

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

ottobre 2017

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna
2017"



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
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
I progetti di infomobilità pubblica.....	"	8
Il parco autobus regionale.....	"	9
La mobilità ciclopedonale.....	"	11
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	14
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	16
Il mobility management.....	"	17
I progetti europei per la mobilità sostenibile.....	"	18
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	19
Il settore ferroviario	"	20
Le funzioni della Regione.....	"	20
Il settore ferroviario in cifre.....	"	20
Il contesto di riferimento.....	"	21
I nuovi treni della flotta regionale.....	"	23
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	24
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	25
I passeggeri trasportati.....	"	32
Mi Muovo bici in treno.....	"	33
Lo sviluppo dei servizi.....	"	34
Le stazioni ferroviarie.....	"	35
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	36
L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna.....	"	37
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	39
"Mi Muovo in cifre".....	"	39
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	39
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	42
"Mi Muovo in bici".....	"	43
Il settore stradale	"	44
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	44
Il settore stradale in cifre.....	"	45
La conoscenza della rete stradale.....	"	46
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	53
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	55
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	59
Interventi sulla rete autostradale nazionale.....	"	60



La sicurezza stradale	pag.	62
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	62
La cultura della sicurezza stradale.....	"	68
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	72
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	73
Le funzioni della Regione.....	"	73
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	74
Il contesto di riferimento.....	"	74
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	75
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	79
La logistica urbana.....	"	82
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	83
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	85
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	85
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	87
Il settore aeroportuale	"	88
Le funzioni della Regione.....	"	88
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	88
Il contesto di riferimento.....	"	89
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	89
Il settore idroviario	"	91
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	91
Il settore idroviario in cifre.....	"	91
Il trasporto merci idroviario.....	"	92
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	94
Gli strumenti di comunicazione	"	95

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 passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclopeditale, 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 2016 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 Trasporti, Reti di infrastrutture materiali e immateriali,
Programmazione territoriale e Agenda digitale

Raffaele Donini

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 innanzitutto 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.

Il settore autofiloviario in cifre

4.457.318 milioni di abitanti serviti in 9 province e 333 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).
Diverse imprese private di trasporto



Circa 110 milioni di km/anno di servizi minimi e aggiuntivi



5.473 addetti (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



3.393 mezzi (3.240 autobus e 153 filobus)



Circa 3.800 km di rete regionale ciclabile pianificata, di cui 1.425 relativi alla rete Bicalitalia ed EuroVelo; **1.516 km di piste ciclabili** nelle realtà urbane in Emilia-Romagna



282,89 milioni di passeggeri all'anno nel 2016 (+1,1%)



Oltre 340 milioni di euro di investimenti nel settore della mobilità e del trasporto pubblico dal 2000 al 2016



Oltre 254 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio per i servizi minimi



I dati economici relativi al 2016 sono preconsuntivi

142,49 milioni di euro di ricavi da traffico e 136,2 milioni di euro di ricavi tariffari nel 2016

Il contesto di riferimento



Il servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario si sviluppa su **nove bacini provinciali**, che coincidono con le province della regione, e comprende sia il servizio bus in ambito urbano che extraurbano.

In riferimento alla riforma del settore dei servizi pubblici, in attuazione delle norme nazionali (art. 25 del D.L. 1/12 - art.3 bis della L. 27/12 di conversione) e delle disposizioni regionali (art. 14 ter comma 1 della L.R. 30/98 e art. 24 della L.R. 10/08) 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 10/08 e 30/98 sono intervenute per razionalizzare il sistema del TPL attraverso uno **snellimento organizzativo della rete delle Agenzie**, allo scopo di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi del sistema. La riforma del settore riguarderà quindi la semplificazione della governance, con la conferma della fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali definiti dalla Regione. Tale percorso vede operativa, da marzo 2017, la nuova Agenzia Mobilità Romagna Srl consortile, che opera nei tre bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.

In questi ultimi anni la Regione ha lavorato molto anche 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 Auto-linee 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;
- ✱ **TEP SpA:** opera nel bacino di Parma.

Gli **Accordi di programma** concretizzano gli obiettivi indicati con l'**atto di indirizzo** dall'Assemblea legislativa regionale, che fissa le linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Il più recente è l'atto di indirizzo 2016-2018. Le principali fonti di finanziamento sono:

- ✱ **risorse regionali per i servizi minimi di TPL**, derivanti in buona parte dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario. La ripartizione tra i bacini provinciali dei servizi e dei contributi è stata approvata dalla Giunta regionale con la "Determinazione dei servizi minimi per il TPL 2016-2018";
- ✱ **risorse regionali e di altra fonte** (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) **per gli investimenti e per interventi di natura infrastrutturale**, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclopedonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

La Regione ha determinato l'ammontare dei servizi minimi per l'anno 2015 pari a **109.856.732 vett*km**, ma per effetto del processo di efficientamento e razionalizzazione dei servizi disposto dai Piani di riprogrammazione approvati dagli Enti competenti, i servizi effettivamente erogati nel 2015 sono risultati **110.940.174 vett*km**, mentre dal dato preconsuntivo 2016 i servizi offerti **nel 2016 sono stati 111.046.492 vett*km**.

Servizi minimi programmati 2015 e servizi offerti 2015-2016

(Vetture*km)

Servizi minimi 2015	Servizi offerti 2015	Servizi minimi 2016-2018	Servizi offerti 2016 (dato preconsuntivo)
109.856.732	110.940.174	109.856.732	110.046.492

I **contributi regionali di esercizio** messi a disposizione per i servizi di trasporto pubblico locale, sono

passati dai 277 milioni di euro all'anno del 2012 agli **oltre 285 milioni nel 2015**.

Contributi regionali di esercizio annui (euro)

(2015 - Servizi minimi + CCNL + L.R. 1/02)

Servizi minimi	CCNL	L.R. 1/02	Totale
221.148.343	29.847.754	3.717.000	254.713.097

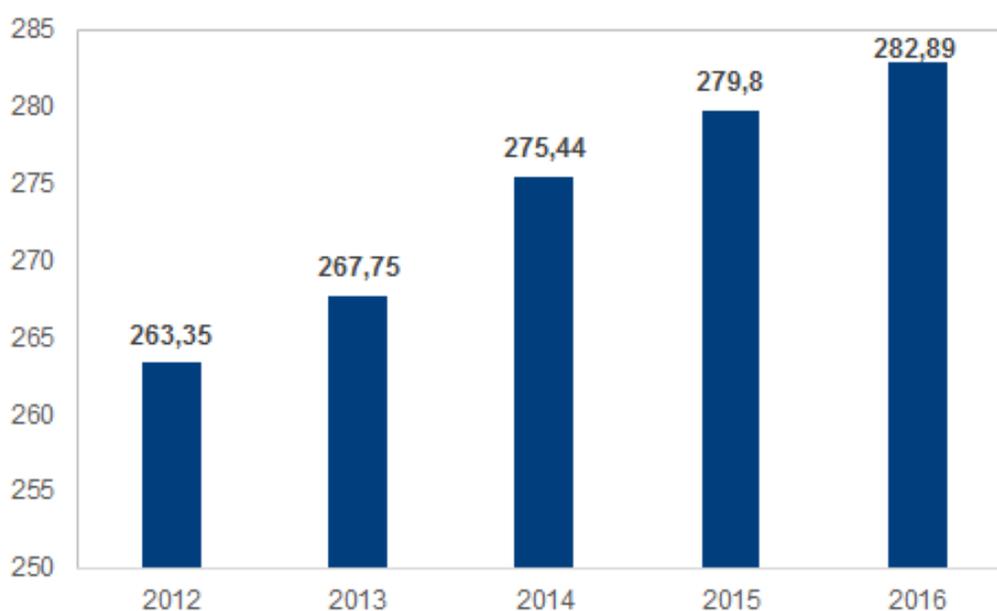


I passeggeri trasportati



Il dato consuntivo 2015 e il pre-consuntivo 2016 confermano l'andamento in **costante crescita dei passeggeri**, con un numero pari a **282,89 milioni nel 2016** (+1,1%), a 279,80 milioni nel 2015 (+1,6%), e del 4,9% rispetto al 2012.

Passeggeri trasportati
(2012-2016 - in milioni)



Rispetto ai dati riportati nella pubblicazione 2016 si possono notare variazioni a causa del fatto che è stato utilizzato un diverso metodo di rilevazione.



Gli investimenti regionali



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

Dal 2000 al 2016 gli investimenti complessivi nel settore della mobilità e del trasporto pubblico ammontano a **oltre 340 milioni di euro**, ossia oltre 20 milioni all'anno. Se si analizzano le macro aree finanziate in questo periodo emerge che oltre **60%** sono assegnate al **trasporto pubblico autofiloviario**. Gli **interventi di mobilità urbana, ciclopeditale e sicurezza stradale** rappresentano oltre il **25%** del totale; tali interventi riguardano i finanziamenti per l'attuazione dei piani settore della mobilità urbana sostenibile, quelli per il controllo dell'accesso del centro storico, interventi per parcheggi e sosta. La macroarea dell'**interscambio modale**, finanziamenti per centri e parcheggi di interscambio, rappresenta circa il **15%** del totale.

I progetti di infomobilità pubblica

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

GiM consente: la gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata tramite una centrale operativa regionale di infomobilità e relative centrali locali; il monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico; la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL in forma multicanale (web, terminali mobili, pannelli a messaggio variabile, ecc.); la trasparenza delle informazioni rispetto a tutti i modi della mobilità pubblica (servizi autofiloviari urbani ed extraurbani, servizi ferroviari regionali e nazionali, traffico aereo, disponibilità di car e bike sharing, ecc.); l'integrazione delle informazioni relative alle condizioni della circolazione veicolare privata provenienti dai sistemi di controllo dei flussi del traffico MTS (tempi di viaggio, perturbazioni della circolazione, possibilità di accesso ai parcheggi, limitazioni temporanee alla circolazione, ecc.).

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 della Regione per oltre il 38% del totale, ministeriale per il 19% e degli Enti locali per il 43%.

Sono previsti **1.066 dispositivi AVM (Advanced Vehicle Monitoring)** per il controllo del percorso dei bus, **180 "pannello 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. Tutte le forniture e le installazioni risultano completate e tutti i collaudi sono già avvenuti nel 2016. Un ulteriore sviluppo nel campo dell'infomobilità regionale sarà, che, oltre che ulteriori installazioni tecnologiche, il **"travel planner dinamico"**, con la possibilità della pianificazione degli spostamenti "on line", anche tariffaria, da parte dei viaggiatori con tutte le alternative del trasporto pubblico. Un primo contributo sarà offerto dai fondi POR-FESR 2014-2020, che prevedono circa 6 milioni di euro a favore delle aziende di TPL e di FER (informatizzazione delle fermate ferroviarie). Questa stessa fonte di finanziamento prevede altri 8 milioni per interventi nelle città maggiori di 50.000 abitanti.

Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2016, ammonta a **3.393 mezzi** (di cui 3.240 autobus e 153 filobus), con un'età media che dal 2007 ad oggi è cresciuta da 9,9 a 12,9 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 3.393 mezzi regionali **2.818 sono già dotati del sistema AVM** per il telecontrollo della flotta.

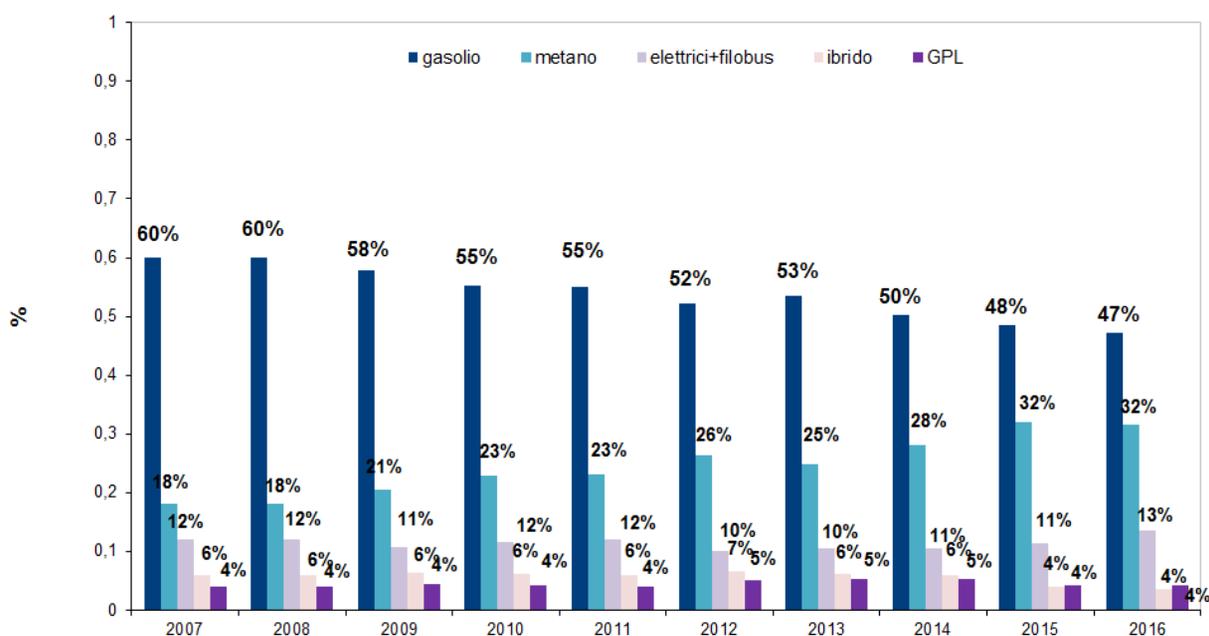


Parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(2007-2016)



Dal 2007 al 2016 c'è stato un **aumento dei bus a metano** (dal 18% al 32%) e una riduzione dei bus diesel (dal 60% al 47%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.

Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione (2007-2016)



Il settore autofiloviario e mobilità urbana

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 preeuro a vantaggio di classi ambientali meno inquinanti. La compo-

sizione del parco mezzi per classe ambientale è la seguente: Euro0 (7,54%), Euro1 (3,63%), Euro2 (27,76%), Euro3 (26,32%), Euro4 (1,95%), Euro5 (9,93%), Wuro 6 (1,21%), ULEV (2,37%), EEV (4,77%), ZEV (4,13%).



La mobilità ciclopedonale

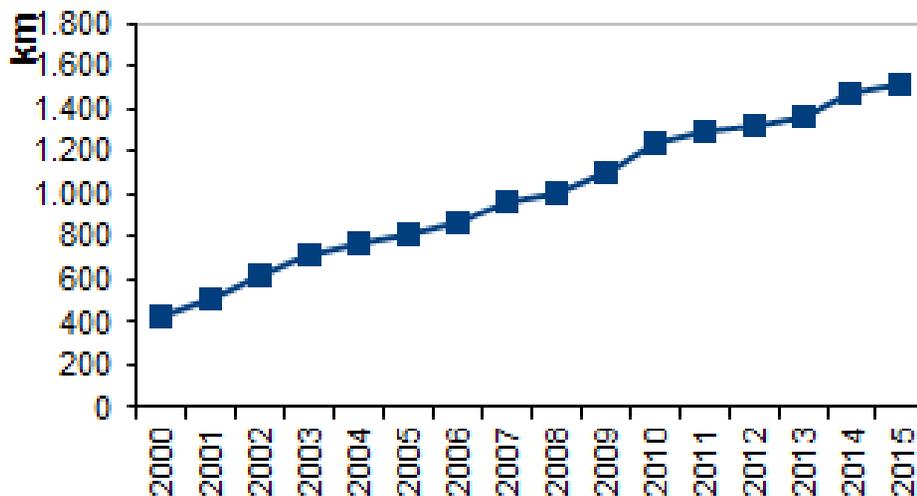
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente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

dell'inquinamento ambientale, il miglioramento della qualità della vita e la percezione del paesaggio e del territorio. Fondamentale per aumentare la mobilità ciclopedonale è realizzare un sistema di accessibilità e di itinerari che vada oltre la singola "pista", e che abbia carat-



teristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza. Rispetto all'uso di questa modalità di trasporto si segnala che in Emilia-Romagna c'è stato un **aumento significativo dei km di piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti dai 419 km del 2000 ai **1.516 del 2015**.

Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(2000-2015)

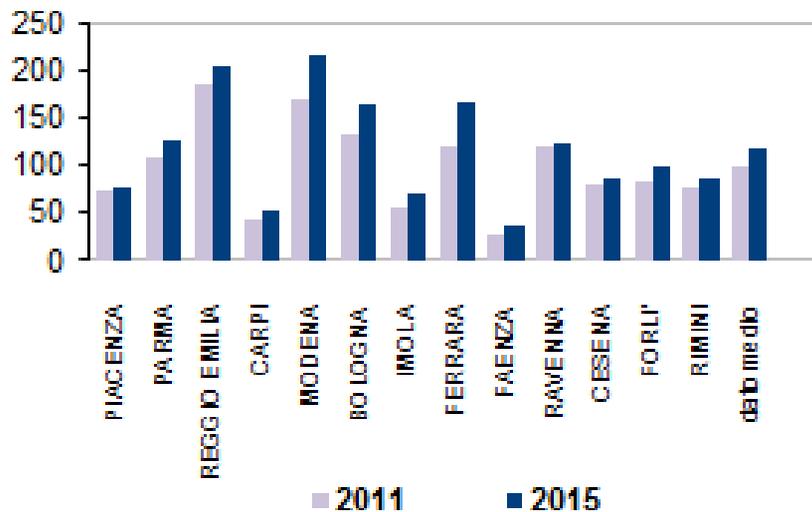


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione. Le città del versante emiliano sono tutte molto dotate di piste ciclabili: Modena e Reggio Emilia superano i 200 km di

rete e risultano essere le città con maggiori km di piste; anche Ferrara, Bologna, Parma e Ravenna superano il dato medio regionale (116 km); le città del versante romagnolo sono al di sotto del valore medio.

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

(Confronto 2011-2015)



La promozione integrata della ciclabilità urbana, extraurbana e cicloturistica con interventi e azioni per il completamento e potenziamento delle reti e delle relative infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile, concorre all'attuazione del **"Sistema regionale della ciclabilità"**. Lo scopo è favorire spostamenti in bici quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro e cicloturistici, ridurre il tasso di motorizzazione della regione, incentivare e promuovere nuovi stili di vita consapevoli e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività, per la miglior fruizione del territorio e del contenimento dell'uso del suolo. Per il sistema regionale della ciclabilità sono stati censiti **525 interventi**, cofinanziati tra il 1995 e il 2013, per un costo complessivo di **circa 212 milioni di euro**, di cui **circa 142 milioni di contributi regionali**.

Attualmente in Emilia-Romagna sono in servizio **630 treni attrezzati per il trasporto bici** (su un totale di circa 900 circolanti), di cui 90% su rete nazionale e 10% su rete FER. Lo scenario di riferimento e le esigenze per il triennio 2015-2017 sono stati individuati anche con il supporto e la partecipazione delle **principali associazioni di settore** Fiab, Legambiente, Uisp Comitato regionale, WWF oltre ad ANCI e UPI con le quali è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa nel 2015.

La Regione, oltre a cofinanziare le infrastrutture ciclopedonali, promuove iniziative e azioni volte a **incentivare una più diffusa cultura ciclabile** e l'effettivo utilizzo della rete regionale.

Tra queste è emersa l'importanza di realizzare **campagne informative, iniziative di formazione e informazione** sull'uso della bicicletta e le possibili forme d'intermodalità, oltre che la promozione, in ambito urbano, di una rete ciclabile più funzionale che corrisponda alle reali esigenze di mobilità dei cittadini, alla continuità e alla riconoscibilità dei tracciati e ad attuare progetti per sostenere gli spostamenti casa-lavoro e i percorsi sicuri casa-scuola in bicicletta.

Un ulteriore obiettivo consiste nella promozione del **cicloturismo** e nella pianificazione e realizzazione delle ciclovie che costituiscono la **Rete delle ciclovie regionali (RCR)**. E' costituita da percorsi già attualmente utilizzati per cicloturismo e non solo, corrispondenti a oltre 1.000 km di infrastrutture (riferite a un'estensione complessiva di circa 3.800 km) e sviluppate su di differenti tipologie. Fa riferimento prioritario alle reti Bicalitalia ed Eurovelo e rappresenta lo strumento di settore di indirizzo e riferimento all'interno del sistema regionale di pianificazione territoriale, di mobilità e dei trasporti nel territorio allo scopo di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi. L'obiettivo è quello di promuovere le principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio e delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale.

Nel corso del 2016 sono stati sottoscritti i seguenti accordi per dare attuazione al Sistema nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT), promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

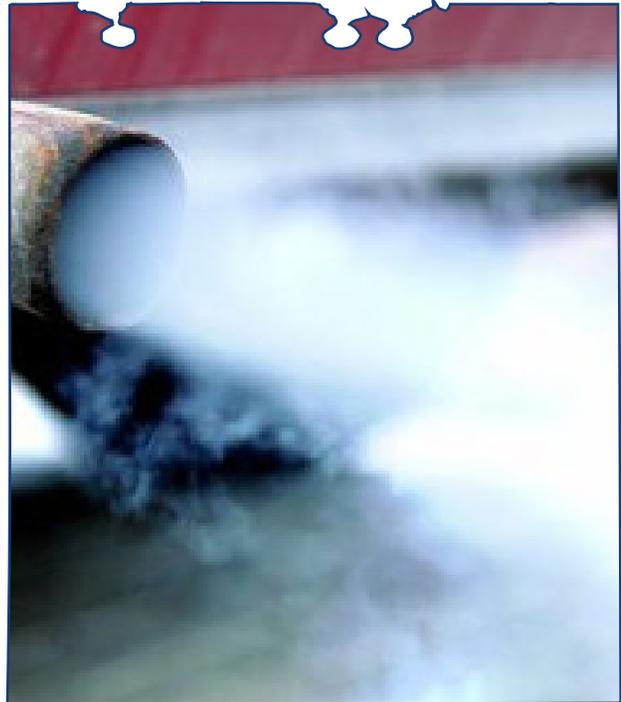
- ✱ **Ciclovia del Sole** percorso Verona-Firenze (che comprende la ciclovia regionale ER17- Er 17 d1 - Er 17d2). E' stato sottoscritto un protocollo d'intesa con MIT, MIBACT e Regioni Veneto, Toscana, Lombardia e il relativo Accordo di collaborazione con le Regioni e la Città Metropolitana di Bologna quale soggetto attuatore, mentre la Regione Emilia-Romagna risulta capofila tra le Regioni;
- ✱ **Ciclovia Vento** da Venezia a Torino (che si integra con la Ciclovia del Po- Ciclovia destra Po). E' stato sottoscritto il Protocollo d'intesa con
- MIT e MIBACT e Regioni Veneto, Piemonte, Lombardia (caofila) e il relativo Accordo di collaborazione con le Regioni e il Politecnico di Milano;
- ✱ recupero e riqualificazione a uso ciclopedonale del **tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona** (Ciclovia del Sole - Ciclovia regionale ER17 d1 - EV7 proposta). E' stato sottoscritto un Accordo di programma tra il MATTM, la Città metropolitana di Bologna (soggetto attuatore), la Regione Emilia-Romagna (soggetto Referente) e la Provincia di Modena;
- ✱ **Ciclovia Adriatica** (ER37- Ciclopista del Sole B16/ EV: Eurovelo proposta). E' stato sottoscritto un Protocollo d'intesa con Fiab onlus per l'inserimento della stessa Ciclovia nella rete Eurovelo e per la sua realizzazione.



L'impegno a favore della qualità dell'aria

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione è molto impegnata in iniziative e progetti che migliorino la **qualità dell'aria** e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare.

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



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

PM ₁₀	Valore	Note
Media annua	40	
Media giornaliera	50	Limite da non superarsi più di 35 volte all'anno; in nessuna delle stazioni presenti in una data zona deve essere superata la soglia di 50 ug/m ³ per più di 35 giorni l'anno
PM _{2,5}		Note
Media annuale	25	Previsto un valore limite indicativo di 20 µg/m ³ al 2020
Benzene		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 capoluogo con stazioni di rilevamento urbane rimane anche nel corso del 2016 **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m³**; si rileva, nell'ambito delle stazioni poste sulla viabilità principale, che registrano i valori più alti, un miglioramento della media dei valori, che passa dai 33 µg/m³ del 2015 ai 29 del 2016.

