

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

luglio 2014

Dati tratti dal “Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2014”



Sommario

Premessa.....	pag.	3
Il settore autofiloviario e mobilità urbana	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
La qualità del servizio.....	"	7
I passeggeri trasportati.....	"	8
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
Il settore ferroviario	"	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
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	43
"Mi Muovo in cifre".....	"	43
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	43
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	45
"Mi Muovo in bici".....	"	46
Il settore stradale	"	47
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.....	"	58
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	60
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	65

La sicurezza stradale	pag.	66
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	66
La cultura della sicurezza stradale.....	"	72
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	75
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	76
Le funzioni della Regione.....	"	76
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	77
Il contesto di riferimento.....	"	77
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	78
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	82
La logistica urbana.....	"	85
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	86
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	88
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	88
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	90
Il settore aeroportuale	"	91
Le funzioni della Regione.....	"	91
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	91
Il contesto di riferimento.....	"	92
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	92
Il settore idroviario	"	94
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	94
Il settore idroviario in cifre.....	"	94
Il trasporto merci idroviario.....	"	95
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	96
Gli strumenti di comunicazione	"	98

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"**, per 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**, per 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 energetica 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** e di alcuni dei suoi 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 "Mi Muovo"**, l'abbonamento integrato regionale avviato nel 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2013 con una serie di azioni che puntano alla creazione 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 il 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 quadro 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, sia la rete extraurbana su "gomma". Oltre ai contributi per i **"servizi minimi"** (spesa corrente) sono finanziati 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**", approvato nel corso di ogni estate e frutto di una concertazione su base volontaria fra gli Enti coinvolti, per 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 Km²



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



111,5 milioni di km/anno di servizi minimi e aggiuntivi



5.722 addetti (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



3.169 mezzi (3.066 autobus e 103 filobus)



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



Circa **23 milioni di euro di contributo regionale** su una spesa complessiva prevista di oltre 140 milioni di euro per la realizzazione di **49 interventi** (Accordi di programma 2011-2013)



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



Quasi 259 milioni di passeggeri nel 2013 (+2,9%)

Circa 223 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio per i servizi minimi nel 2013



I dati economici relativi al 2013 sono preconsuntivi

129,7 milioni di euro di ricavi da traffico e 124 milioni di euro di ricavi tariffari nel 2013

Il contesto di riferimento



Il servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario 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 riferimento alla riforma del settore dei servizi pubblici, in attuazione delle norme nazionali (art. 25 del D.L. n. 1/2012 - art. 3 bis della L. 27/2012 di conversione) e delle disposizioni regionali (art. 14 ter comma 1 della L.R. 30/1998 e art. 24 della L.R. 10/2008) sono stati definiti **5 ambiti ottimali e omogenei**, per organizzare i servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e gli affidamenti degli stessi servizi con procedure a evidenza pubblica.

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. Le leggi regionali 10/2008 e 30/1998 sono intervenute per **razionalizzare il sistema del TPL** attraverso uno snellimento organizzativo della rete delle Agenzie, per semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi del sistema. In questi ultimi anni la Regione ha lavorato molto per **semplificare il panorama delle aziende di trasporto** che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna, incentivando processi di aggregazione e fusione delle stesse. Ad oggi i gestori dei servizi di TPL 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 12,5 milioni di servizi urbani ed extraurbani e oltre 33,6 milioni di passeggeri all'anno.

Con l'“**Atto di indirizzo**” 2011-2013, recentemente aggiornato con l'approvazione da parte dell'Assemblea legislativa (n. 171 del 2014) di un Addendum per gli anni 2014-2015, sono fissati obiettivi e linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta e dall'intero sistema 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 avuto 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 ciclopeditonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.



La **determinazione sui servizi minimi 2011-2013** ha programmato una quantità di com-

pletiva di servizi pari a **oltre 113 milioni di vetture*km**.

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

(Vetture*km)

Servizi minimi 2011-2013	Servizi offerti 2012	Servizi offerti 2013 (dato preconsuntivo)
113.370.705	111.913.109	111.544.773

Il dato relativo all'**offerta dei servizi** presenta un **calo**, a conferma del processo di razionalizzazione avviato nel 2011 con la sottoscrizione del "Patto per il TPL 2011-2013", che prevede una **riduzione modulata dei servizi**.

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 223 milioni del 2013**.



Contributi regionali di esercizio annui (euro)

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

2011	2012	2013
217.378.125	220.069.692	223.192.779



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**).

Anche nel 2013 la Regione ha ripetuto la **campagna di rilevazione** della qualità erogata del servizio offerto nei nove bacini provinciali e la rilevazione della qualità percepita nei soli territori di Parma e Ravenna. Lo scopo è 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 **6.647 corse monitorate**.

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

- ✱ **puntualità**, con una percentuale di soddisfatti del 93,6% (dato medio regionale); nel 2012 era del 93,8%;
- ✱ **stato di pulizia e di integrità del parco mezzi**, con un voto medio del 7,4 per la pulizia interna (-0,6% rispetto al 2012) e del 7,8 per quella esterna (-0,4% rispetto al 2012) su un totale di 2.476 corse monitorate;
- ✱ **vendita a bordo dei titoli di viaggio**, garantita nell'87,5% dei casi (nel 2012 era 90,4%) su un totale di 2.460 corse monitorate;
- ✱ **comfort/affollamento**, con l'83,7% dei mezzi che viaggia con nessun viaggiatore in piedi (nel 2012 era 82,4%) su 1.642 corse monitorate;



- ✱ **impianti e informazioni**, con quasi il 93% dei casi in cui è stata rilevata la presenza di orari di servizio aggiornati, integri e leggibili (nel 2012 era 93,3%⁹), su 1.135 corse monitorate;
- ✱ **attenzione civica**, l'86,8% dei conducenti che non utilizzano cellulari/smarthphone durante la guida.

Per quanto riguarda invece la **qualità percepita**, l'indagine è stata effettuata solo sulle province di **Parma e Ravenna**. Sono state realizzate **1.705 interviste**, a terra o a bordo dei mezzi in occasione della rilevazione della qualità erogata.

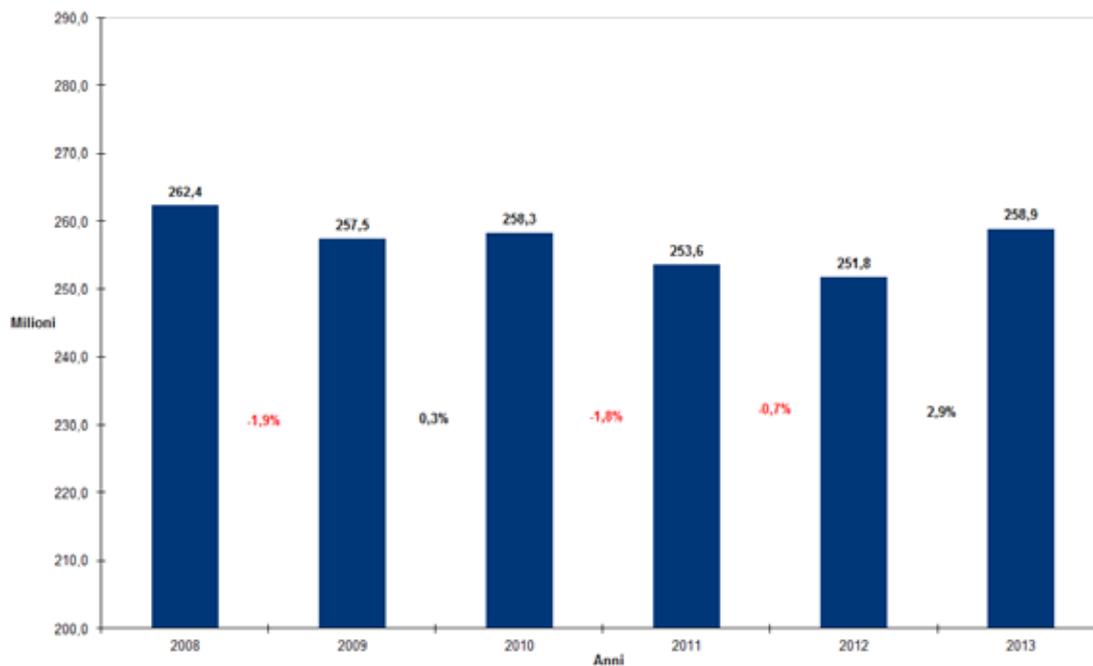
La valutazione complessiva sulla qualità del servizio nei due bacini di interesse è in **leggero calo**: sono 91,5% (92,2% nel 2012) i soddisfatti di Parma e 90,5% quelli di Ravenna (93% nel 2012). In particolare si è ridotta la percentuale dei soddisfatti rispetto al voto medio, che come per il 2012, è compreso tra 7,1-7,3.

I passeggeri trasportati

Il dato consuntivo 2012 sui passeggeri conferma la riduzione registrata l'anno precedente (251,8 milioni

di passeggeri), mentre **positivo è il dato 2013, con un aumento dei viaggiatori del 2,8%** (258,9 milioni).

Passeggeri trasportati
(2008-2013)



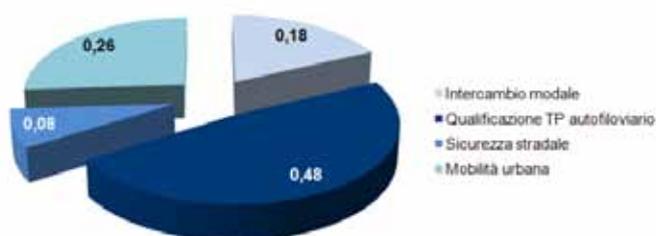
Gli investimenti regionali



Attraverso gli Accordi di programma che sono seguiti 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%.



Ad agosto 2013 la Regione ha approvato il modello tipo degli **Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari 2011-2013** relativi ai nove bacini provinciali, che sostanzialmente confermano l'impegno, anche finanziario nel 2014, degli investimenti della Regione nel settore della mobilità urbana e del trasporto pubblico nelle principali città della nostra regione. Complessivamente negli Accordi di programma 2011-2013 sono previsti **49 interventi (23 milioni di euro di contributo regionale)** e una spesa complessiva prevista di oltre 140 milioni di euro, su cui incide in maniera sostanziosa il Bacino di Rimini per i costi del TRC).

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 multi-canale 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.

Inoltre il sistema prevede gli apparati tecnologici della **piattaforma COIM (Centrale Operativa Integrata della Mobilità)** con sede regionale, le **piattaforme AVM (controllo del percorso dei bus)** nelle centrali aziendali e gli elementi periferici delle postazioni di bacino di Agenzie ed Enti locali per la condivisione/gestione dei dati.

A dicembre 2013 i lavori di installazione degli apparati tecnologici erano in corso di avanzata realizzazione ed **entro il 2014 è previsto il completamento** e il relativo collaudo finale del progetto.

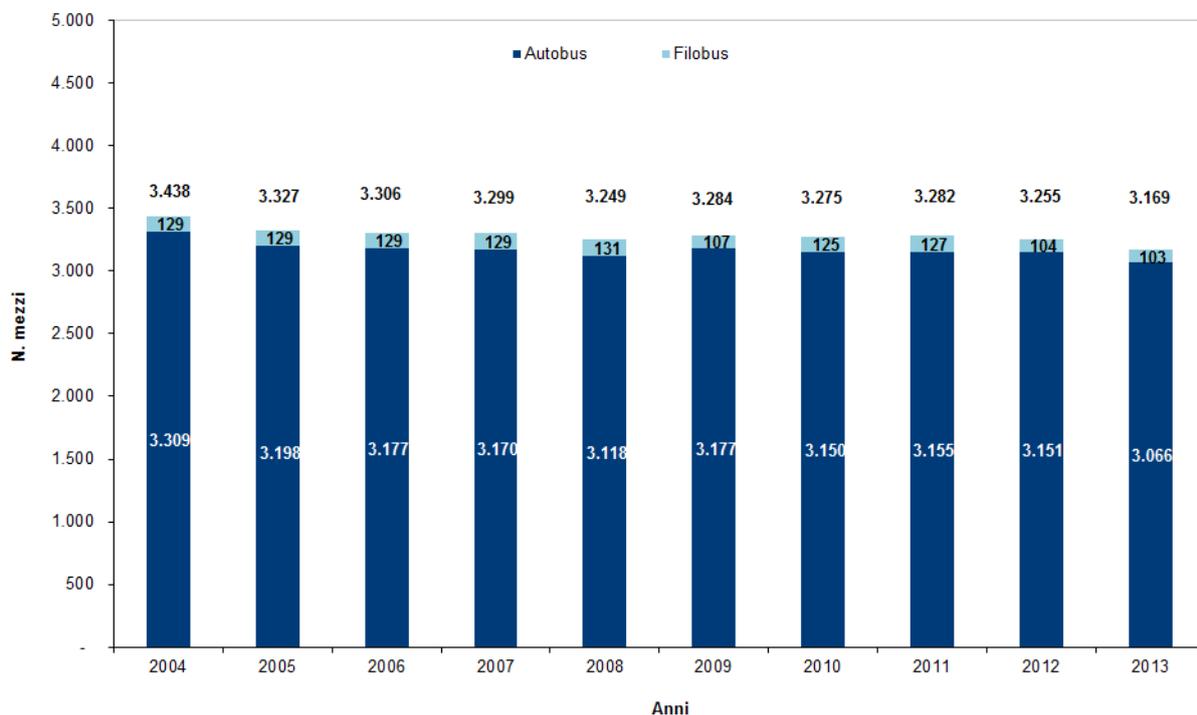


Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2013, ammonta a **3.169 mezzi (di cui 3.066 autobus e 103 filobus)**, con un'età media che, dopo 5 anni di decremento, è tornata a crescere di oltre tre anni, attestandosi **intorno ai 12 anni**. Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato anche a un **netto miglioramento dell'accessibilità ai mezzi**, con un'attenzione particolare alle persone con ridotta capacità motoria. Dei 3.169 mezzi regionali, **1.710 sono già dotati del sistema AVM** per il telecontrollo della flotta.



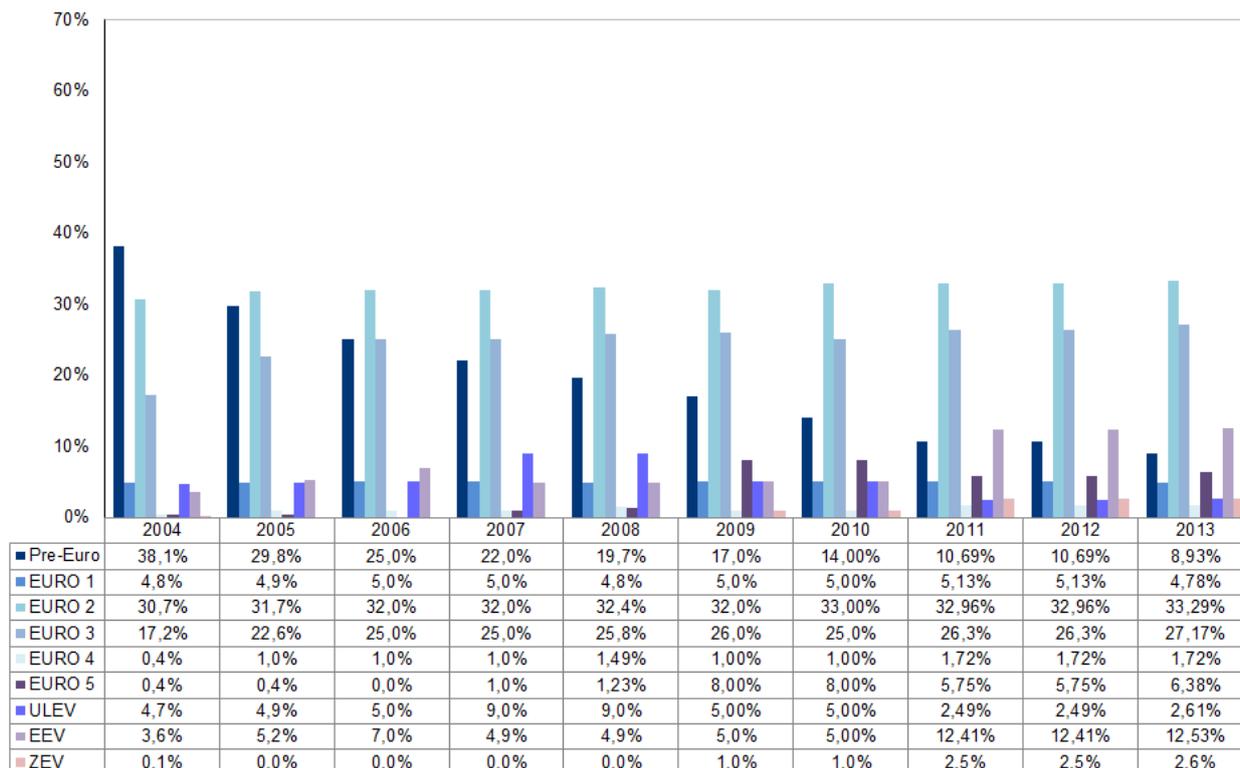
Parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(2004- 2013)



Dal 2004 al 2013 c'è stato inoltre un **aumento dei bus a metano** (dall'8% al 26%) e una **diminuzione dei bus diesel** (dal 70% al 53%), contribuendo in modo significativo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.

Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(2004- 2013)



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

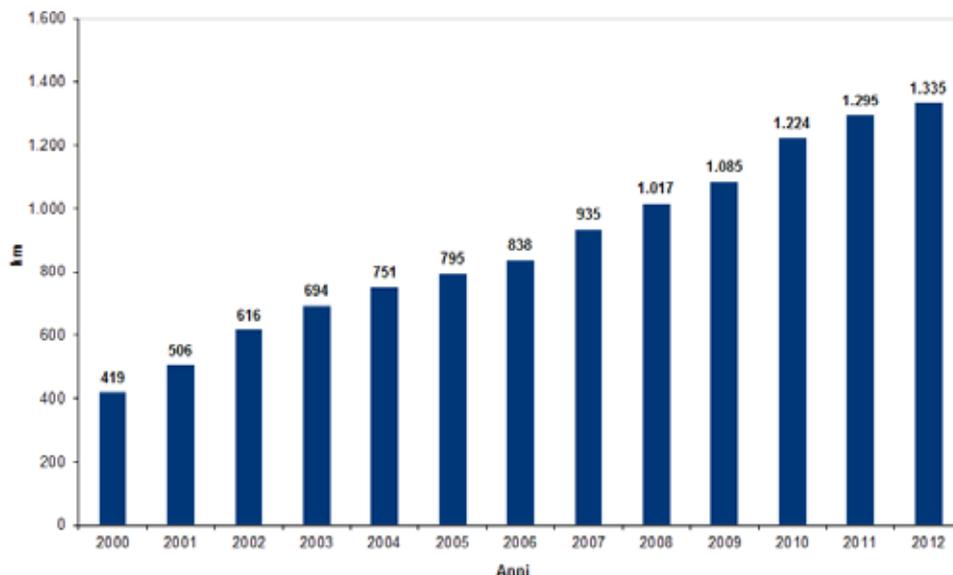
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente 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, si segnala che Emilia-Romagna si registra un



valore tra il doppio e il triplo rispetto a quello nazionale (nel 2013 le persone che hanno utilizzato la bicicletta erano intorno al 9% in regione contro il 3,1 % in Italia). Questo dato si accompagna a un **aumento significativo dei km di piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti **dai 419 km del 2000 ai 1.334,96 del 2012**.

Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(2000-2012)

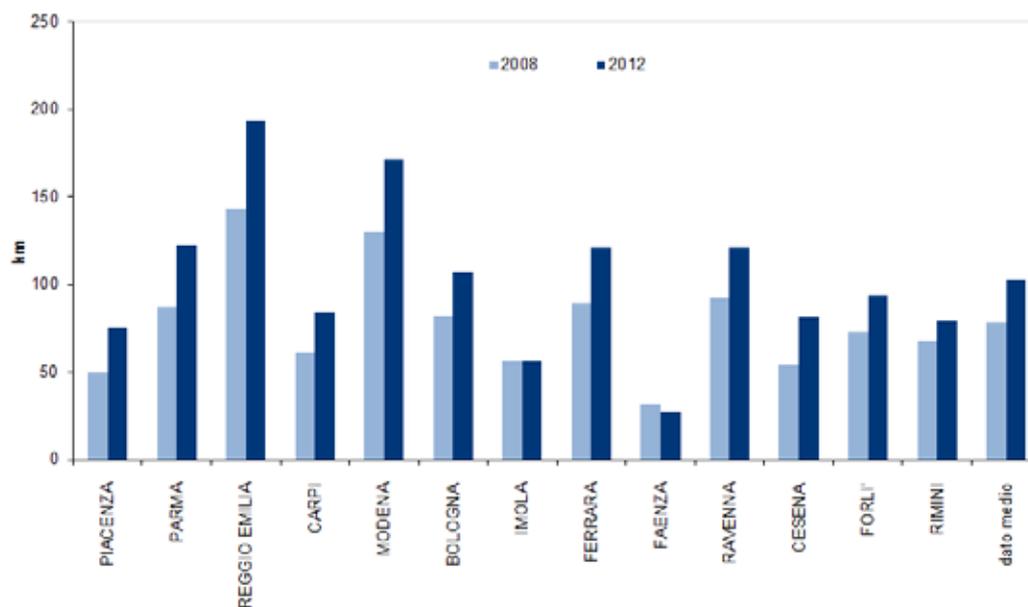


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione, tranne che a Imola, dove risulta stabile. In controtendenza solo la città di Faenza, che registra un leggero calo. La rete ciclabile più estesa nel 2012 si è realizzata

a Reggio Emilia (193 km); seguono, al di sopra del dato medio dei comuni (102 km), Modena (171 km), Parma (122 km), Ferrara (121 km), Ravenna (120 km) e Bologna (107 km); al di sotto della media l'estensione della rete ciclabile negli altri comuni.

Km di rete ciclabile nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti

(Confronto 2008-2012)



In questo settore l'Assessorato Mobilità e Trasporti della 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.

A inizio 2013 si è inoltre aperto un percorso per realizzare una **ricognizione complessiva del sistema regionale di ciclabilità**, in quanto diverse strutture regionali si occupano di questa tematica con approcci differenti. Con l'avvio della ricognizione sono stati censiti **517 interventi/azioni** attuati da tutti i servizi della Regione che si occupano di ciclabilità tra il 1995 e il 2013, per un **costo complessivo di circa 187 milioni di euro**, a fronte di un **cofinanziamento regionale di circa 68 milioni di euro**. Il monitoraggio, che si concluderà nel 2014, valuterà e metterà a confronto, oltre agli aspetti economico finanziari, i differenti approcci e aspetti che compongono il tema della mobilità ciclopeditone nei vari settori, oltre a creare un primo quadro conoscitivo



completo di quanto realizzato con il cofinanziamento regionale sul tema. Tutto questo in attuazione del "Protocollo d'intesa 2009" e del "Tavolo permanente per lo sviluppo della mobilità ciclopeditone", oltre che come approccio propedeutico alla pianificazione della rete regionale degli itinerari ciclabili.

La Regione, oltre a finanziare le infrastrutture ciclopeditone, promuove **iniziative e attività che incentivino una più diffusa "cultura ciclabile"** e l'effettivo utilizzo della rete regionale. La **rete regionale pianificata è di circa 3.802 km**, di cui 1.425 km relativi alla rete regionale di Bicalitalia ed Eurovelo. Su quest'ultima rete sono indicate anche due proposte di nuovi percorsi per circa 238 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, per favorire il cambiamento dei comportamenti individuali a favore della mobilità lenta e in particolare di quella ciclopedonale. Nel corso del 2013 è proseguita l’attività del Tavolo permanente della mobilità ciclopedonale, con incontri con le Associazioni che hanno firmato questo accordo.

