

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

luglio 2012

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2012"



Sommario

Premessa	pag.	3
Il settore autofiloviario e mobilità urbana	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
La qualità del servizio.....	"	7
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
I progetti di infomobilità pubblica.....	"	9
Il parco autobus regionale.....	"	10
La mobilità ciclopedonale.....	"	12
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	15
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	18
Il mobility management.....	"	20
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	22
Il settore ferroviario	"	23
Le funzioni della Regione.....	"	23
Il settore ferroviario in cifre.....	"	23
Il contesto di riferimento.....	"	24
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	26
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	28
I passeggeri trasportati.....	"	35
Lo sviluppo dei servizi.....	"	38
Un progetto europeo per l'intermodalità treno-bici.....	"	39
Un progetto per l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei.....	"	39
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	40
L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna.....	"	40
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	42
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	42
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	45
"Mi Muovo in bici".....	"	46
Il settore stradale	"	48
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	48
Il settore stradale in cifre.....	"	49
La conoscenza della rete stradale.....	"	50
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	60
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	62
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	70



La sicurezza stradale	pag.	72
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	72
La cultura della sicurezza stradale.....	"	78
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	81
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	82
Le funzioni della Regione.....	"	82
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	83
Il contesto di riferimento.....	"	83
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	84
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	88
La logistica urbana.....	"	91
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	93
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	94
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	95
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	97
Il settore aeroportuale	"	98
Le funzioni della Regione.....	"	98
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	98
Il contesto di riferimento.....	"	99
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	99
Il settore idroviario	"	102
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	102
Il settore idroviario in cifre.....	"	102
Il trasporto merci idroviario.....	"	103
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	105
Gli strumenti di comunicazione	"	106

Premessa

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

Dall'edizione 2009 il rapporto annuale si è aperto anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, diventando il **"monitoraggio della mobilità regionale"** e offrendo un quadro sempre più completo sulle diverse aree di intervento in cui opera la Regione. Visto il livello di complessità e di dettaglio di questo documento, indirizzato prevalentemente a un target tecnico-specialistico, si è deciso di proseguire con la redazione di questa **pubblicazione di sintesi, rivolta invece a un pubblico meno esperto ma comunque interessato a questi temi**, allo scopo di facilitare la comprensione delle dinamiche, dei processi e delle tendenze in atto nei diversi settori legati alla mobilità e al trasporto nella nostra regione.

Si parte con una panoramica sul settore **autofiloviario e mobilità urbana**, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su qualità del servizio, passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclopedonale, azioni di mobility management e infrastrutture per la mobilità urbana. Inoltre viene dato spazio all'attività della Regione a favore della **sostenibilità ambientale 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 nuovo Piano per la mobilità elettrica in Emilia-Romagna: **"Mi Nuovo elettrico"**.

Si passa poi all'analisi del settore **ferroviario**, illustrandone alcuni elementi cruciali come la qualità del servizio, i dati sulla puntualità, sull'affidabilità e sulle frequentazioni, lo sviluppo dei servizi, il rapporto con gli utenti, e infine lo stato di attuazione dell'Alta Capacità e della nuova stazione di Bologna.

A seguire viene presentato il **sistema di tariffazione integrata regionale**, che ha visto anche nel 2011 un forte impegno della Regione per il lancio e la promozione degli abbonamenti integrati **"Mi Nuovo"**, e il progetto di **"bike sharing & ride"** regionale denominato **"Mi Nuovo in bici"**, che punta alla facilitazione dell'uso della bicicletta grazie al titolo di viaggio integrato Mi Nuovo. L'obiettivo è dunque quello di arrivare alla realizzazione di una **carta unica della mobilità regionale** in grado di garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole.

Si prosegue con una panoramica sul settore **stradale**, con un'analisi sull'assetto della rete, sugli investimenti e sui dati di traffico disponibili, oltre che sul tema della sicurezza stradale e sull'impegno della Regione nel ridurre il numero di vittime sulla strada.

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

Quanto al settore **aeroportuale**, vengono riportati i principali dati di traffico dei quattro scali dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto con il panorama nazionale. Si prosegue con l'analisi sui dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati relativamente al settore **idroviario** (asta del fiume Po e idrovia ferrarese).

In chiusura è dedicato uno spazio agli **strumenti di comunicazione** utilizzati per informare e diffondere notizie sul mondo della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna: il portale Mobilità, recentemente rinnovato nella grafica e nei contenuti, i siti web tematici, il call center del servizio ferroviario regionale e il Travel Planner dell'Emilia-Romagna, che consente di costruire e progettare il proprio viaggio sui mezzi pubblici in regione.

L'Assessore Programmazione territoriale, urbanistica.

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

Alfredo Peri

Il settore autofiloviario e mobilità urbana

Le funzioni della Regione

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

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

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

Il settore autofiloviario in cifre

Oltre 4,3 milioni di abitanti serviti in 9 province e 348 comuni su una superficie di oltre 22.000 Km²



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



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



112,5 milioni di km/anno di servizi minimi e aggiuntivi (2011-2013); 114,5 nel 2011



5.771 addetti (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)



3.282 mezzi (3.155 autobus e 127 filobus)



1.319 km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti (2010); 419 km nel 2000



Oltre 176 milioni di euro di investimenti regionali dal 1994 al 2010 (escluse le quote per l'acquisto di bus) e 395 interventi per il miglioramento e la qualificazione del trasporto pubblico e la mobilità urbana, realizzati nei diversi bacini provinciali. Degli Accordi di programma 2007-2010 sono stati confermati **40 interventi per oltre 10,2 milioni di euro di contributo regionale**



Oltre 610 milioni di euro nell'ambito degli Accordi per la qualità dell'aria 2001-2011



Circa 250,7 milioni di passeggeri all'anno (2011)

Oltre 215 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio per i servizi minimi: 212,7 nel 2011; 216 nel 2012 e 219 nel 2013



I dati economici relativi al 2011 sono preconsuntivi

112,5 milioni di euro di ricavi da traffico (+0,3%) e **108,3 milioni di euro di ricavi tariffari** (+1,8%) nel 2011

Il contesto di riferimento



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

In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate e operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Province e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. La Legge Regionale n. 10 del 2008 ha posto l'attenzione sulla necessità di razionalizzare il sistema del TPL attraverso uno **snellimento organizzativo delle attuali Agenzie**, allo scopo di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi della governance regionale. Nel corso del 2011, sul fronte dei **percorsi aggregativi delle aziende di trasporto**, la Regione ha svolto un intenso lavoro per semplificare il panorama dei gestori operanti sul territorio regionale, che è approdato a inizio 2012 nella costituzione dei seguenti **nuovi soggetti**:

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

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

Con l'“**Atto di indirizzo**” (l'ultimo è stato approvato a fine 2010 e riguarda il triennio 2011-2013), l'Assemblea legislativa regionale fissa obiettivi e linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale.

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

- ✱ **risorse regionali per i servizi minimi di TPL**, derivanti in buona parte dalle accise sui carburanti per autotrazione e destinate al finanziamento della quantità (vetture*km) di servizi offerti nei diversi bacini provinciali. L'ultima assegnazione è stata approvata dalla Giunta regionale il 31 gennaio 2011 ed è stata supportata da un inedito “**Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013**”, che, approvato dall'Assemblea legislativa il 6 dicembre 2010, ha lo scopo di contenere gli effetti dei tagli previsti dalla manovra finanziaria nazionale grazie a uno sforzo economico da parte della Regione;
- ✱ **risorse regionali e di altra fonte** (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) **per gli investimenti e per interventi di natura infrastrutturale**, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclopedonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.



L'Intesa sui servizi minimi 2007-2010 ha programmato una quantità di servizi supe-

riore al triennio precedente, con un **+4,96%**.

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

2007	2008	2009	2010
107.260.894	108.223.081	111.494.522	112.585.005

I servizi offerti nello stesso periodo confermano questa tendenza e, nel 2010, sono stati pari a **circa 118,5 milioni di vetture*km**, con un aumento

di circa il 5,2% rispetto ai servizi minimi programmati, mentre il dato **2011** (ancora preconsuntivo) evidenzia un **calo dei servizi attesi del 3,34%**.

Servizi offerti (vetture*km) (2007/2011)

2007	2008	2009	2010	2011 (*)
115.882.135	116.655.635	117.256.796	118.472.369	114.513.199

(*) Il dato 2011 è preconsuntivo.

I contributi regionali di esercizio destinati ai servizi minimi, inclusi i contributi aggiuntivi previsti dalla L.R. 1/02, destina-

ti alla qualificazione del trasporto pubblico, sono passati dai circa 196,5 milioni di euro all'anno nel 2004 ai **228 milioni nel 2010**.

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

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



La qualità del servizio

Gli Accordi di programma 2007-2010 identificano, tra gli impegni degli Enti e delle Agenzie per la mobilità, quello di assicurare **livelli di qualità del servizio adeguati**. In quest'ambito la Regione svolge ogni anno un monitoraggio sulla base della documentazione fornita dalle Agenzie e dalle Aziende di trasporto, guardando sia al confronto tra il livello di servizio erogato e quello programmato (**qualità erogata**), sia tra il livello di servizio percepito e quello atteso dagli utenti (**qualità percepita**).

Anche nel 2011 la necessità di consolidare il sistema di monitoraggio della qualità dei servizi autofiloviari ha portato la Regione a predisporre la documentazione amministrativa necessaria per realizzare le campagne di rilevazione sulla **soddisfazione dei clienti del trasporto pubblico e la qualità del servizio offerto nei diversi territori**.

Come per il biennio 2009-2010, anche per il 2012-2013 è stato costituito un "Gruppo di acquisto" a cui partecipano tutte le Agenzie locali per la mobilità di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini per acquisire il servizio di indagine della qualità erogata. Per la qualità percepita sono interessate invece solo le Agenzie di Parma e Ravenna. Il servizio di indagine della qualità dovrà essere basato sul metodo già applicato alle precedenti indagini: dovrà riguardare sia il servizio urbano/suburbano che extraurbano; dovranno essere eseguite due indagini di rilevazione della qualità erogata nei periodi autunnali 2012 e 2013 (riferimento orario invernale), da effettuare con presenza di personale sul campo, presso le fermate, ai capilinea e a bordo mezzi durante lo svolgimento del viaggio.

Per ogni servizio dovranno essere raccolte informazioni, come per le precedenti rilevazioni effettuate a livello regionale, sul:

- * **livello di soddisfazione del cliente per i seguenti aspetti del servizio:** organizzazione (regolarità/puntualità, frequenza, integrazione modale, tempo di viaggio); comfort del viaggio



(affollamento, pulizia, sicurezza); attenzione al cliente (reperimento titoli di viaggio e punti vendita, costo del viaggio, informazioni per accesso al servizio); aspetti relazionali/comportamentali del personale a contatto con l'utenza (cortesia, comprensione delle esigenze); giudizio complessivo sul servizio erogato;

- * **profilo della clientela:** sesso, età, condizione professionale, titolo di studio, abbonato (con specificazione se titolo mensile o annuale) e/o occasionale (corse semplici).

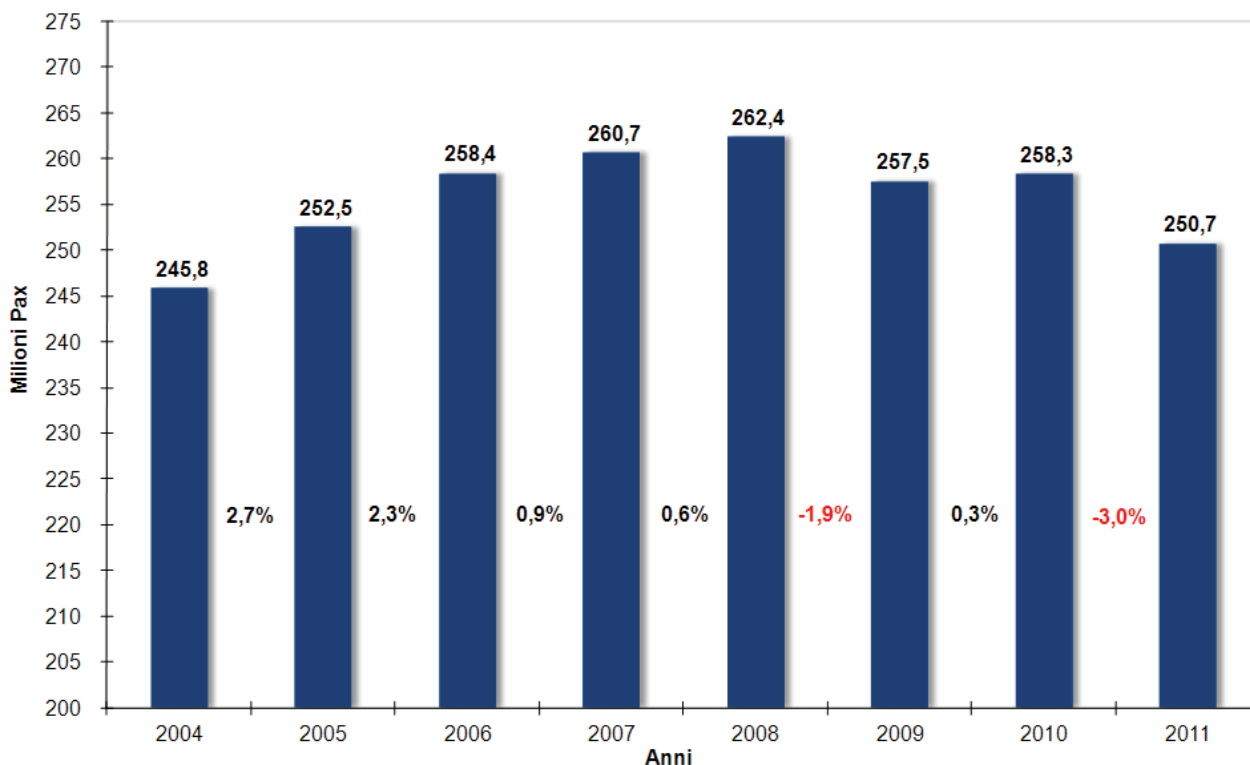
L'indagine di tipo quantitativo dovrà essere effettuata sul campo presso le fermate e/o a bordo mezzi. Le procedure di gara per l'acquisizione del servizio dovrebbero concludersi nel mese di settembre 2012.

I passeggeri trasportati

Nel 2010 per i **viaggiatori trasportati su bus si è registrato un lieve aumento di circa lo 0,3%** rispetto all'anno precedente, per un ammontare di **circa 258,3 milioni di passeggeri all'anno**. Il dato **2011**, pur se non ancora definitivo, mostra invece un **calo di circa il 3%**. Alla base dell'arresto del trend positivo che durava dal 2001 e aveva raggiunto l'apice nel 2008 (262,4 milioni di viaggiatori su bus), c'è non tanto la riduzione dei servizi operata per contenere i tagli finanziari, quanto la crisi economica che ha ridotto l'occupazione e soprattutto sta trasformando il lavoro in termini di flessibilità, frammentazione e precarietà.

Passeggeri trasportati

(2004-2011)



Gli investimenti regionali

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

Il contributo regionale programmato dal 1995 al 2010 è stato di **oltre 176 milioni di euro**, che hanno consentito di realizzare **395 interventi** nei diversi bacini provinciali.

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

- ✱ **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con il 48%;
- ✱ **interventi di mobilità urbana**, con il 26%;
- ✱ **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con il 18%;
- ✱ **interventi per la sicurezza stradale**, con l'8%.

Gli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico vigenti riguardano il periodo 2007-2010. Nel 2010 la Regione ha approvato la programmazione finanziaria di **51 interventi**, grazie a un contributo regionale di **oltre 12,7 milioni di**

euro, che ha attivato risorse di investimento di oltre 27,5 milioni di euro. In particolare si tratta di:

- ✱ **interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità**, con circa 9,4 milioni di euro di risorse regionali per interventi relativi soprattutto all'infomobilità del trasporto pubblico locale e all'interscambio modale ferro-gomma-bici;
- ✱ **interventi di potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana**, con oltre 3,2 milioni di euro relativi in primo luogo alla messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della regione.



A novembre 2011 gli interventi non ancora avviati sono stati fatti decadere, per un totale di oltre 2,2 milioni di euro.

Gli Accordi di programma 2007-2010 attualmente coprono **40 progetti, per oltre 10,2 milioni di euro di contributo suddiviso per i diversi bacini provinciali**. Lo stato di attuazione dei lavori continua ad avere un lento sviluppo a causa della difficile situazione finanziaria dei beneficiari pubblici (Comuni e Province): **alla fine del 2011 hanno trovato un impegno regionale interventi per circa 1,4 milioni di euro**.



Nel corso dei primi sei mesi del 2012 la Regione sta tenendo incontri di monitoraggio con i referenti tecnici degli Enti locali per verificare l'andamento dello stato di attuazione dei progetti finanziati e non ultimati, anche per controllare il rispetto delle tempistiche previste.

I progetti di infomobilità pubblica

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

Questo progetto coinvolge un **bacino di utenza di 12.850.000 abitanti, 6 Regioni e 21 Enti locali**. Ha un costo complessivo, finanziato nell'ambito del programma ELISA, per la parte di infomobilità pubblica dell'Emilia-Romagna di oltre 7 milioni di euro, con

un finanziamento ministeriale di oltre 1,2 milioni di euro. **La Regione contribuisce all'infomobilità con quasi 4 milioni di euro**.

Ad oggi è stata espletata la gara per l'aggiudicazione delle forniture e per l'installazione degli apparati tecnologici necessari alla realizzazione del progetto GiM: le forniture aggiudicate prevedono **1.066 dispositivi AVM (Advanced Vehicle Monitoring)** per il controllo del percorso dei bus, **180 "paline intelligenti"** con indicazione in tempo reale dell'arrivo dei bus e **55 pannelli informativi** sulle condizioni di traffico e circolazione nei 6 bacini provinciali coinvolti in questo progetto.

Vista la complessità di "GiM" e il considerevole impegno finanziario richiesto agli Enti locali e alla stessa Regione, il Dipartimento Affari Regionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha concesso una proroga per **completare il progetto entro il 31 dicembre 2012**.

Tra i progetti di infomobilità si evidenzia anche che è in corso la realizzazione di una banca dati che consenta un **utilizzo legittimo e controllato dei contrassegni per l'accesso dei disabili alle zone a traffico limitato (ZTL)**. Obiettivo di questa iniziativa è permettere un monitoraggio, in tempo reale, delle variazioni relative alla validità dei titoli rilasciati da altre Amministrazioni comunali, realizzando non un unico grande data base regionale ma un sistema ad architettura distribuita in cui ogni Ente continuerà a gestire i propri dati ma con in più la possibilità di condividerli con altre Amministrazioni. **Gli 11 Comuni interessati al progetto**, con popolazione superiore a 50.000 abitanti, nel maggio 2011 hanno firmato un accordo insieme alla Regione e al Comune di Bologna; nel 2012 invece è prevista la costituzione di un Comitato di coordinamento per dare il via alla creazione della banca dati.

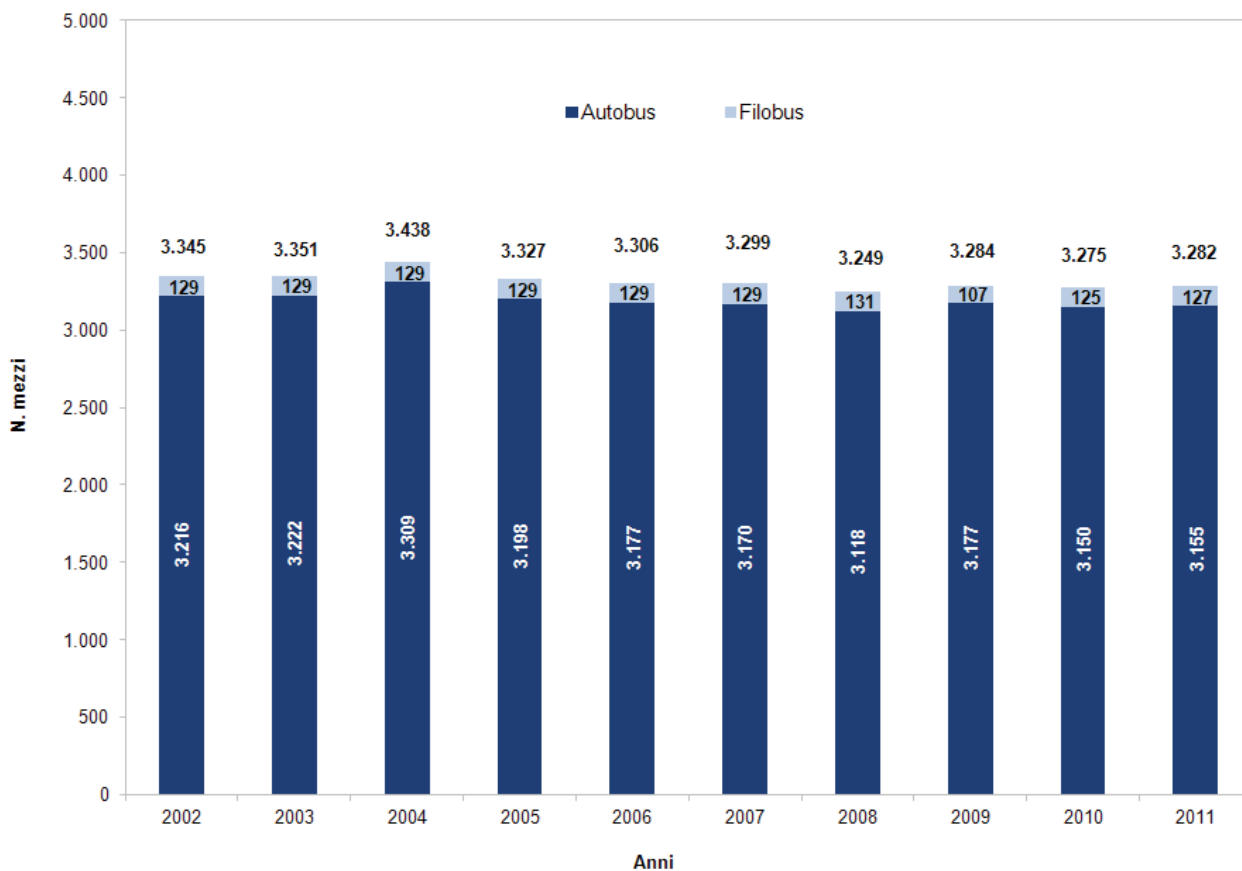


Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2011, ammonta a **3.282 mezzi (di cui 3.155 autobus e 127 filobus)**, con un'età media che, dopo 5 anni di decremento, è tornata a crescere di oltre 2 anni, attestandosi **intorno agli 11 anni**. Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato inoltre a un **aumento significativo degli autobus dotati di pedana** (presente, secondo il dato 2011, sul 35,1% dei bus) e di **impianto di condizionamento** (74,8%).



Parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(2002- 2011)

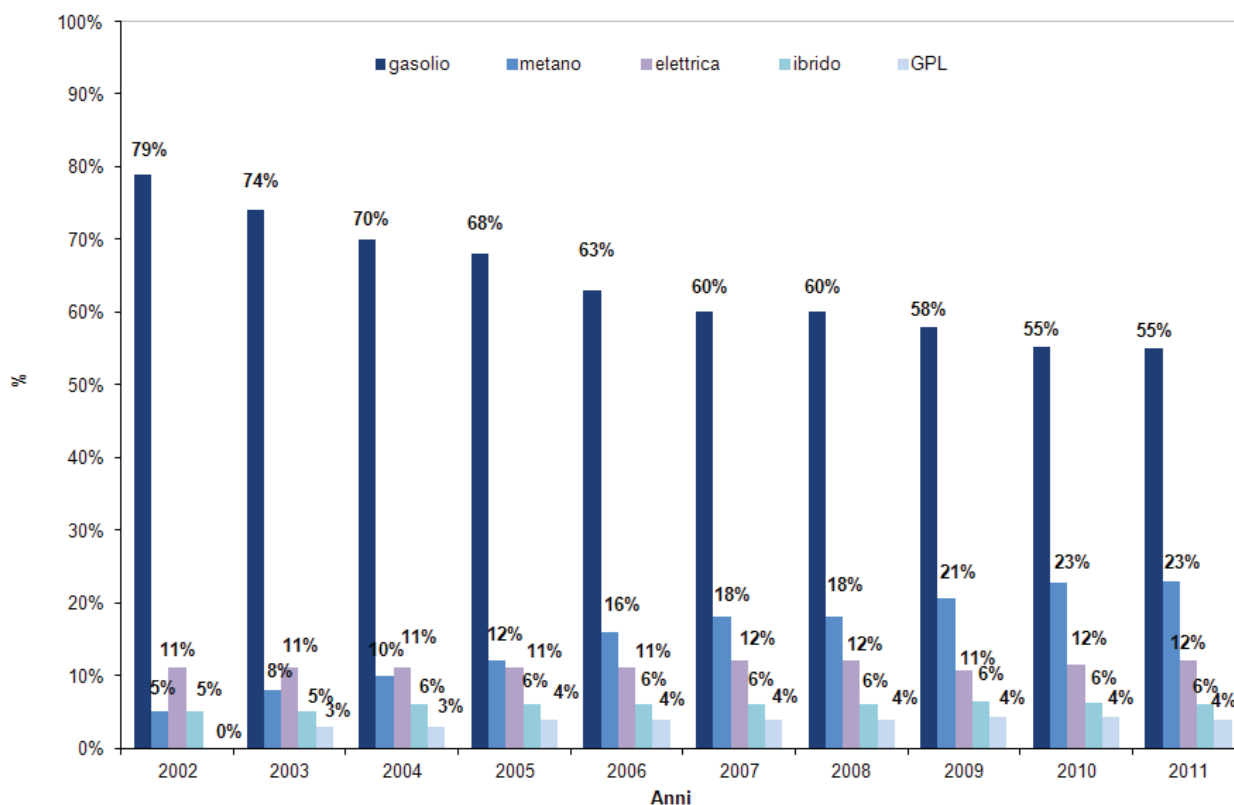


Dal 2001 al 2011 c'è stato inoltre un **incremento dei bus a metano** (dal 2% al 23%) e **una diminuzione dei bus diesel**

(dall'85% al 61%), contribuendo in modo significativo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.

Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(2002- 2011)



Sempre nell'ottica della tutela della qualità dell'aria, negli ultimi anni il rinnovo del parco mezzi regionale ha visto anche una drastica diminuzione dei pre-euro a vantaggio di **classi ambientali meno inquinanti**. Questa la composizione del parco autobus per classe ambientale: euro 0 (14%), euro 1 (5%), euro 2 (33%), euro 3 (25%), euro 4 (2%), euro 5 (5%), EEV (9%), ULEV (4%), ZEV (3%). Nel corso del 2009 si sono perfezionati i programmi di sostituzione autobus da parte della Regione, che hanno previsto un finanziamento regionale complessivo a partire dal 1998 di **oltre 170 milioni di euro**. **Grazie a questo contributo le Aziende dell'Emilia-Romagna hanno potuto rinnovare il proprio parco mezzi con 1.430 nuovi bus** dotati dei più elevati standard qualitativi, con un rinnovo di circa il 44% del parco circolante. La Regione per il triennio 2008-2010 ha inoltre a di-



sposizione ulteriori **30 milioni di euro per la sostituzione di almeno 150 autobus e filobus** con nuovi mezzi a basso impatto ambientale: al dicembre 2011 sono stati liquidati circa 15,5 milioni di euro (derivanti dal decreto ministeriale 4223/2007) per l'acquisto di 108 veicoli e 2 filobus; altri 5 milioni di euro (provenienti dal decreto ministeriale 413/2009) sono stati liquidati per l'acquisto di 6 veicoli e 11 filobus.

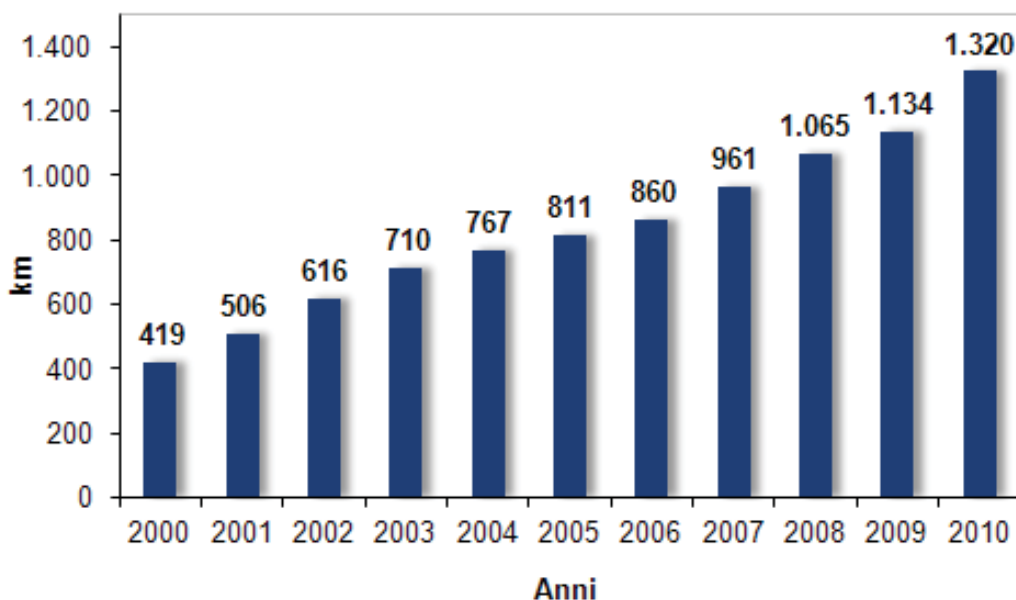
La mobilità ciclopedonale

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



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

Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(2000-2010)

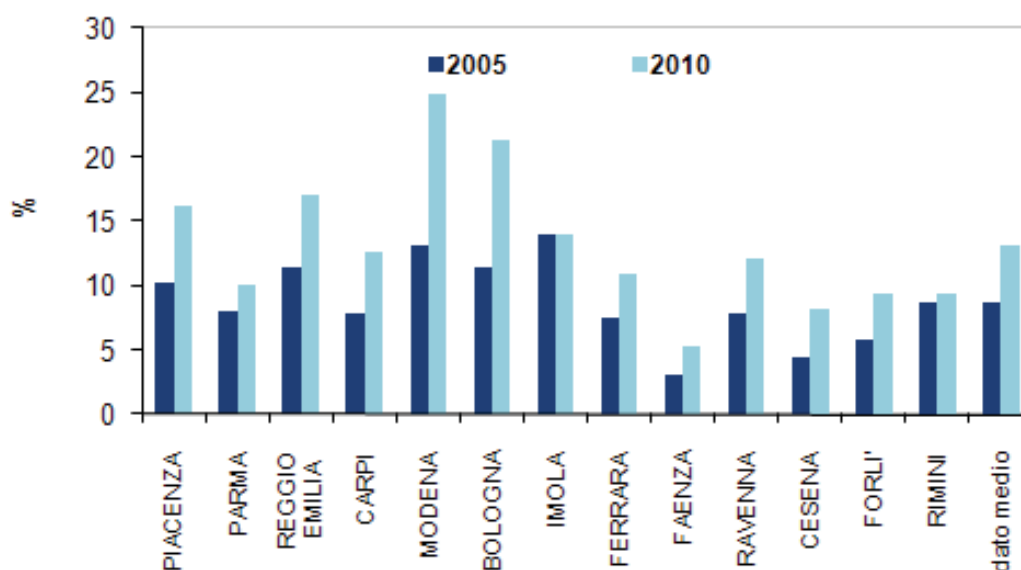


infatti **dai 419 km del 2000 ai 1.319 del 2010**. Guardando alla situazione dei singoli comuni e in particolare alla percentuale di km di piste ciclabili rispetto al totale della rete viaria, si segnala che nel 2010 **il maggior valore percentuale è stato quello nel comune di Modena** (circa 25%), a seguire **Bologna** (21,4%); sotto al dato medio comunale il versante romagnolo e anche la città di **Ferrara**.



Km di rete ciclabile sul totale della rete viaria comunale

(Confronto 2005-2010)



In questo settore la Regione ha stanziato, a partire dal 1994, **oltre 35 milioni di euro per realizzare interventi che riguardano soprattutto l'ambito urbano** (messa in sicurezza dei percorsi per facilitare l'accessibilità a strutture pubbliche e servizi, miglioramento dell'integrazione modale e dell'accessibilità ciclabile alle Stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano) ma anche la **rete viaria extraurbana**, con funzione di collegamento fra centri abitati e nuclei periurbani.



La Regione, oltre a finanziare le infrastrutture ciclopodali, promuove e cofinanzia anche iniziative e attività che incentivino la **"cultura ciclabile"**, in modo da orientare sempre di più le cittadine e i cittadini verso l'uso della bici per gli spostamenti individuali o di gruppo e di garantire quindi un effettivo utilizzo della rete regionale (la cui estensione è stimata in circa 5.000 km).

Grazie al **"Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale"** firmato dalla Regione nel

giugno 2009 insieme a Fiab, Legambiente, UISP e WWF, si è consolidata la rete di relazioni, a livello regionale, con le realtà associative più impegnate sui temi della sostenibilità ambientale, allo scopo di favorire il cambiamento dei comportamenti individuali a favore della mobilità lenta e in particolare

di quella ciclopedonale. Nel corso del 2011 sono stati organizzati una serie di incontri per verificare lo stato di attuazione delle azioni previste da questo accordo, che risultano realizzate per circa l'80%.



Anche la **qualificazione della segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie**, promossa dalla Regione in collaborazione con RFI e Fiab, ha visto ulteriori sviluppi allo scopo di promuovere l'integrazione treno-bicicletta: nel 2011 è stata aggiudicata la gara d'appalto per la fornitura dei **nuovi pittogrammi ciclabili (n. 151)**, che saranno installati nelle stazioni di Reggio Emilia, Modena, Imola, Ravenna, Ferrara, Cesenatico e Rimini. Sempre nel 2011 inoltre la Regione ha completato, grazie a un finanziamento regionale di circa 500 mila euro e alla collaborazione dei Comuni capoluogo e dei Centri regionali di Educazione Ambientale (CEA), alcune **iniziative di natura educativa e partecipativa** per la progettazione e la realizzazione di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei **percorsi pedonali casa-scuola**.

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

Continua anche l'attività per il completamento

dell'**Atlante digitale regionale dell'intermodalità treno-bicicletta**, avviato con uno studio nel 2009. Il risultato è stata una mappatura completa della rete delle piste ciclabili esistenti intorno alle 58 stazioni

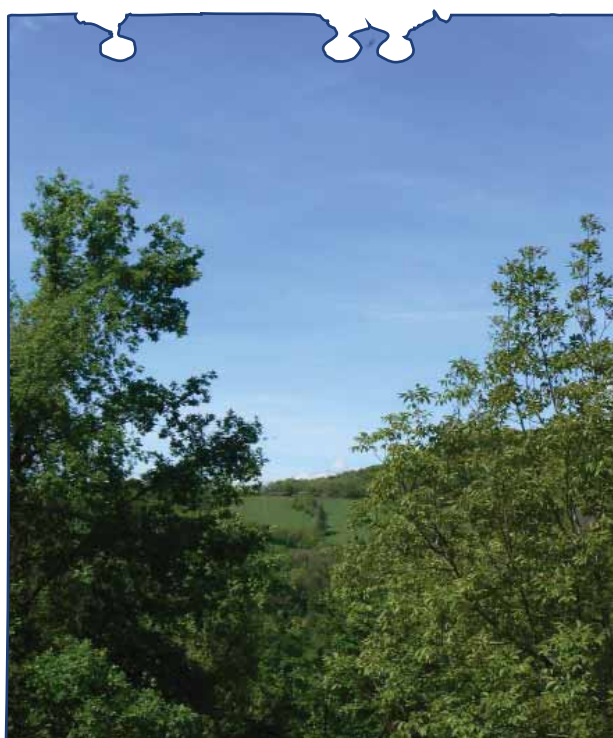
principali della regione e che servirà per pianificare meglio gli interventi di valorizzazione dell'intermodalità treno-bici. L'Atlante contiene inoltre **informazioni sui principali "attrattori"** (in totale 1.765) presenti nell'intorno ciclabile (sedi di enti pubblici, ospedali, complessi sportivi e culturali, scuole e università, centri fieristici e congressuali e imprese con più di 300 addetti). Studi specifici hanno evidenziato che circa la metà della popolazione regionale abita a distanza ciclabile da una fermata o stazione ferroviaria, ponendo quindi il tema dello stato della rete ciclopedonale nell'intorno (dai 2,5 ai 3 km) della stazione ferroviaria. Gli interventi prioritari dovranno perciò riguardare:

- ☀ la continuità della rete delle piste e dei percorsi ciclabili e la qualità di accesso alle stazioni;
- ☀ l'accessibilità alle biciclette nelle immediate vicinanze delle stazioni;
- ☀ la dotazione di servizi e di parcheggio per la ciclabilità in prossimità delle stazioni.



L'impegno a favore della qualità dell'aria

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione è molto impegnata in iniziative e progetti che migliorino la **qualità dell'aria** e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare. Nel 2008 il Parlamento europeo ha adottato una **direttiva che prevede l'obbligo per gli Stati membri di valutare e gestire la qualità dell'aria sulla base di una serie di criteri e parametri inquinanti**, imponendo pesanti sanzioni nei casi di superamento dei valori limite fissati e costringendo in questo caso a predisporre un Piano per la qualità dell'aria nella zona critica. Per quanto riguarda il PM_{10} i **valori limite** sono di 40 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}	2010	Note
Media annua	40	Con possibilità di deroga fino al 2011 per particolari zone e condizioni climatiche
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 e con possibilità di deroga fino al 2011 per particolari zone e condizioni climatiche
$PM_{2,5}$	2015	Note
Media annuale	25	Previsto un valore limite indicativo di 20 µg/m ³ , previa valutazione della Commissione europea nel 2013



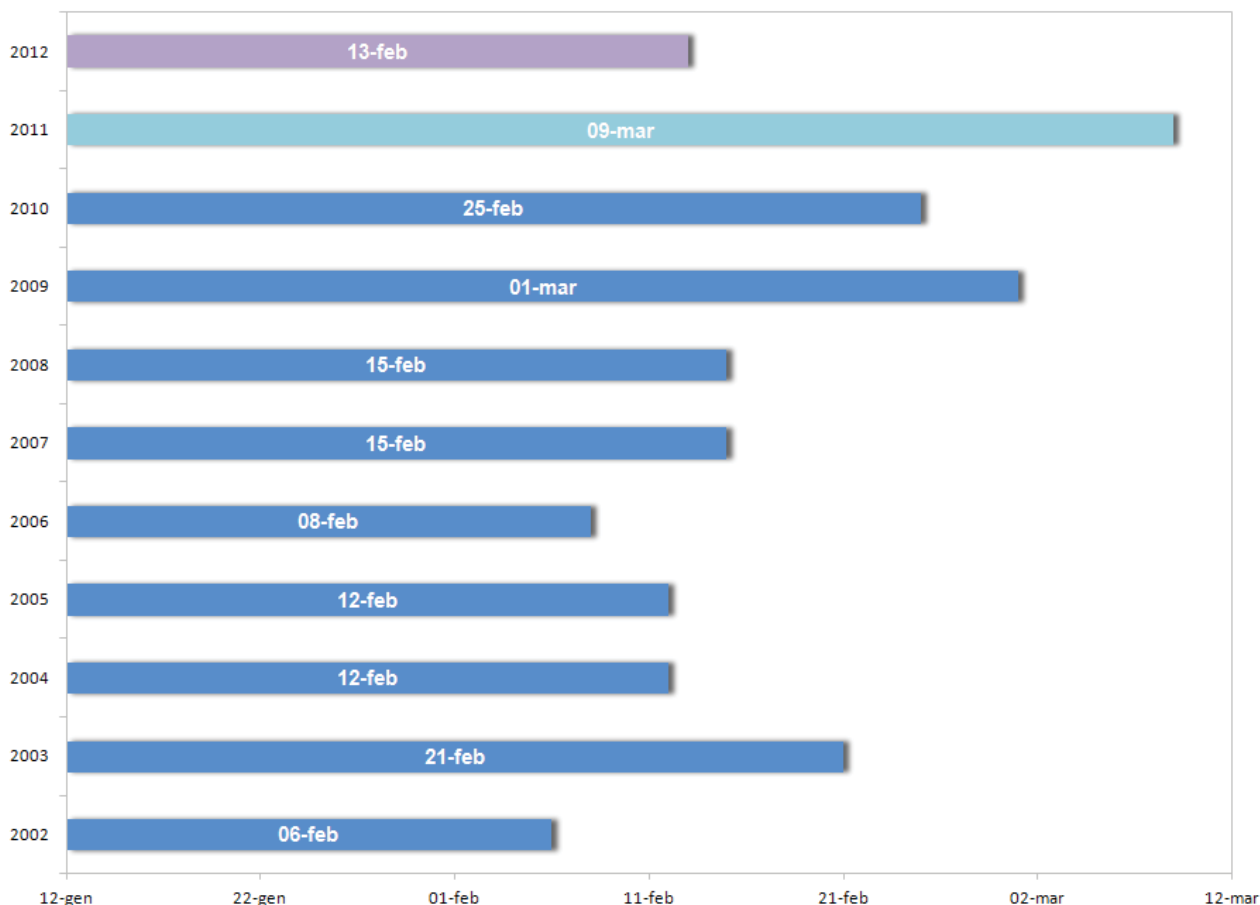
In questo quadro, la Regione Emilia-Romagna svolge un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane dalle centraline dell'ARPA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci e dalla cui analisi è possibile tracciare una tendenza significativa sulla qualità dell'aria. La valutazione sull'andamento della qualità dell'aria in Emilia-Romagna **nel 2011 e nei primi mesi del 2012 mostra un peggioramento dei dati del PM_{10}** , e quindi la necessità di ulteriori strategie da attivare nel breve e medio termine per fronteggiare gli episodi di inquinamento acuto dovuti alle particolari condizioni meteo climatiche del nostro territorio. Infatti **sia la media annua, sia il numero dei superamenti giornalieri sono**



umentati nel 2011 rispetto al 2010. La media annua del PM_{10} nei comuni capoluogo è di circa 35 ug/mc, quindi sotto il limite normativo europeo di 40 ug/mc, ma con un aumento del 13% rispetto al 2010. Permane e si accentua nel 2011 la situazione negativa del numero di giorni di superamento del limite di 50 ug/mc, che è mediamente nei comuni capoluogo di 60 giorni, quindi il 60% in più del limite normativo annuo di 35 giorni (rilevando un aumento del 17% rispetto al 2010).

La situazione di particolare **criticità di questo parametro** emerge anche dai valori riscontrati nei **primi mesi del 2012**, dove ad esempio si è fortemente anticipata la data di superamento del limite dei 35 giorni già il 13 febbraio 2012, fatto che era avvenuto l'anno prima il 9 marzo 2011.

Date di superamento del limite dei 35 giorni per il PM_{10}
(17 gennaio-13 marzo 2012)



È quindi concreta la **possibilità di forti sanzioni monetarie da parte dell'Unione europea**, a causa del mancato rispetto dei valori limite per la tutela della qualità dell'aria.

Tra le importanti iniziative intraprese dalla Regione Emilia-Romagna in questo ambito c'è soprattutto l'“**Accordo annuale per la qualità dell'aria**”, approvato nel corso di ogni estate, a partire dal 2002, dalla Regione e dai Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti allo scopo di definire politiche concordate per la salvaguardia dell'aria e interventi economici a sostegno di tali politiche.

L'ultimo Accordo 2010-2012 ribadisce e rafforza una serie di **misure sul fronte del traffico volte a ridurre l'inquinamento atmosferico**: nel periodo autunno-inverno è previsto lo stop della circolazione dal lunedì al venerdì dei veicoli più inquinanti (tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'euro 1 e per tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'euro 2). È inoltre vietata la circolazione il giovedì - dal 7 gennaio 2011 - a tutti i veicoli privati, sempre dalle 8,30 alle 18,30. Possono invece circolare liberamente - anche il giovedì - i veicoli in car pooling e in car sharing, le auto a metano e gpl, elettriche o ibride, i benzina e diesel almeno euro 4 e i diesel euro 3 dotati di filtri antiparticolato al momento dell'immatricolazione, o applicati successivamente ma omologati. Al centro delle politiche regionali ci sono dunque la **valorizzazione e la qualificazione del trasporto pubblico su ferro e su gomma** e la promozione di mezzi più sostenibili alternativi ai veicoli privati.



L'impatto positivo di questi "patti" ha aumentato l'**adesione volontaria degli enti**, passati dai 47 Comuni sottoscrittori del I Accordo agli oltre 90 dell'ultimo, per una popolazione di oltre 2,7 milioni

di abitanti, pari a circa 2/3 dell'intera popolazione regionale.

Proprio in quest'ambito la Regione ha trasferito agli Enti che hanno adottato le misure previste in questi Accordi **oltre 13 milioni di euro per la trasformazione, al 31 dicembre 2011, di quasi 28.000 veicoli da benzina a GPL/metano.**



Attualmente **è in corso l'elaborazione del nuovo Accordo per la qualità dell'aria 2012-2014**: le risorse messe in campo prevederanno interventi per la qualificazione energetica del sistema produttivo, incentivi alla mobilità ciclopedonale ed elettrica e al trasporto pubblico locale.

È forte inoltre l'impegno regionale nella partecipazione a **progetti europei dedicati al tema della mobilità sostenibile**:

- ✱ **EPTA**, coordinato dall'Agenzia per la mobilità di Bologna SRM e finanziato



nell'ambito dell'Interreg IVC, ha avuto inizio a gennaio 2012 e terminerà a dicembre 2014. Ha come obiettivo quello di aumentare la sostenibilità ambientale dei trasporti grazie alla collaborazione di 12 partner e allo scambio delle loro migliori esperienze per definire e un modello efficiente di gestione del trasporto pubblico locale;

- ✱ **ITACA**, avviato a febbraio 2010, vede la Regione come coordinatore. Il progetto, che rientra all'interno del Programma Interregionale Power-Interreg IVC, ha come finalità quella di indurre le economie regionali verso il



contenimento delle emissioni inquinanti, promuovendo azioni di mobility management, l'ottimizzazione della gestione operativa del sistema dei trasporti, l'efficienza nell'uso delle risorse e il massimo sfruttamento di tecnologie alternative;

- ✱ **I.MO.S.M.I.D.**, partito a settembre 2010 durante la settimana europea della mobilità, rientra all'interno del



Programma LIFE+Environment Policy and Governance e ha come scopo quello di definire un modello di governance basato su criteri di sostenibilità, perseguendo un approccio innovativo e integrato correlato all'impiego delle fonti rinnovabili e il mobility management nei distretti industriali;

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



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

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



Il sostegno alla mobilità elettrica



Tra i progetti della Regione per ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico e l'aumento delle emissioni di gas serra, particolare importanza riveste il nuovo **"Piano per la mobilità elettrica in regione"**, approvato nel 2010 e denominato **"Mi Nuovo elettrico"**. Avendo come finalità quella di promuovere l'elettrico non solo a livello di singola città ma di estenderlo a una dimensione "regionale", la Regione ha stretto **accordi con tutti i distributori di energia elettrica presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna** (ENEL ed HERA, e a breve con IREN) e con i **principali Comuni**, realizzando l'infrastruttura innovativa di ricarica e integrando questo progetto con la tessera integrata treno+bus "Mi Nuovo". Secondo questi "patti", i distributori sono i promotori della realizzazione dell'infrastruttura secondo il principio del business del distributore, mentre la Regione è attiva per estendere l'infrastruttura di ricarica e lo standard Mi Nuovo anche presso i principali punti vendita privati (i.e. ipermercati), il tutto a costo zero per gli Enti pubblici.



Progetti promossi da ENEL

- ✱ **Bologna:** è il capoluogo di regione, caratterizzato da un sistema di mobilità complesso e articolato, che rappresenta un valido terreno di sperimentazione per la mobilità elettrica e la rete di ricarica, in particolare per spostamenti di area metropolitana;
- ✱ **Cesena:** progetto di mobilità sostenibile come sviluppo e integrazione del progetto dimostrativo europeo GRID4EU su smart grids ed energie rinnovabili;
- ✱ **Ferrara:** progetto di mobilità sostenibile per la coesione urbana tra centro storico e ambiti funzionali periferici (Stazione FS, Fiera, Petrolchimico, Università, Flotte pubblico/private) mediante l'uso di flotte pubblico/private;
- ✱ **Forlì:** progetto di mobilità sostenibile per il rilancio del car-sharing/car-pooling con veicoli elettrici;

- ✱ **Piacenza:** integrazione dell'infrastruttura di ricarica all'interno di progetti locali sulla mobilità sostenibile volti a garantire la ricarica di veicoli per persone e merci;
- ✱ **Ravenna:** progetto di mobilità sostenibile a supporto del piano "Ravenna Green Port";
- ✱ **Reggio Emilia:** con una flotta di circa 340 veicoli elettrici già circolanti, è una base di test per nuove sperimentazioni, anche legate alle merci;
- ✱ **Rimini:** focus sulla mobilità elettrica legata ai servizi per il turismo.