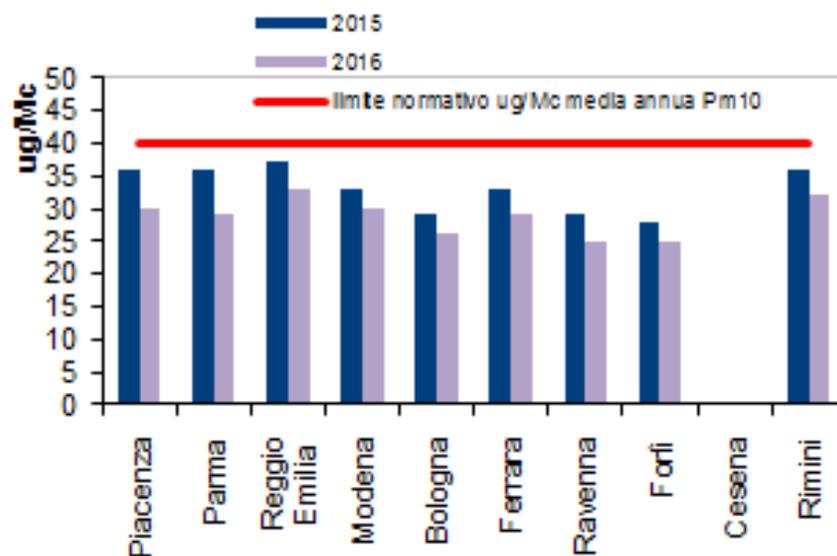
Il dato relativo alla **media dei giorni di supera-**

mento del PM10 nelle realtà urbane si attesta nel 2016 a livello dei 35 giorni di superamento per le stazioni della rete urbana di traffico e di 23,9 giorni per quelle di fondo urbano. Questi valori indicano un miglioramento dei parametri rilevati rispetto al 2015.

Guardando a livello delle singole realtà urbane, si può notare che, pur aumentando rispetto i valori dell'anno precedente in tutte le città, **le concentrazioni medie annue del PM10 non superano i limiti di legge.**

Quanto al **numero giornaliero di sforamenti del PM10** (superamento di 50 µg/mc), in tutte le città si registra il superamento del massimo stabilito in **35 giorni.**

Media annua del PM₁₀ nei 9 comuni capoluogo
(2015-2016)



La Regione ha adottato il nuovo Piano regionale integrato per la qualità dell'aria (**PAIR 2020**), con previsioni al 2020, il cui punto centrale è 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.



Il sostegno alla mobilità elettrica

Il **rinnovo tecnologico del parco veicolare** in Emilia-Romagna sta offrendo un importante contributo alla qualità dell'aria, alla riduzione della rumorosità e della mortalità e lesività degli incidenti stradali. Per questo, dopo l'importante azione di trasformazione dei mezzi esistenti a metano e gpl attivata per il miglioramento della qualità dell'aria, la Regione conferma la volontà di attuare lo sviluppo dell'alimentazione elettrica per i veicoli, privati e pubblici, visto che la mobilità elettrica rappresenta un'alternativa sostenibile e valida ai veicoli tradizionali.

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 Nuovo elettrico"**. Considerando che in città è molto frequente fare spostamenti brevi e che lo spostamento medio regionale è intorno ai 40 km/giorno, le auto elettriche possono rappresentare un'alternativa sostenibile e valida ai veicoli tradizionali.

In questo quadro, al fine di promuovere la mobilità elettrica non solo a livello di singola città ma su tutto il territorio, la Regione ha stretto **accordi con i distributori di energia elettrica** presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna (ENEL, HERA e IREN) e con i principali Comuni, realizzando così una innovativa infrastruttura di ricarica operativa in tutte le province. Ad oggi risultano installate e funzionanti **oltre 120 colonnine di ricarica** per

veicoli elettrici interoperabili in regione dei diversi distributori sottoscrittori dei protocolli d'intesa.

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.

In collaborazione con i principali Comuni, è stato possibile sottoscrivere un accordo per armonizzare le regole di accesso e sosta alla ZTL. Da ottobre 2012 le auto elettriche possono **accedere liberamente alle ZTL h24 e parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu**. L'accordo è aperto a tutti i Comuni che vorranno aderire nel corso degli anni.

La Regione, con il bando PNIRE 1 (Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica), ha inoltre ottenuto un finanziamento ministeriale di **circa 230.000 euro** per il progetto **"Mi Nuovo Mare"** per la fornitura e l'installazione di **24 punti di ricarica** in otto comuni della costa romagnola. Dopo la sottoscrizione della convenzione con il Ministero dei Trasporti è prevista, nel 2017, la piena attuazione di questo progetto.

Con il finanziamento del Ministero dei Trasporti, bando PNIRE 2 (ora al visto della Corte dei Conti) la Regione ha definito con il Progetto PNIRE-R l'ulteriore sviluppo del progetto regionale Mi Nuovo elettrico con l'aumento dei punti di ricarica pubblici dei veicoli elettrici **anche in centri di interscambio e nell'ambito delle ricariche private**. Il contributo previsto è di **oltre 2 milioni di euro** su una spesa complessiva di 4,1 milioni di euro, con 32 beneficiari (Enti Pubblici e Aziende di settore), per un totale di **oltre 560 nuovi punti di ricarica pubblici e privati**.



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 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: **2.333 abbonamenti sottoscritti nel 2016** (1.886 autofiloviari e 447 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 ai **1.700 attuali**.

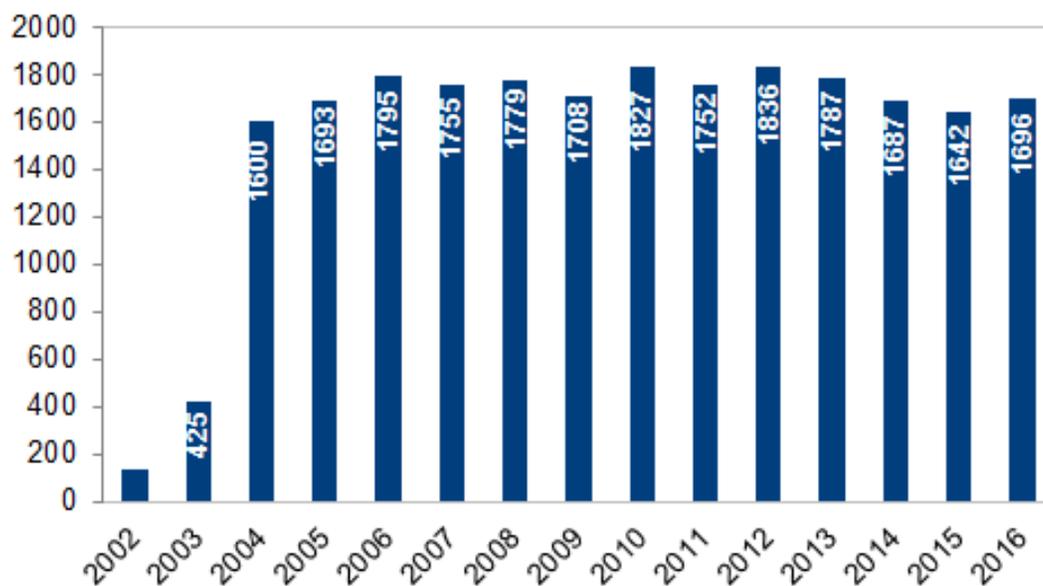
Oltre a concedere abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, la Regione gestisce anche in maniera innovativa i **posti auto aziendali**, prevedendo un costo ponderato in base alla categoria contrattuale. A coloro che già usufruiscono dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico non è consentito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

Per incentivare l'uso condiviso del mezzo individuale, inoltre, la Regione riserva parcheggi aziendali ai collaboratori che aderiscono al **car-pooling** in qualità di conducenti, concedendoli gratuitamente a chi trasporta almeno due colleghi. La Regione è impegnata anche nell'incentivazione del **car sharing**, un servizio innovativo a condizioni estremamente favorevoli riservate ai collaboratori regionali, realizzato in collaborazione con l'azienda di trasporti ATC di Bologna. Nel 2016 il numero di iscritti a questo servizio è stato di 22 dipendenti, in lieve calo rispetto agli anni precedenti.

Per attuare il Piano della Mobilità aziendale, anche nel 2016 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), e che nel 2016 ha partecipato a MobyDixit (16ma Conferenza Nazionale sul mobility management e la mobilità sostenibile), che si è svolta a Prato dal 27 al 28 ottobre 2016.

Abbonamenti annuali TPER

(2002-2016)



I progetti europei per la mobilità sostenibile

✱ Reform

Reform (Integrated REgional Action Plan For Innovative, Sustainable and LOw CaRbon Mobility), è il progetto europeo



– co-finanziato dal programma Interreg Europe, partito a gennaio 2017 e che si concluderà a dicembre 2020 – che mira ad **aumentare il numero di autorità locali che implementano i PUMS** (Piani urbani per la mobilità sostenibile) in quattro regioni europee: Emilia-Romagna; Macedonia centrale (Grecia), Greater Manchester (Gran Bretagna) e Parkstad Limburg (Olanda).

Per favorire la transizione verso forme di mobilità alternative a basso impatto, i partner svilupperanno materiali guida e organizzeranno una serie di eventi dedicati per aiutare le proprie città nella redazione di un PUMS. Uno degli aspetti che caratterizza Reform è il **ruolo centrale delle Regioni** per incoraggiare l'adozione di un PUMS da parte delle autorità locali, incluse città di media e piccola grandezza. Questo sarà ottenuto grazie al **miglioramento dei Programmi Operativi Regionali (POR)** che supporteranno, finanzieranno e diffonderanno il concetto di PUMS come principale strumento per la transizione della mobilità verso modelli a basso impatto. Un altro punto importante è che Reform si focalizzerà sull'uso di nuove tecnologie (ICT) per promuovere la diffusione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile. Una prima visita tecnica (con un workshop tematico e una tavola rotonda sulle politiche) si è tenuta a **Salonico (Grecia) l'1-2 marzo 2017**. In questa occasione la Regione ha esposto lo stato dell'arte dell'attuazione dei PUMS legati agli investimenti POR-FESR (2014-2020). Il secondo incontro si è svolto a **Bologna il 29 giugno 2017**, e ha previsto una visita tecnica e un workshop tematico "Come integrare efficacemente i PUMS con gli strumenti della pianificazione regionale". In Emilia-Romagna il progetto sarà condotto dalla Regione, supportata dalla Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica. Saranno associate al progetto, in particolare per l'adozione dei PUMS, la Città Metropolitana di Bologna, Modena, Reg-

gio Emilia, Parma, Rimini, Forlì, Cesena, Piacenza, Ferrara, Faenza, Ravenna, Carpi. Diverse città regionali stanno sviluppando il proprio PUMS anche grazie a specifici incentivi regionali. In particolare, **11 città e la Città Metropolitana di Bologna** nel 2016 hanno redatto le linee guida per i PUMS, il primo passo per l'approvazione del PUMS. La Regione è inoltre coinvolta, attraverso un gruppo specifico di lavoro, nell'elaborazione di una **legge sui PUMS a livello nazionale**.

In questo scenario, aumentare il ruolo del governo regionale, sviluppare robuste conoscenze nella formulazione/sviluppo dei PUMS ed estendere le metodologie attualmente adottate potrebbe fornire una guida chiara a supporto per tutte le città regionali nello sviluppo e diffusione dei PUMS. In particolare, la creazione di un centro di competenze regionali contribuirà a dare continuità all'azione di pianificazione prevista per i PUMS.



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 attraverso 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 25 luglio 2014 TPER e Comune di Bologna hanno consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo, ma la Corte dei Conti ha posto dei rilievi. Gli Enti proponenti e TPR stanno quindi lavorando a una rimodulazione del progetto, da presentare al CIPE;

✱ 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. La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e si è impegnata a concedere un finanziamento 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 a luglio 2013. La revisione del Piano Economico Finanziario individua un importo lavori dell'opera pari a 91.857.013 euro all'interno di un quadro economico complessivo di 99.900.050 euro (iva esclusa). L'opera è cofinanziata da Regione (27 mln euro), SAB (2,7mln euro, oltre all'IVA) e da RFI (5,5 mln euro). A ottobre 2015 sono iniziati i lavori e nel 2016 sono state completate tutte le opere in cemento armato della stazione capolinea in aeroporto e di quella intermedia del Lazzaretto, le spalle del ponte di attraversamento dell'autostrada A14 e della tangenziale di Bologna, il sottoattraversamento della linea di Alta Velocità Bologna-Padova mediante la tecnica a spinta oltre che 80 pile del viadotto sulle 125 totali previste.

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 della prima tratta Rimini FS-Riccione FS 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. L'opera è stata realizzata per oltre l'85% del totale previsto e il termine dei lavori di completamento dell'infrastruttura è previsto entro il 31 gennaio 2018. Al 31 dicembre 2016 sono stati sostenuti costi per 61,682 milioni di euro.

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

12 nuovi elettrotreni ETR 350 (completati nel 2013 e finanziati dalla Regione), nel 2016 entrati in esercizio altri **7 ETR 350** e **6** composizioni bipiano Vivalto. Altri **7 ETR 350** e altri **2** Vivalto in corso di emissione nel 2017. Nuovi **96 treni** saranno messi in esercizio con l'affidamento della nuova gara (entro il 2019)

Oltre 910 treni al giorno



260 stazioni attive in
Emilia-Romagna



Quasi 500 milioni di euro di investimenti dal 2007 (circa il 50% per interventi infrastrutturali e la restante quota per l'acquisto di nuovi treni)



Circa 18,16 milioni di treni*km (più circa 1 milione di bus sostitutivi) - 2016



Circa 41 milioni di passeggeri all'anno saliti sui treni a contratto della Regione E-R (*) e **circa 45,5 milioni** di passeggeri all'anno, corrispondenti a **circa 152.000 in un giorno feriale medio**, saliti su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna (2016)

Circa 116.600.000 euro di corrispettivo contrattuale nel 2016 al CTI per l'erogazione dei servizi



14,8 milioni di euro a FER per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale nel 2016



Tra lo 0,7% e l'1,4% di riduzione di corrispettivi contrattuali negli ultimi 5 anni al CTI per mancato rispetto di standard di qualità

1.665 addetti del settore ferroviario regionale (2016 - Trasporto + Rete)



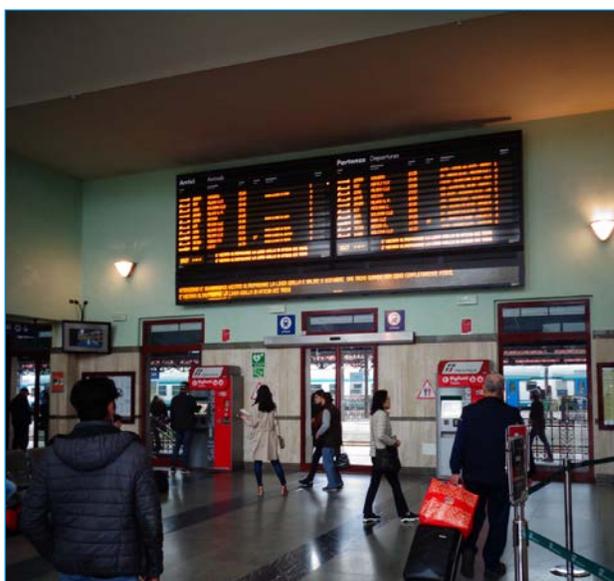
111 milioni di euro di ricavi da traffico nel triennio 2016

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".



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.

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

rovia 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 2011 sono state definite le condizioni per la **separazione societaria di FER**, che si poi è perfezionata l'1 febbraio 2012, per 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 una **gara a evidenza pubblica**, trovandosi a 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.

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



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.

La nuova gara è stata aggiudicata nel 2016 a seguire è stato stipulato il Contratto di servizio con l'Associazione temporanea di imprese, costituitasi tra Trenitalia e FER, poi trasformata in un'unica società. La Regione ha dettato gli indirizzi e i vincoli che dovevano caratterizzare il nuovo affidamento. Attualmente, in accordo con il Consorzio Trasporti Integrati, è stato prorogato l'attuale contratto fino all'avvio dei nuovi servizi affidati con la gara, **la cui attivazione è prevista nel 2019**.

Dal 2007 la Regione ha avviato, sulla propria rete ferroviaria, un **"piano straordinario" di interventi**, per la cui 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 il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Riguardo alla **sicurezza** sono già stati realizzati o sono in programma il posizionamento di nuovi apparati centrali in alcune stazioni, il miglioramento del segnalamento, l'introduzione di specifiche tecnologie sviluppate recentemente (sottosistemi per il controllo e la gestione della condotta e della marcia dei treni) e la realizzazione di un unico apparato centrale per il governo unitario dell'intera Rete Regionale.

Si segnala tuttavia che le **risorse assegnate 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.

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.

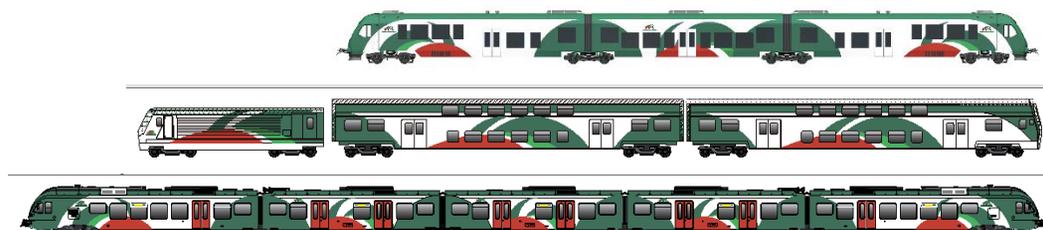
Per perseguire obiettivi di mobilità sostenibile e vista anche la richiesta di maggiore comfort e qualità da parte degli utenti, negli ultimi anni la Regione ha sostenuto fortemente il **rinnovo del parco rotabile**, prevedendolo anche come punto saliente della nuova gara per l'affidamento dei servizi che si è conclusa nel 2016 e che l'impresa vincitrice deve garantire sin dall'avvio del nuovo affidamento. L'obiettivo è quello di migliorare radicalmente la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità.

Come già accennato, la Regione, a partire dal 2007, ha avviato un **"Piano straordinario di investimenti" di circa 500 milioni di euro** per potenziare e ammodernare le linee regionali e per rinnovare il proprio parco rotabile. Nel primo semestre 2013 è stata completata 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**, totalmente finanziati dalla Regione. Il piano di investimenti originario è stato alimentato con ulteriori risorse provenienti soprattutto dai fondi FSC, che consentiranno l'entrata in esercizio di altri nuovi treni. Ulteriori risorse regionali sono state indirizzate all'acquisto di altro materiale rotabile per il miglioramento della qualità dei servizi rivolta ai passeggeri. Nel 2016 sono entrati in esercizio **altri 7 convogli ETR350 e 6 composizioni a due piani, tipo Vivalto**. Altri **7 ETR350** sono in corso di immissione in esercizio nel corrente anno (2017) e la flotta dei Vivalto si va incrementando di altre 2 composizioni.

A seguito dell'affidamento dei servizi scaturito dalla nuova gara dei servizi ferroviari, il parco regionale a cui verranno affidati i servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna, si arricchirà di **96 nuovi treni**.

L'arrivo del nuovo materiale rotabile, già in corso di fornitura, è **atteso per il 2019** e si affianca a quello acquistato negli scorsi anni dalla Regione per garantire il miglioramento della qualità dei servizi, obiettivo primario insieme alla regolarità dell'esercizio.



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, 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 miglioramento 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. Gli standard di riferimento contrattuali sono stati assunti dal Consorzio Trasporto Integrati anche nella propria Carta dei servizi.

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 ad accertare la regolarità, la qualità e il buon an-

damento 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 prevede:

- ♣ **la verifica**, attraverso rilevazioni puntuali a campione e analisi critica dei rapporti forniti periodicamente dal Consorzio Trasporti Integrati, dei **parametri di puntualità, affidabilità e affollamento**;
- ♣ **l'analisi della circolazione dei treni**, attraverso la consultazione, la rilevazione e l'elaborazione, tramite una piattaforma integrata online, dei dati relativi alla puntualità e ad altri indicatori di produzione, come eventi anomali e soppressioni;
- ♣ **la verifica e l'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 si presenta **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.

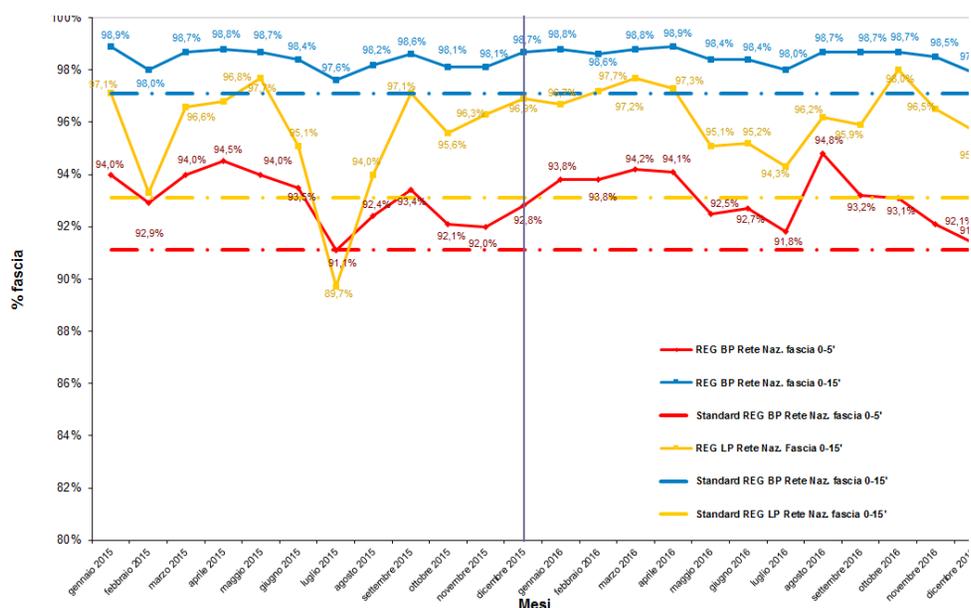
♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a breve percorrenza (B.P.)** in fascia 0-5' nel 2016 si registra, rispetto al 2015, una tenuta dei livelli di puntualità sempre al di sopra dello standard minimo regionale con dati anche superiori al 94% e una punta del 94,8% ad agosto e calo soprattutto nei mesi di luglio, novembre e dicembre. Anche nel 2015 la situazione è stata simile ma senza il picco che si è registrato ad agosto. La media annua è del 93,1% esattamente come nel 2015. Per quanto riguarda la fascia 0-15' c'è un miglioramento rispetto al 2015, con il dato che resta sempre al di sopra dello standard. La percentuale di puntualità è molto alta, pari a una media annua del 98,5%, contro il 98,4% del 2015;

- per i **treni Regionali a lunga percorrenza (L.P.)** in fascia 0-15', nel 2016 l'andamento è molto migliorato rispetto a quello del 2015, restando sempre al di sopra dello standard con lieve calo nel periodo estivo. Nel 2015 c'erano stati due picchi negativi nel mese di febbraio e luglio. Il miglioramento rispetto all'anno precedente è praticamente presente per tutto l'anno. Nel complesso la percentuale media annua sale dal 95,5% del 2015 al 96,3%.



Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale
(Gennaio 2015 - Dicembre 2016)

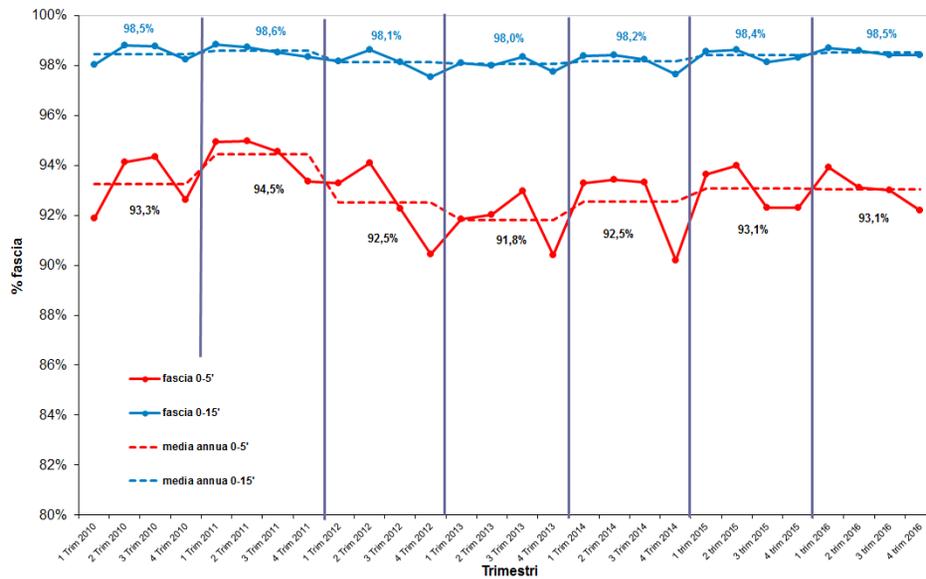


Il **confronto** con i dati di puntualità dei trimestri **tra il 2010 e il 2016 per la fascia 0-5'** evidenzia miglioramento rispetto al 2015, che prosegue il trend positivo degli ultimi anni. Per la fascia 0-15' c'è un lieve miglioramento in quasi tutti i trimestri, mentre

per i regionali a lunga percorrenza, nonostante una percentuale comunque elevata di puntualità, c'è un netto miglioramento, permettendo di raggiungere la media annua di puntualità più alta dall'inizio della serie storica.

