Stati membri di valutare e gestire la qualità dell'aria** sulla base di una serie di criteri e parametri inquinanti, imponendo pesanti sanzioni nei casi di superamento dei valori limite fissati e costringendo in questo caso a predisporre un Piano per la qualità dell'aria nella zona critica. Per quanto riguarda il PM10 i **valori limite** sono di 40 ug/mc come media annua e di 50 ug/mc come media giornaliera, soglia, quest'ultima, che non può essere superata per più di 35 volte in un anno.



**Valori limite per inquinante previsti dalla direttiva europea**  
(in ug/mc)

PM <sub>10</sub>	2010	Note
Media annua	40	
Media giornaliera	50	Limite da non superarsi più di 35 volte all'anno; in nessuna delle stazioni presenti in una data zona deve essere superata la soglia di 50 ug/m <sup>3</sup> per più di 35 giorni l'anno
PM <sub>2,5</sub>	2015	Note
Media annuale	25	Previsto un valore limite indicativo di 20 µg/m <sup>3</sup> , previa valutazione della Commissione europea nel 2013
Benzene	2010	Note
Media annuale	5	



In questo quadro, la Regione Emilia-Romagna svolge un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane dalle centraline dell'ARPA 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.

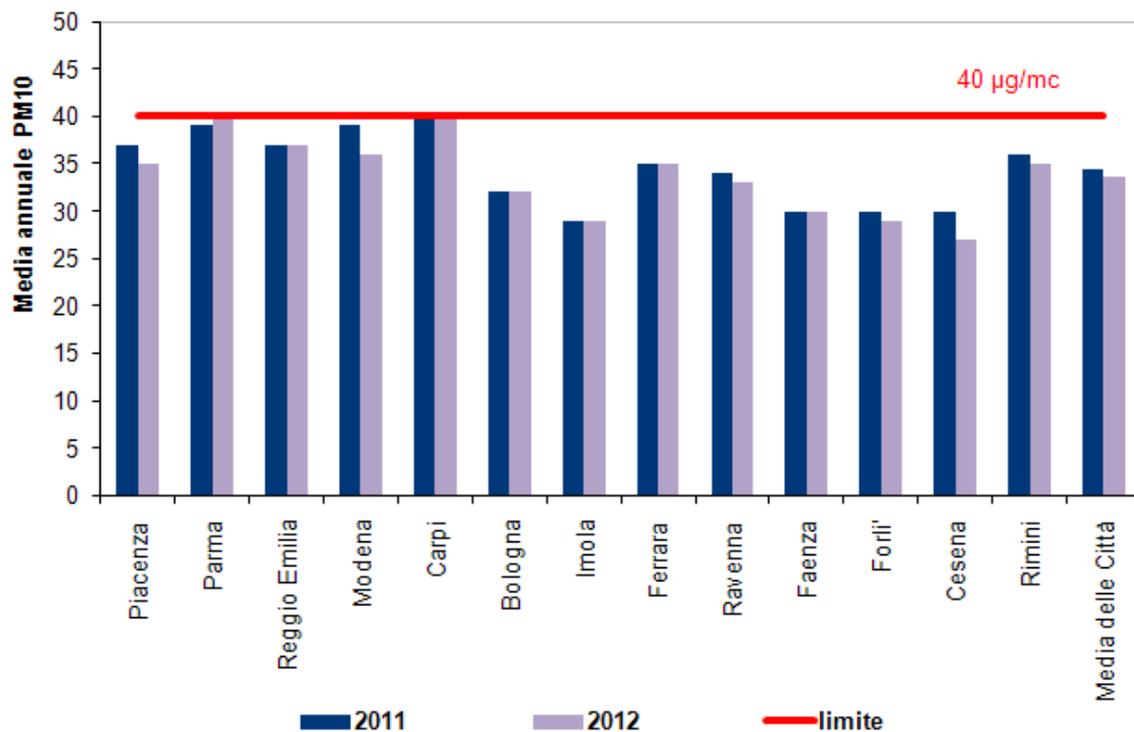
Il valore della **media annua di PM<sub>10</sub> nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti** rimane, anche nel corso del 2012, **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m<sup>3</sup>**, con un leggero miglioramento della media dei valori, che passa

dai 34,5 ai 33,7 µg/m<sup>3</sup>.

Il dato relativo alla media dei giorni di superamento del PM<sub>10</sub> nelle realtà urbane si mantiene invece **al di sopra dei 35 giorni di superamento del limite**: negli ultimi due anni i giorni medi di superamento passano dai 57 del 2011 ai 61 del 2012.

Guardando a livello delle singole realtà urbane, si evidenzia che nel corso del 2012, per quanto riguarda il valore medio del PM<sub>10</sub>, Parma e Carpi si pongono sul valore massimo del valore limite (fissato in 40 µg/mc), mentre il versante romagnolo delle città realizza i dati migliori nell'ultimo biennio.

**Media annua del PM<sub>10</sub> nelle 13 città con popolazione superiore a 50.000 abitanti**  
(2001-2012)



Restano tuttavia i **livelli di criticità per il numero di superamento dei limiti giornalieri**: nel 2012 il valore limite normativo giornaliero del PM10 di 50 µg/mc è stato superato 61 volte nella media delle 13 città maggiori e i giorni di superamento fanno registrare valori sempre superiori al limite stabilito. Si evidenzia inoltre che nel 2012 tutte le tredici città, tranne Cesena, Faenza e Imola, in media hanno superato questo limite. Il peggioramento di questi dati evidenzia dunque la necessità di ulteriori strategie nel breve e medio termine per fronteggiare gli episodi di inquinamento acuto che riguardano la nostra regione.

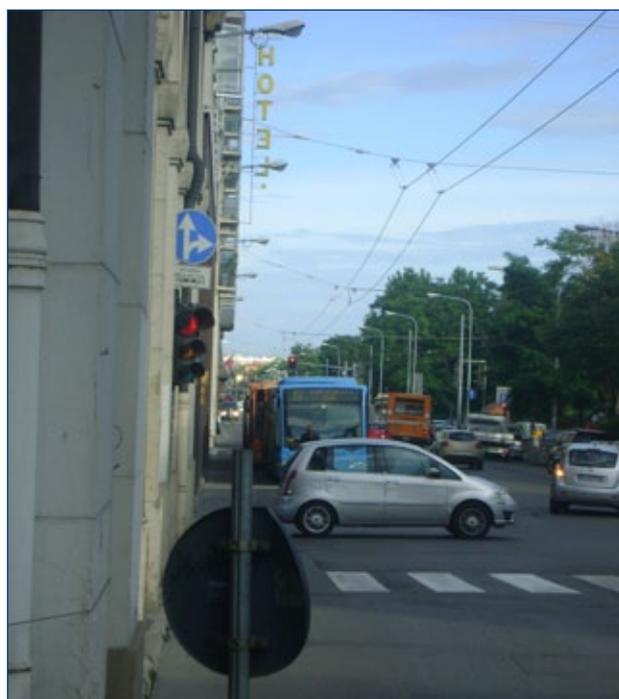
È in questo contesto che nel 2012 la Regione ha avviato il percorso verso l'elaborazione del nuovo **Piano regionale integrato per la qualità dell'aria**, il cui punto centrale dovrà essere appunto l'integrazione, dal momento che per rientrare negli standard fissati dall'Europa si ritiene sia necessario un approccio trasversale tra tutti i settori: dall'industria all'energia, dalle biomasse al settore civile, dai trasporti all'agricoltura.

Tra le importanti iniziative intraprese dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito della mobilità sostenibile c'è soprattutto 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.



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

Il **X° Accordo 2012-2015** (l'ultimo in vigore, approvato il 26 luglio 2012) mette in campo e rafforza un pacchetto di **misure sul fronte del traffico volte a ridurre l'inquinamento atmosferico**: è prevista



la limitazione alla circolazione privata nelle aree urbane, in continuità con i precedenti Accordi e in relazione agli impegni assunti dalle Regioni del bacino padano e dalle Province Autonome di Trento e Bolzano. I Comuni hanno promosso inoltre un'ulteriore iniziativa, le “**domeniche ecologiche**”, designando la prima domenica del mese al fine di incentivare la mobilità ciclopedonale.

Oltre alle misure che riguardano il traffico, l'ultimo Accordo per la qualità dell'aria prevede anche azioni gestionali e di emergenza, come **35 milioni di euro** destinati a opere per la mobilità sostenibile, ciclopedonale ed elettrica, infrastrutture verdi e trasporto pubblico.

Da marzo 2013 sono partiti anche gli **incentivi per l'acquisto di auto “verdi”**. Si tratta complessivamente di 120 milioni di euro per il triennio 2013-2015 previsti nella Legge Sviluppo dello scorso anno. L'obiettivo è promuovere la mobilità sostenibile, favorendo l'acquisto di veicoli, prevalentemente aziendali e per uso pubblico, elettrici, ibridi, a metano, gpl, a idrogeno. Il fondo previsto per il 2013 sarà suddiviso in due ulteriori importi: 4,5 milioni e 35,5 milioni. Il primo è riservato all'acquisto da parte di privati di veicoli con **emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km**, il secondo all'acquisto di veicoli ecologici con **emissioni non superiori a 120 g/km** da parte di aziende o destinati all'uso di terzi (tra cui taxi, noleggio e liberi professionisti).

Sul fronte della mobilità sostenibile è forte l'impegno regionale anche nella partecipazione a **progetti europei dedicati a questo tema:**

✱ **EPTA**, coordinato dall'Agenzia per la mobilità di Bologna SRM e finanziato nell'ambito dell'Interreg IVC, ha avuto inizio a gennaio 2012 e terminerà a dicembre 2014. Ha come obiettivo quello di aumentare la sostenibilità ambientale dei trasporti grazie alla collaborazione di 12 partner e allo scambio delle loro migliori esperienze per definire e un modello efficiente di gestione del trasporto pubblico locale. La Regione contribuisce alla condivisione di buone pratiche ed esperienze sulla governance del TPL;



✱ **I.MO.S.M.I.D.**, partito a settembre 2010 durante la settimana europea della mobilità, rientra all'interno del Programma LIFE+Environment Policy and Governance e ha come scopo quello di definire un modello di governance basato su criteri di sostenibilità, perseguendo un approccio innovativo e integrato correlato all'impiego delle fonti rinnovabili e il mobility management nei distretti industriali; il progetto si concluderà nel 2013;



✱ **MHYBUS**, avviato a gennaio 2009 nell'ambito della linea di finanziamento europeo LIFE, allo scopo di sviluppare 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; il progetto si concluderà a dicembre 2013;



✱ **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. Nell'ambito di questo progetto la Regione ha svolto attività informative e di divulgazione su "Mi Muovo" e "Mi Muovo elettrico". Mimosa si è concluso a inizio 2013.



## Il sostegno alla mobilità elettrica

Tra i progetti della Regione per ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, particolare importanza riveste il nuovo **Piano per la mobilità elettrica** in regione denominato **"Mi Muovo elettrico"**.

Al fine di promuovere la mobilità elettrica non solo a livello di singola città ma su tutto il territorio, la Regione ha stretto **accordi con i distributori di energia elettrica presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna** (ENEL, HERA e IREN) e con i **principali Comuni**, realizzando così una innovativa infrastruttura di ricarica operativa in tutte le province. Ad oggi sono **operativi 72 punti di ricarica pubblici**, che permettono la ricarica del veicolo a prescindere da quale sia il distributore di energia elettrica. È in fase di studio l'integrazione di Mi Muovo Elettrico con il titolo di viaggio integrato treno+bus "Mi Muovo", in modo da utilizzare un'unica tessera per i vari sistemi di trasporto dell'Emilia-Romagna. Secondo gli Accordi sulla mobilità elettrica i distributori sono i promotori della realizzazione dell'infrastruttura secondo il principio del business del distributore. Il tutto risulta quindi a costo zero per gli Enti pubblici.



### Progetti promossi da ENEL

- ✱ **Bologna:** il sistema di mobilità complesso e articolato del capoluogo regionale rappresenta un valido terreno di sperimentazione per la mobilità elettrica e la rete di ricarica, in particolare per spostamenti di area metropolitana;
- ✱ **Cesena:** l'obiettivo è sviluppare e integrare il progetto dimostrativo europeo GRID4EU su smart grids ed energie rinnovabili;
- ✱ **Ferrara:** l'attenzione è posta sulla coesione urbana tra centro storico e ambiti funzionali periferici (Stazione FS, Fiera, Petrolchimico, Università, Flotte pubblico/private) mediante l'uso di flotte pubblico/private;
- ✱ **Forlì:** il focus riguarda il rilancio del car-sharing/car-pooling con veicoli elettrici;
- ✱ **Piacenza:** l'infrastruttura di ricarica è integrata all'interno di progetti locali sulla mobilità sostenibile per consentire la ricarica di veicoli per persone e merci;

- ✱ **Ravenna:** il progetto di mobilità sostenibile supporta il piano "Ravenna Green Port";
- ✱ **Reggio Emilia:** è una base di test per nuove sperimentazioni, anche legate alle merci, con una flotta di circa 340 veicoli elettrici già circolanti;
- ✱ **Rimini:** il focus sulla mobilità elettrica riguarda i servizi per il turismo.

### Progetti promossi da HERA

- ✱ **Modena e Imola:** in questi comuni, caratterizzati da un'elevata mobilità verso il capoluogo Bologna, viene sperimentato l'utilizzo di flotte in percorsi extraurbani.

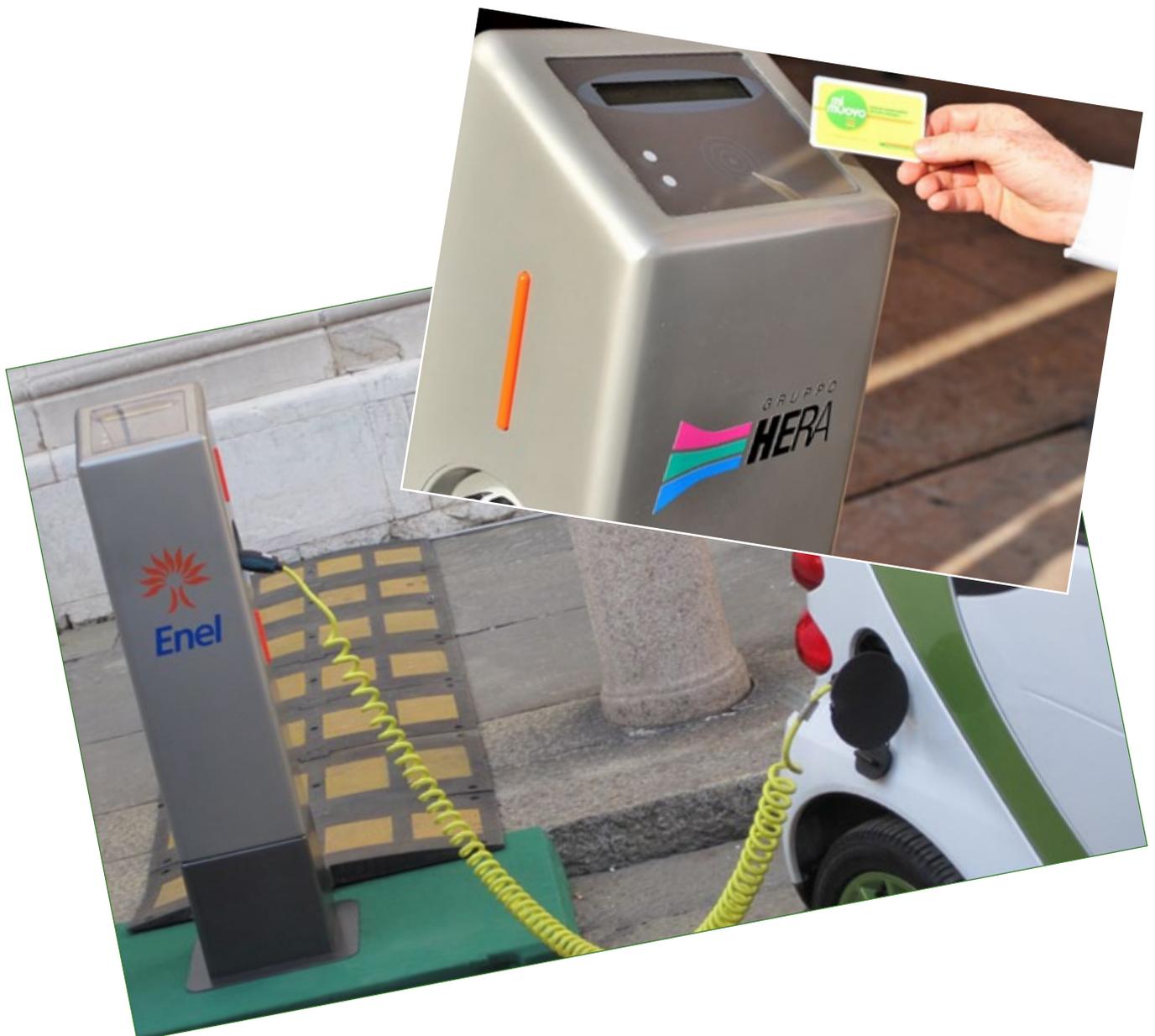
### Progetto promosso da AMD, appartenente alla società IREN

- ✱ **Parma:** l'obiettivo è sviluppare l'infrastruttura di ricarica per favorire la mobilità elettrica.

### Progetti pilota, distributori e infrastrutture di ricarica pubblica



La Regione ha firmato un accordo con tutti i Comuni pilota per dare il via al **processo di armonizzazione delle regole di accesso nei centri storici**. Grazie a questo accordo oggi i veicoli elettrici possono accedere alla ZTL senza limitazioni temporanee (h24) e parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu (per le auto). Per poter accedere nella ZTL dei comuni, non basta avere un veicolo elettrico, ma bisogna richiedere presso il proprio comune l'apposita vetrofania e comunicare la targa nei comuni che hanno il telecontrollo degli accessi in ZTL. Hanno sottoscritto l'accordo i Comuni di Bologna, Cesena, Faenza, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna e Reggio Emilia, ma l'accordo è aperto a tutte le Amministrazioni comunali che vorranno partecipare.



## Il mobility management

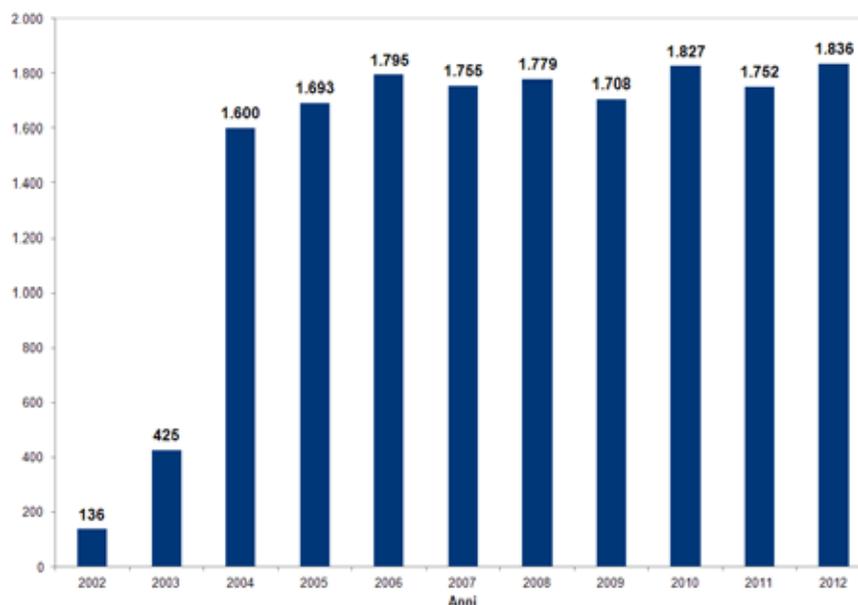


La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a **incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico**, della bicicletta e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal **Piano per la Mobilità aziendale**, 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 mo-

bility management svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.419 abbonamenti sottoscritti nel 2012** (1.938 autofiloviari e 481 ferroviari relativi a Trenitalia), **su un totale di circa 3.000 collaboratori**. Guardando più nello specifico i dati sugli **abbonamenti ATC**, emerge come questi siano aumentati progressivamente di anno in anno, triplicandosi nell'arco del triennio 2002-2004, per poi stabilizzarsi intorno agli **oltre 1.700/1.800 attuali**.

**Abbonamenti annuali TPER**  
(2002-2012)

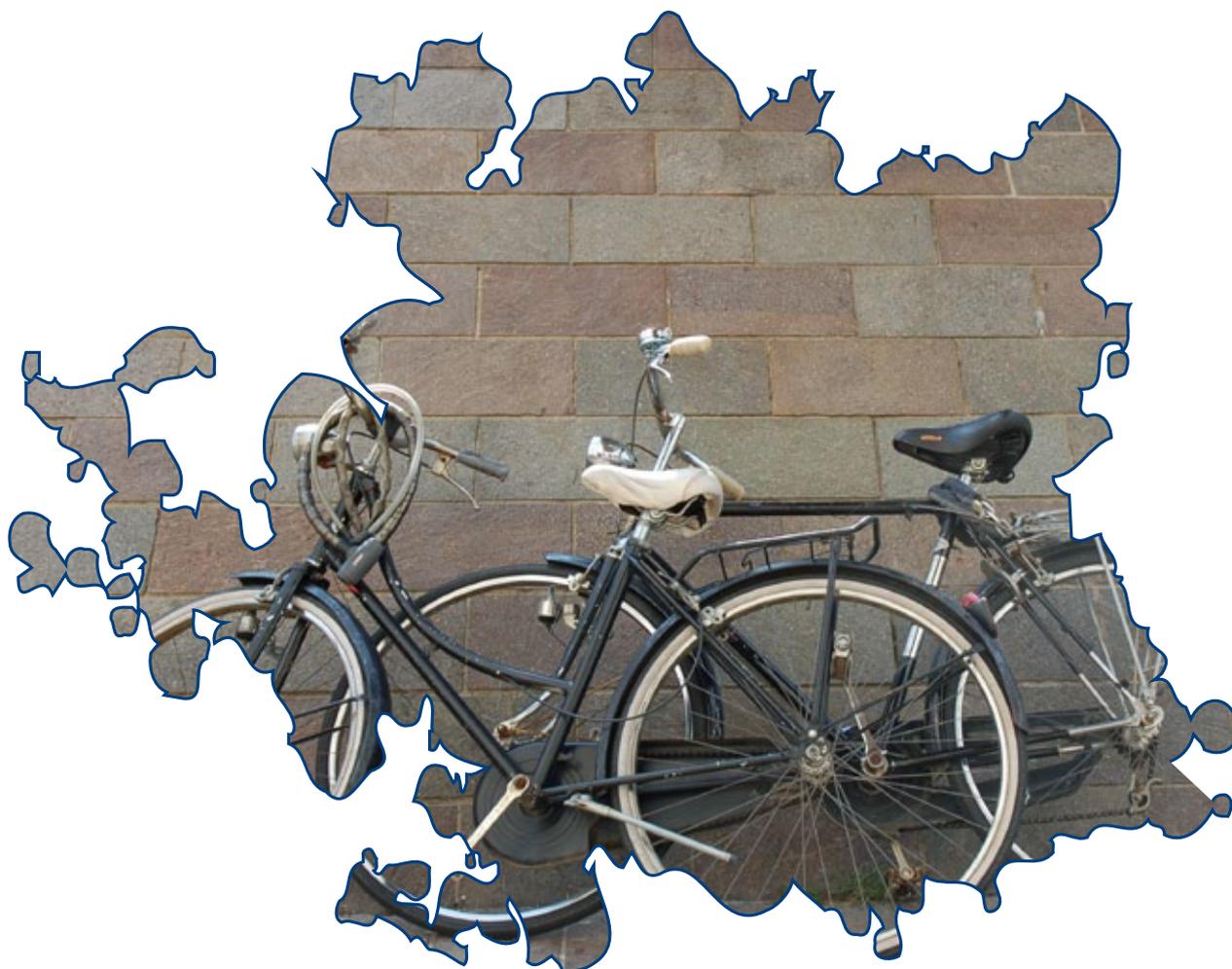


Oltre a concedere abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, la Regione gestisce anche in maniera innovativa i **posti auto aziendali**, prevedendo un costo ponderato in base alla categoria contrattuale. A coloro che già usufruiscono dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico non è consentito l'accesso ai 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.

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 di Bologna. Nel 2012 il numero di iscritti a questo servizio è stato di 26 dipendenti, rispetto ai 2 del 2003. La Regione ha ulteriormente esteso anche il sistema di bike sharing aziendale. Il parco bici regionale a funzionamento meccanico è composto attualmente da **26 mezzi installati in 8 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A questo sistema è stato affiancato anche il servizio di **bike sharing aziendale** effettuato con **10 mezzi a pedalata assistita**. Inoltre nel 2012 sono

proseguiti gli **interventi per migliorare l'accessibilità alle sedi regionali di Viale Aldo Moro**, che hanno portato i **posti bici disponibili a 264**, aumentando notevolmente il numero di postazioni a disposizione e garantendo una maggiore sicurezza contro i furti.

La Regione inoltre ha coordinato, insieme al Comune di Bologna, il **progetto di mobility management di zona**. Scopo di questa iniziativa è stato estendere le politiche di mobility management ad altre aziende localizzate nella zona Fiera District, in modo da accrescere la platea degli attori coinvolti e rendere più incisive le politiche di gestione della domanda di mobilità in una zona fortemente attrattiva e caratterizzata da notevoli criticità di traffico privato ed elevato numero di addetti. Alla scadenza del bando è stata presentata domanda da parte dell'azienda Unipol Gruppo Finanziario SpA di Bologna, la quale ha redatto un progetto dal titolo "**Bike sharing Unipol**", con un costo complessivo di 70.000 euro (IVA esclusa) e una richiesta di contributo di 49.000 euro (pari al 70% del costo complessivo). Questo progetto ha previsto la realizzazione di un sistema di bike sharing aziendale costituito da una flotta di veicoli elettrici (biciclette elettriche) e dalle relative postazioni di ricarica in quattro differenti punti dell'area aziendale.



## Le infrastrutture per la mobilità urbana

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 at-

traverso Intese e Accordi con i soggetti interessati, interviene nelle diverse procedure di approvazione e svolge attività per ottenere i relativi finanziamenti statali.



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

- ☀ il **Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano** (costituito dal completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, progetto alternativo a quello della Metrotranvia attualmente congelato): nel 2011 il Comune di Bologna, in accordo con Regione e Provincia di Bologna, ha chiesto al Ministero dei Trasporti e al CIPE di ridestinare i fondi assegnati alla Metrotranvia di Bologna. Il progetto interessa il **territorio dei comuni di Bologna e Casalecchio di Reno (BO)** e prevede, tra gli altri, i seguenti interventi: completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel comune di Bologna, con la costruzione di 4 nuove fermate SFM e l'adeguamento di 2 esistenti, oltre che la realizzazione di opere di accessibilità; acquisto di nuovo materiale rotabile dedicato al servizio ferroviario del bacino bolognese e di mezzi filoviarini moderni e confortevoli. Il 17 luglio 2012 è stato firmato l'Accordo di Programma tra Regione, Provincia e Comune di Bologna e società TPER SpA per la realizzazione di questo progetto; il 28 agosto 2012 si è conclusa con esito positivo la Conferenza dei servizi indetta dal Ministero dei Trasporti; il 26 ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, del **costo totale previsto di 362,78 milioni di euro**, di cui 236,7 milioni di euro statali; il soggetto che attuerà l'opera è TPER SpA;
- ☀ 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. 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 si è impegnata a concedere un finanziamento di 27 milioni di euro al Comune (individuato come stazione appaltante dell'opera). Dopo l'approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e del progetto definitivo dell'opera, il 15 luglio 2011 è stato consegnato al Comune il progetto esecutivo, con successive integrazioni nell'agosto, ottobre e dicembre 2011. Il Comune di Bologna, nel febbraio e marzo 2012, ha approvato in linea tecnica il progetto esecutivo e ha richiesto la presentazione di un nuovo Piano economico finanziario, che deve ancora avvenire.

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 7,7 milioni di euro per l'infrastruttura e di oltre 2,7 milioni di euro per l'acquisto di veicoli. Per la realizzazione di questa tratta è stato stipulato il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere. Infine il **bacino di Modena** è interessato dal progetto di **Metrofilovia**. Il progetto, che sceglie la tecnologia tranviaria, prevede la realizzazione di due linee per 15 km complessivi, 29 fermate e l'utilizzo di 25 vetture bidirezionali dalla capienza di circa 180 passeggeri, con una frequenza di transito di circa 5 minuti su 15 ore al giorno. Il **costo previsto è di 408,2 milioni di euro**, compreso il materiale rotabile. È in corso una nuova ipotesi progettuale di metrofilovia per Modena, che ricalca e anticipa il progetto di metrotranvia e non invalida il progetto depositato al Ministero, bensì pone le basi per realizzarlo. Il costo stimato per quest'opera è di 91,2 milioni di euro, incluso il costo dei 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 regionali 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** (circa 1.050 di competenza statale e 350 di competenza regionale)



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

**Oltre 900 treni al giorno**



**267 stazioni attive**, di cui 11 in territorio lombardo



**4 incidenti sulla rete ferroviaria regionale nel 2012**



**Quasi 500 milioni di euro di investimenti** (circa il 50% per interventi infrastrutturali e la restante quota per l'acquisto di nuovi treni)



**Oltre 600** (tra carrozze e locomotori). **33 nuovi treni** finanziati dalla Regione (21 elettrici e 12 diesel) + **7 nuovi treni elettrici per BO-SFM**

**18,2 milioni di treni\*km** e **1.200 bus\*km sostitutivi** nel 2012



**Oltre 41 milioni di passeggeri all'anno e circa 143.000 al giorno** sui servizi ferroviari di competenza regionale



**114,5 milioni di corrispettivi contrattuali** nel 2012 al CTI per l'erogazione dei servizi



**14,8 milioni di euro a FER** per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale nel



**104 milioni di euro di ricavi da traffico** (2011)

**Poco meno di 2 milioni di euro di riduzione di corrispettivi contrattuali** al CTI per mancato rispetto di standard di qualità (1° semestre 2012)

**I dati economici relativi al 2012 sono preconsuntivi**

**Circa 1.766 addetti** del settore ferroviario regionale (2011- Trasporto + Rete)



## Il contesto di riferimento

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 anche di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera Rete Nazionale.