Un altro fronte che vede impegnata la Regione sono le **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**. Progettati e coordinati dalla Regione nei comuni capoluogo di Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena e Rimini, le iniziative comprendono interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola individuati e attualmente in fase di conclusione. Il progetto ha avuto la collaborazione di CAMINA e il supporto dei Centri di Educazione alla sostenibilità per gli aspetti di partecipazione. Complessivamente le risorse attivate per la realizzazione dei percorsi pedonali casa-scuola (segnaletica verticale e orizzontale, messa in sicurezza di incroci, illuminazione stradale, riqualificazione di sedimi di percorsi ciclopedonali, riqualificazione di attraversamenti pedo-

nali, interventi di moderazione di traffico, ecc.) sono state di **2.036.900 euro**, a fronte di un cofinanziamento regionale di 499.500 euro e un contributo da parte dei Comuni di 1.537.400 euro.

Nel corso del 2013 è proseguito inoltre l’aggiornamento dei dati per il completamento della georeferenziazione degli attrattori della rete regionale ciclopedonale esistente all’interno dell’**Atlante MOKA dell’intermodalità bici-treno**. Il censimento effettuato sul numero e sul tipo degli attrattori rilevanti presenti nell’intorno dei 2,5 chilometri dalle stazioni oggetto di indagine, ne ha evidenziato complessivamente **1.526**, situati a distanza ciclabile dalle Stazioni ferroviarie. La rete dei poli attrattori consentirà di verificare l’effettiva intermodalità del sistema di ciclabilità. Nell’atlante inoltre è stato inserito anche il sistema regionale di bike sharing “Mi Muovo in bici”, con la possibilità di visualizzare le postazioni. Sempre per incentivare l’intermodalità treno-bici, si è lavorato a una **ricognizione degli itinerari ciclopedonali realizzata insieme agli Enti Parco e ai Consorzi di bonifica**.

Nel 2013 la Regione, in collaborazione con Fiab Onlus, ha confermato il “**Sistema di segnaletica/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale per l’ambito urbano, extraurbano, turistico, naturalistico-paesaggistico**”, per incentivare la riconoscibilità e la continuità territoriale della rete ciclopedonale regionale e promuovere anche la valorizzazione del paesaggio e del sistema turistico regionale.



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 PM_{10} , i **valori limite** sono di 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$ come media annua e di 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$ 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 $\mu\text{g}/\text{mc}$)

PM_{10}	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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per più di 35 giorni l'anno
$PM_{2,5}$	2015	Note
Media annuale	25	Previsto un valore limite indicativo di 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 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.

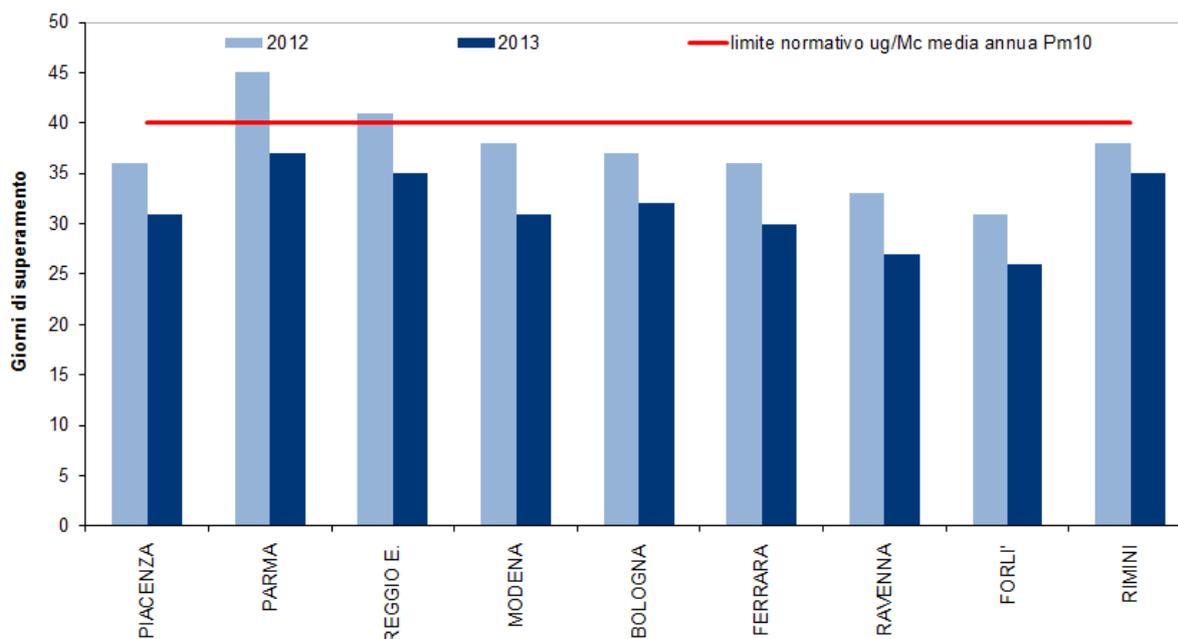
Il valore della **media annua di PM₁₀** nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti rimane, anche nel corso del 2013, **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m³**, con un leggero miglioramento della media dei valori, che passa dai 32,9 ai 30,7 µg/m³.

Il dato relativo alla media dei giorni di supera-

mento del PM₁₀ nelle realtà urbane si mantiene invece **al di sopra dei 35 giorni di superamento del limite**, tranne che per il valore rilevato nel 2013 nelle stazioni urbane poste sulla viabilità secondaria. Nell'ultimo biennio i giorni medi di superamento nelle stazioni urbane poste sulla viabilità principale passano dai 56,8 del 2012 al 47,6 del 2013.

Guardando a **livello delle singole realtà urbane**, si evidenzia che nel corso del 2013 **nessuna città fa rilevare il superamento del limite del PM₁₀**; in particolare, nell'ultimo biennio, è Parma a realizzare i miglioramenti più significativi passando dai 45 ai 37 µg/m³. Anche Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Ravenna registrano un calo significativo.

Media annua del PM₁₀ nelle 13 città con popolazione superiore a 50.000 abitanti (2012-2013)



Restano tuttavia i **livelli di criticità per il numero di superamento dei limiti giornalieri**: nel 2013 il valore limite normativo giornaliero del PM_{10} di $50 \mu\text{g}/\text{mc}$ è stato **superato 51 volte** nella media delle 13 città maggiori. Nell'ultimo biennio si registrano significativi cali a Reggio Emilia (-52 giorni di superamento), seguita da Parma (-35 gg) e Ferrara (-26 gg).

Nel 2012 la Regione ha avviato il percorso verso l'elaborazione del **nuovo Piano regionale integrato per la qualità dell'aria** (PAIR 2020), 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 per 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)

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.

La Regione ha inoltre stanziato **oltre 13,1 milioni di euro** agli oltre 90 Comuni che hanno adottato le misure previste dagli Accordi per la qualità dell'aria, per le **trasformazioni dei veicoli da benzina a gpl/metano**, dalla classe ambientale pre-euro fino agli euro 5. A dicembre 2013 risultavano trasformati **oltre 30.700 veicoli**.

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 ed è terminato a giugno 2014. Ha avuto 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 un modello efficiente di gestione del trasporto pubblico locale. La Regione ha contribuito alla condivisione di buone pratiche ed esperienze sulla governance del TPL;

- * **I.MO.S.M.I.D.**, è partito a settembre 2010 durante la settimana europea della mobilità e si è concluso ad agosto 2013. Nell'ambito del Programma LIFE+Environment Policy and Governance, aveva 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;
 
- * **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 è concluso a dicembre 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".

Per 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 un'innovativa infrastruttura di ricarica operativa in tutte le province. Ad oggi sono **operativi circa 150 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 principali Comuni 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, Ferrara, Forlì, Formigine, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna e Reggio Emilia, ma l'accordo è aperto a tutte le Amministrazioni comunali che vorranno partecipare. Su iniziativa degli Enti locali sono stati installati punti di ricarica interoperabili anche nei comuni di Formigine e Maranello.



Il mobility management

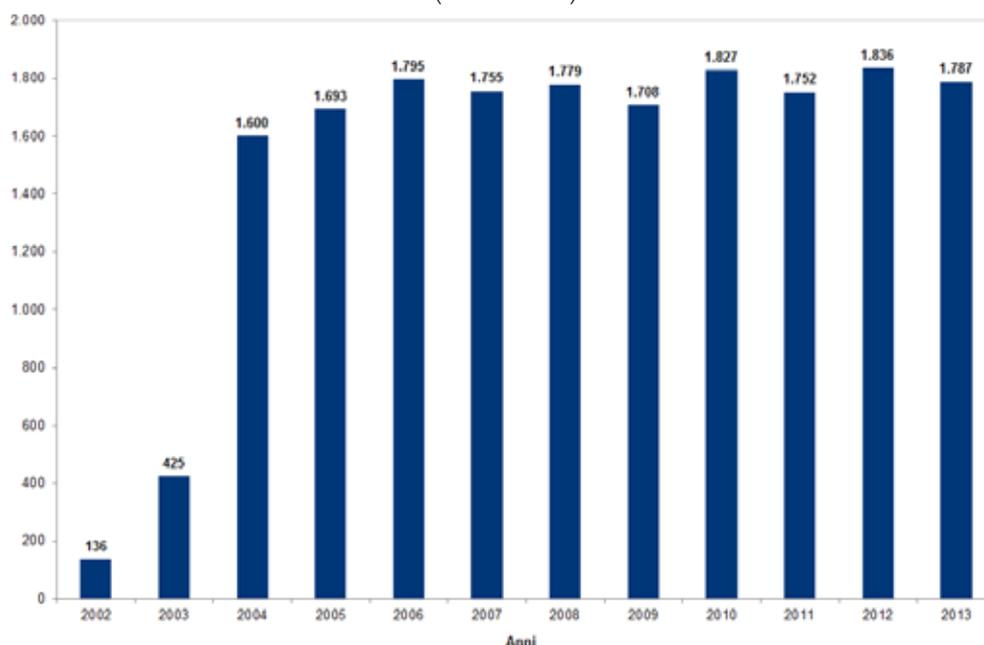


La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a **incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico**, della bicicletta e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal Piano per la Mobilità aziendale, approvato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

mobility management svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.340 abbonamenti sottoscritti nel 2013** (1.892 autofiloviari e 448 ferroviari relativi a Trenitalia), su un totale di circa 3.000 collaboratori. Guardando più nello specifico i dati sugli abbonamenti TPER, 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
(2002-2013)



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 TPER di Bologna. Nel 2013 il numero di iscritti a questo servizio è stato di **31 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**, collocati opportunamente in luoghi idonei di ricovero e ricarica.

Tra le attività straordinarie svolte nel 2013 si ricorda la procedura relativa al **rimborso del mese gratuito Trenitalia ai collaboratori regionali**.

Per attuare il Piano della Mobilità aziendale, anche nel 2013 sono state realizzate numerose **attività di informazione e di comunicazione**, svolte attraverso differenti strumenti. Tra queste si ricorda che, a partire dal 2009, la Regione partecipa in collaborazione con il Comune di Bologna agli eventi della Settimana europea per la mobilità sostenibile (European Mobility Week), organizzando in particolare l'evento **"Vengo al lavoro con la bici"** nel Piazzale Renzo Imbeni, rivolto ai lavoratori regionali e dell'area Fiera.



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 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**; sviluppo di un progetto per la migliore riconoscibilità e il segnalamento delle stazioni; acquisto di nuovo materiale rotabile dedicato al servizio ferroviario del bacino bolognese; estensione della rete filoviaria lungo le direttrici portanti della rete del TPL e riqualificazione della stessa rete; acquisto 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, avvenuta nel 2010 da parte del Comune di Bologna, 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, presentato il 10 luglio 2013, attualmente in fase istruttoria.

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. Entro l'estate 2014 è prevista la consegna del primo veicolo.

Infine il **bacino di Modena è interessato dal progetto di Metrofilovia**, nell'ambito del Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena e dei comuni limitrofi. 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. E' 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

266 stazioni attive, di cui 11 in territorio lombardo



9 incidenti sulla rete ferroviaria regionale nel 2013



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



Oltre 900 treni al giorno



18,1 milioni di treni*km + 1.300 bus*km sostitutivi nel 2013



Circa 42,5 milioni di passeggeri all'anno e circa 143.000 al giorno sui servizi ferroviari di competenza regionale



114,6 milioni di corrispettivi contrattuali nel 2013 al CTI per l'erogazione dei servizi ferroviari



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



107 milioni di euro di ricavi da traffico

1.705 addetti del settore ferroviario regionale (Trasporto + Rete)



I dati economici relativi al 2013 sono preconsuntivi

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 2013 **un'offerta ferroviaria complessiva di 18.100.000 treni*km (oltre a circa 1.300 bus*km sostitutivi)**, per un **corrispettivo annuo di 114.600.000**.

Inoltre sono state intraprese 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.

La Regione Emilia-Romagna, come già citato, ha affidato nel 2008 i servizi ferroviari di propria competenza con **gara ad evidenza pubblica**, trovandosi ad

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



essere una delle poche Regioni ancora con un Contratto non definito in accordo diretto con l'impresa di trasporto, e l'unica ad avere messo in gioco l'intera sua offerta. **Nel 2013 ha avviato le procedure per una nuova gara di affidamento dei servizi**, recependo le prescrizioni di durata massima dei Contratti di Servizio previsti dal Regolamento (CE) n. 1370 del 2007 e portandoli a un **periodo fisso di quindici anni**, con possibilità di proroga in proporzione del 50% al verificarsi delle condizioni previste dallo stesso Regolamento. Scopo di questa modifica è favorire investimenti a lungo termine e permettere tempi adeguati di ammortamento per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

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 **circa 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. Inoltre sono venuti meno importanti investimenti che il Ministero dei Trasporti ha assegnato con cadenza quasi decennale. Tuttavia gli sforzi in corso sono comunque in grado di garantire un buon salto qualitativo.

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. La stazione AV del nuovo nodo è stata **aperta al pubblico nella metà del 2013**, anche se alcuni lavori infrastrutturali proseguono anche nel 2014.

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 riconfermato nel mese di aprile 2013.

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**. Oltre agli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile è continuata anche l'azione per **ammodernare e migliorare il comfort dei treni esistenti**, dotando le carrozze di aria condizionata, di impianti di diffusione sonora per le comunicazioni agli utenti e ammodernando i sedili e gli scomparti. Di particolare rilievo è anche il piano in atto per dotare sia il materiale rotabile che le linee della rete regionale dei più moderni sistemi di sicurezza.



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

Il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati per l'erogazione dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna – in vigore dall'1 luglio 2008 - oltre a specificare il "programma di esercizio" annuale da offrire agli utenti, definisce gli **standard qualitativi di puntualità e affidabilità**, di pulizia dei mezzi e delle stazioni, di ottimizzazione delle relazioni con l'utenza, con particolare riguardo agli aspetti legati all'informazione e al comfort.

Il Contratto prevede riduzioni del corrispettivo contrattuale e l'applicazione di specifiche "**penali**" per il mancato rispetto degli standard qualitativi e per la minore quantità di servizi erogati, penali che vengono destinate all'aumento dei servizi e, dal 2005, a interventi a favore degli utenti.

Per controllare il rispetto degli standard previsti dal contratto, la Regione svolge un'attenta e metodica attività di monitoraggio sulla **qualità erogata sui treni e nelle stazioni**, attività che dal primo febbraio 2012 è stata 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. 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:

- ♣ **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, la rilevazione e l'elaborazione, tramite piattaforma integrata online, 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

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. Di seguito 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.

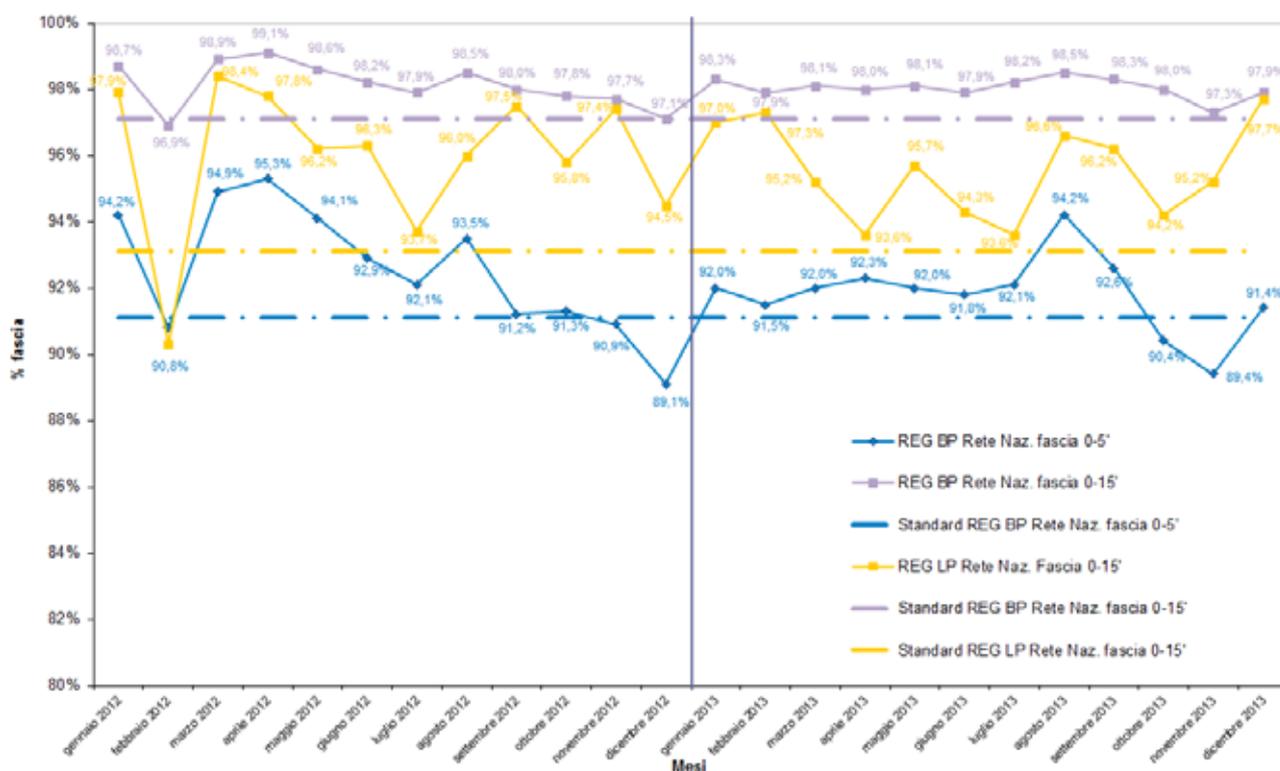
♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza (B.P.)** in fascia 0-5' e 0-15', nel 2013 c'è stato un peggioramento, rispetto al 2012, del primo semestre, che raggiunge il suo massimo in marzo con una differenza di tre punti percentuali per poi riallinearsi e in alcuni casi migliorare nel secondo semestre;
- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza (L.P.)** in fascia 0-15', nel 2013 l'andamento peggiora rispetto all'anno precedente con scostamenti anche rilevanti fino a quattro punti percentuali.



Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale

(Gennaio 2012 - Dicembre 2013)

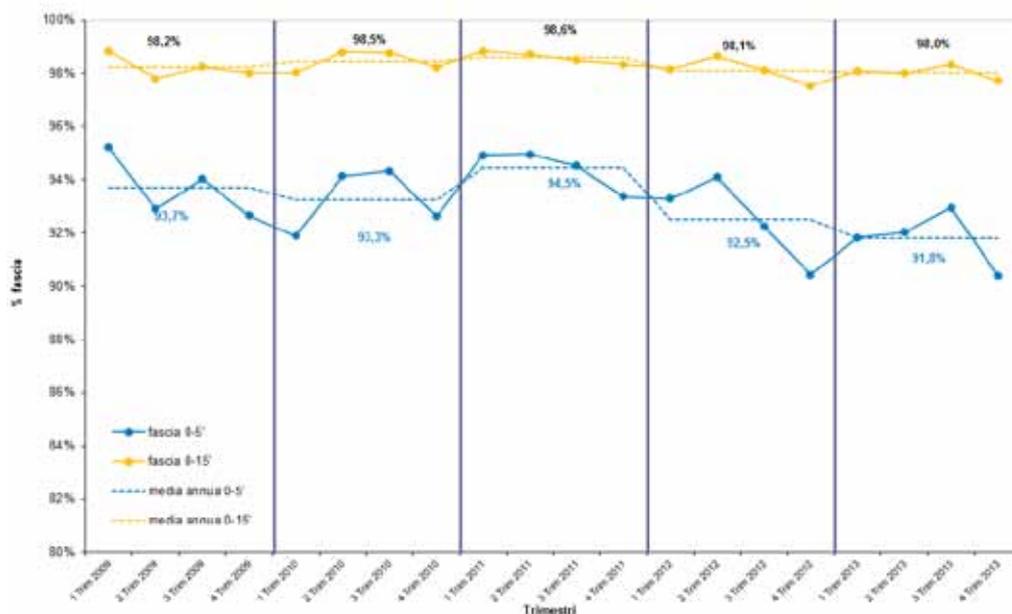


Il confronto con i **dati di puntualità dei trimestri tra il 2009 e il 2013** evidenzia un andamento costante con una tendenza nel secondo semestre del 2012 a un peggioramento, che continua a protrarsi nel 2013 soprattutto per i treni regionali a Breve Percorrenza. Infatti, da una media del 94,5% di

puntualità della fascia 0-5', si assiste a un calo di 2 punti percentuali nel 2012 e di ulteriori 0,7 punti percentuali nel 2013. La lunga percorrenza ha risentito in maniera minore di questo calo, risultando infatti sempre compresa, dal 2009 al 2013, tra il 95,5% al 96% di media annua.