Progetti promossi da HERA

Nei comuni di **Modena e Imola**, caratterizzati da un'elevata mobilità verso il capoluogo Bologna, verrà sperimentato l'utilizzo di flotte in percorsi extraurbani.

Progetto IREN - Parma (l'accordo è in attesa di sottoscrizione).



La Regione ha firmato un accordo con tutti i Comuni pilota per dare il via al **processo di armonizzazione delle regole di accesso nei centri storici**. Grazie a questo accordo, oggi i veicoli elettrici possono accedere alla ZTL senza limitazioni temporanee (h24) e parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu (per le auto). Inoltre è prevista l'unificazione di tutti i data base comunali di controllo elettronico

degli accessi nei centri storici dei comuni aderenti, permettendo in questo modo alle auto elettriche di muoversi tra ZTL di comuni diversi senza il rischio di essere multate.

Mi Muovo elettrico sarà attivato all'interno della **smart card del sistema integrato regionale Mi Muovo**, rendendo possibile utilizzare un'unica tessera per i vari sistemi di trasporto dell'Emilia-Romagna.

Il mobility management



La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a **incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico**, della bicicletta e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal **Piano per la mobilità aziendale**, approvato dalla Giunta regionale nel luglio 2003.

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico (autobus e treni) a condizioni estremamente vantaggiose è una delle principali attività di mobility management svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.381 abbonamenti sottoscritti nel 2011** (1.897 autofiloviari e 484 ferroviari relativi a Trenitalia), **su un totale di circa 3.000 collaboratori**. Guardando più nello specifico i dati sugli **abbonamenti ATC (ora TPER)**, emerge come questi siano aumentati progressivamente di anno in anno, triplicandosi nell'arco del triennio 2002-2004, per poi stabilizzarsi intorno agli oltre 1.700 durante il quinquennio 2006-2010, fino agli **attuali 1.752**.

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 (ora TPER). Nel 2011 il numero di iscritti a questo servizio è stato di **24 dipendenti, rispetto ai 2 del 2003**.

La Regione ha ulteriormente esteso anche il sistema di **bike sharing aziendale**. Il parco bici regionale a funzionamento meccanico è composto attualmente da **26 mezzi installati in 8 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A questo sistema è stato affiancato anche il servizio di bike sharing aziendale effettuato con **10 mezzi a pedalata assistita**. Inoltre nel 2011 sono stati continuati gli **interventi per migliorare l'accessibilità alle sedi regionali di Viale Aldo Moro**, inclusa la recente "Terza Torre", che hanno portato i posti bici disponibili a 264 (di cui 18 nuovi stalli rea-



lizzati nel 2011) e che hanno incrementato notevolmente il numero di postazioni a disposizione.

La Regione inoltre è impegnata, insieme al Comune di Bologna, nel **progetto di mobility management di zona**. Scopo di questa iniziativa è estendere le politiche di mobility management ad altre aziende localizzate nella zona Fiera District, anche se di dimensioni contenute e non obbligate dalla legge in materia a implementare specifiche azioni al riguardo, nell'intento di accrescere la platea degli attori coinvolti e rendere più incisive le politiche di gestione della domanda di mobilità



in una zona fortemente attrattiva, caratterizzata da notevoli criticità di traffico privato ed elevato numero di addetti, anche in unità locali di ridotte dimensioni. Nel 2011 è stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Bologna per la gestione del progetto ed è stato emanato il bando rivolto alle aziende che risiedono nel comparto Fiera District. Il progetto, di durata triennale, si concluderà entro il 31/12/2012 e prevede un costo complessivo di 85.714 euro, di

cui 60.000 euro provenienti da un finanziamento del Ministero dell'Ambiente e 25.714 euro finanziati con risorse regionali.



Le infrastrutture per la mobilità urbana

L'Emilia-Romagna è interessata da alcuni progetti di **sistemi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi**. La Regione partecipa alla promozione di questo tipo di interventi anche at-

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



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

- ✿ il **Trasporto Pubblico a Guida Vincolata TPGV-Civis**, sistema di trasporto pubblico di tipo innovativo che collegherà San Lazzaro di Savena al centro storico di Bologna (i lavori sono cominciati il 16 settembre 2007), con un percorso di 18,93 km e 105 fermate, alcune delle quali di interscambio con il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), in fase di realizzazione, e 49 filobus. Il costo complessivo dell'intervento è previsto in oltre 182 milioni di euro, con un contributo del Ministero competente del 60%. La Regione Emilia-Romagna ha programmato un cofinanziamento di oltre 4,4 milioni di euro programmati nell'ambito degli investimenti degli Accordi di programma per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;
- ✿ la **Metrotranvia**, sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano. La Linea 1 della Metrotranvia di Bologna, per le opere del Lotto 1 e parte del Lotto 2A, ha ottenuto finanziamenti statali assegnati dal CIPE per 231,982 milioni di euro su un costo di 388,856 milioni di euro. Nel corso del 2011 il Comune di Bologna, in accordo con Regione e Provincia di Bologna, ha avanzato al Ministero dei Trasporti e al CIPE la proposta di ridestinare i fondi assegnati alla Metrotranvia di Bologna alla realizzazione di un "Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano (completamento del SFM e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)";
- ✿ il **People Mover**, un servizio navetta che prevederà un collegamento diretto in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) tra l'Aeroporto G. Marconi di Bologna e la Stazione Centrale di Bologna, con un tempo di viaggio inferiore

ai 10 minuti. Il tracciato è di circa 5 km; il sistema si basa su convogli leggeri, di lunghezza limitata e a guida automatica. Il costo complessivo è di circa 101 milioni di euro (compresa IVA). La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e si è impegnata a concedere un finanziamento di 27 milioni di euro al Comune (individuato come stazione appaltante dell'opera). Dopo l'approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e del progetto definitivo dell'opera, avvenuta nel 2010 da parte del Comune di Bologna, il 15 luglio 2011 è stato consegnato al Comune il progetto esecutivo, con successive integrazioni nell'agosto, ottobre e dicembre 2011. La Giunta comunale ha nel frattempo avviato l'iter per l'approvazione del progetto, che si concluderà nel 2012.

Un'altra opera è prevista **nel bacino della costa romagnola: si tratta del Trasporto Rapido Costiero (TRC)**, con le tratte Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione-Cattolica. Il tracciato verrà affiancato alla linea ferroviaria Bologna-Ancona, con l'utilizzo di mezzi a guida assistita e a trazione elettrica. Il costo dell'opera è di oltre 92 milioni di euro. La Regione partecipa con un finanziamento di oltre 7,7 milioni di euro per l'infrastruttura e di oltre 2,7 milioni di euro per l'acquisto di veicoli. Per la realizzazione di questa tratta è stato stipulato il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere; a dicembre 2010 è stata resa esecutiva l'assegnazione del finanziamento ministeriale; da metà del 2011 sono stati avviati i lavori preliminari all'esecuzione del contratto d'appalto principale per la realizzazione dell'opera.

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

Consorzio Trasporti Integrati

254 stazioni attive sul territorio della regione e **11** in territorio lombardo



Qualità: 300 sopralluoghi e 250 treni monitorati; 4 campagne esterne di rilevazione (2011)



Oltre 900 treni al giorno (2011)



Circa 41,5 milioni di passeggeri all'anno e circa 140.000 al giorno sui servizi ferroviari di competenza regionale (2011)



18,2 milioni di treni*km e 1 milione di bus*km sostitutivi nel 2011



Circa 400 milioni di euro di investimenti (circa il 50% per interventi infrastrutturali e la restante quota per l'acquisto di nuovi treni)



114,5 milioni di corrispettivi contrattuali nel 2011 al CTI per l'erogazione dei servizi



Oltre 3 milioni di euro di riduzione di corrispettivi contrattuali al CTI per mancato rispetto di standard di qualità (2011)

Circa 13,8 milioni di euro a FER per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale



Circa 99 milioni di euro di ricavi da traffico (2011)

Circa 1.800 addetti del settore ferroviario regionale (2011- Trasporto + Rete)



I dati economici relativi al 2011 sono preconsuntivi

Il contesto di riferimento

La **rete ferroviaria** si estende complessivamente sul territorio della regione Emilia-Romagna per **1.400 km (circa 1.050 di competenza statale e più di 350 di competenza regionale)**.

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

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



magna, il 31 marzo 2008 è stato sottoscritto il **nuovo Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore di una gara di rilevanza europea. Il contratto con il Consorzio ha previsto nel 2011 un'**offerta ferroviaria complessiva di 18.200.000 treni*km, e di 1.000.000 di bus*km**, sostitutivi dei servizi ferroviari, **per un corrispettivo annuo di 114.500.000 euro**.

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 ferrovia Modena-Sassuolo (nel 2007).



Fino al 2007 la Regione stipulava:

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

Nel 2008 il settore ferroviario ha subito importanti modifiche ed è stato caratterizzato da elementi di forte innovazione: completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Ro-

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, al fine di **affidare a due soggetti distinti, rispettivamente, la gestione della rete e le attività di trasporto ferroviario**, obiettivo previsto dall'art. 44 della L.R. 30/98. Contemporaneamente alla scissione, c'è stata

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



l'aggregazione della parte di FER preposta al trasporto con ATC di Bologna, andando a costituire la nuova società TPER.

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

Le concessioni normali rilasciate nel 2001 sono

scadute, insieme ai Contratti di Servizio e di Programma che disciplinano la gestione e gli interventi per il mantenimento in efficienza della rete e del materiale rotabile regionale che attualmente fanno tutti capo a FER. Si è quindi resa necessaria una loro proroga fino al rilascio della **nuova concessione alla società che gestisce le infrastrutture della rete regionale**, intervenuta all'inizio del 2012, che ha mantenuto la denominazione FER.



Sulla rete ferroviaria della regione è in corso di attuazione un **“piano straordinario” di interventi**, che prevede importanti azioni per rinnovare il parco rotabile e per potenziare e rendere più moderna la rete regionale. Per la loro attuazione si fa ricorso sia a risorse già disponibili, sia ad altre fonti di finanziamento statali, oltre che a specifici stanziamenti regionali, per un totale di **oltre 400 milioni di euro, destinati per circa il 50% a interventi sulle infrastrutture e per la quota restante al rinnovo del materiale rotabile**. I principali interventi infrastrutturali riguardano l'armamento ferroviario, l'elettificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l'eliminazione di passaggi a livello e la messa in sicurezza della rete. Una gestione accorta della spesa ha inoltre reso disponibili **ulteriori 69 milioni di euro per incrementare ulteriormente il Piano straordinario di investimenti**, grazie a un accordo concluso con il Ministero competente. **Le risorse assegnate tuttavia non sono sufficienti per coprire i fabbisogni complessivi** necessari per portare la rete ferroviaria regionale, che si è sviluppata storicamente in modo molto disomogeneo, a standard uniformi ed evoluti dal punto di vista tecnologico.

In tema di accessibilità e di integrazione con il territorio delle stazioni, di particolare rilievo risulta l'intervento per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra **la linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano** - i cui lavori sono stati avviati nel 2010 - per la realizzazione delle quali è stato acquisito un ulteriore finanziamento statale di 35 milioni di euro sulla base di uno specifico Accordo Quadro con i Ministeri coinvolti. Il nuovo nodo, che si prevede verrà concluso tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013, si colloca in un contesto interessato da importanti traffici e da diversi progetti infrastrutturali alcuni dei quali già in corso di realizzazione, finalizzati a soddisfare una forte domanda di mobilità.

È in corso il riconoscimento **nel 2012 di un mese di abbonamento gratuito per gli utenti di tutti i servizi regionali**, attingendo le risorse necessarie dalla riduzione dei corrispettivi e delle penali applicate a l C.T.I. per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio.

La qualità dei servizi ferroviari



Per migliorare la qualità dei servizi ferroviari la Regione svolge un'attenta e metodica attività di monitoraggio sulla **qualità erogata sui treni e nelle stazioni**. All'interno del Contratto di Servizio, sottoscritto con il Consorzio Trasporti Integrati - a cui è affidato lo svolgimento dei servizi - sono previste specifiche **“penali” per il mancato rispetto degli standard qualitativi e per la minore quantità di servizi erogati**. Dal 2002 al 2011 tali riduzioni sono state di **18 milioni di euro, di cui oltre 3 milioni nel 2011**.

L'attività di monitoraggio sulla qualità è svolta sia da **personale regionale specializzato**, sia attraverso il **supporto di società esterne**, a cui vengono affidate nel corso dell'anno estese **campagne di rilevazione**. La presenza di personale regionale “sul campo”, oltre che accertare il raggiungimento degli standard di qualità previsti dal Contratto con il Consorzio Trasporti Integrati, è fondamentale rispetto alle esigenze degli utenti visto che permette di:

- ♣ effettuare verifiche incrociate con le loro segnalazioni;
- ♣ avere riscontri dei disservizi (praticamente in tempo reale);
- ♣ indicare anche buone pratiche di gestione (ad esempio delle stazioni);
- ♣ prevedere eventuali criticità del servizio;
- ♣ avere un controllo permanente della situazione e del contesto territoriale in cui si opera, nel confronto, quasi quotidiano, con le imprese ferroviarie e con i gestori dell'infrastruttura.

I rilievi vengono effettuati su tutte le 26 direttrici, regionali e nazionali, ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna, secondo le seguenti modalità:

- ♣ osservazione dei treni in viaggio;
- ♣ osservazione dei treni nelle stazioni;
- ♣ osservazione delle stazioni/fermate;
- ♣ analisi della circolazione treni su supporto informatico.

Per la qualità dei treni il monitoraggio riguarda soprattutto:

- ♣ **puntualità:** rilievo dei treni in ritardo;
- ♣ **affidabilità:** treni soppressi o limitati e istituzione di servizi sostitutivi;
- ♣ **disponibilità delle carrozze:** non conformità delle composizioni circolanti;
- ♣ **affollamento:** conteggio dei presenti a bordo e dei saliti/discesi nelle varie stazioni;
- ♣ **informazioni all'utenza:** presenza e funzionamento di sistemi informativi a bordo treno (altoparlanti, monitor) e regolare diramazione di annunci/messaggi attinenti fermate, divieti e prescrizioni, ritardi e più in generale anomalie di servizio;
- ♣ **pulizia e comfort:** pulizia interna ed esterna delle carrozze e mantenimento di adeguate condizioni di illuminazione e temperatura (riscaldamento/raffrescamento).

Quanto alla qualità nelle stazioni gli indicatori sono invece:

- ♣ **informazione all'utenza:** diffusione di annunci

sonori e visivi relativi allo stato di servizio presente (partenze/arrivi, anomalie, richiami di attenzione) e anche di comunicazioni relative all'esercizio ferroviario (orario di servizio, tariffe di trasporto applicate, modifiche alla circolazione dei treni, mappe della Rete Regionale, elenco dei treni garantiti in caso di sciopero, ecc.);

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

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

L'attività di analisi della circolazione dei treni si concretizza nella consultazione, rilevazione ed elaborazione, tramite una piattaforma integrata on line, dei dati relativi alla puntualità e ad altri indicatori di produzione, come ad esempio eventi anomali e soppressioni.

Nel 2011 l'attività di vigilanza svolta dal personale regionale ha interessato 260 stazioni/fermate, con 300 sopralluoghi, ripetuti nei casi critici e con periodicità semestrale delle visite, e **circa 250 treni** con controlli dedicati a relazioni di particolare interesse (Bologna-Piacenza; Bologna-Verona; Bologna-Modena-Mantova ecc.). Nel corso del 2011 sono

state realizzate anche **quattro estese campagne di rilevazione**, affidate a una società esterna, per monitorare il servizio ferroviario di interesse regionale: su circa 900 treni, mediamente circolanti in un giorno ferialo medio, **nel 2011 sono stati effettuati 3.906 controlli sui treni**.

Nelle stazioni rilevate si è riscontrato uno **stato mediamente accettabile del livello di qualità** offerto all'utenza, tenendo conto tuttavia che si è di fronte a una situazione molto disomogenea a livello regionale rispetto ai servizi resi e alle dotazioni infrastrutturali.



La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario

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

A seguito dei nuovi assetti assunti dal primo luglio 2008 dal trasporto ferroviario regionale (che vede ora come unico interlocutore il Consorzio Trasporti Integrati, vincitore della gara per il relativo affidamento), si è creata una discontinuità, in particolare per la Rete Nazionale, nella distinzione dei dati relativi ai servizi erogati da Trenitalia e da FER. Per questo viene presentata un'analisi dei dati di puntualità, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento, non connessa all'impresa ferroviaria che eroga il servizio ma all'infrastruttura sulla quale vengono svolti, come previsto dal Contratto di Servizio.



♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza (B.P.) in fascia 0-5' e 0-15'** nel 2011 si è registrato un andamento più lineare rispetto a quello del 2010: già da gennaio infatti i dati di puntualità sono risultati abbondantemente al di sopra degli standard minimi; un peggioramento va registrato solo negli ultimi mesi dell'anno;
- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza (L.P.) in fascia 0-15'** nel 2011 l'andamento evidenzia una sequenzialità che è variata ogni mese. Rispetto al 2010 si registra un andamento meno stabile, anche se per tutti i mesi si è al di sopra dello standard minimo, con gli ultimi due trimestri costantemente in crescita.

Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale

(Gennaio 2010 - Dicembre 2011)

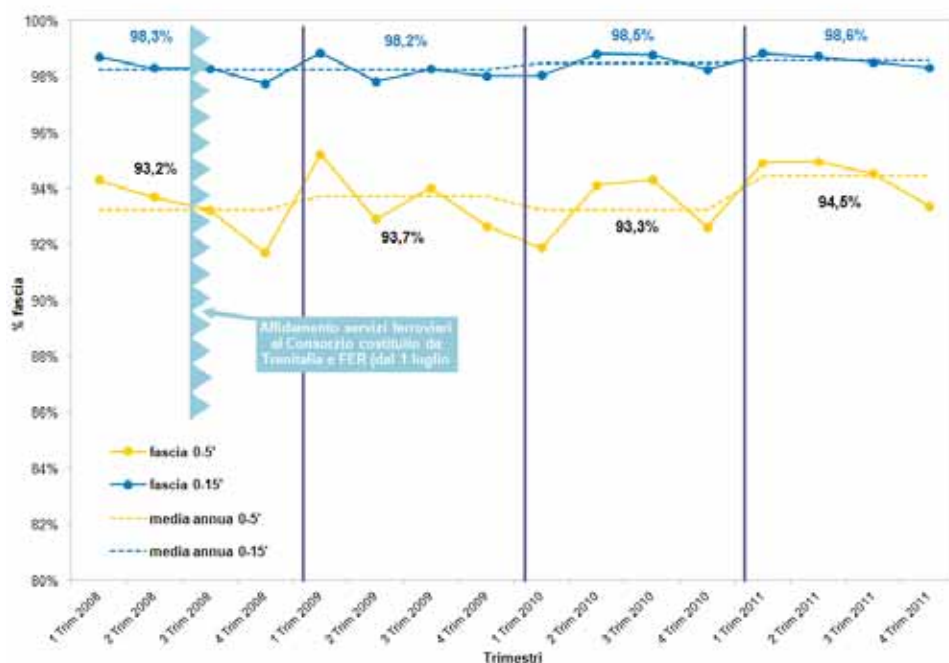


Il confronto con i dati di puntualità dei trimestri tra il 2008 e il 2011, pur con le limitazioni sopra richiamate, evidenzia un andamento pressoché costante con una tendenza al miglioramento nei valori complessivi medi, soprattutto per i treni regionali a Breve Percorrenza.

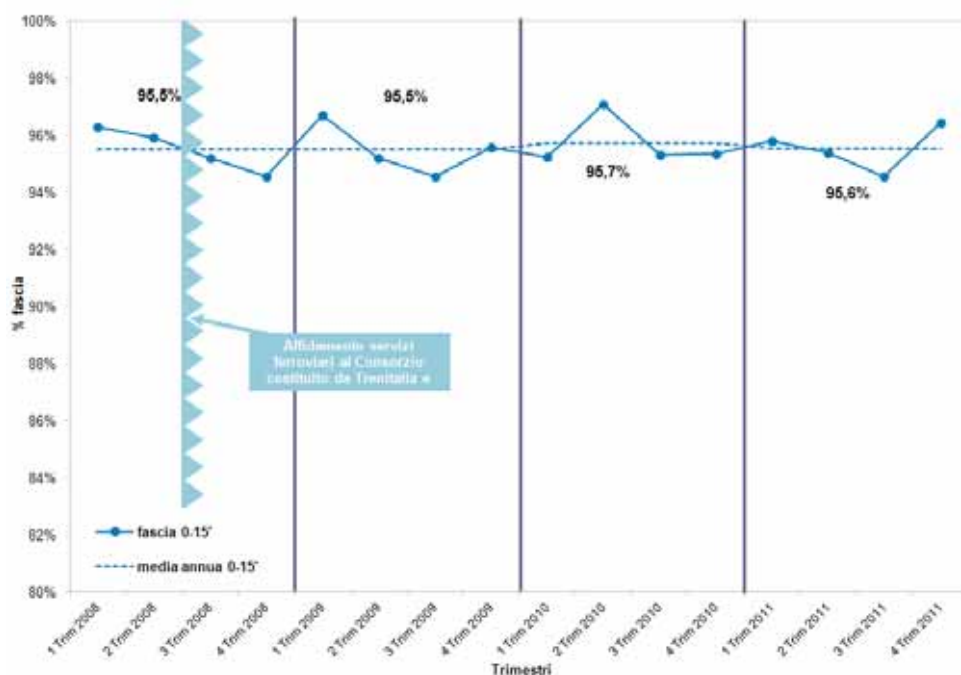


Rete Nazionale puntualità - Regionali a Breve Percorrenza

(Confronto trimestrale 2008-2011)



Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

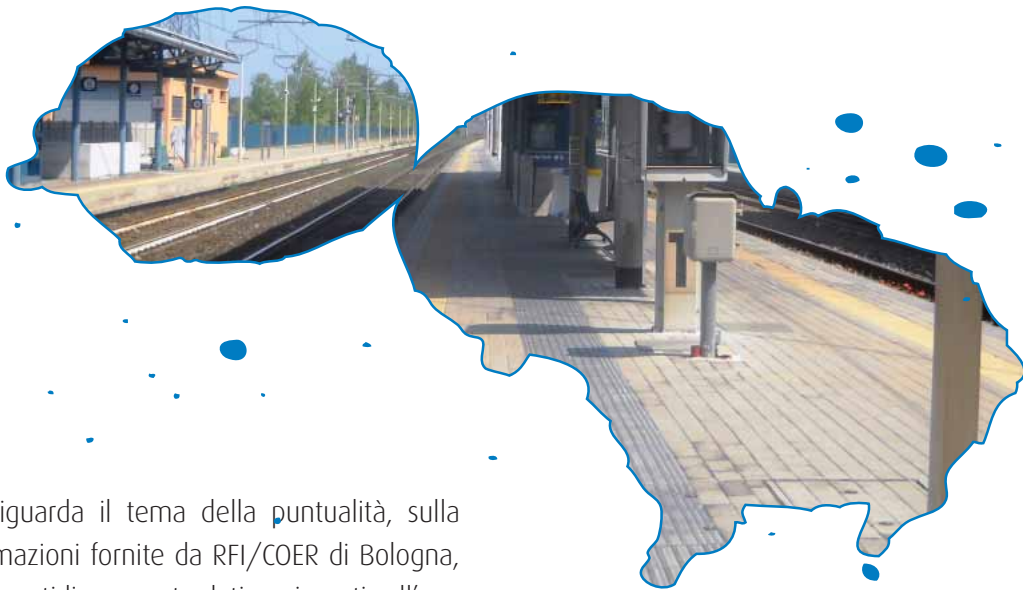
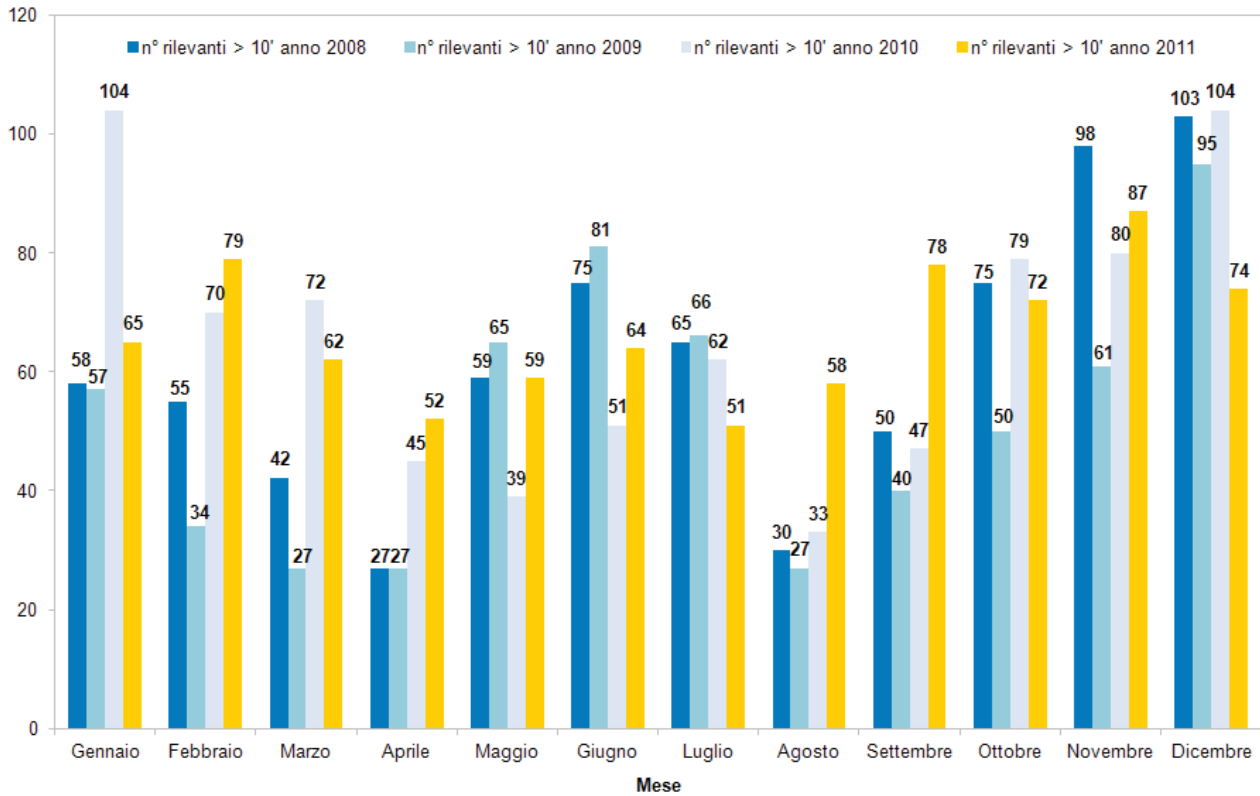