La gestione della rete ferroviaria regionale è invece affidata con concessione alla FER, società a prevalente capitale regionale, ed è disciplinata con uno specifico "**Contratto di Programma**"; la gestione dei servizi è affidata mediante gara con "Contratti di Servizio".



concessionarie regionali, sostituendosi ad ACT di Reggio Emilia (nel 2009), ad ATC di Bologna nella gestione della linea Casalecchio-Vignola (nel 2009) e ad ATCM di Modena nella gestione della ferrovia Modena-Sassuolo (nel 2007). Pertanto, dando attuazione a quanto previsto dalla Legge regionale n. 30 del 1998, **la FER gestisce tutte 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 ed è diventata la **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**.



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 con il **Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore di una gara di rilevanza europea. Il contratto con il Consorzio ha previsto nel 2012 **un'offerta ferroviaria complessiva di 18.200.000 treni\*km (oltre a circa 1.200 bus\*km sostitutivi)**, per un **corrispettivo annuo di 114.500.000**.

Inoltre sono state condotte una serie di azioni per costituire una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**. In quest'ottica, la **FER**, società a prevalente capitale regionale, ha acquisito le attività ferroviarie gestite precedentemente da altre aziende

Nel 2011 sono state definite le condizioni per la **separazione societaria di FER**, che si poi è perfezionata l'1 febbraio 2012, **al fine di affidare a due soggetti distinti**, rispettivamente, **la gestione della rete e le attività di trasporto ferroviario**. Contemporaneamente alla scissione, c'è stata l'aggregazione della parte preposta al trasporto di FER con ATC di Bologna, andando a costituire la **nuova società TPER**.

Il **quadro di riferimento del settore ferroviario regionale si è quindi notevolmente semplificato e razionalizzato**: da sette soggetti che operavano nel 1999 su 350 km di rete si è passati a un unico soggetto, del quale la Regione detiene più del 90% della quota societaria.

Le concessioni rilasciate nel 2001 sono recentemente scadute, insieme ai Contratti di Servizio e di Programma che disciplinano la gestione e gli interventi

## La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



per il mantenimento in efficienza della rete e del materiale rotabile regionale. Si è resa necessaria una proroga delle Concessioni e dei Contratti di Programma, che attualmente fanno già tutti capo a FER, all'inizio del 2012 è stata **rilasciata una nuova concessione alla società che gestisce le infrastrutture della rete regionale**, che ha mantenuto la denominazione FER. Sulla rete ferroviaria della regione è in corso di attuazione un "piano straordinario" di interventi, che prevede importanti azioni per rinnovare il parco rotabile e per potenziare e rendere più moderna la rete regionale.

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 **quasi 500 milioni di euro, destinati per circa il 50% a interventi sulle infrastrutture e per la quota restante al rinnovo del materiale rotabile**. I principali interventi infrastrutturali riguardano l'armamento ferroviario, l'elettificazione 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. **Le risorse assegnate tuttavia non sono sufficienti**

per coprire i fabbisogni complessivi necessari per portare la rete ferroviaria regionale, che si è sviluppata storicamente in modo molto disomogeneo, a standard uniformi ed evoluti dal punto di vista tecnologico.

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 avviati nel 2010 - per la realizzazione delle quali è stato acquisito un ulteriore finanziamento statale di 35 milioni di euro sulla base di uno specifico Accordo Quadro con i Ministeri coinvolti. Si prevede che il nuovo nodo verrà concluso entro il 2013.

Nel 2012 è stato riconosciuto un **mese di abbonamento gratuito per gli utenti di tutti i servizi regionali**, attingendo le risorse necessarie dalle penali applicate a al CTI per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio. Lo stesso risarcimento è stato confermato nel mese di aprile 2013.

Nel primo semestre 2012 la penale è stata di oltre **1,9 milioni di euro**, per un totale, **dal 2002 al 2012, di circa 21,5 milioni di euro**.

## I nuovi treni della flotta regionale

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.

Come già accennato, la Regione, a partire dal 2007, ha avviato un **"Piano straordinario di investimenti"** per potenziare e ammodernare le linee regionali e per rinnovare il proprio parco rotabile. Tale Piano ammonta a quasi 500 milioni di euro, suddivisi in misura circa pari tra materiale rotabile e interventi infrastrutturali.

Nel primo semestre 2013 è **giunta a completamento** la parte del Piano straordinario di investimenti destinata al rinnovo del parco regionale, con l'entrata in esercizio di **12 nuovi treni elettrici ETR 350**.



Dal 2007 al 2013:  
 ♣ +33 treni nuovi, di cui 22 elettrici  
 ♣ ulteriori 7 treni elettrici per il Servizio ferroviario metropolitano di Bologna



Quasi 500 milioni di euro di investimento per interventi sulle infrastrutture e rinnovo del materiale rotabile (dal 2007 al 2013)



+ 12 ATR 220



+ 9 composizioni bipiano



+ 12 ETR 350



## 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**. Dal 2002 ad oggi questo controllo ha permesso alla Regione di applicare alle imprese ferroviarie "penali" per mancato rispetto degli standard di qualità e quantità del servizio erogato (pari a circa 20 milioni di euro, di cui quasi 2 milioni nel primo semestre 2012), che vengono destinate all'aumento degli stessi servizi e, a partire dal 2005, a interventi a favore degli utenti. Questa attività di monitoraggio sulla qualità dei treni e nelle stazioni, svolta in questi anni con in modo metodico e attento da parte della Regione, dal primo febbraio 2012 **è affidata alla società FER**. La Legge Regionale 30/98, infatti, attribuisce alla Regione funzioni di alta vigilanza finalizzate all'accertamento della regolarità, della qualità e del buon andamento del servizio di trasporto ferroviario di propria competenza, che può esercitare, direttamente o tramite soggetti autorizzati, nonché alla verifica del rispetto degli indirizzi e degli standard indicati dalla Regione alla stessa FER.

Il monitoraggio sulla qualità dei servizi ferroviari continua a essere **svolta anche da personale regionale** e viene costantemente integrata dal rilevamento dello stato della rete e degli impianti ferroviari di interesse regionale. L'attività è articolata in: osservazione dei treni in viaggio;

- ♣ **verifica**, attraverso rilevazioni puntuali a campione e analisi critica dei rapporti forniti periodicamente dal Consorzio Trasporti Integrati, dei **parametri di puntualità, affidabilità e affollamento**;
- ♣ **analisi della circolazione dei treni**, attraverso la consultazione, rilevazione ed elaborazione, tramite piattaforma integrata on-line, dei dati relativi alla puntualità e ad altri indicatori di produzione, come eventi anomali e soppressioni;
- ♣ **verifica e analisi delle segnalazioni degli utenti** e di altre ulteriori fonti;
- ♣ **indagini sul campo** per il monitoraggio della qualità erogata nelle **stazioni**;
- ♣ **indagini sul campo** per il monitoraggio della qualità erogata sui **treni**.



## La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario

Il 2012 è stato caratterizzato, nel mese di febbraio, da fortissime nevicate, che hanno causato molte anomalie nel servizio in termini di puntualità e affidabilità. La Regione ha aperto un contenzioso con il Consorzio Trasporti Integrati per definire la relativa penale, riconoscendo comunque agli utenti un **mese di abbonamento gratuito**.



### Puntualità

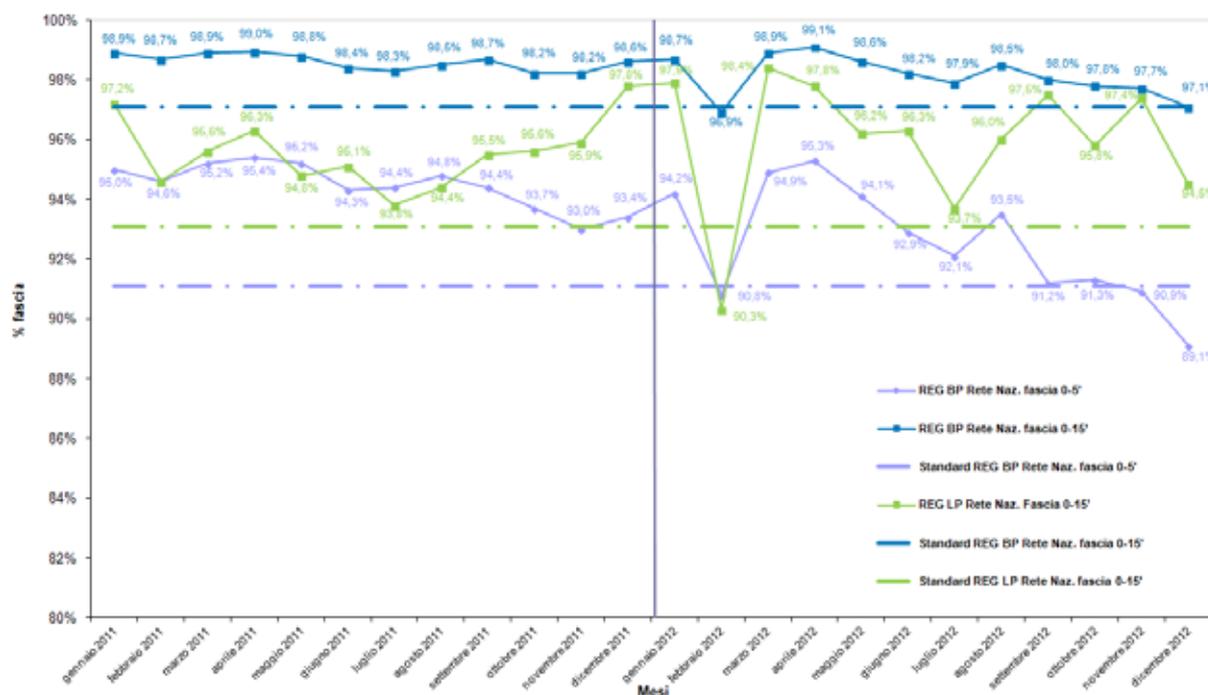
L'analisi della puntualità, che rappresenta uno dei parametri di qualità più rilevanti per gli utenti, viene eseguita sistematicamente dalla Regione partendo dai dati forniti ogni mese dal Consorzio Trasporti Integrati e dalle analisi sulla circolazione effettuate direttamente da personale regionale (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 (che vede ora come unico interlocutore il Consorzio Trasporti Integrati, vincitore della gara per il relativo affidamento), si è creata una discontinuità, in particolare per la Rete Nazionale, nella distinzione dei dati relativi ai servizi erogati da Trenitalia e da FER. Per questo viene presentata un'analisi dei dati di puntualità, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento, non connessa all'impresa ferroviaria che eroga il servizio ma all'infrastruttura sulla quale vengono svolti, come previsto dal Contratto di Servizio.

### ♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza** (B.P.) in fascia 0-5' e 0-15', nel 2012 si registra un andamento peggiore rispetto al 2011: per quel che riguarda la fascia 0-5', a parte il mese di febbraio, durante il quale per i problemi legati al meteo si sono verificati forti ritardi, già dal mese di maggio si assiste a un peggioramento della puntualità che, negli ultimi due mesi dell'anno, è al di sotto dello standard minimo; per quanto riguarda la fascia 0-15', anche se con una situazione meno accentuata, l'andamento è piuttosto simile, con una diminuzione che raggiunge a fine anno il limite dello standard;
- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza** (L.P.) in fascia 0-15', nel 2012 si evidenzia un andamento variabile da mese a mese.

### Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale

(Gennaio 2011 - Dicembre 2012)

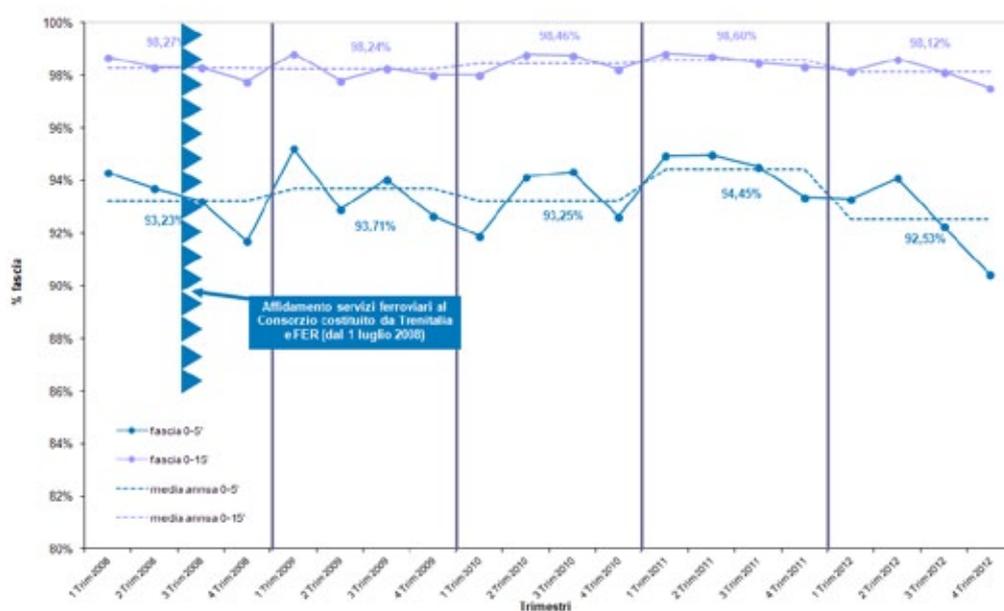


Il confronto con i dati di puntualità dei trimestri tra il 2008 e il 2012, pur con le limitazioni sopra richiamate, evidenzia un andamento costante con una tendenza nel secondo semestre del 2012 a un peggioramento soprattutto per i treni regionali a Breve Percorrenza.



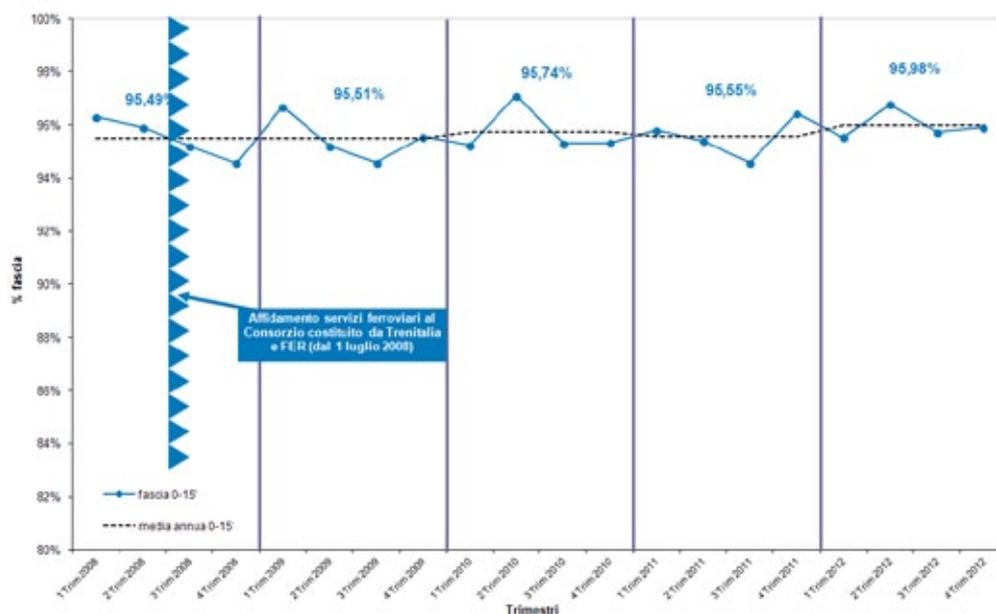
## Rete Nazionale puntualità - Regionali a Breve Percorrenza

(Confronto trimestrale 2008-2012)



## Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

(Confronto trimestrale 2008-2012)

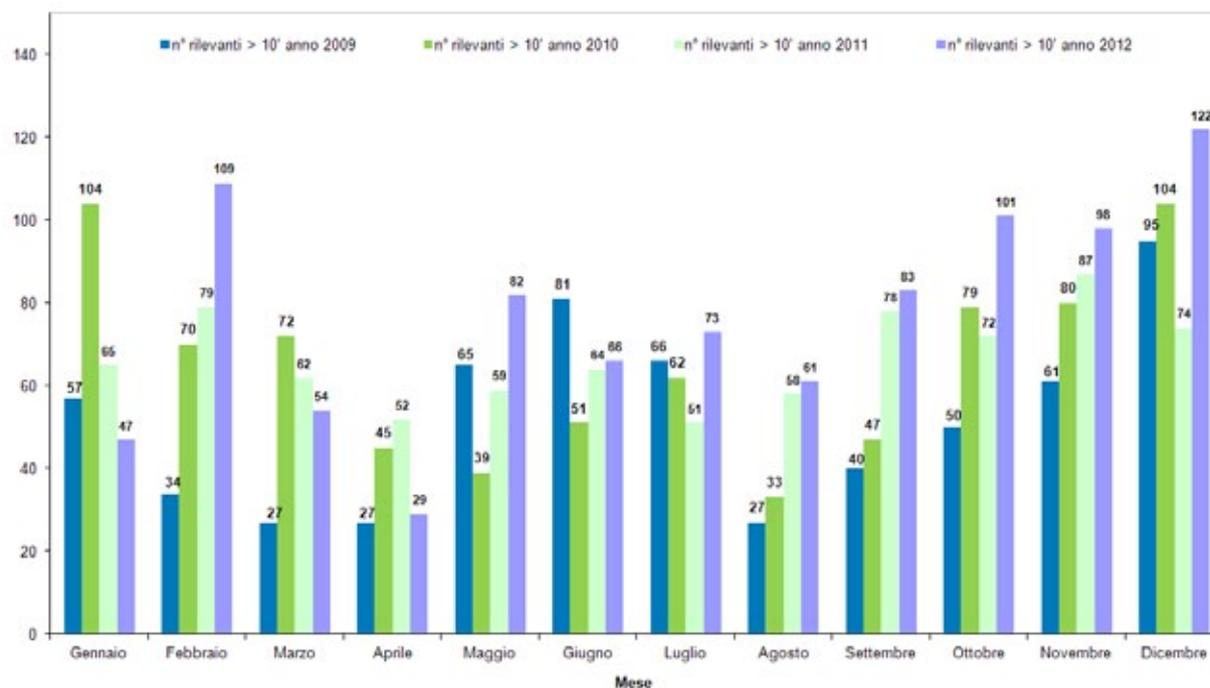


Nella figura seguente è riportato un **confronto tra i treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché **collocati in "fascia pendolare"** e notevolmente frequentati dagli utenti) sulla Rete Nazionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2008 al 2012. A una riduzione dei casi "fuori

standard" nella prima parte del 2012 (ad esclusione di febbraio, dove come si è detto ci sono stati problemi a causa delle nevicate), è seguito un **aumento dei casi di ritardo**, portando nel complesso il 2012 a 925 casi rispetto agli 801 dell'anno precedente.

### Rete Nazionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >10

(Confronto 2008-2009-2010-2011-2012)

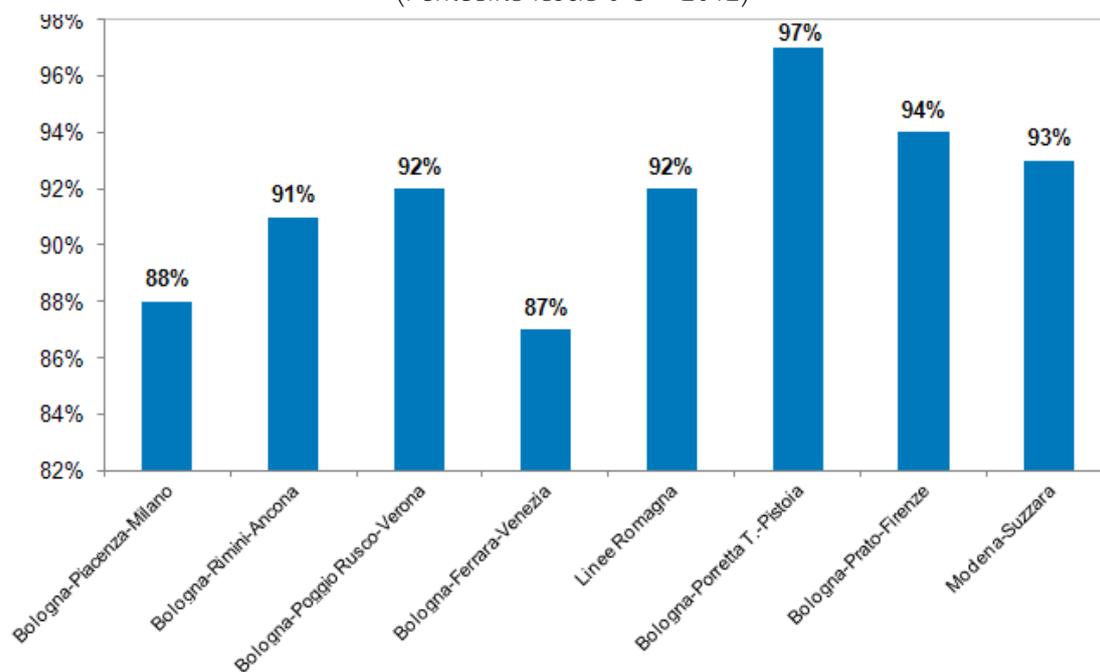


Di seguito si riporta inoltre una sintesi relativa alla **media annuale di puntualità su alcune delle principali linee nazionali**. I dati, a differenza di quelli sopra riportati, che si riferiscono ai soli treni del Contratto di servizio della Regione Emilia-Romagna, **prendono in considerazione tutti i treni regionali circolati** (compresi quindi quelli delle altre regioni).



### Rete Nazionale puntualità - Linee afferenti il Nodo di Bologna

(Puntualità fascia 0-5' - 2012)



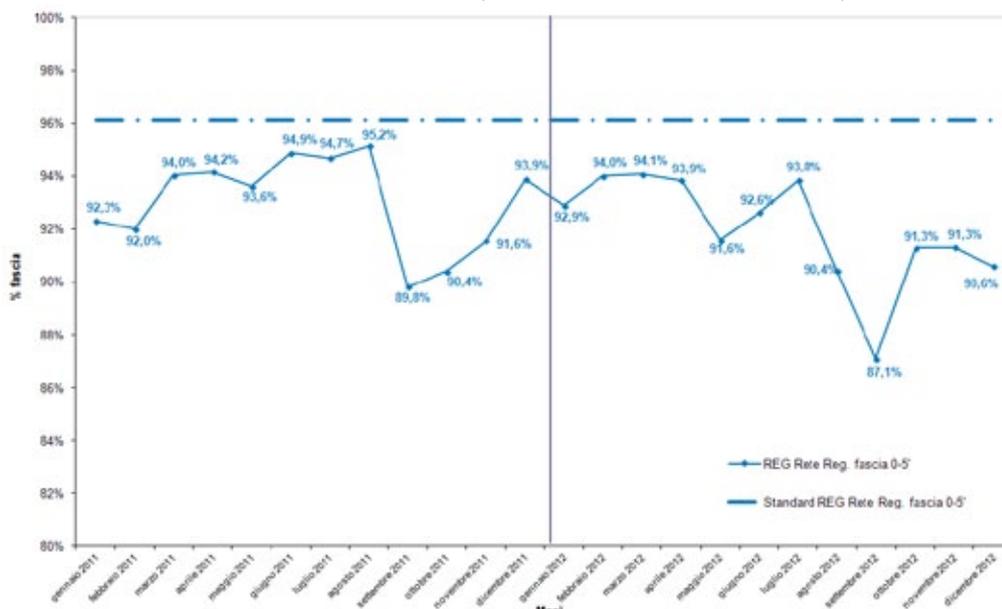
#### ♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di ritardo 0-5' i **dati sono insoddisfacenti**: i livelli di puntualità risultano sempre **al di sotto degli stan-**

**dard contrattuali**, con una tenuta per i primi mesi dell'anno ma con un calo da maggio che porta nel complesso, rispetto al 2011, risultati inferiori di circa un punto percentuale medio.

### Puntualità treni su Rete Regionale - Regionali fascia 0-5'

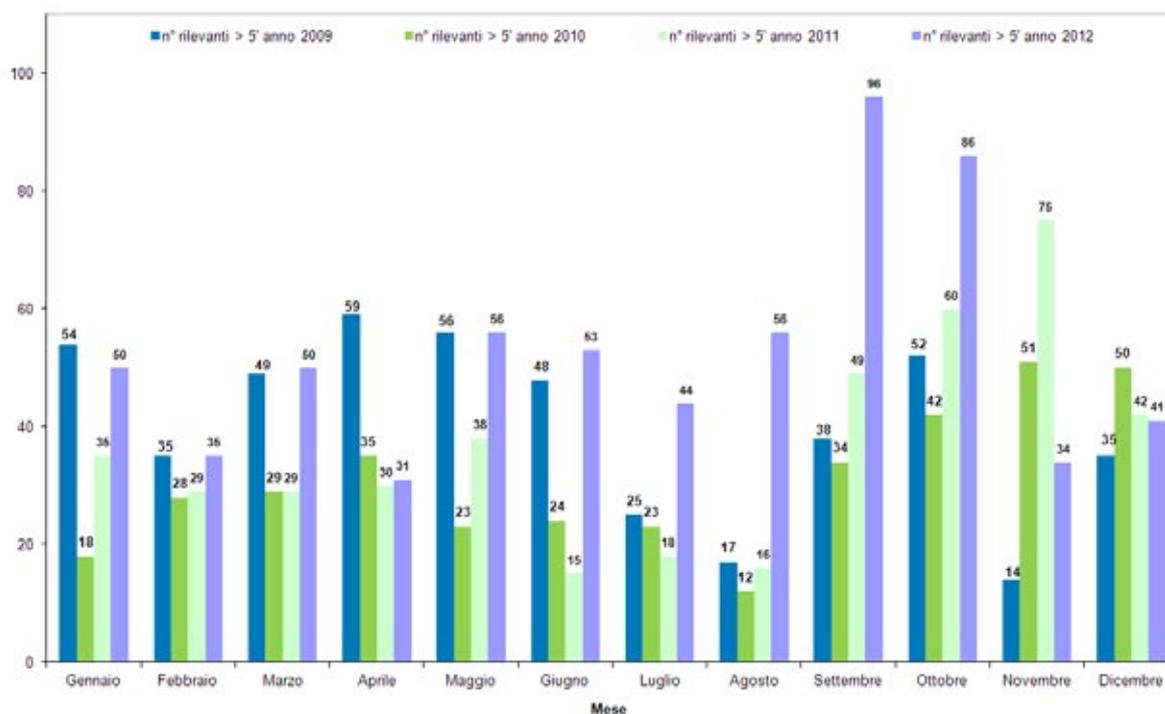
(Gennaio 2011-Dicembre 2012)



Nella figura seguente viene riportato un confronto tra i treni "rilevanti" che hanno superato i 5' di ritardo, dal secondo semestre del 2009 al 2012. **Nel 2012 si rileva un peggioramento della situazione** rispetto al 2011 in quasi tutti i mesi, con un miglioramento solo negli ultimi due mesi dell'anno.



**Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'**  
(Confronto 2009-2010-2011-2012)



## Affidabilità

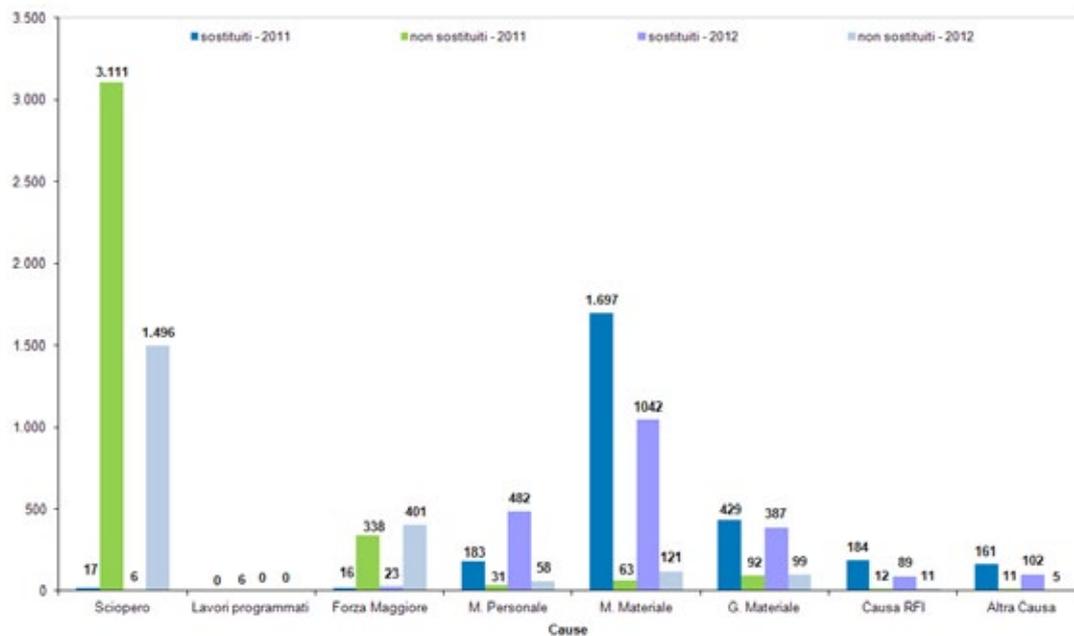
L'affidabilità del servizio ferroviario (analizzata sia sulla base dei report mensili del Consorzio Trasporti Integrati che sulle segnalazioni e il **monitoraggio diretto**, svolto della Regione) **riguarda tutti i treni**, a Contratto della Regione Emilia-Romagna, **che sono stati limitati o soppressi**. Viene anche accertata la loro **eventuale sostituzione con servizi "su gomma"** o con treni successivi entro un determinato lasso di tempo.

I motivi delle soppressioni vengono classificati in **quattro "macrocause": sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"**. Quest'ultima individua tutti quei treni la cui limitazione intervenuta non ricade nelle precedenti categorie ma dipende dall'impresa ferroviaria; riguarda principalmente: mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione o guasto dell'infrastruttura. Per quanto riguarda la **Rete Nazionale, nel 2012 sono circolati 199.744 treni e ne sono stati soppressi 8.453**, di cui 4.131 a febbraio. Come già

detto, l'attribuzione delle cause di soppressione nel mese di febbraio è problematica non essendo pienamente condivisa quella indicata nei report mensili e nelle piattaforme informatiche di RFI. Pertanto le analisi riportate non ne tengono conto. Escludendo il mese di febbraio, **i treni soppressi sono stati 4.322**, pari a **circa il 2,4%** dei treni programmati, con una riduzione rispetto al 2011. Dei 4.322 treni soppressi:

- ♣ **2.131 sono stati sostituiti:** le cause sono prevalentemente da imputarsi alla "mancanza di materiale", che risulta in calo rispetto comunque al 2011; risulta in aumento rispetto al 2011 la sostituzione di treni per causa di "mancanza di personale";
- ♣ **2.191 non sono stati sostituiti:** le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta comunque in calo del 50% circa rispetto al 2011) e per quota minore alla "forza maggiore" (fra le cause è compreso anche il sisma di maggio).

**Rete Nazionale - Treni sostituiti per linea e causa**  
(2011-2012)



Analizzando le singole direttrici emerge che la **linea più critica in termini di soppressioni è la Modena - Verona**, per cause dovute principalmente a guasto o indisponibilità del materiale rotabile, seguita dalla Bologna-Milano, dalla Bologna-Ancona, dalla Porrettana, dalle linee che gravitano su Parma e dalla Fidenza-Cremona.

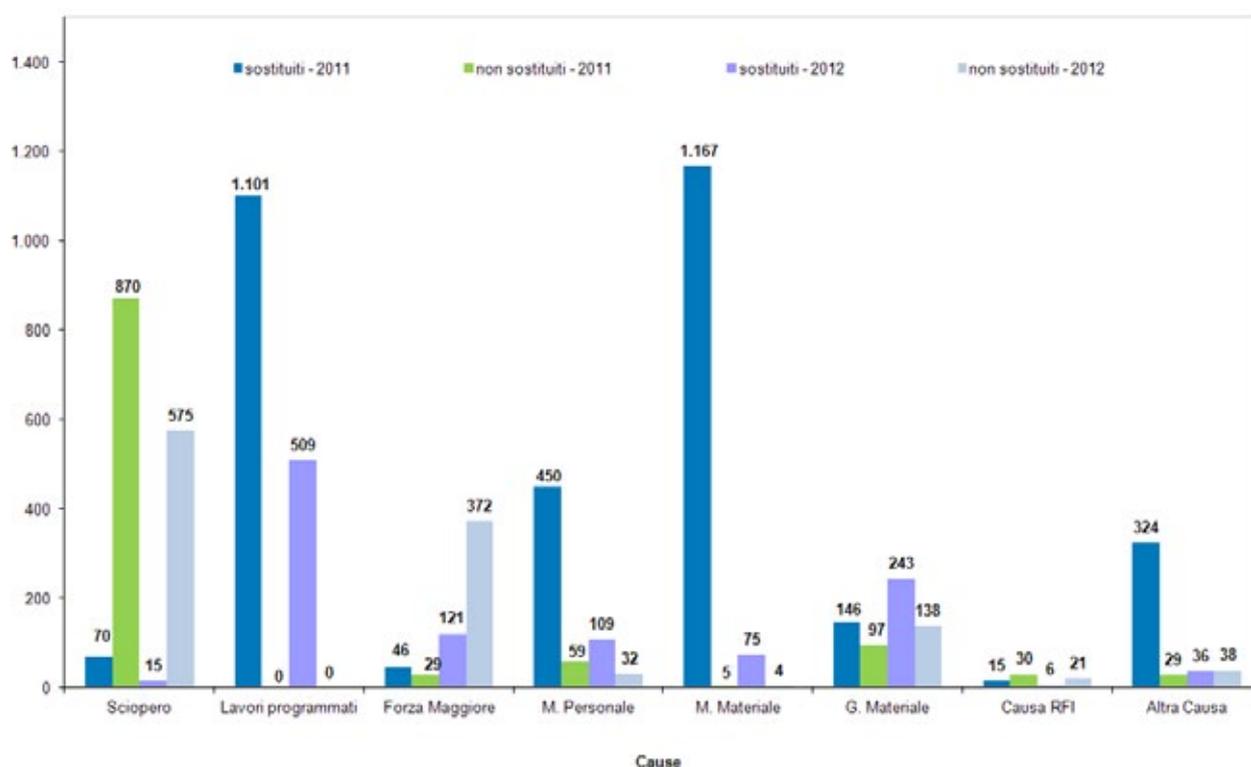
Per quanto riguarda la **Rete Regionale, nel 2012 sono circolati 79.622 treni e ne sono stati soppressi 2.294**, pari a circa il **2,8%** dei treni programmati, in notevole diminuzione rispetto al 5,4% del 2011. Dei 2.294 treni soppressi:

♣ **1.114 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a "lavori programmati", concentrato essenzialmente nei mesi di giugno e luglio, e "guasto materiale", distribuito in tutto l'arco dell'anno. Rispetto all'anno precedente si ha un netto miglioramento soprattutto per quel che riguarda la "mancanza di materiale" e "mancanza di personale";

♣ **1.180 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a "sciopero", e "forza maggiore", che essenzialmente riguarda l'emergenza neve di febbraio e l'emergenza sisma di maggio.



Rete Regionale - Treni sostituiti per linea e causa  
(2011-2012)





## I passeggeri trasportati

I **circa 18,2 milioni di treni\*km offerti dalla Regione nel 2012**, che non si sviluppano solo sulla rete ferroviaria che ricade sul proprio territorio, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 900 treni circolanti in media**: circa 640 su rete nazionale (di cui 90 effettuati dalla TPER) e 275 su rete regionale. I treni si attestano in **255 stazioni attive** ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna; 11 stazioni ricadono invece in territorio lombardo, di cui 9 sono gestite direttamente dalla FER, gestore della Rete Regionale.

**I viaggiatori quotidianamente trasportati** che utilizzano i treni del trasporto regionale risultano circa 143.000, mentre nell'intero arco dell'anno hanno superato i 41.000.000.

I dati forniti dalle imprese ferroviarie (Trenitalia e TPER) che fanno parte del Consorzio Trasporti Integrati, evidenziano una **crescita dei passeggeri trasportati**, che si è accentuata e consolidata negli ultimi due anni.

Riguardo ai saliti/discesi nel giorno feriale medio invernale sulla **Rete Regionale**, facendo un confronto con i dati 2011, **emergono in termini di crescita** la Parma-Suzzara, la Ferrara-Codigoro, la Bologna-Vignola e la Modena-Sassuolo. Cresce, anche se in maniera ridotta, la Bolo-

gna-Portomaggiore, mentre c'è una sostanziale conferma per la Suzzara-Ferrara e le Linee Reggiane, che avevano già avuto notevoli aumenti nel 2011. **Nel complesso la Rete Regionale ha avuto una crescita annuale di utenza dell'11%**.

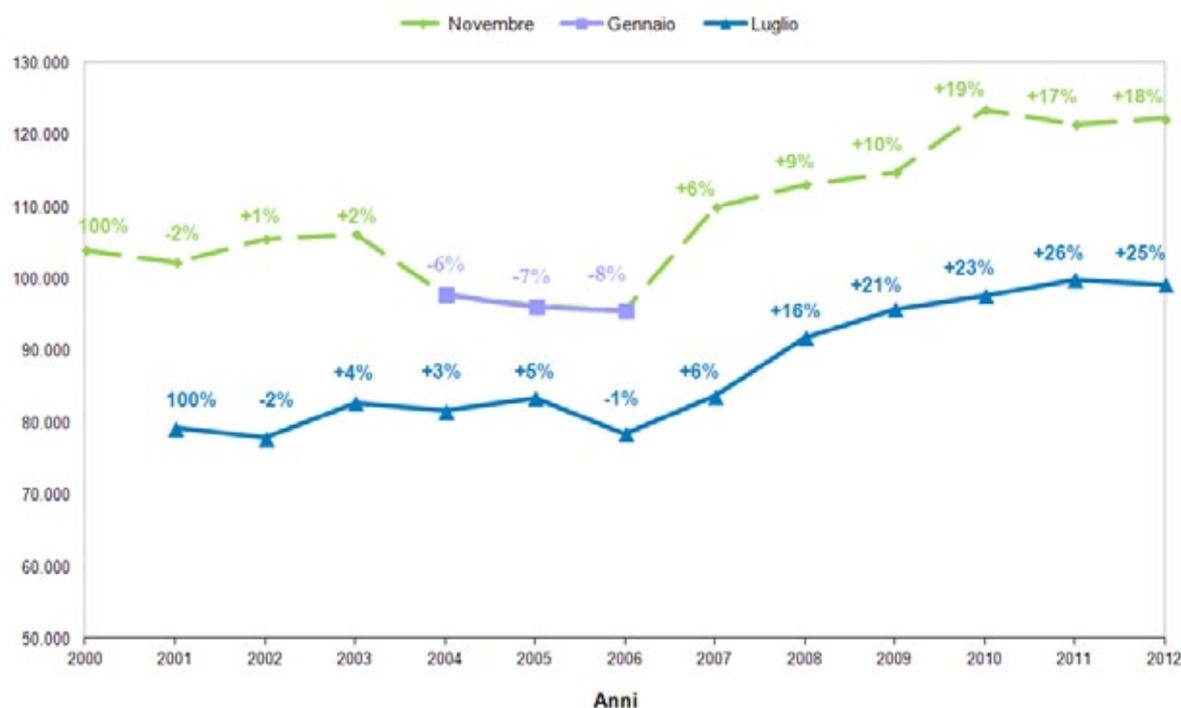
### Frequenzazione passeggeri Rete Regionale - Media saliti/discesi al giorno

(Confronto 2008-2011)

Linea	Saliti/Discesi		
	Media 2011	Media 2012	% incremento
Parma - Suzzara	1078	2.079	93%
Suzzara - Ferrara	1737	1.763	1%
Ferrara - Codigoro	750	1.017	36%
Bologna - Portomaggiore	3978	4.166	5%
Bologna - Vignola	2970	3.478	17%
Modena - Sassuolo	2205	2.508	14%
Linee Reggiane	6.348	6.240	-2%
<b>Totale Rete Regionale</b>	<b>19.065</b>	<b>21.251</b>	<b>+11%</b>

Per la **Rete Nazionale** la figura mostra i dati riferiti ai saliti/giorno, prendendo in considerazione il periodo 2000-2012.

**Saliti/giorno Rete Nazionale**  
(dal 2008 compresa FER)  
(2000-2012)



Considerando un valore pari a 100 dei saliti nel 2000, **la crescita al 2012 nel periodo invernale risulta del 18%, mentre nel periodo estivo del 25%**, mostrando una sostanziale **stabilità**. Va anche considerato che gli ultimi dati rilevati **non riportano i passeggeri dei servizi bus** che hanno **sostituito** i servizi ferroviari a bassa frequentazione, valore che è difficile da quantificare. Inoltre c'è anche da considerare che la nuova offerta di treni veloci, anche su linee non alta velocità quali ad esempio la Bologna-Ancona, hanno sicuramente sottratto utenza al servizio regionale.

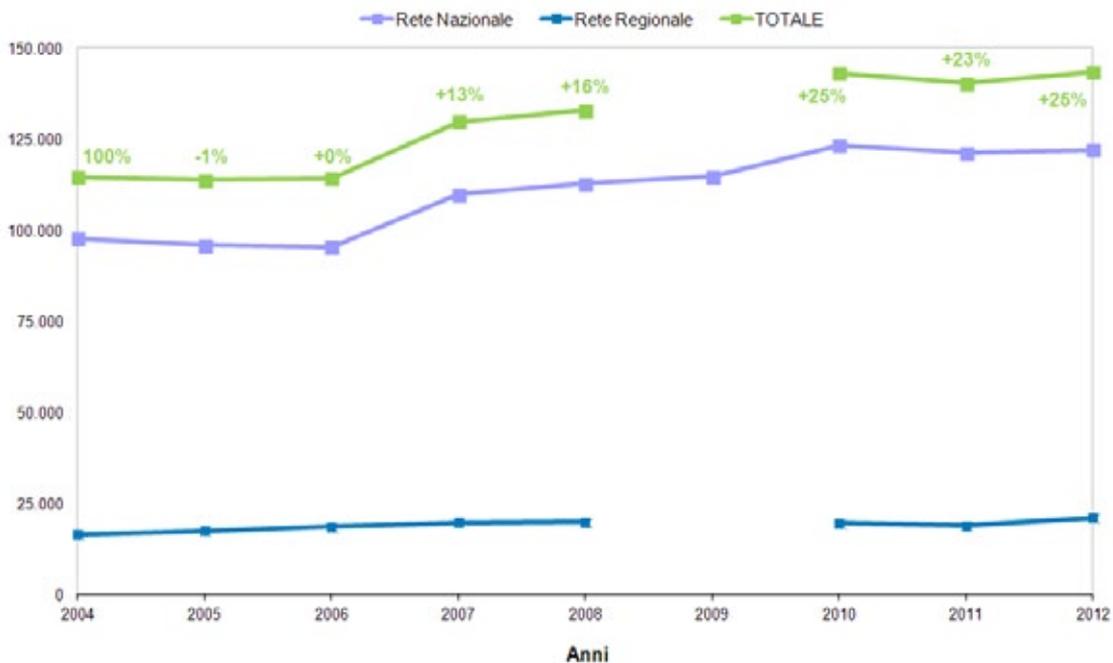
Per la **Rete Nazionale** i valori riferiti al **periodo invernale del 2012** dei servizi del trasporto in Emilia-Romagna si attestano a **circa 122.000 saliti/giorno** (di cui circa 11.000 saliti/giorno effettuati da treni TPER sulla Rete Nazionale) e a **circa 100.000 saliti/giorno nel periodo estivo** (di cui circa 8.000 saliti/giorno effettuati da treni sulla Rete Nazionale). **Aggregando i dati rilevati per la Rete Nazionale con i dati riferiti alla Rete Regionale, il trend complessivo dal 2004 al 2012 è sostanzialmente stabile** per i primi tre anni e successivamente in **crescita di circa il 25%**; per gli ultimi tre anni si assiste a una stabilità sul dato di frequentazione. La Rete

Regionale mostra una crescita notevole nell'ultimo anno (pari all'11%, come già detto), dopo che per alcuni anni si era assistito a una sostanziale stabilità.



## Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale

(2004-2012)



### Lo sviluppo dei servizi



Nel triennio 2008-2010 la Regione ha compiuto molti sforzi per garantire un **continuo sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari** e anche a una loro maggiore qualità.

Negli ultimi due anni l'aumento dei servizi che ha caratterizzato le scelte regionali precedenti ha dovuto fare i conti con un **consistente taglio dei finanziamenti nazionali verso questo settore**, a cui la Regione ha dovuto far fronte con un rilevante impegno finanziario proprio. Nonostante ciò, il drastico calo delle risorse statali non ha potuto evitare una riduzione, anche se contenuta, dei servizi ferroviari offerti, che ha riguardato però le relazioni a minore domanda e non ha intaccato l'ammontare complessivo visto che i treni sono stati sostituiti da autobus. Anche **il 2012 ha dovuto registrare un calo, anche se limitato**: dai 18.700.000 treni\*km, rispetto ai 14.300.000 ereditati dallo Stato, si è passati a **circa 18.200.000 treni\*km programmati, a fronte di un corrispettivo di 114.400.000 di euro** (nel 2010 il corrispettivo è stato di circa 117.800.000) dei quali

circa 1.800.000 di euro riferiti, in gran parte, ai servizi su gomma che hanno sostituito come percorrenze i circa 500.000 treni\*km ferroviari "tagliati" (limitati comunque alle sole relazioni a più bassa frequentazione) per garantire comunque, agli utenti, dei collegamenti alternativi.

Nel 2012 è stato riconfermato totalmente l'intervento di **potenziamento dell'offerta tra Bologna e Rimini**, aggiungendo a decorrere dal mese di settembre un ulteriore collegamento in orario serale da Bologna alle 18.44, con uno sforzo aggiuntivo di una coppia di treni in più, pari a circa 90.000 km all'anno rispetto al 2010.

La disponibilità straordinaria di risorse del comparto turistico, nell'ordine di circa 300.000 euro, ha permesso la programmazione di **un'offerta aggiuntiva, anche nel 2012, di circa 40.000 treni\*km sviluppatasi in prevalenza tra Rimini e Ravenna** nell'orario serale notturno e di collegamento tra Bologna e la riviera nei giorni festivi e in orario notturno, nel periodo dal 2 luglio al 27 agosto 2012.

## Un progetto europeo per l'intermodalità treno-bici



La Regione è stata partner del **progetto europeo INTER-Regio-Rail**, nato allo scopo di **migliorare il trasporto regionale ferroviario in Europa centrale**. Nell'ambito di questa iniziativa, l'azione pilota che ha sviluppato la Regione Emilia-Romagna, in stretta collaborazione con la Provincia di Ferrara da sempre molto attiva nel sostegno alla mobilità ciclistica, ha riguardato il tema del trasporto delle biciclette sui treni, e più in generale le misure che favoriscono l'uso integrato treno+bici.

Attraverso la partecipazione a questo progetto **è stata adattata una carrozza di FER per il trasporto biciclette**, adeguata con **50 alloggiamenti dedicati**. Nel 2012 la carrozza ha circolato con un programma più intenso rispetto all'anno precedente:

- ♣ **Bologna – Vignola (maggio - giugno 2012):** 13 giornate, 10 corse al giorno;
- ♣ **Ravenna – Rimini (luglio - agosto 2012):** 40 giornate, 2 corse al giorno;
- ♣ **Sermide – Codigoro (settembre - ottobre 2012):** 5 giornate, 6 corse al giorno.



## Un progetto per l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei



Da novembre 2011 **la Regione è capofila di RAILHUC** (Railway Hub Cities and TEN-T network), un progetto europeo cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma Central Europe. Obiettivo di questa iniziativa, che si concluderà nel 2014, è **favorire l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei per il trasporto passeggeri (reti TEN-T)** con le reti ferroviarie locali e, più in generale, con tutti i sistemi di trasporto pubblico locale. Il progetto coinvolge **13 partner** provenienti da **8 paesi europei (Italia, Repubblica Ceca, Germania, Ungheria, Repubblica Slovacca, Polonia, Slovenia e Austria)** ubicati lungo i principali corridoi delle reti TEN-T che collegano la Regione verso Nord-Est. L'integrazione dei corridoi di trasporto TEN-T con le altre linee di trasporto risulta essere una priorità diffusa in tutta l'Unione Europea dato che, negli ultimi anni, gli investimenti si sono concentrati principalmente nello sviluppo delle reti ad alta velocità senza considerare adeguatamente l'armonizzazione di quest'ultime con

le altre reti di trasporto ferroviario e di trasporto pubblico. Questo risultato potrà essere raggiunto grazie allo scambio di buone pratiche e il lavoro congiunto tra i partner di RAILHUC, oltre che con il coinvolgimento dei maggiori attori che operano in questo settore. Per la regione Emilia Romagna, il progetto si focalizza sulla **stazione medio-padana di Reggio Emilia, che è stata aperta l'8 giugno 2013**.



## Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale

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

Costitutosi in una prima 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 consumatori. Possono aderire anche i rappresentanti delle altre Associazioni di consumatori presenti sul territorio regionale che ne facciano richiesta.

Nel corso del 2012 il Comitato ha continuato a svolgere le funzioni consultive e di facilitazione del rapporto con gli utenti del trasporto ferroviario, riunendosi periodicamente e avvalendosi, per l'organizzazione delle proprie riunioni, del supporto della Regione.

Il 2012 ha visto l'avvicinarsi di un nuovo presidente del CRUFER; inoltre, visto che in Emilia-Romagna si è assistito a modifiche significative della "governance" del trasporto ferroviario regionale, con l'assunzione di nuove responsabilità da parte di FER nella gestione del Contratto di servizio, al confronto con il Comitato degli utenti hanno partecipato anche i vertici di FER, insieme ai consueti rappresentanti della Regione.



## L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna

L'Emilia-Romagna è interessata dalla realizzazione delle **due linee veloci Bologna-Firenze** (che la attraversa per circa 29 km su 78 complessivi) e **Milano-Bologna** (182 km di cui 137 nel territorio emiliano). Il progetto prevede la riorganizzazione

del Nodo ferroviario di Bologna, con il potenziamento della Stazione Centrale, e la costruzione di 10 nuove interconnessioni, per garantire il collegamento in ambito regionale tra le linee veloci e quelle esistenti.

### Costi e tratte interessate dall'Alta Velocità in Emilia-Romagna

Tratta/Nodo	Milioni di euro	Tempi di fine lavori
Milano-Bologna	6.916	Attivata 12/2008
Nodo di Bologna	1.878	Fase passante 6/2012; fermata da 12/2012
Bologna-Firenze	5.877	Attivata 12/2009

#### ♣ La tratta Bologna-Firenze

Il tracciato della nuova linea Bologna-Firenze si sviluppa per circa 78 km (di cui circa 29 km in Emilia-Romagna), interessa il territorio di 12 comuni, 6 in provincia di Bologna e 6 in provincia di Firenze. I lavori, affidati al General Contractor FIAT/CAVET, sono iniziati nel giugno 1996 e sono stati ultimati il 30/6/2009; **l'attivazione all'esercizio commerciale è avvenuta nel dicembre 2009**. Durante la fase realizzativa, nei 22 cantieri aperti hanno lavorato complessivamente più di 2.000 persone.

#### ♣ La tratta Milano-Bologna

La linea veloce Bologna-Milano si sviluppa per una lunghezza di 182 km attraversando la Pianura Padana e le province di **Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna**. L'integrazione con la linea esistente è realizzata da **otto interconnessioni ferroviarie** (una a Melegnano, due a Piacenza - ovest ed est -, una a Fidenza, una a Parma, due a Modena - ovest ed est -, una a Lavino), che assicureranno l'interscambio funzionale fra le due tratte. Il tracciato interessa il territorio di 42 comuni, di cui 24 in Emilia-Romagna.

L'opera è stata realizzata dal consorzio Cepav, costituito dal General Contractor Eni, che ha previsto la realizzazione di 54 cantieri, divisi in diverse tipologie. Dopo l'attivazione parziale di alcuni tratti di linea nel corso del 2007, l'intera linea è stata attivata il 14/12/2008 (a quindici anni dall'aper-

tura della Conferenza dei servizi, iniziata nel dicembre 1993) con ingresso a Bologna Centrale in superficie.

Sono state completate, dal punto di vista infrastrutturale, tutte le interconnessioni tra la linea storica e la linea AV (l'ultima delle quali è stata attivata nel dicembre 2011). **È in corso la realizzazione dello spostamento della linea storica in comune di Modena**, il cui completamento è previsto per il secondo semestre del 2013.

I lavori hanno coinvolti circa 4.500 operai.

La nuova Stazione AV - Mediopadana nel comune di Reggio Emilia rappresenta **l'unica fermata in linea della tratta AV/AC Milano-Bologna**; costituisce un nodo di interscambio con l'autostrada A1, con la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, con il traffico pubblico e privato su gomma e con la Fiera, situata nelle immediate vicinanze.

È stata progettata dall'architetto Santiago Calatrava; il progetto prevede che la struttura della nuova stazione copra l'intero sviluppo dell'esistente viadotto Mancasale. La copertura è costituita da 457 portali in acciaio di forma variabile, che delineano un andamento sinusoidale, per uno sviluppo complessivo di circa 483 m. Anche l'altezza è variabile, con valori fra i 7.5 m e i 14.5 m, rispetto al livello della banchina.

La stazione Mediopadana, che ha usufruito di finanziamenti regionali (quasi 61 milioni euro) e di un contributo di RFI (oltre 18 milioni di euro), è **stata inaugurata l'8 giugno 2013**.

### ♣ Il nodo Alta Velocità di Bologna

Il nodo funzionale della Stazione di Bologna è oggetto di una **serie importante di progetti** che riguardano:

- l'inserimento dell'Alta Velocità nel Nodo di Bologna e la Stazione interrata AV;
- la riqualificazione funzionale del complesso di Stazione esistente e la realizzazione delle infrastrutture complementari;
- gli interventi contenuti nell'Accordo territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna (nuova Stazione Isozaki, Servizio Ferroviario Metropolitano, Metrotranvia, People Mover, Asse stradale Nord-Sud).

Il tracciato di penetrazione urbana della linea AV/AC si sviluppa per **17,8 km** lungo il corridoio individuato dalla linea ferroviaria esistente, con un primo tratto in galleria a partire dal ponte sul torrente Savena (Km 0+000 - punto di collegamento con la linea AV Bologna-Firenze) fino alla nuova stazione AV interrata, da realizzarsi in corrispondenza degli attuali binari dal 12° al 17° della stazione di Bologna Centrale (progressiva km 7+378), per poi riemergere in superficie dal km 10, fino a collegarsi con la linea AV Bologna-Milano in corrispondenza del torrente Lavino in comune di Anzola dell'Emilia (progressiva km 17,8). La gestione operativa dei lavori è di diretta competenza di RFI (che si avvale della Italferr per le attività di ingegneria). L'8 marzo 2004 sono stati avviati i lavori per la **realizzazione della nuova stazione sotterranea**.

**La nuova stazione Bologna Centrale Alta Velocità**, realizzata a una profondità di 23 metri, si sviluppa al di sotto dei binari 12, 13, 14 e 15 (provvisoriamente

rimossi per consentire lo scavo) della storica stazione Centrale. Grazie al prolungamento dei sottopassi pedonali esistenti garantisce un doppio accesso: quello tradizionale da piazza delle Medaglie d'Oro e quello da via de' Carracci, permettendo di fatto la ricucitura del centro storico con il quartiere Bolognina, strutturalmente divisi dai binari.

L'opera, realizzata da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), è stata progettata da Italferr (la società di ingegneria del Gruppo FS Italiane), che ne ha curato anche la direzione lavori.

Costituita da un "camerone" interrato, la nuova stazione AV è stata realizzata mediante uno scavo a cielo aperto tra i più grandi mai realizzati in Europa in ambito urbano.

L'opera è infatti **parte integrante del Passante AV di Bologna** (operativo da giugno 2012), circa 18 km di binari che attraversano il centro urbano, prevalentemente in galleria, connettendo le linee AV Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

La costruzione in sotterranea garantisce, da un punto di vista architettonico, un miglior utilizzo dello spazio e un minore impatto sul tessuto urbano.

**I lavori per i servizi passanti sui binari interrati sono stati ultimati a giugno 2012, mentre l'8 giugno 2013 è stata inaugurata la prima fase di apertura della nuova stazione**; le attività proseguiranno anche nei prossimi mesi per consentire l'ultimazione di importanti opere complementari. Il completamento di tutti i lavori ferroviari nel nodo è previsto per i primi mesi del 2015, con il completamento dell'interconnessione (bretella) per la Padova-Venezia e il ripristino di tutti i binari di superficie che permetteranno la completa attuazione del SFM.



## L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

### "Mi Muovo" in cifre

#### Attori coinvolti nel progetto STIMER:



#### I contributi della Regione per il progetto STIMER:

- ★ 17 milioni di euro complessivi già stanziati, su una spesa prevista totale di oltre 34 milioni di euro;
- ★ 2 milioni di euro per "Mi Muovo in bici".