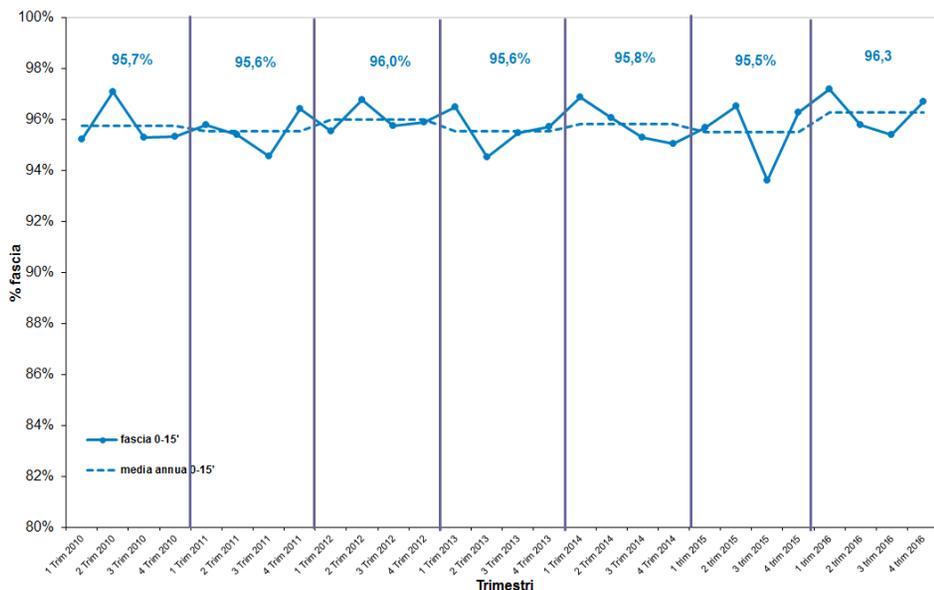
Rete Nazionale puntualità - Regionali a breve percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2016)



Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2016)

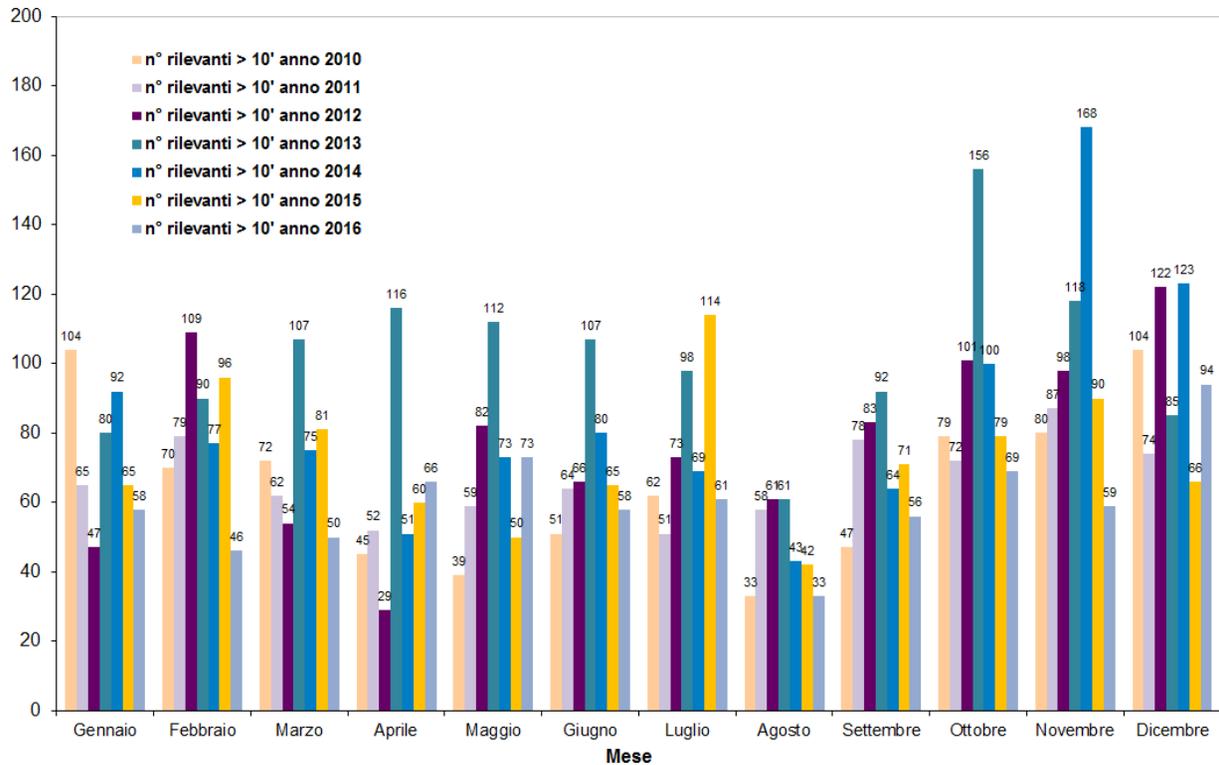


Nella figura seguente è riportato un confronto tra i **treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché collocati in "fascia pendolare" e notevolmente frequentati dagli utenti) sulla Rete Na-

zionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2010 al 2016. Si assiste nell'ultimo anno a un **calo dei casi di ritardo**, con 723 casi nel 2016, rispetto agli 879 dell'anno precedente.

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

(Confronto 2010-2016)

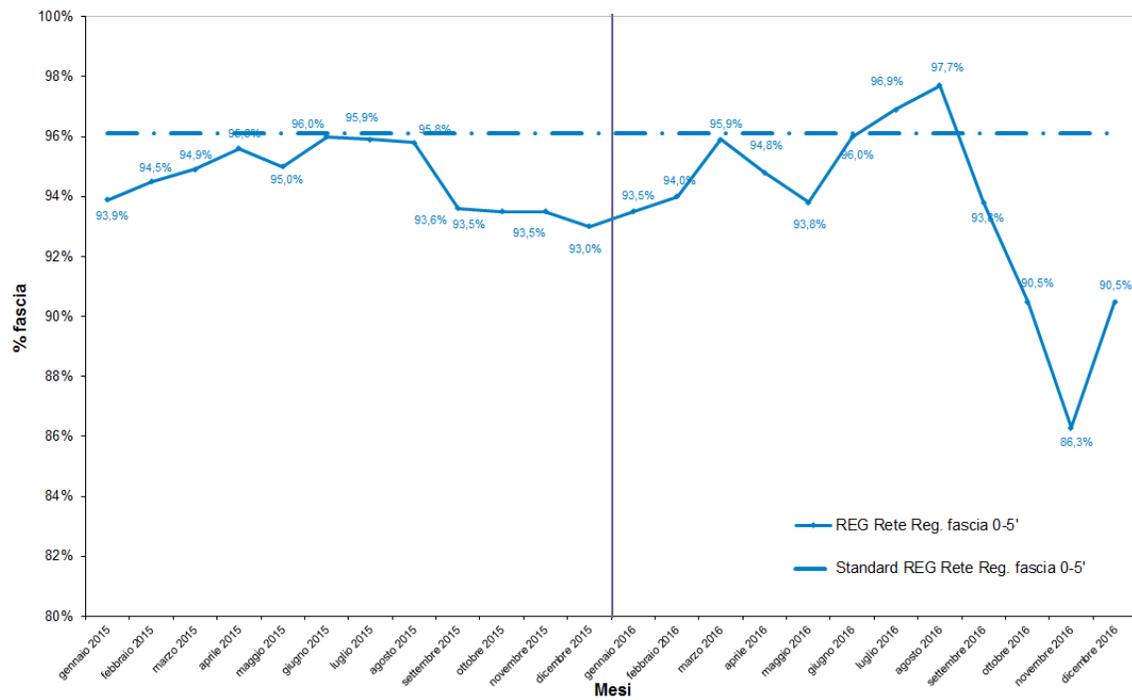


♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di ritardo 0-5', i dati sono in peggioramento: i livelli di puntualità risultano quasi sempre al di sotto dello standard contrattuale pur avvicinandosi in alcuni mesi dell'anno e superandolo per i mesi di luglio e agosto. Nel complesso la situazione è peggiorata rispetto al 2015 soprattutto a causa degli ultimi quattro mesi dell'anno in cui c'è un vistoso calo con picco negativo nel mese di novembre, mentre per il primo semestre i dati erano in linea con il 2015.



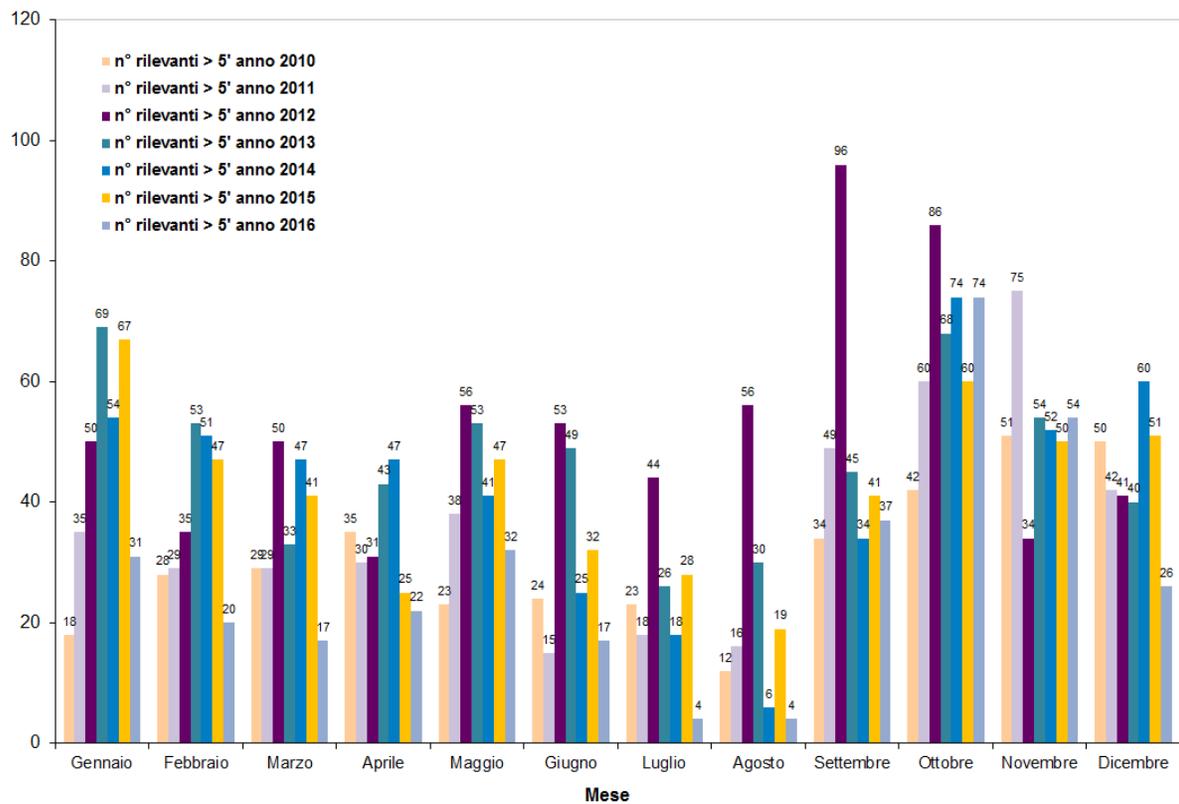
Puntualità treni su Rete Regionale - Regionali fascia 0-5'
(Gennaio 2015 - Dicembre 2016)



Nella figura seguente viene riportato un **confronto tra i treni "rilevanti"** che hanno superato i 5' di ritardo dal 2010 al 2016. Si assiste in questo caso a una netta riduzione sui casi di ritardo. Nel complesso sulla rete regionale ci sono stati, nel 2016, 338 casi di ritardo rispetto ai 508 del 2015.



Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'
(Confronto 2010-2016)



Affidabilità

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

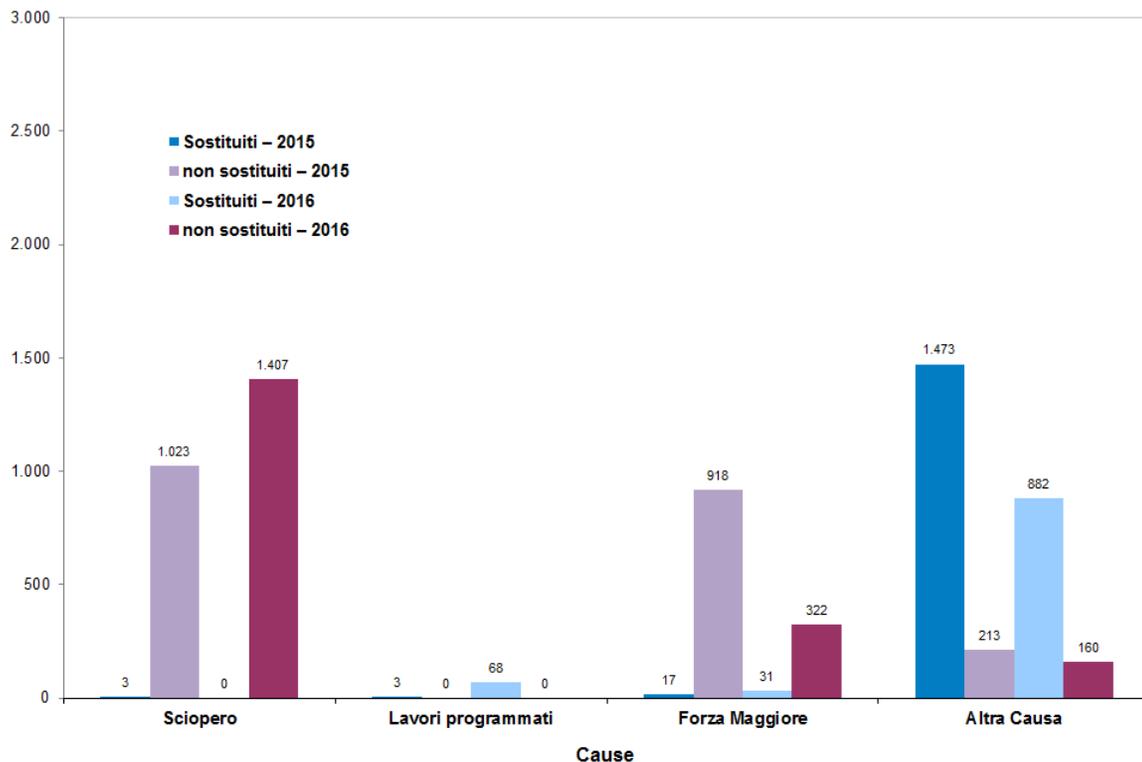
I motivi delle soppressioni vengono classificati in quattro "macrocause": **sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"**. Quest'ultima individua tutti quei treni la cui limitazione intervenuta non ricade nelle precedenti categorie ma dipende dall'impresa ferroviaria; riguarda principalmente: mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione o guasto dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda la **Rete Nazionale**, nel 2016 sono circolati **193.331 treni** e ne sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, **2.870** pari a circa il 1,5% dei treni programmati. Nel 2015 si erano registrate soppressioni per il 1,9% dei treni programmati, quindi la situazione è in miglioramento.

Dei 2.870 treni soppressi:

- ♣ **981 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi ad altra causa. Risulta in netto miglioramento la situazione rispetto al 2015;
- ♣ **1.889 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta in lieve aumento rispetto al 2015) e alla "forza maggiore" e per quota minore ad "altra causa" queste due cause diminuite rispetto al 2015. Rispetto al 2014 tutti i valori sono in diminuzione eccetto per "sciopero".

Rete Nazionale - Treni sostituiti per linea e causa
(2015-2016)



Per quanto riguarda la **Rete Regionale**, nel **2016** sono circolati **77.605 treni** e ne sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, **748** pari a circa l'1% dei treni programmati. Nel 2015 si erano registrate soppressioni per il 2,8%, quindi la situazione delle soppressioni lungo la rete regionale è in netto miglioramento.

Dei 748 treni soppressi:

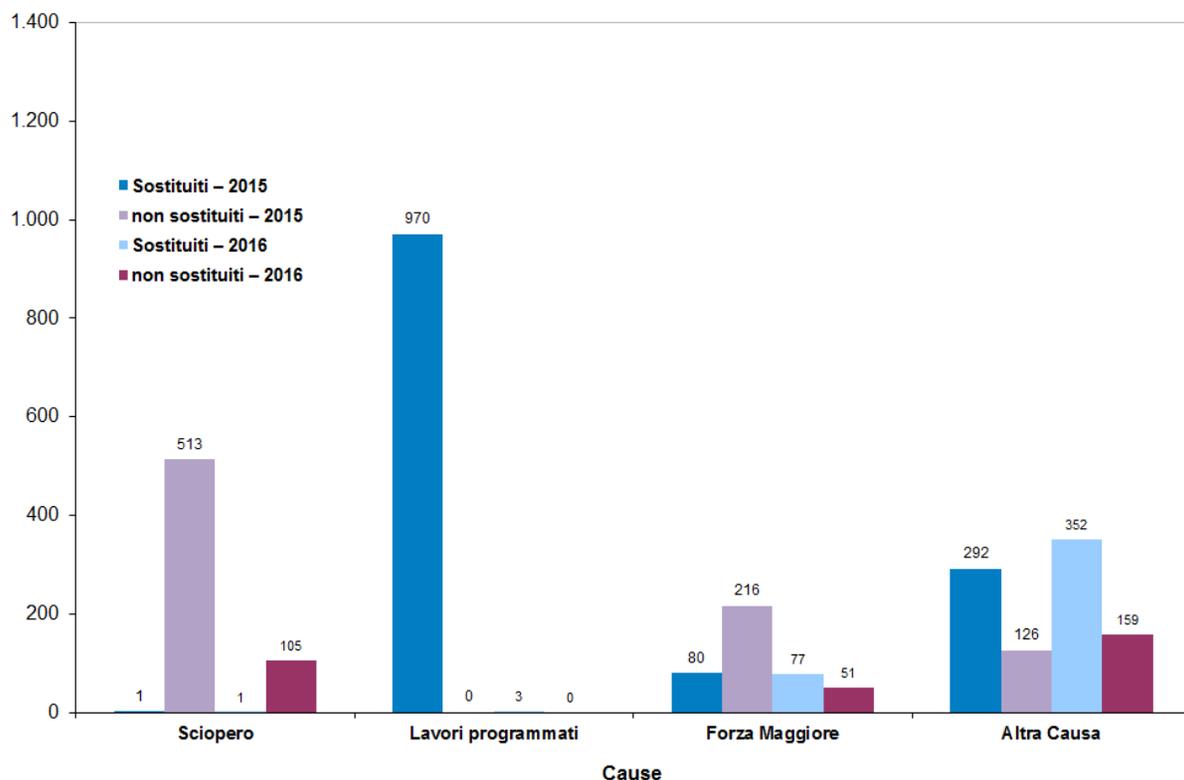
♣ **433 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi ad "altra causa". Rispetto al 2015 vi è un netto miglioramento

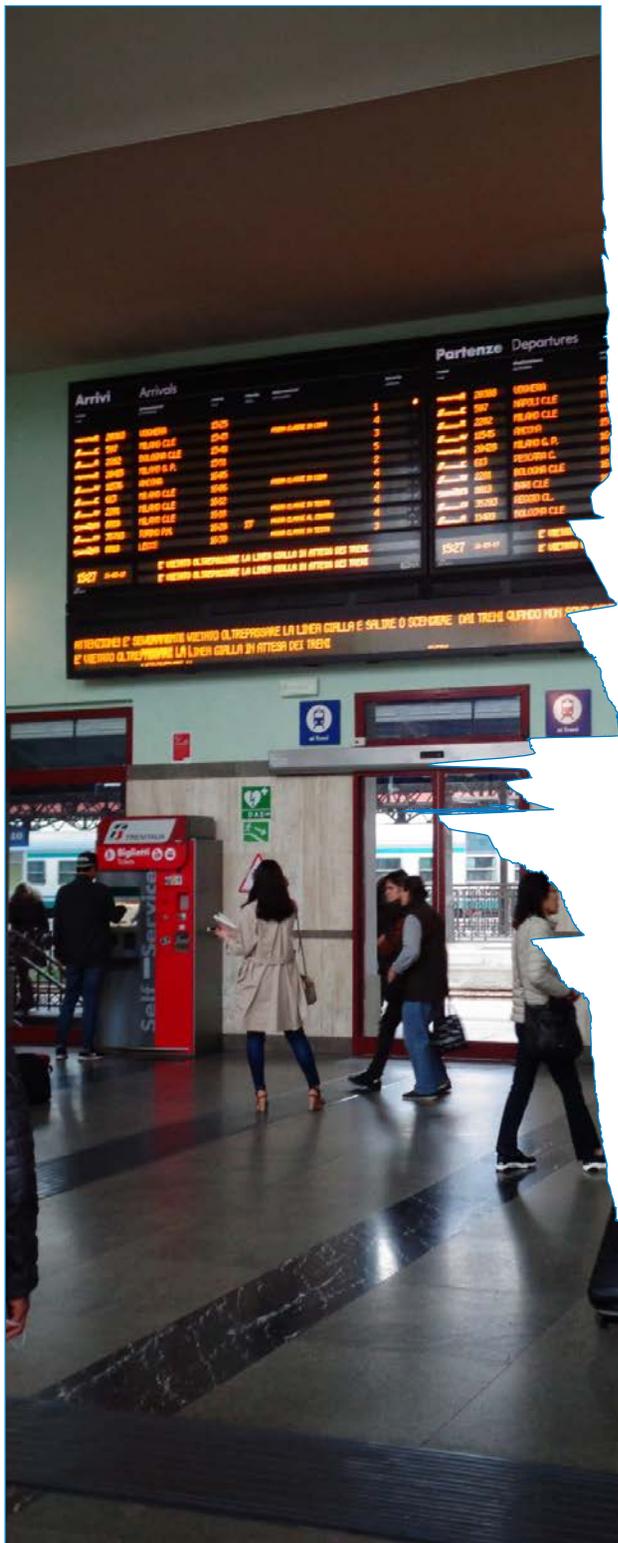
legato soprattutto alla quasi totale assenza di soppressioni per lavori programmati, restano invece sostanzialmente stabili i treni sostituiti per 'forza maggiore', mentre è in lieve aumento la sostituzione per 'altra causa';

♣ **315 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute ad 'altra causa', leggermente superiore al dato del 2015 e allo 'sciopero', che è però ridotto di 4/5 rispetto al 2015. Si rileva anche il netto calo delle soppressioni per 'forza maggiore'.



Rete Regionale - Treni sostituiti e non sostituiti per causa
(2015-2016)





I passeggeri trasportati

I **circa 18,16 milioni di treni*km** offerti dalla Regione nel 2016 (15,4 milioni circa su Rete Nazionale e 2,7 milioni circa su rete Regionale) e i **circa 1 milione di bus*km "autosostitutivi"**, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 910 treni circolanti** in media.

I treni fermano in **260 stazioni attive**, che ricadono nel territorio della regione Emilia-Romagna. Diversi treni a Contratto della Regione Emilia-Romagna proseguono le loro corse anche su tratte che ricadono nelle regioni limitrofe, attestandosi alle relative stazioni (situazione di reciprocità si hanno per alcuni servizi rientranti nel Contratto di queste Regioni).

Sono da richiamare 12 stazioni che ricadono in territorio lombardo. Nel 2016 c'è stata l'attivazione della tratta **Portomaggiore-Dogato**, con conseguente attivazione della fermata di Portomaggiore Verginese. Nel 2016 i viaggiatori trasportati sono stati **circa 41 milioni all'anno**, se si considerano i saliti sui treni a contratto della Regione Emilia-Romagna in base ai dati certificati dall'Osservatorio nazionale del trasporto, e **circa 45,5 milioni** di passeggeri all'anno, corrispondenti a **circa 152.000 in un giorno feriale medio invernale**, se si conteggiano i saliti su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna.

I dati evidenziano un assestamento dei passeggeri trasportati dopo la notevolissima crescita nel periodo invernale del 2015, con un lievissimo calo nel periodo invernale 2016 e una crescita nel periodo estivo 2016. Per la Rete Regionale invece si assiste a una crescita che è circa costante ormai da diversi anni, segno di un sempre maggiore interesse verso l'uso del treno.

Nel **periodo invernale** la crescita dei saliti dal 2000 al 2016, sulla Rete Nazionale, risulta del 23%, con picco raggiunto nel 2015 del 25% e poi lieve assestamento nel 2016 (l'assestamento "giornaliero" tra il 2015 e 2016 è stato di 2.600 utenti pari a circa il 2% del totale).

Nel **periodo estivo**, la crescita è stata di circa il 31% con un aumento, ma graduale, rispetto al dato invernale (l'incremento "giornaliero" tra il 2015 e 2016 è stato di 1.500 utenti pari a circa

l'1% del totale). Il trend complessivo dei passeggeri trasportati, che comprende quindi sia la Rete Regionale che quella Nazionale, **è cresciuto dal 2004 al 2016 di circa il 33%**. Negli ultimi cinque anni si assiste a una crescita graduale con un picco nel 2015.

Da evidenziare il rilevante contributo dato alla crescita dai servizi che si svolgono sulla Rete Regionale, che rispetto al dato nazionale nello stesso periodo di tempo è cresciuta del 17% in più.