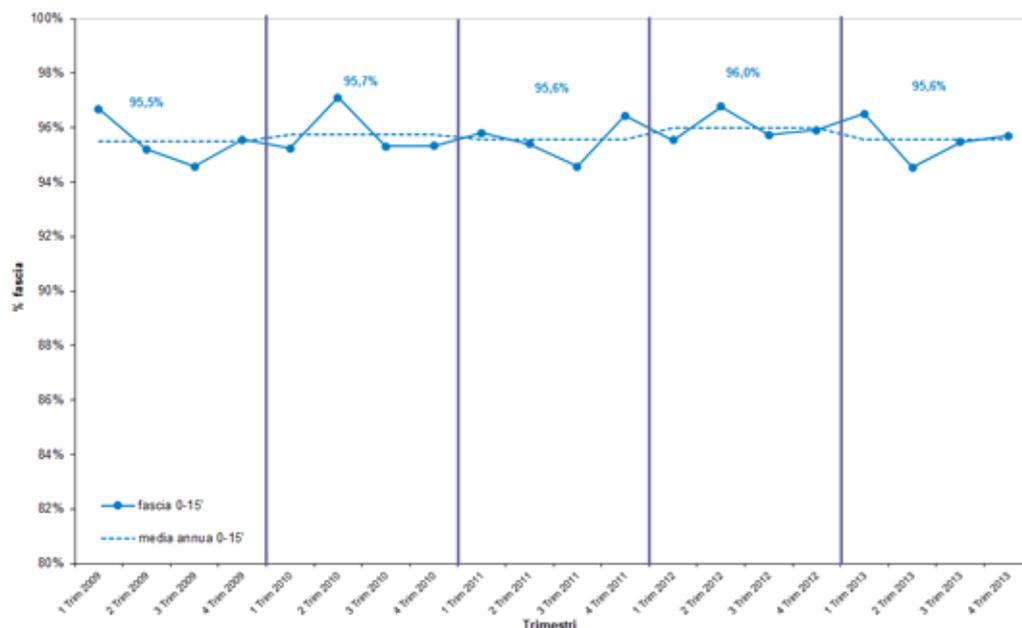
Rete Nazionale puntualità - Regionali a Breve Percorrenza

(Confronto trimestrale 2009-2013)



Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

(Confronto trimestrale 2009-2013)

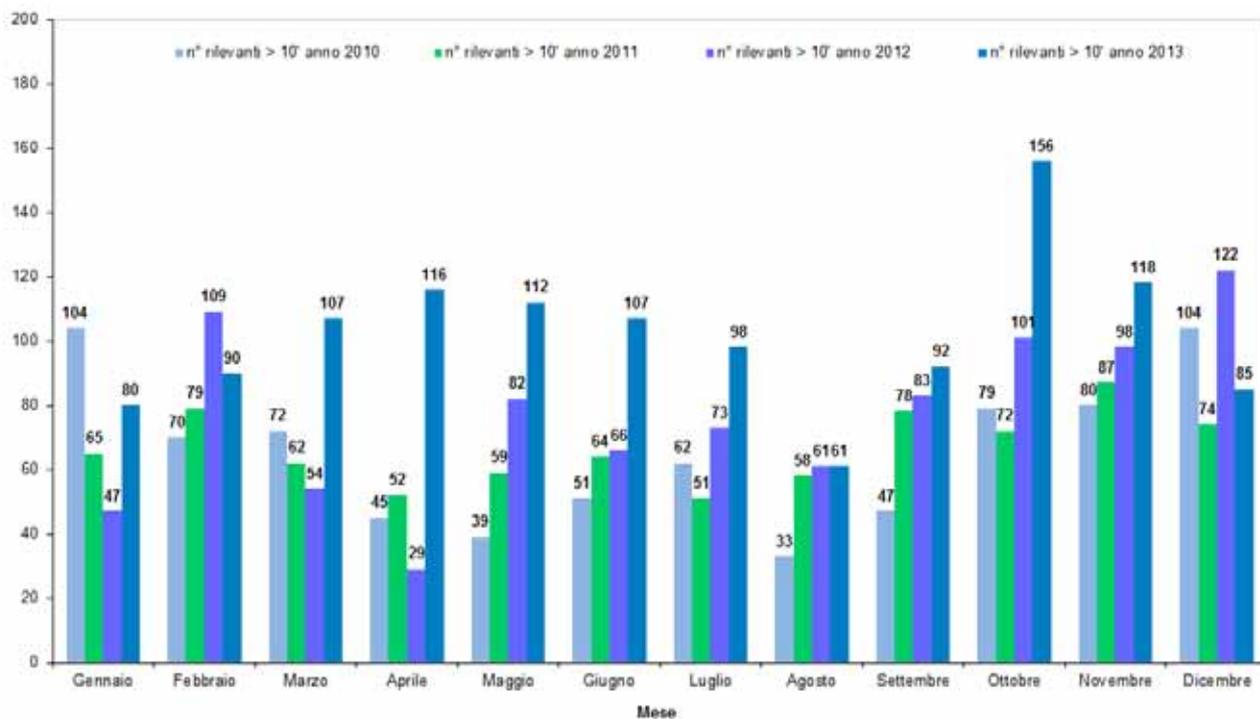


Nella figura seguente è riportato un confronto tra i **treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché collocati in **"fascia pendolare"** e notevolmente frequentati dagli utenti) sulla Rete Nazionale che hanno superato i 10' di ritardo

dal 2010 al 2013. Si assiste a un aumento dei casi di ritardo (portando nel complesso il 2013 a 1.222 casi rispetto ai 925 dell'anno precedente) e del 32% dei treni rilevanti con superamento del ritardo dei 10'.

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

(Confronto 2010-2011-2012-2013)

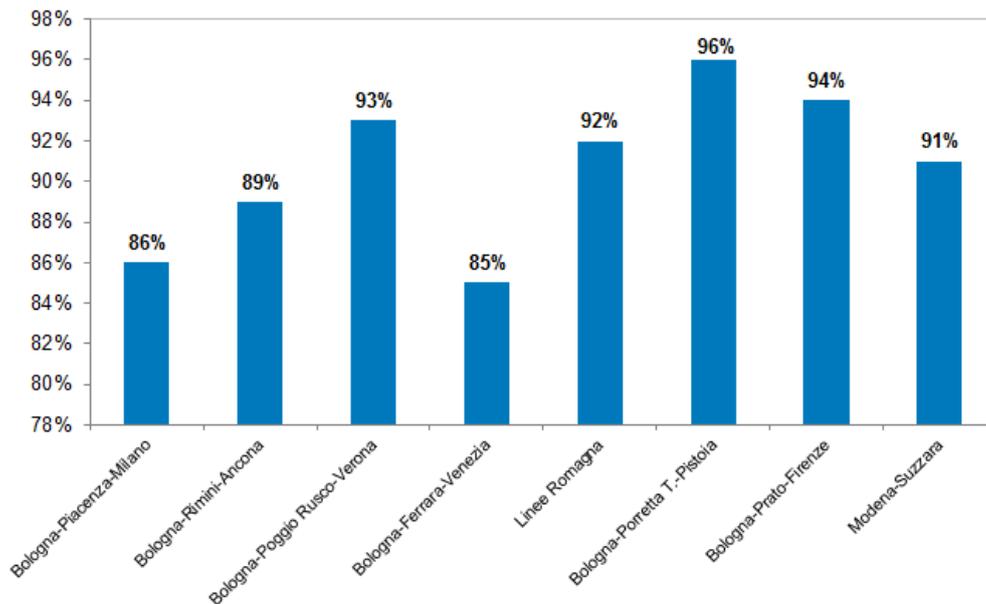


Di seguito si riporta inoltre una sintesi relativa alla **media annuale di puntualità su alcune delle principali linee nazionali**. I dati, a differenza di quelli sopra riportati, che si riferiscono ai soli treni del Contratto di servizio della Regione Emilia-Romagna, **prendono in considerazione tutti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



Rete Nazionale puntualità - Linee afferenti il Nodo di Bologna

(Puntualità fascia 0-5' - 2013)



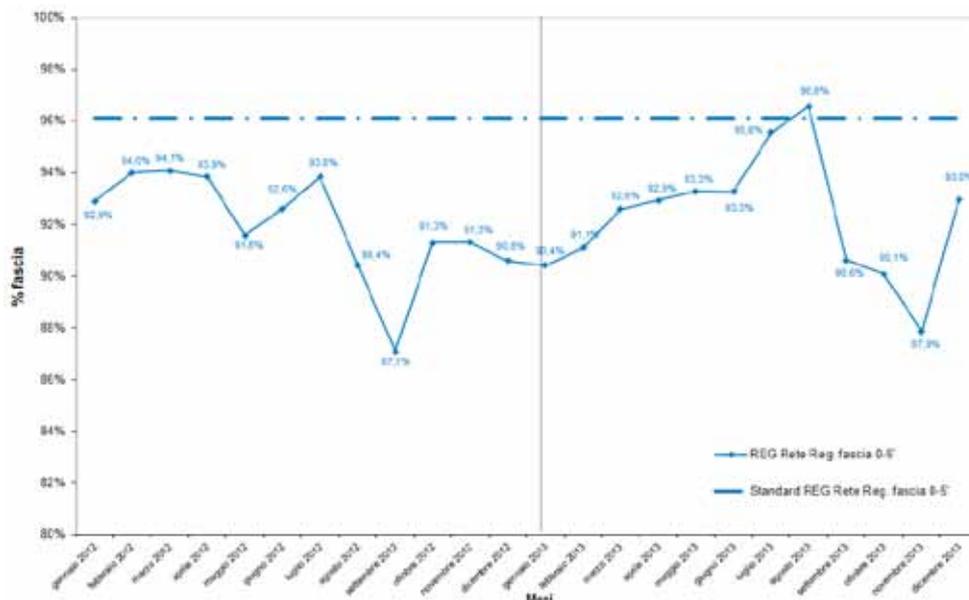
♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di ritardo 0-5' i **dati sono in miglioramento**: i livelli di puntualità risultano sempre al di sotto degli standard contrattuali, con una tenuta per i primi

mesi dell'anno e con un superamento dello standard solo nel mese di agosto 2013, ma con un peggioramento nei due mesi successivi. Nel complesso la situazione è migliorata rispetto al 2012.

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

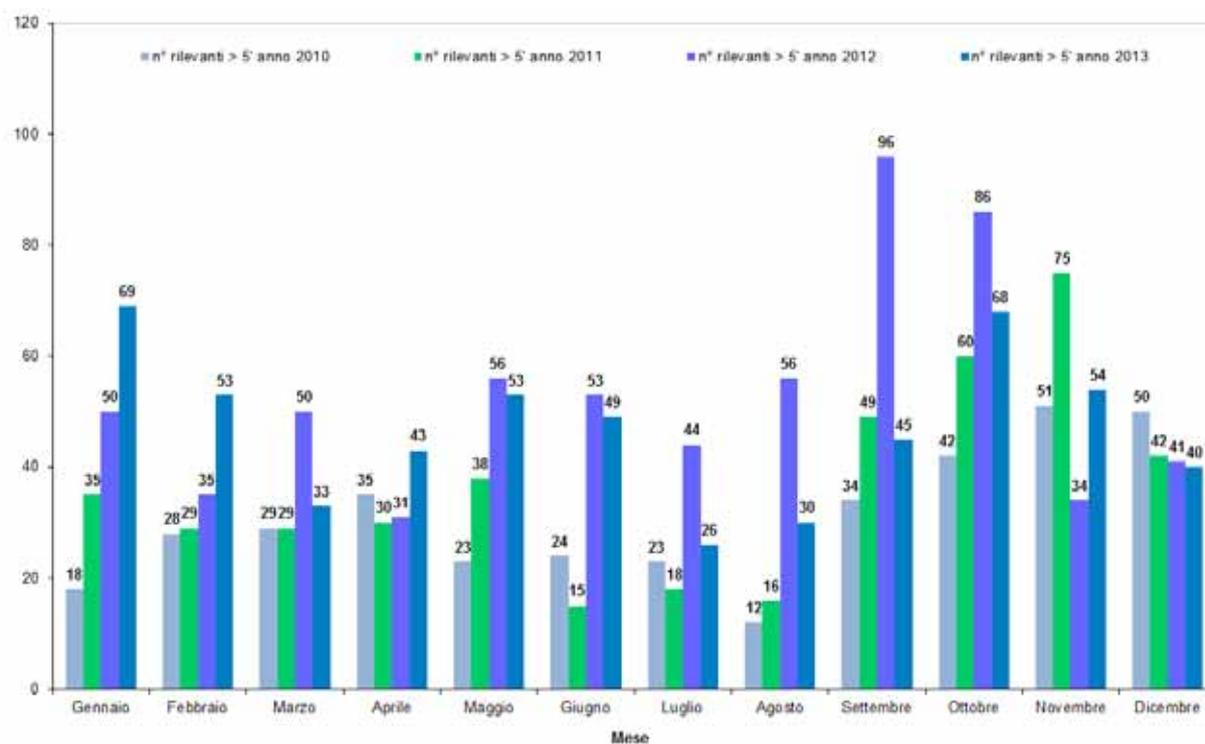
(Gennaio 2012-Dicembre 2013)



Nella figura seguente viene riportato un confronto tra i treni "rilevanti" che hanno superato i 5' di ritardo dal 2010 al 2013. Si assiste in questo caso a un **miglioramento della situazione** e a un calo dei casi di ritardo soprattutto a partire dal mese di marzo. Nel complesso sulla rete regionale ci sono stati, nel 2013, **565 casi di ritardo** rispetto ai 632 del 2012, con un calo di circa l'11%.



Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'
(Confronto 2010-2011-2012-2013)



Affidabilità

L'affidabilità del servizio ferroviario (analizzata sia sulla base dei report mensili del Consorzio Trasporti Integrati che sulle segnalazioni e sul monitoraggio diretto, svolto della Regione) riguarda **tutti i treni 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.

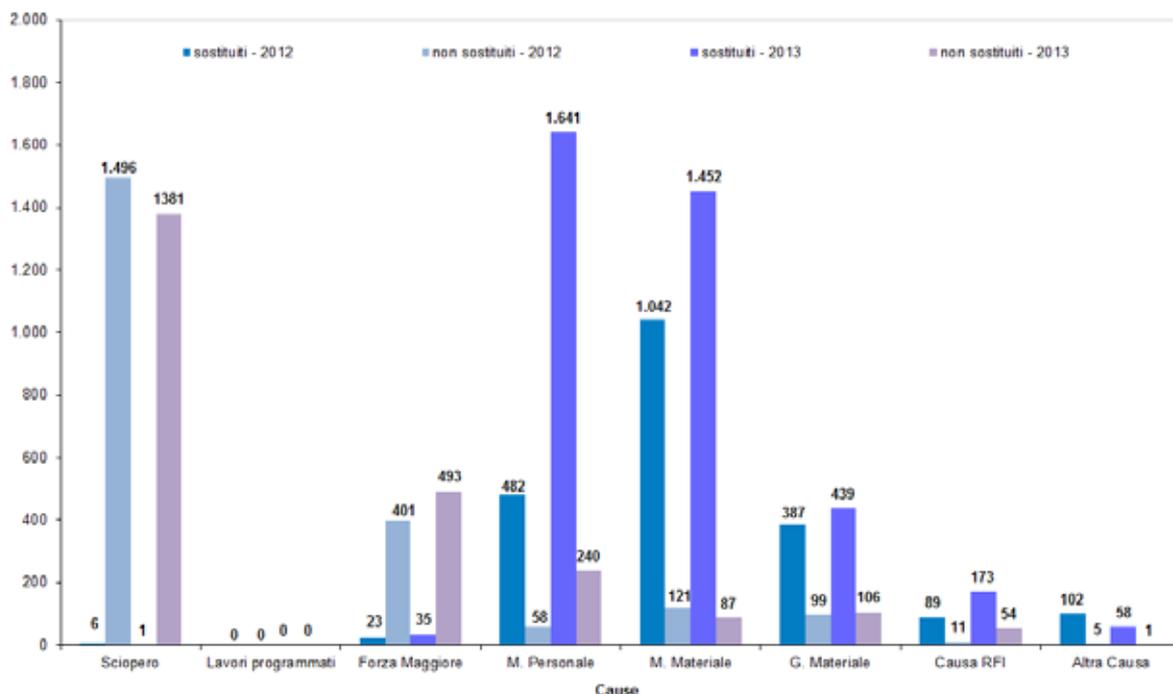
Per quanto riguarda la **Rete Nazionale, nel 2013 sono circolati 190.460 treni** e ne sono stati **soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 6.161**, pari a circa il 3,2% dei treni programmati. Nel 2012 si

erano registrate soppressioni, senza considerare il mese di febbraio caratterizzato dall'evento neve, per il 2,4% dei treni programmati. Dei 6.161 treni soppressi:

- ♣ **3.799 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi a "mancanza di personale" e "mancanza di materiale" (la prima risulta in forte crescita rispetto al 2012 di oltre tre volte, così come anche la seconda risulta in aumento rispetto al 2012). C'è un peggioramento dell'affidabilità rispetto al 2012, anche se comunque le percentuali in gioco sono molto limitate rispetto alla totalità del servizio;
- ♣ **2.362 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta comunque in lieve calo rispetto al 2012) e per quota minore alla "forza maggiore". Rispetto al 2012 l'aumento maggiore si rileva nei treni soppressi per mancanza di personale con valori comunque molto bassi. Nel complesso c'è un lieve aumento rispetto al 2012.



Rete Nazionale - Treni sostituiti per linea e causa
(2012-2013)



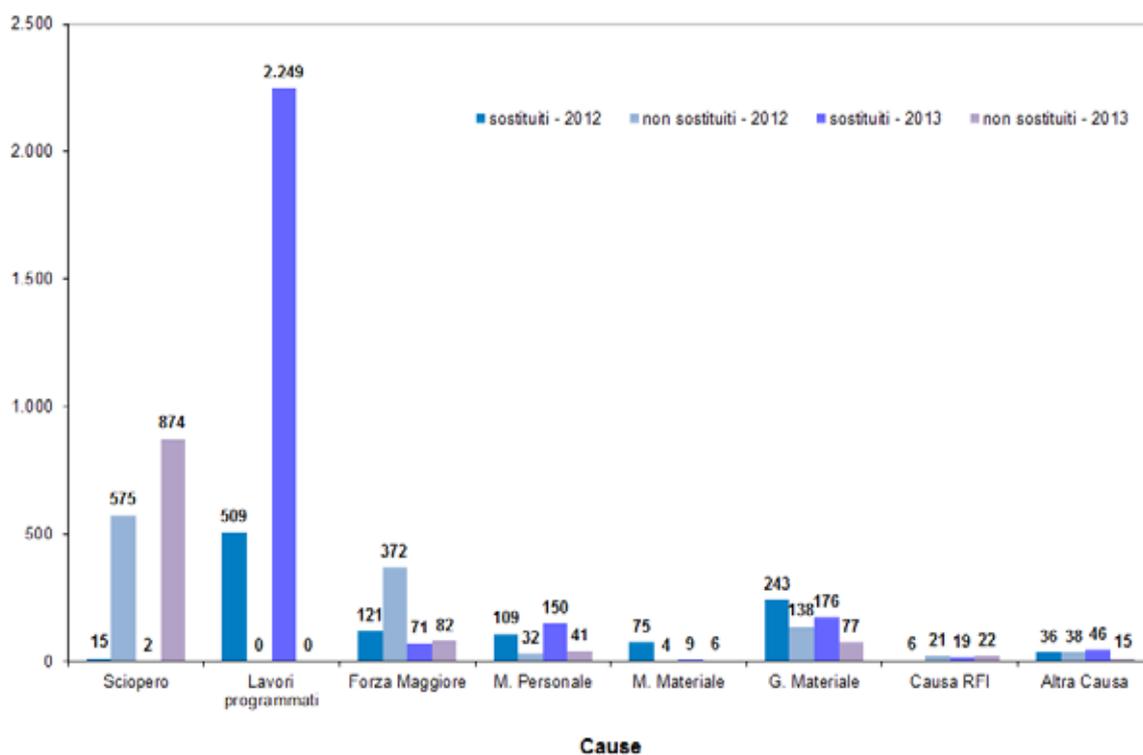
Analizzando le singole direttrici emerge che **la linea più critica in termini di soppressioni è la Modena-Verona**, seguita dalla Porrettana e dalla Parma-Fidenza-Salsomaggiore, per cause dovute principalmente a mancanza di materiale rotabile e di personale. Per i **treni non sostituiti** le direttrici più colpite sono state la Modena-Verona, per la quale si rilevano un elevato numero di soppressioni dovute, tra le altre cause, alla mancanza di personale e alla mancanza di materiale; anche la Bologna-Firenze presenta notevoli soppressioni, dovute tra le altre cause alla mancanza di personale.

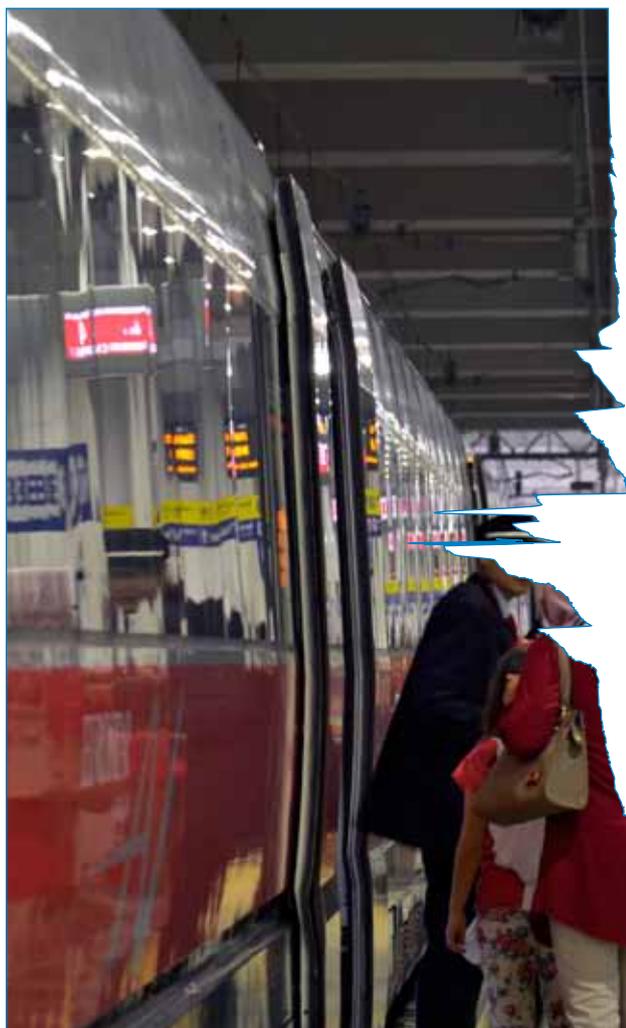
Per quanto riguarda la **Rete Regionale, nel 2013 sono circolati 77.788 treni e ne sono stati soppressi 3.839**, pari a circa il 4,9% dei treni programmati, in notevole diminuzione rispetto al 2,7% del 2012.

Dei 3.839 treni soppressi:

- ♣ **2.722 sono stati sostituiti:** la causa prevalente è dovuta ai "lavori programmati" lungo la Bologna-Vignola, che da soli compongono quasi il totale delle soppressioni. Risultano in calo i treni sostituiti, rispetto al 2012, per guasti o mancanza di materiale rotabile, dovuto all'introduzione dei nuovi treni, e aumentano quelli sostituiti per mancanza del personale;
- ♣ **1.117 non sono stati sostituiti:** la causa prevalente è dovuta a "sciopero". Rispetto all'anno precedente si ha un miglioramento per quel che riguarda le altre cause, ad eccezione della "mancanza personale". Nel complesso c'è un lieve calo delle soppressioni non auto sostituite rispetto al 2012.

Rete Regionale - Treni sostituiti per linea e causa
(2012-2013)





I passeggeri trasportati

I **circa 18,1 milioni di treni*km** offerti dalla Regione nel 2013 e i **1.300.000 bus*km "autosostitutivi"**, a fronte delle riprogrammazioni intervenute negli ultimi anni, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 900 treni circolanti** in media (tenendo conto anche di quelli con diversa periodicità): circa 640 su rete nazionale (di cui 90 effettuati da Tper) e 275 su rete regionale.

I treni circolano in **255 stazioni attive** (sono quindi escluse le stazioni che non effettuano più servizio), ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna. In territorio lombardo ricadono 11 stazioni; di queste, 9 sono sulla Rete Regionale e quindi sono gestite direttamente dalla FER. Nel 2013 sono state aperte le fermate di Bologna Mazzini (9/6/2013), Ferrara Via Boschetto e Reggio Mediolanese (15/12/2013).

I **viaggiatori quotidianamente trasportati**, che utilizzano i treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna, risultano **oltre 145.000**. Nell'intero arco dell'**anno 2013 sono stati circa 42.500.000** (esclusi i passeggeri trasportati su bus sostitutivi).

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 consolidata nell'arco degli ultimi anni, con un aumento significativo nell'ultimo anno, nonostante il non favorevole periodo economico che sta attraversando il nostro Paese.

Riguardo ai saliti/discesi nel giorno feriale medio invernale sulla Rete Regionale, facendo un confronto con i dati 2012, sono in crescita la Bologna-Portomaggiore, la Bologna-Vignola e la Modena-Sassuolo. Restano stabili le linee "reggiane" e la Suzzara-Ferrara, mentre c'è un lieve diminuzione per la Parma-Suzzara e la Ferrara-Codigoro.

Frequenzazione passeggeri Rete Regionale - Media saliti/discesi al giorno

(Confronto 2011-2013)

Linea	Media 2013	Media 2012	2013/2012 % incremento	Media 2011	2013/2011 % incremento
Parma - Suzzara	1.977	2.079	-5%	1.078	83%
Suzzara - Ferrara	1.772	1.763	0%	1.737	2%
Ferrara - Codigoro	991	1.017	-3%	750	32%
Bologna - Portomaggiore	4.626	4.166	11%	3.978	16%
Bologna - Vignola	3.615	3.478	4%	2.720	33%
Modena - Sassuolo	2.585	2.508	3%	2.205	17%
Linee Reggiane	6.271	6.240	0%	6.348	-1%
Totale Rete Regionale	21.837	21.251	3%	18.815	16%

Per la **Rete Nazionale** la figura mostra i dati riferiti ai saliti/giorno, prendendo in considerazione per il periodo invernale l'arco 2000-2013 e per quello estivo 2001-2013.