- ★ Oltre 200.000 tessere "Mi Muovo" emesse;
- ★ 2.500 tessere "Mi Muovo Tutto Treno" emesse nel 2012

#### Principali caratteristiche di "Mi Muovo":

- ★ **semplice:** con un'unica Card multifunzione, puoi muoverti liberamente sulle reti urbane del trasporto pubblico dell'Emilia-Romagna (urbane, extraurbane e ferroviarie);
- ★ **conveniente:** insieme a un risparmio economico, la Card ti garantisce anche un risparmio di tempo nella fase del rinnovo;
- ★ **completo:** oltre ai servizi treno+bus, la Card ti permette di accedere a Mi Muovo in Bici e Mi Muovo Elettrico

#### Titoli di viaggio venduti nel 2012:

- ★ n. 1.246 "Mi Muovo";
- ★ n. 2.328 "Mi Muovo studenti";
- ★ n. 5.405 abbonamenti annuali ferroviari;
- ★ n. 3.530 abbonamenti annuali ferroviari studenti;
- ★ n. 62 "Mi Muovo City Più" e "Mi Muovo City Più studenti";
- ★ n. 24.772 "Mi Muovo Mese".

#### Installazioni:

- ★ 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.

### I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo"

Il 2012 ha visto proseguire l'impegno regionale per estendere "Mi Muovo", il sistema di tariffazione integrata che consente ai cittadini dell'Emilia-Romagna di utilizzare **i treni e i bus con un unico biglietto**, oltre che una serie di altri servizi come il **bike sharing** e la **mobilità elettrica**.



I dati sui titoli di viaggio venduti nel 2012 mostrano un sempre maggiore apprezzamento e una fidelizzazione da parte degli utenti, sia grazie alle campagne di informazione promosse dalla Regione, sia alla facilità di acquisto e alla convenienza del prezzo di accesso ai servizi di TPL.

Ad oggi quindi l'integrazione tariffaria regionale vede come offerta al pubblico i seguenti titoli di viaggio:

Abbonamenti integrati regionali	Caratteristiche e validità	Prezzi	Dove si acquistano
"Mi Nuovo anno"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Nuovo studenti"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Nuovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Nuovo Mese"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile</li> <li>- Dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia
"Mi Nuovo Citypiù"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 370,00	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER
"Mi Nuovo Citypiù studenti"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 290	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER



Regione Emilia-Romagna

METTITELA IN TASCA

mi MUOVO

Carta dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna

OVUNQUE TU VADA MI MUOVO È CON TE

UNA CARD, TANTE OPPORTUNITÀ: MI MUOVO ANNO, MI MUOVO STUDENTI, MI MUOVO MESE... SCEGLI L'ABBONAMENTO UNICO REGIONALE TRENO+BUS CHE FA PER TE.

**SEMPLICE** Con un'unica Card multitalentazione, puoi muoverti liberamente sulle reti urbane del trasporto pubblico dell'Emilia-Romagna.

**COMPLETA** Oltre ai servizi treno+bus, la Card ti permette di accedere a Mi Muovo in Bici e Mi Muovo Elettrico. La Card Mi Muovo si muove sempre con te!

**CONVENIENTE** Insieme a un risparmio economico, la Card ti garantisce anche un risparmio di tempo, perché ti offre la possibilità di rinnovare il tuo abbonamento.

Mi Muovo Anno, Mi Muovo Studenti, Mi Muovo Mese, Mi Muovo Citypiù, Mi Muovo Citypiù Studenti, Mi Muovo TuttoTreno, Mi Muovo in Bici e Mi Muovo Elettrico fanno tutti parte del sistema unico integrato della mobilità che vuole offrire servizi sempre più efficienti ai cittadini dell'Emilia-Romagna.

Puoi acquistare Mi Muovo in tutte le biglietterie Trenitalia e TPER dell'Emilia-Romagna. Puoi rinnovare Mi Muovo presso gli sportelli bancomat di UniCredit, di Carisbo e del Gruppo Intesa Sanpaolo, oppure online sui siti web delle aziende di trasporto TPER, TEP, SETA, START.

Internet e sportelli bancomat di UniCredit, di Carisbo e del Gruppo Intesa Sanpaolo, oppure online sui siti web delle aziende di trasporto TPER, TEP, SETA, START.

800-388988

Dall'1 luglio 2012 "Mi Muovo" è entrato in funzione anche nel bacino provinciale di Piacenza, completando in questo modo l'attivazione in tutto il territorio regionale, con **oltre 200.000 tessere distribuite**.

Nel bacino di Piacenza l'obbligo di convalida vale per il biglietto magnetico di corsa semplice, per il biglietto magnetico multicorsa, per i nuovi abbonamenti e per tutti gli spostamenti effettuati sui mezzi pubblici SETA. Sono compresi, quindi, anche gli interscambi tra una linea e un'altra.

I nuovi biglietti a banda magnetica (corsa semplice, biglietto giornaliero, biglietto multicorsa), mantengono immutate la suddivisione in zone, le rispettive tariffe e la validità oraria. È comunque sempre possibile acquistare il biglietto a bordo del bus, tramite le apposite macchinette automatiche.

La Card, che dal 15 ottobre 2012 ha sostituito i titoli cartacei, ha un **costo di emissione di 5 euro** e vale tre anni dalla data di acquisto. Può essere caricata con qualsiasi tipo di abbonamento (mensile o annuale). I nuovi abbonamenti **si convalidano "senza contatto"**: è sufficiente avvicinarli alla parte inferiore del validatore, che legge a distanza la tessera e rende così più veloci gli accessi a bordo.

Per agevolare gli utenti che risiedono in provincia di Piacenza, SETA ha attivato **7 nuove biglietterie aziendali**, nelle quali si possono acquistare e ricaricare i nuovi abbonamenti annuali o mensili; è stata attivata anche la possibilità di acquisto e ricarica online sul sito aziendale ([www.setaweb.it](http://www.setaweb.it)) e – per la sola ricarica – in tutti gli sportelli bancomat delle filiali Unicredit e Carisbo - Gruppo Intesa Sanpaolo.

Nel 2012 la Regione ha anche rafforzato la possibilità di effettuare **ricariche della card "Mi Muovo", oltre che attraverso gli sportelli bancomat e internet**, anche mediante l'utilizzo di **app per telefonia mobile**.

È sempre forte, inoltre, l'impegno regionale per diffondere le informazioni sul sistema "Mi Muovo" attraverso azioni di comunicazione rivolte alle cittadine e ai cittadini, allo scopo di fidelizzare chi usa il servizio di trasporto pubblico e aumentare gli utenti del TPL. Sono state realizzate sia attività di comunicazione diretta, sia una serie di **azioni di comunicazione** di massa sui media per far conoscere nel dettaglio i vantaggi delle nuove proposte "Mi Muovo". Una **sezione dedicata sul portale Mobilità della Regione** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo-1>) e il **numero verde 800 388 988** riattivato nel mese di settembre 2012 in occasione dell'avvio della nuova campagna di comunicazione, così come banner pubblicitari sui portali delle università, sui siti di interesse per gli studenti e sui siti delle aziende di trasporto, consentono un'informazione costantemente accessibile.

L'ultima campagna di comunicazione su "Mi muovo" si è aggiudicata il **premio di Assorel** nella categoria "Comunicazione della e per la Pubblica Amministrazione", ottenendo un riconoscimento per la migliore campagna di Relazioni pubbliche realizzata nel 2012.

CON I NUOVI BIGLIETTI MAGNETICI E ABBONAMENTI ELETTRONICI DA LUGLIO 2012 SI CONVALIDA SEMPRE

**+ VELOCITÀ**  
Con i validatori "senza contatto" il validatore Progresso

**+ COMODITÀ**  
Gli abbonamenti possono essere ricaricati anche online e lo gratuito servizio ferroviario Unireti è a bordo del Gruppo Intesa Sanpaolo dal 15 ottobre 2012

**+ EFFICIENZA**  
I biglietti magnetici e i convalidatori nella versione superiore del validatore "senza contatto" è sufficiente avvicinarli alla parte inferiore del validatore. Il nuovo formato elettronico permette inoltre a SETA di raccogliere informazioni per migliorare il servizio

**+ CONTROLLO DELL'EVAZIONE**  
Tutti i convalidatori a ogni validazione, sia con abbonamento e tessera, sia con biglietti di corsa semplice e multicorsa, ha un sistema di controllo "senza contatto" che non consente committenti con biglietti e tessere

NUOVE CARD ELETTRONICHE DISPONIBILI DAL 1 LUGLIO PRESSO LE BIGLIETTERIE SETA DI PIACENZA E DAL 15 OTTOBRE ANCHE PRESSO LE NUOVE BIGLIETTERIE PROVINCIALI E ONLINE

lasclati trasportare

Numero Verde 800 388 988

www.setaweb.it

## "Mi Nuovo Tutto Treno"

Gli abbonati al servizio ferroviario regionale dall'1 gennaio 2009 hanno l'opportunità di utilizzare un nuovo titolo di viaggio, "**Mi Nuovo 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.

La Regione ha dato corso alla **revisione delle modalità di accesso agli IC/EScity in Emilia-Romagna** soprattutto a causa dei tagli del Governo nel trasferimento dei fondi alle Regioni, decisi nell'estate 2010.

Tra gli **interventi di risparmio** la Regione Emilia-Romagna ha individuato:

- ★ la soppressione di servizi ferroviari;
- ★ l'autosostituzione di servizi ferroviari;
- ★ la revisione dei meccanismi di spesa per servizi complementari al trasporto ferroviario regionale (**Mi Nuovo Tutto Treno**).

### Carta "Mi Nuovo Tutto Treno"

Nel 2012 la Regione ha riconfermato le caratteristiche dell'anno precedente, che vedono come beneficiari per 1/3 residenti in Romagna, per 1/3 di Piacenza e il restante nel resto della regione.

La carta Mi Nuovo Tutto Treno ha un prezzo differenziato (**110, 140 e 170 euro all'anno in funzione della distanza**) e richiede il possesso di un abbonamento annuale a tariffa regionale.

Per chi continuerà a dotarsi di abbonamento mensile, è stato istituito un titolo per i residenti nella regione

Emilia-Romagna: **Mi Nuovo ES\*City-IC**, con **uno sconto del 20%**. Nel 2012 sono state circa **2.500 le carte emesse**.

### Abbonamento Mi Nuovo ES\* City-IC

Sono rilasciati per treni ES\* city ed IC e sono validi per viaggiare anche sui treni Regionali per i collegamenti con origine e/o destinazione nella regione Emilia-Romagna. Il prezzo di questo abbonamento è pari a quello del relativo **abbonamento ES\* city con estensione regionale Emilia-Romagna scontato del 20%** (sia per tutti i collegamenti IC che ES\* city). La vendita è riservata ai soli residenti nella regione Emilia-Romagna e viene effettuata esclusivamente presso le biglietterie di Trenitalia della regione. In media, circa 800 persone ogni mese usufruiscono di questo vantaggio.

### Abbonamento Mi Nuovo ES\* City-IC

I residenti nella regione Emilia-Romagna che intendano effettuare viaggi, nella sola seconda classe dei treni AV, per la **relazione Bologna-Firenze**, possono acquistare presso le biglietterie di Trenitalia della regione Emilia-Romagna, l'abbonamento bidirezionale mensile "**Mi Nuovo AV**", il cui **prezzo è scontato del 20% rispetto al prezzo intero di seconda classe dell'abbonamento AV**, previsto per la stessa relazione. Per tutto quanto non previsto, per l'abbonamento "**Mi Nuovo AV**" valgono le condizioni commerciali previste per gli abbonamenti AV. In media, **circa 200 persone** ogni mese usufruiscono di questo vantaggio.



## "Mi Muovo in bici"

Anche nel 2012 è proseguito l'impegno della Regione per realizzare ed estendere il progetto **"Mi Muovo in bici"**, un sistema innovativo di noleggio in condivisione di biciclette, che rappresenta un modo alternativo di muoversi in città per contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento. L'obiettivo è realizzare un sistema unico con tessera elettronica che consenta a chi è in possesso del titolo di viaggio Mi Muovo di accedere anche al **servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale**, riponendo le biciclette in qualunque rastrelliera con posti liberi e facilitando anche l'accesso alle stazioni e ai parcheggi.

Sulla base di un **"patto" siglato con le Amministrazioni comunali che hanno aderito al progetto** Mi Muovo in bici (Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, San Giovanni in Persiceto, San Lazzaro di Savena e Scandiano), la Regione si fa 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 spettano le

installazioni necessarie vicino alle stazioni ferroviarie e in altri luoghi ritenuti prioritari. Ad oggi hanno firmato i comodati le Amministrazioni di **Parma, Forlì, Cesena, San Giovanni in Persiceto e San Lazzaro**. Il **Comune di Parma** ha completato l'adeguamento delle tecnologie di "Mi Muovo in bici" al precedente servizio di bike sharing attivo nel proprio territorio; i **Comuni di Forlì** (con 7 ciclostazioni e 106 colonnine per le bici) e **Cesena** (con 58 nuove postazioni che si aggiungono alle 72 bici a noleggio già a disposizione) hanno invece avviato il servizio a ottobre 2012. "Mi Muovo in bici", che si prevede sarà attivato in tutti i comuni della regione aderenti al progetto entro l'estate 2013, 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 di bigliettazione integrata 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.).



## 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.

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. A ottobre 2012 sono trascorsi undici anni dal trasferimento di una rilevante porzione della rete stradale statale dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna (si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**), con la

conseguente ridefinizione del quadro delle funzioni attribuite a Stato, Regione e Province stesse.

La Regione, infatti, oltre ad alcune funzioni storiche, ne ha acquisito di nuove:

- la pianificazione delle opere nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- il coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altro, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- la collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolavano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale;
- l'individuazione, d'intesa con gli Enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, al fine di giungere a programmi pluriennali condivisi fra ANAS, Regione ed Enti locali;
- la programmazione e il coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale.

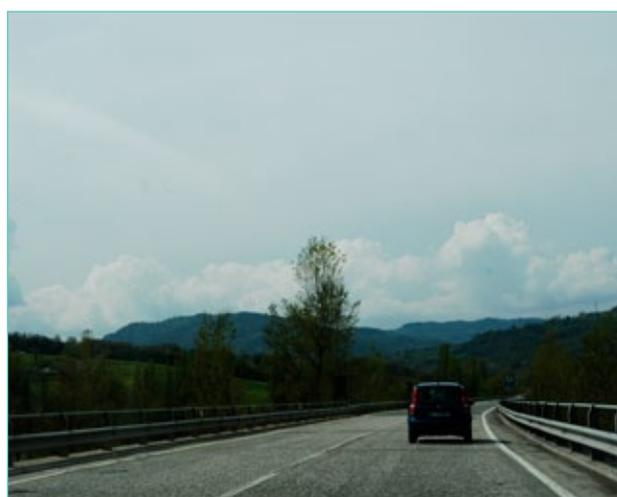
#### Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

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

Come disciplinato dalla Legge regionale di settore, con il **Programma di intervento sulla rete viaria di interesse regionale** la Regione, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, definisce gli interventi da realizzare per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade e ne prevede il finanziamento totale o parziale.

Nel periodo 2002-2010 questo strumento ha consentito di realizzare opere per circa 735 milioni di euro, ma a partire dal 2010 sono stati azzerati i trasferimenti finanziari dello Stato relativi alla viabilità, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che non consente di ipotizzare, almeno nel breve periodo, la possibilità di nuovi stanziamenti per rispondere alle esigenze in-

frastrutturali che ancora permangono sul territorio, e nemmeno un aggiornamento nella programmazione degli interventi.



## Il settore stradale in cifre

A livello nazionale **23.739 km di strade** trasferiti alle Regioni a Statuto ordinario, di cui **2.000 km all'Emilia-Romagna**



**Oltre 22 milioni di euro** per la sistemazione di strade provinciali a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi**, di cui quasi 1,1 milioni nel 2012

**Circa 170 milioni di euro** di risorse regionali destinate alle Province per **interventi di manutenzione straordinaria**, di cui oltre 27 milioni nel 2011 e 3 milioni nel 2012



**Rete stradale di interesse regionale:** oltre 735 milioni di euro (dal 2002 al 2010) destinati a 161 interventi, di cui 121 conclusi, 31 in corso di realizzazione e 9 in fase di progettazione o ancora da avviare



**278 postazioni installate su strade provinciali e statali** per monitorare i flussi di traffico, di cui 262 underground e 16 aboveground



**1.094.890.224 transiti** rilevati da gennaio a dicembre 2012



**1.000 km di strade rimaste all'ANAS:** oltre 980 milioni di euro di opere ancora da realizzare del programma 2007-2011; nel 2012, 14 interventi gestiti da ANAS, di cui 4 conclusi, 6 in esecuzione, 1 aggiudicato e 3 in fase di progettazione



**Oltre 3 miliardi di euro destinati a interventi inseriti nell'APQ in materia di infrastrutture viarie,** con una prevalenza di finanziamenti privati (Società Autostrade, 74%), oltre a fonti statali (16%), regionali (4%), FAS (3%) e di altri enti pubblici (2%)



**Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP** (Documento Unico di Programmazione approvato dalla Regione nel 2008): **quasi 10 milioni di euro** di risorse FAS regionali, su un costo totale di 15,5 milioni



**Rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna:** circa 729 km di autostrade e superstrade (le nuove opere programmate consentiranno un aumento del 31,5%); 5 società concessionarie; circa 10 miliardi di euro di investimenti previsti da parte delle concessionarie, di cui il 26% in corso



**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 dall'approvazione del progetto esecutivo; importo complessivo dell'investimento circa 1.300.000.000 euro



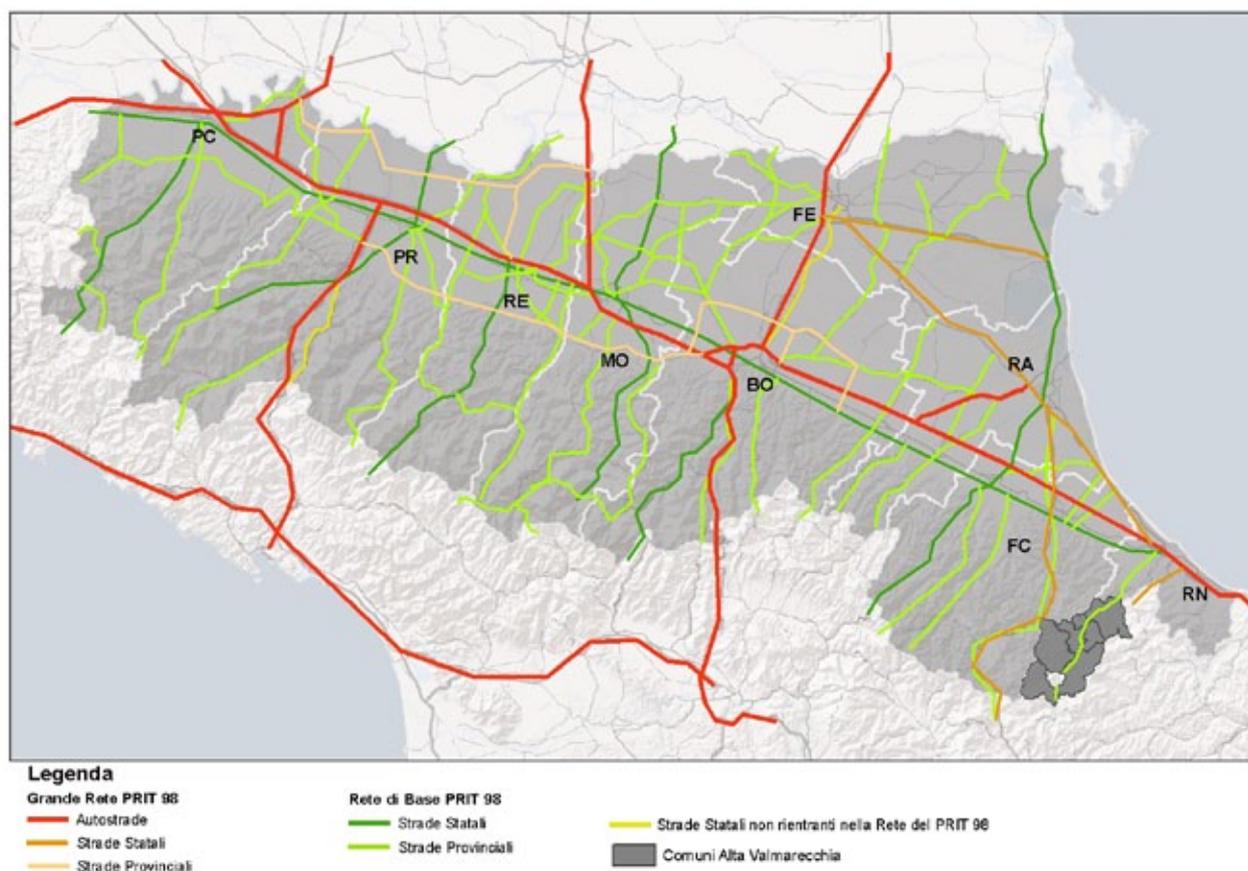
## La conoscenza della rete stradale

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)** per la sicurezza stradale (del quale è stata approvata la convenzione per l'accesso ai finanziamenti ministeriali), al fine di ottenere e gestire 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



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 la **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 di tutte le strade dell'Emilia-Romagna (circa 75.000), integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali; ha funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali. È disponibile anche l'applicazione web "**ARS online**" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>), che consente il costante aggiornamento dei dati senza la necessità di ulteriori atti regionali. È stata realizzata anche l'applicazione per mobile, denominata ER-ARS ed è scaricabile gratuitamente dal catalogo Apple Store



**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 proprietari

**Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico:** è composto dai dati rilevati da **278 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. Nel 2012 sono state attivate 3 nuove postazioni in provincia di Ferrara, Forlì-Cesena e Piacenza. Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "**Flussi online**" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>)

**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 predisposto il **progetto Mister**

**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

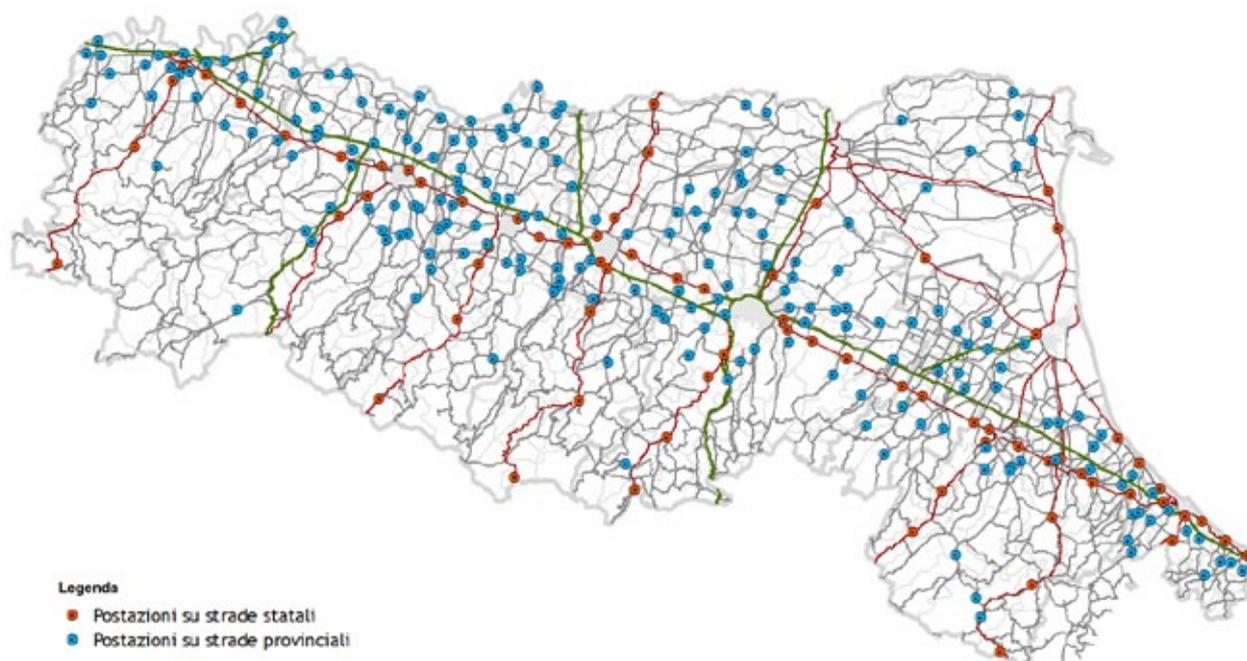


**Trasporti eccezionali:** insieme di informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili; è associato all'ARS ed è composto da un numero rilevante di informazioni geometriche e di limiti di altezza e larghezza, sia su base cartografica che informatica

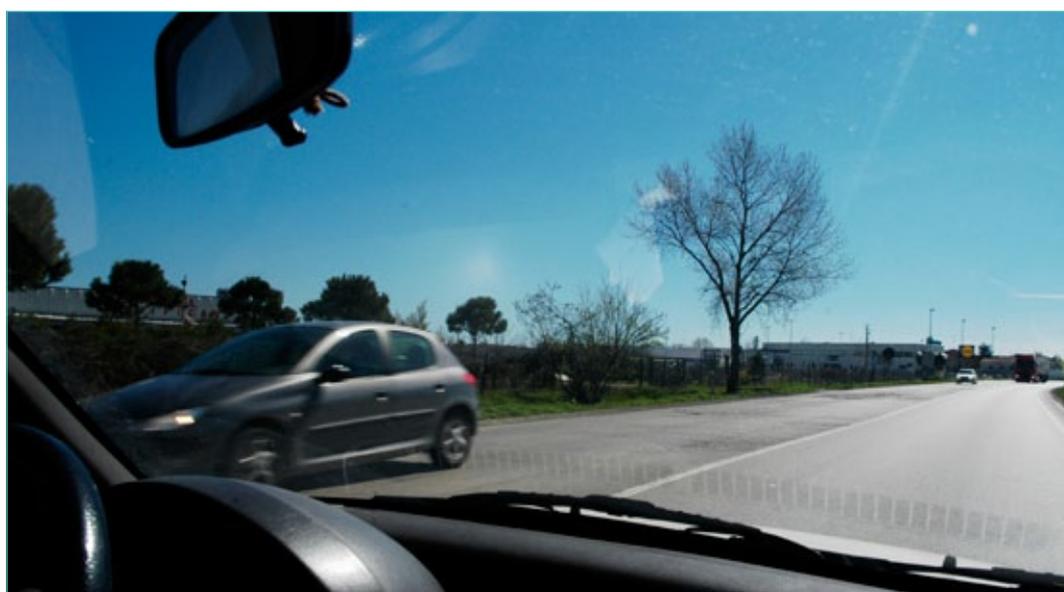
Una delle componenti principali del SIV è la **rilevazione e il monitoraggio informatizzato dei flussi di traffico**, realizzato con l'obiettivo di creare un sistema su scala regionale per il controllo continuo del traffico veicolare grazie all'**installazione su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna di 278 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. Il sistema è in costante aggiornamento.



Mappa della distribuzione delle postazioni



Se si analizzano i dati di traffico del periodo 2009-2010-2011-2012, risulta, considerando anche l'aumento del numero di postazioni, una **substanziale stabilità dei volumi di traffico leggeri e pesanti**.