Nella figura seguente è riportato un **confronto tra i treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché collocati in "fascia pendolare" e notevolmente frequentati dagli utenti) **sulla Rete Nazionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2008**

al 2011. A una riduzione dei casi "fuori standard" del 2009 rispetto al 2008, nel 2010 è di nuovo seguito un aumento dei casi riscontrati, che si è accentuato ancora di più **nel 2011 con 801 casi nell'arco dell'anno.**

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

(Confronto 2008-2009-2010-2011)

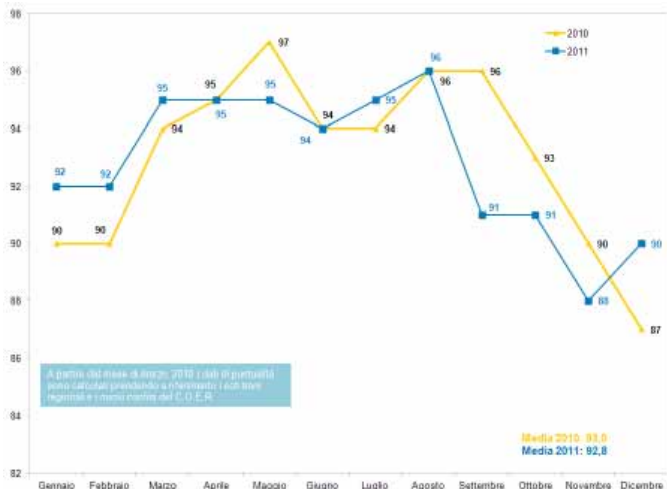


Per quanto riguarda il tema della puntualità, sulla base di informazioni fornite da RFI/COER di Bologna, si raccolgono quotidianamente dati aggiornati sull'**andamento dei principali treni in afflusso e deflusso del Nodo di Bologna nelle "fasce pendolari"**. I dati raccolti, che comprendono anche treni non inseriti nel Contratto della Regione Emilia-Romagna, consentono di avere una visione sull'andamento complessivo del

servizio offerto all'utenza i cui **spostamenti gravitano sul Nodo nelle ore di punta**. Dal 2010, per ampliare il quadro sul servizio erogato, è stato possibile estendere tali informazioni anche ai COER di Milano, Pisa, Firenze e Verona.

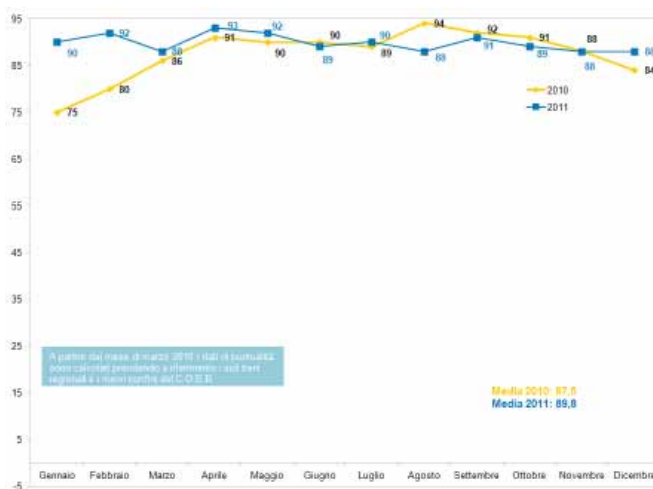
Treni pendolari in afflusso

(Treni regionali e della lunga percorrenza in arrivo a Bologna C.le - solo Trenitalia - dalle 06.00 alle 09.00 nei giorni feriali))



Treni pendolari in deflusso

(Treni regionali e della lunga percorrenza in partenza a Bologna C.le - solo Trenitalia - dalle 17.00 alle 19.00 nei giorni feriali))

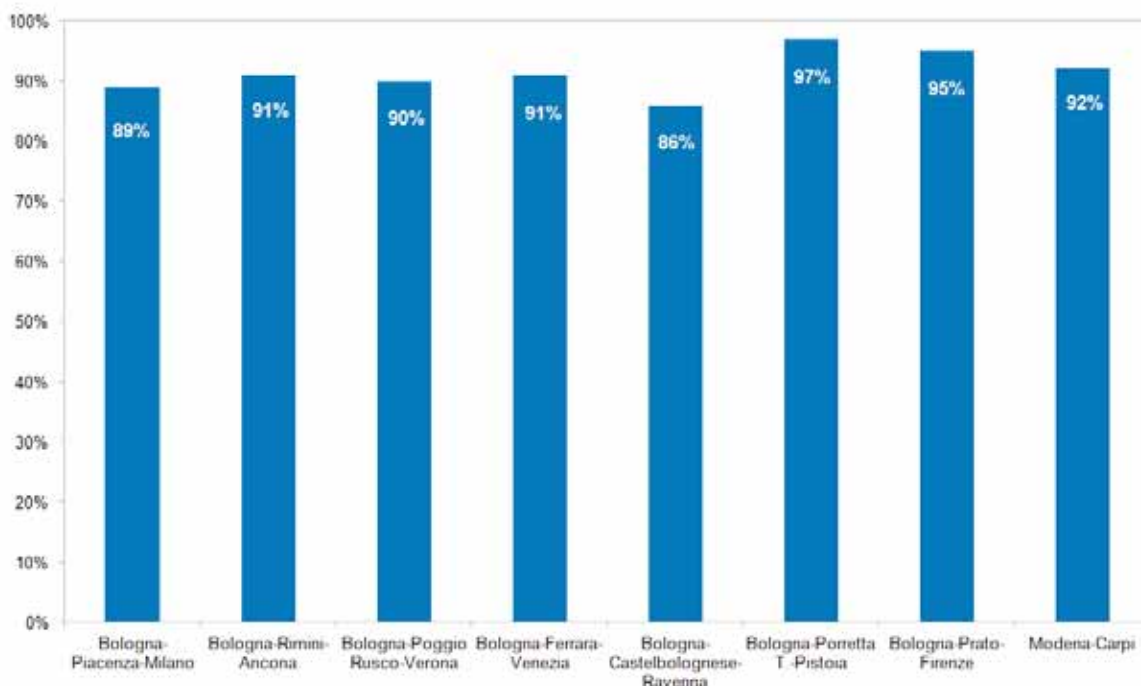


Di seguito si riporta anche una sintesi sulla **media annuale di puntualità su alcune delle principali linee nazionali**. I dati, a differenza di quelli sopra riportati, che si riferiscono ai soli treni del Contratto di Servizio della Regione Emilia-Romagna, **prendono in considerazione tutti i treni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



Rete Nazionale puntualità - Linee afferenti il Nodo di Bologna

(Puntualità fascia 0-5' - 2011)

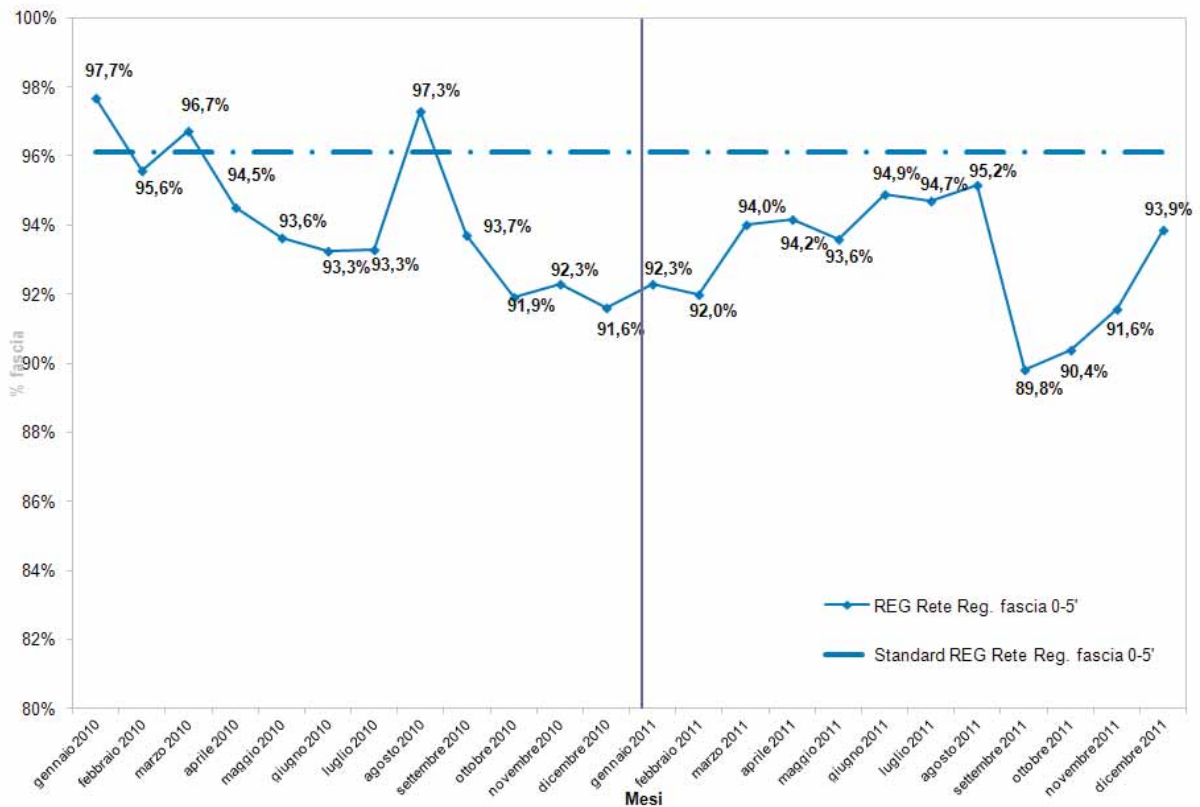


♣ Treni della Rete Regionale:

- per i **treni Regionali in fascia di ritardo 0-5'** i dati sono insoddisfacenti: i livelli di puntualità risultano **sempre al di sotto degli standard contrattuali**, con un notevole calo a settembre e una ripresa nei mesi successivi. Nel complesso, rispetto al 2010, risultano inferiori di circa 1,2 punti percentuale medi.



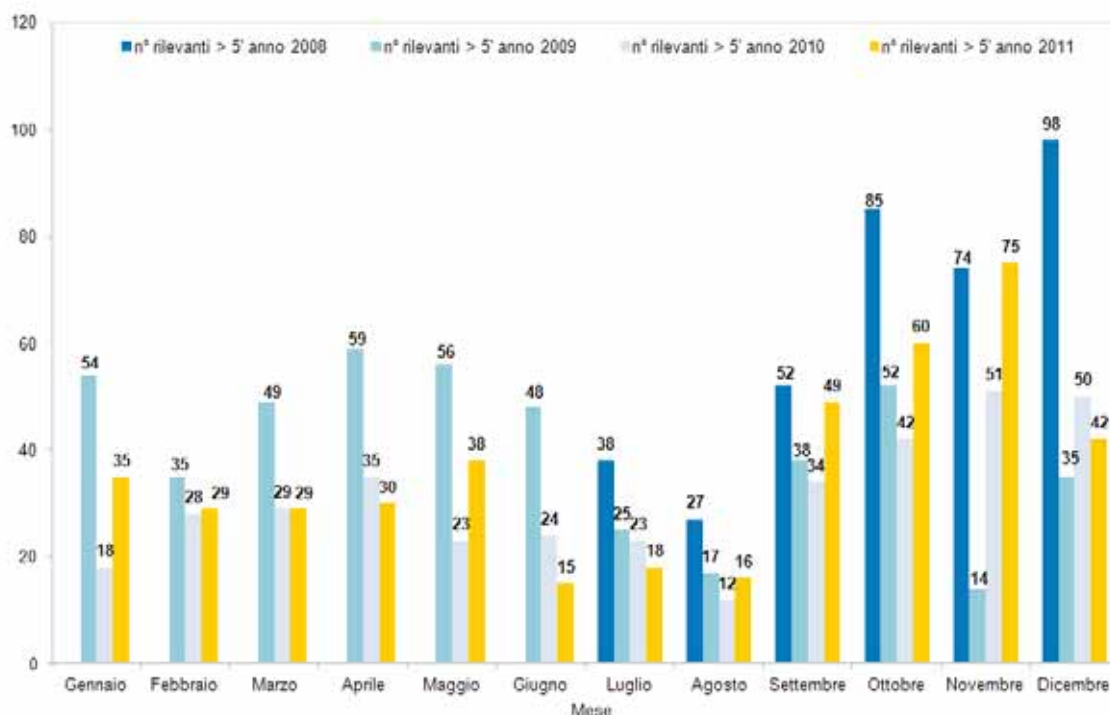
Puntualità treni su Rete Regionale - Regionali fascia 0-5'
(Gennaio 2010-Dicembre 2011)



Nella figura seguente viene riportato un **confronto tra i treni "rilevanti" che hanno superato i 5' di ritardo**, dal secondo semestre del 2008 al 2011. Nel 2011 si rileva un **peggioramento della situazione rispetto al 2010 in quasi tutti i mesi**, in particolar modo a settembre, ottobre e novembre.

Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'

(Confronto 2008-2009-2010-2011)



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

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 intervenuta limitazione 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 2011 sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 6.352 treni (pari a circa il 3% dei treni programmati)**, con un aumento dell'1,9% rispetto al 2010. Dei 6.352 treni soppressi:

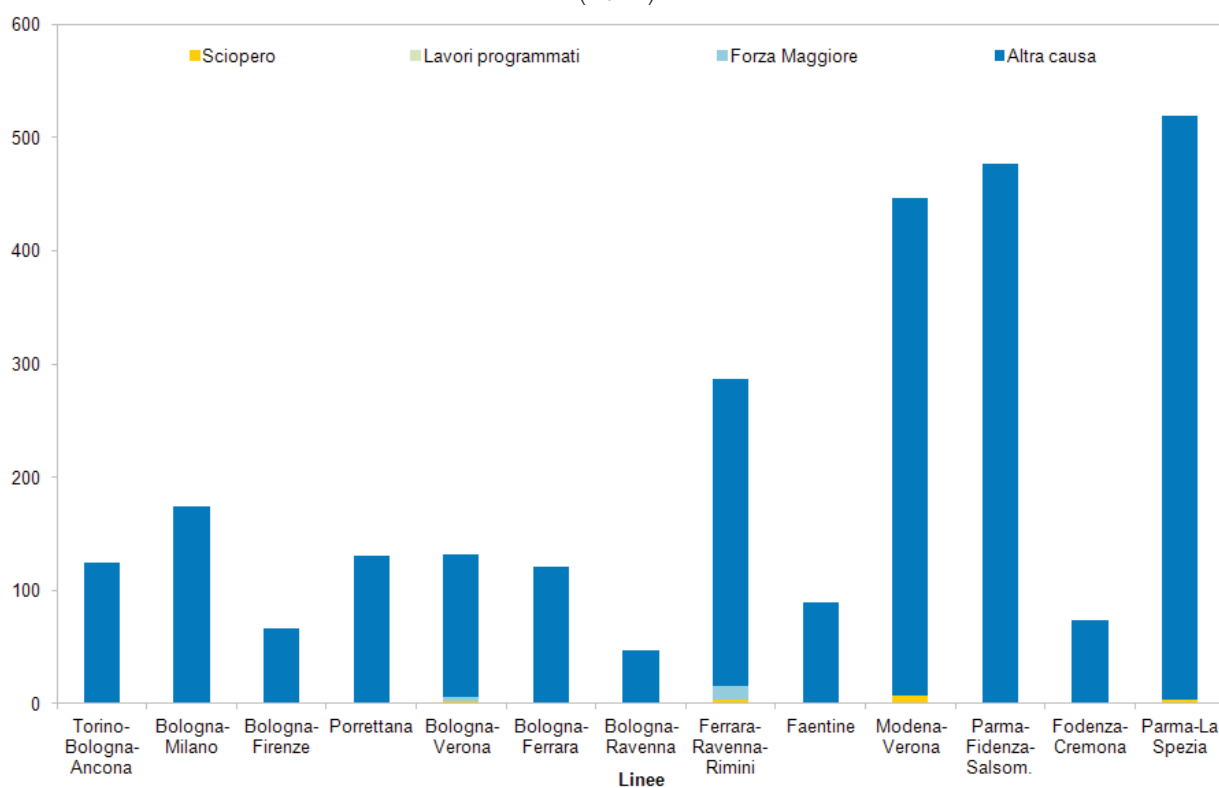
- ♣ **2.688 sono stati sostituiti:** le cause sono prevalentemente da imputarsi ad "altra causa" riguardante essenzialmente, guasti o mancanza di materiale rotabile; il dato è in aumento rispetto al 2010;
- ♣ **3.664 non stati sostituiti:** le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (concentrato essenzialmente nei mesi di aprile, luglio, settembre e dicembre) e per quota minore a "forza maggiore" (distribuito in tutti i mesi). Rispetto al 2010 l'aumento maggiore si rileva nei treni soppressi per sciopero; sono quasi triplicati rispetto all'anno precedente mentre si è dimezzata la causa di forza maggiore; le altre cause hanno circa lo stesso numero di soppressioni rispetto all'anno precedente.



Analizzando le singole direttrici emerge che **per i treni sostituiti la linea più critica è la Parma-La Spezia**, seguita dalla Parma-Fidenza-Salsomaggiore e la Modena-Verona, con **cause quasi sempre dovute al materiale rotabile** (mancanza o guasto). **Per i treni non sostituiti la causa prevalente resta lo sciopero**; le direttrici più colpite sono state la Bologna-Milano e la Torino-Bologna-Ancona. Si segnalano in particolare la Porrettana, per soppressioni dovute a forza maggiore e la Modena-Verona, per "altra causa".



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

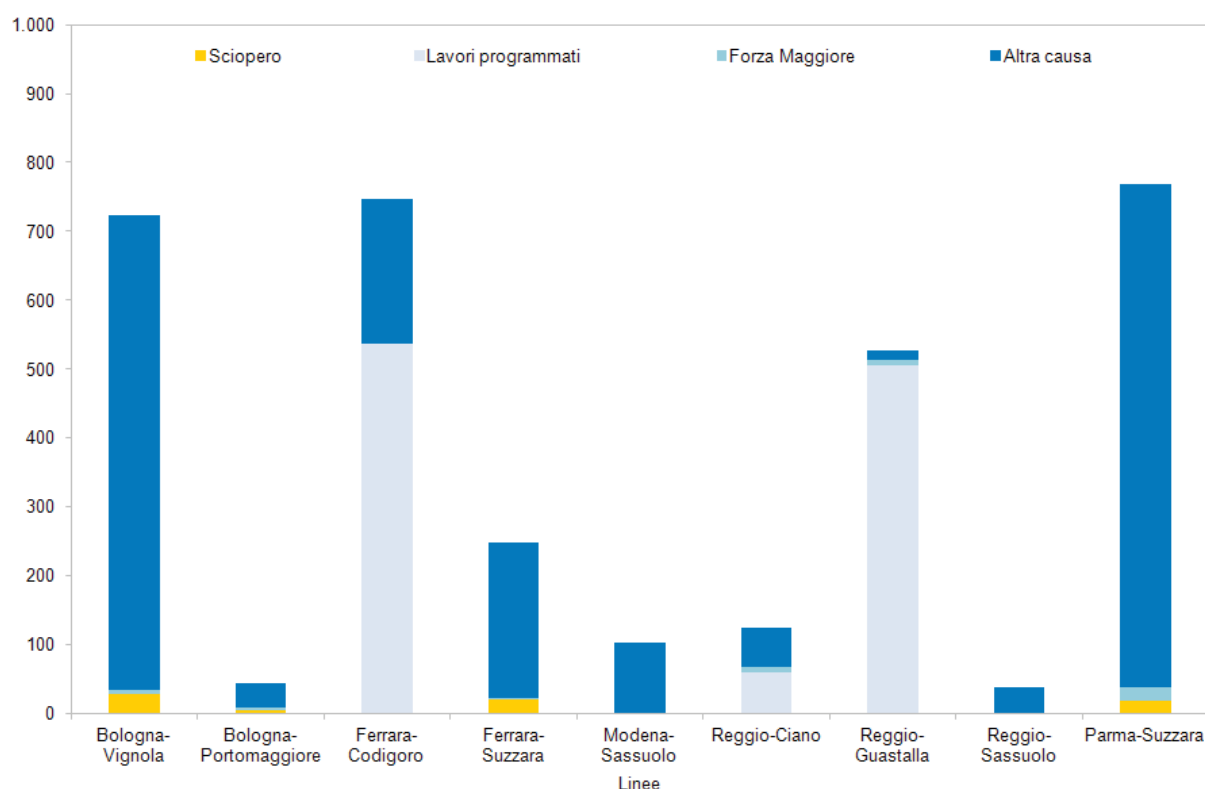


Quanto alla **Rete Regionale**, nel 2011 sono stati **soppressi**, durante tutto l'arco dell'anno, **4.438 treni**, pari a **circa il 5,4% dei treni programmati**, in aumento rispetto al 3,6% del 2010. Dei 4.438 treni soppressi:

♣ **3.319 sono stati sostituiti**, a parte gli oltre 1.000 treni soppressi per "lavori programmati", le cause sono prevalentemente da imputarsi a "mancanza di materiale rotabile" o ad altre motivazioni concentrate essenzialmente nei mesi di giugno, luglio e novembre;

♣ **1.119 non stati sostituiti**; le cause sono prevalentemente dovute a "sciopero", concentrato soprattutto nei mesi di febbraio, luglio e dicembre.

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



I passeggeri trasportati

Le indagini annuali di frequentazione del trasporto locale sono realizzate d'intesa con le imprese ferroviarie che operano sul territorio della regione (Trenitalia/Consorzio Trasporti Integrati) e prevedono il conteggio dei saliti/discesi sui treni del trasporto locale.

I circa 18,2 milioni di treni*km offerti dalla Regione nel 2011 (che non si sviluppano solo sulla rete ferroviaria che ricade sul proprio territorio, estesa complessivamente quasi 1.400 km) insieme a **1 milione di bus*km autosostitutivi**, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 900 treni mediamente circolanti** (tenendo conto anche di quelli con diversa periodicità): circa 660 su rete nazionale e 270 su rete regionale. **I treni circolano in 254 stazioni attive** che ricadono nel territorio della regione Emilia-Romagna; 11 stazioni toccano invece il territorio lombardo, di cui 9 sono gestite direttamente dalla FER, che opera prevalentemente sulla Rete Regionale.