Mi Muovo bici in treno



Il costo di “Mi Muovo bici in treno” è di **60 euro**, meno della metà del vecchio abbonamento annuale per bici al seguito, grazie all’impegno della Regione Emilia-Romagna. Resta **gratuito il trasporto delle bici pieghevoli chiuse** (dimensioni massime 80x110x140 cm), con una novità: i primi 1.000 pendolari dell’Emilia Romagna con abbonamento annuale che ne acquisteranno una nuova, potranno usufruire di un **rimborso di 100 euro da parte della Regione** sull’acquisto dell’abbonamento annuale. Ad oggi sono state **rimborsate 211 bici pieghevoli**. Maggiori informazioni sono disponibili sul portale Mobilità: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/ferrovie/doc/rimborso-acquisto-biciclette-pieghevoli-per-abbonati-ferroviari>.

A partire dal primo aprile 2015 è tornato in Emilia-Romagna l’abbonamento annuale che consente di caricare la bici sui treni regionali attrezzati di Trenitalia e TPER.

“Mi Muovo bici in treno”, promosso dalla Regione in accordo con Trenitalia e TPER, ha lo scopo di sostenere viaggi e spostamenti sempre più all’insegna dell’intermodalità e del rispetto dell’ambiente.

Il nuovo titolo di viaggio, riservato ai residenti in Emilia-Romagna, è in vendita nelle biglietterie Trenitalia dell’Emilia Romagna e TPER con un’importante novità: la validità dell’abbonamento è stata estesa anche ai servizi svolti da TPER sulla rete ferroviaria regionale.

Infine la Regione ha esteso anche ai treni TPER il biglietto giornaliero per bici al seguito, del costo di **3,5 euro**, fino a oggi valido solo sui servizi Trenitalia.







VALE IL DOPPIO E COSTA LA METÀ!

Sei residente in Emilia-Romagna?
Vorresti viaggiare in treno
con bici al seguito?

TORNA L'ABBONAMENTO ANNUALE PER VIAGGIARE
CON LA BICI AL SEGUITO SUI TRENI REGIONALI

LE NOVITÀ

- Si passa dai 120,00 Euro del vecchio abbonamento ai **60,00 Euro** del nuovo
- L’abbonamento è valido sia sui treni **Trenitalia** che **TPER**

Vuoi viaggiare trasportando **GRATIS** la tua bici?
Prendi il treno con la tua bici pieghevole o acquistane
una grazie all’incentivo regionale di **100 Euro***

* Il rimborso di 100 Euro è valido per i primi 1000 abbonati che ne faranno richiesta

L'ABBONAMENTO MI MUOVO BICI IN TRENO SI PUÒ ACQUISTARE
IN TUTTE LE BIGLIETTERIE TRENITALIA DELL'EMILIA-ROMAGNA

Informati e scopri i dettagli sul portale
www.mobilita.regione.emilia-romagna.it

Numero Verde

800-388988

Lo sviluppo dei servizi



Nel triennio 2008-2010 la Regione ha fatto molti sforzi per garantire un continuo **sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari** e anche a una loro **maggiore qualità**. Negli ultimi anni l'aumento dei servizi che ha caratterizzato le scelte regionali precedenti ha dovuto però 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 2013 sono stati realizzati interventi di riprogrammazione, spostando treni*km su relazioni a domanda forte e trasferendo servizi dal "ferro" alla "gomma" in relazioni ferroviarie a domanda più contenuta, interventi che hanno portato a una limitata riduzione dei servizi ferroviari, passati a **circa 18.100.000 treni*km, integrati da circa 1.300.000 bus*km**, per un corrispettivo di circa 114.500.000 euro.

Nel corso del 2014 e del 2015 si sono pienamente manifestati gli effetti degli **interventi di riprogrammazione** decisi nel corso dell'anno precedente, che hanno portato a un'offerta di servizi in base al contratto di **circa 17.900.000 treni*km (oltre a 1.000.000 bus sostitutivi)**, che ha portato a **circa 200.000 Km*treno in più** rispetto all'anno precedente.

Nel 2016 invece l'offerta dei servizi è stata di circa **18,16 milioni di treni*km** (15,4 milioni circa su rete Nazionale e 2,7 milioni circa su Rete Regionale), oltre ai circa 1 milione di bus*km programmati "autosostitutivi". Nel corso del 2016 si sono consolidati gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso degli anni precedenti, a cui si sono aggiunti:

- revisione dell'offerta estiva sulle linee reggiane, con sostituzione con bus di 6 coppie di corse di

treni a bassa frequentazione nel periodo luglio-agosto, estendendo così anche a queste linee la modalità già adottata nel resto del territorio;

- assegnazione all'Agenzia per la mobilità di Ravenna (allora AmbRa) della competenza sui servizi di bus sostitutivi sulla linea Lavezzola-Faenza, così da favorire la loro piena integrazione con i restanti servizi di TPL di bacino;
- servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini nei mesi di giugno, luglio e agosto con il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Si sono effettuate 102 corse in più pari a 7.000 km*-treno in più rispetto al 2015.

Nel 2016 sulla **linea Bologna-Firenze la fermata di Bologna S. Vitale**, in cui da dicembre 2015 fermano 90 treni al giorno, non ha visto l'atteso successo in termini di utenza anche a causa dell'insufficiente integrazione dei diversi modi del trasporto pubblico, in particolare sul versante di un'integrazione tariffaria efficace ed effettiva. Lo sviluppo dei collegamenti AV su linee non dedicate ha determinato la necessità di **riprogettare la circolazione dei treni regionali**, per limitare il più possibile le limitazioni che gli venivano imposte. Successivi aggiustamenti hanno permesso di contenere i danni al trasporto regionale, in particolare sulla **Bologna-Verona** e sulla **Bologna-Venezia**. RFI ha programmato diversi interventi che hanno richiesto la predisposizione di programmi di circolazione alternativi e di autosostituzioni. I più importanti hanno riguardato la **linea Adriatica**, con interruzioni nel corso di 2 fine settimana e la linea Pontremolese, con interruzione dal 12 al 20 agosto.

A fine estate 2016 ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria) ha emesso direttive per la limitazione di velocità sulle linee ancora prive di SCMT (sistema controllo marcia treno). Molti tratti della rete regionale (FER) son ancora prive di questo sistema di sicurezza, per cui l'adeguamento a tali disposizioni ha comportato una diminuzione nella velocità commerciale. Nel periodo da novembre a inizio dicembre 2016 si sono verificati **numerosi episodi di ritardo a causa di questi rallentamenti**.

Le stazioni ferroviarie

La Regione, nell'ambito della propria azione di riqualificazione del trasporto ferroviario, pone particolare attenzione all'**adeguamento delle fermate/stazioni** e, più in generale, al miglioramento della loro accessibilità sia dall'esterno (soprattutto integrazione con il TPL) sia al loro interno (nei percorsi di accesso ai treni, e nell'interscambio tra banchina e treno) e a una maggiore integrazione con il territorio. In questo ambito si inseriscono i diversi piani di riqualificazione delle stazioni sia della Rete Regionale che Nazionale.

Per quanto riguarda la **Rete Regionale** è stato avviato il **Piano regionale per la riqualificazione e l'accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni** della rete regionale, supportato da linee guida e di indirizzo, che prevede una spesa complessiva di circa **10.800.000 euro**, già finanziati per 8.200.000 euro. I principali interventi previsti riguardano l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità (PRM), la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa, scaturite dalla progettazione di un tipologico di pensilina che individua un modello ripetibile da applicare, con le opportune variazioni, alle diverse situazioni e localizzazioni e la riqualificazione dell'informazione agli utenti.

La prima fase degli interventi ha avuto come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni per tutti gli utenti, attraverso, dove possibile, l'ampliamento della larghezza, della lunghezza e dell'altezza dei marciapiedi di stazione/fermata e rifacendone la pavimentazione. L'adeguamento delle stazioni per ipovedenti e non vedenti si è attuata con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza.

Le linee interessate sono state le Reggiane, con un investimento di circa 500.000 euro, che ha permesso di intervenire nelle stazioni di Bibbiano, Ciano Via Tedaldo da Canossa, Cavriago S.Nicolò, Bibbiano Via Monti e S. Polo d'Enza della linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Vezzola, S. Giovanni e S. Bernardino sulla linea Reggio Emilia-Guastalla, Chiozza e Villalunga sulla Reggio-Sassuolo.

Il 2016 è stato caratterizzato dall'attuazione degli interventi per la **riqualificazione completa delle tre stazioni tipo Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione**, che sono state scelte per poter individuare tre tipologie di pensilina (grande, media e piccola) da adattare alle frequentazioni delle stazioni. Sia il nuovo modello di pensilina che la nuova cartellonistica permettono di dare **un'identità alle stazioni della Rete Regionale**

che, derivando da diverse gestioni, mancavano di uniformità e riconoscibilità.

Sono inoltre le procedure per:

- ♣ la fornitura e posa in opera della segnaletica fissa di stazione che riporta il nome della stazione ferroviaria e l'indicazione della località e dei servizi in essa presenti;
- ♣ l'avvio delle forniture di ulteriori 6 pensiline;
- ♣ la progettazione fino alla fase esecutiva dei lavori di manutenzione straordinaria di ulteriori 26 marciapiedi lungo diverse linee della Rete Regionale.

Per quanto riguarda la **Rete Nazionale RFI**, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, al già avviato piano di riqualificazione delle stazioni medio-grandi, ha affiancato un piano indirizzato alle stazioni medio-piccole (**Progetto 500 stazioni**). La Regione ha fortemente premuto affinché tale piano venisse ampliato, e garantisse potenziamenti e lavori di riqualificazione su un maggior numero di stazioni rispetto a quelle inizialmente programmate; azione che ha avuto successo poiché quasi un decimo delle stazioni di RFI coinvolte in questo progetto si trovano sul nostro territorio. L'investimento complessivo di 30 milioni per il triennio 2016-2018 interesserà **40 stazioni del territorio dell'Emilia-Romagna**.

Gli interventi "tipo" previsti nel progetto "500 Stazioni", riguardano l'innalzamento dei marciapiedi, l'installazione ascensori, la ristrutturazione dei sottopassaggi e delle pensiline, nuovi arredi e l'installazione di impianti di illuminazione a led, che coniugando efficacia e risparmio energetico contribuiscono a innalzare il livello di sicurezza – reale e percepita - nelle ore notturne.

Nel 2016 RFI è intervenuta nella stazione di **S. Benedetto Val di Sambro** innalzando il primo marciapiede, effettuando la manutenzione straordinaria della relativa pensilina e avviando l'installazione di due nuovi ascensori. Uno degli interventi di maggior rilievo, in fase ormai di conclusione, ha riguardato la **stazione di Riccione**, oggetto di totale riqualificazione nell'ambito dei lavori per la velocizzazione della linea Adriatica.

Al di là del Progetto 500 stazioni/TPL, sono proseguiti i lavori di **riqualificazione delle stazioni più grandi** per migliorarne l'accessibilità con ricadute, data la loro frequentazione, su gran parte dell'utenza del servizio ferroviario. Nel 2016, con prosecuzione nel 2017, sono continuati gli interventi per portare i marciapiedi ad altezza 55 cm e per riqualificare i sottopassaggi e le aree aperte al pubblico a Bologna Centrale, Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Cesena e Rimini.

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 2016 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale, CRUFER, si sono svolte con regolarità e hanno riguardato due argomenti principali:

- la revisione della circolazione sulla rete regionale in seguito ai provvedimenti ANSF, con intense attività sia plenarie che bilaterali con i comitati direttamente interessati, che hanno svolto a pieno il loro ruolo di trasmissione verso la comunità degli utenti e verso la Regione;
- l'impiego ottimale dei nuovi materiali rotabili che si sono resi disponibili nel corso dell'anno (Vivalto e ETR 350), così da coprire in maniera condivisa le esigenze nelle diverse porzioni del territorio.



L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna

La previsione di investimento per la realizzazione dell'intero **asse AV/AC Torino-Milano-Napoli** è di **32.000 milioni di euro** comprensivi di costi di struttura e fondo di riserva. 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	6.973	Attivata 12/2008
Nodo di Bologna	2.019	Attivata 6/2013
Bologna-Firenze	5.569	Attivata 12/2009

♣ La tratta Bologna-Firenze

Il tracciato della nuova linea Bologna-Firenze si sviluppa per circa **78 km** (di cui circa 29 km in Emilia-Romagna), interessa il territorio di **12 comuni**, 6 in provincia di Bologna e 6 in provincia di Firenze. I lavori, affidati al General Contractor FIAT/CAVET, sono iniziati nel giugno 1996 e sono stati ultimati 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. A partire dal 2015, e con previsione di completamento a marzo 2018, sono previsti lavori di attrezzaggio tecnologico delle finestre delle gallerie per un costo di **circa 4 milioni di euro**.

♣ 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

completato anche lo spostamento della linea storica Milano-Bologna in comune di Modena (cosiddetta "Rilocata"), la cui attivazione è avvenuta il 30 novembre 2014.

Nel corso del 2015 sono state realizzate opere di completamento della linea rilocata per circa 6 milioni di euro e ne sono previste a finire nel 2016 ulteriori 3 milioni circa. A partire dal 2015 e con previsione di completamento nel 2017 sono previsti lavori di miglioria della galleria di Fontanellato per 6 milioni di euro. I lavori hanno coinvolto 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**. Nel corso del 2015 è avvenuto il completamento dei lavori per i residui 2 milioni di euro relativi alla realizzazione di 2 ascensori e 2 scale mobili. Da un'analisi del giugno 2016, che ha riguardato 44 treni, è emerso che **3.023 passeggeri al giorno** utilizzano la stazione Mediopadana di Reggio Emilia (+27,8% rispetto al 2015).

♣ 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. I lavori sono stati ultimati a giugno 2012 solo per i servizi passanti sui binari interrati di corretto tracciato, mentre l'attivazione della fermata dei servizi AV nella stazione sotterranea di Bologna è avvenuta nel giugno 2013.

Il completamento di tutti i lavori ferroviari nel nodo è previsto per la fine del 2017 con l'attivazione dell'interconnessione con la linea per la Padova-Venezia e il ripristino dei binari di superficie che permetteranno la completa attuazione del SFM.

Gli interventi di riqualificazione funzionale del complesso immobiliare della Stazione di Bologna Centrale (opere interne) e di realizzazione delle infrastrutture complementari (opere esterne) rientrano nel Programma delle infrastrutture strategiche nell'ambito del Programma Grandi Stazioni.

I lavori delle **opere interne** sono stati avviati/realizzati, mentre per le **opere esterne** si è in attesa di una nuova approvazione da parte del CIPE; infatti il nuovo iter ministeriale sul progetto (già approvato a ottobre 2013

dal Provveditorato ai lavori Pubblici), necessario al completamento del programma e all'avvio dei lavori oggetto di variante, è attualmente ancora in corso. E' previsto un investimento di **24,3 milioni di euro**.

♣ Opere interne:

- realizzazione delle scale mobili su piazzale ovest in linea con il sottopasso pedonale;
- eliminazione del nuovo fabbricato per la nuova biglietteria previsto nel progetto definitivo e mantenimento dello spazio pedonale per l'accesso al binario 1;
- ampliamento dei fornicci lato piazzale est per il miglioramento della fruibilità pedonale di superficie in vista del futuro assetto complessivo;
- eliminazione, dove possibile, di tutte le opere strutturali e architettoniche che comprometterebbero i caratteri morfologici degli edifici a tutt'oggi presenti;
- ricollocazione rispetto al progetto definitivo originario dei "servizi" di stazione nell'area centrale del complesso;
- eliminazione di tutte le superfetazioni di carattere commerciale nella c.d. "Area Transatlantico", ivi comprese le unità vetrate, fatta eccezione per l'edicola.

Sono inoltre previsti interventi relativi al miglioramento dell'accessibilità del primo sottopasso di stazione.

♣ Opere esterne:

- interrimento parziale di Via Pietramellara con un unico senso di marcia e di larghezza pari alla metà della sezione stradale; l'intervento, che era previsto di totale interrimento del viale, è stato riprogettato con la condivisione del tavolo interistituzionale di Comune di Bologna - Provincia di Bologna - Regione Emilia-Romagna e redatto in conformità alle necessità di traffico veicolare dell'area e di connessione tra diversi ambiti di città;
- parcheggio interrato a un solo livello sotto Piazza Medaglie d'Oro (era previsto a due livelli nel progetto definitivo approvato in sede CIPE), progettato, con la condivisione del suddetto tavolo interistituzionale, al fine di ridurre tanto le criticità realizzative, tanto le problematiche legate alle falde acquifere presenti nella zona;
- integrazione del sistema dei sottopassi, comprensivo dei passaggi pedonali interrati e dell'attraversamento di Via Pietramellara (con uscita su Piazza XX Settembre).

L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

"Mi Muovo" in cifre

Attori coinvolti nel progetto STIMER:



I contributi della Regione per il progetto STIMER:

- ★ oltre 16 milioni di euro impegnati (di quasi 11 milioni liquidati), su una spesa prevista totale di oltre 36,2 milioni di euro
- ★ 2 milioni di euro per "Mi Muovo in bici"
- ★ 1,5 milioni di euro per "Mi Muovo Tutto Treno" nel 2016

- ★ Oltre 340.000 tessere "Mi Muovo" emesse
- ★ 1.753 tessere "Mi Muovo Tutto Treno" emesse

Principali caratteristiche di "Mi Muovo":

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

Titoli di viaggio venduti nel 2016:

- ★ n. 2.009 "Mi Muovo"
- ★ n. 3.218 "Mi Muovo studenti"
- ★ n. 5.527 abbonamenti annuali ferroviari
- ★ n. 5.950 abbonamenti annuali ferroviari studenti
- ★ n. 228 "Mi Muovo City Più" e "Mi Muovo City Più studenti"
- ★ n. 36.056 "Mi Muovo Mese"
- ★ n. 16.932 abbonamenti annuali totali

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 Muovo"

Nel corso del 2016 è continuato l'impegno regionale per l'estensione di "Mi Muovo", il sistema di bigliettazione elettronica integrata dell'Emilia-Romagna, 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 Muovo è



in funzione nei 9 bacini provinciali con oltre 340.000 card emesse.

Gli abbonamenti **Mi Muovo annuali** venduti nel 2016 sono stati **5.455** (compresi i Mi Muovo Studenti), dato in linea con il 2015, mentre per **Mi Muovo Mese** sono stati **36.056** gli abbonamenti venduti, in lieve calo rispetto al 2015.

**IL SISTEMA PIÙ SEMPLICE
PER MUOVERSI
IN TUTTA LA REGIONE.**

Scegli tu come muoverti meglio.
In autobus, in treno, in bicicletta... In Emilia-Romagna usare i mezzi pubblici è più semplice con Mi Muovo: il sistema unico regionale dei trasporti che propone soluzioni sempre più integrate e a misura di cittadino. Abbonamenti annuali, mensili, per studenti, biglietti e smenticoni: con Mi Muovo puoi scegliere tu come muoverti sui treni e i bus di tutta la regione. E poi risparmi tempo e denaro, mentre l'azienda ti guadagna.

mi muovo

mi muovo Anno
mi muovo Studenti
mi muovo Mese
mi muovo Multi Bus
mi muovo Tuttotreno
mi muovo Citypiù
mi muovo Citypiù Studenti
mi muovo Citypiù Mese
mi muovo Citypiù Ticket

Informazioni su
mobilita.regione.emilia-romagna.it

Tper TEP QSETA START

800-388988

Nel 2016 si conferma la tendenza dei viaggiatori ferroviari a dotarsi di abbonamenti annuali, sia quelli integrati che quelli validi per il solo servizio ferroviario. Nel complesso si tratta di **4.538 persone in più rispetto al 2014**. Dal 2008 gli abbonati al servizio ferroviario sono triplicati: **nel 2016 sono stati quasi 17.000**. I risultati delle vendite Mi Muovo mostrano quindi una **tendenza alla fidelizzazione da parte dell'u-**

tenza, sia grazie alle campagne di informazione che sono state realizzate negli anni, sia per la facilità d'acquisto e la convenienza del prezzo. Tra le azioni di comunicazione messe in campo dalla Regione per diffondere le informazioni sul sistema "Mi Muovo" si ricorda la sezione dedicata sul **portale Mobilità della Regione** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo>).

**TUTTI GLI AUTOBUS
DELLA REGIONE
IN UN BIGLIETTO SOLO**

**MI MUOVO MULTI BUS È IL NUOVO BIGLIETTO MULTICORSA
CHE VALE 12 CORSE SU TUTTI GLI AUTOBUS DELL'EMILIA-ROMAGNA.**

mi muovo
BUS

mi muovo

MI MUOVO MULTI BUS è il nuovo biglietto che puoi usare su tutti gli autobus dell'Emilia-Romagna a Bologna, Forlì e Pavia, dall'Alghero. È pratico, convalida 12 corse - ogni corsa vale una zona - e può essere utilizzato fino a 30 giorni consecutivamente. È comodo: lo trovi in banca o lo puoi sempre con te, tanto non lo scadiamo. In più, è anche conveniente: costa 25 euro, più un piccolo riparo. Mi Muovo Multi Bus è dedicato a chi si sposta in autobus in tutta la regione. Si può acquistare nelle Agenzie a servizi e automatiche dell'azienda o sul sito www.mobilita.regione.emilia-romagna.it.
Informazioni su mobilita.regione.emilia-romagna.it

800-388988

Tper TEP QSETA START

mi muovo

- Mi Muovo Anno
- Mi Muovo Studenti
- Mi Muovo Mese
- Mi Muovo Multi Bus
- Mi Muovo Tuttotreno
- Mi Muovo Citypiù
- Mi Muovo Citypiù Studenti
- Mi Muovo Citypiù Mese
- Mi Muovo Citypiù Ticket

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 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 - 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
"Mi Muovo Citypiù ticket"	<ul style="list-style-type: none"> - Biglietto valido 75 minuti - 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 € 1,80	In vendita nelle biglietterie TPER
"Mi Muovo Citypiù Mese"	<ul style="list-style-type: none"> - Abbonamento mensile personale - Valido dal primo all'ultimo giorno del mese senza limitazioni di corse - 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 € 42	In vendita nelle biglietterie TPER
"Mi Muovo Multibus"	<ul style="list-style-type: none"> - Carnet da 12 corse da 75 minuti ciascuna - Ogni corsa vale per una zona; per attraversare più zone è necessario timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa - Utilizzabile da un massimo di 7 persone 	Il prezzo è di € 15	In vendita nelle biglietterie aziendali di Seta, Tep, TPER e Start Romagna e nella rete delle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna

"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.

Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

Nel 2016 sono state emesse **1.753 tessere "Mi Muovo Tutto Treno"**.

La carta Mi Muovo Tutto Treno ha un prezzo differenziato: **110 euro** nella fascia da 0 a 41 km, **140** nella fascia da 41 a 125 e **170 euro** nella fascia oltre i 125 km) 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 FB-IC, con uno sconto del 20%**.

Abbonamento "Mi Muovo FB - IC"

Sono rilasciati per treni **FB-ES* City ed IC** e sono validi per viaggiare anche sui treni regionali per i collegamenti con origine e/o destinazione nella regione Emilia-Romagna. Il prezzo di questo abbonamento è pari a quello del relativo abbonamento 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.

Abbonamento Mi Muovo AV

Dal momento che la politica tariffaria adottata dalla Regione con Mi Muovo Tutto Treno è inefficace per i collegamenti Bologna-Firenze, in quanto solo i treni AV mantengono la relazione tra le stazioni di Bologna C.le e Firenze SMN con un tempo ragionevolmente compatibile con la sistematica A/R in giornata/tutti i giorni dei pendolari, è stato introdotto l'**abbonamento bidirezionale mensile "Mi Muovo AV"**. Questo titolo di viaggio si applica ai residenti in Emilia-Romagna che intendono effettuare viaggi, nella **sola seconda classe dei treni AV, per la relazione Bologna-Firenze**.

Volendo quindi sostenere questa tipologia di viaggiatori, la Regione ha voluto estendere in via eccezionale a questo solo tratto di rete AV il **rimborso regionale pari al 20%** del prezzo dell'abbonamento mensile, regolato con una convenzione con Trenitalia dal 2009. Allo scadere di questa convenzione nel giugno 2016, la Regione ha optato per una diversa modalità di sostegno ai pendolari che fosse indipendente dall'Impresa ferroviaria. Da luglio 2016 infatti rimborsa ex post a cadenza trimestrale una **quota fissa di 45 euro per ogni abbonamento mensile**, quale che sia l'Impresa ferroviaria.

Il numero dei pendolari che beneficiano di questo rimborso è in media **250 ogni mese**, con un calo intorno ai 100 in agosto. Il numero è stabile negli ultimi anni. La procedura di rimborso si svolge in via telematica.



"Mi Muovo in bici"

Alla fine del 2015 si è concluso definitivamente il contratto di fornitura del progetto di bike sharing regionale **"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. Obiettivo di questo progetto 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 comple-

te 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.

Nel corso del 2016 la Regione ha verificato lo stato delle forniture e la loro interoperabilità con il sistema Mi Muovo, installate nei comuni che hanno aderito al progetto, e ha chiuso il contratto di fornitura.