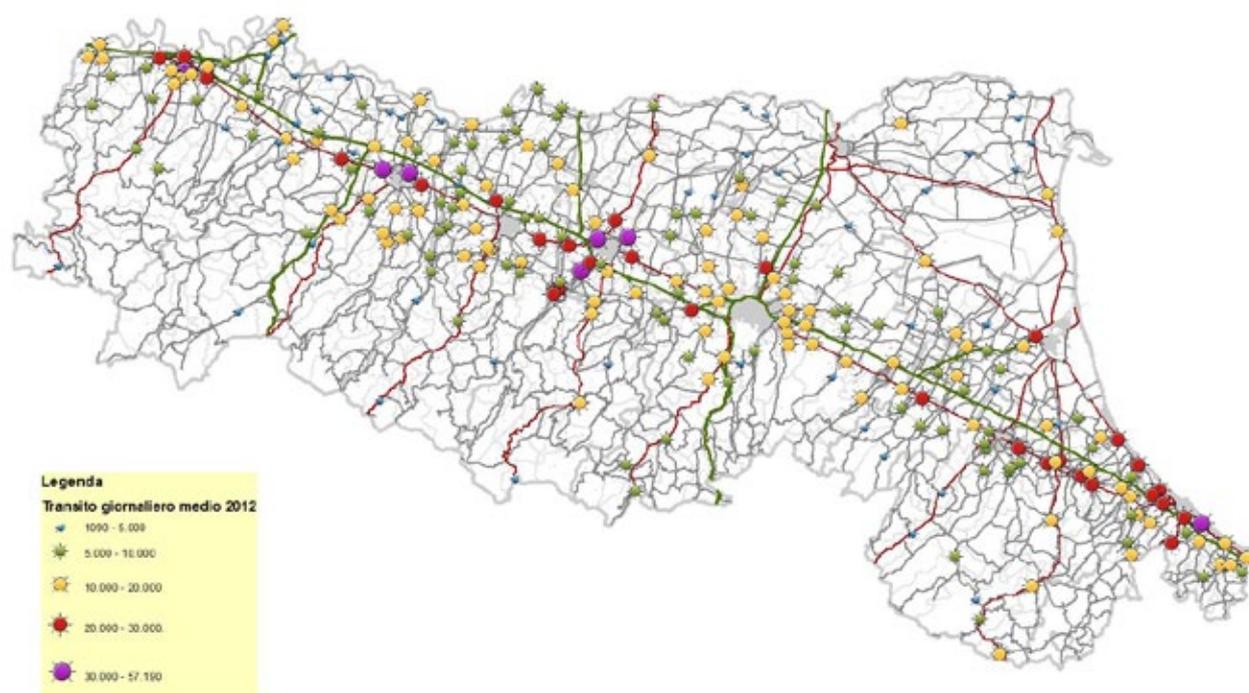
I valori più alti di traffico giornaliero medio nelle province dell'Emilia-Romagna  
(2009-2012)

Postazione	Provincia	Tratto	2009 (*)	2010	2011	2012	Confronto % 2009/2012
152	BO	SP 569 tra Innesso Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	57.514	58.420	58.784	57.190	-0,6
636	PR	SS9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R	49.138	51.420	50.361	49.378	0,5
453	MO	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	35.487	38.065	38.530	40.216	13,3
635	PC	SS9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6	39.476	40.699	40.353	40.074	1,5
129	PR	SS9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)	35.588	36.995	38.263	37.229	4,6
149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.430	31.188	31.514	30.669	0,8
184	RN	SS16 tra Riccione e Rimini	30.899	31.568	31.303	30.426	-1,5
186	RN	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.518	28.827	29.769	28.692	0,6
25	PR	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.411	28.872	28.841	28.682	1,0
454	RN	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini	31.006	30.791	29.928	27.914	-10,0
148	MO	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.728	28.620	28.102	27.387	-1,2
321	MO	SP 467R var. fra SP 486R e confine provinciale	22.594	24.574	27.721	27.254	20,6
244	BO	SP 569 tra Pragatto e Innesso Variante Ponte Ronca	26.611	27.014	27.380	26.750	0,5
122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò	30.337	31.038	31.469	26.617	-12,3
188	RN	SS9 tra Rimini e Santa Giustina	25.094	26.629	27.014	25.778	2,7
261	FC	SS9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.670	25.098	25.735	24.598	-0,3
174	FC	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.353	25.652	25.758	24.435	0,3
29	MO	SS9 tra Modena e Rubiera	24.235	24.433	24.707	24.348	0,5
140	RE	SS9 tra Masone e Rubiera	23.798	24.045	24.296	23.851	0,2
239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	21.925	23.028	23.985	23.535	7,3
351	RN	SS72 tra Rimini e San Marino	25.176	24.526	24.219	23.349	-7,3
349	FC	SS16 tra Cervia e Cesenatico	22.605	25.643	24.916	23.324	3,2
328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.262	23.161	23.559	23.090	3,7
258	FC	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.075	23.628	23.665	22.255	-3,6
175	FC	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate	21.824	22.639	23.641	21.886	0,3
333	RA	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.257	22.846	22.940	21.645	-2,8
143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	20.724	21.170	21.677	21.537	3,9
127	PC	SS9 tra Piacenza e Pontenure	21.647	21.805	21.931	21.417	-1,1
150	MO	SS12 tra Modena e Bastiglia	20.505	20.987	20.819	21.234	3,6
221	PR	SS9 tra Fidenza e A15	20.904	21.715	22.126	20.880	-0,1
352	RN	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	20.659	21.278	21.385	20.593	-0,3
215	BO	SP 3 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	20.530	21.194	21.495	20.494	-0,2
380	RA	SS309dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	22.407	22.522	19.251	20.010	-10,7

Postazione	Provincia	Tratto	2009 (*)	2010	2011	2012	Confronto % 2009/2012
391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	21.110	21.703	21.507	19.891	-5,8
151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.538	20.034	20.402	19.847	1,6
263	RN	SS16 tra Riccione e Misano Adriatico (tratto di competenza comunale)	18.622	19.346	20.639	19.776	6,2
344	FC	E45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.355	20.647	21.110	19.557	-3,9
156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.378	20.219	20.228	19.463	-4,5
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.997	20.234	20.166	19.408	-2,9
134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.729	18.826	19.515	19.326	-2,0
125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	18.710	19.496	19.703	19.287	3,1
132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.876	19.272	19.932	19.126	1,3
130	PR	SS62 tra Parma e Collecchio	19.666	20.109	20.511	19.123	-2,8
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	20.210	20.254	20.087	19.057	-5,7
323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	14.940	17.981	18.993	18.997	27,2
638	RE	SS9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	19.585	20.073	19.787	18.965	-3,2
146	MO	SS12 tra Montale e Modena	19.696	20.003	20.080	18.928	-3,9
131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	18.925	19.442	19.390	18.546	-2,0
282	BO	SS9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	18.612	18.962	19.445	18.051	-3,0
255	BO	SS9 tra Castel San Pietro e Imola	19.507	19.791	19.181	17.869	-8,4
124	PC	SS45 tra Piacenza e Settima	16.930	17.046	16.092	17.278	2,1
147	MO	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	17.319	17.840	17.841	17.139	-1,0
161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	16.304	16.789	17.077	16.685	2,3
128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	15.419	16.126	16.204	16.458	6,7
162	MO	SS9 località Cavazzona	16.004	16.245	16.875	16.286	1,8
651	RA	SS9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	15.489	16.906	16.928	16.041	3,6
269	MO	SS12 a Medolla	14.578	15.147	15.098	16.032	10,0
262	FC	SS9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.220	16.715	16.822	16.009	-1,3
219	PC	SS9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.653	15.848	16.012	15.573	-0,5
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	16.295	16.838	16.515	15.484	-5,0
155	BO	SS9 tra San Lazzaro e Idice	16.824	16.205	15.815	15.409	-8,4
612	PR	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	15.804	16.306	16.607	15.405	-2,5
655	RA	SP253R dal bivio SP302R allo svincolo A14dir a Fornace Zarattini	17.337	16.906	16.317	15.391	-11,2
254	BO	SS9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.229	16.099	15.682	15.348	-5,4
123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	15.893	16.323	16.569	15.225	-4,2
126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tg Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in loc. San Giorgio Piacentino	15.495	15.680	15.691	15.118	-2,4
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Loc. Pratissolo (c/o Scandiano)	15.171	15.294	15.348	15.099	-0,5
288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	14.955	15.315	15.561	15.097	0,9



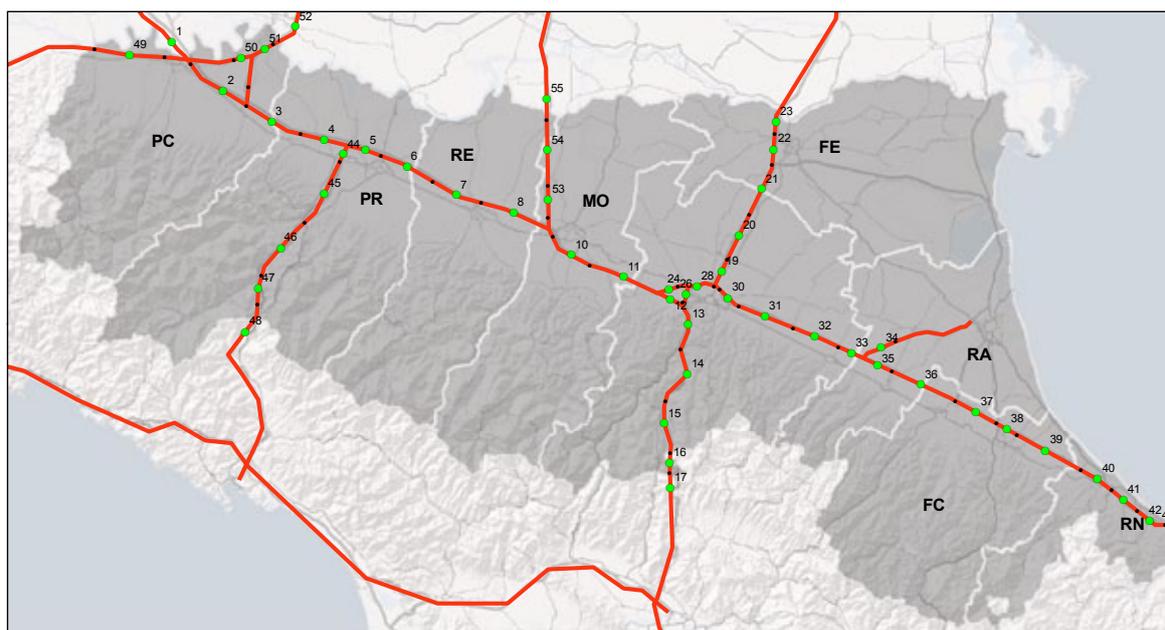
Transito giornaliero medio per postazione  
(Gennaio 2012-Dicembre 2012)



A completamento dei dati di traffico si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza nel territorio regionale e sono riferiti all'autunno 2012. In particolare i flussi sull'A1, A13, A14, A22 e A21 sono rilevati con sistemi automatici (tutor); sull'A15 derivano dall'elaborazione dei dati alle stazioni di ingresso/uscita (caselli).



### Indicazione tratti conteggi flussi autostradali (2012)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali



## Flussi per tratto autostradale

(2012-2008 e 2012-2011)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2012			Variazione % 2011-2008 flussi totali	Variazione % 2011-2008 Flussi pesanti
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	68.343	22.148	32%	N.D.	-7%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	82.046	28.841	35%	N.D.	-6%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	78.383	27.315	35%	-16%	-6%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	79.114	27.228	34%	N.D.	-6%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	74.378	25.983	35%	N.D.	-6%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	74.565	26.037	35%	-12%	-6%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	76.736	26.212	34%	N.D.	-6%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	77.959	26.090	33%	-11%	-6%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	93.367	32.691	35%	N.D.	-6%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	101.751	33.897	33%	-14%	-6%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	32.235	11.069	34%	N.D.	-7%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	53.911	19.704	37%	-16%	-7%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	48.435	18.694	39%	N.D.	-7%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	46.093	18.309	40%	N.D.	-8%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	45.453	18.191	40%	N.D.	-8%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	45.427	18.157	40%	-14%	-8%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTER-PORTO	59.345	17.569	30%	N.D.	-5%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	53.089	15.636	29%	N.D.	-5%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	50.249	15.343	31%	-2%	-5%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	44.778	16.369	37%	N.D.	-4%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	45.805	16.064	35%	N.D.	-3%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	69.635	22.859	33%	N.D.	-5%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	38.233	10.776	28%	N.D.	-5%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	82.299	27.972	34%	-11%	-5%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	67.159	22.385	33%	N.D.	-6%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	85.011	25.383	30%	-13%	-7%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	82.989	25.337	31%	N.D.	-6%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	77.607	23.960	31%	-12%	-7%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2012			Variazione % 2011-2008 flussi totali	Variazione % 2011-2008 Flussi pesanti
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.240	4.576	30%	-19%	-7%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	64.828	20.146	31%	N.D.	-7%
A14	36	FAENZA - FORLI'	62.879	20.036	32%	N.D.	-7%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	61.754	19.084	31%	N.D.	-8%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	54.632	16.915	31%	N.D.	-7%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD	53.844	16.810	31%	-16%	-7%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	51.301	16.667	32%	N.D.	-10%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	53.238	17.323	33%	N.D.	-8%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	49.344	16.717	34%	N.D.	-7%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	42.282	15.592	37%	-18%	-7%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	19.188	6.866	36%	-20%	-12%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	18.034	6.720	37%	-18%	-10%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	17.922	6.733	38%	-14%	-6%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	15.500	6.489	42%	-21%	-15%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	14.909	6.339	43%	-23%	-17%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	35.223	16.182	46%	-9%	0%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	36.915	15.697	43%	N.D.	N.D.
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	34.787	15.263	44%	N.D.	N.D.
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	31.705	13.208	42%	N.D.	N.D.
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	42.746	14.729	34%	-7%	0%
A22	54	CARPI - REGGIOLO	36.841	13.761	37%	-11%	-4%
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	35.792	13.561	38%	-13%	-5%

I flussi sulla rete autostradale **continuano a diminuire**, non solo rispetto al 2008, anno di inizio dell'analisi, ma anche rispetto all'anno 2011. Si nota infatti un calo generale su gran parte della rete tra il 5-8%, con punte ancora più elevate per quanto riguarda il tratto di autostrada A15. Ciò porta, rispetto al 2008, a una diminuzione, nella maggioranza dei casi, tra il 10 e il 20%.



## L'Autostrada regionale Cispadana

La regione Emilia-Romagna è interessata da un importante progetto infrastrutturale: la realizzazione della **prima autostrada regionale: la "Cispadana"**.

Il tracciato di quest'opera percorrerà in modo trasversale, con direzione ovest-est, il **quadrante nord-orientale della pianura emiliana, attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tredici i comuni interessati:** Reggiolo e Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara. La Cispadana è stata prevista negli strumenti di pianificazione regionale per rispondere a un'esigenza di **razionalizzazione della rete** al servizio del territorio attraversato, ma anche come **elemento di connessione tra i principali itinerari nord-sud del Paese:** l'infrastruttura intercetta infatti le direttrici dell'A1/Autocisa, dell'Autobrennero, dell'A13/E55 e, attraverso quest'ultima, dell'E45/A14. Può essere considerata perciò come un'alternativa all'asse centrale del corridoio via Emilia (A1/A14).

### Caratteristiche del progetto

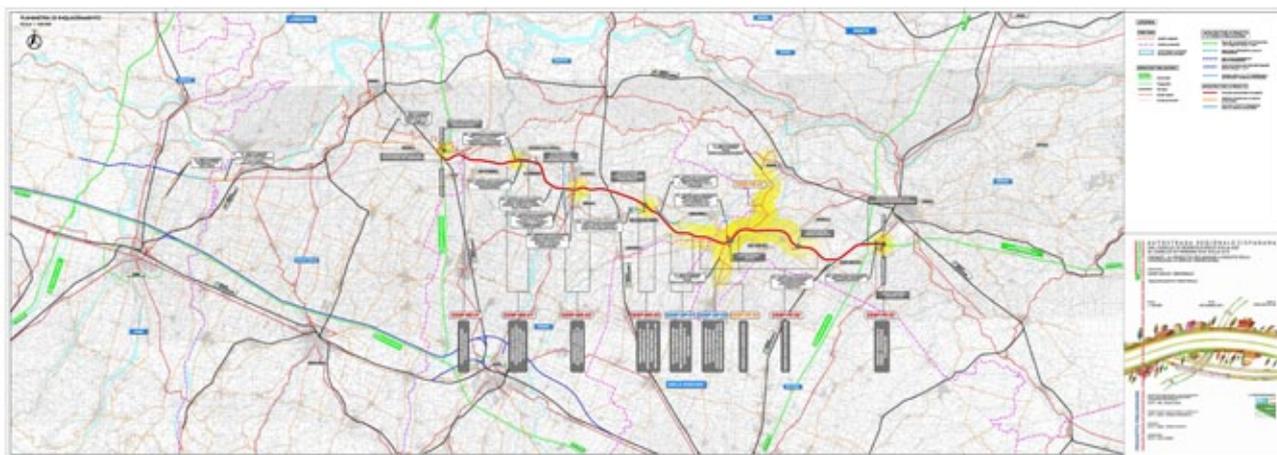
- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13 Bologna-Padova);
- **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico);



- **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico);
- **parcheggi di interscambio** in ogni autostazione;
- **diversi interventi di collegamento viario** al sistema autostradale;
- **pavimentazione** realizzata con tappeto d'usura drenante fonoassorbente;
- **pannelli a messaggio variabile** per le comunicazioni in tempo reale agli utenti;
- **impianto antinebbia** con sistema di guida luminosa a led;
- **stazioni di rilevamento** delle condizioni meteorologiche;
- **rilevatori automatici** delle condizioni di traffico;
- **opere per la protezione acustica** (come le barriere fonoassorbenti);
- **tariffe di pedaggio:** per i veicoli leggeri 0,07694 €/km; per i veicoli pesanti (media ponderata) 0,13479 €/km;
- **durata dei lavori stimata in circa 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo.

### L'investimento

Il progetto definitivo sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale prevede un **costo complessivo dell'investimento di oltre 1 miliardo e 300 milioni di euro**, di cui la quota della Regione (definita al momento della aggiudicazione) ammonta a 179,7 milioni. Visto il consistente impegno finanziario richiesto per quest'opera, la Regione ha deciso di fare ricorso al *project financing*.



### A che punto è il progetto

Nel 2006 la Regione ha elaborato uno studio di fattibilità con il quale ha proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla **programmazione dell'Autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il ricorso al capitale privato con partecipazione finanziaria pubblica (project financing). 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 (con un'offerta che prevede una **partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori pari a 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo) all'ATI Autostrada del Brennero (mandataria), cui è subentrata la società di progetto Autostrada Regionale Cispadana (che realizzerà e gestirà l'infrastruttura), con la quale a fine novembre 2010 è stata firmata una **convenzione di concessione**. Il 28 gennaio 2011 si è aperta la conferenza dei servizi sul progetto preliminare, da cui prende avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali.

La conferenza dei servizi, che si è conclusa il 19 maggio 2011, ha consentito alla Regione di acquisire preventivamente - da parte di tutti gli enti che ai sensi della normativa vigente dovranno esprimersi sul progetto definitivo dell'opera - le condizioni per ottenere, sullo stesso progetto, **le intese, i pareri, i nulla-osta** previsti dalla legge. Ciò ha permesso, in sostanza, agli stessi enti di esprimersi fin da subito sulla possibilità di prestare l'assenso finale in sede di progetto definitivo dell'opera.

**La Regione ha richiesto al Concessionario di integrare il progetto preliminare** rispetto alle prescrizioni tecniche emerse in sede di Conferenza di servizi, ritenendole non rinviabili al successivo livello di progettazione. Le **varianti richieste** riguardano, in particolare,

l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'interconnessione con la A22 e il miglioramento dell'accessibilità dell'area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento (con lo studio di una soluzione più a sud che presenta un impatto decisamente inferiore rispetto alla soluzione prevista nel progetto preliminare) e della variante in comune di Sant'Agostino. In seguito, il 19 dicembre 2011 la Giunta regionale **ha approvato il progetto preliminare** nella versione coordinata, così come integrato dal Concessionario. Dopo quest'approvazione, la Regione ha chiesto al Concessionario di procedere all'**elaborazione del progetto definitivo**, da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente, al quale è stata presentata richiesta il 3 ottobre 2012. Per poter approvare il progetto definitivo dell'opera il 20 novembre 2012 è stata indetta la Conferenza dei servizi finalizzata alla definizione dell'**Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica**. Una volta conclusa la procedura di VIA si potrà procedere con le approvazioni dei progetti definitivo ed esecutivo e con l'avvio dei lavori.



## 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**, cioè 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**. Successivamente, come già accennato, non è stato possibile



effettuare nuovi finanziamenti a causa della grave situazione economico-finanziaria che ha portato, tra l'altro, all'azzeramento dei trasferimenti statali per questa materia.

Guardando invece al dettaglio dei finanziamenti assegnati, nello stesso intervallo di tempo, **raggruppati per sistema nel quale ricadono le opere e per tipologia di opera**, emerge questo quadro:

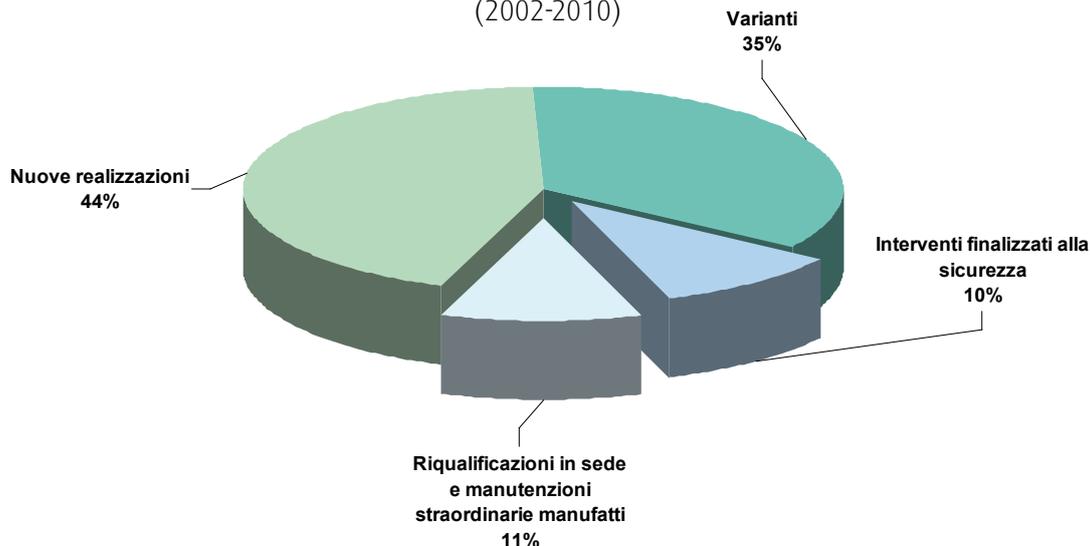
### Interventi finanziati per sistemi viari e ambiti di intervento

(2002-2010 - 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
<b>Totale</b>	<b>736.958.836,40</b>	<b>502.957.856,98</b>	<b>234.000.979,42</b>

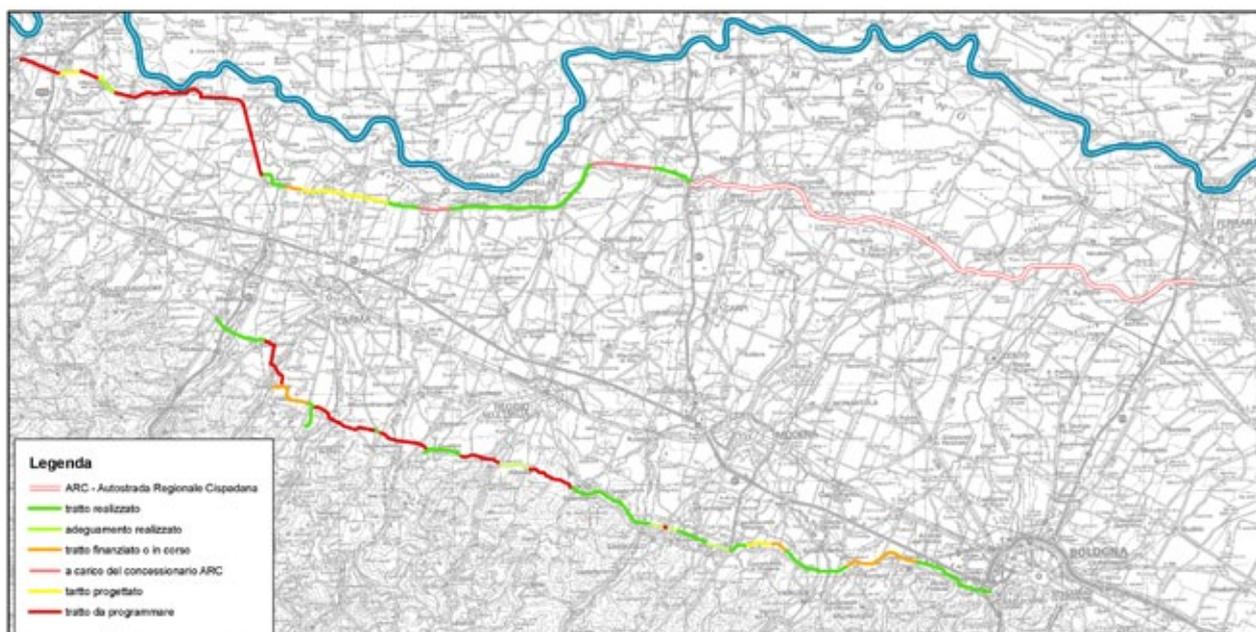
## Tipologia degli interventi finanziati

(2002-2010)



Con questi interventi la Regione, insieme alle Province, ha voluto **potenziare la struttura della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia riqualificando le strade, allo scopo di consentire la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza delle arterie. Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stata destinata circa la metà 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 Ferrara sud e Reggio-Rolo illustra-

to in precedenza, cioè il tracciato nelle province di Reggio E., Parma e Piacenza, dove è necessario ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province e che alcuni lotti sono in fase di progettazione e previsti nella programmazione regionale. 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, partendo dalle situazioni principali di criticità territoriale, in provincia di Reggio Emilia e di Parma.





La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2012, sono stati gestiti con il **programma Mercurio**, con il quale si aggiornano le informazioni sullo stato dei lavori in corso. Questi dati, inviati dai soggetti attuatori, da poco tempo possono essere aggiornati dagli stessi direttamente via web.

**Sono 161 gli interventi finanziati dal 2002 al 2010**, di cui 121 conclusi, 31 in corso di realizzazione e 9 in fase di progettazione o ancora da avviare.

Nell'ambito dei 121 interventi già conclusi è stato osservato che **la media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori si è notevolmente ridotta**, passando da una media di circa quattro anni per gli interventi finanziati nel 2002 a una media di 859 giorni (circa due anni e mezzo) per quelli finanziati nel 2009 e nel 2010. Viste le condizioni precarie di manutenzione delle strade, la Regione ha destinato alle Province **oltre 170 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria**, relativi soprattutto a pavimentazioni, opere d'arte, segnaletica, barriere, pertinenze stradali e altre piccole varianti. A partire dal 2007 è stata stabilita la quota di **5.200 euro al km**, ma nei primi mesi del 2011 le Province hanno fatto presente alla Regione che le risorse erogate non erano sufficienti, evidenziando le condizioni manutentive precarie delle strade di loro competenza, dovute sia a fenomeni meteorologici particolarmente consistenti degli ultimi anni, sia allo stato di dissesto delle strade trasferite dall'ANAS. Per questo la Regione ha deciso di finanziare una **quota di contributi integrativi per il 2011**, finalizzata proprio alla sistemazione e alla manutenzione della rete viaria.



## Quote attribuite alle singole province dell'Emilia-Romagna per la manutenzione straordinaria

(2011 - Importi in euro)

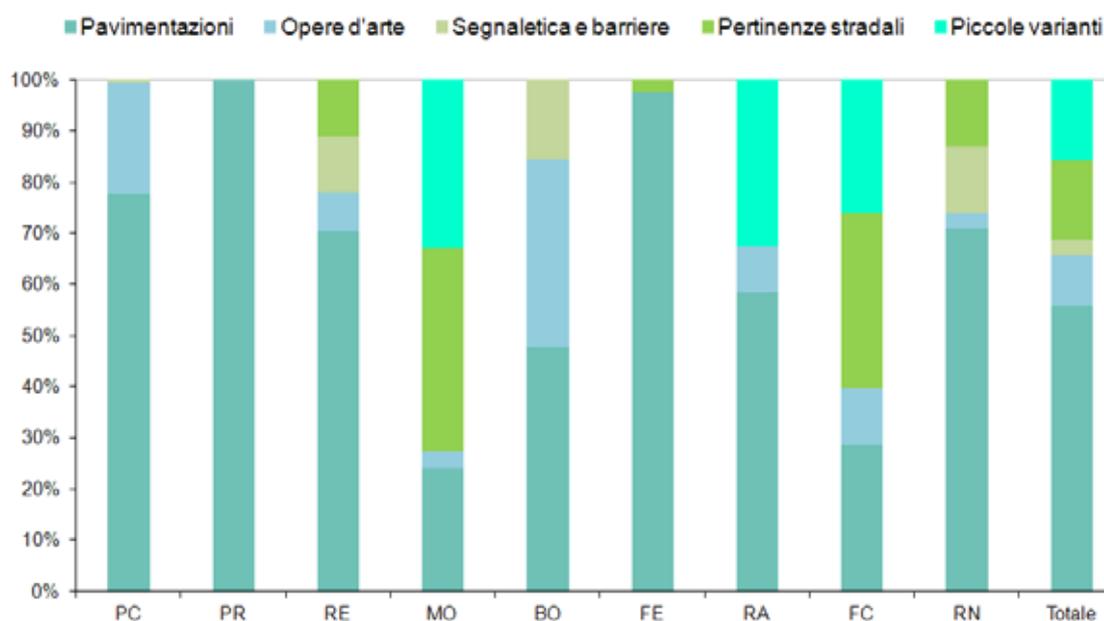
Provincia	Estesa km	2011	2011 quota integrativa
Bologna	304	1.580.800,00	2.716.169,21
Ferrara	139	722.800,00	1.241.932,63
Forlì-Cesena	227	1.309.000,00	2.028.192,14
Modena	301	1.565.200,00	2.689.364,90
Parma	325	1.690.000,00	2.903.799,32
Piacenza	245	1.274.000,00	2.189.017,95
Ravenna	160	832.000,00	1.429.562,74
Reggio Emilia	192	998.400,00	1.715.475,29
Rimini	48	249.600,00	428.868,82
<b>Totale</b>	<b>1.941</b>	<b>10.221.800,00</b>	<b>17.342.383,00</b>

L'analisi dei dati disponibili al 31/12/2012 (riferiti agli interventi effettuati nell'anno 2011), evidenzia che ad eccezione della Provincia di Parma, che ha svolto esclusivamente manutenzione delle pavimentazioni, le restanti Province, pur privilegiando anch'esse gli interventi sulle **pavimentazioni**, hanno eseguito anche interventi sulle **opere d'arte** (in particolare Piacenza e Bologna) o lavori che interessano le **pertinenze stradali** (in particolare Modena e Forlì-Cesena). Modena, Ravenna e Forlì-Cesena hanno inoltre investito in **piccole varianti e/o messa in sicurezza dell'arteria**.