I viaggiatori quotidianamente trasportati che utilizzano i treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna risultano **circa 141.000**. **Nell'intero arco dell'anno hanno superato i 41.000.000**.

Dal 2003 le nuove stazioni aperte o ricollocate nella provincia di Bologna sono state 27. Nello stesso periodo, sono state 39 in tutta la regione Emilia-Romagna.

I dati forniti dalle imprese ferroviarie (Trenitalia e FER) che fanno parte del Consorzio Trasporti Integrati, riportati sinteticamente di seguito, evidenziano una crescita dei passeggeri trasportati, accentuatasi e consolidatasi negli ultimi due anni.

Riguardo ai saliti/discesi nel giorno feriale medio sulla Rete Regionale, eccellono in termini di crescita, sulla base dei dati acquisiti, le linee "Reggiane": la Reggio-Ciano, la Reggio-Guastalla e la Reggio-Sassuolo.



Frequenzazione passeggeri Rete Regionale - Media saliti/discesi al giorno

(Confronto 2008-2011)

Linea	Saliti/Discesi		
	Media 2008	Media 2011	% incremento
Reggio Emilia - Guastalla	1364	1741	28%
Reggio Emilia - Sassuolo	1807	2217	23%
Reggio Emilia - Ciano d'Enza	1443	2389	66%
Totale Linee Reggiane	4.614	6.347	37%

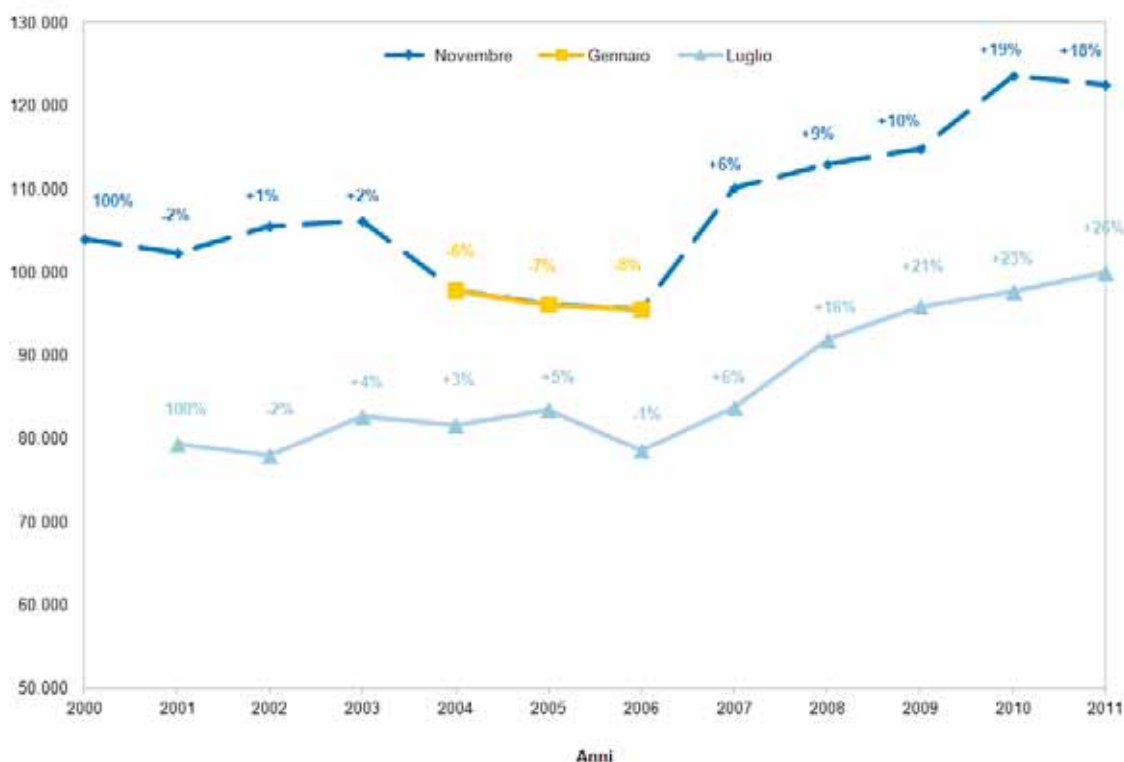
Per le altre linee, invece, c'è una sostanziale stabilità rispetto al 2010; l'offerta è rimasta pressoché invariata, in alcuni casi anche ridotta.

Ritornando alla Rete Nazionale si riportano di se-

guito i dati riferiti ai saliti/giorno, prendendo a riferimento l'ultimo decennio, periodo in cui (dal 2001) le Regioni hanno acquisito competenze dirette in materia di servizi ferroviari.

Saliti/giorno Rete Nazionale (dal 2008 compresa FER)

(2000-2011)



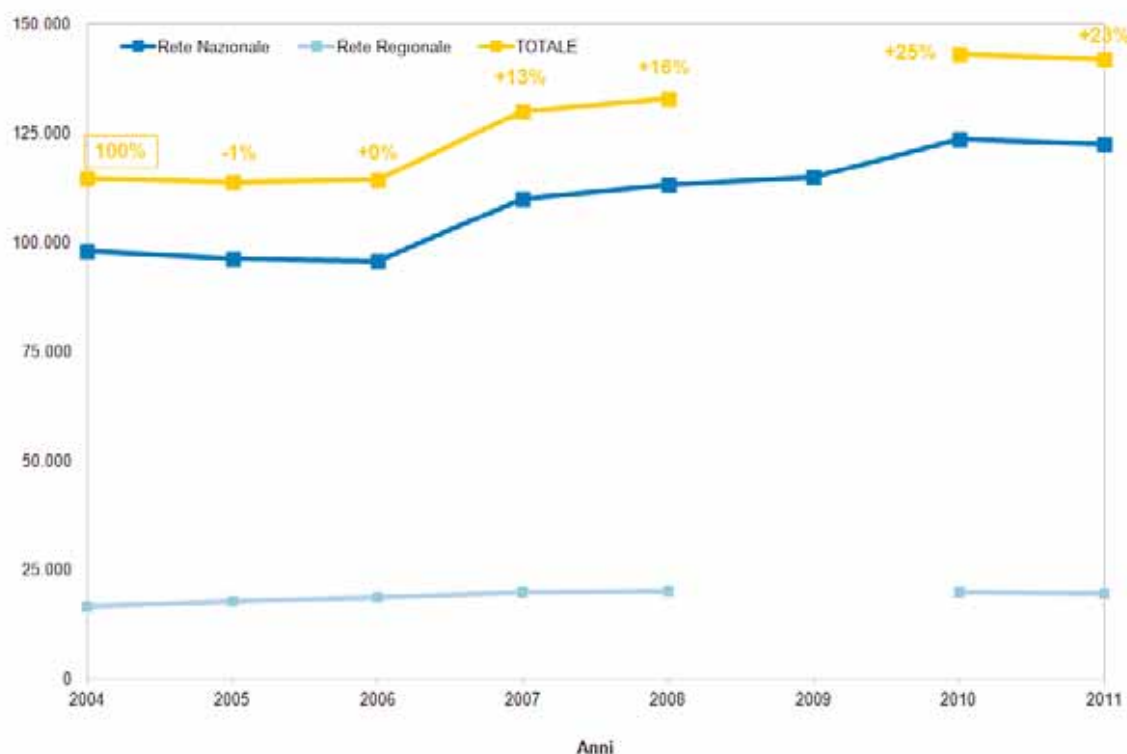
Considerando un valore pari a 100 dei saliti nel 2000, **la crescita al 2011, nel periodo invernale, risulta del 18%**, mentre **nel periodo estivo del 26%**; dal 2006 in poi **la crescita è stata mediamente del 5% annuo** (il 2010 e 2011 hanno visto una leggera flessione della crescita nel periodo autunnale, ma il trend è comunque positivo). Occorre anche considerare che il valore 2011 non riporta i passeggeri dei servizi ferroviari "autosostituiti", il cui numero è difficile da stimare.

Per la Rete Nazionale, i valori riferiti al **periodo invernale del 2011** dei servizi del trasporto di competenza della Regione Emilia-Romagna, si attestano su **circa 122.000 saliti/giorno** (di cui circa 11.000 saliti/giorno effettuati da treni della FER sulla Rete Nazionale) e su **circa 100.000 saliti/giorno nel periodo estivo** (di cui circa 8.000 saliti/giorno effettuati da treni della FER sulla Rete Nazionale). Aggregando i dati rilevati per la Rete Nazionale con i dati riferiti alla Rete Regionale, il trend complessivo dal 2004 al 2010



è sostanzialmente stabile per i primi tre anni e successivamente in **crescita di circa il 25% in quattro anni**; nel 2011 c'è sempre una crescita rispetto agli anni precedenti ma un lieve calo rispetto al 2010, anche a fronte dei tagli intervenuti per i servizi in relazione al calo dei trasferimenti statali. Sulla Rete Regionale il trend è mediamente in crescita per tutto il periodo di circa l'1-2% annuo, stabilizzandosi tra il 2007 e il 2011.

Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale



Come per la Rete Nazionale, il valore invernale si attesta su circa 122.000 saliti/giorno mentre, **sulla Rete Regionale si stima di circa 20.000**

saliti/giorno, che porta a circa 142.000 saliti/giorno in tutta la rete per il solo trasporto regionale.

Lo sviluppo dei servizi



Nel triennio 2008-2010 la Regione ha compiuto molti sforzi per garantire un **continuo sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e anche una loro maggiore qualità**. Nel 2011 l'aumento dei servizi che ha caratterizzato le scelte regionali degli ultimi anni 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 precedente periodo caratterizzato da una crescita dei servizi, iniziato nel 2008 con l'aggiudicazione dei servizi con gara europea a rilevanza pubblica, l'offerta è passata da circa 16.700.000 a 18.700.000 t*km (più di 400.000 nel 2009 e ulteriori 1.600.000 circa nel 2010). Il corrispettivo contrattuale da 98.400.000 è aumentato di 19.440.000 euro, attestandosi in due anni a 117.800.000. Uno sforzo finanziario indubbiamente rilevante da parte della Regione.

Nel 2011, la riduzione ha portato i servizi a circa 18.200.000 treni*km, con un calo quindi di circa 500.000 treni*km, a fronte di un **corrispettivo diminuito di circa 3.300.000 di euro** (attestatosi a 114.500.000), dei quali 1.800.000 prevalentemente a copertura dei servizi sostitutivi "su gomma". A fine 2011 Trenitalia ha deciso di ridurre e modificare l'offerta di treni IC e Freccia Bianca che svolgono un importante

servizio complementare all'offerta di treni regionali, soprattutto lungo l'asse della Via Emilia. La Regione ha quindi dovuto supplire programmando un **intervento di potenziamento della propria offerta tra Bologna e Rimini**, prevedendo una coppia di treni in più, pari a circa 70.000 km all'anno.

La disponibilità straordinaria di risorse del comparto turistico, nell'ordine dei 500.000 euro, ha permesso inoltre la programmazione di un'offerta aggiuntiva di circa 60.000 km*treno, sviluppatasi in prevalenza tra Rimini e Ravenna nell'orario serale notturno e di collegamento tra Bologna e la riviera nei giorni festivi. In totale sono stati **800 i treni programmati in più rispetto all'offerta dell'anno precedente**, dal 12 giugno al 28 agosto 2011. Rispetto alla qualità del servizio, grazie a una campagna di rilevazione si è potuto registrare un **apprezzamento dei treni introdotti**, e una risposta in termini quantitativi stimata in 37.000 passeggeri da Ravenna a Rimini e 22.500 da Rimini a Ravenna per la fascia oraria considerata (tre le 20.00 e le 02.00), con una presenza più elevata nelle ore prima di mezzanotte e nel periodo di luglio e agosto. Questi elementi saranno considerati per correggere l'offerta nel 2012, limitandola ai momenti in cui è risultata più efficace. Sempre riguardo all'offerta di servizi ferroviari, nella seconda metà del 2011 si è registrata una crisi dovuta ai ritardi nel completamento del cosiddetto "**piano di attrezzaggio SCMT**" (un sistema di sicurezza) dei treni FER. Per alcuni mesi si sono dovuti autostostituire alcuni **servizi tra Parma e Suzzara e Parma-Fornovo**. La situazione è rientrata nella normalità a fine anno.

Un progetto europeo per l'intermodalità treno-bici



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF

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

Nel corso del 2011 è stata adattata una carrozza di FER per il trasporto di biciclette, adeguata con **50 postazioni dedicate**. La carrozza ha circolato per 5

domeniche nell'autunno 2011 sulle linee regionali Suzzara-Ferrara-Codigoro. Il programma di circolazione è stato concordato con la Provincia di Ferrara e ha avuto una discreta affluenza, tanto che si pensa di riproporre l'iniziativa anche per i prossimi anni.



Un progetto per l'integrazione dei grandi corridoi ferroviari europei



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF

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

che, negli ultimi anni, gli investimenti si sono concentrati principalmente nello sviluppo delle reti ad alta velocità senza considerare adeguatamente l'armonizzazione di quest'ultime con le altre reti di trasporto ferroviario e di trasporto pubblico. Questo risultato potrà essere raggiunto grazie allo scambio di buone pratiche e il lavoro congiunto tra i partner di RAILHUC, oltre che con il coinvolgimento dei maggiori attori che operano in questo settore. Per la regione Emilia-Romagna il progetto si focalizzerà sulla **stazione medio-padana di Reggio Emilia**.



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 2011 il Comitato ha continuato a svolgere le **funzioni consultive e di facilitazione del rapporto con gli utenti del trasporto ferroviario**, riunendosi periodicamente e avvalendosi, per l'organizzazione delle proprie riunioni, del supporto della Regione. Particolarmente rilevante è stato il **confronto sugli aspetti tariffari e sulle politiche di contenimento della spesa**, con la conseguente revisione dell'offerta di servizi ferroviari nelle relazioni di scarso traffico.



L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna



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

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

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

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

♣ **La tratta Bologna-Firenze**

Il tracciato della nuova linea Bologna-Firenze si sviluppa per circa 78 km (di cui circa 29 km in Emilia-Romagna), interessa il territorio di 12 comuni (6 in provincia di Bologna e 6 in provincia di Firenze). I lavori, affidati al General Contractor FIAT/CAVET, sono iniziati nel giugno 1996 e sono stati ultimati il 30/6/2009; l'attivazione all'esercizio commerciale è avvenuta nel dicembre 2009 (a sedici anni dall'apertura della prima Conferenza di Servizi avvenuta nel dicembre 1993). Durante la fase realizzativa, nei 22 cantieri aperti hanno lavorato complessivamente più di 2.000 persone.

♣ **La tratta Milano-Bologna**

La linea veloce Bologna-Milano si sviluppa per una lunghezza di 182 km attraversando la Pianura Padana e le province di Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna. L'integrazione con la linea esistente è realizzata da otto interconnessioni ferroviarie, che assicureranno l'interscambio funzionale fra le due tratte. È in corso di realizzazione lungo la nuova linea una fermata nel comune di Reggio Emilia a servizio del traffico passeggeri. Il tracciato interessa il territorio di 42 comuni, di cui 24 in Emilia-Romagna. L'opera è stata realizzata dal consorzio Cepav, costituito dal General Contractor Eni, che ha previsto la realizzazione di 54 cantieri, divisi in diverse tipologie. Dopo l'attivazione parziale di alcuni tratti di linea nel corso del 2007, l'intera linea è stata attivata il 14/12/2008 (a quindici anni dall'apertura della Conferenza dei servizi, iniziata nel dicembre 1993) con ingresso a Bologna Centrale in superficie. Sono state completate, dal punto di vista infrastrutturale, tutte le interconnessioni tra la linea storica e la linea AV (l'ultima delle quali è stata attivata nel dicembre 2011). E' in corso la realizzazione dello spostamento della linea storica in comune di Modena, il cui completamento è

previsto per il secondo semestre del 2013. Durante la fase realizzativa hanno lavorato circa 4.500 lavoratori.

♣ **Il nodo della stazione 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. Secondo le previsioni di RFI, i lavori saranno ultimati entro il giugno 2012 solo per i servizi passanti sui binari interrati, mentre l'attivazione della fermata dei servizi AV a Bologna nella stazione sotterranea avverrà nel dicembre 2012. Il completamento di tutti i lavori ferroviari nel nodo è previsto per l'estate 2014 con il completamento dell'interconnessione (bretella) per la Padova-Venezia e il ripristino di tutti i binari di superficie, che permetteranno la completa attuazione del SFM.



L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo"

La Regione è impegnata da diversi anni nel progetto **Stimer**, vale a dire il **sistema di tariffazione integrata** che consente ai cittadini

dell'Emilia-Romagna di **utilizzare i treni e i bus con un unico biglietto**.

Attori coinvolti nel progetto STIMER:



I contributi della Regione per il progetto STIMER:

- ★ **17 milioni di euro complessivi** (di cui 10 milioni di euro già liquidati ai bacini di Bologna, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini), su una spesa prevista totale di oltre 34 milioni di euro;
- ★ **2 milioni di euro per "Mi Muovo in bici"**.

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

Titoli di viaggio venduti nel 2011:

- ★ n. **1.520 "Mi Muovo"**;
- ★ n. **1.941 "Mi Muovo studenti"**;
- ★ n. **4.612 abbonamenti annuali ferroviari**;
- ★ n. **3.119 abbonamenti annuali ferroviari studenti**;
- ★ n. **34 "Mi Muovo City Più" e "Mi Muovo City Più studenti"**;
- ★ n. **12.613 "Mi Muovo Mese"**.

Installazioni:

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

Il 2011 ha visto proseguire l'impegno regionale a favore dell'integrazione tariffaria, con l'introduzione di tre nuove tipologie di abbonamento integrato: **"Mi Muovo Mese"**, che da aprile del 2011 è disponibile su tutto il territorio emiliano romagnolo, e i due abbonamenti annuali che permettono l'utilizzo indifferenziato dei servizi bus e ferroviari regionali sull'area urbana di Bologna: **"Mi Muovo Citypiù"** e **"Mi Muovo**



Citypiù studenti", disponibili da settembre 2011.

Il prezzo di Mi Muovo Mese è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta più la quota (o le quote) per i servizi urbani (bus), il cui costo, che varia tra € 18, € 20 e € 25, scontato rispetto all'abbonamento mensile urbano, consente un risparmio medio di circa il 27%. Il nuovo abbonamento regionale integrato è valido dal primo all'ultimo giorno del mese.

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
<p>"Mi Nuovo anno" Da settembre 2008</p>	<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 	<p>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</p>	<p>In vendita dal settembre 2008 in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara</p>
<p>"Mi Nuovo studenti" Da settembre 2008</p>	<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 	<p>Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Nuovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165</p>	<p>In vendita dal settembre 2008 in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara</p>
<p>"Mi Nuovo Mese" Dall'1 aprile 2011</p>	<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 	<p>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</p>	<p>In vendita dal 25 marzo 2011 in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia</p>
<p>"Mi Nuovo Citypiù" Da settembre 2011</p>	<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) 	<p>Il prezzo è di € 370,00</p>	<p>In vendita da settembre 2011 presso le biglietterie di Bologna di TPER</p>
<p>"Mi Nuovo Citypiù studenti" Da settembre 2011</p>	<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) 	<p>Il prezzo è di € 290</p>	<p>In vendita da settembre 2011 presso le biglietterie di Bologna di TPER</p>

io scelgo la comodità

io scelgo la convenienza

io scelgo la flessibilità

DI MESE IN MESE IO MI MUOVO MEGLIO **mi Nuovo Mese**

Da oggi, oltre a Mi Nuovo Annuale posso scegliere Mi Nuovo Mese, l'abbonamento unico integrato dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna, pensato per chi si muove ogni giorno su treni e bus per periodi inferiori a un anno. Con Mi Nuovo Mese, i miei spostamenti sono più comodi, flessibili e convenienti. Gli abbonamenti Mi Nuovo sono offerti a tutti i cittadini dell'Emilia-Romagna.



L'attività di promozione degli **abbonamenti integrati "Mi Nuovo"** ha portato, al mese di dicembre 2011, a una **forte crescita** rispetto all'anno precedente, con **16.108 titoli annuali e mensili venduti**. Le vendite degli abbonamenti annuali integrati sono effettuate da Trenitalia, mandataria delle imprese di trasporto, nelle 28 stazioni dell'Emilia-Romagna, e da TPER nelle biglietterie della provincia di Bologna, Ferrara e Imola. A luglio 2011 sono stati **aggiornati i prezzi per i servizi ferroviari regionali e locali di Trenitalia**, mentre le quote riferite ai servizi urbani delle città capoluogo non hanno subito aumenti. Dal monitoraggio sull'andamento delle vendite dei nuovi titoli di viaggio integrati emerge **un apprezzamento sempre maggiore e una tendenza alla fidelizzazione da parte dell'utenza**, dovuta sia agli effetti delle campagne di comunicazione e al conseguente passaparola tra gli utenti, sia alla convenienza del prezzo di accesso ai servizi urbani delle tredici città emiliano-romagnole. **Nel 2011 sono stati venduti 3.461 abbonamenti Mi Nuovo, di cui 1.941 "Mi Nuovo studenti"** (+24% circa rispetto al 2010). Nel 2011 è proseguita anche la messa a punto delle zone tariffarie, in collaborazione con le Aziende e le Agenzie direttamente coinvolte nel progetto, per la predisposizione della **"Polimetrica zonale regionale"**, vale a dire tabelle di corrispondenza delle zone tariffarie/percorsi a supporto delle tecnologie e utili per il calcolo automatico delle tariffe, e di quelle di bacino. **Le installazioni delle tecnologie risultano operative in 8 province su 9**, compresi anche i servizi gestiti da FER nei diversi bacini, ampliando pertanto la diffusione del nuovo sistema elettronico.

È tuttora in corso, inoltre, lo studio sulle modalità di utilizzo dei nuovi supporti dei titoli di viaggio (*card contactless* e magnetiche) di abbonamento, multicorse e di corsa semplice, sia in ambito regionale sia in ambito aziendale. Per garantire la massima interoperabilità dell'intero sistema, tutti i soggetti coinvolti nel progetto Stimer si sono impegnati anche nell'approfondire gli aspetti connessi alla ripartizione degli introiti tariffari (*clearing*) e alla condivisione delle reti di vendita per una migliore

accessibilità dei cittadini ai servizi.

Particolare attenzione è stata data alla possibilità di effettuare **ricariche della card attraverso sportelli bancomat, sistemi di home banking, grande distribuzione organizzata, internet e telefonia mobile**. Già da maggio 2011, a partire dagli sportelli bancari di UniCredit sui bacini di Bologna e Ferrara, a cui sono seguiti in autunno TEP Parma e FER, e successivamente le altre aziende nei restanti bacini, gli abbonamenti annuali ordinari e per studenti, emessi su tessera con microchip "Mi Nuovo" possono già essere ricaricati presso gli **oltre 800 sportelli bancomat e i 220 chioschi multimediali presenti nelle agenzie UniCredit** in Emilia-Romagna tramite l'innovativa piattaforma tecnologica "Gateway" di TSP (Tecnologie e Servizi per il Pubblico), che gestirà anche i flussi finanziari e di rendicontazione. Anche **Carisbo** fornisce sui propri sportelli bancomat la possibilità di rinnovare gli abbonamenti sia di TPER/ATC per Bologna e Ferrara, sia di SETA per Reggio Emilia.



Per le modalità e i costi del servizio di entrambe le banche è possibile consultare l'apposita pagina web <http://www.atc.bo.it/ricarica>.

È sempre forte l'impegno della Regione per **diffondere le**

informazioni sul sistema "Mi Muovo" attraverso azioni di comunicazione, allo scopo di fidelizzare chi utilizza il servizio di trasporto pubblico e di aumentare la frequenza del ricorso ai mezzi pubblici.

Il piano di comunicazione programmato per il 2010 ha subito uno slittamento ai primi mesi del 2011 in occasione del lancio del nuovo abbonamento mensile integrato "Mi Muovo Mese", che è proseguito anche nei mesi autunnali per il lancio dei nuovi abbonamenti annuali "Mi Muovo Citypiù" e "Citypiù studenti". Sono state realizzate sia una comunicazione diretta, sia una serie di azioni di comunicazione di massa sui media per far conoscere nel dettaglio i vantaggi delle nuove proposte. Inoltre una **sezione dedicata sul sito web Mobilità** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo-1>) e il **numero verde 800 388 988 riattivato**, così come banner pubblicitari sui portali delle università, sui siti di interesse per gli studenti e sui siti delle aziende di trasporto, consentono un'informazione costante e aggiornata sul sistema di tariffazione integrata regionale.