Saliti/giorno Rete Nazionale
(dal 2008 compresa FER e dal 2012 compresa TPER)
(2000-2013)



Considerando un valore pari a 100 dei saliti nell'anno 2000, **la crescita al 2013, nel periodo invernale, risulta del 19%**, mentre **nel periodo estivo risulta del 28%**. Negli ultimi quattro anni c'è stata, per il periodo autunnale, una stabilità nel dato con una crescita dell'1% nel 2013 rispetto al 2012. Riguardo al valore dei saliti/giorno, nel novembre 2013 per le stazioni di Parma e Piacenza i dati evidenziano una differenza che incide sul dato dei saliti di novembre 2013 per **circa 3.150 saliti/giorno**.

Per la **Rete Nazionale** i valori riferiti al periodo invernale del 2013 dei servizi del trasporto di competenza della Regione Emilia-Romagna si attestano su **circa 123.650 saliti/giorno** (di cui circa 12.000 saliti/giorno effettuati da treni della TPER sulla Rete Nazionale) e su circa 101.000 saliti/giorno nel periodo estivo (di cui circa 8.000 saliti/giorno effettuati da treni della TPER sulla Rete Nazionale).

Per la **Rete Regionale** si stimano **circa 21.500 saliti/giorno**, che portano a oltre 145.000 saliti/giorno in tutta la rete per il solo trasporto regionale.

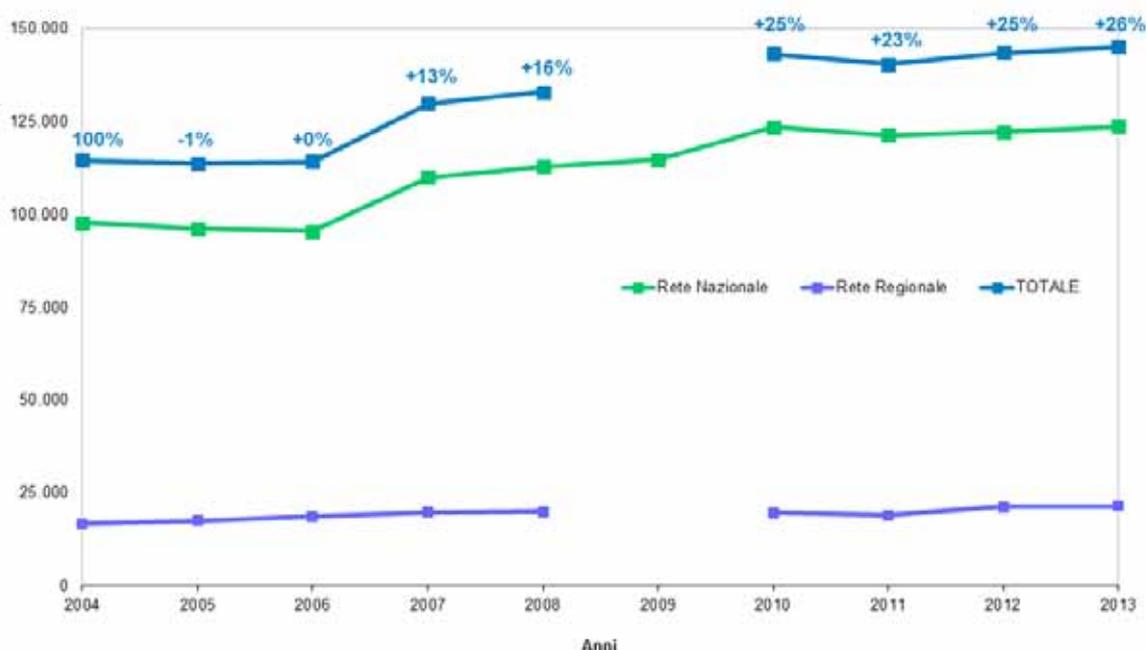
Il trend complessivo dal 2004 al 2013 è in **crescita**

di circa il 26%. Negli gli ultimi tre anni il dato si è mantenuto stabile con una crescita, come già rilevato. Da evidenziare, sulla Rete Regionale, una crescita notevole negli ultimi due anni, pari al 16%.



Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale

(2004-2013)



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.

Nel 2012 l'azione della Regione ha portato a un aumento progressivo della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale, che ha raggiunto il livello di 18.200.000 treni*km.

Nel corso del 2013 sono stati realizzati interventi di riprogrammazione, che hanno portato a un livello sostanzialmente allineato con l'anno precedente con **18.127.000 treni*km**.

Si è trattato di interventi di **aumento dei servizi ferroviari** e di trasferimenti di servizi ferroviari scarsamente frequentati alla competenza del trasporto extraurbano con bus:

- ♣ da giugno 2013: 1 coppia Bologna-Ravenna;
 - ♣ da settembre 2013: 1 coppia Bologna-Milano C.le;
 - ♣ da dicembre 2013: 3 coppie Bologna-Ravenna.
- Sul fronte della riduzione di impegno, la riprogrammazione ha comportato da dicembre 2013:
- ♣ l'effettuazione con bus dei servizi festivi Parma-Suzzara;
 - ♣ la limitazione a Voghera di 4 coppie Piacenza-Torino;
 - ♣ il trasferimento alla competenza di SMTP Parma del servizio Fornovo-Fidenza e Fornovo-Parma;
 - ♣ il trasferimento alla competenza di TEMPI Piacenza del servizio Piacenza-Cremona, diventato effettivo a fine marzo 2014.

Sempre da dicembre 2013, in accordo con la Regione Veneto, si è parzialmente riprogrammata l'offerta Bologna-Venezia, con un sostanziale mantenimento del livello di servizio e una più netta suddivisione delle competenze tra le due Regioni.

Un progetto europeo per l'intermodalità treno-bici



La Regione ha preso parte al progetto europeo **INTER-Regio-Rail**, nato allo scopo di **migliorare il trasporto regionale ferroviario in Europa centrale**.

Il progetto si è formalmente concluso a settembre, mentre le operazioni di rendicontazione si sono protratte fino ai primi mesi del 2014. Nel maggio 2013 si è tenuta a Bologna la conferenza finale del progetto, che ha visto 80 partecipanti provenienti da **7 diversi paesi**.

Il progetto ha focalizzato la sua analisi su tre distinti filoni riguardanti il trasporto ferroviario regionale:

- ♣ **trasporto ferroviario transfrontaliero**: lo studio (basato sulle condizioni specifiche tra Germania e Polonia) ha mostrato che ci sono diversi ostacoli organizzativi e infrastrutturali da superare

Un progetto per l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei



Dal 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 **11 partner provenienti da 7 paesi europei** (Italia, Repubblica Ceca, Germania, Ungheria, Repubblica Slovacca, 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 queste ultime con le altre reti di trasporto ferroviario e di trasporto pubblico.

prima di poter organizzare reali servizi transfrontalieri;

- ♣ **trasporto regionale ferroviario e bisogni specifici di determinate categorie di utenti**: nella provincia di Bolzano è stato sviluppato un progetto sul tema del turismo e nella regione di Stoccarda sul quello del favorire l'accessibilità per gli anziani a questa modalità di trasporto;
- ♣ **trasporto regionale ferroviario e intermodalità**: in Emilia-Romagna è stata sviluppata l'azione pilota del servizio di trasporto con biciclette al seguito su carrozza dedicata e nella regione polacca della Bassa Slesia è stato impostato un sistema di tariffazione integrata tra mezzi di trasporto collettivo pubblici e privati.

Per quanto riguarda la Regione Emilia-Romagna il progetto si focalizza sulla **stazione AV Mediopadana di Reggio Emilia**. Grazie al progetto è stato possibile aggiornare i dati sui flussi nel bacino di riferimento, che è molto esteso e comprende le province di Piacenza, Parma, Modena, Mantova e Cremona. Inoltre sono stati sviluppati degli scenari che hanno consentito di stimare i flussi in base alla tipologia di servizi offerti e ai servizi infrastrutturali.



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 2013 non sono mancate le difficoltà nel rapporto con il Comitato, fino all'autosospensione dei membri con la minaccia, poi rientrata, di autoscioglimento.

Inoltre si è assistito al riemergere di soggetti non rappresentati nel CRUFER, che si sono rivolti direttamente all'Amministrazione regionale per segnalare singoli e ben circoscritti episodi di disagio ferroviario, che sono stati presi in carico e nella maggior parte dei casi risolti.



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; stazione da giugno 2013
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 a giugno 1996 e sono stati ultimati a giugno 2009; l'attivazione all'esercizio commerciale è avvenuta a 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, 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 novembre 2014. 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 sono stati ultimati a giugno 2012 solo per i servizi passanti sui binari interrati, mentre **l'attivazione della fermata dei servizi AV a Bologna** nella stazione sotterranea è avvenuta nel **giugno 2013**.



L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Nuovo"

"Mi Nuovo" 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 Nuovo in bici"
- ★ 1,4 milioni di euro per "Mi Nuovo Tutto Treno" nel 2013

- ★ Circa 300.000 tessere "Mi Nuovo" emesse
- ★ 1.753 tessere "Mi Nuovo Tutto Treno" emesse nel 2013

Principali caratteristiche di "Mi Nuovo":

- ★ **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 Nuovo in Bici e Mi Nuovo Elettrico

Titoli di viaggio venduti nel 2013:

- ★ n. 1.417 "Mi Nuovo"
- ★ n. 2.642 "Mi Nuovo studenti"
- ★ n. 3.908 abbonamenti annuali ferroviari
- ★ n. 3.589 abbonamenti annuali ferroviari studenti
- ★ n. 96 "Mi Nuovo City Più" e "Mi Nuovo City Più studenti"
- ★ n. 29.739 "Mi Nuovo 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 tabacchiere ed edicole
- ★ 56 biglietterie aziendali

I titoli di viaggio integrati "Mi Nuovo"

Il 2013 ha visto proseguire l'impegno della Regione per estendere "Mi Nuovo", il **sistema di tariffazione integrata** che consente alle cittadine e 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. "Mi Nuovo" è in funzione in tutti e 9 i bacini provinciali con **circa 300.000 card emesse**.

I dati sui titoli di viaggio venduti nel 2013 mostrano un sempre maggiore apprezzamento e una fideliz-

zazione 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 Muovo anno"	<ul style="list-style-type: none"> - Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	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 Muovo studenti"	<ul style="list-style-type: none"> - Per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	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 Muovo 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 Muovo Mese"	<ul style="list-style-type: none"> - Di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile - Dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese 	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 Muovo Citypiù"	<ul style="list-style-type: none"> - Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione - Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km) 	Il prezzo è di € 370,00	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER
"Mi Muovo Citypiù studenti"	<ul style="list-style-type: none"> - Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione - Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km) 	Il prezzo è di € 290	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER

Nel 2013 la Regione si è anche impegnata per rafforzare 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. Tra queste, una sezione dedicata sul porta-

le Mobilità della Regione (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo-1>) e il **numero verde 800 388 988 dedicato**.



"Mi Muovo Tutto Treno"

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

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 Muovo Tutto Treno**).

Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

Nel 2013 la Regione ha confermato 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 Muovo 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 Muovo ES*City-IC**, con uno sconto del 20%. Nel 2013 le **carte emesse son state 1.753**.

Abbonamento Mi Muovo Freccia Bianca-Intercity

Sono rilasciati per treni FB 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 mensile FB-IC con estensione regionale** Emilia-Romagna **scontato del 20%** (sia per tutti i collegamenti IC che FB). 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 Muovo AV

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 Muovo 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 Muovo AV**" valgono le condizioni commerciali previste per gli abbonamenti AV. In media, **circa 250 persone** ogni mese usufruiscono di questo vantaggio.



"Mi Muovo in bici"

Anche nel 2013 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 e San Lazzaro di Savena), 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, e a seguire Piacenza e Rimini. Dai mesi di aprile e maggio 2014 inoltre sono in fase di sottoscrizione anche i comodati di Reggio Emilia, Modena e Imola.

Il Comune di Parma e il Comune di Reggio Emilia hanno completato l'adeguamento delle tecnologie di "Mi Muovo in bici" al precedente servizio di bike sharing attivo sul proprio territorio.



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. Si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**. Di conseguenza è stato ridefinito il 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 infrastrutturali 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**



Quasi 23 milioni di euro per la sistemazione di strade provinciali a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi**, di cui quasi 1 milione nel 2013

Circa 170 milioni di euro di risorse regionali destinate alle Province per **interventi di manutenzione straordinaria**, di cui **5,8 milioni nel 2014**



Rete stradale di interesse regionale: oltre 735 milioni di euro (dal 2002 al 2010) destinati a 161 interventi, di cui 134 conclusi, 14 in corso di realizzazione e 13 in fase di progettazione o ancora da avviare



281 postazioni installate su strade provinciali e statali per monitorare i flussi di traffico



1.077.041.344 transiti rilevati da gennaio a dicembre 2013 (-2,85% rispetto al 2009)



1.000 km di strade rimaste all'ANAS: oltre 1 miliardo di opere ancora da realizzare del programma 2007-2011; nel 2013, 7 interventi gestiti da ANAS, di cui 1 concluso e 6 in esecuzione



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): **oltre 10 milioni di euro** di risorse FAS regionali, su un costo totale di 17,5 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



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 oltre 1.300.000.000 euro



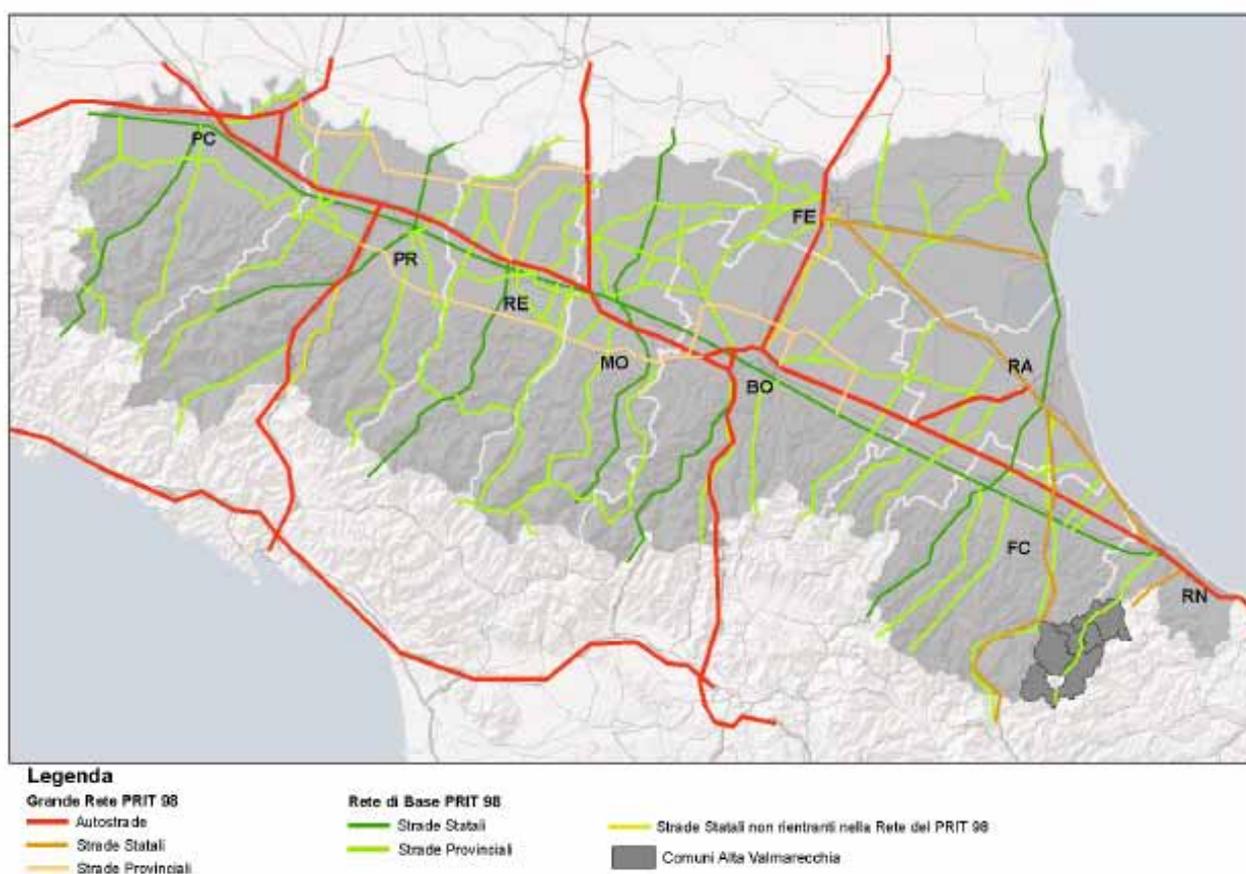
La conoscenza della rete stradale

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), per 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 (si contano circa 410 accessi mensili). È stata realizzata anche l'applicazione per mobile, denominata ER-ARS ed è scaricabile gratuitamente dal catalogo Apple Store



Reticolo della principale viabilità regionale: è costituito dalla rete delle autostrade, strade statali, provinciali e di alcune strade comunali ed è la struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV. Allineato ai contenuti del data base topografico regionale, il reticolo permetterà la restituzione progressiva di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa

Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico: è composto dai dati rilevati da **281 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. Circa **1.100.000.000 di transiti annui rilevati** da quando è entrato in funzione questo sistema di rilevamento (2009-2013). Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "**Flussi online**" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>), con circa 225 accessi mensili

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**

Applicativo mobile delle **Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale:** a completamento delle Linee guida realizzate nell'ambito del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è stata predisposta l'applicazione su supporti mobile e tablet "**ER-segnaletica**", scaricabile da Google Play per supporti con sistema operativo Android. L'applicazione consente di consultare in modo più agevole le Linee guida, il principale indirizzo tecnico della Regione a cui le Amministrazioni locali devono far riferimento per installare la nuova segnaletica. È possibile navigare fra 280 ambiti, 339 segnali, pannelli e simboli e fra 681 relazioni tra ambito e segnale, a seconda delle proprie esigenze

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

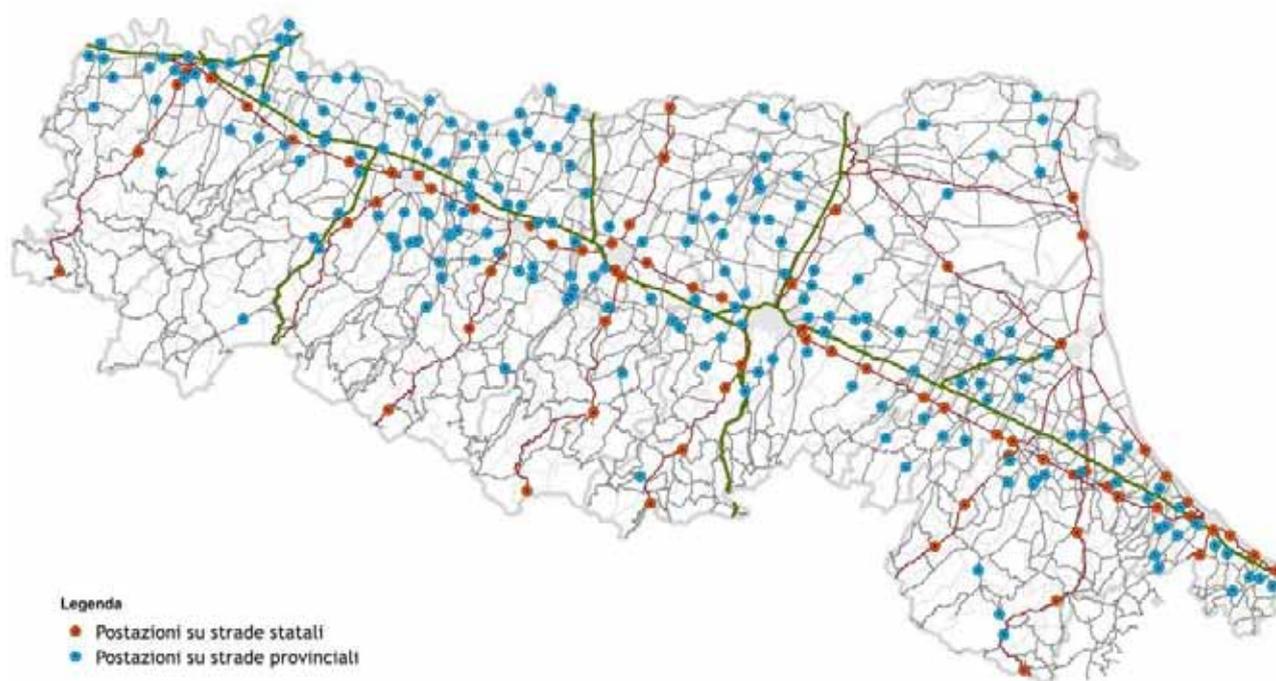
Limiti di transitabilità puntuali e lineari: fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 500 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle 15 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Sono consultabili sul portale Mobilità alla voce "**ARS online**" e tramite l'applicazione per dispositivi mobile e tablet Apple ER-ARS, scaricabile gratuitamente da Apple store, dove i limiti puntuali sono visualizzabili anche su mappa

Trasporti eccezionali TE-online: insieme di informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili. In collaborazione con le Province dell'Emilia-Romagna è stata avviata la realizzazione dell'applicativo "**TE-online**", che gestirà online le autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali, con tempi di rilascio delle pratiche e aggiornamento più veloci e costi di gestione inferiori

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 281 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 2009-2010-2011-2012-2013, risulta, considerando anche l'aumento del numero di postazioni, una **so-**
stan-
ziale **stabi-**
lità **dei** **volumi** **di** **traffico** **leg-**
geri **e** **pesanti**.