### Tipologie di interventi di manutenzione straordinaria ripartiti per provincia

(2011)



A causa della **nota congiuntura economica** e del relativo impatto sul bilancio regionale, per l'annualità 2012 è stata assegnata alle Province la quota complessiva di 3 milioni di euro, mentre per l'annualità 2013 non è previsto alcun trasferimento.

Oltre ai finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli previsti con il Programma triennale di intervento, sono state stanziare risorse da destinarsi agli interventi di **sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale** resisi necessari a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi**. Negli ultimi anni si è registrato un consistente aumento, da parte delle Province, di richieste derivanti dalla necessità di interventi urgenti per danni causati dagli eventi calamitosi, al fine di garantire condizioni di sicurezza alla circolazione accettabili. Tra il 2002 e il 2012 la Regione ha erogato **oltre 22 milioni di euro di contributi**.

Infine la Regione, nell'ambito del Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, ha previsto la possibilità di stipulare convenzioni 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 2011 sono state approvate **8 convenzioni, per un importo di circa 30 milioni di euro** di contributi regionali a favore di interventi su strade di interesse regionale.

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.

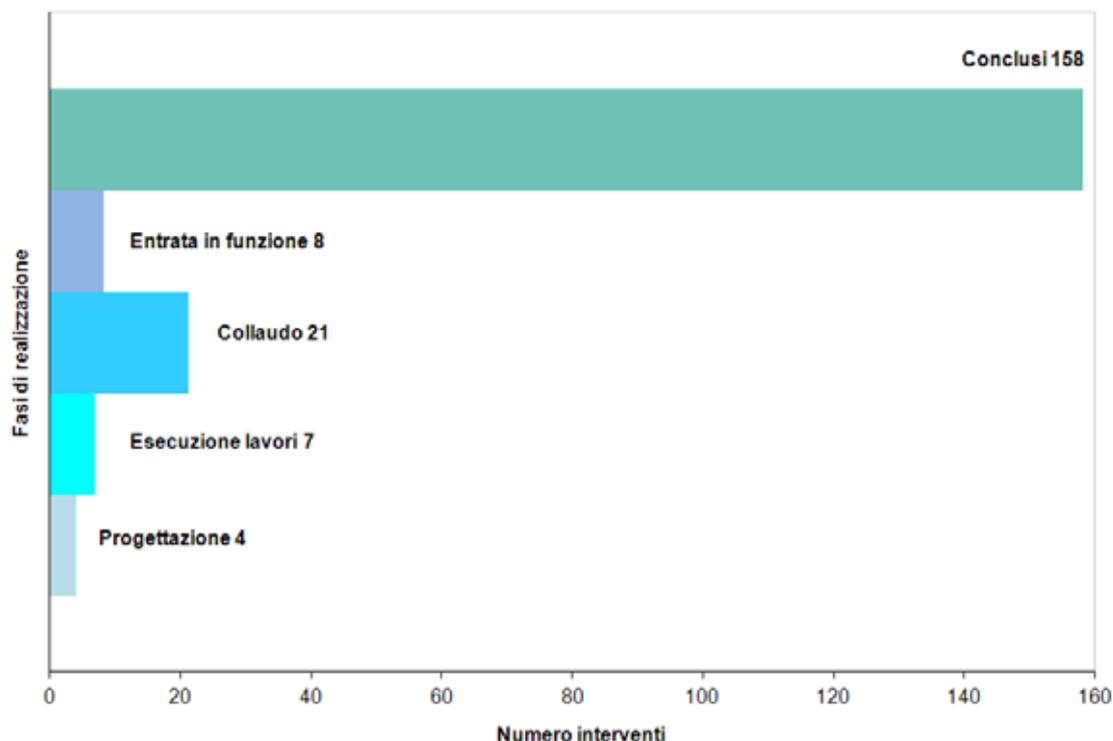


Per il settore stradale è stato sottoscritto l'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie** e successivi Accordi integrativi, con la finalità di assicurare la **migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il Piano regionale 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). Queste intese 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 miliardi di euro**. Predominanti sono le fonti finanziarie private, derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade per l'Italia (74%) 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 risorse ordinarie statali (16%), determinate in particolare dai finanziamenti ANAS, di fonti FAS (3%), regionali (4%) e di altri enti pubblici (2%). Si riporta lo **stato di attuazione del totale degli interventi (pari a 198)** inseriti negli Accordi di Programma Quadro: **quelli conclusi rappresentano l'80% circa del totale** (per un importo di 939,47 milioni di euro), gli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 14,65% (per un importo di 1.464,92 milioni di euro) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono il 3,54% (per un importo di 588,86 milioni di euro). Infine si trovano ancora in fase di progettazione il 2,02% (per un importo di 102,42 milioni di euro).

## Stato di attuazione degli interventi



Il **Documento Unico di Programmazione (DUP)**, approvato dalla Regione nel giugno del 2008, esplicita la strategia regionale per l'attuazione della Politica Regionale Unitaria (PRU), costruita prendendo come riferimento gli indirizzi del Piano Territoriale Regionale, e sulla base della condivisione con i sistemi territoriali di alcuni punti chiave, in modo da interpretare al meglio le grandi trasformazioni che hanno coinvolto l'Emilia-Romagna in questi ultimi anni e migliorare quindi gli strumenti di governo del territorio. L'attuazione del DUP è fondata in larga parte sul metodo della programmazione negoziata e prevede la predisposizione di **Intese per l'integrazione delle politiche territoriali**, nell'ambito delle quali sono declinati gli interventi che rispondono ai 10 obiettivi delineati dal DUP.

Il DUP si pone in particolare alcuni obiettivi (9 e 10)

la cui attuazione compete alla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione.

Con l'obiettivo 9 si prevede di valorizzare i potenziali territoriali e consolidare le aree ex Obiettivo 2; con l'obiettivo 10 si prevede di promuovere la competitività, la qualità e l'attrattività delle città. La scelta della Regione Emilia-Romagna è stata dunque quella di evidenziare il carattere di addizionalità, complementarietà e concentrazione degli interventi finanziabili con il programma FAS rispetto ad alcuni obiettivi del DUP. Negli anni 2010 e 2011 si è data una prima attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati finanziati interventi per un costo complessivo di **circa 15,5 M euro, di cui quasi 10 a carico di risorse FAS regionali**, mentre la restante quota è a carico del sistema degli Enti locali.



## Gli investimenti per la rete stradale nazionale

A seguito di un parziale riordino dell'ANAS SpA, è stata trasferita all'interno di un'apposita struttura istituita all'interno del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti la **funzione di vigilanza sulle concessioni autostradali**. Le restanti funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione e gestione delle strade statali sono invece rimaste in capo all'ANAS. Sulle **strade rimaste di proprietà dello Stato e**



**gestite dall'ANAS**, la Regione, a tutela del proprio territorio, svolge un **ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e la Società delle strade**, 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 dei lavori. In particolare **eroga contributi agli Enti locali e ad altri soggetti** per studi e progettazioni di strade di interesse regionale, anche statali.

Per approvare gli interventi su strade statali deve essere raggiunta un'**intesa tra Stato e Regione**, che si fonda sulla valutazione della compatibilità urbanistica e territoriale dell'opera progettata e avviene nell'ambito di apposite conferenze di servizi indette dallo Stato, a cui partecipano la Regione e gli Enti interessati.

Il **Piano quinquennale ANAS 2007-2011**, che è l'ultimo finora approvato, presenta uno stato di attuazione molto basso visto che rispetto al totale degli investimenti previsti (1.150,60 milioni di euro), solo due lavori risultano ultimati (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca e Variante di Mirandola 1° lotto) e sono attualmente in appalto o in corso lavori per 140,98 milioni di euro, pari a solo il 12,25% (Variante SS63 all'abitato di Bocco, 4° lotto Tangenziale Est di Forlì e completamento Tangenziale Ovest di Ferrara).

Nel corso del 2012 l'ANAS ha gestito lavori, derivanti anche da piani approvati prima del 2007, per un totale di **14 interventi**, di cui 4 sono stati ultimati e conclusi (opere riguardanti la SS45, la SGC/E45 e la SS12), 6 in corso di esecuzione (opere in fase di realizzazione lungo la SS64, il Sistema Tangenziale di Forlì e Asse di Arroccamento di Forlì, la SS 16), 1 aggiudicato (lungo la SS63) e 3 per i quali è in corso la progettazione (opere lungo la SS9 e la SS16).

**Il maggior numero di varianti stradali in progettazione sulla rete ANAS interessa la SS9 Emilia**, mentre sono in corso i lavori o i progetti di alcune significative tangenziali anche lungo la SS16 Adriatica. Ciò nonostante è necessario garantire, oltre al finanziamento e al completamento delle opere già programmate su tali assi, anche la previsione, mediante l'aggiornamento del Piano quinquennale, di alcuni importanti varianti che diano una risposta a una serie di problematiche legate all'attraversamento di alcuni centri abitati, da molto tempo segnalate dal territorio.

Non è trascurabile inoltre il numero di interventi di **variante e ammodernamento in sede delle strade di valico appenninico** che, oltre alle due principali arterie sopra citate, sono rimaste nelle competenze dell'ANAS. Su tali assi è opportuno

valutare con attenzione gli interventi da programmare, in modo da prevedere, in un contesto nazionale di scarsità di risorse, interventi mirati che siano in grado di risolvere specifiche problematiche localizzate, progettati nell'ottica di minimizzare l'impatto ambientale e territoriale.

**La gestione della rete autostradale nazionale italiana** e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a un certo numero di società concessionarie autostradali.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli **interventi di 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.

Attualmente lo **sviluppo chilometrico complessivo sul territorio regionale della rete autostradale nazionale** (comprensivo di tre superstrade fruibili gratuitamente) ammonta a **circa 729 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazio-**

**ne/ampliamento** che riguardano il 57% della rete esistente (416 km su 729).

Sono inoltre programmate alcune **nuove opere che consentiranno 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 concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione ammontano a un importo totale di **circa 10 miliardi di euro**, importo che potrebbe salire a 11,9 miliardi di euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta contrastanti dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.



## 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**.

Dati sull'incidentalità in Italia: **205.638 incidenti, 3.860 morti, 292.019 feriti**; in Emilia-Romagna: **20.415 incidenti, 400 morti, 27.989 feriti** (2011 - Fonte Istat)



**2003-2010:** 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); a febbraio 2013 è stato avviato anche il 4° e 5° programma del PNSS, con **altri 7 milioni di euro** a disposizione per interventi promossi da Comuni e Province



**1992-2003:** 4 bandi per la sicurezza stradale: oltre **600 progetti esaminati, di cui circa 300 realizzati**, per un importo complessivo di **oltre 70 milioni di euro**



**Progetti di educazione stradale in Emilia-Romagna: 547 scuole e 107.443 studenti** che hanno partecipato a questi progetti (anno scolastico 2011-2012)



**Corsi patentino 2012:** 367 scuole secondarie (1° e 2° grado); 671 corsi realizzati; 15.260 studenti partecipanti ai corsi

### Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

Per rilevare i dati sull'incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo ISTAT, e, sulla base di questo accordo, ha presentato a questo Istituto il **progetto MISTER** sull'organizzazione delle attività connesse al processo di **produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale**, la cui rilevazione è partita nel 2009 e si è via via consolidata. Lo scopo è sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di **migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale**, anche in riferimento alla localizzazione georeferenziata.



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

(2001-2011 - Fonte Istat)

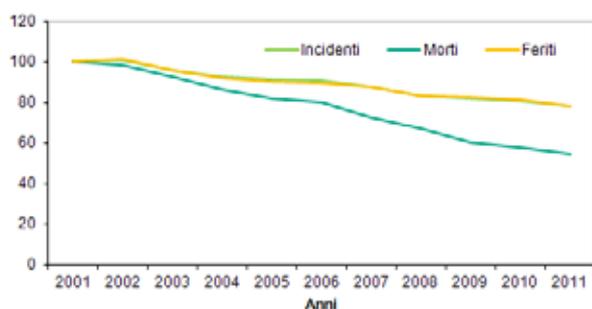
Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	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	523 (*)	310.739	27.752 (*)
2009	215.405	20.411	4.237	422	307.258	28.035
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989

(\*) Dati rettificati a seguito di una segnalazione della Provincia di Rimini.



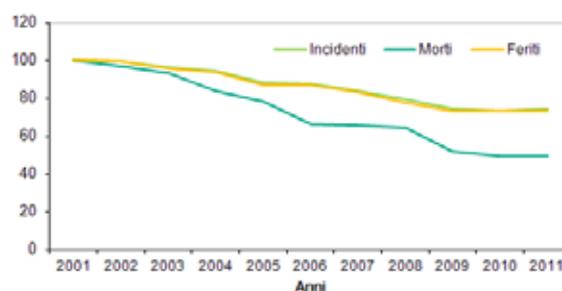
### Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2011 - Fonte Istat)



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

(2001-2011 - Fonte Istat)

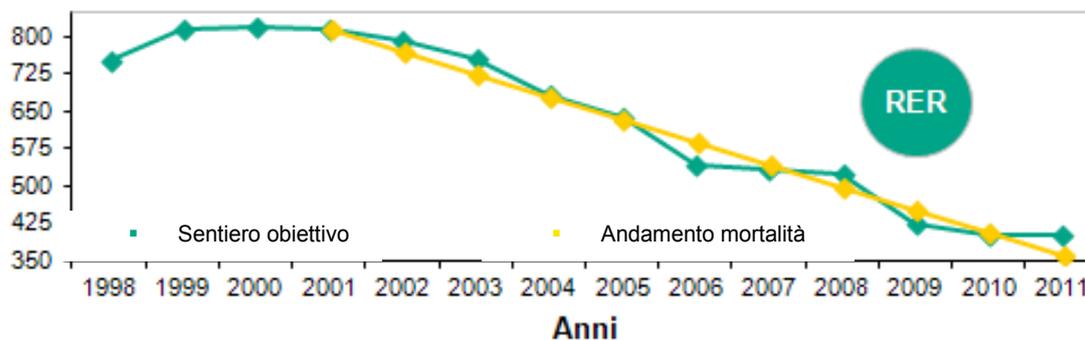


L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2011 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per gli ultimi anni, durante i quali in Emilia-Romagna il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti si è arrestato, fino al 2008, per poi riprendere nel corso del 2009. Nella nostra regione nel 2010 si è potuto raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto

al 2001, passando da 813 a 401 morti nel 2010, dato che si è sostanzialmente confermato anche nel 2011. Questo importante risultato non deve però essere considerato un punto di arrivo, visto anche il nuovo obiettivo europeo di riduzione di un ulteriore 50% delle vittime dal 2011 al 2020, ma una base per consolidare e migliorare le azioni regionali in questo settore.

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

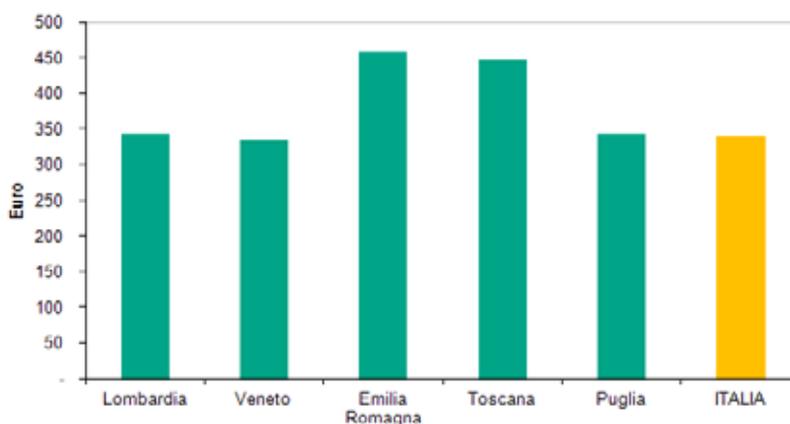
(1998-2011 - Fonte Istat)



Particolarmente interessante per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro, rapportato al numero degli abitanti). Questo parametro infatti consente di confrontarsi 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

(2011 - Fonte Istat)

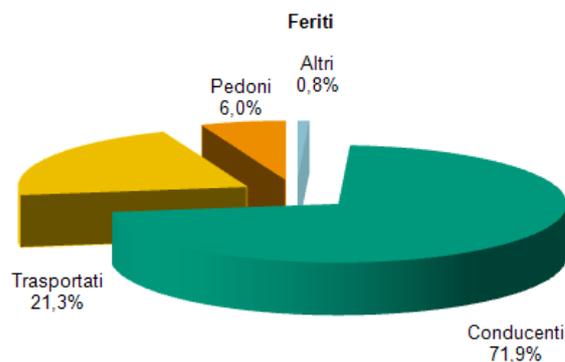
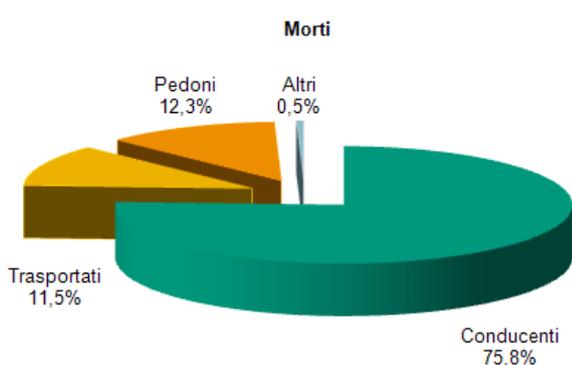


Rispetto alle **fasce di età delle vittime degli incidenti stradali**, emerge che il calo della mortalità registrato nel 2011 ha interessato soprattutto la fascia di età 18-34, mentre la **fascia oltre 75**, che si conferma come quella **più a rischio**, ha avuto un calo della mortalità meno accentuato. Quanto alla composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla **tipologia di utente**, si evidenzia la **gravità degli incidenti che coinvolgono i pedoni**,

situazione che però appare in miglioramento rispetto ai dati dello scorso anno (-16,5%). Inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, **la fascia di età anziana si conferma come quella più a rischio**, nonostante ci sia stato un calo di mortalità per la fascia di età oltre i 65 anni (per i pedoni dal 59,4% del 2009 al 49% del 2011 e per i ciclisti dal 73% del 2009 al 62,7% del 2011).

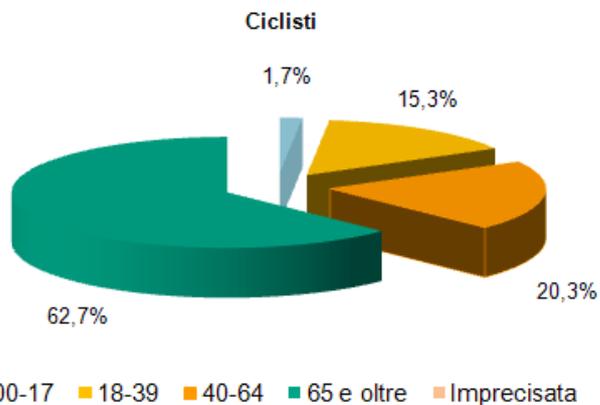
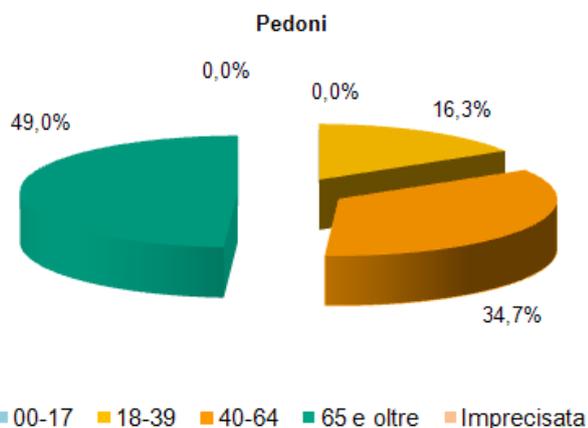
### Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2011 - Fonte Istat)



### Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2011 - Fonte Istat)



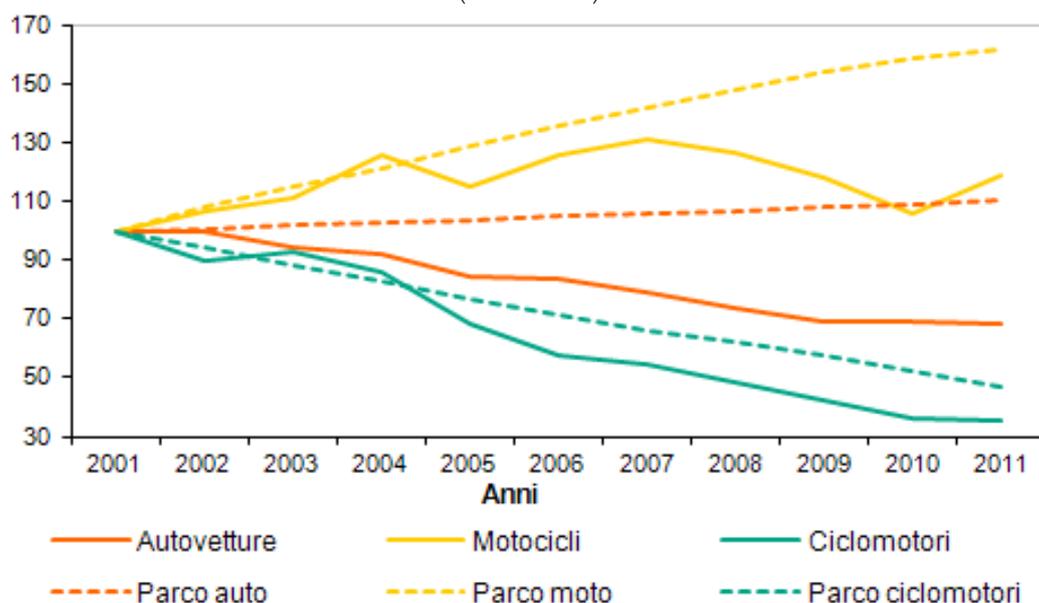
L'analisi degli incidenti rispetto ai veicoli coinvolti e al parco circolante mostra come **l'aumento delle autovetture** nel corso del decennio in esame **non abbia determinato un aumento del numero di autovetture coinvolte in incidenti**. Al contrario, al **notevole aumento dei motocicli in circolazione** corrisponde un proporzionale aumento del numero di incidenti che coinvolgono questa categoria di veicoli, facendo risaltare il rischio a cui sono soggetti i motocicli. Dopo il trend positivo rilevato nel 2010, nel corso del 2011 la tendenza è di nuovo in aumento, evidenziando ancora una volta la necessità

di incidere sulla natura strutturale del fenomeno, con azioni volte, soprattutto, a rendere questi utenti della strada più consapevoli.



## Veicoli coinvolti e parco circolante

(2001-2011)



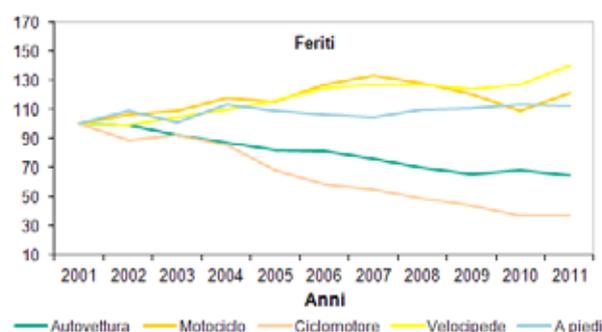
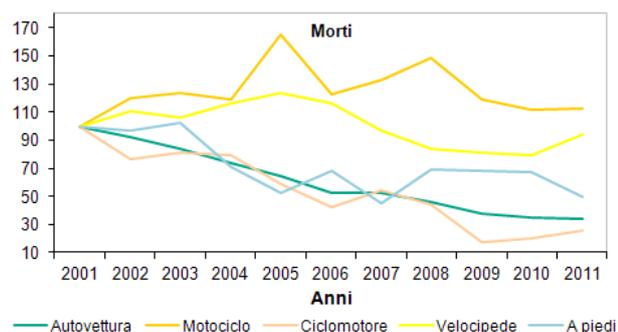
Fonti: Istat per incidenti, ANCM per parco ciclomotori e ACI per parco auto e moto.

Se si osserva invece il **trend dei morti e dei feriti rispetto ai veicoli utilizzati** nel periodo 2001-2011, emerge ancora una volta il **rischio collegato**

**all'uso del motociclo.** Le figure evidenziano una diminuzione delle vittime negli ultimi anni, tranne che per quanto riguarda i velocipedi e i motocicli.

## Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2011- Fonte 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 conferma più elevato all'interno dei centri abitati, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore sulle strade extraurbane.



## 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 della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella di **contatto con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche per sostenere l'**introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale nella programmazione scolastica**. In questo quadro 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.

Il **rapporto con i giovani** è stato sempre al centro delle azioni della Regione e si è intensificato negli anni grazie a diverse azioni di sensibilizzazione e di formazione alla guida. Tra le diverse iniziative si ricordano soprattutto la **preparazione per l'acquisizione, della patente del motociclo, della "prima auto" e del "patentino" del ciclomotore**. Rispetto a quest'ultimo, a partire dall'1 luglio 2004, per tutti i minorenni ciclomotoristi è scattato l'obbligo di frequentare corsi teorici e di sostenere una prova d'esame.



Proprio in quest'ottica l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza nel 2003 ha firmato un **accordo con l'Ufficio scolastico regionale** per diffondere buone pratiche sulla sicurezza stradale e per supportare il conseguimento del "patentino". Le scuole secondarie dell'Emilia-Romagna hanno

recepito la possibilità di organizzare e realizzare appositi **corsi per i propri allievi**, impegnandosi ogni anno in questa attività che ha rappresentato, anche nel 2012, un'esperienza utile e di particolare interesse per i minorenni che si avvicinano alla guida del ciclomotore.

### Corsi patentino anno scolastico 2011-2012

Scuole secondarie	1° grado	2° grado
Scuole che hanno realizzato i corsi	230	137
Corsi realizzati	429	242
Studenti partecipanti ai corsi	9.195	6.065

Fonti: Ufficio scolastico regionale dell'Emilia-Romagna.

Anche nel 2012 è proseguito il rapporto di collaborazione con Associazioni, Enti locali e altre istituzioni, prevedendo, per ogni **Ambito territoriale scolastico** la somma di **10.000 euro** (a Ravenna 15.000 euro), per un **totale complessivo di 95.000 euro**, destinati ad attività informative e formative per l'educazione alla sicurezza stradale. L'Osservatorio inoltre promuove e realizza **diverse campagne comunicative, informative**, di sensibilizzazione e di aggregazione. Le iniziative intraprese nel 2012 sono state:



#### ☀ Onelife

Si tratta di un progetto di sensibilizzazione, organizzato in collaborazione con il mondo della scuola, che prevede un **incontro in ognuna delle 9 pro-**

**vince dell'Emilia-Romagna**. Velocità, alcol, droga e altri comportamenti negativi sono spesso concatenati tra loro. L'obiettivo di questo progetto, che si concluderà nel 2013, è quello di mettere fortemente in discussione questo approccio alla vita, evitando la retorica. OneLife nel 2012 ha fatto tappa a Reggio Emilia, Ravenna, Piacenza, Parma, Bologna, Cento, Ferrara e Forlì.



#### ☀ Due Ruote una vita

È una campagna di comunicazione per la **riduzione degli incidenti stradali dei motociclisti** che invita ragazzi

e adulti alla prudenza e alla responsabilità sulle due ruote. Manifesti, cartoline, spot radiofonici e partecipazione ai principali raduni motociclistici sono le principali attività realizzate nel 2012. Sono partner della Regione in questo progetto la Federazione Motociclistica Italiana, la Fondazione Ducati, Shell Italia e Radio Latte e Miele.



### ☀ Siamo nati per camminare

La campagna, promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna, nasce allo scopo di ricordare che il **mezzo di locomozione più antico, i piedi**, è anche quello



più salutare ed ecologico. "Siamo nati per camminare" è una lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una cartolina colorata che viene distribuita nelle scuole. "Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore", si legge nella lettera. L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. L'iniziativa rientra in un progetto più ampio sui **percorsi sicuri casa-scuola** promosso dalla Regione.

### ☀ Vacanze coi fiocchi

Si tratta della **campagna per la sicurezza sulle strade delle**



**vacanze** che si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non solo dal punto di vista del clima. Infatti nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite. La campagna è stata realizzata con manifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio. L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale".

### ☀ Siamo tutti pedoni

La campagna vuole parlare a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più



**debole utente della strada**, con lo scopo di far crescere la consapevolezza che questa strage può essere drasticamente ridotta. Facendo rispettare le regole, educando a una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa e incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile nelle istituzioni, nelle scuole e nella società civile.

L'Osservatorio organizza direttamente o partecipa a diverse fiere, convegni e manifestazioni varie, per accrescere sempre di più l'attenzione verso il tema della sicurezza e dell'educazione stradale. Due sono stati in particolare gli appuntamenti del 2012:

☀ il **"Salone internazionale dell'auto - Motor Show"**, che 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 2012 l'Osservatorio ha partecipato alla **37ª edizione, che si è tenuta a Bologna dal 5 al 9 dicembre**;

☀ la manifestazione **"HANDImatica"**, una mostra-convegno nazionale dedicata alle tecnologie al servizio delle persone con disabilità, alla quale l'Osservatorio ha partecipato nel 2012 con un proprio spazio espositivo. Nel corso di questa iniziativa l'Osservatorio ha presentato la nuova versione del **simulatore di guida GuidaTuPro, testato da un collaudatore d'eccezione: Alex Zanardi**.