La centrale operativa, che coincide con il **portale www.mimuovoinbici.it**, dedicato al progetto, è una piattaforma software per i gestori del sistema (Comuni) che permette le abilitazioni sia al livello di accesso amministratore per analisi transazioni, report, statistiche ecc., sia al livello di accesso manutentore per telediagnosi e manutenzione remota. Inoltre il portale web fornisce informazioni sul servizio, sulle modalità di accesso, sul rilascio login utenti e sulla visualizzazione in tempo reale della disponibilità delle biciclette.



Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

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

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. A ottobre 2016 sono trascorsi 15 anni dal trasferimento di una rilevante porzione della rete stradale statale dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna (si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**), con la conseguente ridefinizione del quadro delle funzioni

attribuite a Stato, Regione e Province stesse.

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

- la pianificazione delle opere nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- il coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altro, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- la collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolano 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 degli interventi sulla 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'ammmodernamento, 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 continua a consentire 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**



Oltre 24 milioni di euro per la sistemazione di strade provinciali a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi dal 2012 al 2016** (di cui 700.000 nel 2016)

Circa 191 milioni di euro di risorse regionali destinate alle Province per **interventi di manutenzione straordinaria**, di cui 10 milioni nel 2015



Rete stradale di interesse regionale: oltre 31 mln di euro (dal 2002 al 2016) su un costo di oltre 105 mln destinati a interventi cofinanziati da ANAS e da privati mediante convenzioni, di cui 1,9 mln su un costo di quasi 5,3 per 2 interventi nel 2016

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



1.153.777.026 transiti rilevati da gennaio a dicembre 2016 (+2,9% rispetto al 2015)



1.000 km di strade rimaste all'ANAS: il contratto di programma 2016-2020 prevede un totale di investimenti di **728,65 M di euro** in Emilia-Romagna, per **12 interventi**



Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020: 120,1 mln di euro assegnati dal Cipe per 24 interventi in Emilia-Romagna, su un costo di 168 mln, di cui 7 mln per la manutenzione straordinaria di strade di montagna



Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP (Documento Unico di Programmazione approvato dalla Regione nel 2008 - attuato dal 2010 al 2014): **oltre 15 milioni di euro** di risorse FSC regionali, su un costo totale di 31,6 milioni



Rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna: circa **752 km** di autostrade e superstrade (le nuove opere programmate consentiranno un aumento del 29%); 5 società concessionarie; circa 2,5 miliardi di euro di investimenti da parte delle concessionarie in fase di approvazione e/o esecuzione



Autostrada regionale Cispadana: 67 km lunghezza; 13 comuni interessati; 4 autostazioni; 2 aree di servizio; 2 svincoli di interconnessione con le A22 e A13. Partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro; tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi dall'approvazione del progetto esecutivo; importo complessivo dell'investimento circa 1.300.000.000 euro



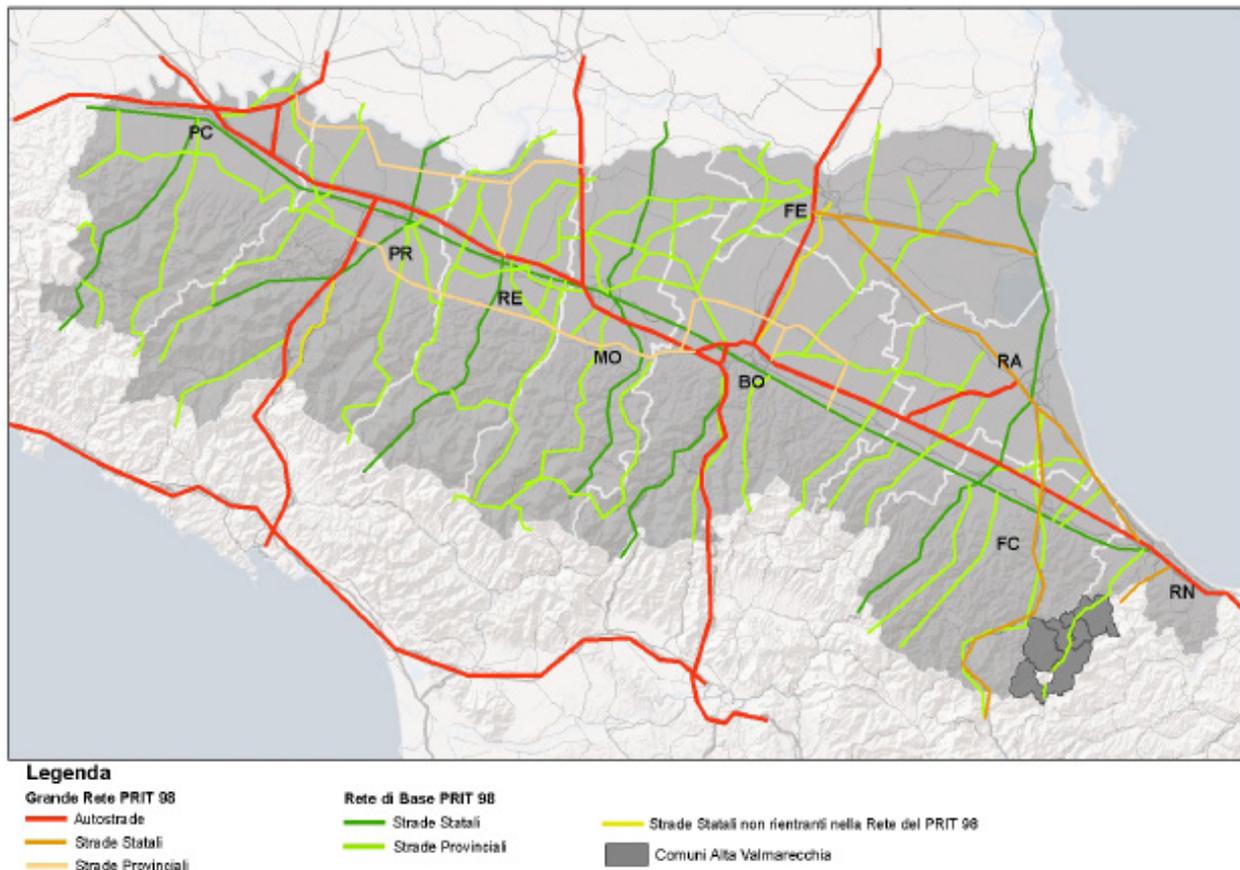
La conoscenza della rete stradale

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

che 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 74.000), 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 (6.130 accessi nel 2016). L'ARS è consultabile anche tramite le applicazioni gratuite "ER-ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android)



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. Il reticolo permette 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. In media 1.100.000.000 di transiti annui rilevati da quando è entrato in funzione questo sistema di rilevamento (2008-2016). Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "Flussi online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>), con 3.145 accessi nel 2016

Limiti di transitabilità puntuali e lineari: fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 2.500 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 le applicazioni gratuite "ER-ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android), dove i limiti puntuali sono visualizzabili anche su mappa

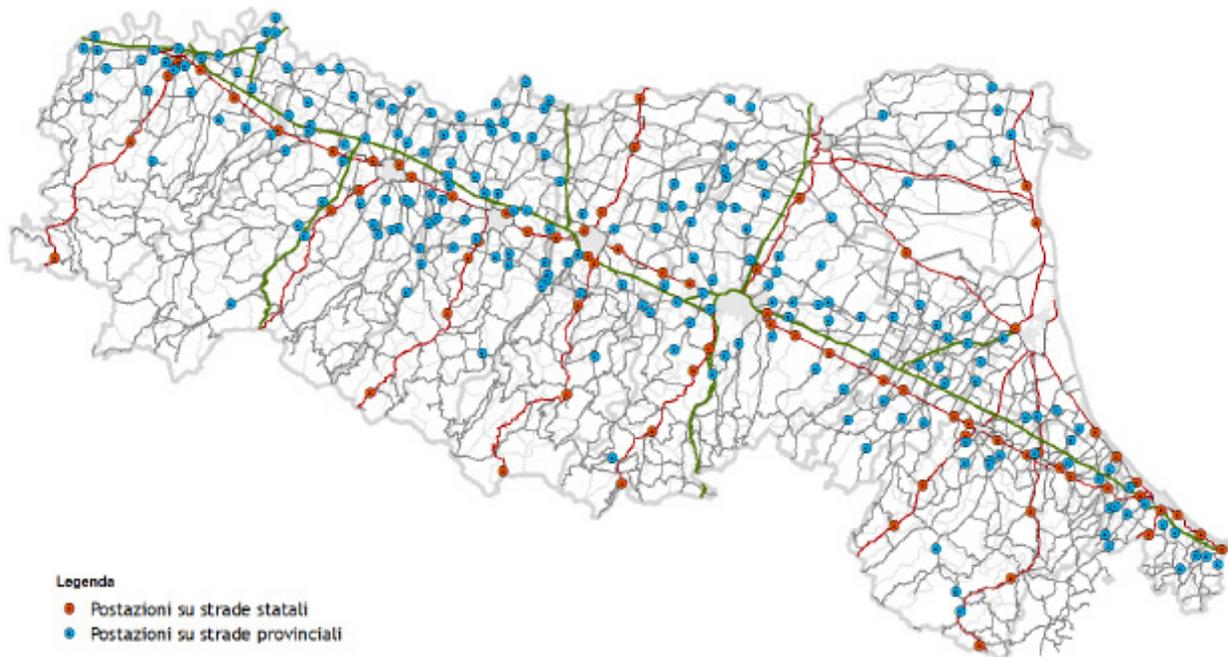
Applicazioni per supporti mobile (ER-ARS e Viabilità E-R): "Viabilità E-R" è un'app contenitore, implementabile, che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti. Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale), un lettore QR (per la verifica delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali). ER - ARS, predisposta per sistemi operativi iOS e scaricabile gratuitamente da Apple Store, è la prima app realizzata ed è dedicata all'ARS con la percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali. Gli accessi all'applicazione Viabilità E-R dall'ottobre 2014 sono stati 6.826 da parte di 1.057 utenti

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

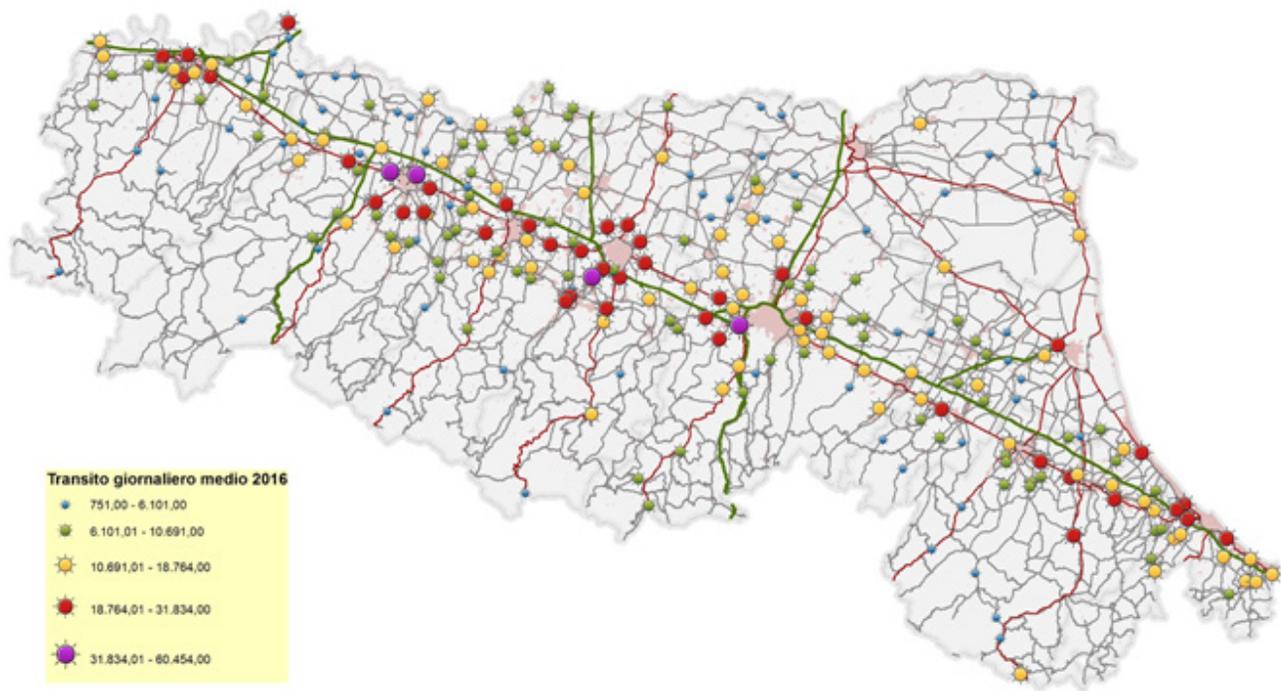


Si conferma la ripresa dei traffici totali ritornati ai valori del periodo pre-crisi, in particolare per la categoria "leggeri", mentre per la categoria "pesanti", pur registrando un aumento, non si sono ancora raggiunti i livelli del periodo pre-crisi.

Nel 2016 i transiti annuali sono stati **1.153.777.026**, con una crescita del 2,9% rispetto al 2015. Si evidenzia nell'ultimo biennio una sostanziale conferma dei traffici, con **lieve tendenza all'aumento**.



Transito giornaliero medio per postazione (2016)



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 2016. Nel calcolo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5). I flussi nelle tratte elementari per quanto riguarda le autostrade A1, A13, A14 e A21 sono rilevati attraverso sistemi automatici (p.e. tutor). Per quanto riguarda la A15 i dati derivano dalla matrice OD (origine-destinazione) dei

caselli. Il confronto dei dati per questa edizione è stato riferito all'anno 2014 in quanto essendo questi rilevati nel mese di ottobre, è stato verificato che i dati dell'anno 2015 non sarebbero stati coerenti essendo ottobre l'ultimo mese di apertura dell' EXPO Milano 2015. Tale manifestazione ha comportato consistenti variazioni sui flussi soprattutto nella tratta di A1 tra Bologna e Piacenza. Non sono ancora disponibili le ripartizioni dei flussi veicolari nelle tratte della nuova Variante di Valico e del tratto storico della A1.



Flussi per tratto autostradale (2016 e confronto 2016-2014)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2016				Flussi 2014				Variazione % 2016- 2014 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	70159	47999	22160	32%	66.529	44.777	21.751	33%	5%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	86382	56833	29549	34%	81.123	52.830	28.293	35%	
	6%										
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	82566	54474	28092	34%	77.846	50.870	26.976	35%	6%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	82819	54946	27873	34%	78.046	51.326	26.719	34%	6%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	77795	51044	26751	34%	73.278	47.704	25.574	35%	6%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	79634	52235	27398	34%	74.649	48.648	26.001	35%	7%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	82235	54693	27542	33%	76.962	50.891	26.071	34%	7%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	82426	55215	27212	33%	77.715	51.876	25.839	33%	6%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	98277	64025	34252	35%	93.138	60.682	32.456	35%	6%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	107882	72336	35546	33%	101.692	68.058	33.634	33%	6%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	35475	23551	11924	34%	32.663	21.475	11.188	34%	9%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	57946	36853	21093	36%	53.584	33.918	19.665	37%	8%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	53332	32988	20344	38%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	59533	41504	18029	30%	58.249	41.073	17.177	29%	2%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	54246	38324	15922	29%	52.355	37.255	15.099	29%	4%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	52259	36439	15820	30%	49.876	34.965	14.911	30%	5%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	44383	28159	16224	37%	45.060	29.118	15.942	35%	-2%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	47189	30601	16587	35%	45.017	29.249	15.768	35%	5%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	72538	48868	23670	33%	69.161	46.671	22.490	33%	5%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	41004	29561	11443	28%	37.970	27.368	10.601	28%	8%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	86526	57183	29343	34%	81.909	54.275	27.633	34%	6%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	69745	46603	23142	33%	66.772	44.605	22.167	33%	4%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2016				Flussi 2014				Variazione % 2016-2014 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	87097	61308	25789	30%	84.378	59.450	24.928	30%	3%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	86551	60455	26096	30%	82.976	58.009	24.967	30%	4%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	81513	56724	24790	30%	77.687	53.996	23.691	30%	5%
A14	32	ALL. A14/DIR. RA - dir RAVENNA	15713	10788	4925	31%	15.218	10.499	4.719	31%	3%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	68262	47547	20716	30%	64.845	45.059	19.785	31%	5%
A14	34	FAENZA - FORLI'	65939	45546	20394	31%	62.770	43.167	19.603	31%	5%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	66420	46504	19916	30%	63.267	44.267	19.000	30%	5%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	60065	41942	18123	30%	56.440	39.409	17.031	30%	6%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	60190	42079	18111	30%	56.254	39.243	17.011	N.D.	7%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	57724	40185	17539	30%	54.263	37.730	16.532	N.D.	6%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	56382	38751	17631	31%	52.697	36.097	16.600	32%	7%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	58368	40524	17844	31%	54.540	37.570	16.970	31%	7%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	54137	37004	17134	32%	50.399	34.113	16.286	32%	7%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	45338	29534	15804	35%	42.368	27.300	15.068	36%	7%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	20209	13151	7058	35%	18.705	11.699	7.006	37%	8%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	18773	12053	6720	36%	17.490	10.585	6.905	39%	7%
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	18435	11872	6563	36%	17.262	10.364	6.898	40%	7%
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	17110	10739	6371	37%	16.036	9.333	6.703	42%	7%
A15	47	PONTREMOLI - BERCETO	16795	10443	6352	38%	15.857	9.160	6.697	42%	6%
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	37944	19412	18532	49%	36.910	20.166	16.744	45%	3%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	26638	14880	11758	44%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2016				Flussi 2014				Variazione % 2016- 2014 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A21	50	ALL. A21 DIR. FIO- RENUOLA - CASTEL- VETRO PIACENTINO	36914	20971	15943	43%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A21	51	CASTELVETRO PIA- CENTINO - CREMONA	34798	19107	15691	45%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	43964	28654	15310	35%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	53	CARPI - REGGIOLO	38882	24382	14500	37%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	REGGIOLO - PEGO- GNAGA	37705	23474	14231	38%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



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).



zioni 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.

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 comunica-

L'investimento

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

A che punto è il progetto

Nel 2006 la Regione ha elaborato uno studio di fattibilità con il quale ha proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla **programmazione dell'Autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il ricorso al capitale privato con partecipazione finanziaria pubblica (*project financing*). Seguendo il lungo iter di programmazione e affidamento di quest'opera, all'inizio del 2010 la Regione ha **completato la procedura di**

gara, che si è conclusa con l'aggiudicazione della concessione all'ATI Autostrada del Brennero (mandataria), a 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 per 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.

Una volta conclusa la 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)**, a cui attualmente il progetto definitivo dell'opera risulta ancora sottoposto.

Nel novembre del 2012 è stata inoltre indetta per l'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.

Il concessionario, a seguito della richiesta della Commissione VIA, ha ripubblicato la documentazione integrativa, presentata nell'agosto 2013 in conseguenza alla richiesta del Ministero.

La Regione Emilia-Romagna nel marzo 2014 ha quindi espresso un parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana, affermando la **compatibilità ambientale dell'opera**, anche se ha posto alcune prescrizioni che recepiscono in parte le indicazioni degli Enti che hanno espresso le osservazioni.

Il **Ministero dei Beni Culturali**, nel giugno 2014, ha espresso **parere contrario alla realizzazione dell'opera** progettata, ma ha aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali. Al contrario nel gennaio

2015, la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Nel frattempo l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato **Infrastrutture Strategiche** al DEF. Di conseguenza, con la Legge di conversione del D.L. 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che prevede la possibilità che **lo Stato subentri alla Regione Emilia-Romagna nella concessione**.

A seguito di ciò, con L.R. 30/4/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna, è stato previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti per permettere anche l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a **179,7 milioni di euro**.

Nel corso del 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito dell'imminente conclusione della procedura di VIA, che è propedeutica alle attività da intraprendere per tale subentro, e in particolare alla definizione dei costi dell'opera necessari per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario da sottoporre allo Stato. Visto il contrasto tra i due Ministeri, la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata prima rimessa al Consiglio dei Ministri che, nel febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

La Concessionaria ARC ha quindi provveduto a un primo deposito e alla **pubblicazione della documentazione integrativa** alla procedura di VIA relativa alle due varianti progettuali richieste con il provvedimento del Consiglio dei Ministri sopra citato.

Nel maggio 2016 la Giunta regionale ha espresso il parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alle varianti richieste dal Consiglio dei Ministri nel febbraio 2016.

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, nel novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione - nell'ambito della procedura di VIA ancora in corso e di imminente conclusione - effettuata il 28 gennaio 2017, delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. Nel corso del 2016 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato per valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere. Il 25 luglio 2017 con D.M. n. 190 è stato **emesso il provvedimento di VIA ministeriale**.

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.

Fino al 2010 sono state finanziate opere per un **costo complessivo di oltre 735 milioni di euro**.

L'obiettivo perseguito dalla Regione, in accordo con le Province è stato quello di potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria dei manufatti anche alla messa in sicurezza delle arterie. **Altri finanziamenti** sono stati assegnati dal 2002, e in particolare dopo il 2010, **da convenzioni** con la partecipazione finanziaria di ANAS o di soggetti privati. Complessivamente, **dal 2002 al 2016**, sono stati assegnati **oltre 31 milioni di euro** a fronte di un costo complessivo di oltre 105 milioni di euro.

In particolare nel 2016 sono stati attivati con questa modalità alcuni interventi:

- **rotatoria all'intersezione fra la SS16 Adriatica, la SP254R e la Via Martiri Faentini, nel comune di Cervia**, per un costo di 1.821.000 euro, di cui 910.500 a carico della Regione con la compartecipazione finanziaria di ANAS;
- **completamento della variante di Ponte Rosso, lungo la SS63 del Valico del Cerveto nel comune di Castelnuovo Ne' Monti**, per un costo di 3.452.420, di cui 1.000.000 a carico della Regione e con la compartecipazione finanziaria della Provincia di Reggio Emilia e di privati.





La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2016, 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 **158 gli interventi finanziati** dal 2002 al 2010, di cui 148 conclusi, 7 in corso di realizzazione e 3 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, di cui 9 conclusi, 32 in corso e 6 in progettazione, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. In totale quindi **205 interventi finanziati nel periodo 2002-2016 nei vari territori provinciali**.

Nel 2016 sono stati assegnati **solo 700.000 euro** per eventi per **eventi calamitosi**, mentre non è stato possibile destinare risorse alla **manutenzione straordinaria**.

Con il **Documento Unico di Programmazione (DUP)**, approvato dalla Regione nel giugno 2008, la Regione Emilia-Romagna ha definito

gli interventi finalizzati a valorizzare le aree ex Obiettivo 2 e a promuovere la qualità delle città in una logica di addizionalità, complementarità e concentrazione degli interventi finanziabili con il programma FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) 2007-2013.

Dal 2010 al 2016 sono stati finanziati interventi per un costo complessivo di **circa 31,6 milioni di euro**, di cui oltre 15,3 milioni a carico di risorse FSC regionali, mentre la restante quota è a carico del sistema degli Enti locali. Con delibera Cipe n. 54 dell'1 dicembre 2016 è stato approvato il **Piano Operativo Infrastrutture**, che assegna le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) relative al settennio di programmazione 2014-2020.

Il Piano Operativo è articolato in assi tematici e linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi. Per la Regione Emilia-Romagna il Piano Operativo Infrastrutture prevede i **seguenti interventi che riguardano il settore stradale**:



Interventi Piano Operativo Infrastrutture in Emili-romagna

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Asse tematico A: settore stradale		
Completamenti di itinerari già programmati		
Nuova rotonda su SS16 in comune di S. Giovanni in Marignano (RNn)	0,620	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	0,880	0,880
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	7,000	7,000
Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale		
Interventi in comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	11,880	11,880
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	7,000	7,000
Messa in sicurezza SP35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale - fraz. del comune di San Clemente (RN) - 1° stralcio	0,230	0,230
SS45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro	54,000	15,000 (1)
Ripristino viabilità comunale in comune di Gemmano	0,150	0,150
Restauro Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in comune di Morciano di Romagna	0,570	0,570
SS9 - Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotonda via Italia	11,800	11,800 (2)
SS67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	20,000	20,000 (3)
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	9,000	7,000
Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio		
Nuova rotonda tra la SP13 di Campogalliano e S.C. Fornace in comune di Campogalliano	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano (RE) - SP467R	10,000	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (Mo)	5,415	5,415
SP467R (MO) Pedemontana 4° stralcio 3° lotto - tratto B: via Montanara - via S. Maria	4,000	4,000
SP467R (MO) Pedemontana 4° stralcio 4° lotto: via Gualinga - via Monta-nara	7,850	7,850
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio - Salsomaggiore	2,000	1,000

Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Nuovo collegamento SP5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio e rotatorie su via Ronchi	2,000	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	2,000	1,500
Asse tematico D: messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente		
Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali		
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	3,000	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	1,000	1,000
SS16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	7,875	7,875
TOTALE SETTORE STRADALE	168,125	120,100

(1) Intervento previsto nella bozza di Contratto di Programma ANAS 2016-2020 in corso di approvazione: il fabbisogno ulteriore di 39 mln, rispetto alle risorse FSC (15 mln), sarà reperito nell'ambito dei finanziamenti annuali di tale contratto di programma.