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

(2009-2013)

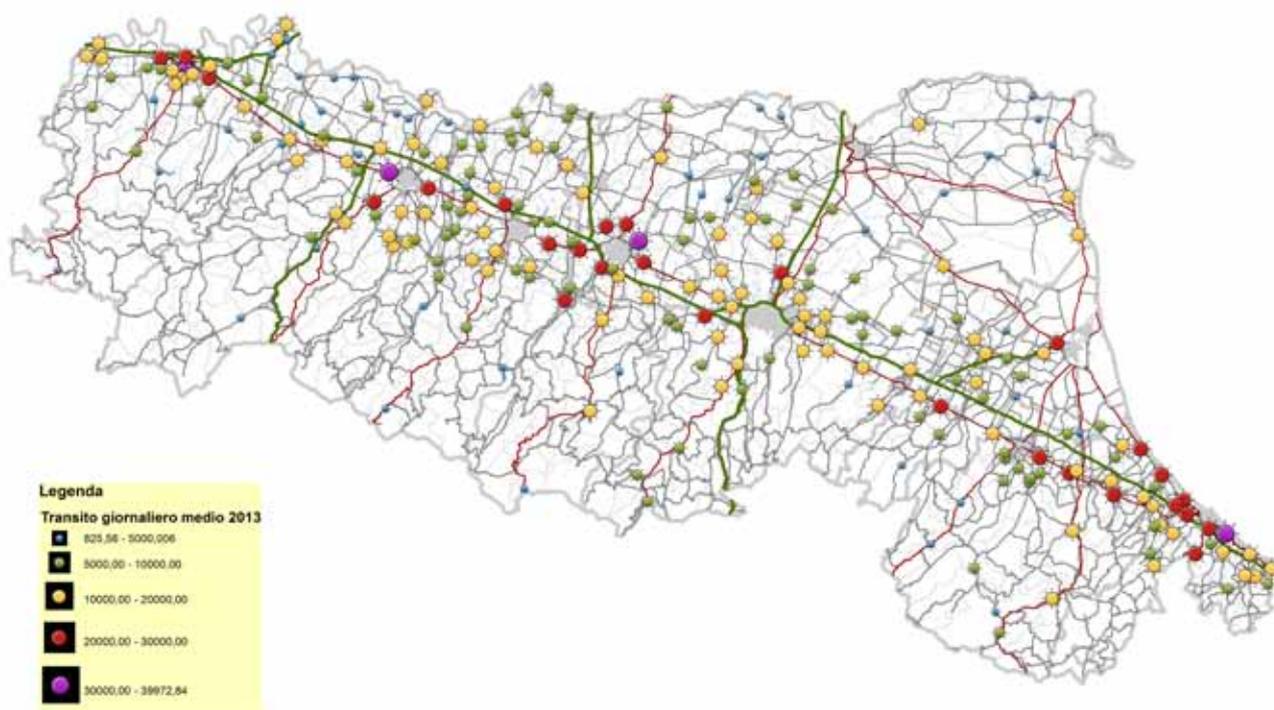
Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	Confronto % 2009/2013
152	BO	SP 569 tra Innesto Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	57.514	58.420	58.784	57.190		
636	PR	SS 9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R	49.138	51.420	50.361			
381	MO	Tangenziale Modena	48.876			50.416		
635	PC	SS 9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6	39.476	39.681		40.074	39.973	-0,25
129	PR	SS 9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)	35.588	37.491	38.263	37.229	38.081	2,29
453	MO	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	35.487	38.202		40.216		
184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	30.899	31.568	31.303	30.426	30.004	-1,39
454	RN	SS 72 tra A14 e tangenziale di Rimini	30.717	30.791	29.928	27.914	27.641	-0,98
149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.430	31.188	31.514	30.669	30.882	0,70
122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	30.337	31.038	31.469	26.617	26.403	-0,80
186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.518	28.827	29.769	28.692	28.909	0,76
25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.411	28.872	28.841	28.682	29.345	2,31
148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.728	28.620	28.102	27.387	27.227	-0,59
244	BO	SP 569 tra Pragatto e Innesto Variante Ponte Ronca	26.611	27.014	27.380	26.290	26.891	2,29
351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	25.176	24.526	24.219	23.349	23.569	0,94
383	RE	Tangenziale Reggio Emilia	25.127	26.242	26.316			
188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.094	26.629	27.014	25.778	26.075	1,15
261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.670	25.020	25.735	24.598	24.126	-1,92
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.353	25.652	25.758	24.435	25.602	4,78
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.235	24.433	24.707	24.348	24.798	1,85
630	FC	SS 9 tra Tangenziale di Cesena (intersezione EXSS71BIS) e intersezione SP304R		24.208	25.020	24.536		
140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	23.798	24.045	24.296	23.851	24.188	1,41
187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	23.568	25.014	24.391	23.464	22.504	-4,09
615	PC	Piazzale Milano (ex SS9) c/o Ponte Po				23.245	23.874	2,71
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.075	23.628	23.665	22.255	22.396	0,63
349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	22.605	25.643	24.916	23.324	23.719	1,69
321	MO	SP 467R tra SP 486R e confine provinciale	22.594	24.574	27.488	28.138		
328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.262	23.161	23.559	23.090	23.283	0,83
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.257	22.846	22.940	21.645	22.050	1,87
239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	21.925	23.028	23.985	23.535	23.225	-1,32
175	FC	SS 3BIS/E 45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate	21.824	22.639	23.641	21.886		
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	21.647	21.805	21.931	21.417	21.902	2,26
391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	21.110	21.703	21.507	19.097	17.379	-8,99
221	PR	SS 9 tra Fidenza e A15	20.904	21.715	22.126	20.959	18.670	-10,92
143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	20.724	21.328	21.677	20.683	20.116	-2,74
352	RN	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	20.659	21.278	21.385	20.593	20.398	-0,95
215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	20.530	21.194	21.495	20.494	21.255	3,71
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	20.505	20.987	20.819	21.234	21.142	-0,43
156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.378	20.219	20.228	19.463	19.780	1,63
344	FC	SS 3BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.355	20.647	21.110	19.557	19.784	1,16
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	20.210	20.254	20.087	19.057	18.855	-1,06
380	RA	SS 309DIR (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo				20.010	20.370	1,80
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.997	20.234	20.166	19.408	19.439	0,16
134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.729	18.826	19.515	19.326	19.378	0,27
146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	19.696	20.003	20.080	18.928	19.365	2,31
130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	19.666	20.109	20.511	20.573	20.482	-0,44

Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	Confronto % 2009/2013
638	RE	SS 9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Illario d'Enza	19.585	20.073	19.787	18.965	18.835	-0,69
151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.538	20.034	20.402	19.847	20.020	0,87
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	19.507	19.791	19.181	17.869	17.780	-0,50
182	RN	SP 258R tra Rimini e A14	19.166	19.491	19.098			
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	18.957	15.985	15.686	14.069	13.817	-1,79
131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	18.925	19.442	19.390	18.546	18.863	1,71
125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	18.710	19.496	19.703	19.287	19.872	3,03
263	RN	Via Adriatica (exSS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	18.622	19.346	20.639	19.776	19.283	-2,49
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	18.612		19.445		19.637	
132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.573	19.272	19.932	19.126	18.370	-3,95
147	MO	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	17.319	17.387	17.841	17.139	17.295	0,91
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	17.293	17.898	17.720	13.877	11.802	-14,95
124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.930	17.046	17.411	17.278	16.402	-5,07
651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)		16.906	16.928	16.041	16.286	1,53
655	RA	SP 253R dal bivio SP302R allo svincolo A14dir a Fornace Zarattini		16.906	16.317	15.391	15.684	1,90
155	BO	SS 9 tra San Lazzaro e Idice	16.824	16.205	15.815	15.409		
654	RA	SP 71BISR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS16		16.693	17.460	14.396	14.393	-0,03
161	BO	SP 568 daTavernelle all'intersezione della SP3	16.304	16.789	17.077	16.522	16.095	-2,58
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	16.295	16.838	16.515	15.484	15.595	0,72
254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.229	16.099	15.682		15.534	
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.220	16.715	16.822	16.009	16.251	1,51
162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.004	16.245	16.875	16.286	16.280	-0,03
123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	15.893	16.323	16.569	15.225	14.875	-2,30
612	PR	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	15.804	16.306	16.607	15.405	15.897	3,19
219	PC	SS 9 tra Fiorezuola d'Arda e Pontenure	15.653	15.848	16.012	15.573	15.508	-0,41
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	14.863	-1,69
128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	15.419		16.204	16.458	16.470	0,07
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Loc. Pratissole (c/o Scandiano)	15.171	15.294	15.348	15.099	15.273	1,15
288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	14.955	15.315	15.561	15.097	14.977	-0,80
323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	14.940	17.981	18.993	18.997		
242	MO	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	14.860	14.791	14.903	14.173	14.047	-0,89
269	MO	SS 12 a Medolla	14.578	15.147	15.098	16.032	17.153	6,99
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP11 c/o San Pietro in Casale	14.426	14.878	14.781	14.439	14.789	2,43
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.230	14.749	14.560	13.903	13.989	0,62
397	PR	SP 12 fra Casello A1 e Fidenza	14.113	15.092	15.149	14.687	14.587	-0,68
622	RE	SP 468R tra Correggio e il Confine provinciale	13.989	12.836	14.640	14.743	15.116	2,53
100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex-Confine regionale (loc Dogana)	13.912		14.503	13.795	13.855	0,43
53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	13.867	13.357	13.281	12.486	12.175	-2,49
650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)		13.796	14.016	13.182	13.460	2,11
334	RA	SP 8 dal Casello A1 (Faenza) a Cotignola		13.761	14.447	13.517	13.417	-0,74
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il Confine provinciale	13.528	14.143	13.880	13.608	13.559	-0,36
12	RN	SS 16 Adriatica al Confine regionale (Marche)	13.520	12.227	14.316	11.915	12.246	2,78
108	PC	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A21) e ponte fiume Po	13.449	13.654	13.479	12.786	12.602	-1,44
342	FC	SP 33 in località Gatteo	13.440	13.799	13.852	13.379	15.096	12,84

(*) Il confronto % è sulla base dei dati disponibili. Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi



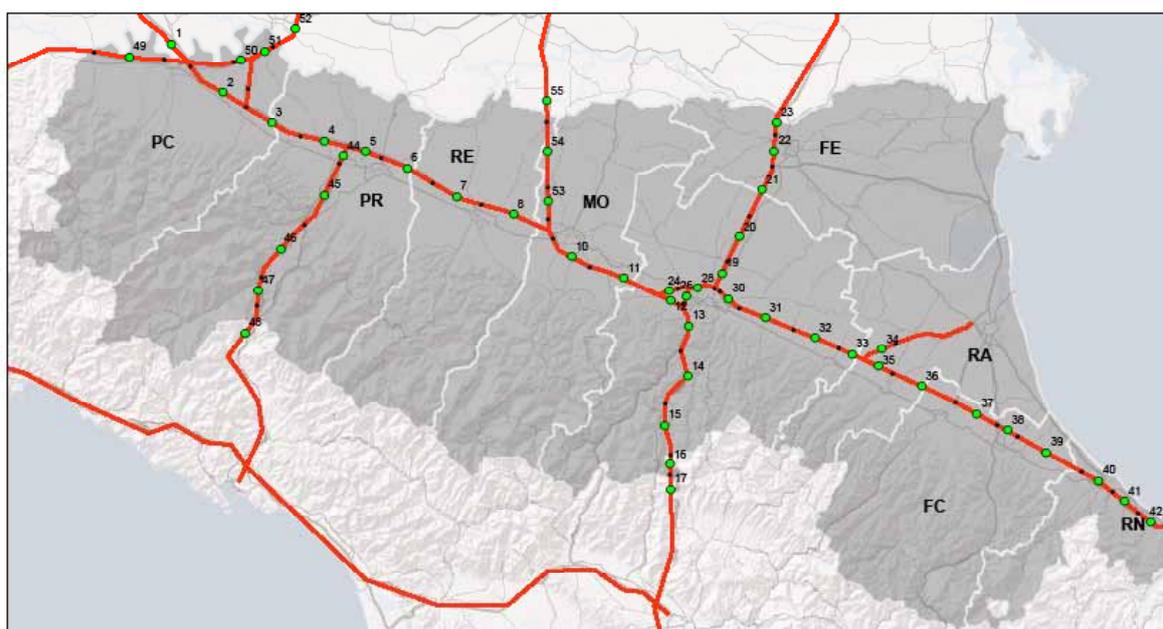
Transito giornaliero medio per postazione
(Gennaio 2013-Dicembre 2013)



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 2013. 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 (2013)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

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



Flussi per tratto autostradale

(2013-2008 e 2013-2012)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2013			Variazione % 2013-2008 flussi totali	Variazione % 2013-2012 Flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	66.483	21.605	32%	N.D.	-3%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	80.295	27.932	35%	N.D.	-2%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	76.277	26.384	35%	-19%	-3%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	75.927	26.009	34%	N.D.	-4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	70.412	24.553	35%	N.D.	-5%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	73.176	25.430	35%	-14%	-2%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	75.141	25.564	34%	N.D.	-2%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	76.572	25.441	33%	-13%	-2%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	92.644	32.258	35%	N.D.	-1%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	100.958	33.402	33%	-15%	-1%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	32.458	11.055	34%	N.D.	1%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	53.405	19.598	37%	-17%	-1%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	48.092	18.645	39%	N.D.	-1%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	46.040	18.363	40%	N.D.	0%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	45.321	18.183	40%	N.D.	0%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	45.296	18.174	40%	-15%	0%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTER-PORTO	57.470	17.117	30%	N.D.	-3%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	51.867	15.154	29%	N.D.	-2%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	49.417	14.958	30%	-4%	-2%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	43.552	15.699	36%	N.D.	-3%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	44.320	15.602	35%	N.D.	-3%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	68.653	22.399	33%	N.D.	-1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	37.856	10.698	28%	N.D.	-1%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	79.700	27.315	34%	-14%	-3%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	64.966	21.875	34%	N.D.	-3%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	83.719	24.912	30%	-15%	-2%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	82.099	24.934	30%	N.D.	-1%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	77.110	23.765	31%	-13%	-1%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2013			Variazione % 2013-2008 flussi totali	Variazione % 2013-2012 Flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.097	4.654	31%	-20%	-1%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	64.423	19.942	31%	N.D.	-1%
A14	36	FAENZA - FORLI'	62.428	19.728	32%	N.D.	-1%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	62.079	19.018	31%	N.D.	1%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	55.385	17.017	31%	N.D.	1%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD	54.436	16.806	31%	-15%	1%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	51.836	16.656	32%	N.D.	1%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	53.669	17.098	32%	N.D.	1%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	49.807	16.395	33%	N.D.	1%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	42.116	15.172	36%	-18%	0%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	16.585	6.296	38%	-31%	-14%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	16.616	6.664	40%	-24%	-8%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	16.644	6.630	40%	-20%	-7%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	15.206	6.389	42%	-23%	-2%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	14.984	6.386	43%	-23%	1%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	32.985	15.720	48%	-15%	-6%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	35.112	15.565	44%	43%	-5%
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	33.200	15.159	46%	-24%	-5%
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	31.147	13.531	43%	-25%	-2%
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	42.049	14.481	34%	-8%	-2%
A22	54	CARPI - REGGIOLO	36.860	13.653	37%	-11%	0%
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	35.672	13.398	38%	-13%	0%

Nei periodo preso in esame (2008-2013) si registra una **diminuzione generalizzata dei flussi medi di traffico rilevati sulle direttrici**, più accentuata nel caso dei flussi di traffico pesante e della viabilità autostradale, con alcune eccezioni per la viabilità ordinaria. Questa diminuzione viene confermata anche nell'ultimo anno (confronto 2012-2013). Nei corridoi Piacenza-Bologna e Cispadano (province di Reggio Emilia, Parma e Piacenza), la tendenza alla riduzione dei flussi medi di traffico totali sulla

viabilità ordinaria è attenuata. Nelle direttrici Sistema Trasversale nord Bologna e Modena e Asse Pedemontano (province di Reggio Emilia e Parma) sono in aumento i flussi di traffico medi totali sulla viabilità ordinaria. Nel corridoio SS9 Emilia/SS16 Adriatica, i flussi di traffico medi totali sulla viabilità ordinaria sono stabili. Si registra infine nel periodo 2012-2013, relativamente alla direttrice Sistema Trasversale nord Bologna e Modena, un aumento dei flussi di traffico medi pesanti.

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

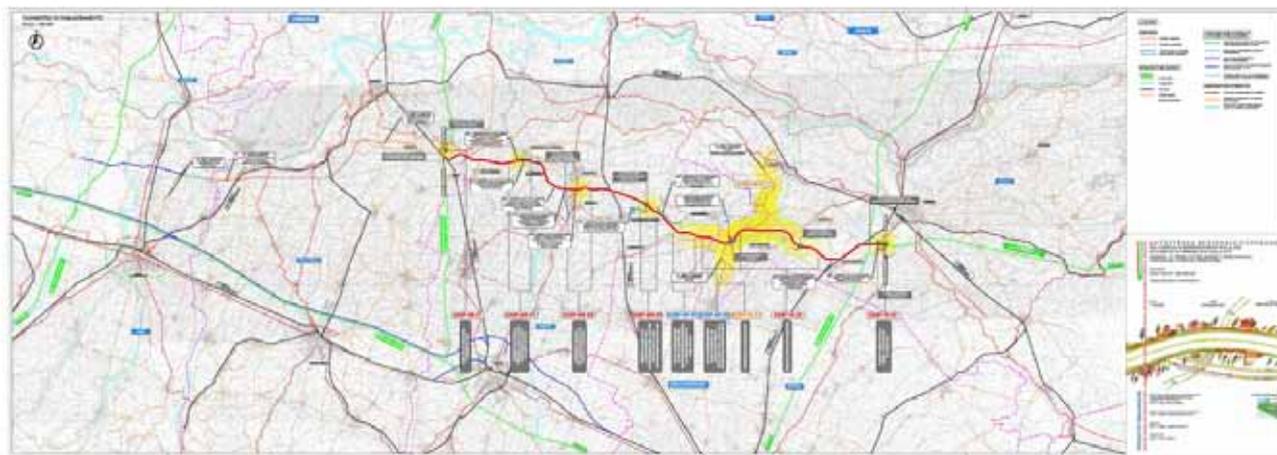
- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara (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 dell'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 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 ha preso avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali. Tale conferenza è stata effettuata al fine di consentire alla Regione di **acquisire preventivamente le condizioni per ottenere le intese, i pareri, i nulla-osta** previsti dalla legge sul progetto definitivo dell'opera. Conclusasi la citata Conferenza di Servizi, **la Regione ha richiesto al Concessionario di integrare il progetto preliminare** con le prescrizioni tecniche emerse in quella sede, ritenute non rinviabili al successivo livello di progettazione.

A seguito dell'approvazione da parte della Giunta regionale del progetto preliminare nella versione coordinata e integrata, 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.

Nell'ottobre del 2012 è stata quindi avviata dal Concessionario la **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**, cui attualmente il progetto definitivo dell'opera risulta ancora sottoposto.

Nel dicembre del 2012 è stata inoltre avviata ai fini dell'approvazione del progetto definitivo dell'opera, anche una **Conferenza di Servizi finalizzata all'Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica** (ex art. 158 L.R. 3/99 e art. 40 L.R. 20/00), attualmente sospesa in attesa della conclusione della procedura di Via ministeriale.

La Procedura volta al citato Accordo di programma è stata sospesa dopo la seconda seduta, in attesa del provvedimento di VIA Ministeriale.

Il concessionario, a seguito della richiesta della Commissione VIA, ha provveduto alla **ri-pubblicazione della documentazione integrativa**, presentata nell'agosto 2013 conseguentemente all'espressa richiesta del Ministero. L'avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni è stato pubblicato sui quotidiani nel novembre 2013.

Una volta conclusa tale procedura, **seguiranno l'approvazione dei progetti definitivo ed esecutivo**, previa predisposizione degli stessi da parte del concessionario e il conseguente avvio effettivo dei lavori che si prevede possa avvenire all'inizio del 2015. Si prevede **l'entrata in esercizio dell'opera nel 2018**.



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 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:

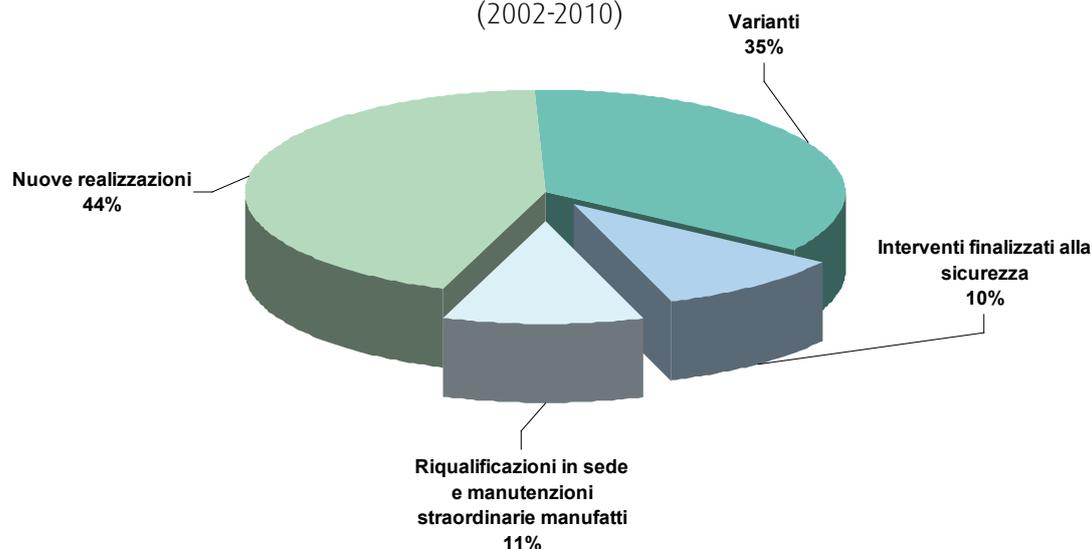
Interventi finanziati per sistemi viari e ambiti di intervento

(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
Totale	736.958.836,40	502.957.856,98	234.000.979,42

Tipologia degli interventi finanziati

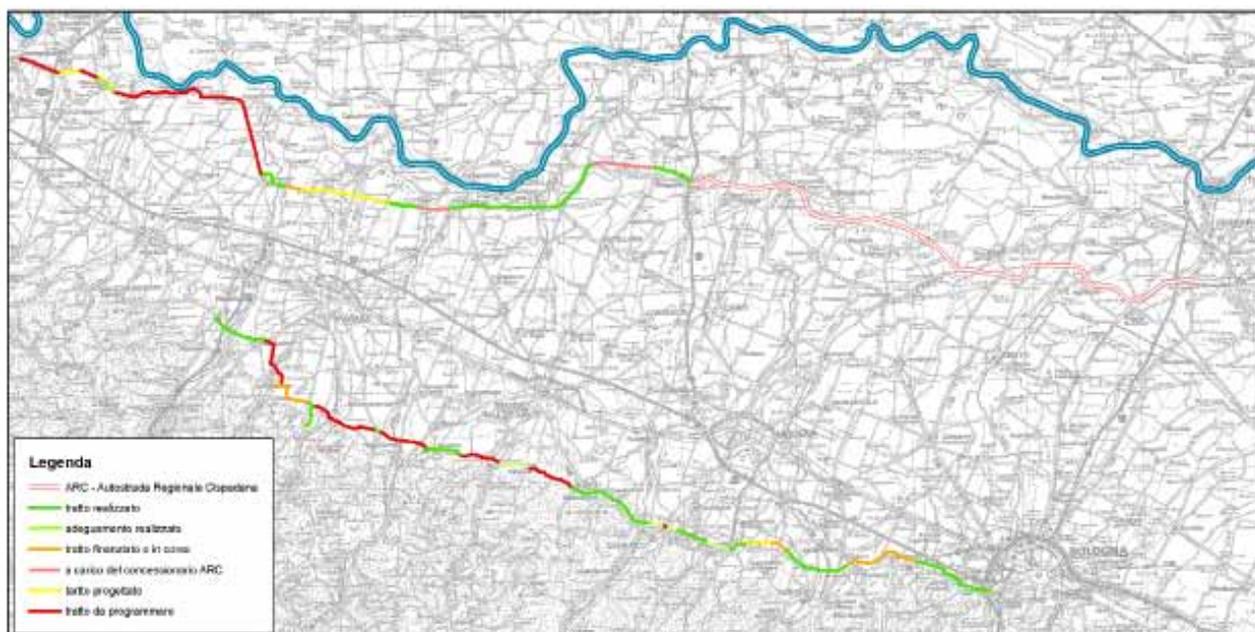
(2002-2010)



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, per 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 illustrato in prece-

denza, 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 31/12/2013, 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 134 conclusi, 14 in corso di realizzazione e 13 in fase di progettazione o ancora da avviare. Nell'ambito dei 134 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

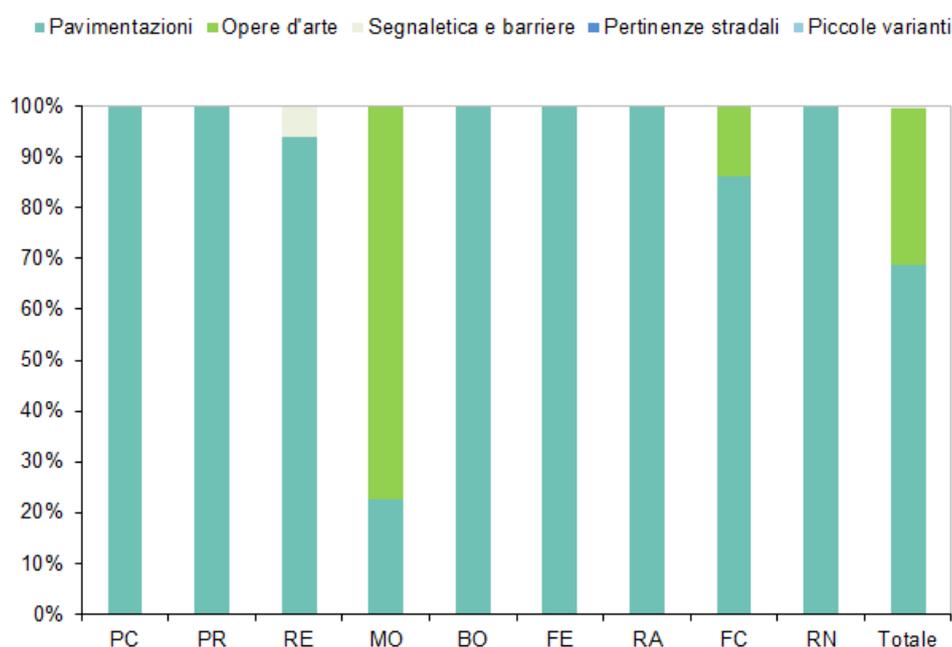
quattro anni per gli interventi finanziati nel 2002 a una media di **1.029 giorni** (poco più di due anni e mezzo) per quelli finanziati nel 2009 e nel 2010. Viste le condizioni precarie di manutenzione delle strade, dal 2001 al 2014 la Regione ha destinato alle Province **oltre 170 milioni di euro per 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 (pari a complessivi 10,2 milioni per l'intero territorio regionale), 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. Pertanto, nel 2011 è stato destinato alle Province un finanziamento straordinario ulteriore rispetto a quello ordinario, pari a 17,3 milioni complessivi. Tuttavia, a causa del periodo di crisi economica e del relativo impatto sul bilancio regionale, per il **2012 la Regione ha potuto assegnare alle Province soltanto 3 milioni di euro**, mentre per il **2013 non è stato previsto alcun contributo**. Per il **2014**, invece, è stato possibile trasferire la quota complessiva di **5,8 milioni**.