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 e sussidi didattici**.

Nel corso del 2012 sono stati ristampati e distribuiti:

### Dvd "Sulla strada della sicurezza", una raccolta di spot internazionali sulla sicurezza stradale dedicata ai motociclisti, una delle categorie di utenti più a rischio negli ultimi anni; può essere un utile supporto dei formatori ed educatori durante le lezioni di educazione stradale



educatori durante le lezioni di educazione stradale

**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



**"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



Un altro strumento di comunicazione e di diffusione sui temi della sicurezza stradale è il **sito dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>), che offre notizie, informazioni e materiali sul mondo dell'educazione stradale.



## Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

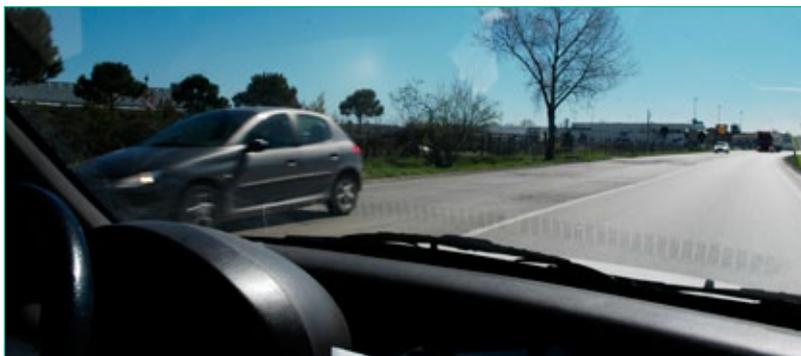
La Regione nel 1992, con l'approvazione del "Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti" (L.R. 30/92), ha avviato una serie di interventi per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale.

Tra le altre iniziative, sono stati predisposti **4 bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, rivolti a Province e Comuni. In questo ambito sono stati esaminati oltre 600 progetti e **realizzati quasi 300 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.

Nel febbraio 2013 la Regione ha approvato il disciplinare relativo al **4° e al 5° Programma del PNSS**, che mette a disposizione **circa 7 milioni di euro** per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata. Il campo d'intervento prioritario individuato dalla Regione insieme a UPI e ANCI, è la realizzazione di **piani pilota per la valorizzazione delle aree urbane**, in modo da elevarne i livelli di sostenibilità e sicurezza nella mobilità. Inoltre, sempre nell'ambito della L.R. 30/92 è in corso, con la collaborazione delle Amministrazioni provinciali, la realizzazione di **campi prova** per permettere l'esercitazione alla guida per ciclomotori e motocicli, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbane. Le aree da allestire dovranno essere messe a disposizione delle Province, mentre la Regione metterà a disposizione 1 milione di euro per le attrezzature necessarie all'allestimento.



### 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 (1992/2001) 1°, 2° e 3° Bando	455	198	45.000.000,00	20.000.000,00
L.R. 30/92 (2002/2003) (4° bando e estens.)	162	66	27.500.000,00	10.000.000,00
L.R. 30/92 (2011/2012) Campo prova moto (spesa diretta)	8	8	1.000.000,00	1.000.000,00
<b>Totale fondi regionali</b>	<b>625</b>	<b>264</b>	<b>73.500.000,00</b>	<b>31.000.000,00</b>
1° PNSS (2003)	27	19	33.000.000,00	12.500.000,00
2° PNSS (2005/2006)	46	16	46.000.000,00	17.000.000,00
3° PNSS (2010)	37	6	7.000.000,00	4.000.000,00
4° e 5° PNSS (2012/2013)	-	-	-	7.000.000,00
<b>Totale fondi statali</b>			<b>86.000.000,00</b>	<b>40.500.000,00</b>
<b>Totale programmi sicurezza</b>	<b>735</b>	<b>313</b>	<b>159.500.000,00</b>	<b>71.500.000,00</b>

## Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna

### Le funzioni della Regione

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

- ① il **trasporto ferroviario merci e logistica**;
- ② il **trasporto merci su strada e 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.

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. A fine 2009 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 del **trasporto merci su strada e 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. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione delle degli interventi 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 (PRP) e nell'ambito della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 3/99 l'approvazione del PRP spetta alla Provincia, mentre la Regione esprime un parere.



## Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre

Circa 1.400 km di rete ferroviaria in Emilia-Romagna



Traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna: circa 13 milioni e 500 mila tonnellate/anno (2012)



Traffico ferroviario merci in Italia: calato del -5,6% nel 2012; in E-R invece è rimasto costante



7 impianti ferroviari principali su rete RFI + 1 impianto principale su rete FER, oltre a raccordi operativi privati



Legge di incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 15/09): 35 servizi finanziati, 3 milioni di euro per ciascuno anno (2010-2011-2012) di contributi regionali



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

A **Ravenna** le tonnellate movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/2009 sono passate da 1.039.666 nel 2010 a **1.371.280 nel 2011 (+32%)**



Nel 2012:

- ☛ l'**Interporto di Bologna** ha visto un calo del -18% rispetto al 2011, con 1.650.000 tonnellate trasportate su ferrovie
- ☛ lo **scalo di Dinazzano** ha aumentato di +11,21% rispetto al 2011, con 2.894.987 tonnellate
- ☛ **Piacenza Intermodale** ha confermato il dato 2011 con circa 1.800.000 tonnellate
- ☛ il **terminal di Rubiera** ha visto un aumento di circa il 57% rispetto al 2009, con 1.428.726 tonnellate

### Il contesto di riferimento

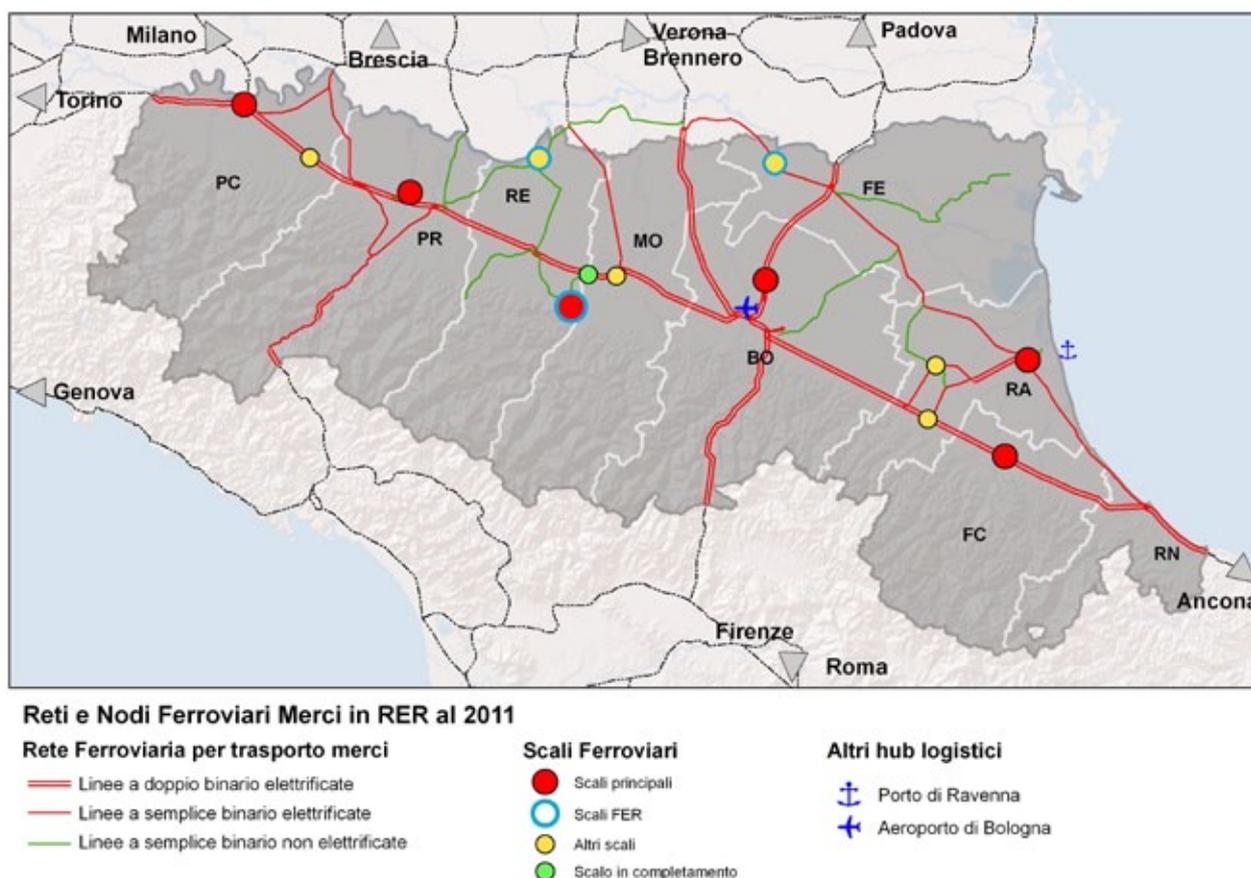
La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna è di circa 1.400 km di estensione, di cui più di 350 di competenza regionale, e appare mediamente di buon livello rispetto al suo utilizzo per il trasporto delle merci. Le caratteristiche infrastrutturali attuali limitano però le possibilità di sviluppo di

traffici merci in alcune tratte specifiche, e in particolare sull'asse Parma-La Spezia e sull'ideale prosecuzione verso Verona-Brennero via Suzzara. Per questo sono in corso **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 ferroviario delle merci e i nodi logistici

La regione Emilia-Romagna è dotata di una **rilevante quantità di superfici intermodali**, alcune delle quali con possibilità di espansione.

In seguito all'**Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna**, sottoscritto nel 2009 a conclusione del Tavolo che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori interessati e al processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA, la Regione Emilia-Romagna individua nel proprio territorio **7 impianti principali su rete RFI**, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.



## Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Scali principali	
1	Piacenza
2	Interporto di Parma CEPIM
3	Marzaglia (in coordinamento funzionale con lo scalo di Dinazzano) - Non ancora operativo
4	Interporto di Bologna
5	Villa Selva
6	Ravenna
7	Bologna S.Donato (utilizzato solo per smistamento carri)
A questi si aggiungono altri raccordi minori per impianti o industrie già esistenti (compresa Imola)	

L'attivazione dello **scalo di Villa Selva (FC)** è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre per l'importante **scalo di Marzaglia (MO)** è prevista l'entrata in servizio a fine 2014. Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, in cui l'impianto principale è **Dinazzano**. Il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 2020 ha riorganizzato **l'Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Una volta completate tutte le opere previste si prevede che gli impianti ferroviari merci regionali raggiungeranno nel 2020 una **capacità complessiva di circa 25 milioni di tonnellate all'anno**.

Di grande importanza è stato nell'ottobre 2011 l'inserimento, da parte della Commissione europea, della tratta ferroviaria Bologna-Ferrara e Bologna-Ravenna, oltre che dell'Interporto di Bologna e del porto di Ravenna, nel "core network" della proposta delle Reti TEN-T, vale a dire tra gli assi e poli strategici per il livello comunitario.

Il **trasporto ferroviario delle merci in Italia** rappre-

senta una quota di traffico minoritaria rispetto alle altre modalità: si stima infatti che raggiunga un **valore del 6%**. In questo campo purtroppo il nostro Paese è agli ultimi posti in Europa, dove il comparto ferroviario delle merci si attesta a una quota che varia tra il 12% e il 18%, e in alcuni paesi come l'Austria supera addirittura il 30%. Ciò a causa di alcuni elementi di inefficienza che caratterizzano il trasporto ferroviario merci in Italia: i nostri treni hanno mediamente una lunghezza inferiore rispetto ad esempio ai treni tedeschi, con una conseguente minore capacità di carico del 30% circa, e le manovre di un treno costano nei porti italiani, in entrata/uscita, il doppio che nei porti del nord.

La crisi del trasporto merci via ferrovia esplose con la recessione internazionale del 2008, che ne determinò il crollo, ma come media nazionale è in declino dal 2001. Anche **nel 2012 in Italia il traffico ferroviario merci ha avuto un calo (- 5,6%)**, portando al trasferimento di consistenti quote di traffico sulla strada, in contraddizione con gli obiettivi di mobilità sostenibile europei e nazionali.





Guardando all'**Emilia-Romagna**, il traffico ferroviario merci, come tutte le altre modalità di trasporto merci, ha avuto una forte crescita fino al 2007, che si è arrestata nel 2008 a causa della crisi. Nel 2007 la quota di traffico con origine o destinazione in regione ha superato le 15 milioni di tonnellate, per poi calare, nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 c'è stata una parziale inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali di Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia, gravante sull'Interporto di Bologna e soprattutto sullo scalo di Dinazzano. Questo aumento è dovuto sicuramente anche ai **benefici prodotti dalla Legge regionale 15/09**, che la Regione ha emanato per incentivare il trasporto ferroviario delle merci e stimolarne la crescita con nuovi traffici aggiuntivi. Grazie a **3 milioni di euro per ciascun anno** (2010, 2011 e 2012), sono state ammesse a contributo **18 imprese** (17 logistiche e una ferroviaria), per la **realizzazione di 35 nuovi servizi**.

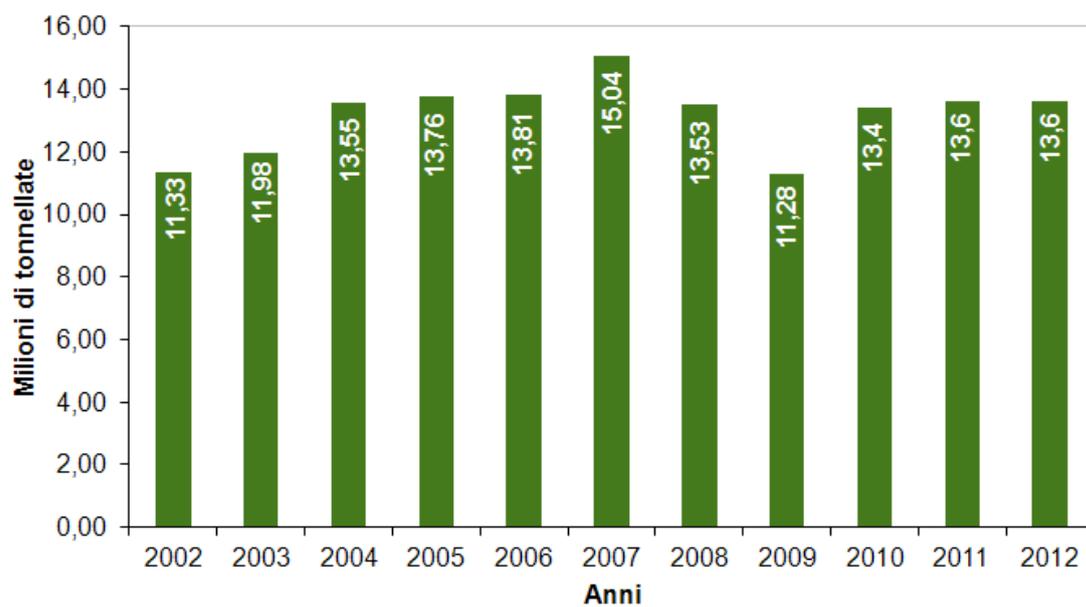
Il 2012 ha mostrato un **andamento non omogeneo da scalo a scalo**:

- il **terminal di Rubiera**, in controtendenza rispetto al dato nazionale, ha registrato nel corso del 2012 un movimento di 2.133 treni, con un totale di 1.428.726 tonnellate e un grande aumento non solo rispetto al 2011 ma anche di +24,35% rispetto al 2007 (anno record del trasporto ferroviario in Italia);
- lo **scalo di Dinazzano** ha registrato un aumento delle movimentazioni nel 2012, con 2.894.987 tonnellate di merce in arrivo e partenza (+11,21% rispetto al 2011 e +44,7% rispetto al 2007);
- **Piacenza Intermodale** nel 2012 ha avuto un andamento analogo a quello del 2011, con circa 1.800.000 tonnellate e una crescita di +80% rispetto al 2007;
- l'**Interporto di Bologna**, dopo l'ottimo risultato del 2011, vede invece un calo nel 2012 di -18% rispetto all'anno precedente. Le tonnellate trasportate su ferrovia sono inferiori (-4%) rispetto ai risultati del 2007.

In sintesi, per il **2012 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna**, in controtendenza rispetto al dato nazionale, sia rimasto **circa agli stessi livelli dell'anno precedente, con oltre 13 milioni e mezzo di tonnellate**.

## Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2012; milioni di tonnellate)



(\*): I dati relativi al 2010, 2011 e 2012 sono elaborati dalla Regione in base ai dati dei principali scali ferroviari regionali.



## Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto

**Nel 2012 il traffico merci su strada è calato del -0,3%** a livello nazionale ed è rimasto stabile a livello internazionale. **Dati sul fatturato leggermente positivi:** +1,4% a livello nazionale e +0,2 internazionale

Fonte: Centro Studi Confetra - febbraio 2013



**Parco circolante in Emilia-Romagna nel 2010:**

conto terzi 40.538 (8,64%);  
conto proprio 428.669 (91,36%)



Fonte: Motorizzazione civile

**Nel 2012: 13.607 imprese attive in Emilia-Romagna** (-2,6% rispetto al 2011)  
Fonte: Unioncamere



**Nel 2012 il traffico sulle autostrade regionali di veicoli leggeri ha avuto una flessione rispetto al 2011 di -7,03%, mentre quelli pesanti di -7,46%**  
Fonte: Aiscat

In Emilia-Romagna:

- **circa 368 milioni di tonnellate di merci su strada in E-R nel 2010** (circa il 68% è intraregionale, cioè rimane all'interno dell'E-R, e circa il 31% ha origine in E-R e destinazione nazionale;
- **il traffico intraregionale ha carattere locale:** 70% delle merci percorre una distanza inferiore ai 50 km. I dati si riferiscono a veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali, immatricolati in Italia - Fonte: ISTAT

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le **merci movimentate su strada nel 2010 sono state circa 368 milioni di tonnellate** (contro circa 322 milioni di tonnellate nel 2005).

Il traffico è stato in crescita fino alla prima metà

del 2008, per poi calare nel 2009 in seguito alla crisi economica e tornare a ricrescere nel 2010. L'attuale crisi sembra avere un **andamento allarmante** che si riflette anche nell'andamento del trasporto merci su strada.

### Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2010 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	170.159.067
	Flussi intraregionali	129.761.924
	Attraversamento	67.731.390
	<b>Totale</b>	<b>367.652.381</b>

I dati Istat 2010, gli ultimi disponibili, mostrano che il **traffico inter-regionale** (vale a dire con origine o destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il **67,95%**, mentre il **traffico nazionale** (cioè con origine in Emilia-Romagna e destinazione nazionale) è del **30,74%**. Il 12,33% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, mentre l'Emilia-Romagna origina il 12,50% delle merci dell'intero Paese.

**Il traffico di attraversamento camionistico subito dalla Regione** (traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato nel 2010 del **18,4%** circa, considerando solo il trasporto di merci originato in Italia da veicoli con portata utile superiore a 35 quintali; risulta quindi **pesante l'impatto dei fattori inquinanti che si rovesciano sul nostro territorio** a causa di scelte sovra regionali.

I dati Istat non sono purtroppo aggiornati al 2012, ma molti elementi fanno ritenere che **il traffico merci su strada abbia avuto nel 2012 un crollo** rispetto al 2010 e 2011. I dati delle percorrenze dei veicoli pesanti su tutti gli assi stradali della viabilità ordinaria della regione rilevati dal Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico, indicano a ottobre 2012 un traffico di veicoli merci stazionario rispetto allo stesso periodo del 2011 (+0,6%) ma un calo di -13,7% se confrontato con il 2008. Nel sistema autostradale regionale, che nel nostro territorio è piuttosto esteso, i dati rilevati indicano invece un calo di -7%, in linea con il dato nazionale; solo nella A15 il calo stimato del traffico di veicoli pesanti raggiunge il -13% circa.



**Il traffico intraregionale ha un carattere prevalentemente locale**, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia.

Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di **corto raggio**) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimale. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente i più rilevanti.

I dati Istat 2010 evidenziano che proprio **sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 53,73%** del totale delle merci movimentate.

**Il conto proprio movimentata l'80%** delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi movimentata il 43,72% delle merci sotto i 50 km. A questi dati vanno aggiunti anche i traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa (conto proprio) e non inclusi nel campionamento Istat.

Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "**conto proprio**", cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "**conto terzi**", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.



## Parco veicolare circolante in Emilia-Romagna per classi di massa complessiva

(2010)

Tutte le tipologie di veicoli		
Categoria/portata	Veicoli	%
<= 3,5t (N1)	404.225	86,15%
Conto Terzi	8.862	2,19%
Conto Proprio	395.363	97,81%
3,5 t - 12 t (N2)	25.009	5,33%
Conto o Terzi	7.600	30,39%
Conto Proprio	17.410	69,61%
> 12 t (N3)	39.973	8,52%
Conto Terzi	24.076	60,23%
Conto Proprio	15.897	39,77%
<b>Totale complessivo</b>	<b>469.669</b>	<b>100%</b>
<b>Totale Conto Terzi</b>	<b>40.538</b>	<b>8,64%</b>
<b>Totale Conto Proprio</b>	<b>428.669</b>	<b>91,36%</b>

Fonte: elaborazione dati 2010 Motorizzazione civile.

A novembre 2011 e a marzo 2012 la Regione ha ripetuto la campagna di rilevazione su strada con **indagini lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana** tra le province di Reggio Emilia, Modena e Bologna: i dati raccolti sui veicoli pesanti confermano quanto già rilevato negli anni scorsi, confermando il **modello di trasporto tradizionale**, che non ritiene l'innovazione e la tecnologia funzionali a migliorare le prestazioni. La maggior parte degli spostamenti è infatti abituale sia per il trasporto in conto proprio che per il conto terzi (63% circa), anche se i dati sono in attenuazione rispetto



agli anni precedenti (nel 2010 era il 77%) e la merce trasportata è la stessa nel 73% dei casi (nel 2010 era l'84%). **L'89% dei veicoli pesanti in transito ha origine in Emilia-Romagna e il 93% ha destinazione in Emilia-Romagna.**

Il quadro delle **piccole imprese di trasporto dell'Emilia-Romagna appare in recessione nel 2012**, in linea con quanto accade per le alte micro e piccole imprese della regione, che hanno registrato una riduzione del fatturato del -3,6% e hanno visto un crollo degli investimenti. Inoltre,

sempre nel 2012, si è registrato un aumento significativo del prezzo del gasolio, che a settembre ha raggiunto il picco di 1,458 euro al litro.

**L'andamento delle immatricolazioni** di veicoli pesanti in Italia evidenzia una **pesante contrazione** in tutto il 2012 (-29,4% rispetto al 2011). Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che

tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di auto-transporto, è da sottolineare che secondo le stime dello scorso novembre di Unioncamere regionale e Prometeia, **l'Emilia-Romagna chiude il 2012 con una flessione del PIL del -2,6%** rispet-

to all'anno precedente (-2,4% in Italia), in contro tendenza rispetto alla crescita dell'1,5% del 2011. Questo quadro è stato aggravato dagli effetti del terremoto del maggio 2012, che ha colpito duramente le attività economiche di quattro province, senza dimenticare la perdita di vite umane e i danni al patrimonio edilizio e artistico. In Emilia-Romagna **il numero di imprese attive dei trasporti terrestri è calato anche nel 2012**: a settembre le imprese erano 13.607 (rispetto alle 13.970 dell'analogo periodo del 2011), con un calo del -2,6%, superiore al -1% rilevato nel Paese.

## 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 in grado di modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane**.

L'Emilia-Romagna è l'unica regione che fin dal 2002 si è dedicata a tema della logistica urbana con una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo. L'intervento regionale, in questo difficile ambito, grazie al ruolo di coordinamento, garantisce una maggiore circolazione delle esperienze più qualificanti dei progetti di altre realtà, a vantaggio dei singoli Enti locali.

Gli interventi promossi dalla Regione per la logistica urbana prendono avvio nell'ambito degli "Accordi sulla qualità dell'aria" del 2004: in particolare la **Misura 5 riguarda il trasporto merci in ambito urbano** e prevede "interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci", attraverso la promozione di specifiche azioni volte a rendere più funzionale, e soprattutto meno inquinante, il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale.

Gli elementi principali dei **progetti in corso di attuazione nelle 12 città coinvolte** con la Misura 5 sono i seguenti:

- ☛ governo degli accessi e dei percorsi, regolazione e ottimizzazione delle infrastrutture viarie mediante definizione di finestre orarie, corsie e piazzole dedicate, percorsi ottimizzati per tipologie di veicoli;
- ☛ misure per il consolidamento carichi ed efficienza del trasporto e riduzione del numero di mezzi che entrano in centro;
- ☛ riduzione delle emissioni inquinanti con azioni per la sostituzione o la trasformazione dei veicoli con altri a basso impatto.

**Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali** per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2012, a **2.792.950,90 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale previsto, per un **costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro**. Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione si coordina anche con le politiche regionali a favore della mobilità elettrica ("Mi Muovo elettrico").

Nel 2012, nell'ambito dell'Accordo sulla qualità dell'aria 2012-2015 con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti, si è deciso di attivare un **tavolo regionale di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso alla ZTL e/o al centro urbano**, dei veicoli per la distribuzione di merci. Visto che in passato le singole Amministrazioni comunali hanno guardato soprattutto ai propri gli ambiti locali, portando a una grande disomogeneità nelle soluzioni adottate, questo tavolo intende offrire la possibilità di adottare regole più omogenee e in grado di rendere più efficiente e meno complessa la gestione delle reti logistiche.



## 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 nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 43% del traffico portuale. 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**, ragione per cui è stato inserito dalla Comunità europea nelle proposte di revisione normativa delle reti TEN-T, divenendo il terminale meridionale del corridoio ferroviario n. 1 Baltico-Adriatico e rientrando nella ristretta lista degli 83 "core ports" europei: in pratica, riconoscendo l'importanza crescente che i porti hanno acquisito come veicoli e promotori della crescita economica in Europa, è stata definita una **rete di porti strategici a livello europeo**, in base a una serie di parametri, e il Porto di Ravenna è stato inserito in questa rete.

Inoltre, per migliorare l'efficienza e la capacità competitiva del Porto sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi per inserirlo ancora più efficacemente in rete e per dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (in fase di realizzazione) e tra quelle stradali la **E55**. Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano.

### Il Piano Regolatore Portuale

vigente (marzo 2010) individua una serie di **adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali** per il Porto di Ravenna (già realizzati o in corso di attuazione), oltre che una serie di interventi per il suo sviluppo strategico. Ad oggi sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Poimbone e altri interventi accessori, e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara. Negli ultimi anni ha avuto un notevole slancio anche l'attuazione di un progetto che rappresenta un'importante opportunità per il territorio e l'economia regionale: è la "**Cittadella della nautica e dell'innovazione**", che interessa una superficie complessiva di circa 88 ettari all'interno del comparto AGIP e realizza la riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP. Sono attualmente in corso le verifiche da parte di ENI per reperire i finanziamenti necessari.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di col-

legamento 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.



Un tentativo di coordinamento era stato realizzato attraverso la sottoscrizione del **NAPA (North Adriatic Ports Agreement)**. Questo Accordo di collaborazione, stipulato tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna) e finalizzato sia alla collaborazione tra gli stessi sia alla definizione di uguali regole e procedure per i controlli e per i servizi doganali e sanitari, si è tuttavia dimostrato meno efficace di quanto sperato e dal 2013 l'Autorità portuale di Ravenna è uscita da questo Accordo.

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 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 fino al 2019). L'inaugurazione del primo stralcio funzionale, costituito da due dei quattro accosti previsti e che può ormeggiare navi fino a 350 metri lunghezza con un pescaggio di 10,50 metri, è avvenuto il 24 agosto 2010 con l'ormeggio della nave Azamara Quest e ha consentito per la rimanente stagione 2010 di sbarcare in porto poco meno di 10.000 crocieristi; successivamente nel 2011 sono sbarcati oltre 150.000 passeggeri e **nel 2012 si sono attestati sui 100.000.**

Un'altra azione importante è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo: ciò diviene sempre più pressante poiché nel 2011 i viaggi per il

trasporto di coils che si erano sviluppati nel 2010 con il porto fluviale di Mantova si sono completamente azzerati anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

Quanto alla tipologia di merci, Ravenna è **uno dei principali porti in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero** (circa il 30% del totale nazionale a 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 (in particolare cereali e sfarinati), 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.



## Il Porto di Ravenna in cifre

11 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 m<sup>2</sup>

Capacità dei piazzali: 1.400.000 m<sup>2</sup>

Capacità serbatoi/silos: 1.000.000 mc.