(2) Intervento previsto nella bozza di Contratto di Programma ANAS 2016-2020 in corso di approvazione, con finanziamento interamente a valere sul fondo FSC.

(3) Intervento previsto nella bozza di Contratto di Programma ANAS 2016-2020 in corso di approvazione, con finanziamento interamente a valere sul fondo FSC.



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 ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia 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.

L'ANAS ha predisposto nel 2016 una **bozza del Contratto di programma 2016-2020**, approvato dal Cipe nell'agosto 2017, inserendo per quanto riguarda la regione Emilia-Romagna, **12 interventi** ritenuti prioritari per un importo complessivo di **728,65 M di euro**.

Interventi previsti nella bozza di Contratto di programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M di euro)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13.366.628
SS16	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	108.000.000
SS12	Lavori di sistemazione curva dei "Carrai" e curva "Acquabuona" (fra le progressive km 139+344 e km 139+889 denominato "i carrai", e km 139+889 e km 140+155 denominato "curva acquabuona" in comune di Pavullo nel Frignano)	6.904.669
SS9	Prolungamento della tangenziale nord di Reggio Emilia - 1° stralcio (Tratto S. Prospero Strinati - Rete2)	71.000.000
SS9	Prolungamento della tangenziale nord di Reggio Emilia - 2° stralcio (Rete2 - Corte Tegge)	114.830.074
Nodo Bologna	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD (=2° lotto)	55.000.000
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico - 1° stralcio	175.208.602
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro (stralcio)	42.044.250
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	76.500.000
SS9	Variante di Castel Bolognese	34.000.000
SS67	Adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna	20.000.000
SS9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia	11.800.000

Interventi sulla rete autostradale nazionale



La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a diverse società concessionarie autostradali.

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: questo compito è demandato alla Direzione Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero infrastrutture e trasporti.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di modernizzazione (che consistono sia in interventi di riqualificazione/ampliamento che nella realizzazione di nuove opere) della rete autostradale nazionale presente sul territorio di propria competenza, attraverso un meccanismo di concertazione e di condivisione, con gli Enti locali, con il MIT e con le società concessionarie, sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.

Attualmente lo sviluppo chilometrico complessi-

vo sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara- Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna, la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di valico (A1) recentemente aperta al traffico, ammonta a **circa 752 km**, su cui sono previsti interventi di riqualificazione/ampliamento.

Gli interventi di riqualificazione/ampliamento riguardano il 11% della rete esistente (81 km su 752).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere** che consentiranno un aumento di circa il 13% dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 752 a circa 849 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana.

Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo (ampliamento e nuove opere) implicano un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali: le opere in fase di approvazione e/o esecuzione ammontano a un importo totale di **quasi 2,5 miliardi euro**. Nell'importo dell'investimento complessivo non è stato conteggiato il costo dell'autostrada Cispadana, né delle opere per cui non è al momento confermato il finanziamento.

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.

Nell'ambito di questo ruolo il 2016 è stato caratterizzato da un'attività di grande rilievo sul tema del **Nodo di Bologna**. Il sistema autostradale-tangenziale di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana

di Bologna, in merito al quale ad aprile 2016 è stato sottoscritto un Accordo di programma per il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia. L'Accordo è stato stipulato per risolvere una "criticità trasportistica di livello nazionale" e migliorare l'accessibilità all'area metropolitana di Bologna. Obiettivo dell'accordo è stato quindi quello di stabilire le condizioni e gli impegni delle parti interessate per realizzare una serie di interventi e opere così sintetizzabili:

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svin-

colo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8 a tre corsie per senso di marcia più emergenza sulle complanari;

- una nuova geometria degli svincoli sulle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico.

Coerentemente a quanto stabilito, ASPI ha elaborato il progetto preliminare entro la fine di giugno 2016, per poter avviare il **Confronto pubblico** previsto nell'Accordo di programma.

Il Confronto pubblico è stato attivato da ASPI il 22 luglio 2016 e si è concluso il 7 novembre 2016.

Attualmente il **progetto definitivo è in fase di valutazione di impatto ambientale**.



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 sociali causati dagli incidenti stradali, interviene sia

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



Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

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

(2010-2015 - Fonte Istat)

Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
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	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
2014	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
2015	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788



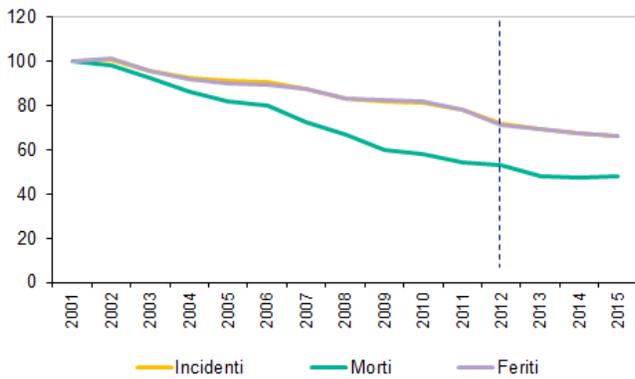
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per provincia

(2012-2015 - Fonte Istat)

Provincia	2015			2014			2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.058	28	1.451	1.059	27	1.441	1.141	34	1.555
Parma	1.500	32	1.999	1.494	28	2.065	1.475	37	2.001
Reggio E.	1.862	39	2.601	1.911	41	2.640	1.903	36	2.584
Modena	2.898	43	3.974	2.873	43	3.948	3.128	59	4.357
Bologna	3.794	64	5.359	3.887	80	5.395	3.901	62	5.565
Ferrara	1.231	39	1.669	1.134	31	1.634	1.281	35	1.705
Ravenna	1.755	38	2.409	1.722	37	2.386	1.730	41	2.456
Forlì-Cesena	1.571	24	2.095	1.641	21	2.189	1.651	22	2.167
Rimini	1.716	19	2.231	1.734	19	2.207	1.926	18	2.525
E-R	17.385	326	23.788	17.455	327	23.905	18.136	344	24.915

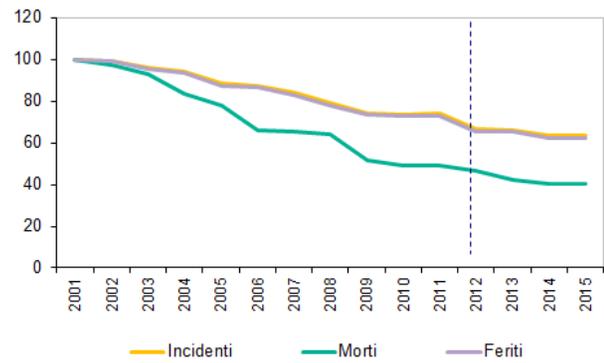
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2015 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2015 - Fonte Istat)



17.385 incidenti, 23.788 feriti, 326 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2015. Rispetto al 2014, il calo di soggetti deceduti è estremamente ridotto; anche se il dato è migliore rispetto a quello nazionale che risulta invece in aumento (tendenza che nel 2016 sembra invertirsi di nuovo, vista la stima preliminare fatta da ISTAT relativa al primo semestre 2016 di un calo delle vittime pari al 4,7% rispetto allo stesso periodo del 2015), c'è un evidente rallentamento verso l'obiettivo del dimezzamento delle

vittime al 2020 rispetto al 2010. Si ricorda che nel 2010 si è raggiunto l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401. Il raggiungimento dell'obiettivo europeo di ulteriore dimezzamento delle vittime rispetto al 2010, per l'Emilia-Romagna significherebbe registrare, dalle 401 vittime del 2010, un calo di almeno 200 vittime al 2020, per raggiungere il quale sarebbe necessario ridurle annualmente di 20; al 2015, a 5 anni dal 2010 risulta una riduzione di 75 vittime, anziché 100.

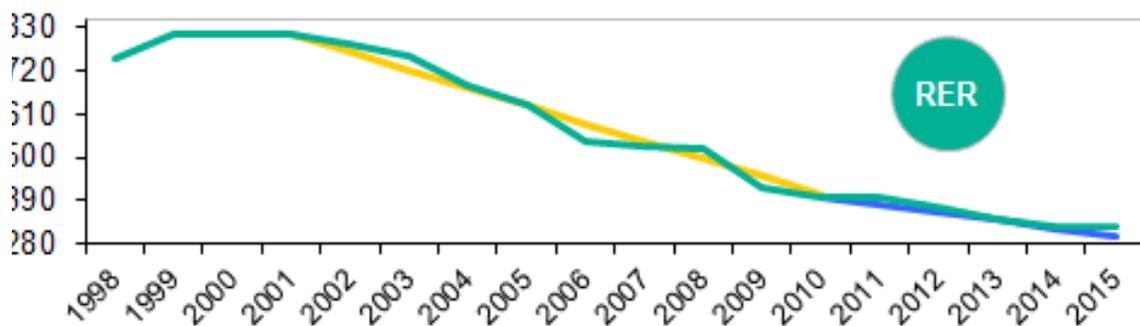




Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna

(1998-2015 - Fonte Istat)

- Sentiero obiettivo
- Andamento mortalità
- Sentiero obiettivo 2020

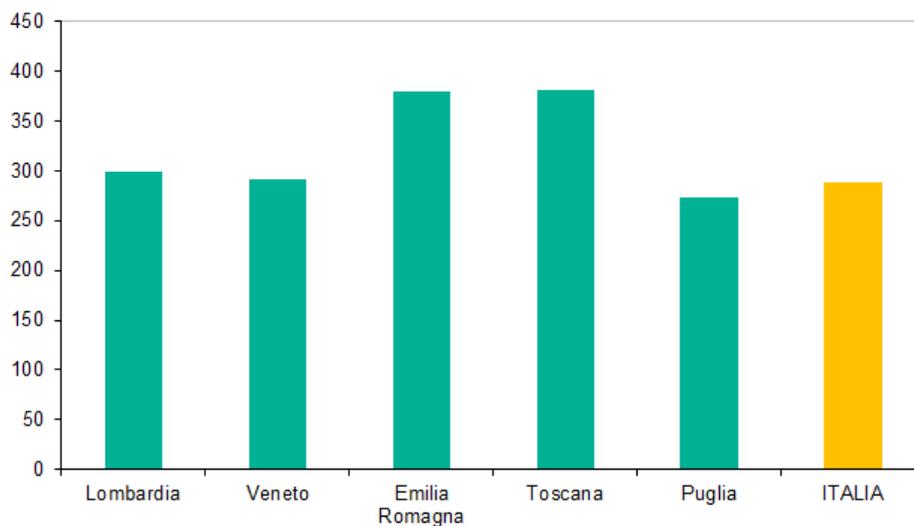


Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi 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 dell'Emilia-Romagna sia diminuito **da 381 a 379** procapite nel 2015, rimane ancora più elevato della media italiana e mette in evidenza il livello di **gravità del fenomeno** dell'incidentalità nella regione.



Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2015 - Fonte Istat)



Rispetto alle **fasce di età delle vittime** degli incidenti stradali, si evidenzia che nel corso del 2015 sono diminuite di circa l'8% le vittime con più di 65 anni, anche se questa classe di età continua a essere una delle più colpite (34% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni.

I soggetti deceduti in questa fascia di età risultano 75 nel 2015, pari al 23% del totale. Nel 2014 gli over 75 deceduti risultavano 88 in valore assoluto, quindi nel 2015 risultano in calo, mentre risultano in aumento numerose altre fasce di età, poiché il numero complessivo di vittime è pressoché invariato. Naturalmente per quello che riguarda i feriti le fasce di età più colpite sono ancora i giovani, in particolare la fascia di età tra i 18 e i 23 anni (n. 2763 nel 2015 tra i 18 e i 23, n. 1693 nel 2014 over 75, entrambe in aumento rispetto al 2014).

Se oltre alla classe di età si analizza anche il **mezzo di spostamento**, allora ci si accorge che gli ultra

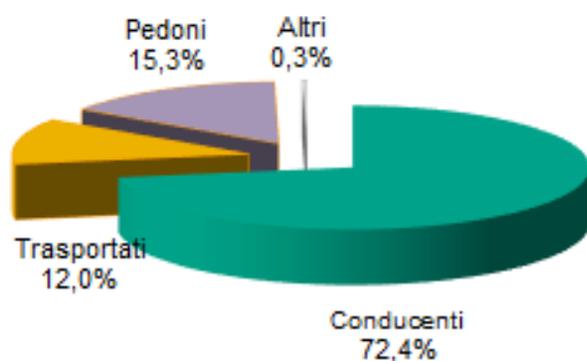
settantacinquenni rappresentano il 56% dei pedoni deceduti e circa il 39% dei ciclisti deceduti, a dimostrazione di come questa classe di età possa essere considerata ancora come utenza "particolarmente debole".

Allo stesso tempo si evidenzia che le persone nella fascia di età sopra i 75 anni, anche se in calo rispetto al 2015, sono ormai anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale, con il 22% sul totale dei conducenti morti. Passando all'analisi per **tipologia di veicolo**, rispetto al 2014 il numero di morti è in calo per i pedoni (dal 18,3% al 15,3% delle vittime, in valore assoluto n. 60 nel 2014 e n. 50 nel 2015) e per i ciclisti (dal 15,9% al 11,6% delle vittime, in valore assoluto da n. 52 nel 2014 a n. 38 nel 2014), mentre si segnala l'aumento dei morti pari a circa il 30% dei conducenti i motocicli (da 47 nel 2014 a 61 nel 2015).

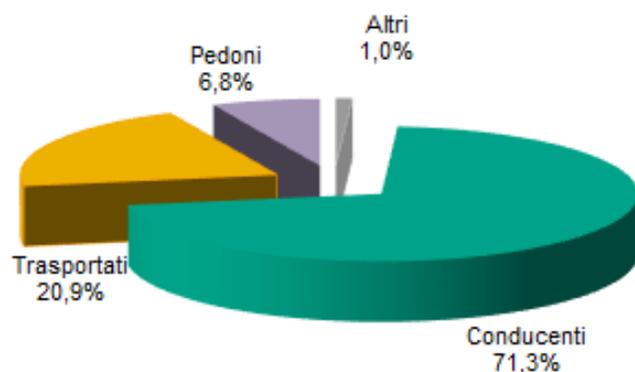
Morti

Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2015 - Fonte Istat)



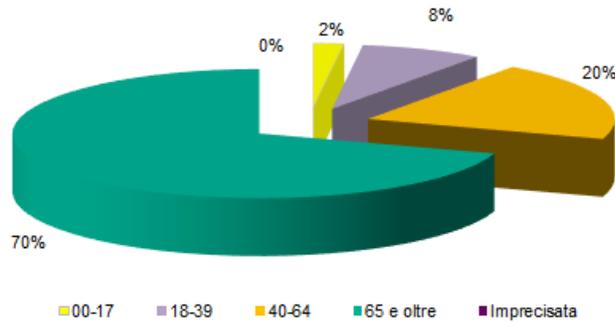
Feriti



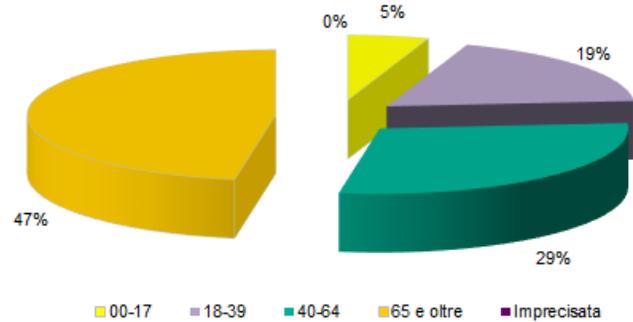
Pedoni

Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2015 - Fonte Istat)



Ciclisti



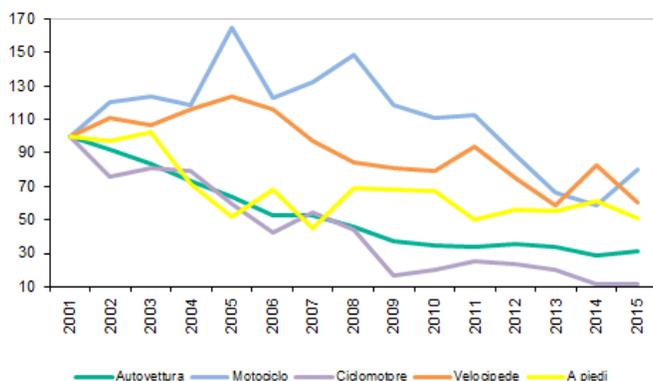
La **fascia di età** con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta ancora quella oltre i 65 anni (in particolare gli over 75 come detto in precedenza) che dal 49% del 2011 era passata al 73% del 2012, portandosi nel 2014 al 66% e nel 2015 risalendo di nuovo al 70% (anche se in valore assoluto risultano in calo, n. 35 contro i 40 del 2014). Anche per i **ciclisti** la fascia di età sopra i 65 anni, anche se in calo, risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 47% del totale dei ciclisti deceduti nel 2015 (51% nel 2013, 59% nel 2014, in valore assoluto n. 18 contro i 31 del 2014).



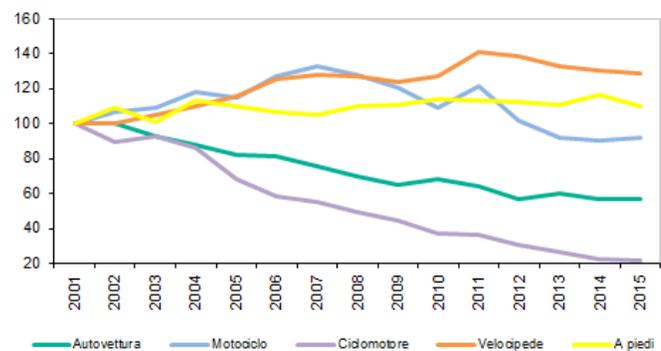
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2015- Fonte Istat)

Morti



Feriti



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, anche se in calo a livello generale.

Rispetto alla **categoria delle strade**, invece, il livello di incidentalità si conferma più elevato

all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 56% (valore assoluto n. 181, rispetto a 144 morti nell'abitato, pari al 44%).

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 alla sicurezza stradale**, istituito e regolato con le leggi regionali n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992, e successivamente riformato nel 2015 con la legge n. 13. In linea con gli **orientamenti europei** di dimezzamento dei decessi sulle strade nel 2020 rispetto al 2010 e con l'obiettivo strategico "miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada", l'Osservatorio regionale lavora per sviluppare e diffondere la **cultura della sicurezza stradale**, muovendosi in direzione di una mobilità più sicura e sostenibile e favorendo la formazione di tutti gli utenti della strada con programmi mirati alle diverse fasce d'età e alla diversa tipologia di utenti.

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.

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, in modo da coinvolgere gli utenti della strada verso un comportamento corretto e responsabile.

Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella **dell'Accordo con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche, rinnovato nel 2014, per sostenere i programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole. L'Osservatorio ha sostenuto l'istituzione della figura del **referente dell'educazione stradale** in ogni scuola. L'educazione alla sicurezza stradale, all'interno dei **"Piani triennali di offerta formativa"** degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali; il valore culturale del Codice della Strada è entrato nel mondo della scuola, come contenuto di educazione civica, per stimolare riflessioni finalizzate a comportamenti rispettosi della vita propria e altrui.

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.

I progetti di educazione stradale nell'anno scolastico 2015/2016 hanno coinvolto **545 scuole e 113.223 studenti**. Alla diffusione della cultura della sicurezza stradale contribuiscono i vari **corpi della polizia municipale** della Regione che svolgono anche numerose attività di educazione stradale, in collaborazione con il mondo della scuola e delle Associazioni del territorio regionale, che nel 2016 hanno coinvolto **104 istituti**, per un totale di **18.842 ore di formazione**.

In Emilia Romagna sono presenti e diffuse su tutto il territorio regionale circa **500 autoscuole** con una presenza di circa **2.000 Istruttori di guida**.



☀ "Young&Road"

Il progetto, patrocinato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, si è svolto nei territori di Bologna, Ferrara e Forlì. I temi trattati sono quelli della legalità, dell'informazione e dell'attività svolta dalle forze dell'ordine, dell'educazione alla responsabilità e alla condivisione delle norme del Codice della strada, delle problematiche legate all'alcool e alle droghe, dell'importanza dell'utilizzo del casco e delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori, degli effetti della velocità e dei comportamenti corretti da tenere. Sono state utilizzate tecniche di comunicazione ludiche e multimediali, con un linguaggio semplice e diretto, e simulatori *crash test* e di ribaltamento per promuovere l'uso delle cinture di sicurezza.

Nel 2016 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha proposto diversi **progetti e iniziative**, in collaborazione con soggetti pubblici e privati.

☀ Ambiti territoriali scolastici

Anche nel 2016 è proseguita l'azione di sensibilizzazione e informazione riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole per tutti gli utenti della strada. Per ogni Ambito territoriale scolastico sono stati assegnati 9.000 euro, per un totale di **81.000 euro** per l'anno scolastico 2015/2016.

☀ Guida sicura

Il nuovo Codice della Strada obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere prove pratiche per ottenere la patente: per questo la Regione ha ritenuto importante finanziare la costruzione e l'allestimento di un'area in ogni provincia (importo complessivo, circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto pratiche per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote. L'area è dotata di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova. Nel 2016 è stata inaugurata l'area nella provincia di Rimini, che si aggiunge alle aree di Modena presso l'Autodromo di Marzaglia, Bologna presso l'Istituto Agrario "Serpieri", Piacenza (Comune di

Gossolengo) e Reggio Emilia (Autoscuola Gatti), già inaugurate e disponibili dagli anni precedenti. Nel 2016 **1.384 giovani studenti**, anche della regione Emilia-Romagna, hanno partecipato alle 30 giornate di prove pratiche di guida nell'ambito del Progetto "Vivi la strada area centro-nord", promosso dal Ministero dell'Istruzione e realizzato dal Laboratorio delle sicurezze dell'Istituto bolognese Serpieri. L'attività si è svolta presso il tracciato permanente dell'Istituto Agrario Serpieri con la collaborazione della Federazione Motociclistica Italiana. Inoltre, il campo prova è stato utilizzato da 1.400 ragazzi, delle scuole medie e del biennio delle superiori, che grazie agli istruttori della polizia municipale di Bologna, che curano la formazione dei futuri utenti della strada, hanno potuto esercitarsi alla guida. Sono stati 720, i piccoli ciclisti, allievi delle scuole materne, che si sono addestrati all'uso della bicicletta all'interno dell'area dell'istituto.

☀ Io lavoro e guida sicuro - Rimini

E' un progetto rivolto alle imprese, imprenditori, dipendenti e collaboratori che operano sul territorio provinciale con l'obiettivo di favorire la diminuzione dell'incidentalità per lavoro durante la circolazione stradale, con la conseguente diminuzione del relativo costo sociale e di promuovere una cultura sul territorio che ponga l'attenzione sulla sicurezza in strada come fattore strategico nella lotta contro gli infortuni.

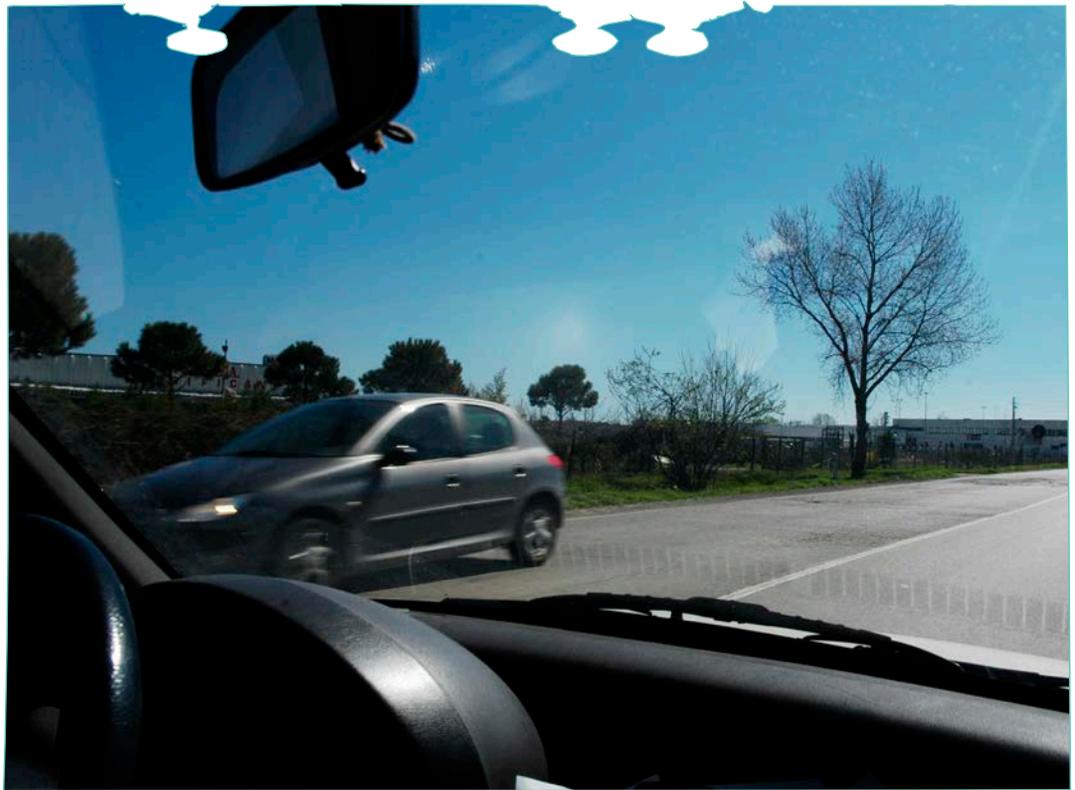
☀ Progetto Ulisse

E' stata conclusa la rilevazione dei comportamenti degli utenti della strada tramite osservazioni in strade urbane ed extraurbane nei comuni di Bologna e Ferrara: 1. uso del casco sulle due ruote motorizzate (guidatore e passeggero); 2. cinture di sicurezza anteriori (guidatore e passeggero); 3. cinture di sicurezza posteriori; 4. seggiolini per bambini; 5. uso del cellulare alla guida.