Ad eccezione della Provincia di Modena e, in parte di quella di Forlì, che sono intervenute in maniera consistente su alcune opere d'arte, le restanti Province hanno privilegiato **interventi sulle pavimentazioni**, con lavori sia di ripristino che di consolidamento e bonifica dei piani viabili, spesso soggetti a fenomeni di cedimento. Per quanto riguarda la Provincia di Modena, in particolare, le opere rese necessarie sulle opere d'arte sono state la conseguenza del sisma del 20 e 29 maggio 2012.



Tipologie di interventi di manutenzione straordinaria ripartiti per provincia (2012)



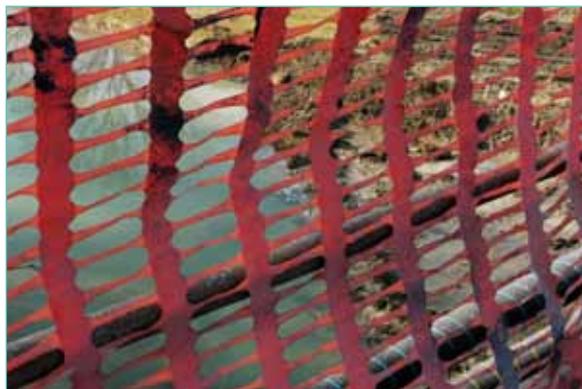
Oltre ai finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli previsti con il Programma triennale di intervento, sono state stanziare **risorse da destinarsi agli interventi di sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale** resi necessari a seguito di **eventi 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 2013 la Regione ha erogato **quasi 23 milioni di euro di contributi**, di cui quasi 1 milione nel 2013.

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, per assicurare la **migliore accessibilità al territorio regionale**. 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

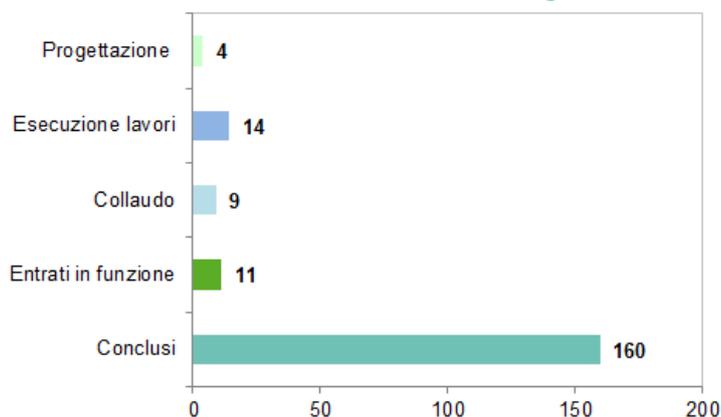


Il **Documento Unico di Programmazione (DUP)**, approvato dalla Regione nel giugno del 2008, esplicita la strategia regionale per l'attuazione della Politica Regionale Unitaria (PRU), costruita prendendo come riferimento gli indirizzi del Piano Territoriale Regionale, e sulla base della condivisione 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 basata soprattutto 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

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 circa il 31%** del totale (per un importo di 972,36 milioni di euro), gli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 48,79% (per un importo di 1.510,28 milioni di euro) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono l'11,77% (per un importo di 364,33 milioni di euro). Infine si trovano ancora in fase di progettazione il 3,25% (per un importo di 100,68 milioni di euro).

Stato di attuazione degli interventi

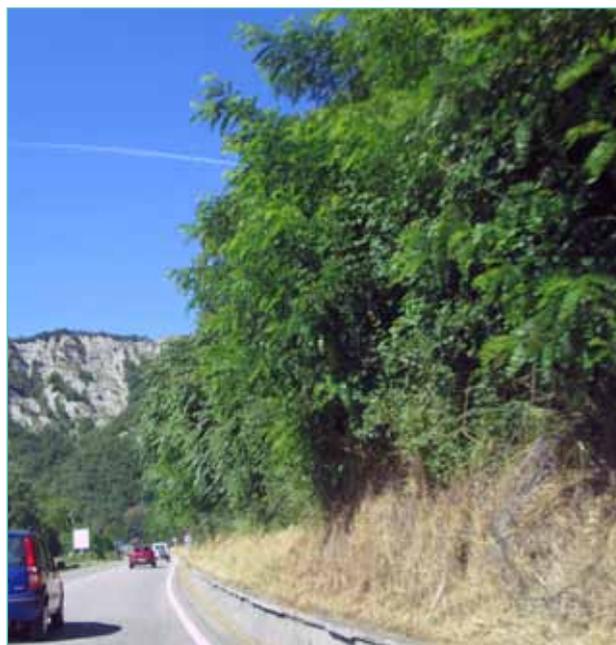


Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione.

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 FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) rispetto ad alcuni obiettivi del DUP. Negli anni dal 2010 al 2013 è stata data una prima attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati finanziati interventi per un costo complessivo di **circa 17,5 Milioni di euro, di cui oltre 10 a carico di risorse FSC 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, la funzione di vigilanza sulle concessioni autostradali è stata trasferita all'interno di un'apposita struttura istituita nel Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. 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. 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 (1.219,45 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 120,51 milioni di euro, pari a solo il 10% (Variante SS63 all'abitato di Bocco, 4° lotto Tangenziale Est di Forlì e completamento Tangenziale Ovest di Ferrara). **Nel corso del 2013 l'ANAS ha gestito lavori** (di ammodernamento e varianti), derivanti anche da piani approvati prima del 2007, per un totale di **7 interventi**, di cui 1 è stato ultimato e concluso (l'Asse di Arrocamento di Forlì), e 6 in corso di esecuzione (lungo la SS63, la SS64, il Sistema Tangenziale di Forlì e la SS 16). La **rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza dell'ANAS**, anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS a un certo numero di società concessionarie autostradali. La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di modernizzazione della rete autostradale nazionale presente sul territorio di pro-



pria 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 riqualificazione/ampliamento** che riguardano il 57% della rete esistente (416 km su 729). Sono inoltre programmate alcune **nuove opere** che consentiranno di aumentare di circa il 31,5% l'estesa chilometrica attuale (che passerà da 729 a circa 960 km). Tutti questi interventi implicano nel loro complesso un **grande investimento 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. Per 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, per 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: **186.726 incidenti, 3.653 morti, 264.716 feriti**; in Emilia-Romagna: **18.263 incidenti, 376 morti, 24.823 feriti** (2012 - Fonte Istat)



Progetti di educazione stradale in Emilia-Romagna: **313 scuole e 125.992 studenti** che hanno partecipato a questi progetti (anno scolastico 2012-2013)

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 dicembre 2013 sono stati assegnati **ulteriori 7 milioni di euro** circa per interventi promossi da Comuni e Province, nell'ambito del **4° e 5° programma del PNSS**



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

(2001-2012 - 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
2012	186.726	18.263	3.653	376	264.716	24.823



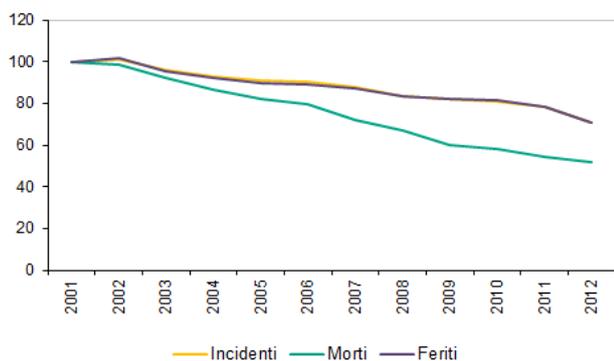
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia

(2011-2012 - Fonte Istat)

Provincia	2012			2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.354	31	1.845	1.269	32	1.743
Parma	1.658	31	2.343	1.749	36	2.369
Reggio Emilia	1.977	44	2.684	2.302	57	3.228
Modena	2.924	51	3.998	3.286	53	4.420
Bologna	3.755	73	5.154	4.342	79	6.033
Ferrara	1.259	40	1.690	1.424	31	1.902
Ravenna	1.727	51	2.367	1.926	43	2.734
Forlì-Cesena	1.725	32	2.250	1.889	45	2.474
Rimini	1.884	23	2.492	2.228	24	3.086
Emilia-Romagna	18.263	376	24.823	20.415	400	27.989

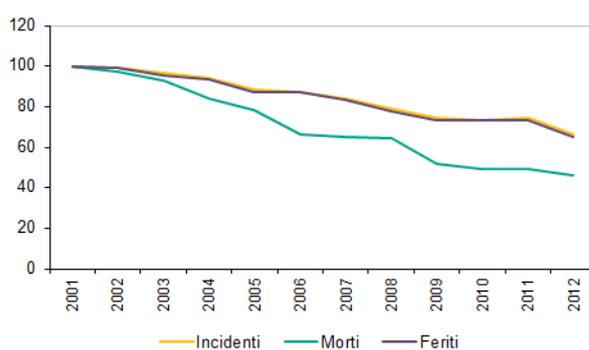
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2012 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2012 - Fonte Istat)



18.263 incidenti, 24.823 feriti, 376 morti. È questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2012. **Rispetto al 2011 si registra un calo del 6% di decessi e del 6% nel numero di incidenti e feriti.**

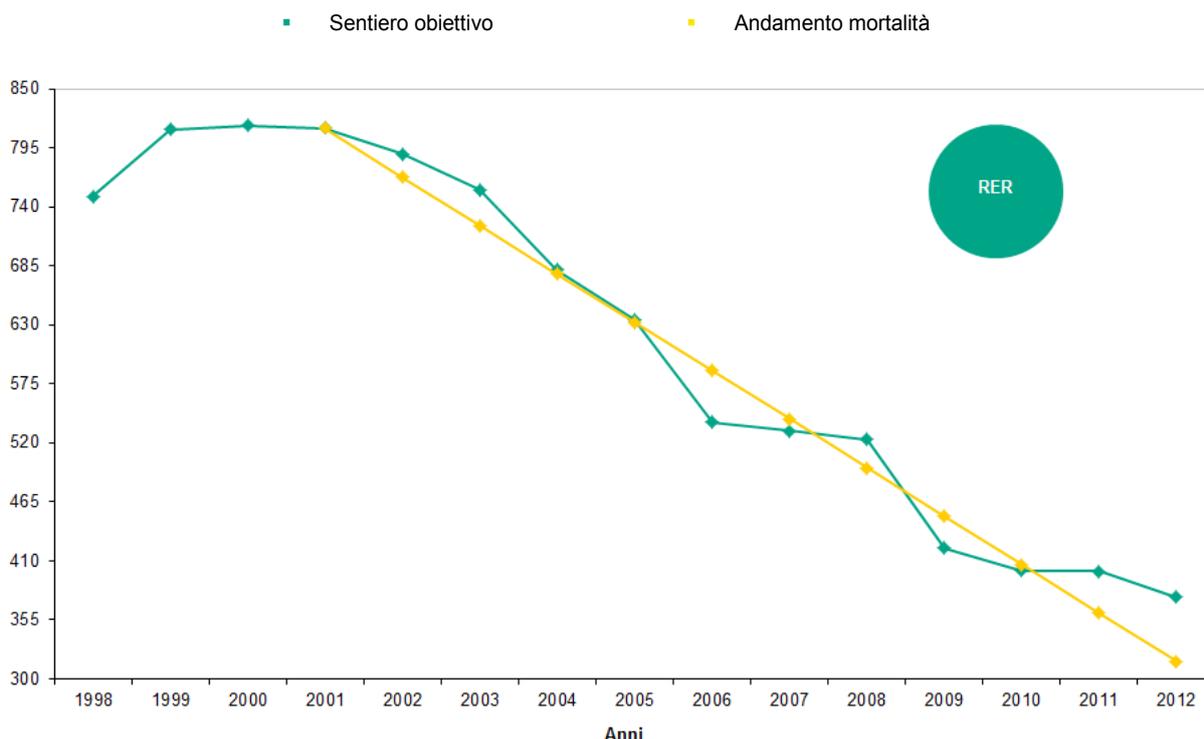
Particolarmente elevata la diminuzione del numero di incidenti e feriti, il cui dato era stabile ormai dal 2009. Si segnala comunque che il 2012 è l'anno in cui l'Arma dei Carabinieri ha cambiato il metodo di rilevazione, passando a un sistema centralizzato dal quale i dati vengono inviati periodicamente alle Regioni in convenzione con Istat. Come tutti i cambiamenti anche questo passaggio ha sicuramente

comportato qualche problema durante il periodo di "rodaggio": per questo motivo non si esclude che il calo di incidenti e feriti sia dovuto in parte alla mancata ricezione di alcuni dati relativi a incidenti con soli feriti.

Il calo dei decessi, invece, è in linea con la tendenza che si registra in Emilia-Romagna ormai dall'inizio degli anni 2000 (-53% rispetto al 2001), anche se la velocità con cui il numero di morti sta calando è diminuita negli ultimi due anni. Si ricorda che in Emilia-Romagna **si è potuto raggiungere nel 2010 l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime** rispetto al 2001 (passando da 813 vittime a 401).

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

(1998-2012 - Fonte Istat)

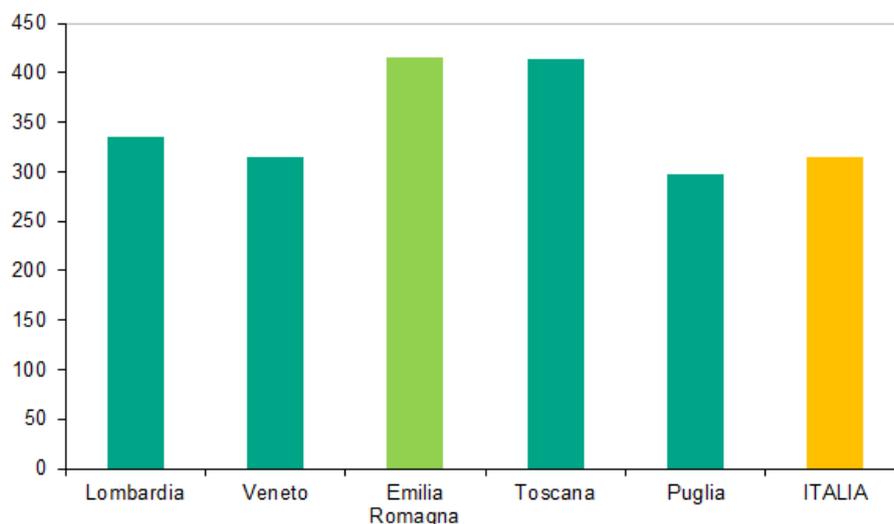


Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi 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), che consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana. Nonostante il dato 2012 sia diminuito di quasi il 10% (da 458 euro procapite a 416 euro), resta ancora **più elevato della media italiana**.



Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2012 - Fonte Istat)



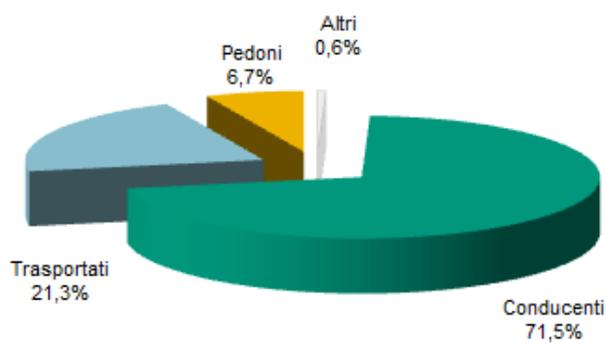
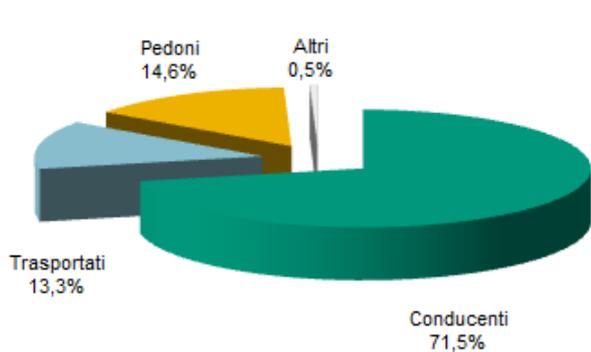
Rispetto alle **fasce di età delle vittime degli incidenti stradali**, continua a crescere il numero di morti con più di 75 anni, con un aumento nel 2012 del 36% rispetto al 2011.

Le persone decedute in questa fascia di età corrispondono, sempre nel 2012, al 28% del totale (nel 2011 era al 19%). Se oltre alla classe di età si analizza anche il **mezzo di spostamento**, allora ci si accorge che gli ultra settantacinquenni rappresentano il 62% dei pedoni deceduti e il 53% dei ciclisti deceduti, a dimostrazione di come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole".

Allo stesso tempo si evidenzia che le persone nella fascia di età sopra i 75 anni sono ormai anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale, con il 24% sul totale dei conducenti morti, percentuale che nel decennio appena concluso era in media pari al 12%.

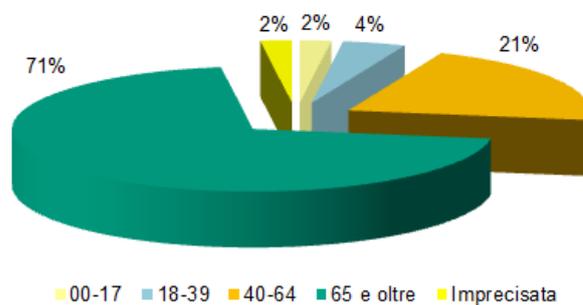
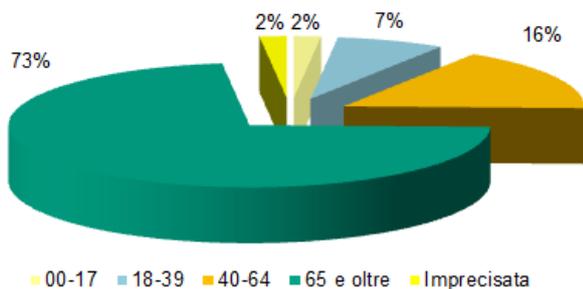
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2012 - Fonte Istat)



Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2012 - Fonte Istat)

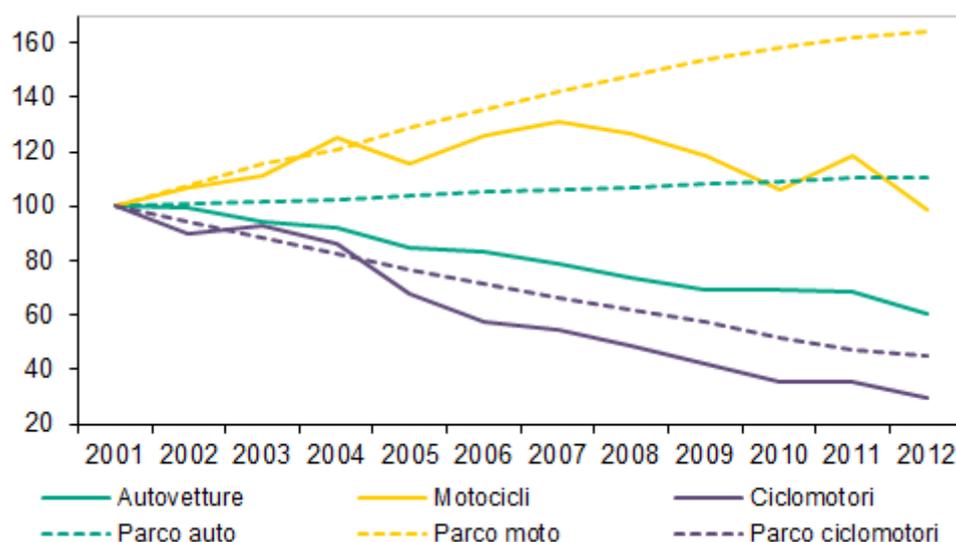


Se si analizza la **tipologia di veicolo**, il numero di morti a bordo di autovettura aumenta del 5% rispetto al 2011, pur attestandosi a un -64% rispetto al 2001. Aumenta del 12% anche il numero di pedoni morti rispetto al 2011 (-44% rispetto al 2001); la fascia di età con il maggior numero di decessi risulta quella oltre i 65 anni che, dal 49% del 2011, passa al 73% nel 2012. Calano invece

i decessi a bordo di motociclo, ciclomotore e velocipede, che calano del 21%, 7% e 20% rispetto al 2011 e dell'11%, 76% e 25% rispetto al 2001, evidenziando risultati modesti per quanto riguarda la bicicletta e, soprattutto, il motociclo. Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni è la più colpita, visto che rappresenta da sola il 71% del totale dei ciclisti deceduti nel 2012 (63% nel 2011).

Veicoli coinvolti e parco circolante

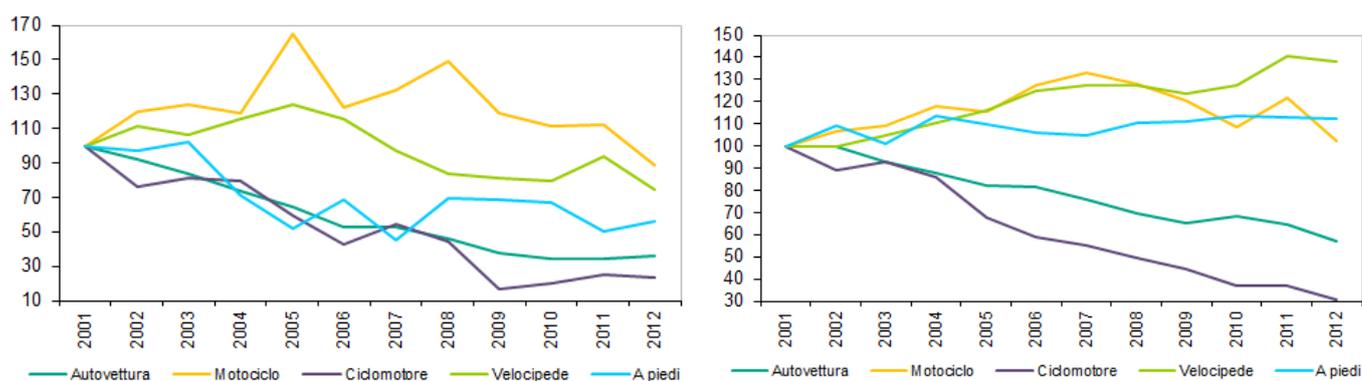
(2001-2012)



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

Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2012 - Fonte Istat)



Il confronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana

evidenzia invece come gli incidenti del sabato e della domenica nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali.