"Mi Muovo Tutto Treno"

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

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

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

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

Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

Questo titolo di viaggio ha un prezzo differenziato (**110, 140 e 170 euro all'anno in funzione della distanza**) e richiede il possesso di un abbonamento annuale a tariffa regionale. Per chi continuerà a dotarsi di abbonamento mensile, è stato istituito un titolo per i residenti nella regione Emilia-Romagna: **Mi Muovo ES*City-IC**, con uno sconto del 20%. Nel 2011 sono state **circa 2.500 le carte emesse**.



Abbonamento Mi Muovo ES* City-IC

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



Abbonamento Mi Muovo AV

I residenti nella regione Emilia-Romagna che intendono effettuare viaggi, nella sola seconda classe dei treni AV, per la **relazione Bologna-Firenze**, possono acquistare presso le biglietterie di Trenitalia della regione Emilia-Romagna l'abbonamento bidirezionale mensile "Mi Muovo AV", il cui **prezzo è scontato del 20% rispetto al prezzo intero di seconda classe dell'abbonamento AV**, previsto per la stessa relazione. Per tutto quanto non previsto, per l'abbonamento "Mi Muovo AV" valgono le condizioni commerciali previste per gli abbonamenti AV. In media, **circa 200 persone ogni mese** usufruiscono di questo vantaggio. Gli utilizzatori sono per 1/3 residenti in Romagna, per 1/3 di Piacenza e il restante numero nel resto della regione.

"Mi Muovo in bici"

Dal 2009 la Regione ha deciso di sviluppare ulteriormente il tema dell'integrazione tariffaria e modale promuovendo il **progetto di "bike sharing & ride" regionale "Mi Muovo in bici"**. Si tratta di un sistema innovativo di noleggio in condivisione di biciclette, che rappresenta un modo alternativo di muoversi in città per contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento. L'obiettivo è realizzare un sistema unico con tessera elettronica che consenta a chi è in possesso del titolo di viaggio "Mi Muovo" di accedere anche al **servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale**, riponendo le biciclette in qualunque rastrelliera con posti liberi e facilitando anche l'accesso alle stazioni e ai parcheggi.

Sulla base di un **"patto" siglato con le Amministrazioni comunali che hanno aderito al progetto "Mi Muovo in bici"** (Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, San Giovanni in Persiceto, San Lazzaro di Savena e Scandiano, questi ultimi tre con un protocollo integrativo sottoscritto a gennaio 2012, mentre l'accordo originario era stato firmato a gennaio 2010), la Regione si farà carico della fornitura delle bici complete di postazioni e sistema di monitoraggio in tempo reale, concedendole in comodato gratuito ai Comuni coinvolti, mentre a questi ultimi spetteranno le in-



stallazioni necessarie vicino alle stazioni ferroviarie e in altri luoghi ritenuti prioritari. Tutte le forniture dovranno riportare il logo regionale "Mi Muovo in bici" e una grafica che consenta la riconoscibilità del progetto in tutti i comuni.

Per i comuni coinvolti sono previsti: **45 totem, 804 colonnine, 596 biciclette, 73 dispositivi Mi Muovo, 11 centri di gestione**, oltre agli interventi di adattamento ai sistemi attuali per i Comuni di Parma e Reggio Emilia. “Mi Muovo in bici”, che si prevede **sarà attivato in buona parte dei comuni aderenti entro l'autunno 2012**, rappresenta un ulteriore passo avanti rispetto all'obiettivo finale

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



Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

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

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. A ottobre 2011 sono trascorsi dieci anni dal trasferimento di una rilevante porzione della rete stradale statale dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna (si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**), con la

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

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

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

Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

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

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

Nel periodo 2002-2010 questo strumento ha consentito di realizzare opere per **circa 735 milioni di euro**, tuttavia si deve evidenziare che le varie manovre finanziarie statali che si sono succedute dalla metà del 2010 a tutto il 2011, per far fronte alla grave crisi economica che stiamo attraversando, hanno di fatto cancellato le cosiddette "Bassanini",

obbligando le Regioni ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che non consente di ipotizzare, almeno nel breve periodo, la possibilità di nuovi stanziamenti per rispondere alle esigenze infrastrutturali che ancora permangono sul territorio.



Il settore stradale in cifre

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



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



In Emilia-Romagna **2.000 km di strade trasferite dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna;** 1.000 km rimasti di competenza statale



Circa **125 milioni di euro** di risorse regionali destinate alle Province per interventi di **manutenzione straordinaria;** quasi **21 milioni di euro** per la sistemazione di strade a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi;** **oltre 31 milioni di euro** di finanziamenti regionali per la **viabilità comunale**

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



1.168.989.752 transiti rilevati da gennaio a dicembre 2011



Rete stradale dell'ANAS: oltre 950 milioni di euro di opere ancora da realizzare del Programma 2007-2011; nel 2011, 14 interventi gestiti da ANAS, di cui 2 conclusi e 3 in fase di progettazione



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



Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP (Documento Unico di Programmazione approvato dalla Regione nel 2008): **500 interventi previsti,** di cui 330 finanziati con risorse DUP, 164 con risorse FAS regionali. Le intese oscillano **tra i 55 e i 90 milioni di euro,** ad eccezione della Provincia di Bologna che vede un valore complessivo superiore

Rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna: circa 729 km di estensione; 5 società concessionarie; 3 superstrade; circa 11 miliardi di euro di investimenti previsti da parte delle concessionarie autostradali



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 1.158.720.000 euro



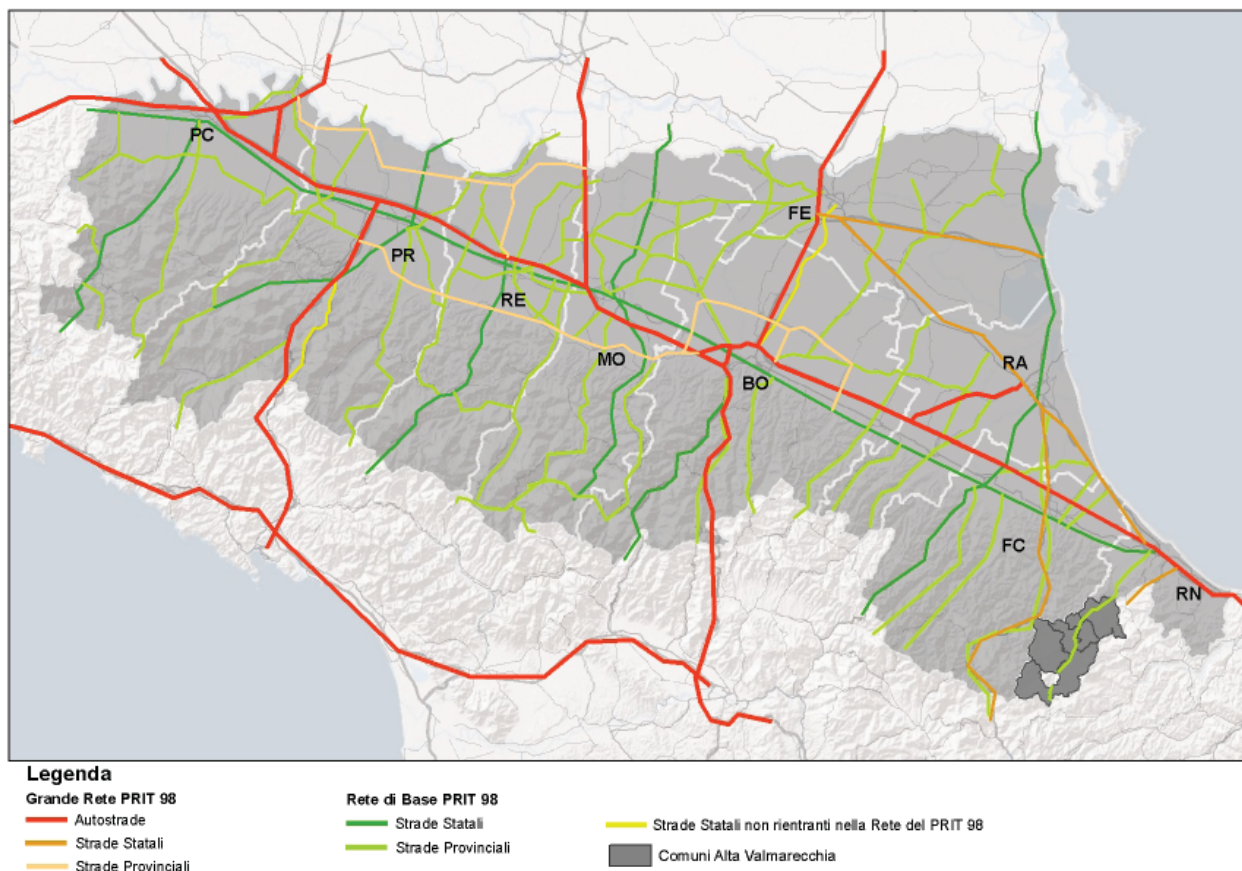
La conoscenza della rete stradale

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

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



La rete stradale della regione Emilia-Romagna



L'organizzazione del SIV ha tra i suoi scopi principali la semplificazione, il riordino, la messa a sistema, l'aggiornamento e l'innovazione tecnica delle informazioni riguardanti la **rete stradale ex-**

traurbana. 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, 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 stata realizzata anche l'applicazione web "**ARS online**" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>), che consente il costante aggiornamento dei dati senza la necessità di ulteriori atti regionali. È stata realizzata anche l'applicazione per mobile, denominata ER-ARS ed è scaricabile gratuitamente dal catalogo Apple Store

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

Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico: è composto dai dati rilevati da **278 postazioni fisse** situate lungo la principale viabilità regionale, che, alimentate da pannelli solari, sono attive 24 ore al giorno, inviando i dati al centro di raccolta regionale a intervalli di 15 minuti. È in funzione dall'autunno 2008. Nel 2011 sono state attivate 4 nuove postazioni in provincia di Ferrara; sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "Flussi online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>)

Dati di incidentalità: attività di monitoraggio dell'incidentalità stradale e gestione dei dati e dei rapporti con l'Istat e le Forze dell'Ordine. Per migliorare la gestione, l'affidabilità e la tempestività dei dati la Regione ha predisposto il **progetto Mister**

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



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

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

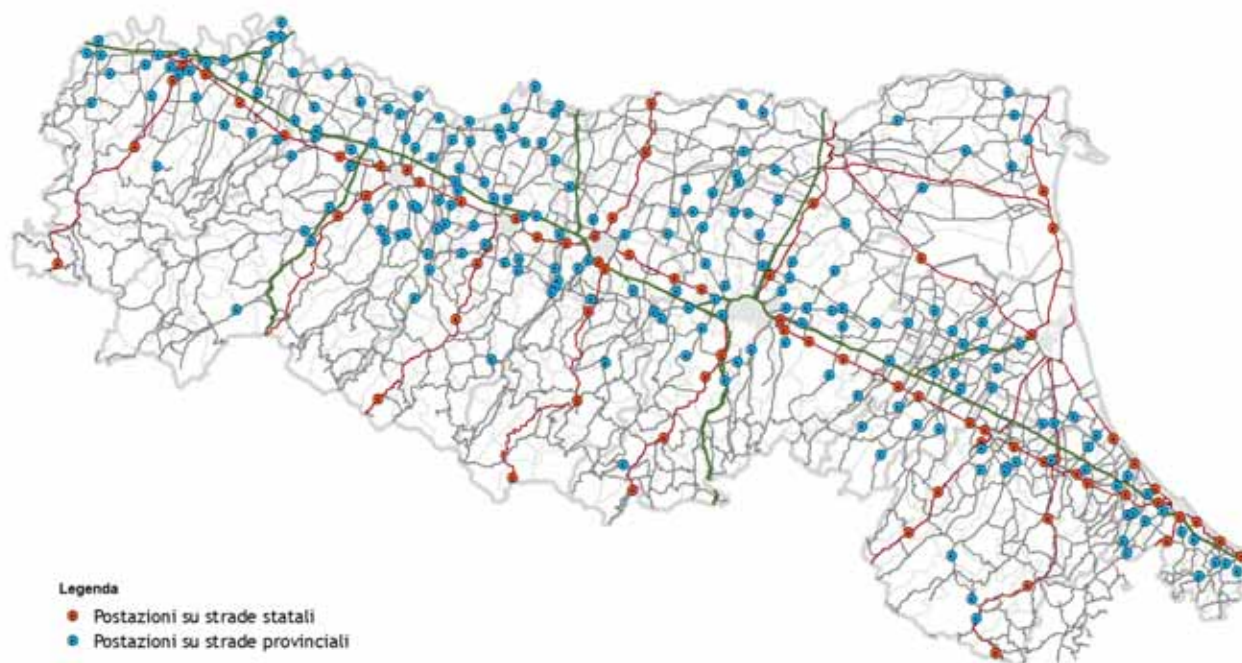


Trasporti eccezionali: insieme di informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili; è associato all'ARS ed è composto da un numero rilevante di informazioni geometriche e di limiti di altezza e larghezza, sia su base cartografica che informatica

Una delle componenti principali del SIV è la **rilevazione e il monitoraggio informatizzato dei flussi di traffico**, realizzato con l'obiettivo di creare un sistema su scala regionale per il controllo continuo del traffico veicolare grazie all'**installazione su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna di 278 postazioni fisse per la raccolta dei dati**. Le postazioni, alimentate da pannelli solari e attive 24 ore al giorno, inviano i dati a intervalli di 15 minuti al centro di raccolta dati regionale.



Mappa della distribuzione delle postazioni



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

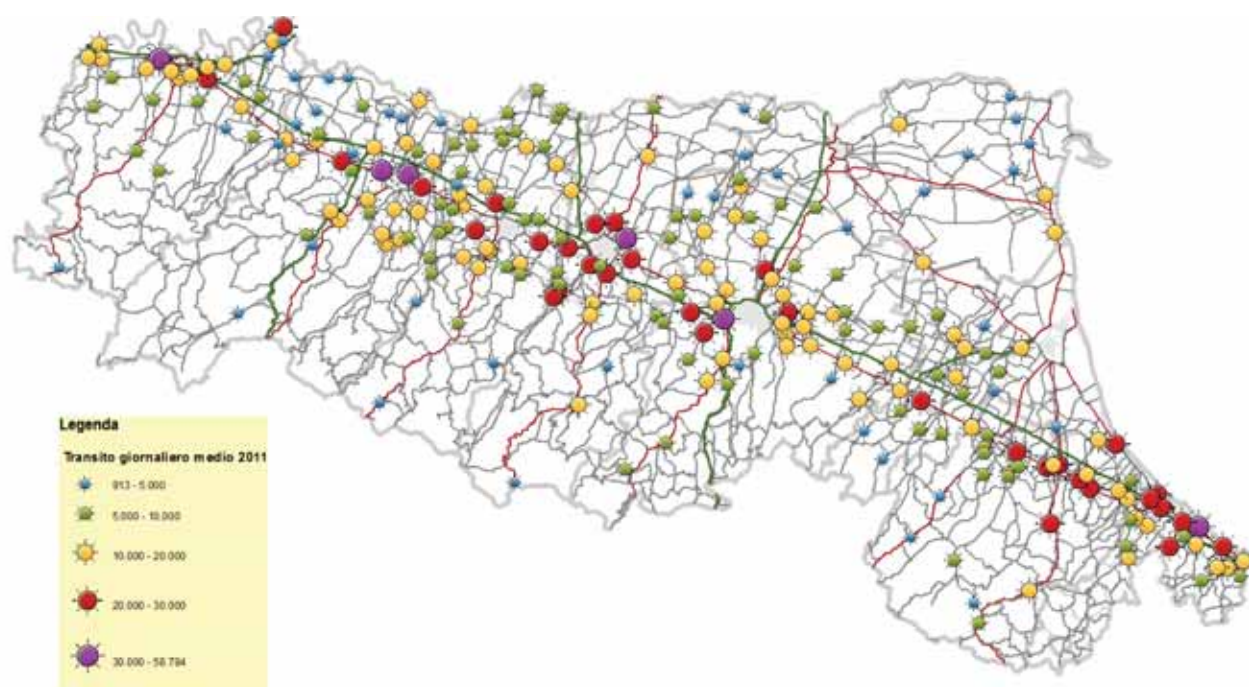
I valori più alti di traffico giornaliero medio nelle province dell'Emilia-Romagna
(2009-2010-2011)

Postazione	Tipologia sensori	Provincia	N. corsie	KM	Tratto	2009	2010	2011	Confronto % 2009-2011
152	U	BO	4	41+621	SP 569 tra Innesto Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	57.514	58.420	58.784	2,2
636	U	PR	4	3+050	SS9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R	49.138	51.420	50.361	2,4
129	U	PR	4	10+100	SS9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)	35.588	34.123	38.263	7,0
149	U	MO	2	4+900	SP 255R tra Modena e Navicello	30.430	31.188	31.514	3,4
122	U	PC	2	184+000	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	30.337	31.038	31.469	3,6
184	U	RN	3	208+322	SS16 tra Riccione e Rimini	30.899	31.568	31.303	1,3
454	U	RN	4	0+470	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini	30.264	30.791	29.928	-1,1
186	U	RN	2	195 + 660	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.518	28.827	29.740	4,1
25	U	PR	2	198+100	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.411	28.872	28.854	1,5
148	U	MO	2	143 +250	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.728	28.620	28.102	1,3
244	U	BO	2	32+935	SP 569 tra Pragatto e Innesto Variante Ponte Ronca	26.611	27.014	27.393	2,9
188	U	RN	4	3+300	SS9 tra Rimini e Santa Giustina	25.094	26.629	27.014	7,1
321	U	MO	4	16+000	SP 467R var. fra SP 486R e confine provinciale	22.594	24.574	27.488	17,8
174	U	FC	2	42 bis+570	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.353	25.652	25.758	5,5
349	U	FC	2	179+650	SS16 tra Cervia e Cesenatico	22.605	25.643	24.916	9,3
29	U	MO	2	159+850	SS9 tra Modena e Rubiera	24.235	24.433	24.707	1,9
140	U	RE	2	167+300	SS9 tra Masone e Rubiera	23.798	24.045	24.296	2,0
351	U	RN	4	7+300	SS72 tra Rimini e San Marino	25.176	24.526	24.219	-4,0
239	U	RE	2	19+900	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	21.925	23.028	23.985	8,6
258	U	FC	2	34+570	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.075	23.628	23.665	2,5
175	U	FC	4	226+380	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate	20.435	22.639	23.641	13,6
328	U	MO	2	6+900	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.262	23.161	23.559	5,5
333	U	RA	2	66+740	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.257	22.846	22.940	3,0
221	U	PR	2	217 +000	SS9 tra Fidenza e A15	20.904	21.715	22.126	5,5
127	U	PC	2	254+770	SS9 tra Piacenza e Pontenure	21.647	21.805	21.931	1,3
143	U	RE	2	2+700	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	20.724	19.394	21.416	3,2
391	U	PC	2	216+000	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	21.110	21.703	21.507	1,8
215	U	BO	2	15+764	SP 3 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	20.530	21.194	21.495	4,5
352	U	RN	2	1+550	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	20.659	21.278	21.385	3,4
344	U	FC	4	211+700	E45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.355	20.647	21.110	3,6
150	U	MO	2	191+439	SS12 tra Modena e Bastiglia	20.505	20.987	20.819	1,5

Postazione	Tipologia sensori	Provincia	N. corsie	KM	Tratto	2009	2010	2011	Confronto % 2009-2011
263	U	RN	2	216+620	SS16 tra Riccione e Misano Adriatico (tratto di competenza comunale)	18.622	19.346	20.639	9,8
130	U	PR	2	107+597	SS62 tra Parma e Collecchio	19.666	20.109	20.511	4,1
151	U	MO	2	59+900	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.538	20.034	20.402	4,2
156	U	BO	2	7+560	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.378	20.219	20.228	-0,7
280	U	BO	2	8+310	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.997	20.234	20.166	0,8
137	U	RE	2	3+600	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	20.210	20.254	20.087	-0,6
146	U	MO	2	172+230	SS12 tra Montale e Modena	19.696	20.003	20.080	1,9
132	U	PR	2	7+000	SP 513R tra Parma e Pilastrello	17.030	19.272	19.932	14,6
638	U	RE	2	187+300	SS9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	19.585	20.073	19.787	1,0
125	U	PC	2	2+000	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	18.710	19.496	19.703	5,0
134	U	PR	2	8+500	SP 343R tra Parma e San Polo	19.729	18.826	19.515	-1,1
282	U	BO	2	124+130	SS9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	18.612	18.962	19.445	4,3
131	U	PR	2	8+050	SP 665R tra Parma e Corcagnano	18.925	19.442	19.390	2,4
255	U	BO	2	87+460	SS9 tra Castel San Pietro e Imola	19.507	19.791	19.181	-1,7
182	U	RN	2	84+750	SP 258R tra Rimini e A14	19.166	19.491	19.098	-0,4
147	U	MO	2	9+100	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	17.319	15.256	17.841	2,9
157	U	BO	2	2+395	SP 5 tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	17.293	17.898	17.720	2,4
654	A	RA	2	10+400	SP7 dal bivio SSPP 32/33ter alla SS16	18.978	16.693	17.460	-8,7
161	U	BO	2	28+904	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	16.304	16.789	17.077	4,5
651	A	RA	2	72+900	SS9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	15.489	16.906	16.928	8,5
162	U	MO	2	130+800	SS9 località Cavazzona	16.004	16.245	16.875	5,2
262	U	FC	2	12+550	SS9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.220	16.715	16.822	3,6
612	U	PR	2	16+200	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	15.804	16.306	16.607	4,8
123	U	PC	2	0+500	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	15.893	16.323	16.569	4,1
133	U	PR	2	126+000	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	16.295	16.838	16.515	1,3
128	A	PC	2	193+800	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	15.419	16.126	16.204	4,8
219	U	PC	2	244+270	SS9 tra Fiorezuola d'Arda e Pontenure	15.653	15.848	16.012	2,2
155	U	BO	2	102+747	SS9 tra San Lazzaro e Idice	16.824	16.205	15.815	-6,4
126	U	PC	2	1+000	SP 6 tra Piacenza (Tg Sud) e bivio SP 42/ ponte fiume Nure in loc. San Giorgio Piacentino	15.495	15.680	15.691	1,2
254	U	BO	2	96+450	SS9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.229	16.099	15.682	-3,5
288	U	BO	2	11+319	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	14.955	15.315	15.561	3,9
139	U	RE	2	5+250	SP 467R tra Fogliano e loc. Pratissolo (c/o Scandiano)	15.171	15.294	15.348	1,2
397	U	PR	2	2+500	SP 12 fra Casello A1 e Fidenza	14.113	15.092	15.149	6,8



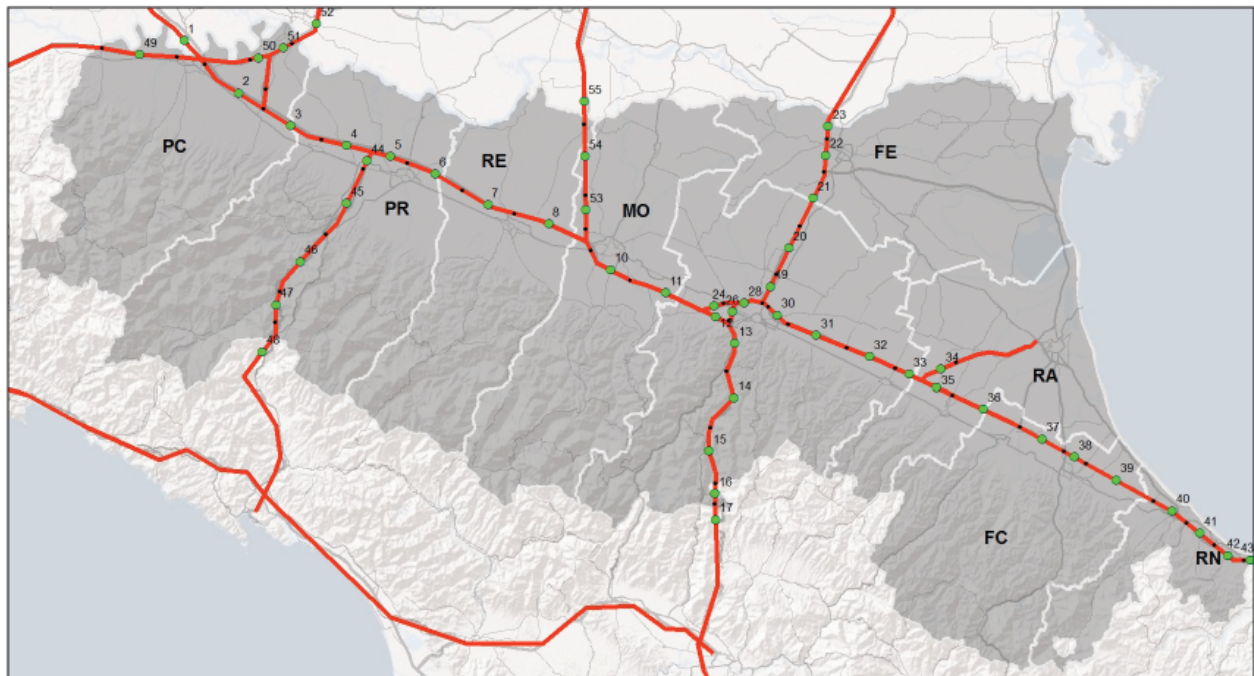
Transito giornaliero medio per postazione
(Gennaio 2011-Dicembre 2011)



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 e sono riferiti all'autunno 2011. In particolare i flussi sull'A1, A13 e A14 sono ricavati direttamente dai transiti sulle tratte elementari; i flussi sull'A15, A21 e A22 derivano dall'elaborazione dei dati alle stazioni di ingresso/uscita (caselli) e dalle matrici origine/destinazione.