☀ Programma Infeas 2014-2016

Nel 2016 l'Osservatorio ha partecipato per predisporre il Programma Infeas 2014-2016.

Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione e alla realizzazione di **diversi materiali informativi e sussidi didattici**. Nel corso del 2016 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



"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



Nel 2016 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha promosso anche diverse **campagne informative e di sensibilizzazione**.

✿ **Incroci di vita**

È il titolo della nuova campagna di comunicazione sociale per la sicurezza stradale con cui la Regione – impegnata da anni per rendere più sicure le infrastrutture, incentivare il trasporto pubblico, le modalità di spostamento più sostenibili ed educare a comportamenti più sicuri. La campagna intende affrontare in maniera più sistemica il tema della sicurezza degli utenti “deboli” della strada (e quindi ciclisti, pedoni, in particolar modo anziani). e sensibilizzare gli utenti della strada sull'osservanza delle regole, con particolare attenzione alla segnaletica stradale in generale e a quella riguardante l'utenza debole in particolare, in continuità con le precedenti campagne “A ciascuno il suo” (2013) e “Segnali di vita” (2014).



✿ **"Col casco non ci casco"**

La campagna è stata lanciata l'11 dicembre in occasione della partita Bologna-Empoli, promossa con il Bologna Football Club allo Stadio Dall'Ara: i bambini che accompagnano in campo le due squadre, prima del fischio di inizio, hanno indossato il caschetto da ciclista con i loghi di Regione e Bologna. Inoltre, in Piazza della Pace è stato allestito un percorso con biciclette messe a disposizione dalla Polizia municipale e, a tutti i bambini dai 6 ai 10 anni che hanno partecipato alle prove, la Regione ha consegnato un caschetto. Tutelare i ciclisti, gli utenti più deboli della strada, partendo dai più piccoli e proteggerli dal rischio di danni gravi in caso di incidente è infatti l'obiettivo della campagna “Col casco non ci casco”.



✿ **Motor Show 2016**

L'Osservatorio ha partecipato anche alla 40esima edizione del salone internazionale dell'auto, promuovendo momenti di confronto e distribuendo materiali informativi.

✿ **Siamo nati per camminare**

È una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Obiettivo è 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 colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole. “Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore”, si legge nella lettera. Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta “Siamo nati per camminare”. L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. L'iniziativa fa parte di un più ampio progetto sui percorsi sicuri casa-scuola promosso dalla Regione Emilia-Romagna, dai Comuni, delle scuole e delle associazioni per proporre alternative sicure per andare a scuola senz'auto.



✿ **Vacanze coi fiocchi**

È la campagna per la sicurezza sulle strade delle vacanze che, ogni anno, 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 realizzata mediante 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” lasciando sulla propria scia un messaggio di civiltà a partire dall'utilizzo della cintura di sicurezza.

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. Sono state finanziate **28 proposte**, di cui 4 relative ai citati programmi di controllo. Gli interventi sono quasi tutti avviati e alcuni sono stati ultimati.

A fine 2016 è stato emesso il decreto ministeriale n. 481, che ha destinato fondi alle Regioni nell'ambito del PNSS per un programma di interventi per lo **sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali**; in particolare alla Regione Emilia-Romagna è stata assegnata la somma di 1.281.571,97. La Regione ha approvato l'elenco degli interventi ammessi al contributo; il programma è stato approvato anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con la firma della prevista convenzione. A breve è previsto quindi l'avvio delle procedure per l'attivazione degli interventi. Infine, nell'ambito della L.R. 30/92, si segnala il progetto per la **realizzazione di campi prova**, per permettere l'esercitazione alla guida per ciclomotori e motocicli, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbanizzate. Le aree allestite sono state messe a disposizione dalle Province e dalla Città Metropolitana; la Regione ha fornito le attrezzature necessarie per l'allestimento, compreso ciclomotori e motocicli a trazione elettrica.

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	30.000.000
L.R. 30/92 (2013) Campo prova moto (spesa diretta)	8	7	1.000.000	1.000.000
Totale fondi regionali	625	272	73.500.000	31.000.000
1°, 2° e 3° PNSS (2003-2010)	110	41	86.000.000	33.500.000
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000	7.000.000
PNSS - ciclabili (2016)				1.300.000,00
Totale fondi statali	165	69	103.000.000	41.800.000
Totale programmi sicurezza	790	341	176.500.000	72.800.000

(*) 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:

- ❶ il **trasporto ferroviario merci e logistica**;
- ❷ il **trasporto merci su strada e l'autotrasporto**;
- ❸ la **logistica urbana** (distribuzione delle merci in città);
- ❹ 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. Nel 2014 ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. n. 10 del 2014), che fa seguito alla L.R. n. 15 del 2009, che gestisce e finanzia direttamente.

Nel settore del **trasporto merci su strada e dell'autotrasporto** invece svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e formula indirizzi e pareri, mentre in quello della distribuzione delle merci in città promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, che

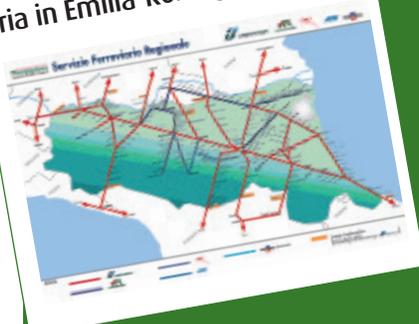
coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e **distribuzione delle merci**. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione degli interventi per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di programma. Alcuni 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 di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale**, 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

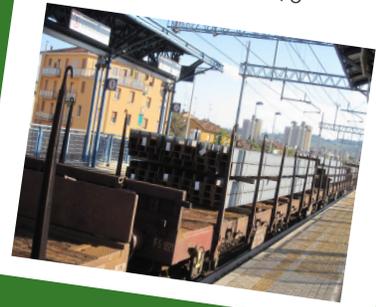
Circa 1.400 km di rete ferroviaria in Emilia-Romagna



Traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna in crescita: circa **19,6 milioni di tonnellate nel 2016**, +6,94 rispetto al 2015



Traffico ferroviario merci in Italia: +4,1% nel 2016



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



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



Legge di incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 15/09): **35 servizi finanziati, 3 milioni di euro di contributi regionali per ciascun anno (2010-2011-2012). 18 imprese ammesse a contributo** per la realizzazione di **35 servizi**. A fine 2016 risultavano attivi 18 servizi, effettuati da 11 imprese. Con la L.R. 10/14 la Regione ha previsto **altri 800 mila euro all'anno per tre anni (2014-2015-2016, 2,4 milioni di euro complessivi). 23 imprese** hanno presentato domanda per un totale di **37 servizi**. Nel corso della prima annualità sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, **4.342 treni**, che hanno trasportato complessivamente **3.603.828 tonnellate di merce**, delle quali 1.278.720 aggiuntive rispetto al 2013

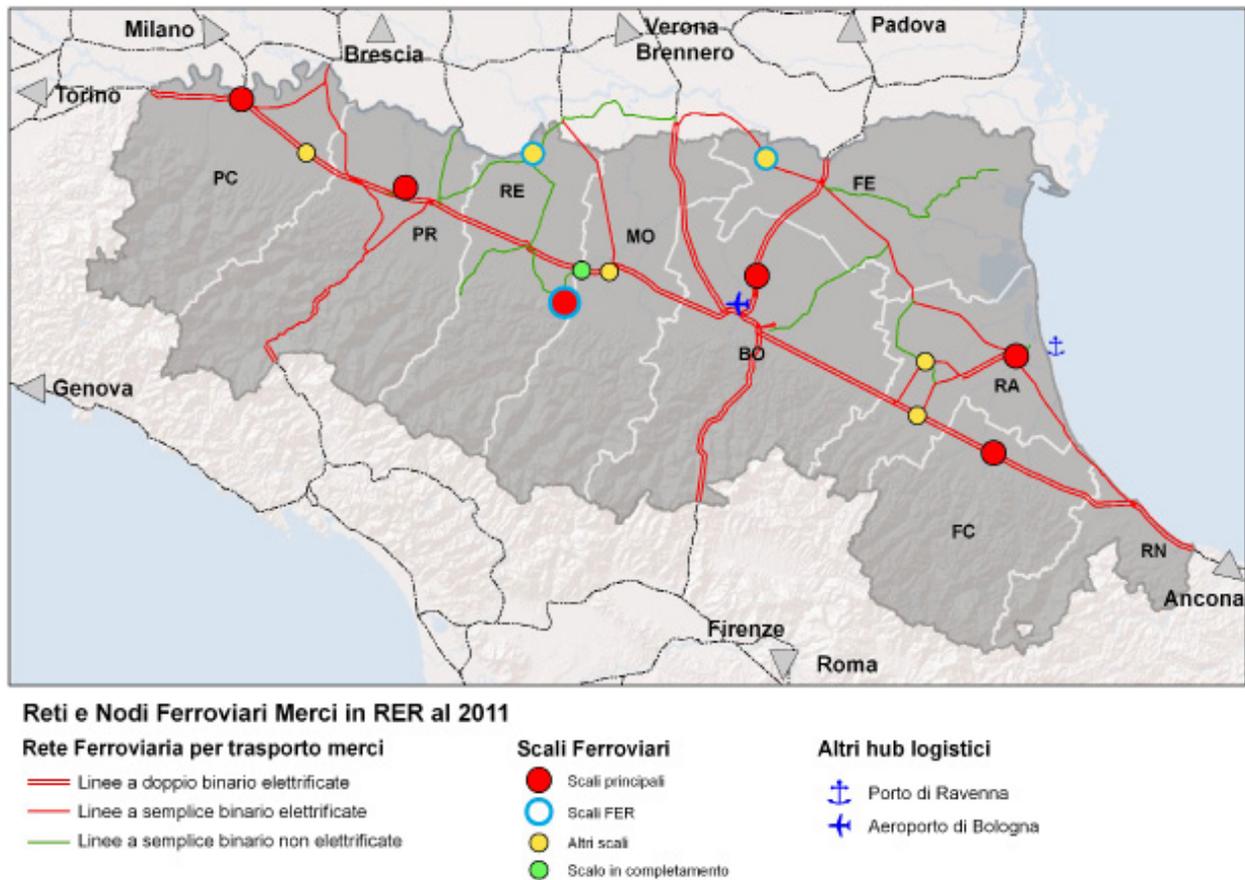
Il contesto di riferimento

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

tratte specifiche, e in particolare sull'asse Parma-La Spezia e sull'ideale prosecuzione verso Verona-Brennero via Suzzara. Per questo sono in corso **interventi di potenziamento, sia sulla linea Pontremolese sia sulla Parma-Suzzara**, oltre a altri numerosi interventi di assestamento e potenziamento sulle linee.



La rete ferroviaria regionale



Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

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

In seguito all'**Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna**, 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 individua 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
4	Interporto di Bologna
5	Villa Selva
6	Ravenna
7	Bologna S.Donato (utilizzato solo per smistamento carri)
Altri scali	
8	Faenza
9	Lugo
A questi si aggiungono altri raccordi minori per impianti o industrie già esistenti	

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 nel corso del 2017. Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, in cui l'impianto principale è **Dinazzano**, il cui collegamento con la direttrice Bologna-Milano è oggetto di interventi di potenziamento. Il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 2025 (che sta seguendo l'iter per la sua approvazione) ha riorganizzato l'**Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi logistici. Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere nel 2020, a completamento di tutte le opere previste, la capacità complessiva di **circa 25 milioni di tonnellate all'anno**. Le tratte Ferrara – Bologna – Ravenna, l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna sono inserite nel "core network" delle Reti TEN-T all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona – Bologna – Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-

Mediterraneo. Per tutte queste infrastrutture è necessario prevedere nei prossimi anni opere di adeguamento agli standard tecnici previsti per i corridoi TEN-T. Dopo anni in cui si è registrato un calo consecutivo (dal 2007 al 2013), a partire dal **2014** il trasporto di merci su treno in Italia è cresciuto del +1,4% (+600.000 treni*km), crescita confermata nel 2015 da un'ulteriore +2,6% e **nel 2016 da un aumento del 4,1%**. Questa crescita è da collegare soprattutto all'aumento significativo di traffico dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia, che hanno conquistato quote di mercato durante un periodo di crisi e la conseguente fase di ristrutturazione dell'Azienda di Stato. Il crollo della domanda avvenuto nel 2008-2009 ha, infatti, interessato principalmente Trenitalia (-36%). 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 per la realizzazione di 35 servizi**).

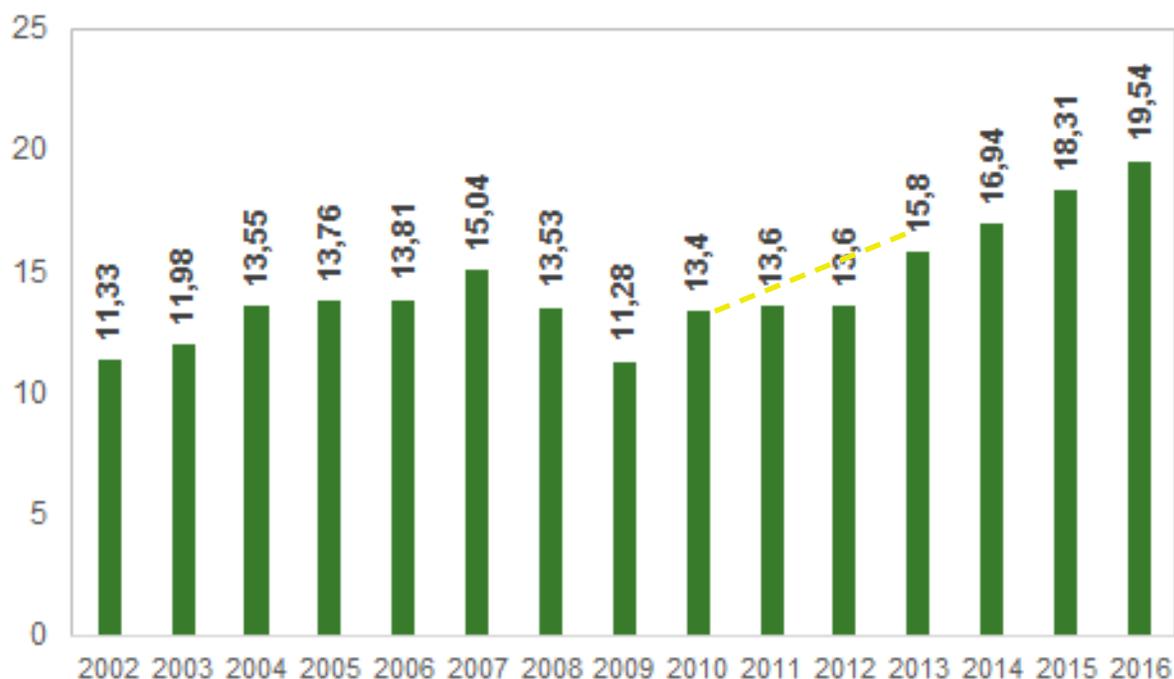
Nel 2014 la Regione ha approvato una **nuova legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 10/14)**, i cui obiettivi principali sono: riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, e il trasporto fluviale e fluviomarittimo; 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. Il contributo regionale complessivo è di 800.000 all'anno per tre anni (dal 2014 al 2016), per un totale di **2,4 milioni di euro: hanno presentato domanda 23 imprese, per la realizzazione di 37 servizi**. Nel corso della prima annualità, per i servizi ammessi a contributo, sono stati effettuati **4.342 treni**, che hanno trasportato complessivamente **3.603.828 tonnellate di merce**, delle quali 1.278.720 aggiuntive rispetto al 2013. Nel 2015 in regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto, mentre, in base ai dati raccolti, **per il 2016** si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto del **6,94% rispetto al 2015**, fino a raggiungere circa **19,6 milioni di tonnellate**, arrivando a una quota finora mai raggiunta.

Le merci movimentate negli impianti regionali superano per la prima volta la soglia dei 20 milioni di tonnellate, arrivando a 20,9 milioni di t, da cui, detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali, è stato ottenuto il valore citato sopra.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2016; milioni di tonnellate)



(*) Elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali. La parte tratteggiata indica una possibile incertezza sul reale andamento, dovuta a differenze nella modalità di rilevazione del dato.



Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali

(2009-2016; tonnellate)

Tonnellate movimentate							
Prov	Nodo/Operatore	2009	2013	2014	2015	2016	Aumento rispetto al 2015
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.252.488	1.206.000	1.190.259	-1,3%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.026.000	2.066.000	2.039.921	-1,3%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.504.327	3.544.054	3.746.695	5,7%
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.000.000	3.125.000	3.300.000	5,6%
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	3.000.000	3.402.886	4.082.504	20,0%
PC	Fiorenzuola/CFI	960.000	n. d.	471.400	691.200	580.000	-16,1%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	116.840	250.000	318.720	27,5%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	2.959.135	3.059.970	3.368.090	10,1%
Totale		10.201.927	14.724.195	16.330.190	17.345.110	18.626.189	7,39%

Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto

Nel 2016 c'è stato, come per il 2015, un **andamento positivo del traffico italiano delle merci**, sia in termini di fatturato che di traffico in tutti i settori



Nel 2016 le **spedizioni internazionali sono cresciute (+4%)**. Il comparto stradale nazionale è cresciuto (+4,4% nell'internazionale a carico completo, +2,6% nel nazionale e +4% nel groupage); i fatturati relativi a questi comparti sono cresciuti come i viaggi (+4,4% nell'internazionale, +2,4% nel nazionale)

**Imprese di auto-
trasporto conto
terzi** iscritte all'Albo nazionale dell'autotrasporto al 1 novembre 2016:



126.144 (di cui regolari a seguito di verifiche circa 90.000)

Nei primi nove mesi del 2016: **traffico autostradale nazionale +4%**
Fonte: Confetra

In Emilia-Romagna (nel 2014):

- Circa 212 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada (-8,55% rispetto al 2013)
- 322 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada (2005)

11.000 imprese in Emilia-Romagna iscritte all'Albo nazionale dell'autotrasporto (di cui 10,2% cancellate dalla CCIAA o senza veicoli)

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le **merci movimentate su strada**, secondo ISTAT, **nel 2014 sono state circa 212 milioni di tonnellate**, con un calo di -8,55% rispetto al 2013 (e 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.

Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2014 - Tonnellate)

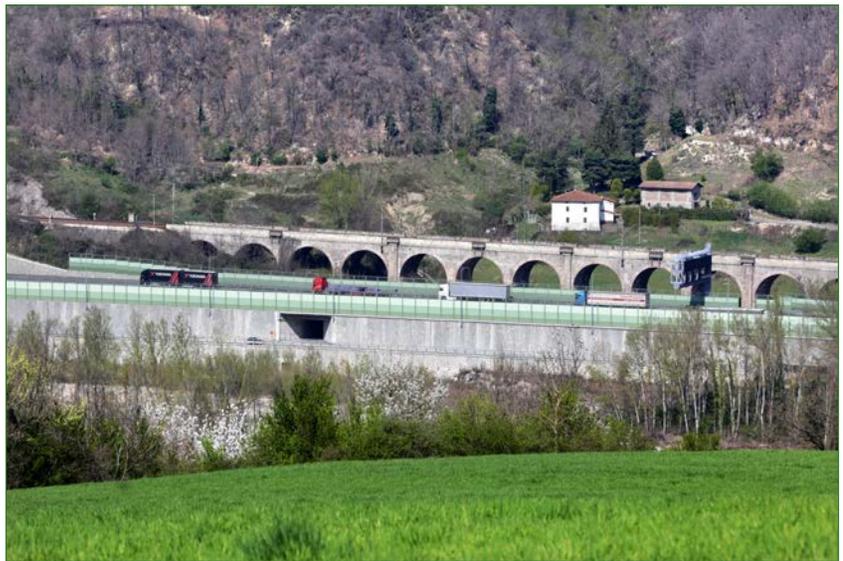
Strada	Origine o destinazione in E-R	88.369.469
	Flussi intraregionali	80.422.099
	Attraversamento	43.341.953
	Totale	212.133.521

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2014 riportate dai dati ISTAT indicano che il **traffico intraregionale** (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il **37,91%**, in calo di -5,1% rispetto al 2013 e in calo percentuale per il secondo anno dal 2005. Il 12,7% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna (rispetto al 13,84% del 2013), mentre l'Emilia-Romagna origina il 13,27% delle merci dell'intero Paese (nel

2013 era il 14,07%). Entrambi questi dati sono quindi in calo rispetto ai due anni precedenti. Nel 2014 il 62,94% delle merci originate in Emilia-Romagna ha come destinazione la regione stessa, mentre nel 2013 era il 70,05%, a fronte della quantità complessiva destinata al nord Italia che rimane sempre costante.

Il **traffico di attraversamento camionistico** subito dalla regione (traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato nel 2014 del **20,43% circa**, molto simile al 2013 in cui è stato del 20,97% circa, ma ha avuto un calo in valore assoluto rispetto al 2013 di -10,92%, mentre nel 2013 era stato in crescita di +14,56% rispetto al 2012. Nel 2005, prima della crisi, il traffico di attraversamento era infatti il 21,76% del traffico regionale complessivo.

Per quanto riguarda la **quantità di veicoli pesanti** che



transitano sulle strade della regione, le variazioni riscontrate sulle principali tratte autostradali nel 2016 rispetto al 2015, vedono una crescita molto lieve, con l'unico dato in calo che riguarda la A15 Pontremolese. È da sottolineare però che il dato del 2015 era condizionato dall'effetto EXPO' che ne ha aumentato notevolmente i transiti. Il confronto con il 2014, che forse risulta più significativo, dà una crescita media del +4,3%. I veicoli pesanti circolanti rispetto al totale dei veicoli in transito rimane negli ultimi anni una percentuale costante su tutte le autostrade, in lieve calo rispetto al 2008.

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

Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano

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



Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (2005-2014)

O r i - g i n e: E-R	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonn.	T*Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T*km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T*km (migliaia)	Km medi
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
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
2013	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9
2014	19.520.488	902.078	46,2	101.942.010	11.720.796	115,0	121.462.498	12.622.874	103,9*

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti., Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2014-2015. Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte Istat).

* I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2014 sono stati 103,9 (contro i 108,7 del 2013), inferiori alla media italiana (115).



Il numero delle **imprese** iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi in Emilia-Romagna è di **circa 11.000**, di cui il 10,2% risultano cancellate dalla CCIAA o senza veicoli. Su queste sono in corso delle verifiche. La Provincia che risulta avere più iscritti è Bologna, seguita da Forlì Cesena e Reggio Emilia.

Per quanto riguarda il **quadro economico dell'Emilia-Romagna**, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, si confermano i segnali di una lieve ripresa, infatti il 2016 segna un aumento del PIL di +1,4% rispetto all'anno precedente, molto più

della media italiana (+1%) e con una accelerazione significativa rispetto all'anno precedente (nel 2015 +1,2%).

In Emilia-Romagna il **numero di imprese attive** iscritte alla CCIAA con codice Ateco (attività economiche) relativo ai trasporti terrestri, è risultato anche nel 2016 in diminuzione. A fine settembre 2016 le imprese erano **12.055** rispetto alle 12.315 dello stesso periodo del 2015, -2,1%, superiore a quella nazionale (-1,6%). Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al **ridimensionamento**, indice sia della forte concorrenza che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

La logistica urbana

Il **governo della distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i progetti di **"city logistic"**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città attraverso un insieme di provvedimenti e azioni in grado di modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane.

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

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

Gli elementi principali dei progetti nelle 12 città coinvolte con la Misura 5 sono i seguenti:

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

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2016, a **3.703.966,47 euro**, su

6.103.785,43 di contributo regionale previsto, per un costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro. Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione si coordina anche con le politiche regionali a favore della mobilità elettrica ("Mi Muovo elettrico").

Nel 2012, nell'ambito dell'Accordo sulla qualità dell'aria 2012-2015 con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti, 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 i 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 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. Nel 2015 è stato avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della regione. Nel 2016, anche grazie alla collaborazione di ITL e al progetto europeo NOVELOG su questo tema sono stati fatti i primi incontri di studio con le città del centro Emilia (Bologna, Imola, Modena e Reggio Emilia).



Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento



Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per **oltre 11 km** di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo da porto industriale a **porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 66% del traffico portuale. È un porto canale con **22 terminal privati**, **14 km di banchine operative** e fondali attualmente da **-10,50 m.**, che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a **-11,50 m.** Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali del porto, la capacità complessiva dei magazzini è di **602.258 mq**, per i piazzali è di **1.323.922 mq** e relativamente a serbatoi/silos è di oltre **1.256.298 mc**.

Il Porto di Ravenna è gestito dall'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale**, istituita in attuazione del decreto legislativo del 19 gennaio 2016 che disciplina la riorganizzazione e semplificazione delle Autorità portuali. I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità europea. Il decreto prevede che alle nuove Autorità di Sistema Portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Ravenna non è stata accorpata con altri porti ed è ora denominata: 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale'. Alle sedi di Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Il Porto di Ravenna rappresenta il primo punto di approdo delle merci di importazione in Emilia-Romagna ed è oggi uno scalo consolidato, sede di nume-

rose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad es. Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR). Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale. Nell'area prettamente portuale sono presenti, infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, **stabilimenti produttivi** (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminaliste, nonché relative al futuro terminal passeggeri. 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 proposta 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.

Il Porto di Ravenna è inoltre considerato il terminale fluviomarittimo sud del **sistema idroviario padano-veneto**, attraverso la tratta di navigazione sottocosta da Portogharibaldi a Ravenna.

In particolare il Porto di Ravenna è connesso alla **rete ferroviaria nazionale e internazionale** sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale e orientale. I collegamenti verso sud invece è attualmente assicurato dalla linea Ravenna-Rimini, mentre in futuro potrà essere utilizzato anche l'itinerario Raven-

na-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini, che, sebbene di maggiore lunghezza, garantirà maggiore capacità e minori interferenze con il trasporto passeggeri.

Per quanto riguarda i **collegamenti stradali**, il Porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

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** (ancora in fase di realizzazione). 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. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA. Il **Piano Regolatore Portuale (PRP) 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. In particolare il nuovo Piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione di nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

E' tutt'ora in corso l'approvazione del **progetto "Hub portuale di Ravenna"**, per il quale sono stati assegnati dal CIPE all'Autorità di sistema portuale **60 milioni di euro** come contributo per la realizzazione della I fase, l'approfondimento dei fondali dei canali Candiano e Baiona, l'adeguamento delle banchine operative esistenti e la realizzazione del nuovo terminal in penisola Trattaroli. L'Autorità di sistema è

riuscita anche a ottenere il finanziamento dalla BEI necessario per dare la restante copertura economica all'intervento. Attualmente è in corso una rivisitazione del progetto per modificare il disegno delle fasi attuative, portando i fondali, nella prima fase, a -12,50 m fino alla darsena san Vitale.

Lo **stato di attuazione del PRP** è il seguente: 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 Piombone e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'**informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi** che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre all'ormai consolidata attività del Terminal Traghetti, attualmente amministrato da T. & C. - Traghetti e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità Portuale), che lo ha acquistato per completarne in tempi brevi le dotazioni infrastrutturali, l'Autorità di sistema portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto di Ravenna, 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 sino al 2019. **Nel 2016 i passeggeri sono stati 48.002**, di cui 45.904 crocieristi, segnando, dopo la crisi del 2015, un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero.



Il Porto di Ravenna in cifre



Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

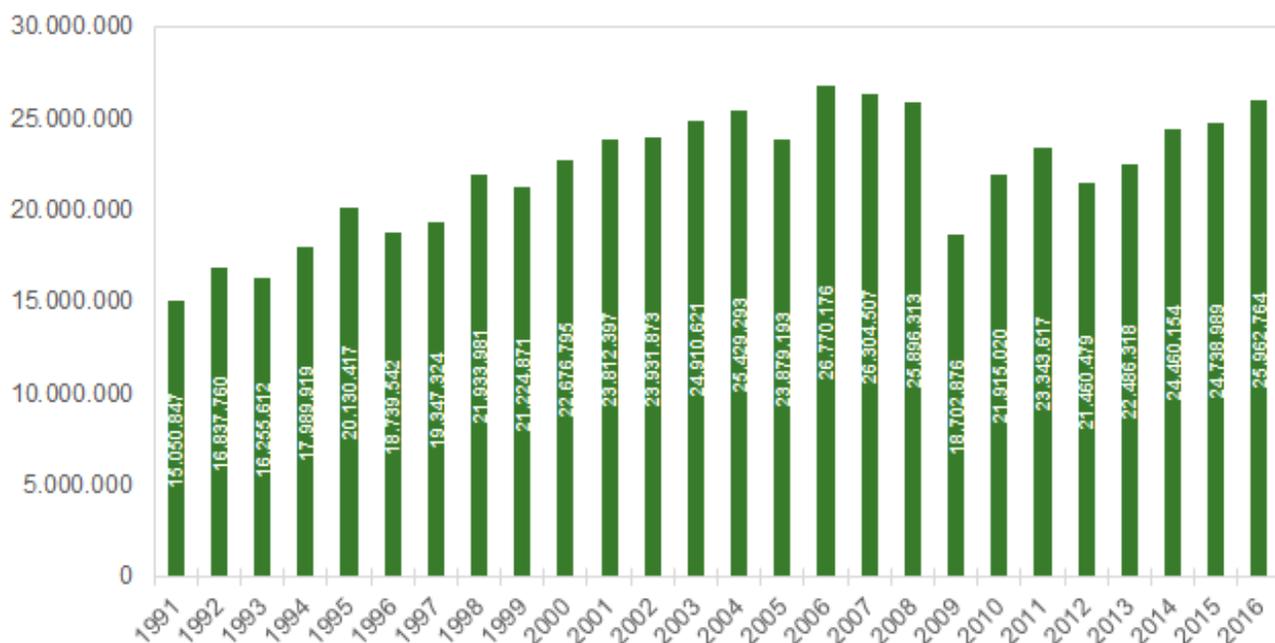
Nel 2016 nel Porto di Ravenna sono state movimentate quasi **26 milioni di tonnellate di merci** (25.962.764 ton), con un aumento di +5% rispetto al 2015 (oltre 1 milione e 200 mila tonnellate in più). Per la prima volta si torna a superare la soglia

dei 25 milioni di tonnellate, come era avvenuto dal 2006 al 2008. I volumi di merci movimentati sono aumentati in tutti i principali settori merceologici; il numero degli attracchi è di **3.031 navi**: +6,5% rispetto al 2015 (2.845 navi).



Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2002-2016 - Tonnellate all'anno)



Le **merci secche** movimentate sono state complessivamente 17,2 milioni di tonnellate (+4,9%) e le merci liquide sono cresciute di +2,6% (oltre 4,3mil di ton).

Sono stati particolarmente positivi i risultati nel segmento dei **materiali da costruzione** con 4,8 milioni di tonnellate (+5%) e soprattutto delle materie prime per l'**industria ceramica**, che sono salite a 4,2 milioni di tonnellate (+8,6%). Positivo anche il dato dei **prodotti metallurgici** con 6,4 milioni di tonnellate (+3,4%): si tratta per lo più di coils provenienti da Cina, Russia, Italia (Taranto), Corea del Sud e Iran.

In crescita, inoltre, il **comparto alimentare**, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, con 4,1 milioni di tonnellate (+4,8%), grazie soprattutto all'aumento del granturco, proveniente dall'Ucraina, e del frumento importato prevalentemente da Bulgaria, USA, Ucraina e Canada.

È stata considerevole anche la crescita dei **concimi** con 1,6 milioni di tonnellate movimentate (+12,3%); i principali Paesi di scambio sono Egitto, Ucraina e Russia.

Tra le **rinfuse liquide**, meno importanti per l'economia portuale, sono aumentati i prodotti petroliferi (+4,1%); un lieve rialzo hanno mostrato le derrate alimentari (+1%) e i prodotti chimici (+1%).

Nel settore dei **container** il traffico si è attestato a 2,6 milioni di tonnellate (+1,3%) pari a 234.511 TEU (-4,2%). Il calo dei TEU non si è però riflesso negativamente sulle merci trasportate in virtù dell'aumento di +1,7% dei container pieni e calo di -18,3% di quelli vuoti.

Il traffico dei **trailer-rotabili** (le cosiddette autostrade del mare) nel 2016 è stato pari a 79.036 unità (+12,7%), ovvero di 1,9 milioni in termini di tonnellate (+17,9%). Si tratta del valore più alto mai registrato, grazie all'aumento dei servizi aggiunti da Grimaldi sulla Ravenna-Brindisi-Catania da novembre 2012 e per la Grecia da dicembre 2013.

Molto positivo anche il dato relativo al **traffico di nuove autovetture**, che sono state pari a 30.225 veicoli (+25,3%).

Ravenna si conferma anche nel 2016 come un **porto vocato all'importazione**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 22.093.414 tonnellate, +4,9% sul 2015, mentre gli imbarchi hanno raggiunto 3.869.350 tonnellate, registrando un aumento rispetto al 2015 di +5,2%.

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci** del Porto di Ravenna è da sottolineare che la **L.R. 10/2014**, che finanzia nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retro portuali. I risultati del primo anno di applicazione indicano che le tonnellate aggiuntive trasportate grazie alla L.R. 10/2014 ammontano a **1.144.249 tonnellate**.

L'andamento complessivo del traffico ferroviario, nel 2016, è comunque molto positivo, infatti circa il 13%, del traffico complessivo marittimo del Porto è stato trasportato su ferrovia, in entrata e in uscita,

con uno dei migliori risultati in Italia (in particolare +15% rispetto al traffico merci movimentato su ferro a Venezia). Le tonnellate trasportate su ferrovia al Porto di Ravenna sono state complessivamente di **3.370.000 ton**: +10% rispetto al 2015, quindi con una crescita maggiore rispetto all'incremento percentuale di tutte le merci movimentate che è stato, come già detto, di +5%. In particolare i TEU movimentati via ferrovia sono stati 22.174 contro i 19.966 del 2015 (+11,1%).

Il porto di Ravenna è il terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle **reti TEN-T** ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei (poli strategici per il livello comunitario). Nel 2016, in linea con gli impegni europei dati dall'appartenenza a questi corridoi, sono continuati gli impegni per lo sviluppo delle strutture logistiche sia sul fronte dell'innovazione tecnologica e dell'efficientamento dei servizi portuali, sia della capacità ferroviaria del porto, in particolare per il superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana vicino alla stazione, in modo da consentire un più libero sviluppo del trasporto merci ferroviario del porto, diminuire gli impatti che comporta lo sviluppo di traffici merci su ferro e migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia.

Con queste finalità il 15 giugno 2015 è stato sotto-

scritto il **"Protocollo attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto core di Ravenna"** tra Regione Emilia-Romagna, RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), Comune di Ravenna, Autorità di sistema portuale di Ravenna. Gli interventi comprendono: la realizzazione del sottopassaggio sostitutivo di passaggio a livello di Via Canale Molinetto; il prolungamento della dorsale ferroviaria del raccordo in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container; il prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione, fino a renderlo passante, con uscita in prossimità della testata del canale Candiano; l'adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia "Teodorico". Nel 2016 è stato sottoscritto un Accordo Operativo per presentare all'Unione europea la richiesta di finanziamento per l'opera sostitutiva al P.L. di via Canale Molinetto, richiesta rifiutata in quanto il progetto non era ancora maturo dal momento che non ci sono ancora procedure di appalto, consultazioni pubbliche ecc. E' comunque iniziata la predisposizione di un Accordo Operativo che consenta comunque di portare avanti gli interventi indicati nel Protocollo Attuativo del 2015, in particolare il sottopasso di via Canale Molinetto. La realizzazione di quest'ultimo sarà probabilmente finanziata per un quarto dall'Autorità portuale e per tre quarti da RFI.

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 regionali erogati al Porto di Ravenna dal 2008 ad oggi, pari a **oltre 15 milioni di euro complessivi**, e ancora in corso di completamento sono stati impiegati per l'approfondimento dei fondali, per la realizzazione della nuova dorsale ferroviaria in sn Candiano e per interventi di adeguamento della viabilità esistente. Sono inoltre in previsione ulteriori finanziamenti statali legati al Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), le cui risorse sono in corso di reperimento.



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 esecuzione dei lavori

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.

Il settore aeroportuale in cifre

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, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

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



Aeroporto "G. Verdi" di Parma

SO.GE.A.P.
AEROPORTO DI PARMA

Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m², con una pista di 2.122 x 45 m. Gestito da SO.GE.A.P. Spa. Nel 2016: 192.173 passeggeri (+3%)

Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2016:

8.114.526 passeggeri (+12%).

Traffico cargo: 47.799 tonnellate (+16,6%)



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. Nel 2014 sono conclusi i lavori di riqualificazione e ampliamento, che hanno aumentato gli spazi di 5.630 mq e il restyling dell'80% delle aree esistenti. Gestito da SAB Spa. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%. Nel 2016: oltre 7,6 milioni di passeggeri (+11,6%); 47.708 tonnellate di traffico cargo trasportato (+16,4%)

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. Dopo il fallimento di Aeradria Spa, l'ENAC ha assegnato la nuova gestione a AirRimum, che dal 1 aprile 2015 ha ripreso l'attività. Nel 2016: 235.632 passeggeri (+52%); 4 tonnellate di merci trasportate



Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 m², con una pista di 2.560 x 45 m. Ha cessato l'attività commerciale a maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione. A giugno 2015 la società Air Romagna aveva ottenuto la concessione, a seguito di un bando europeo. A marzo 2017 L'ENAC ha revocato la gara visto che l'aeroporto non era ancora stato riaperto

Traffico passeggeri in Italia nel 2016:

165.077.119 (+5%)



Traffico cargo in Italia nel 2016:

1.043.702 (+6%)



La proposta finale del Piano nazionale degli aeroporti, pubblicata nel settembre 2014 e su cui la Conferenza Stato Regioni ha dato l'Intesa a febbraio 2015, ha proposto un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni e una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Sono stati definiti **di interesse nazionale gli aeroporti di Parma e Rimini**. **Bologna è considerato di rilievo strategico**, mentre **Forlì potrà essere inserito tra quelli nazionali** dopo aver dimostrato la sostenibilità economico finanziaria nella gestione.

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, in seguito al fallimento della società di gestione. A giugno 2015, a seguito di un bando europeo emanato da ENAC, la società Air Romagna aveva ottenuto la concessione totale per trent'anni. Visto che però l'aeroporto non aveva riaperto al traffico, ENAC a marzo 2017 ha revocato l'aggiudicazione della gara. Ora la Regione si attiverà con ENAC per valutare insieme i passi futuri.

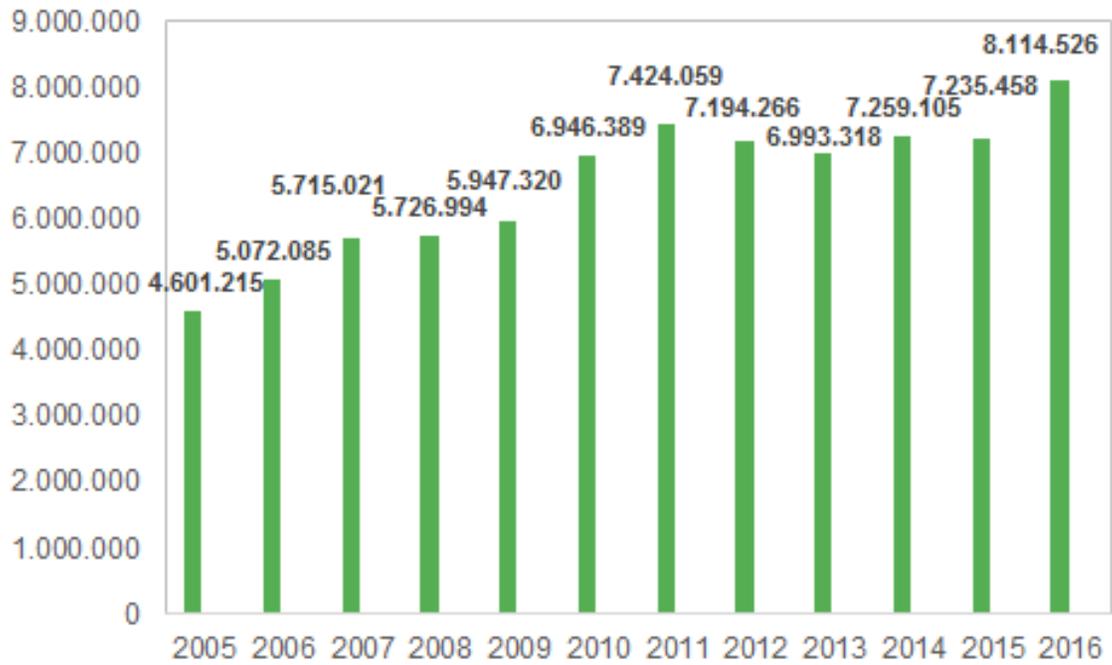
Gli aeroporti regionali sono inseriti in una densa rete di collegamenti stradali e ferroviari, tipica di un territorio snodo dei flussi Est-Ovest e soprattutto Nord-Sud.



Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2016, con **8.114.526 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un aumento notevole rispetto all'anno precedente, con **oltre il 12% di crescita**. Ciò è dovuto alla crescita di tutti e tre gli scali regionali, con Rimini che segna +50,8% (primo anno di attività a Regime), Bologna con quasi il 12% (su cui sono transitati quasi il 95% del totale passeggeri in regione) e Parma con quasi il 3% di aumento. Dopo due anni di calo, il 2016 ha visto un aumento considerevole per il **settore cargo, con +16,6% e 47.799 tonnellate di merci** trasportate all'anno. Questo dato è dovuto soprattutto alle merci gestite dall'Aeroporto di Bologna, in quanto Parma ha gestito quasi 87 tonnellate, Rimini ha trattato pochissime tonnellate e Forlì è attualmente chiuso al traffico.

Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
(2005-2016)



Il settore aeroportuale



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 in avalimento tutte le funzioni in materia.

A partire dal 2016, dato che questo ultimo assetto istituzionale aveva un disegno transitorio, con L.R. 13/15 è stato attuato un nuovo assetto, che ha previsto la delega delle funzioni in materia di navigazione interna ad AIPO, relativamente all'asta del Po, mentre per quello che riguarda l'idrovia ferrarese, la gestione delle funzioni di navigazione è stata affidata all'Agenzia per la Sicurezza del territorio e la Protezione Civile. La Regione ha mantenuto comunque in capo a sé la funzione programmatica e di rapporti istituzionali.

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 a fine 2017)



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



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

Nel 2016 stanziati 256.000 euro per interventi urgenti. Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990; oltre 47 milioni dalla Regione dal 1991 al 2014



Conche: Isola Serafini (in corso i lavori per realizzare della nuova conca); Cremona; Governolo e San Leone; Pontelagoscuro; Volta Grimana; tre conche lungo l'idrovia ferrarese; cinque lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco e 3 lungo il Po Brandolo

tività delle industrie locali per la lavorazione del legno di scarto e la produzione dei pannelli truciolari. 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. Sono confermati i **colli eccezionali**, che continuano a essere una realtà del sistema industriale dei grandi impianti e che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Negli ultimi due anni il trasporto per acque interne ha toccato valori molto bassi; serve l'impegno di tutti, operatori economici del settore, Amministrazioni pubbliche, imprese produttive dell'area padana, per invertire la tendenza e far assumere alla navigazione interna il ruolo che le

compete per uno sviluppo equilibrato del nostro Paese. Si riporta di seguito una tabella con i dati attualmente disponibili relativi al traffico merci sul sistema idroviario. La rilevazione di questi dati è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli scarichi effettuati sulle banchine presenti nel sistema. L'armamento utilizzato nel corso del 2015 è sostanzialmente costituito per il Po e Fissero/ Tartaro/Canalbianco, quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatta) con portata media 1.000/1.200 t. e un'imbarcazione fluviomarittima con portata media 1.300 t., mentre per il trasporto degli inerti infraflume nel Po sono in uso circa 10 motonavi.

Traffici idroviari (2012-2015)

Porti	2012 (tonnellate)	2013 (tonnellate)	2014 (tonnellate)	2015 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	47.719 (sfarinati) s	121.892 (sfarinati) s	45.000 (sfarinati) s	208 (semilavorati in metallo) d
Canale Po-Brondolo			2.500 (merci varie) s/d	1.800 (merci varie) s 6.570 (inerti) d
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	22.525 (sfarinati) s 70.000 (container) s	75.000 (sfarinati) s 40.000 (container) s	45.000 (sfarinati) s 25.000 (urea) s 10.000 (container) s/d	25.000 (lamiera) s 400 (tubi) d 30.000 (container) s/d
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	19.054 (benzine) d 3.446 (colli ecc.) d	17.510 (benzine) d 4.014 (acetone) d 4.000 (colli ecc.) d	31.000 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d	26.000 (acetone) d 6.100 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	30.188 (metanolo) s	9.780 (metanolo) s	30.000 (metanolo) s	7.400 (metanolo) s
Porto di Cremona (via Po)	7.020 (sfarinati) s 1.063 (colli ecc.) d	2.664 (colli ecc.) d	--	--
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	--	--
Banchine (Idrovia ferrarese)	--	--	--	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	126.000 (inerti) valore stimato	120.000 (inerti) valore stimato	70.000 (inerti) valore stimato	70.000 (inerti) valore stimato
TOTALE	327.015	394.860	263.000	163.478
Attracchi industriali privati sul Po	800.000 (inerti del Po) valore stimato	Valore non rilevato	30.000 (inerti del Po) valore stimato	Valore non rilevato

Legenda: s = salita (direzione mare-fiume); d = discesa (direzione fiume-mare).

Fonte: rivista "Qui Po" n. 2 del 2016 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.

I finanziamenti per il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto è stato finanziato negli anni da numerose leggi statali. A partire 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 conclusi e sono stati collaudati;
- ◆ i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini sul fiume Po**, gestiti da AIPO: i lavori sono in avanzato grado di realizzazione, la fine è prevista per fine 2017, mentre sono conclusi a fine 2016 i lavori per la costruzione della scala di risalita dei pesci, nell'ambito di un cofinanziamento europeo sui progetti LIFE+;
- ◆ la progettazione delle **opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** hanno finalmente visto un'accelerazione con la pubblicazione dei bandi per la progettazione definitiva ed esecutiva nell'autunno 2016 e AIPO ha attualmente in corso la procedura di gara per l'affidamento del servizio;
- ◆ 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 in corso di esecuzione; nello specifico la Provincia ha concluso quasi tutti gli interventi che aveva avviato, a eccezione del lotto ponte di Ostellato e del lotto II - Final di Rero, che a seguito del fallimento della ditta esecutrice (la medesima) sono attualmente sospesi. Dal 2016 poi, a seguito del riordino istituzionale avvenuto con L.R. 13/2015, sono passati in competenza all'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile gli interventi ancora da avviare, quali il lotto I al completo e il lotto II stralcio III.

Da segnalare che nel 2015 AIPO e la Provincia di Ferrara hanno candidato a un **cofinanziamento con fondi UE del 20%**, nell'ambito dei bandi CEF sulle reti ten-T, sia i lavori di isola Serafini per un importo



complessivo di 33.905.000 euro, sia quattro interventi lungo il Boicelli compresi nel lotto I stralcio 1 (botte e sifone canal Bianco, botte a sifone canale cittadino, ponte Bardella e ponte ferroviario merci) per un importo complessivo di 9.880.000 euro. Tale progetto, approvato con il nome di "INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System", è ancora in corso e, a seguito del citato riordino istituzionale, la parte relativa agli interventi sul Boicelli verrà gestito direttamente dalla Regione attraverso l'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile.

Quanto ai **fondi regionali**, a partire dal 2016 le risorse per la navigazione vengono destinate sia ad AIPO che all'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile, ognuna relativamente ai tratti di loro competenza, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi, nuovi o manutentivi che siano. Dopo questi ultimi anni in cui, a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali, i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) sono stati nulli, l'attività di AIPO su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni. Si segnala che nel **2016 è stato possibile stanziare 256.000 euro** per interventi urgenti manutentivi lungo l'idrovia ferrarese.

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 **"gallery"** è aumentato.

Il portale offre, oltre a tre sezioni dedicate alle notizie sull'Emilia-Romagna, anche l'accesso immediato a diversi servizi di infomobilità per cittadine e cittadini: **Viaggiatreno** (applicazione realizzata da Trenitalia per fornire informazioni in tempo reale sui

treni in circolazione in 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).

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*
Cura del territorio e dell'ambiente

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

Teresa Valentina Sblendorio, *Direzione Generale*
Cura del territorio e dell'ambiente

**Ricerca ed elaborazione
del materiale fotografico:**

Gisella Gardi, *Direzione Generale*
Cura del territorio e dell'ambiente

Archivi: *Direzione generale Cura del territorio e
dell'ambiente e ufficio stampa
della Giunta regionale*

Realizzato grazie al contributo dei collaboratori,
dei funzionari e dei dirigenti dei Servizi
della Direzione Generale Cura del territorio e
dell'ambiente e dello staff di Direzione

Regione Emilia-Romagna
Assessorato Trasporti, Reti infrastrutture
materiali e immateriali, Programmazione
territoriale e Agenda digitale
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
2017".

Finito di stampare nel mese di ottobre 2017
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