Rispetto alla **categoria delle strade**, invece, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, anche se il numero dei decessi passa da circa il 59% del 2011 al 56% del 2012.

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 comunica-**

zione 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. "**Maggio in strada tutto l'anno**", l'appuntamento che ogni anno raccoglie le attività delle scuole e del territorio sulla sicurezza stradale, nell'anno scolastico 2012-2013 ha coinvolto 130.000 persone.

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 ed eventi come le prove di guida con simulatori o sulle strade.

Anche nel 2013 è proseguito il rapporto di collaborazione con Associazioni, Enti locali e altre istituzioni, prevedendo, per ogni **Ambito territoriale scolastico**



la somma di **14.000 euro**, per un totale complessivo di 126.000 euro, destinati ad attività di sensibilizzazione e di informazione riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole di tutti gli utenti della strada. Sempre nel 2013 è stata avviata **un'indagine per conoscere i comportamenti degli utenti della strada** tramite interviste telefoniche, via web e con la realizzazione di un focus group.

L'Osservatorio inoltre promuove e realizza diverse **campagne comunicative, informative, di sensibilizzazione e di aggregazione**. Le iniziative intraprese nel 2013 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 province dell'Emilia-Romagna. Velocità, alcol, droga e altri comportamenti negativi sono spesso concatenati tra loro. L'obiettivo di questo progetto, che si concluderà nel 2014, è quello di mettere fortemente in discussione questo approccio alla vita, evitando la retorica. OneLife nel 2013 ha fatto tappa a Reggio Emilia, Parma, Ferrara, Forlì e Riccione.

☀ **Due Ruote una vita**

È una campagna di comunicazione, conclusa nel 2013, per la **riduzione degli inci-**



denti 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 automobilistici sono le principali attività realizzate nel 2013. Sono stati partner della Regione in questo progetto la Federazione Motociclistica Italiana, la Fondazione Ducati, Shell Italia e Radio Latte e Miele.

☀ **A ciascuno il suo**

È una campagna di comunicazione che si pone l'obiettivo di **sensibilizzare tutti gli utenti**



della strada sull'osservanza delle regole, invitando ciascuno a fare la propria parte, e chiedendo ai più "forti" di prendersi cura degli utenti più "deboli" della strada: pedoni, ciclisti, persone anziane. A ciascuna tipologia di utente viene inviato un messaggio preciso. Per il pedone è "Scegli le strisce!", che esorta ad attraversare correttamente; per il ciclista è "Fatti notare!", utilizzando, oltre alle luci, giubbotto o bretelle riflettenti dopo il tramonto e prima dell'alba. Per l'automobilista è "Guida morbido!", invito esplicito per chi è al volante a rallentare e a cogliere tutti i vantaggi dell'e-codrive.

I messaggi sono veicolati, in tutte e nove le province dell'Emilia-Romagna, attraverso bus urbani, manifesti, spot radio e internet, utilizzando il sito web <http://aciascunoilsuo.info/>, Facebook, Twitter, Youtube e Flickr.

☀ **Siamo nati per camminare**

La campagna, promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna, nasce per 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

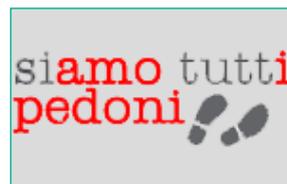
Si tratta della **campagna per la sicurezza sulle**



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, per 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.



Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'i-

deazione e alla realizzazione di **numerosi materiali informativi e sussidi didattici**. Nel corso del 2013 sono stati distribuiti:

"Bici", un videogioco sulla mobilità ciclabile dove il giocatore si muove in bici in 8 diverse città incontrando tutti gli elementi della mobilità ciclabile, con un quiz finale



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



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



"GuidaTUAuto", un videogioco di ultima generazione in 3D dedicato alle quattro ruote, in cui si affrontano diverse situazioni di viabilità urbana ed extraurbana, si sperimenta la guida sicura e la conduzione del veicolo su bagnato o ghiaccio, lo stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti. Particolare attenzione è rivolta alla mobilità sostenibile. Il simulatore di guida è utilizzabile anche da persone con disabilità motorie



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 aumentare 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 rotonde**. 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°, 3° e 4° Bando	617	264	72.500.000,00	30.000.000,00
L.R. 30/92 (2013) Campo prova moto (spesa diretta)	8	8	1.000.000,00	1.000.000,00
Totale fondi regionali	625	272	73.500.000,00	31.000.000,00
1°, 2° e 3° PNSS (2003-2010)	110	41	86.000.000,00	33.500.000,00
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000,00	7.000.000,00
Totale fondi statali	165	69	103.000.000,00	40.500.000,00
Totale programmi sicurezza	735	313	176.500.000,00	71.500.000,00

(*) 24 interventi prioritariamente infrastrutturali e 4 programmi di controllo

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. Il 30 giugno 2014 è stata approvata un'altra legge analoga (L.R. 10/2014) per l'incentivazione del trasporto ferroviario e del trasporto fluviale e fluviomarittimo delle merci. 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 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 in crescita: circa 15 milioni e 800 mila tonnellate/anno (2013)



Traffico ferroviario merci in Italia: calato del -5,2% nel 2013



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



Leggi di incentivazione al trasporto ferroviario merci: con la L.R. 15/09, 35 servizi finanziati, 3 milioni di euro per ciascun anno (2010-2011-2012) di contributi regionali. Il 30 giugno 2014 è stata approvata la nuova L.R. 10/2014



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%)



Indagine della Regione realizzata nel 2014:

- 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

Il contesto di riferimento

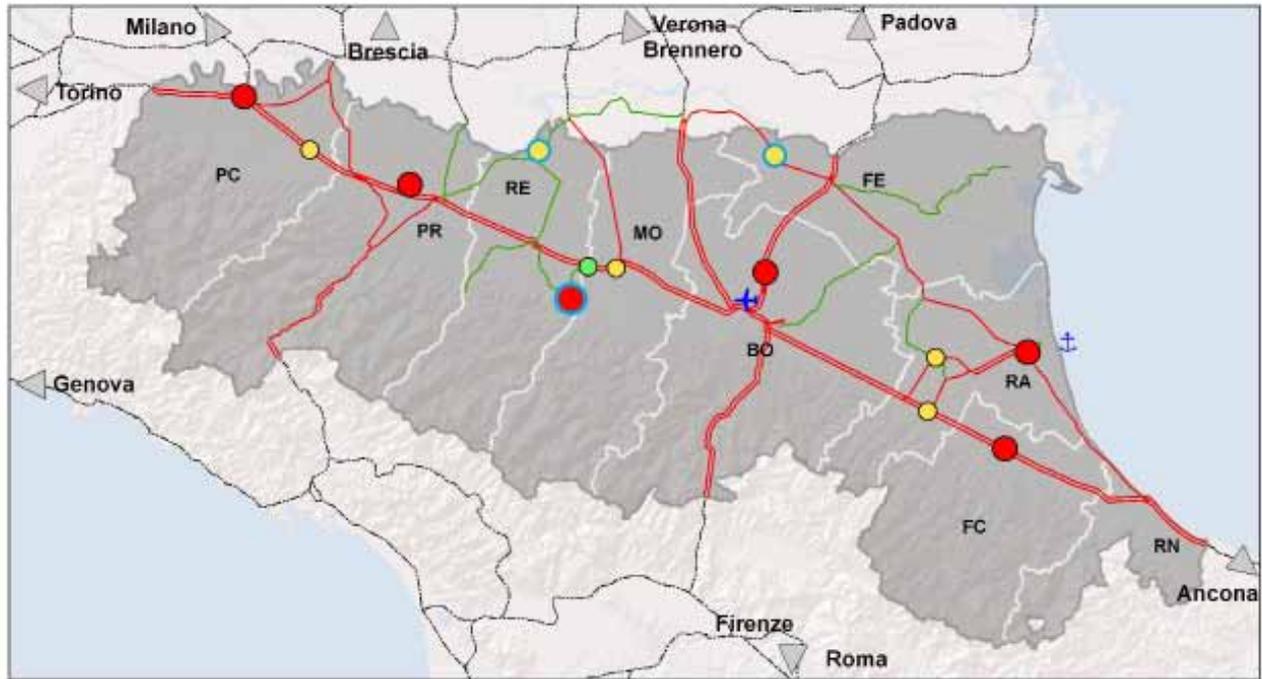
La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna è di circa 1.400 km di estensione, di cui più di 350 di competenza regionale, e appare mediamente di buon livello rispetto al suo utilizzo per il trasporto delle merci. Le caratteristiche infrastrutturali attuali limitano però le possibilità di sviluppo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



Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

Rete Ferroviaria per trasporto merci

- Linee a doppio binario elettrificate
- Linee a semplice binario elettrificate
- Linee a semplice binario non elettrificate

Scali Ferroviari

- Scali principali
- Scali FER
- Altri scali
- Scalo in completamento

Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈ Aeroporto di Bologna

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, siglato 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 ha individuato nel proprio territorio **9 impianti 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)
Altri scali	
8	Faenza
9	Luga
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'apertura a fine 2014 e l'entrata in servizio nel 2015. 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.

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 2013 in Italia il traffico ferroviario merci ha avuto un forte calo (-5,2%)**, anche se si registra un miglioramento nella seconda parte dell'anno grazie all'aumento del trasporto combinato (nella prima parte era di -7,4%). L'andamento negativo della modalità di trasporto su ferrovia porta al trasferimento di importanti quote di traffico su strada, in contrasto 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. 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 (3 milioni di euro per ciascun anno 2010, 2011 e 2012, **18 imprese ammesse a contributo, 35 nuovi servizi**).

Nel 2013 la Regione ha predisposto **un nuovo progetto di legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci**, che è stato approvato dall'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna e pubblicato il 30 giugno 2014 (L.R. 10/2014). Due gli obiettivi principali della legge: riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia

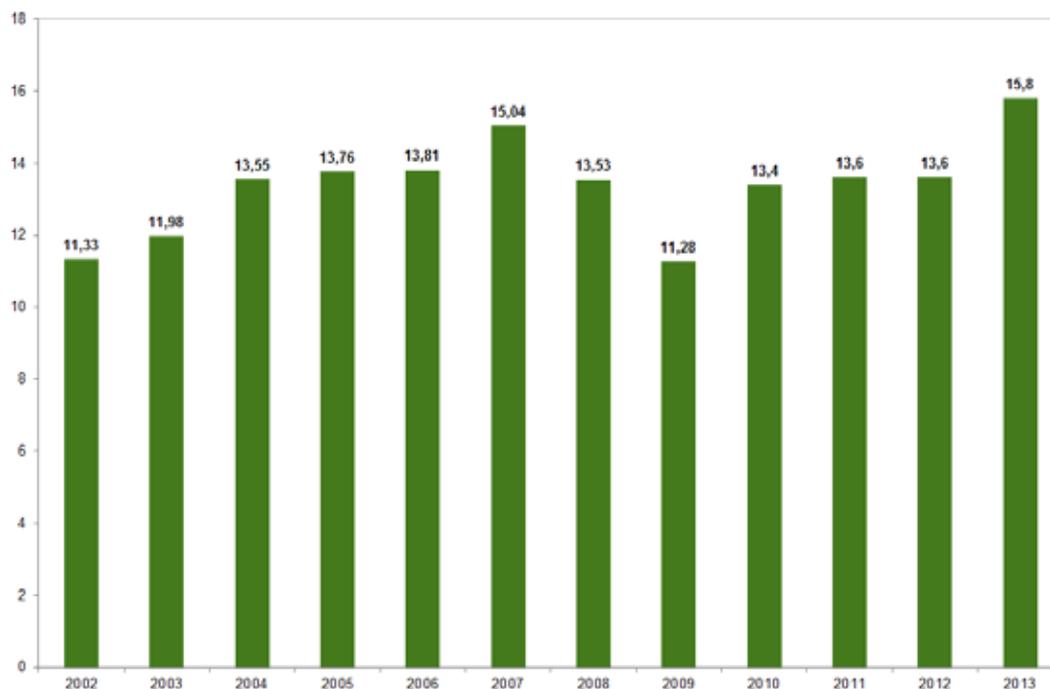
intermodale che tradizionale, e il trasporto fluviale e fluviomarittimo; ridurre l'inquinamento ambientale e aumentare la sicurezza della circolazione. Sono destinatarie dei contributi le imprese logistiche, le imprese ferroviarie e le imprese armatrici, anche in forma consorziata o cooperativa, che hanno sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea. L'importo massimo del **contributo annuale** che potrà essere concesso a ogni impresa beneficiaria è di **150.000 euro**.

Anche il 2013 ha visto nella nostra regione una notevole crescita del trasporto merci ferroviario, anche se ha mostrato un andamento non omogeneo da scalo a scalo, con cali o crescite determinati dalle diverse direzioni, in import ed export, e dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate.

In sintesi, in base ai dati raccolti, per il 2013 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna, in controtendenza rispetto al dato nazionale, sia cresciuto e si sia riposizionato a **circa 15.800.000 tonnellate**, superando la quota raggiunta nel 2007.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2013; milioni di tonnellate)



(*) Elaborazione della Regione in base ai dati dei principali scali ferroviari regionali

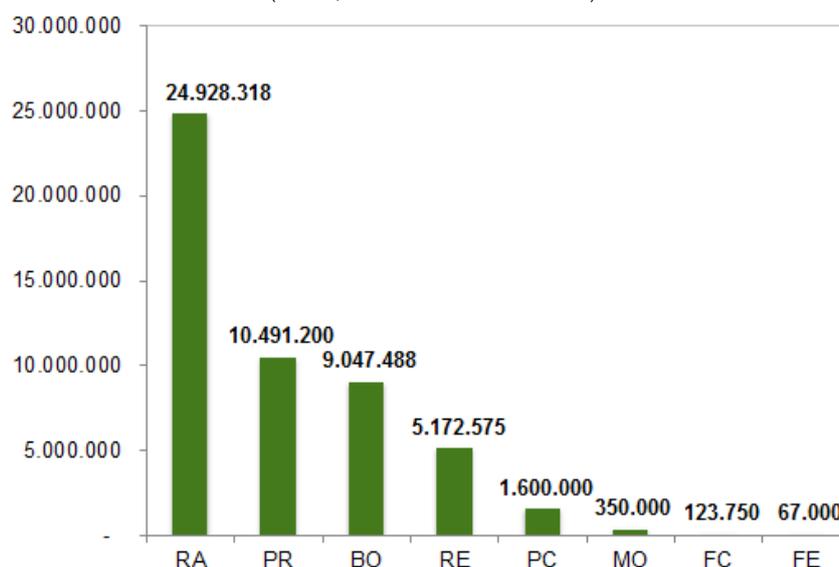
Nei primi mesi del 2014 la Regione Emilia-Romagna ha svolto **un'indagine sul traffico merci gravitante sul proprio territorio** incentrata sulle piattaforme intermodali regionali. Lo scopo principale della ricerca è stato quello di **mappare il traffico merci** gestito dai principali nodi intermodali, individuandone specializzazioni funzionali e aree di relazioni prevalenti.

Il totale complessivo di traffico merci (nelle varie modalità) nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna analizzati è pari a **51.780.331 di tonnellate (anno 2013)**. La maggior parte del traffico merci complessivo viene

realizzata del **Porto di Ravenna (oltre al 48% del totale)**, seguita dai territori di Parma e Bologna. A Reggio Emilia viene movimentata la maggior parte dei flussi ferroviari, seguita da Parma. Se si esclude il Porto di Ravenna, nel 2013 la quota totale annua movimentata dai soli nodi intermodali terrestri è pari a **26.852.013 tonnellate**. Rispetto ai valori del 2009 (30.919.927 tonnellate complessive, incluso il Porto di Ravenna), c'è stato **un aumento complessivo del 67% nei flussi totali**, con significative variazioni positive nelle province di Bologna, Parma e Reggio Emilia.

Tonnellate complessive di traffico merci nei nodi intermodali analizzati

(2013; milioni di tonnellate)



Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto

Nel 2013 il **traffico merci su strada a livello nazionale** è aumentato dello 0,8% e dello 0,5% nel fatturato.

Le **immatricolazioni di veicoli pesanti** in Italia sono diminuite del **-8,3%** rispetto al 2012.

Fonte: Centro Studi Confetra – marzo 2014



Parco circolante in Emilia-Romagna nel 2010:

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

Fonte: Motorizzazione civile



Nel 2013: **13.162 imprese attive in Emilia-Romagna** (-3,3% rispetto al 2012)
Fonte: Unioncamere



In Emilia-Romagna (nel 2011):

- **circa 282 milioni di tonnellate di merci su strada** in E-R nel 2011 (circa il 70% è intraregionale, cioè rimane all'interno dell'E-R, e circa il 30% ha origine in E-R e destinazione nazionale)
- **il traffico intraregionale ha carattere locale:** 70% delle merci percorre una distanza inferiore ai 50 km
- si origina il **13,39% delle merci dell'intero Paese**
- il **15,85%** traffico di attraversamento **camionistico**

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 2011 sono state circa 282 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 allentante** che si riflette anche nell'andamento del trasporto merci su strada.

Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2011 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	110.658.876
	Flussi intraregionali	126.310.021
	Attraversamento	44.635.664
	Totale	281.604.561

I dati Istat 2011, gli ultimi disponibili, mostrano che il **traffico interregionale** (cioè con origine o destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il **70,38%**, in crescita di quasi tre punti percentuali rispetto al 2010 e in costante crescita dal 2005, in controtendenza rispetto alla mobilità merci complessiva che si muove su strada in regione che è complessivamente in calo. Il **13,80% del trasporto complessivo di merci originarie in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna**, mentre l'Emilia-Romagna origina il **13,39% delle merci dell'intero Paese**. Entrambi questi dati sono in crescita rispetto al 2010, così come lo sono per la Lombardia e il Veneto, mentre sono stabili per le altre regioni del nord e in calo sia per il centro sia per il sud.

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 in calo parallelamente al calo dei transiti complessivi, ed è stato **nel 2011 del 15,85%** circa, considerando solo il trasporto di merci originato in Italia da veicoli con portata utile superiore a 35 quintali.

I **dati ISTAT non sono purtroppo aggiornati al 2013**, ma molti elementi inducono a ritenere che il **traffico merci su strada abbia avuto un ulteriore calo rispetto al 2012**. I dati delle percorrenze dei veicoli pesanti su tutti gli assi stradali di viabilità ordinaria dell'Emilia-Romagna (rilevati dal Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico - SIV), indicano a ottobre 2013 un **traffico di veicoli merci in calo rispetto allo stesso periodo del 2012 (-4,9%)**, con un calo di -14,9% rispetto al 2008. Nel sistema autostradale regionale, che nel nostro territorio è piuttosto esteso, i dati rilevati indicano invece un calo di -2%, in linea con il dato nazionale. Il calo stimato del traffico di veicoli pesanti sulle autostrade raggiunge il -23,3% rispetto al 2008. Il traffico intraregionale, che i dati indicano in crescita, 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 ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono **quantitativamente i più rilevanti**.

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.

La razionalizzazione del trasporto di corto raggio è molto problematica, non solo per gli operatori del trasporto in conto proprio non specializzati, ma anche per gli operatori conto terzi. Sul corto raggio infatti si ritrova spesso la presenza di operatori conto terzi legati al cliente da un rapporto di monocommitenza, ovvero che lavorano in esclusiva per l'impresa industriale cliente, soffrendo degli stessi limiti che caratterizzano i trasporti in conto proprio.

Le campagne di rilevazione su strada effettuata dalla Regione nel proprio territorio nel 2011 e nel 2012 lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana confermano quanto già rilevato negli anni precedenti (rilevazione SS9 - via Emilia nel 2010 e indagine 2003) ed evidenziano un **modello di trasporto tradizionale**, con spostamenti abituali, sia per il trasporto in conto proprio che per il conto terzi, per il trasporto della stessa tipologia di merce.

È importante rilevare infine che il conto proprio, oltre a una percorrenza media di chilometri inferiore della metà rispetto al conto terzi, utilizza circa il 45% della sua portata complessiva (quantità di carico), cioè **i mezzi viaggiano pieni meno della metà**. Dalle recenti indagini lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana risulta che solo il 58% dei veicoli pesanti in transito in conto proprio aveva presenza di carico a bordo, contro il 61% dei veicoli in conto terzi. Dei veicoli che trasportavano merce, quelli in conto proprio con volume di carico superiore al 50% erano il 26% contro il 37% del conto terzi.



Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (1998-2011)

Origine	Conto proprio			Conto Terzi			Totale		
	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi
1998	30.692.135	2.533.791	82,6	122.630.535	18.644.926	152,0	153.322.670	21.178.717	138,1
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2009	29.884.598	1.488.059	49,8	152.406.422	17.669.074	115,9	182.291.020	19.157.134	105,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2010-2011. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT)



Il quadro delle **piccole imprese di trasporto dell'Emilia-Romagna è in recessione anche nel 2013**, in linea con quanto accade per le alte micro e piccole imprese della regione, che hanno registrato una **riduzione del fatturato nel primo semestre del -6,7%** e hanno visto un crollo degli investimenti (-35,5%). Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, è da sottolineare che secondo le stime dello scorso novembre di Unioncamere regionale e Prometeia, **l'Emilia-Romagna chiude il 2013 con una flessione del PIL dell'1,6%** rispetto all'anno precedente (-1,9% in Italia), confermando una situazione economica in recessione, anche se più contenuta rispetto al 2012. In Emilia-Romagna il **numero di imprese attive dei trasporti terrestri è calato** anche nel 2013: a settembre le imprese erano **13.162** (rispetto alle 13.607 dell'analogo periodo del 2012), con un **calo del -3,3%**, superiore al -2,9% 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 al 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 logisti-

ca urbana ammontano, al 2013, a **2.921.013,46 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 Nuovo elettrico"**).

Nel 2012, nell'ambito dell'Accordo sulla qualità dell'aria 2012-2015 con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti, è stato attivato 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 ha permesso di individuare **regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci**. L'attività si è conclusa nel 2013, con la firma con la di un **"Accordo per l'armonizzazione su scala regionale delle regole di accesso alle ZTL per i veicoli merci"**, tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti: Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.





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. Nel corso del 2013 però il progetto, in accordo con il Comune, è stato temporaneamente messo in attesa, visto che la nautica da diporto in Italia, a causa della forte crisi economica, ha subito un notevole rallentamento e quindi risulta un settore fortemente in calo.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla



Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. 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**, nel 2009 l'Autorità Portuale di Ravenna ha assegnato la gestione del **nuovo Terminal Crociere del Porto**, in corso di realizzazione, alla società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri) costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia (la concessione durerà fino al 2019).

Nel 2013 l'Autorità portuale di Ravenna ha avviato la realizzazione del terzo molo per ospitare fino a tre navi contemporaneamente, mentre RTP si è impegnata a realizzare una stazione marittima adeguata per dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali. **Nel 2012 sono sbarcati 100.000 passeggeri, obiettivo non raggiunto nel 2013 per 3 punti percentuali** a causa delle avverse condizioni meteo dell'ultimo trimestre.

Un'altra azione importante è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, per 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 m²

Capacità dei piazzali: 1.400.000 m²

Capacità serbatoi/silos: 1.000.000 mc.