Indicazione tratti conteggi flussi autostradali



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2011 - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali



Flussi autostradali - Tratte elementari

(Confronto 2008-2011)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2011i					Flussi 2008		Variazione % 2011-2008 flussi totali	Variazione % 2011-2008 Flussi pesanti
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti	% dir Nord	% dir Sud	Flusso totale	Veicoli pesanti		
A1	1	Piacenza Nord - N. A1/Complanare KM 55	73.541	23.665	32%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	2	All.A1/A21 - Fiorenzuola	87.635	30.578	35%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	3	Fiorenzuola - Fidenza Salsomaggiore T.	83.712	28.947	35%	50%	50%	93.702	36.763	-11%	-21%
A1	4	Fidenza Salsomaggiore T. - All. A1/A15	84.363	28.844	34%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	5	All. A1/A15 - Parma	79.472	27.676	35%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	6	Parma - Canossa Campegine	79.670	27.879	35%	50%	50%	85.138	32.203	-6%	-13%
A1	7	Canossa Campegine - R. Emilia	81.828	28.025	34%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	8	Reggio Emilia - All. A1/A22	82.842	27.894	34%	50%	50%	87.814	32.492	-6%	-14%
A1	10	Modena Nord - Modena Sud	99.485	35.113	35%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	11	Modena Sud - All. A1/A14 N.	107.732	36.291	34%	50%	50%	119.001	43.369	-9%	-16%
A1	12	All. A1/A14 N. - All.A1/RAC.CAS.	34.761	12.142	35%	49%	51%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	13	All.A1/RAC.CAS. - Sasso Marconi	58.180	21.415	37%	50%	50%	64.248	25.549	-9%	-16%
A1	14	Sasso Marconi - Rioveggio	52.054	20.138	39%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	15	Rioveggio - Pian del Voglio	49.836	19.861	40%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	16	Pian del Voglio - Roncobilaccio	49.340	19.764	40%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A1	17	Roncobilaccio-Barberino	49.248	19.660	40%	50%	50%	53.128	23.520	-7%	-16%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2011					Flussi 2008		Variazione % 2011-2008 flussi totali	Variazione % 2011-2008 Flussi pesanti
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti	% dir Nord	% dir Sud	Flusso totale	Veicoli pesanti		
A13	19	Bologna Arcoveggio - Bologna Interporto	62.259	18.452	30%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A13	20	Bologna Interporto - Altedo	55.768	16.412	29%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A13	21	Alteto - Ferrara Sud	52.764	16.076	30%	50%	50%	51.322	17.278	3%	-7%
A13	22	Ferrara Sud - Ferrara NORD	46.665	16.897	36%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A13	23	Ferrara NORD - Occhiobello	47.158	16.707	35%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	24	All. A1/A14 N. - Bologna B.Panigale	73.112	24.186	33%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	26	All.A1/RAC. CAS. - Bologna Casalecchio	40.225	11.500	29%	49%	51%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	28	All. A14 / RAC.CAS - All. A14 / A13	86.625	29.593	34%	49%	51%	92.159	34.406	-6%	-14%
A14	30	Bologna Fiera - Bologna S. Lazzaro	71.731	24.076	34%	51%	49%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	31	Bologna S. Lazzaro - Castel S. Pietro	90.965	27.264	30%	51%	49%	98.007	31.888	-7%	-15%
A14	32	Castel S. Pietro - Imola	88.746	27.160	31%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	33	Imola - All. A14 / DIR. RA	83.554	25.889	31%	50%	50%	88.667	29.493	-6%	-12%
A14 dir	34	All. A14 / DIR. RA - Ravenna	16.422	5.122	31%	51%	49%	18.898	5.974	-13%	-14%
A14	35	All. A14 / DIR. RA - Faenza	69.665	21.540	31%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	36	Faenza-Forlì	67.688	21.360	32%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	37	Forlì - Cesena Nord	66.800	20.493	31%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	38	Cesena Nord - Cesena	59.059	18.294	31%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	39	Cesena - Rimini Nord	57.987	18.108	31%	50%	50%	64.300	21.402	-10%	-15%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elettromentare	Flussi 2011i					Flussi 2008		Variazione % 2011- 2008 flussi totali	Variazione % 2011- 2008 Flussi pesanti
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pe- santi	% dir Nord	% dir Sud	Flusso totale	Veicoli pesanti		
A14	40	Rimini Nord – Rimini Sud	56.735	18.438	32%	50%	50%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	41	Rimini Sud – Riccione	57.816	18.739	32%	51%	49%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	42	Riccione – Cattolica	53.329	17.927	34%	51%	49%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A14	43	Cattolica – Pesaro Urbino	45.288	16.594	37%	51%	49%	51.418	20.663	-12%	-20%
A15	44	Parma Ovest – All. A1	21.822	8.792	37%	48%	52%	24.118	9.717	-10%	-10%
A15	45	Fornovo – Parma Ovest	19.964	7.670	38%	49%	51%	21.994	9.215	-9%	-17%
A15	46	Borgotaro – Fornovo	19.121	7.152	37%	49%	51%	20.922	8.631	-9%	-17%
A15	47	Berceto – Borgotaro	18.197	7.038	39%	49%	51%	19.662	8.318	-7%	-15%
A15	48	Pontremoli – Berceto	17.947	7.033	39%	49%	51%	19.427	8.297	-8%	-15%
A21	49	Castel S. Giovanni – Piacenza Ovest	35.214	10.748	32%	49%	51%	38.803	10.220	-9%	5%
A21	50	Caorso - All. A21 DIR. Fiorenzuola	22.664	8.320	32%	51%	49%	24.635	8.622	-8%	-3%
A21	51	All. A21 DIR. Fiorenzuola – Castelvetro Piacentino	40.343	14.388	31%	51%	49%	43.851	14.909	-8%	-4%
A21	52	Castelvetro Piacentino – Cremona	38.377	14.491	33%	51%	49%	41.714	15.017	-8%	-4%
A22	53	Campogalliano – Carpi	42.683	11.918	26%	50%	50%	45.803	13.390	-7%	-11%
A22	54	Carpi – Reggiolo	38.345	11.143	27%	50%	50%	41.281	12.599	-7%	-12%
A22	55	Reggiolo – Pegognana	37.539	10.961	27%	50%	50%	40.951	12.411	-8%	-12%



L'Autostrada regionale Cispadana

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

Il tracciato di quest'opera percorrerà in modo trasversale, con direzione ovest-est, il **quadrante nord-orientale della pianura emiliana, attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tredici i comuni interessati:** Reggiolo e Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara.

La Cispadana è stata prevista negli strumenti di pianificazione regionale per rispondere a un'esigenza di **razionalizzazione della rete** al servizio del territorio attraversato, ma anche come **elemento di connessione tra i principali itinerari nord-sud del Paese:** l'infrastruttura intercetta infatti le direttrici dell'A1/Autocisa, dell'Autobrennero, dell'A13/E55 e, attraverso quest'ultima, dell'E45/A14. Può essere considerata perciò come un'alternativa all'asse centrale del corridoio via Emilia (A1/A14).

Caratteristiche del progetto

- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel

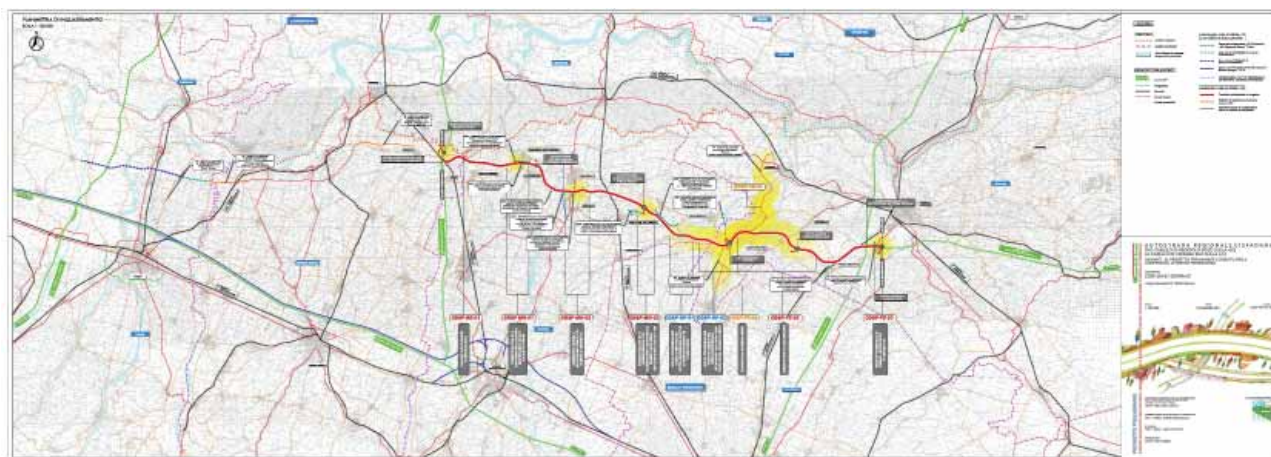


comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13 Bologna-Padova);

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

L'investimento

Oltre 1 miliardo e 150 milioni di euro, di cui quasi un miliardo a carico di privati e 179,7 milioni da parte della Regione che, visto il consistente impegno finanziario richiesto per quest'opera, ha deciso di fare ricorso al "project financing".



A che punto è il progetto

Nel 2006 la Regione ha elaborato uno studio di fattibilità con il quale ha proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla **programmazione dell'Autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il ricorso al capitale privato con partecipazione finanziaria pubblica (*project financing*). Seguendo il lungo iter di programmazione e affidamento di quest'opera, all'inizio del 2010 la Regione ha completato la **procedura di gara**, che si è conclusa con l'aggiudicazione della concessione (con un'offerta che prevede una **partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori pari a 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo) all'**ATI Autostrada del Brennero** (mandataria), cui è subentrata la società di progetto **Autostrada Regionale Cispadana** (che realizzerà e gestirà l'infrastruttura), con la quale a fine novembre 2010 è stata firmata una **convenzione di concessione**.

Il 28 gennaio 2011 si è aperta la **Conferenza dei servizi sul progetto preliminare**, da cui prende avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali.

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

La Regione ha richiesto al **Concessionario di integrare il progetto preliminare** rispetto alle prescrizioni tecniche emerse in sede di Conferenza di servizi, ritenendole non rinviabili al successivo livello di progettazione. Le **varianti richieste** riguardano, in particolare, l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e il miglioramento dell'accessibilità dell'area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento (con lo studio di una soluzione più a sud che presenta un impatto decisamente inferiore rispetto alla soluzione prevista nel progetto preliminare) e della variante in comune di Sant'Agostino.

In seguito, **il 19 dicembre 2011 la Giunta regionale ha approvato il progetto preliminare nella versione coordinata**, così come integrato dal Concessionario. Dopo quest'approvazione, la Regione ha chiesto al Concessionario di **procedere all'elaborazione del progetto definitivo, da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA)** da parte del Ministero dell'Ambiente.



Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

Il primo **Programma regionale di interventi sulla viabilità** è stato approvato a dicembre 2001, anno in cui è stato formalizzato il trasferimento al demanio provinciale della rete delle strade ex statali. A questo primo Programma, che copriva il triennio 2002-2004, sono seguiti una serie di aggiornamenti che hanno ridefinito e integrato gli interventi programmati. L'ultimo Programma è stato approvato dall'Assemblea legislativa a luglio 2008 e copre il triennio 2008-2010.

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

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

In particolare dal 2002 al 2010 a valere sul Fondo Unico sono stati stanziati **circa 400 milioni di euro di provenienza statale e circa 106 milioni di finanziamento diretto della Regione**. Successivamente, come già accennato, non è stato possibile



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

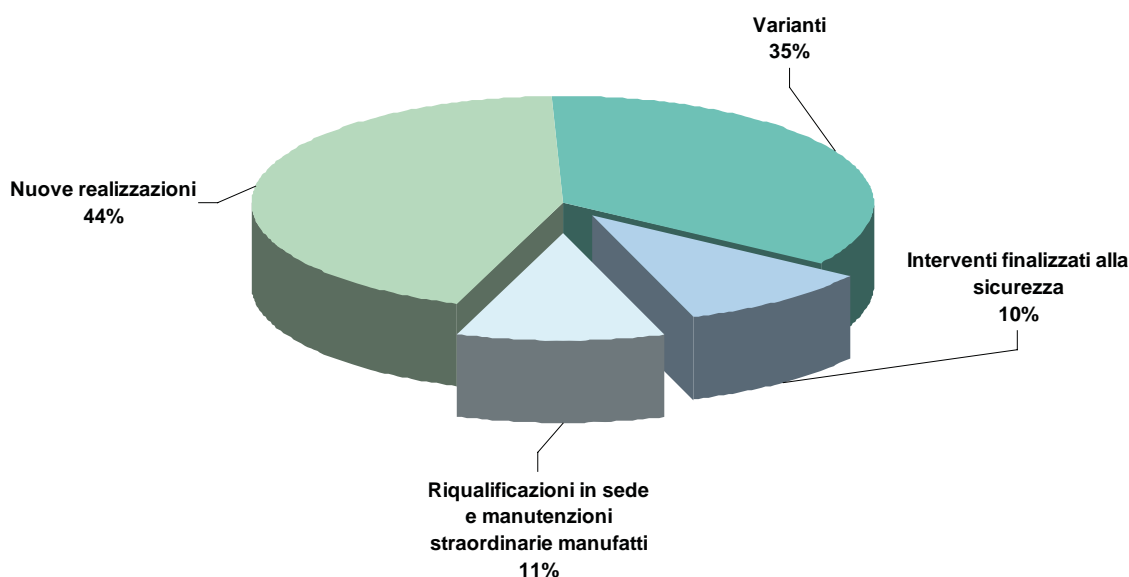
Guardando invece al dettaglio dei finanziamenti assegnati, nello stesso intervallo di tempo, **raggruppati per sistema nel quale ricadono le opere e per tipologia di opera**, emerge questo quadro:

Interventi finanziati per sistemi viari e ambiti di intervento

(2002-2010 - Importi in euro)

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

Tipologia degli interventi finanziati (2002-2010)



Sono stati finanziati **interventi di riqualificazione in sede e di messa in sicurezza della rete esistente**, corrispondenti al 21% del costo complessivo delle opere. Una quota rilevante del valore complessivo degli interventi (**circa il 35%**) è stata destinata alla **realizzazione di varianti a centri abitati**, sempre nella logica di fluidificare il traffico sulla rete stradale esistente.

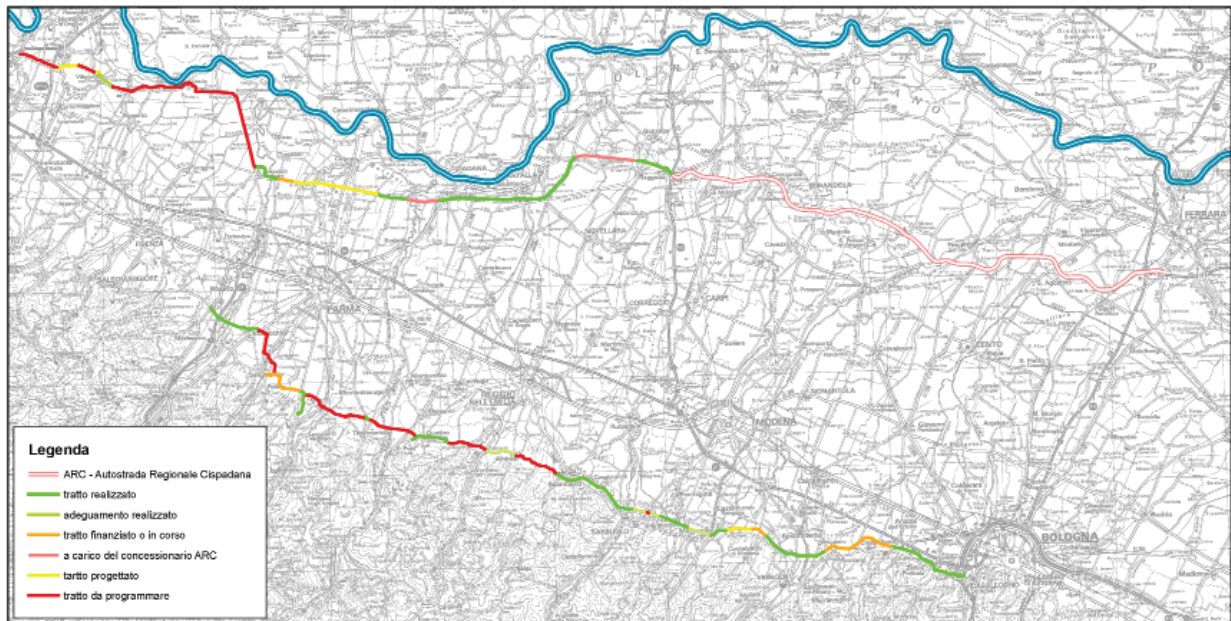
Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stata destinata circa la metà dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di **tronchi di**

Pedemontana e Cispadana. Per quest'ultima si fa riferimento al tratto di viabilità ordinaria posto in continuità con quello autostradale fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo illustrato in precedenza, cioè il tracciato nelle province di Reggio E., Parma e Piacenza, dove è necessario ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province e che alcuni lotti sono in fase di progettazione e previsti nella programmazione regionale.



Per quanto riguarda la **Pedemontana**, è stato completato il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena, mentre si sta procedendo al finanziamento di altri tratti, partendo dalle situazioni principali di criticità territoriale, in provincia di Reggio Emilia e di Parma.

La Regione monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2011, sono stati gestiti con il **programma Mercurio**, con il quale si aggiornano le informazioni sullo stato dei lavori in corso.



Da questo quadro emerge una **grande capacità programmatoria, progettuale e attuativa delle Province dell'Emilia-Romagna**, che, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata per far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per l'attuazione di un **volume consistente di opere**. Inoltre la maggiore vicinanza alle problematiche del territorio ha consentito tra l'altro di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, ma attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e al contenimento dell'impatto sull'ambiente.

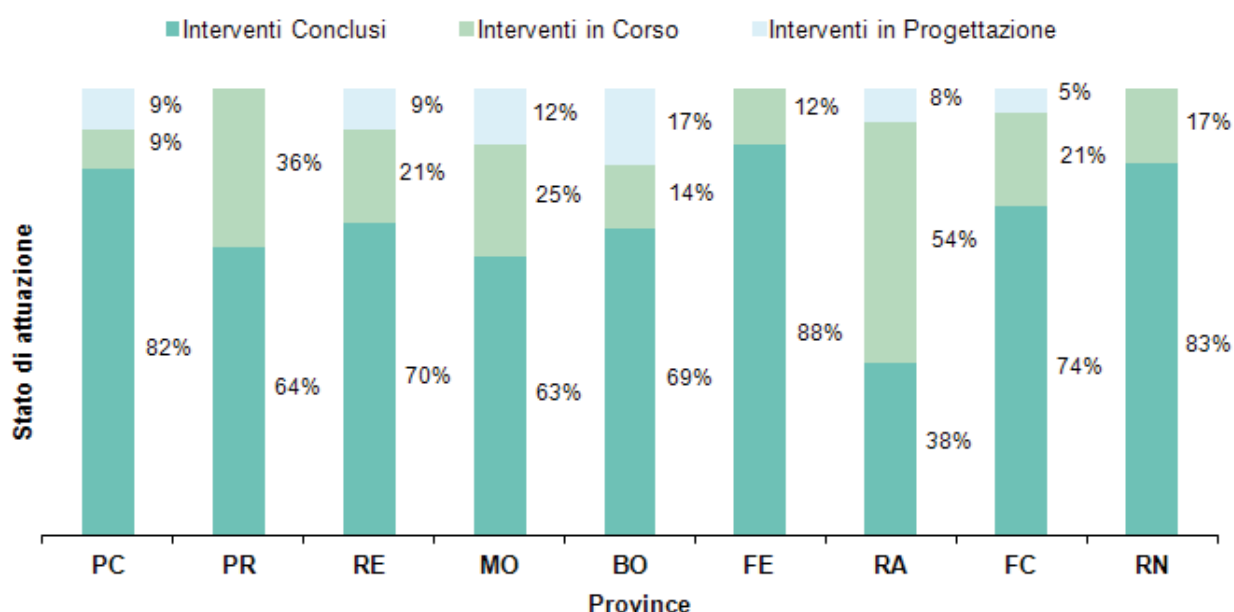
Questi dati, inviati dai soggetti attuatori, da poco tempo possono essere aggiornati dagli stessi direttamente via web.

Sono **161 gli interventi finanziati dal 2002 al 2010**, di cui 111 conclusi, 36 in corso di realizzazione e 14 in fase di progettazione o ancora da avviare.



Stato di attuazione degli interventi TRIRER per provincia

(2002-2011)



milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria, relativi soprattutto a pavimentazioni, opere d'arte, segnaletica, barriere, pertinenze stradali e altre piccole varianti. A partire dal 2007 è stata stabilita la quota di **5.200 euro al km**, ma nei primi mesi del 2011 le Province hanno fatto presente alla Regione che le risorse erogate non erano sufficienti, evidenziando le condizioni manutentive precarie delle strade di loro competenza, dovute sia a fenomeni meteorologici particolarmente consistenti degli ultimi anni, sia allo stato di dissesto delle strade trasferite dall'ANAS. Per questo la Regione ha deciso di finanziare una **quota di contributi integrativi per il 2011**, finalizzata proprio alla sistemazione e alla manutenzione della rete viaria.

Nell'ambito dei 111 interventi già conclusi è stato osservato che **la media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori si è notevolmente ridotta**, passando da una media di circa quattro anni per gli interventi finanziati nel 2002 a una media di 966 giorni (circa due anni e mezzo) per quelli finanziati nel 2007 (gli interventi finanziati nel 2009 e nel 2010 sono per la maggior parte in corso). La Regione ha destinato alle Province **oltre 125**



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

(2011 - Importi in euro)

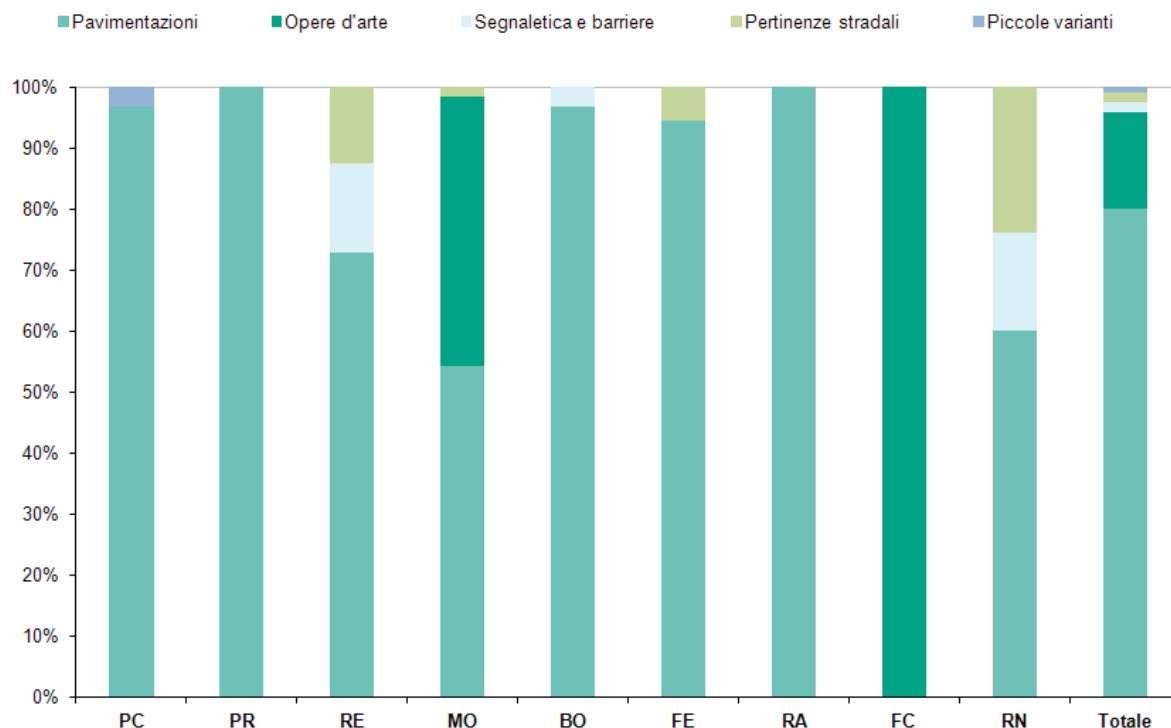
Provincia	Estesa km	2011	2011 quota integrativa
Bologna	304	1.580.800,00	2.716.169,21
Ferrara	139	722.800,00	1.241.932,63
Forlì-Cesena	227	1.309.000,00	2.028.192,14
Modena	301	1.565.200,00	2.689.364,90
Parma	325	1.690.000,00	2.903.799,32
Piacenza	245	1.274.000,00	2.189.017,95
Ravenna	160	832.000,00	1.429.562,74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

L'analisi dei **dati disponibili al 31/12/2011** (riferiti agli interventi di manutenzione straordinaria effettuati nell'anno 2010) evidenzia come, nei diversi ambiti provinciali, ad eccezione della Provincia di Forlì-Cesena, che ha svolto esclusivamente manutenzione di opere d'arte, le restanti Province abbiano eseguito **in prevalenza lavori di pavimentazione**.