Nell'area portuale sono presenti **stabilimenti produttivi** (imprese come Marcegaglia e Fassa) e **depositi costieri di materie prime di varia natura** (chimica, petrolifera e 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 Se-tramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR)



**21.460.479 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2012** (-8,1% rispetto al 2011); **3.159 navi attraccate** (-297 navi rispetto al 2011); **merci trasportate in container:**

2.287.161 tonnellate nel 2012 (-7,5% rispetto al 2011)



**Oltre 15 milioni di euro di finanziamenti complessivi**



## Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

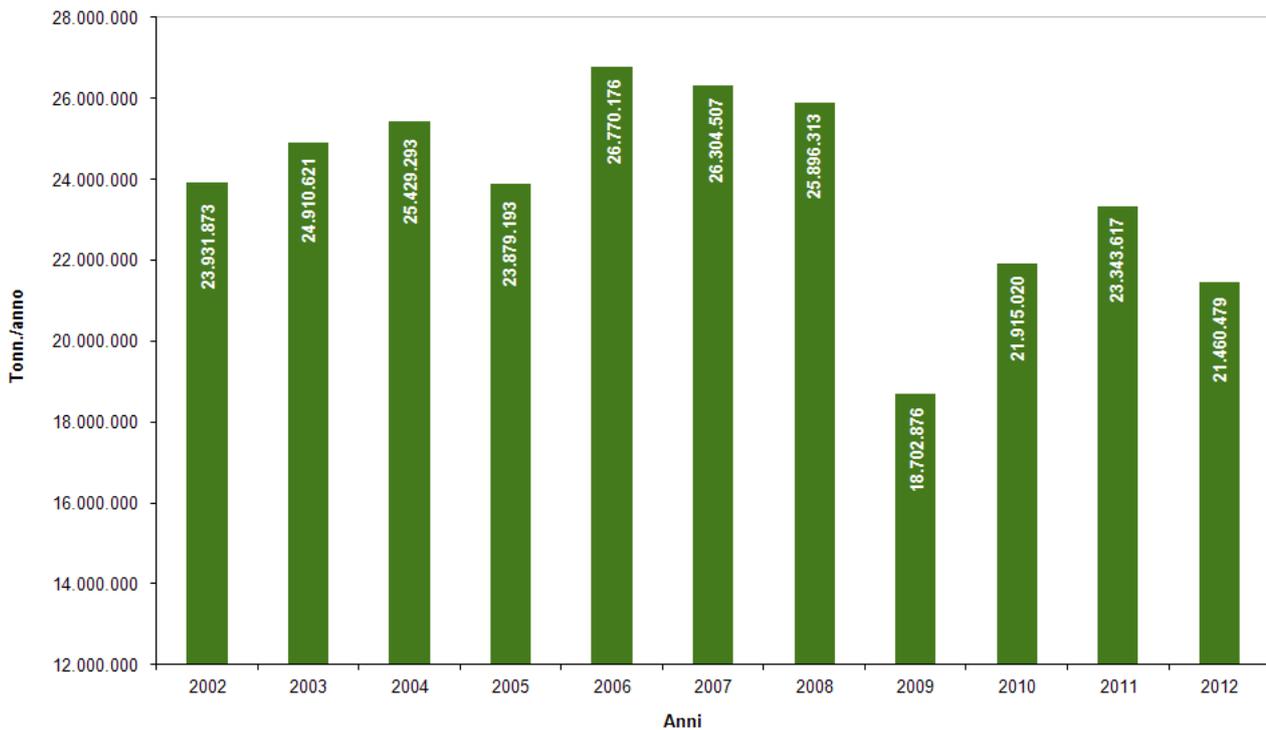
Nel 2012 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **21.460.479 tonnellate di merci**, con un calo di -8,1% rispetto al 2011, e sono attraccate 3.159 navi, con un calo di 297 rispetto al 2011. La riduzione delle importazioni nazionali (-5,6%

a novembre 2012) si è riflessa negativamente sul Porto di Ravenna, la cui movimentazione è in gran parte caratterizzata da sbarchi. Hanno inciso inoltre la forte crisi del settore siderurgico e del settore delle costruzioni.



## Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2002-2012 - Tonnellate all'anno)



A pesare sul calo di traffico sono soprattutto le merci varie in colli (-16,2%), che nel 2011 erano cresciute in maniera considerevole. **Il traffico RO-RO** (le autostrade del mare) **ha avuto una flessione di -13,2%**, ma ci sono prospettive di ripresa perché, oltre alla linea di cabotaggio Ravenna-Catania della CIN-Tirrenia, il Gruppo Grimaldi di Napoli ha avviato una nuova linea trisettimanale lungo la direttrice Ravenna-Brindisi-Catania. Inoltre è da sottolineare che a causa di problemi di manutenzione del naviglio di servizio sono stati effettuati diversi viaggi in meno rispetto all'anno scorso.

La voce più consistente del movimento portuale ravennate è rappresentata dalle **rinfuse solide**, che sono state circa il **45% della movimentazione portuale** e hanno accusato un calo di -2,7%. Molto pesante è la flessione dei cereali (-7,3%), forse a causa dell'aumento dei prezzi. Le rinfuse liquide, piuttosto marginali nell'economia portuale, sono calate di -4,8%. Le riduzioni dei prodotti chimici (-16,4%), gas liquefatti (-8,9%) e prodotti raffinati (-5,8%) sono state parzialmente bilanciate dagli aumenti di petrolio greggio (+58,7%) e "altre rinfusa liquide" (+12,2%), comunque marginali rispetto ad altre realtà portuali.

Il **traffico container**, che rappresenta una delle voci

a più elevato valore aggiunto per l'economia portuale, dopo una ripresa nel 2011, **è risultato in calo di -7,5% (-3,3% in TEUs)**, per effetto della flessione accusata dai "pieni" che costituiscono il grosso della movimentazione (-7,5%), a fronte della crescita di quelli "vuoti" (+10,7%).

**Il porto di Ravenna occupa nel traffico container la decima posizione in ambito nazionale** (la terza in Adriatico alle spalle di Trieste e Venezia), con una quota dell'1,9%.

Nel 2012 il CIPE ha approvato l'assegnazione di **60 milioni di euro** per finanziare il secondo dei quattro stralci del **progetto preliminare di sviluppo del Porto**, che sarà cofinanziato con altri 60 milioni dell'Autorità Portuale di Ravenna e attiverà ulteriori investimenti privati per 100 milioni di euro. Il progetto prevede l'approfondimento dei fondali ad almeno 13 m. e la realizzazione delle banchine funzionali alla costruzione del nuovo terminal container. L'obiettivo del progetto è quello di realizzare, in quattro anni, le condizioni strutturali per movimentare 500.000 container. L'approfondimento dei fondali creerà anche i presupposti per un rilancio del settore rinfuse consentendo l'approdo di navi più grandi.

Ravenna si conferma anche nel 2012 come un **porto vocato all'importazione**: le merci sbarcate sono state l'85,6% del totale, in leggero calo rispetto all'86,3% del 2011. Le sole eccezioni allo sbilanciamento tra imbarchi e sbarchi sono costituite anche quest'anno dalle merci in container e da quelle su trailer/rotabili.

Riguardo all'**origine delle merci**, quasi l'80% ha provenienza extra nazionale, in parte dall'area mediterranea e in parte dal Mar Nero (75,1%). I Paesi che hanno fatto registrare le principali variazioni positive nel 2012 sono stati Ucraina (+226.000 t), Francia (+188.000 t) e Bulgaria (+105.000 t).

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci** del porto di Ravenna è da sottolineare che la L.R. 15/09, che ha finanziato nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retro portuali. Le tonnellate movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/09 sono state 1.188.497 (delle quali 839.936 aggiuntive) nel 2010 e 1.371.280 nel 2011 (delle quali 1.097.638 aggiuntive).

Quanto infine alle **crociere passeggeri**, dopo il 2011, che si è rivelato un anno eccezionale, con 160.000 presenze, nel 2012 c'è stato un calo pari a -35%. Ci sono però buone prospettive di crescita per il 2013.



## 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.

### Investimenti regionali per il Porto di Ravenna

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Realizzazione dorsale ferroviaria in sinistra Candiano	Fondi L.R. 23/88	€ 2.530.638,81	Lavori conclusi fine 2008
Ammodernamento via Baiona	Fondi L.R. 30/96	€ 1.291.145,25	Lavori conclusi 2010
Approfondimento fondali Candiano a -10,50	Fondi L.R. 9/95	€ 6.713.939,69	Lavori conclusi
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso appalto dei lavori
Approfondimento dei fondali del canale Candiano fino a -11,50 m dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli - primo stralcio funzionale	Fondi L.R. 9/95	€ 1.032.913,80	Lavori conclusi 2011

## 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 con partecipazioni 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 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.122 x 45 m.

Gestito da SO.GE.A.P. SpA.  
Nel 2012: 177.807 passeggeri; 7.019 movimenti totali

#### Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2012:

7.194.266  
passeggeri  
(-3,1% rispetto al 2011)



#### Aeroporto "G. Marconi" di Bologna



Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.800 x 45 m. Gestito da SAB SpA. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%.  
Nel 2012: 5.958.648 passeggeri; 67.529 movimenti totali; 40.645 tonnellate di traffico cargo trasportato

#### 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 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.995 x 45 m. Gestito da Aeradria SpA. Quota del capitale sociale della Regione: 5,26%. Nel 2012: 795.872 passeggeri; 9.763 movimenti totali; 745 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 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.560 x 45 m. Gestito da SEAF SpA. Nel 2012: 261.939 passeggeri; 3.203 movimenti totali

#### Traffico passeggeri in Italia nel 2012:

146.884.362 (-1,3%)



Traffico cargo in Italia nel 2012:  
894.112  
(-4,9%)



## Il contesto di riferimento

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

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.

Nella nostra regione ha ottenuto la **concessione totale** per la gestione aeroportuale la SAB, società di gestione dell'aeroporto di Bologna. Aeradria, la società di gestione dell'aeroporto di Rimini, invece, è – ormai da tempo - in attesa del completamento dell'iter amministrativo per l'ottenimento della concessione totale. La SEAF, società di gestione dell'aeroporto di Forlì, infine, in seguito alle sfavorevoli condizioni economico-finanziarie in cui si è trovata, è stata dichiarata fallita dal Tribunale di Forlì; attualmente l'infrastruttura aeroportuale è nella disponibilità dell'ENAC.

La Regione, nel suo **ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale** ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.



## Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

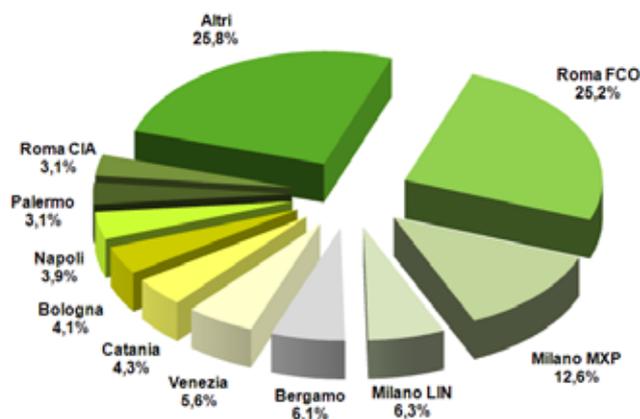
Il 2012 è stato un anno di **crisi** per numerosi settori dell'economia italiana: **non fa eccezione il trasporto aereo**, in calo rispetto all'anno precedente sia nel traffico passeggeri sia in quello cargo.

I **passeggeri transitati negli aeroporti nazionali sono stati infatti 146.884.362** (-1,3%), circa due milioni in meno rispetto al 2011.

Quasi due aeroporti su tre hanno registrato un calo nel 2012: tra i pochi in controtendenza vanno segnalati Bergamo (+5,6%), Brindisi (+2,1%), Bari (+1,5%), Bologna (+1,2%) e Linate (+1,1%). Nel 2012 gli scali principali per traffico passeggeri confermano sostanzialmente le proprie posizioni a livello nazionale.

Anche per **il settore cargo il 2012 è stato un anno difficile**, con 894.112 tonnellate movimentate (quasi 50.000 in meno rispetto al 2011).

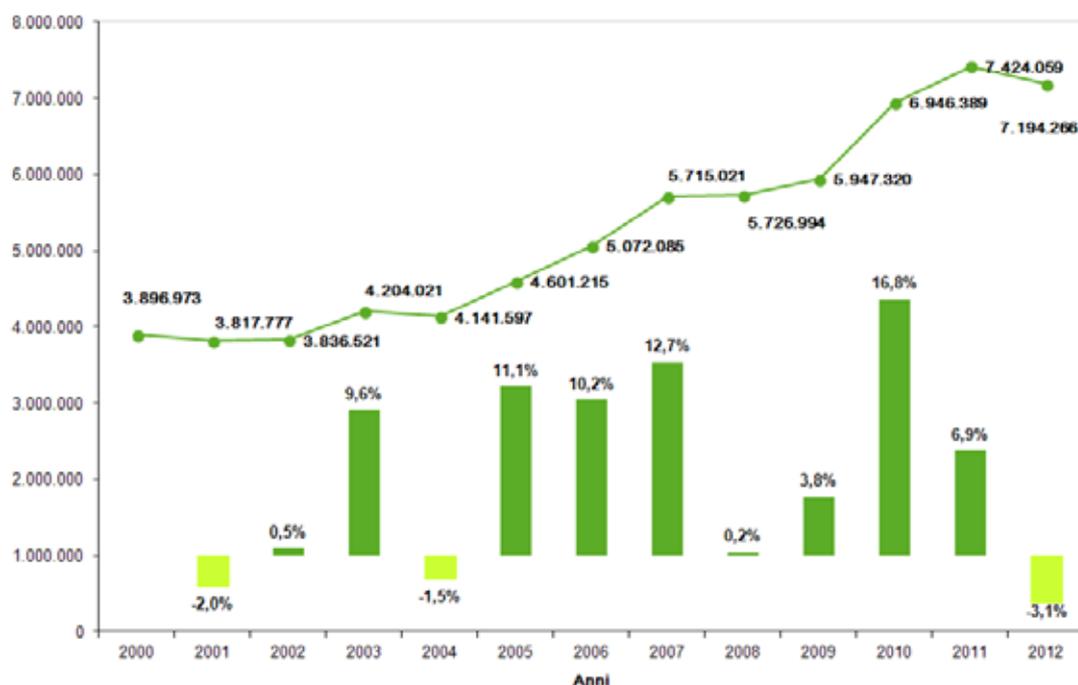
## Traffico passeggeri nei primi 10 aeroporti italiani (2012)



Traffico in calo anche in Emilia-Romagna, dunque, con **7.194.266 passeggeri**, 230.000 in meno rispetto al 2011 (-3,1%). Viene comunque confermato il **quinto posto per traffico complessivo a livello regionale**, con una quota vicina al 5% del totale.

Il traffico si conferma concentrato su Bologna: 7° scalo a livello nazionale e unico in crescita in Emilia-Romagna, anche se in modo contenuto. Il calo complessivo di passeggeri a livello regionale è dato infatti dalle flessioni di Rimini (25° posto), Forlì (29°) e Parma (32°).

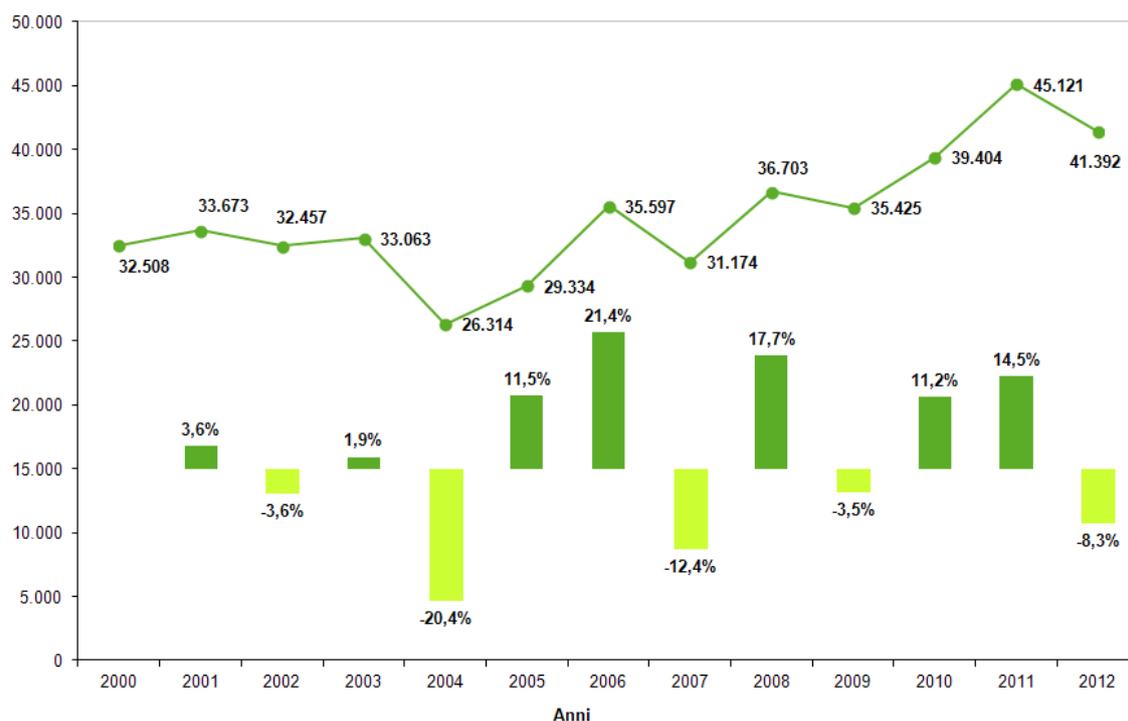
## Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2000-2012)



In calo anche il traffico cargo, con **41.392 tonnellate di merci movimentate** (-8,3% rispetto al 2011). Come per il traffico passeggeri, nella riduzione generale dei flussi, l'Emilia-Romagna **conferma comunque il quarto posto a livello nazionale**, con una quota pari al 4,6% del totale.

Anche in questo settore il **traffico è concentrato su Bologna, che rappresenta oltre il 95% del totale** regionale cargo; Rimini, che lo scorso anno aveva raddoppiato il traffico, si è mantenuto sui livelli del 2011, mentre i contributivi Parma e Forlì risultano marginali.

### Traffico cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2000-2012)



## 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 D.P.R. 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. Nel 2012 questo nuovo assetto organizzativo, dopo tre anni di funzionamento, inizia a produrre effetti positivi e tutte le attività sono riprese in maniera efficiente.

### 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 (conclusione dei lavori prevista nel 2015)



**Circa 0,8 milioni di contributi regionali** nel 2012 e altrettanti previsti nel 2013. Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990; oltre 45 milioni dalla Regione dal 1991 al 2012



**Porti commerciali** presenti lungo l'asta del Po: Cremona; Mantova; Banchina fluviale di Boretto; Rovigo; Revere e Ostiglia in Lombardia. Piacenza e Ferrara inseriti nelle programmazioni regionali



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

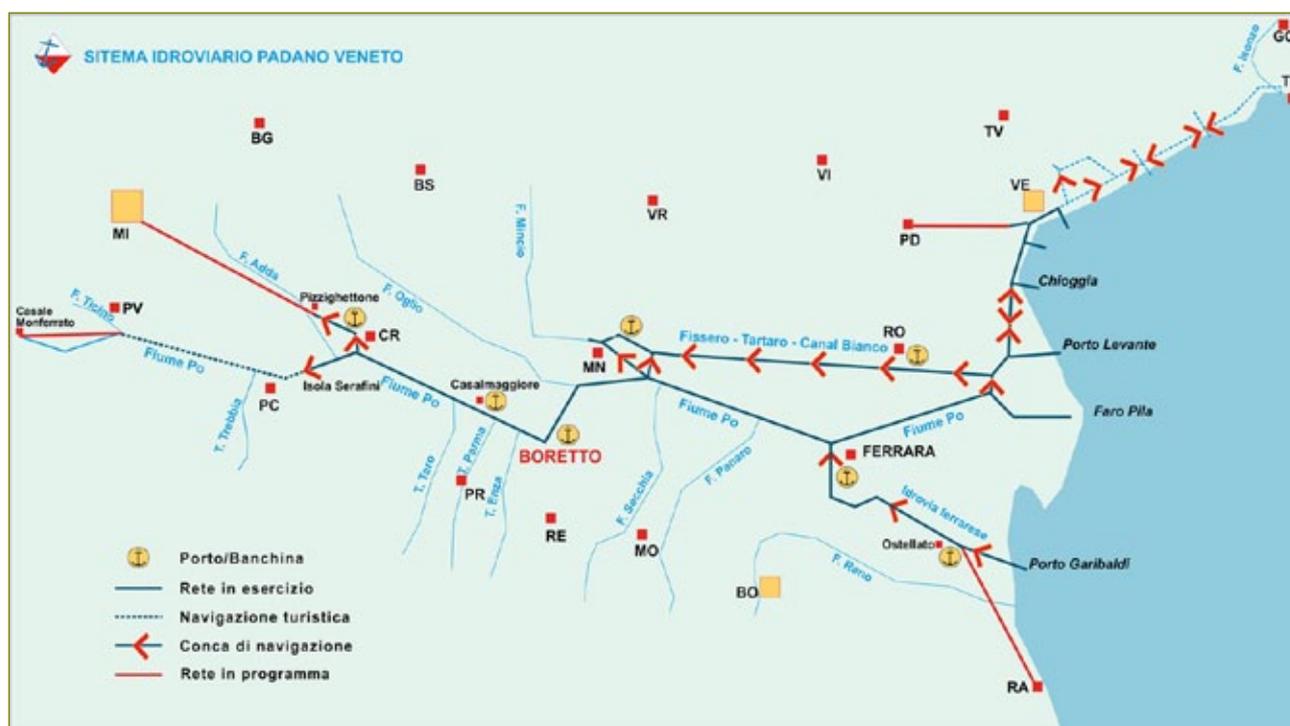
**Conche:** Isola Serafini (consegnati i lavori per la progettazione esecutiva e successiva realizzazione della nuova conca); Cremona; Governolo e San Leone; Pontelagoscuro; Volta Grimana; 3 conche lungo l'idrovia ferrarese; 5 conche lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco e 3 lungo il Po Brandolo

## Il trasporto merci idroviario

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

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

### Il sistema idroviario padano-veneto



Le merci attualmente trasportate sono **merci povere**, con una grande prevalenza degli inerti, delle argille e delle sabbie 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 1,5 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 idrologiche 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 destina-

zione 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. **Il 2009 ha confermato una sostanziale stabilità della tipologia di merci** trasportate sul sistema idroviario padano-veneto. La quantità è invece in leggera flessione dal 2007. Anche i dati sugli inerti del Po hanno mostrato un lieve calo. **Nel 2010 c'è stato un aumento evidente delle merci trasportate**, circa il 20% in più rispetto all'anno precedente. **Il 2011 purtroppo non ha confermato la tendenza positiva** iniziata l'anno precedente: le merci trasportate sono diminuite in modo sensibile, attestandosi intorno alle **250.000 tonnellate**. Non è stata completata la raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po, ma si stima una quantità di circa un milione di tonnellate.

Per i materiali inerti si evidenzia il coinvolgimento positivo delle banchine portuali di Roncoferrano (MN) sul Fissero, di San Benedetto Po (MN) e Revere (MN), che hanno movimentato complessivamente circa 160.000 tonnellate.

Dall'analisi delle cifre raccolte emerge una **riduzione complessiva degli sfarinati** (116.017 tonnellate) scaricati nei porti di Rovigo e Cremona, mentre gli scarichi sul porto di Mantova sono leggermente aumentati. **I prodotti chimici dell'area mantovana**, a seguito di una diversa politica trasportistica dell'Enichem, più incentrata sulla convenienza economica e meno, purtroppo, sul risparmio ambientale e dei costi sociali di interesse collettivo (adottata nel 2009), **si sono azzerati. I traffici per la banchina di Viadana** (metanolo) si sono attestati sui valori del 2010 e sono diventati un esempio di come può evolvere positivamente lo sviluppo compatibile delle aree industriali. La crisi economica continua a influire negativamente sul trasporto nell'idrovia ferrarese, che ha visto **azzerare il trasporto di inerti** per il settore delle costruzioni, dai paesi d'oltre adriatico. **I colli eccezionali** continuano a essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Il trasporto di **materiali ferrosi** (coils, rottami di ferro e ghisa), anche se in diminuzione, mantiene una certa consistenza con 53.026 tonnellate.

Da alcuni anni il settore dei trasporti ha iniziato a porsi delle domande che vanno anche oltre i numeri, tra le quali uno sviluppo duraturo e i problemi indotti dalla crisi economica. Studi recenti evidenziano che sarà sempre più importante trasportare meglio, non solo trasportare molto, la qualità prima della quantità. Bisogna insistere sulla necessità di prestare maggiore attenzione alla qualità dei servizi proposti, alla qualità dei contratti, alla qualità ambientale e al valore aggiunto determinato dalle tipologie di trasporto. La rete idroviaria padano veneta è ben definita e, anche se in presenza di limiti e vincoli, **ci sono le condizioni per uno sviluppo del trasporto via acqua.**



#### Traffici idroviari (2008-2011)

Porti	2008 (tonnellate)	2009 (tonnellate)	2010 (tonnellate)	2011 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	80.567 (sfarinati) s	99.049 (sfarinati) s	95.502 (sfarinati) s 860 (semilavorati) d	13.767 (sfarinati) s
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	105.828 (sfarinati) s 3.148 (trasp. ecc.) d	82.380 (sfarinati) s 10.000 (siderurgici) s 8.750 (trasp. ecc.) (7.800 d; 950 s)	83.168 (sfarinati) s 45.000 (coils) s	83.250 (sfarinati) s 46.000 (coils/cont) s
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	128.396 (chimici) (109.928 d; 148.468 s) 5.567 (trasp. ecc.) d	13.243 (chimici) d 15.573 (olio comb.) d	13.243 (chimici) d 8.200 (colli ecc.) d	9.848 (benzine) d 8.747 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	--	23.500 (chimici) s	54.600 (chimici) s	49.919 (metanolo) s
Porto di Cremona (via Po)	3.814 (trasp. ecc.) d	33.618 (sfarinati) d 5.062 (trasp. ecc.) (2.000 d; 3.026 s)	51.004 (sfarinati) s 14.400 (coils) s 14.000 (mat. ferrosi) s 2.650 (colli ecc.) (1.150 d; 1.500 s)	19.000 (sfarinati) s 7.026 (rottame fe) s 2.534 (colli ecc.) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	41.740 (gas) s	28.900 (inerti)	--	--
Banchine (Idrovia ferrarese)	7.200 (ghiaia) s	--	72 (colli ecc.)	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	--	--	--	160.000 (inerti) valore stimato
<b>TOTALE</b>	<b>376.260</b>	<b>320.075</b>	<b>404.528</b>	<b>400.091</b>
Attracchi industriali privati sul Po	1.500.000 (inerti del Po) valore stimato	1.200.000 (inerti del Po) valore stimato	--	1.000.000 (inerti del Po) valore stimato

**Legenda:** s = salita; d = discesa. Porti/accessi marittimi: Marghera (177.526 t); Chioggia (224.530 t).

Fonte: rivista "Qui Po" n. 3 del 2012 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.

## 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'Intesa circa 60 milioni di euro, di cui 19 destinati all'Emilia-Romagna**. Successivamente, con la Legge 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), variando a seconda delle disponibilità del bilancio della Regione. 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 1,8 milioni di contributi regionali per spese di funzionamento e per investimenti nel 2010; nel 2011, così come nel 2012, sono stati concessi, per le sole spese di funzionamento, **830.000 euro all'anno**, mentre non sono stati erogati contributi per investimenti a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sul bilancio regionale.



## Gli strumenti di comunicazione

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

**Mobilità**, il portale della mobilità in Emilia-Romagna (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it>), continua a essere il **principale 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.

Alla pubblicazione, nel 2011, di **una nuova versione del portale** su una più moderna piattaforma informatica e una più efficace categorizzazione degli argomenti, ha fatto seguito, nel 2012, un'ulteriore riorganizzazione. La presentazione dei contenuti è stata razionalizzata e facilitata nella consultazione grazie all'utilizzo di nuove schede standard. Prosegue il regolare invio della newsletter con notizie dalla Regione e dal territorio; il materiale fotografico reso disponibile agli utenti tramite le "gallery" è aumentato.

Il portale offre, oltre a tre sezioni dedicate alle notizie sull'Emilia-Romagna, anche l'accesso immediato a diversi servizi di infomobilità per i cittadini: **Viaggia-treno** (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. Da giugno 2013, grazie all'accordo tra Regione e Google e alla collaborazione delle Aziende ed Agenzie di trasporto pubblico a livello regionale, sono disponibili su **Google Transit i dati relativi agli orari e agli itinerari del trasporto pubblico regionale**. Transit è disponibile su Google Maps sia da computer sia da dispositivo mobile.

Grande spazio anche per gli applicativi web: "**Flussi online**" (che consente l'accesso ai dati di traffico sulla principale rete stradale dell'Emilia-Romagna) e "**Ars online**" (l'elenco di tutte le

strade della regione, integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali, di recente arricchite dalle foto relative ai limiti puntuali).

Anche l'attività convegnistica e seminariale ha ottenuto un grande riscontro sul portale Mobilità, 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 la Regione Emilia-Romagna partecipa nel settore della mobilità e dei trasporti.

**Coordinamento generale:**

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

**Coordinamento redazionale ed editoriale,  
impaginazione grafica:**

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*  
Archivi: *Direzione generale Reti infrastrutturali e Agenzia informazione e ufficio stampa della Giunta regionale*

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

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

**<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it>**

Nella seconda home page "Entra in Regione", tra le pubblicazioni è possibile consultare la versione integrale del "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna (maggio 2013)".

Finito di stampare nel mese di luglio 2013  
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