Nell'area portuale sono presenti **stabilimenti produttivi** (imprese come Marcegaglia 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 Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR)

946.226 tonnellate di merci movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/2009 nel 2013

Oltre 15 milioni di euro di finanziamenti complessivi

22.486 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2013 (+4,8% rispetto al 2012); 6.249 navi attraccate (-64 navi rispetto al 2012); record di merci trasportate in container nel 2013: 2,5 milioni di tonnellate (+8,2% in TEU) e 1,158 milioni di tonnellate nel traffico Ro-Ro delle Autostrade del Mare



Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

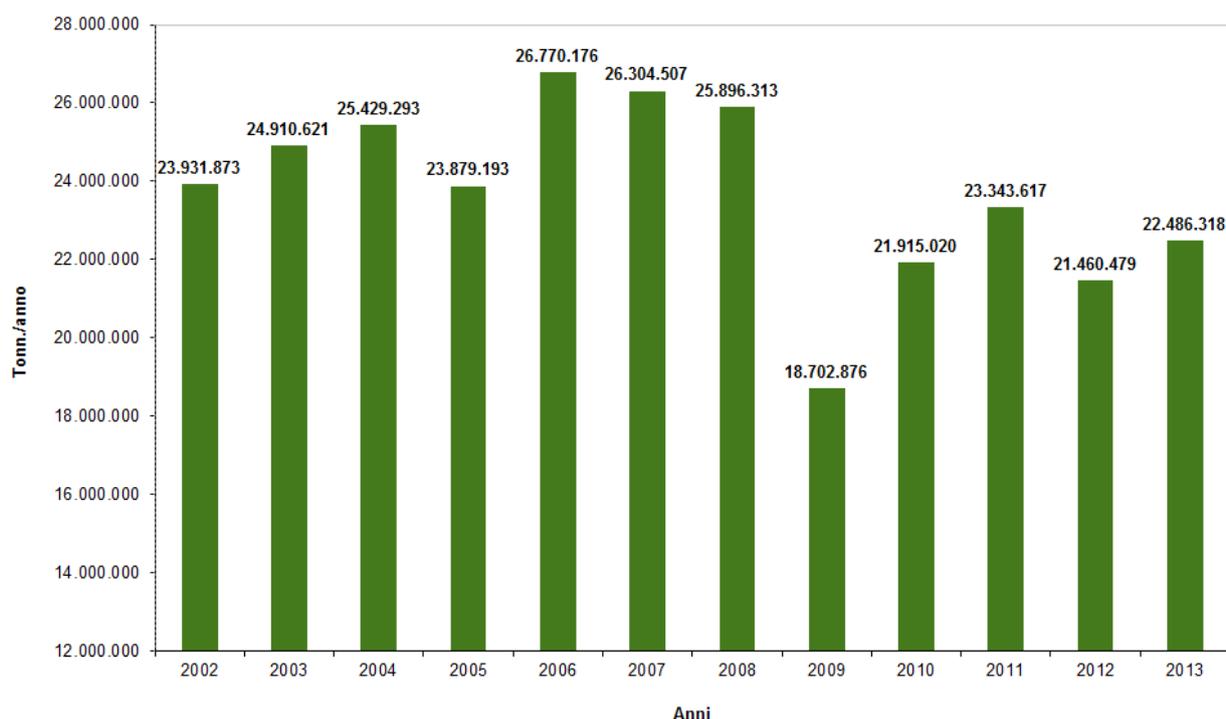
Nel 2013 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **22.486.318 tonnellate di merci**, con una crescita del **4,8% rispetto al 2012**, e sono attraccate **6.249 navi** con un calo di 64 navi rispetto al 2012. A determinare il calo dei bastimenti arrivati e partiti è stata la navigazione

internazionale, anche se la riduzione della navigazione non è andata a scapito della movimentazione. Nel 2013 il Porto di Ravenna ha realizzato il proprio **record nella movimentazione di container** (+9% in TEU) e nel **traffico Ro-Ro** delle Autostrade del mare (+98,8%).



Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2002-2013 - Tonnellate all'anno)



La flessione delle importazioni nazionali (-6,1% nei primi nove mesi del 2013) quindi non si è riflessa negativamente sul Porto di Ravenna, la cui **movimentazione è soprattutto caratterizzata da sbarchi** (85,1% delle tonnellate movimentate nel 2013). La **voce più consistente** del movimento del Porto è rappresentata dalle **merci secche**, che hanno riscontrato una crescita (+3,1%) con 429 mila tonnellate in più. I cali accusati da combustibili minerali solidi, concimi e prodotti "diversi" sono stati bilanciati dalla vivacità dei prodotti metallurgici, per lo più coils (+9,8%), e dai prodotti agricoli, in particolare granoturco, che hanno dato l'aumento percentuale più rilevante (+23,9%). Anche il gruppo dei minerali e cascami metallurgici è in aumento (+21,7%), ma si tratta di una voce marginale dell'economia portuale. L'importante voce dei **minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione**, che include le materie prime destinate al distretto ceramico, è rimasta stabile con un -0,6%, nonostante il forte calo del settore a livello nazionale.

Le **rinfuse liquide**, che hanno comunque un ruolo marginale nell'economia portuale, sono diminuite di -3,6%, a causa dei cali dei prodotti petroliferi (-2,9%) e chimici (-13,4%). Sono aumentate invece le derrate alimentari (+6,4%), grazie a una crescita consistente dell'import di oli e grassi vegetali e dello

sbarco di 7.350 tonnellate di concimi, rispetto all'assenza di movimentazione dell'anno prima.

Il **traffico container**, che rappresenta una delle voci a più elevato valore aggiunto per l'economia portuale, ha dato un **ottimo risultato**: infatti le merci in container, pari a **2,5 milioni di tonnellate**, sono cresciute di 188 mila tonnellate (+8,2%). In particolare, l'aumento è stato di 11.786 TEUs per i pieni (+7,7%) e di 6.822 TEUs per i vuoti (+12,5%).

A Ravenna si è registrato anche un **forte aumento del traffico Ro-Ro**, che arriva a movimentare **1.158 milioni di tonnellate** (+98,8%). Questa modalità di trasporto è raddoppiata perché accanto al servizio Ravenna-Catania dell'ex monopolista Tirrenia si sono affiancati i servizi di Grimaldi per la stessa destinazione con uno stop intermedio a Brindisi, quindi con forte aumento dell'offerta, perché una parte di traffico è destinato alla Puglia e una parte alla Grecia (Igoumenitsa e Patrasso). La domanda di traffico era altamente insoddisfatta e ora ha trovato una risposta più adeguata. È significativo anche il numero di passeggeri che utilizza già questo servizio. Molto buono anche il risultato per il traffico di nuove autovetture, che con 24.935 pezzi, ha registrato un aumento del 60,9%.

Ravenna si conferma anche nel 2013 come un **porto vocato all'importazione**: gli sbarchi sono stati 19,1

milioni di tonnellate (+4,1%), mentre gli imbarchi 3,4 milioni di tonnellate (+8,9%). Da Ravenna partono soprattutto merci in container, che nei primi dieci mesi del 2013 hanno inciso per il 43,2% degli imbarchi.

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 946.226 nel 2013.**

Nel 2013 è continuato il difficile lavoro di progettazione e di gestione degli iter approvativi e autorizzativi delle opere strategiche sul progetto "Hub Portuale di Ravenna", che prevede il potenziamento e l'adeguamento delle banchine funzionali alla costruzione del nuovo terminal container e l'approfondimento dei fondali del canale a -13,50 metri. A giugno è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE di approvazione del progetto preliminare, con la previsione di uno stanziamento di **60 milioni di euro da parte dello Stato**, e a dicembre l'Autorità Portuale di Ravenna ha sottoscritto con la

BEI (Banca Europea per gli Investimenti) il contratto di mutuo per un finanziamento di 120 milioni di euro. Per quanto riguarda i servizi offerti, si ricorda che nel 2013 **l'Autorità Portuale di Ravenna è entrata in UIRNet SpA**, soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della Piattaforma della rete Logistica Nazionale (PLN). Lo scopo è offrire servizi che migliorino l'efficienza dei processi logistici e aumentare la sicurezza e la sostenibilità del sistema dei trasporti, consentendo l'interconnessione tra trasportatori, aziende di logista, Istituzioni, interporti e centri logistici d'interscambio modale.

A Ravenna è in funzione, tra i primi in Italia, lo **Sportello Unico Doganale e il pre-clearing**, e si sta lavorando per la realizzazione dello sdoganamento in mare.

Infine, per quanto riguarda il **settore delle crociere**, anche nel 2013, **un importante flusso di crocieristi** ha coinvolto la città di Ravenna e il suo territorio. Infatti, è stato sfiorato l'obiettivo dei **100.000 passeggeri**, non raggiunto a causa delle eccezionali condizioni meteomarine negative che hanno afflitto l'alto Adriatico a fine novembre, causando la cancellazione di due scali di navi di grandi dimensioni.

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
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. In corso collaudo

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. La Regione svolge un **ruolo di coordinamento** a sostegno della crescita del traffico aereo regionale.

Il settore aeroportuale in cifre

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



Aeroporto "G. Marconi" di Bologna



Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 m², con una pista di 2.800 x 45 m. Gestito da SAB SpA. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%. Nel 2013: 6.173.783 passeggeri; 65.392 movimenti totali; 44.150 tonnellate di traffico cargo trasportato

Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 m², con una pista di 2.560 x 45 m. Ha cessato l'attività a maggio 2013. Nel 2013: 39.885 passeggeri; 558 movimenti totali

Aeroporto "G. Verdi" di Parma



Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m², con una pista di 2.122 x 45 m. Gestito da SO.GE.A.P. SpA. Nel 2013: 196.820 passeggeri; 7.027 movimenti totali

Aeroporto "F. Fellini" di Rimini

Localizzato a 8 km a sud-est della città, in località Miramare, a 5 km dalla A14. Si estende su un sedime di 3.300.000 m², con una pista di 2.995 x 45 m. Quota del capitale sociale della Regione: 5,26%. Nel 2013: 560.830 passeggeri; 6.462 movimenti totali; 844 tonnellate di merci trasportate



Traffico passeggeri in Italia nel 2013:

144.116.840 (-1,9%)



Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2013:

6.993.318 passeggeri (-2,8%). **Traffico cargo:** 44.993 tonnellate (+8,7%)



Traffico cargo in Italia nel 2013:

907.485 (+1,5%)



Il contesto di riferimento

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai **nodi di Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le infrastrutture legate all'aeroportualità minore. L'aeroporto di Forlì ha cessato la propria attività nel maggio 2013.

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 hanno ottenuto la **concessione totale** le società SAB, per l'aeroporto di Bologna, e SOGEAP, per quello di Parma. Le concessioni per quelli di Forlì e di Rimini sono attualmente invece in fase di affidamento.



Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Anche il 2013 ha visto un **calo a livello nazionale per il trasporto aereo**, il quarto negli ultimi sei anni, un dato con pochi paragoni in Europa trattandosi di un settore tendenzialmente in espansione.

I passeggeri transitati negli aeroporti nazionali sono stati infatti **144.116.840 (-1,9%)**, oltre 2,7 milioni in meno rispetto al 2012.

Di conseguenza, la maggior parte degli aeroporti italiani ha registrato un calo nel traffico passeggeri. Tra i pochi in controtendenza Roma Ciampino (+5,6%), **Bologna (+3,9%)**, Venezia (+2,6%) e Catania (+2,5%).

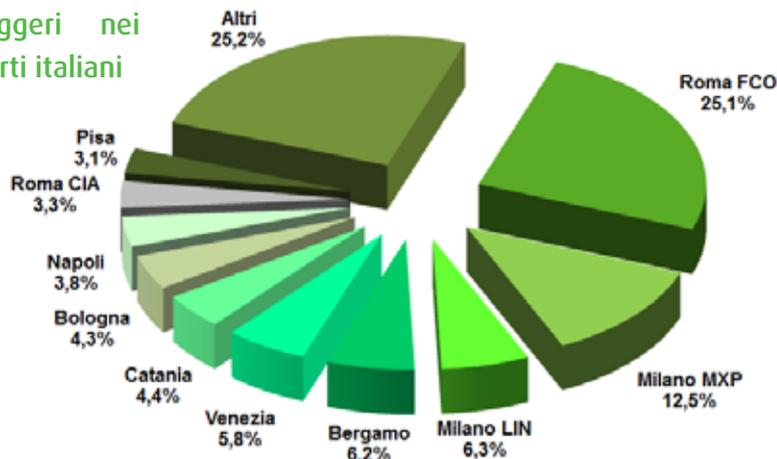
Nel 2013 gli scali principali per traffico passeggeri confermano sostanzialmente le proprie posizioni a livello nazionale, a parte Palermo, che perde due po-

sizioni a vantaggio di Roma Ciampino e Pisa, uscendo così dai primi dieci aeroporti nazionali.

Anche in **Emilia-Romagna il traffico nel 2013 è risultato in diminuzione**, con 6.993.318 passeggeri, 200.000 in meno rispetto al 2012 (-2,8%). In questo modo la nostra regione scende al sesto posto in Italia per traffico passeggeri, a vantaggio della Sardegna che, spinta dall'aumento della componente internazionale (+13,8%), risulta una delle poche regioni in crescita nel 2013.

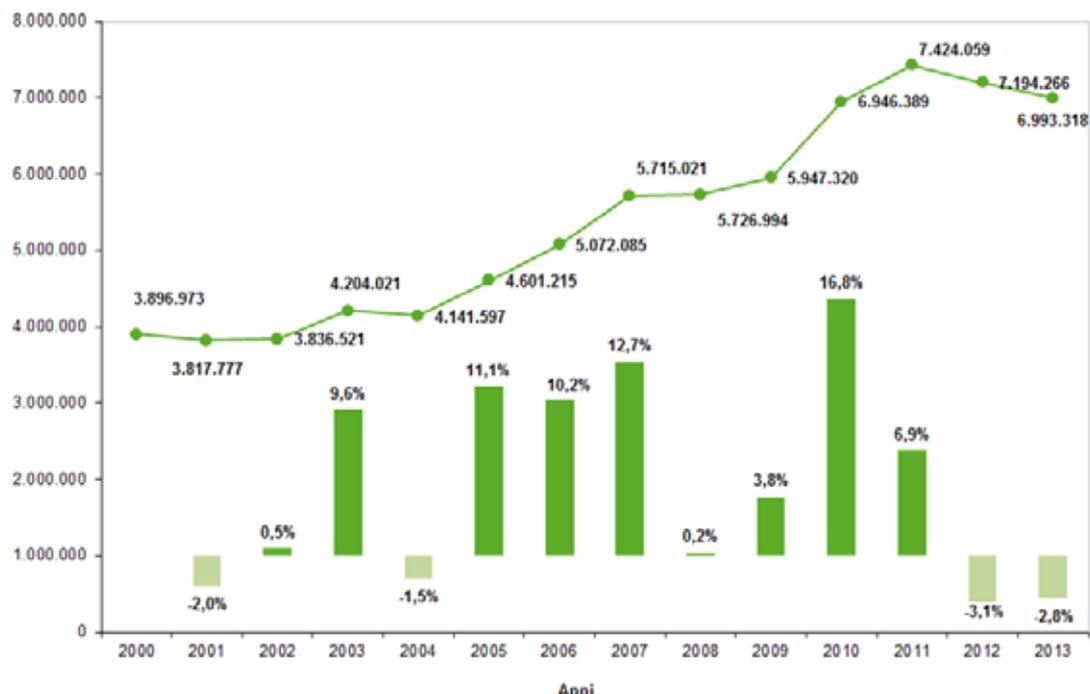
Bologna si conferma lo scalo principale a livello regionale (89% del totale), rimanendo al 7° posto tra gli scali nazionali. **Rimini** resta stabile in 25esima posizione, **Parma** guadagna un posto salendo al 31esimo.

Traffico passeggeri nei primi 10 aeroporti italiani (2013)



Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2000-2013)

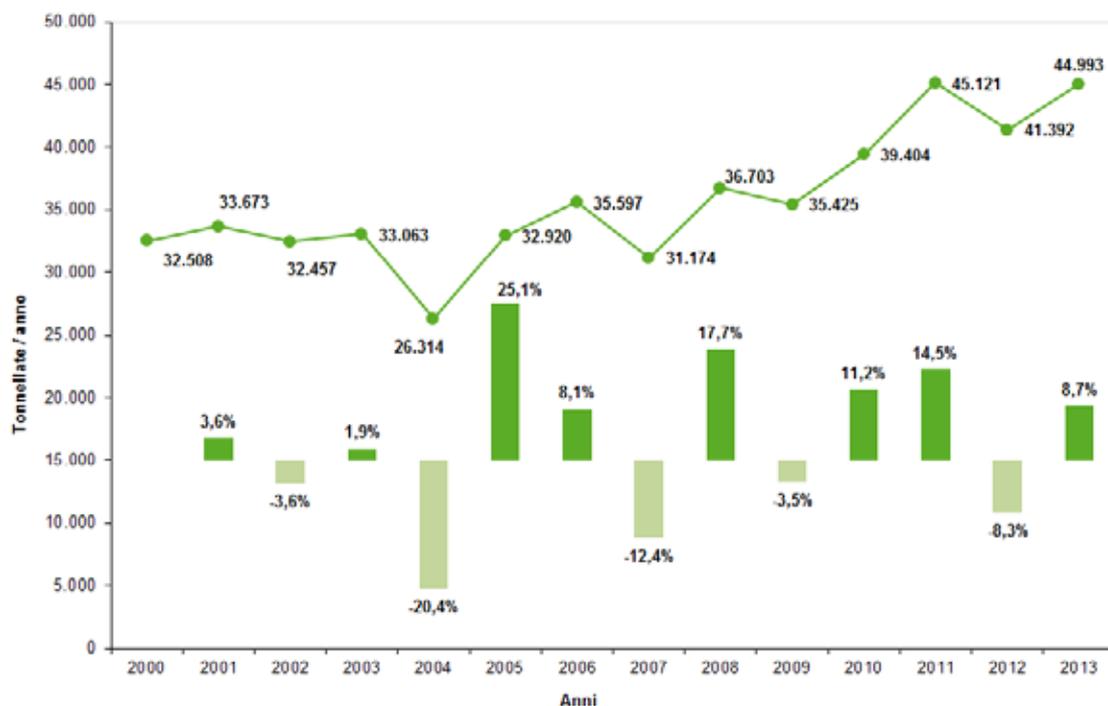


In crescita invece a livello nazionale il traffico cargo, con **907.485 tonnellate movimentate** (1,5% in più rispetto al 2012). Questa **tendenza è confermata anche per l'Emilia-Romagna**, che vede nel 2013 **44.993 tonnellate trasportate** (+8,7% rispetto al 2012). Viene così confermato il **quarto posto a livello nazionale**, con una quota pari al 5% del totale. Anche in questo settore il traffico è concentrato su Bologna, che rappresenta oltre il 98% del totale regionale cargo.



Traffico cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2000-2013)



Il settore idroviario

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

La Legge n. 380 del 1990 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del **sistema idroviario padano veneto** e integra il Decreto del Presidente della Repubblica 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 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 fondamentale 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 assegnato 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, per 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. L'assetto organizzativo attuale, anche se efficiente, richiede tuttavia una serie di valutazioni sugli scenari futuri, visto che il regime di avvalimento aveva una funzione di transizione.

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 2013. Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990; oltre 46 milioni dalla Regione dal 1991 al 2013



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



Porti commerciali e discreto numero di banchine private a uso commerciale

Conche: Isola Serafini (iniziati i lavori per la 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 2009 il trasporto nel sistema idroviario padano veneto ha mantenuto una sostanziale stabilità della tipologia di merci trasportate rispetto al biennio precedente. La quantità è invece in leggero calo dal 2007, così come anche i dati sugli inerti del Po.

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 e il 2012 si

è caratterizzato per un ulteriore peggioramento della crisi economica, che ha **ridotto la produzione e di conseguenza l'attività di trasporto**, penalizzando ulteriormente un settore già marginale come quello della navigazione interna. **Le merci trasportate** sul sistema idroviario padano-veneto **sono diminuite attestandosi intorno alle 200.000 tonnellate**. Non è stata completata la raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po, ma si stima una quantità di circa 800.000 tonnellate. Anche questo settore ha risentito infatti delle difficoltà del sistema produttivo ed economico nazionale legato alle grandi infrastrutture e all'edilizia.

Dall'analisi delle cifre raccolte emerge **una riduzione complessiva degli sfarinati (77.000 tonnellate)** scaricati nei porti di Mantova, Rovigo e Cremona. 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 attestano sulle 30.000 tonnellate, in linea con le esigenze pro-

duttive delle industrie locali per la lavorazione del legno di scarto e la produzione dei pannelli truciolari: un esempio positivo dello sviluppo compatibile delle aree industriali localizzate nelle vicinanze delle vie d'acqua.

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.

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 idrovia ria 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.**

L'avvio, nel 2011, di una linea di trasporto bisettimanale di container tra i porti di Mantova e Venezia è un altro esempio delle potenzialità idroviarie. Nel 2012 questa tipologia di trasporto si è consolidata arrivando a trasportare containers per circa 70.000 tonnellate.

I finanziamenti per il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto è stato finanziato negli anni da numerose leggi statali. A partire



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
TOTALE	376.260	320.075	404.528	400.091
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.

dalla Legge 380/90, sono stati finanziati **circa 610 milioni** di euro per il **potenziamento e l'adeguamento della rete idroviario esistente**, di cui circa **191 milioni di euro destinati all'Emilia-Romagna**. Gli investimenti più consistenti hanno riguardato i seguenti **lavori**:

- ◆ la costruzione del **nuovo ponte ferroviario di Migliarino** sull'idrovia ferrarese, gestita da AIPO. I lavori sono in fase avanzata; nell'estate 2013 è stata attivata la nuova linea ed è in corso la demolizione del vecchio tracciato;
- ◆ i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini** sul fiume Po, gestiti da AIPO: sono finalmente ripresi nel mese di giugno 2013, dopo un evidente rallentamento per problemi organizzativi ed economici delle imprese consorziate indicate per i lavori dal Consorzio aggiudicatario, con gli scavi per la realizzazione del nuovo argine di valle; il mandracchio è già scavato;
- ◆ i lavori di **adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro** al mare a Porto Garibaldi, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico. Sono gestiti dalla Provincia di Ferrara e sono in avanzato stato di esecuzione. Più precisamente sono ormai in corso di completamento tutti i lavori del lotto III (allargamento porto canale a Portogaribaldi e nuovo ponte di Valle Lepri) e la rotonda di San Giorgio (rappresentante un piccolo stralcio del lotto I), mentre è in fase di costruzione il nuovo ponte di Ostellato; i lavori del lotto ARNI e del Lotto II - Final di Rero e Ponti di Migliarino sono già stati consegnati, quindi sono in fase di avvio.



Quanto ai **fondi regionali**, a partire dal 2010, a seguito della soppressione di ARNI, le risorse per la navigazione vengono destinate ad AIPO, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi. Visto che tutto il personale dell'ARNI è stato assorbito dalla Regione, il contributo per il funzionamento è notevolmente calato. I finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi), invece, sono stati nulli a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali. Di conseguenza l'attività di AIPO su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni, impiegati in particolare per i lavori di manutenzione alle conche e all'idrovia ferrarese, per le manutenzioni alle draghe e ai natanti in loro dotazione, e per la manutenzione del fabbricato del cantiere di Boretto denominato "Cattedrale" e destinato ad attività museale sulla navigazione.

Le uniche novità sono rappresentate da riprogrammazioni recenti di fondi regionali finalizzate alla partecipazione da parte di AIPO, in accordo con le altre Regioni dell'intesa, ad **alcuni bandi TEN-T**, che hanno permesso di accedere a finanziamenti europei, per un totale complessivo di **circa 1,5 milioni di euro**.



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. Prosegue il regolare invio della **newsletter** con notizie dalla Regione e dal territorio; il materiale fotografico reso disponibile agli utenti tramite le **"gallerie"** 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 cittadine e cittadini: **Viaggiatreno** (applicazione realizzata da Trenitalia per fornire informazioni in tempo reale sui treni in circolazione in Emilia-Romagna), **Infotrafico** (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. 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). Continuano l'inserimento di numerosi **eventi in "agenda"** e la pubblicazione di atti e altri materiali correlati alle diverse iniziative e campagne di comunicazione 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 (giugno 2014)".

Finito di stampare nel mese di agosto 2014
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