Nel corso del 2011 le Amministrazioni provinciali hanno chiesto alla Regione un sostegno finanziario anche per lavori di manutenzione straordinaria sulla restante rete provinciale, anche se non definita di interesse regionale, richiesta che è stata recepita con una modifica alla L.R. 3/99 (apportata con L.R. 20/2011).



Tipologie di interventi di manutenzione straordinaria ripartiti per provincia (2011)



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

Tra il 2002 e il 2011 è stato erogato un importo pari a **quasi 21 milioni di euro di contributi alle Province**.

Infine la Regione, nell'ambito del Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, ha previsto la possibilità di stipulare convenzioni con Enti locali e/o privati allo scopo di favo-

rire e sostenere il completamento dei lavori avviati da ANAS su strade trasferite alle Province e garantire tempestività nella realizzazione di opere sulla rete di interesse regionale per le quali privati o operatori economici rendano disponibili cofinanziamenti: dal 2002 al 2011 sono state approvate **8 convenzioni**, per un importo di **circa 30 milioni di euro di contributi regionali a favore di interventi su strade di interesse regionale**.



Con la stipula nel 2000 dell'Intesa Istituzionale di Programma, uno strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale, il Governo e la Regione hanno definito dei **piani pluriennali di intervento**, nei diversi settori, dettagliati in seguito con accordi specifici.

Per il settore stradale è stato sottoscritto l'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie e successivi Accordi integrativi**, con la finalità di assicurare la **migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti e con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune.

Questi Accordi individuano alcuni interventi riconducibili al **sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero - A22 e AutoCisa - A15, bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo) e ad alcune **ulteriori infrastrutture statali, ma di interesse strategico anche per la Regione** (Corridoio Adriatico E55 - SS16, SS9 Emilia e nodo di Piacenza, attraversamenti appenninici ed E45, sistema Cispadano, sistema Pedemontano). Queste intese effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

Le **risorse finanziarie messe in gioco complessivamente da questi Accordi nel settore stradale**



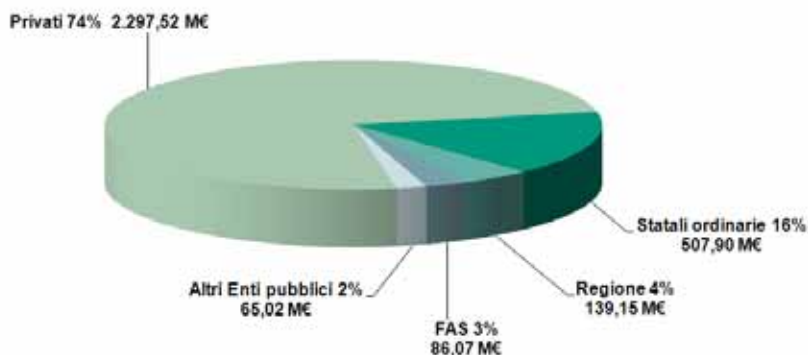
ammontano a oltre 3 miliardi di euro.

Predominanti sono le fonti finanziarie private, derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade per l'Italia (74%) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi. A seguire la partecipazione di fonti FAS (3%), regionali (4%), di altri enti pubblici (2%) e di risorse ordinarie statali (16%), determinate in particolare dai finanziamenti ANAS.

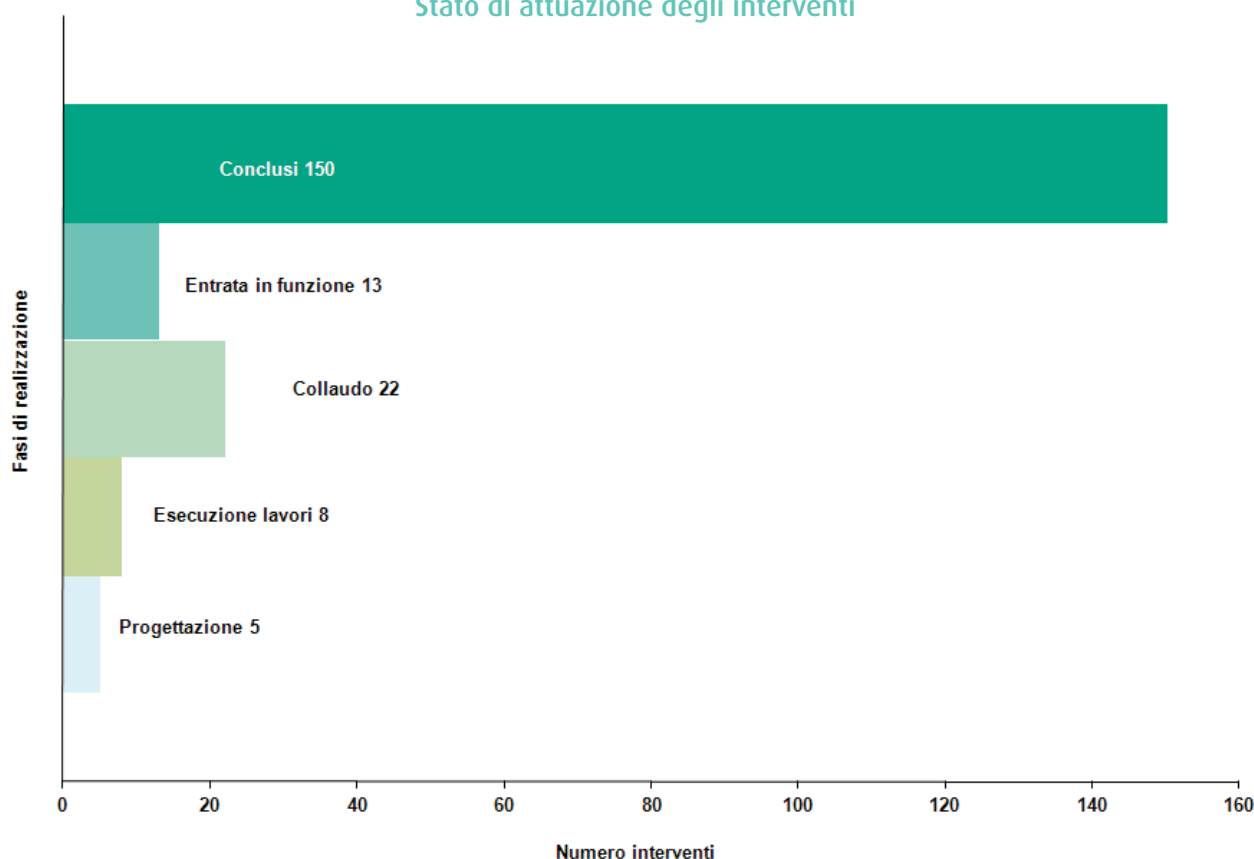
Si riporta lo **stato di attuazione del totale degli interventi (pari a 198) inseriti negli Accordi di Programma Quadro**: quelli **conclusi rappresentano il 76% circa del totale** (per un importo complessivo pari 897,33 milioni di euro), gli interventi

che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 17,5% (per un importo complessivo pari a circa 1.500 Me) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono il 4% circa (per un importo complessivo pari a circa 590 Me). Infine si trovano ancora in fase di progettazione il 2,5% (per un importo complessivo pari a 100 Me).

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



Stato di attuazione degli interventi



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

Ad oggi complessivamente le Intese sottoscritte comprendono **500 interventi**, 330 finanziati con risorse DUP, 164 di questi sono relativi agli Obiettivi 9 e 10 finanziati con risorse FAS regionali.

Con l'obiettivo 9 si prevede di valorizzare i potenziali territoriali e consolidare le aree ex obiettivo 2; con l'obiettivo 10 si prevede di promuovere la competitività, la qualità e l'attrattività delle città. La scelta della Regione Emilia-Romagna è stata dunque quella di evidenziare il carattere di addizionalità, complementarità e concentrazione degli

interventi finanziabili con il programma FAS rispetto ad alcuni obiettivi del DUP.

Negli anni 2010 e 2011 si è data una prima attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati finanziati interventi per un costo complessivo di **circa 15,5 M€, di cui quasi 10 M€ a carico di risorse FAS regionali**, mentre la restante quota è a carico del sistema degli Enti locali.

Nel 2011, inoltre, la Regione ha concesso **2.000.000 euro per interventi di sistemazione, miglioramento e costruzione di strade di proprietà comunale** (dal 2002 al 2011 i finanziamenti per la viabilità comunale sono stati oltre 31 milioni di euro).

Tra gli interventi finanziari a carico della Regione ci sono anche i contributi **per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del PRIT, oltre che per studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione**, in attuazione dell'art. 31 della L.R. 30/98. Dal 1999 al 2011 sono stati concessi quasi 2,5 milioni di euro agli enti richiedenti, fino a un massimo del 70% del costo complessivo di ogni singolo studio o progetto, con un limite di 200 mila euro.

Gli investimenti per la rete stradale nazionale

Il Decreto legge n. 98 del 6/7/2011 (manovra finanziaria) ha previsto il riordino dell'ANAS SpA, stabilendo che a partire dall'1 gennaio 2012 fosse istituita, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con sede in Roma, l'**Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali**.

L'Agenzia svolge le **funzioni di program-**

mazione della costruzione di nuove strade statali e di nuove autostrade e di vigilanza e controllo sui concessionari autostradali. L'Agenzia tra le varie funzioni provvede inoltre: all'**approvazione dei progetti** relativi ai lavori sulla rete stradale e autostradale di interesse nazionale, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità; alla **programmazione** del progressivo miglioramento e adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica; alla **regolazione** e alle **variazioni tariffarie** per le concessioni autostradali.

Rimangono in capo ad **ANAS le funzioni di concessionario e gestore della rete, di costruzione delle strade**, incluse quelle sottoposte a pedaggio, e delle autostrade statali, e di manutenzione ordinaria e straordinaria. Dopo l'emanazione, prevista per luglio 2012, dello statuto dell'Agenzia, attualmente approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri, ci sarà un riassetto della governance pubblica in materia di strade e autostrade di interesse nazionale.

Sulle **strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS la Regione**, a tutela del proprio territorio, **svolge un ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e la Società delle strade**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella successiva di programmazione e finanzia-



mento, sia infine in quella realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso tempo il più celere completamento dei lavori. In particolare eroga contributi agli Enti locali e ad altri soggetti per studi e progettazioni di strade di interesse regionale, anche statali.

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

Il **Piano quinquennale ANAS 2007-2011**, che è l'ultimo finora approvato, presenta uno stato di attuazione molto basso visto che rispetto al totale degli investimenti previsti (1.150,60 milioni di euro), solo un lavoro risulta ultimato (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca) e sono attualmente in appalto o in corso lavori per 151,16 M€ pari a solo il 13,13% (completamento 1° lotto Variante di Mirandola, Variante SS63 all'abitato di Bocco, 4° lotto Tangenziale Est di Forlì, completamento Tangenziale Ovest di Ferrara).

Nel corso del 2011 l'ANAS ha gestito lavori, derivanti anche da piani approvati prima del 2007, per un totale di **14 interventi**, di cui 2 sono stati ultimati e conclusi (opere riguardanti la SS 45 e la SGC

E/45), 7 in corso di esecuzione (opere in fase di realizzazione lungo la SS64, il Sistema Tangenziale di Forlì, la SGC E/45, la SS 16, la SS 12, la SS 63), 2 aggiudicati, in attesa di consegna dei lavori (interventi lungo la SS 63 e sul Sistema Tangenziale di Forlì) e 3 per i quali è in corso la progettazione (opere lungo la SS 9 e la SS16).

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

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



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

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza dell'ANAS, anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS a un certo numero di società concessionarie autostradali.

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

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo sul territorio regionale della rete autostradale nazionale** (comprensivo di tre superstrade fruibili gratuitamente) ammonta a **circa 729 km**, su cui sono previsti interventi di riqualificazione/ampliamento che riguardano il 57% della rete esistente (416 km su 729).

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

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso **un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione ammontano a un **importo totale di circa 11 miliardi di euro**, importo che potrebbe salire a 12,8 miliardi di euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

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

La sicurezza stradale

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

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

Dati sull'incidentalità in Italia: 211.404 incidenti, 4.090 morti, 302.735 feriti; **in Emilia-Romagna:** 20.152 incidenti, 401 morti, 27.999 feriti (2010 - Fonte Istat)



2003-2010: programmi di attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale: finanziati complessivamente **41 interventi** (su 110 presentati) per **un contributo totale di oltre 33 milioni di euro** (su un costo complessivo di circa 86 milioni di euro); a breve saranno avviati anche il 4° e 5° programma del PNSS, con **altri 7 milioni di euro** a disposizione per interventi promossi da Comuni e Province



1992-2003: 4 bandi per la sicurezza stradale: **quasi 300 interventi finanziati e realizzati** (su oltre 600 esaminati) per un importo complessivo di **oltre 70 milioni di euro**



Progetti di educazione stradale in Emilia-Romagna: **725 scuole e 310.108 studenti** che hanno partecipato a questi progetti (anno scolastico 2010-2011)



Corsi patentino 2011: 541 scuole secondarie (1° e 2° grado); 1.537 corsi realizzati; 42.311 studenti partecipanti ai corsi

Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

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



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

(2001-2010 - Fonte Istat)

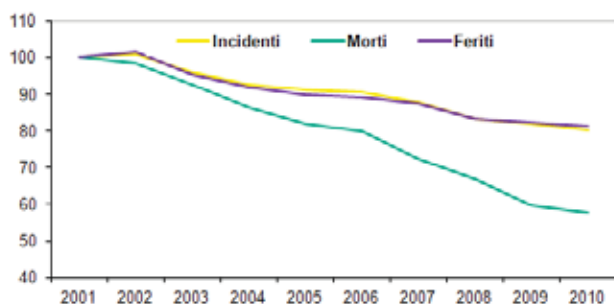
Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235
2007	230.871	23.074	5.131	531	325.850	31.815
2008	218.963	21.744	4.731	523 (*)	310.739	27.752 (*)
2009	215.405	20.411	4.237	422	307.258	28.035
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999

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



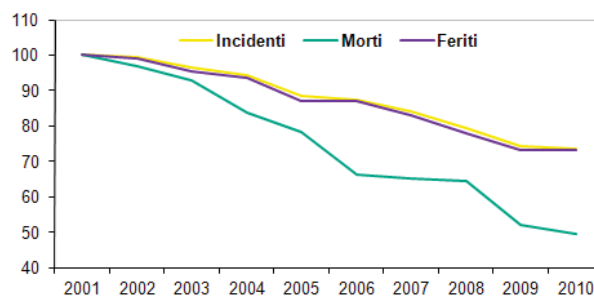
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2010; I 2001= 100 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2010; I 2001= 100 - Fonte Istat)

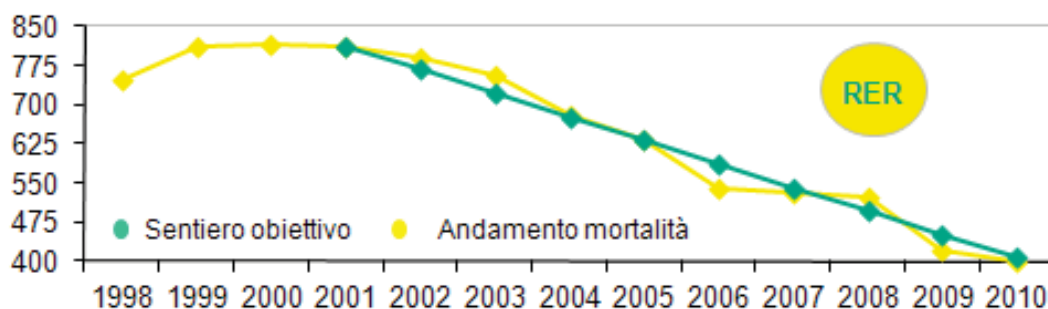


L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2010 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per gli ultimi anni, dove in Emilia-Romagna si è arrestato, fino al 2008, il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti, per poi riprendere nel corso del 2009. Nonostante ciò **nella nostra regione si è potuto**

raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione del **50% delle vittime rispetto al 2001**, passando da 813 a 401 morti nel 2010. Questo importante risultato non deve però essere considerato un punto di arrivo ma una **base per consolidare e migliorare le azioni regionali in questo settore.**

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

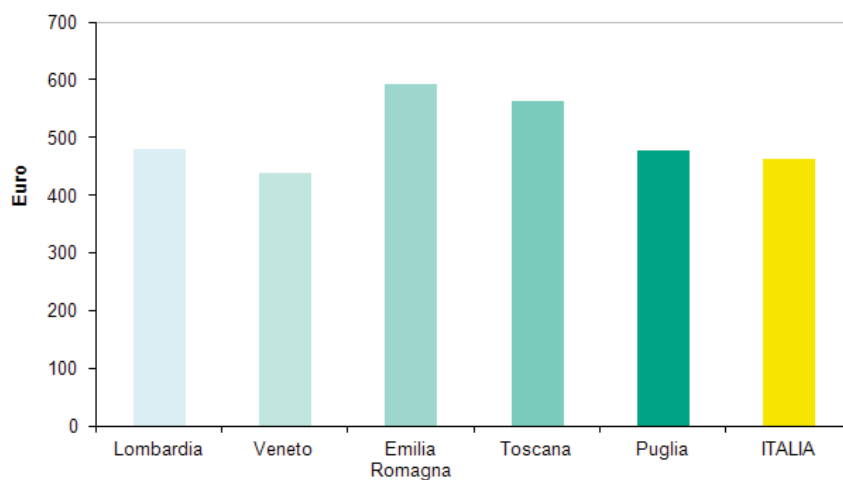
(1998-2010 - Fonte Istat)



Particolarmente interessante per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): costi sociali = numero morti x 1.394.000,00 + numero feriti x 73.600,00). Questo parametro infatti consente di confrontarsi con altre Regioni e con la media italiana, mettendo bene in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità in regione.

Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2010 - Fonte Istat)



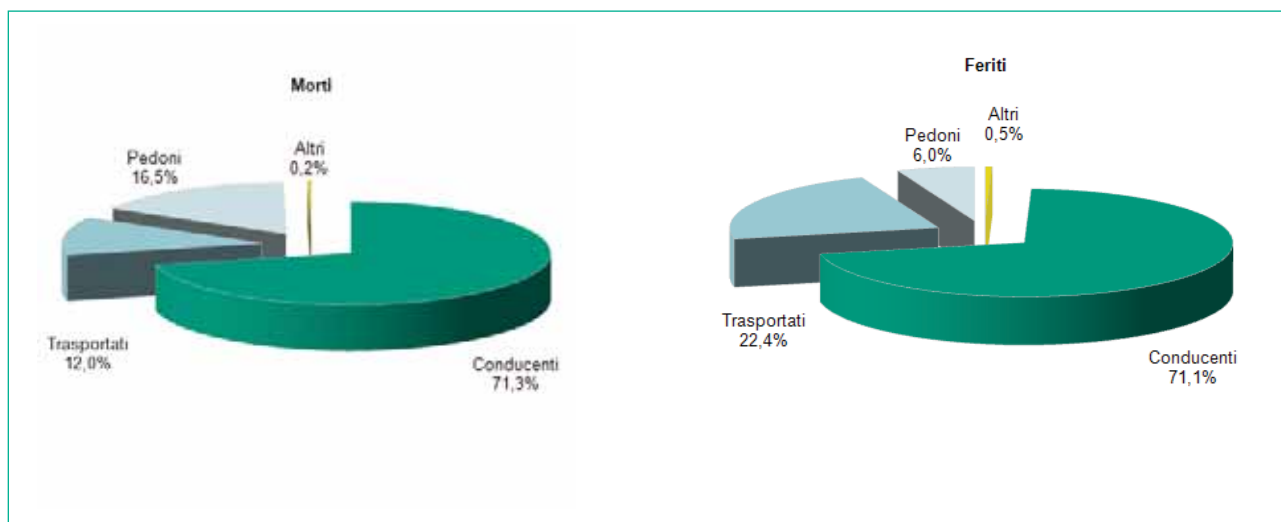
Rispetto alle **fasce di età delle vittime degli incidenti stradali**, emerge come il calo della mortalità registrato nel 2010 abbia interessato soprattutto la fascia di età 18-44, mentre la fascia **oltre 75 anni si conferma come quella più a rischio**.

Quanto alla composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla **tipologia di utente**, si evidenzia la **gravità**

degli incidenti che coinvolgono i pedoni. Inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, emerge come **la fascia di età anziana si confermi come quella più a rischio**, nonostante ci sia stato un calo di mortalità per la fascia di età oltre i 65 anni (per i pedoni dal 59,4% del 2009 al 57,6% del 2010 e per i ciclisti dal 73% del 2009 al 68% del 2010).

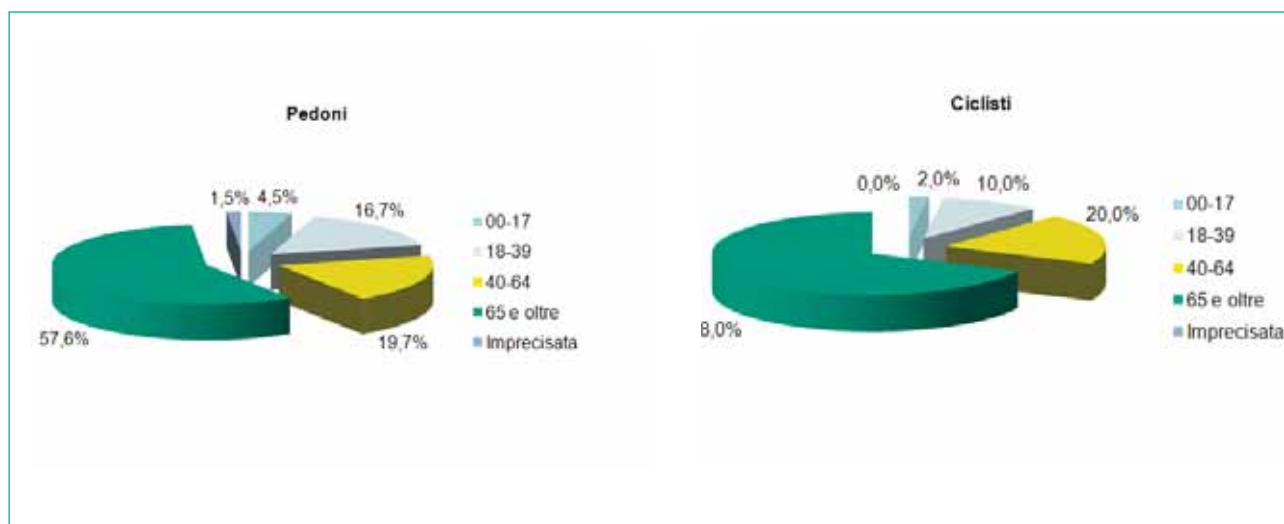
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2010 - Fonte Istat)



Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2010 - Fonte Istat)

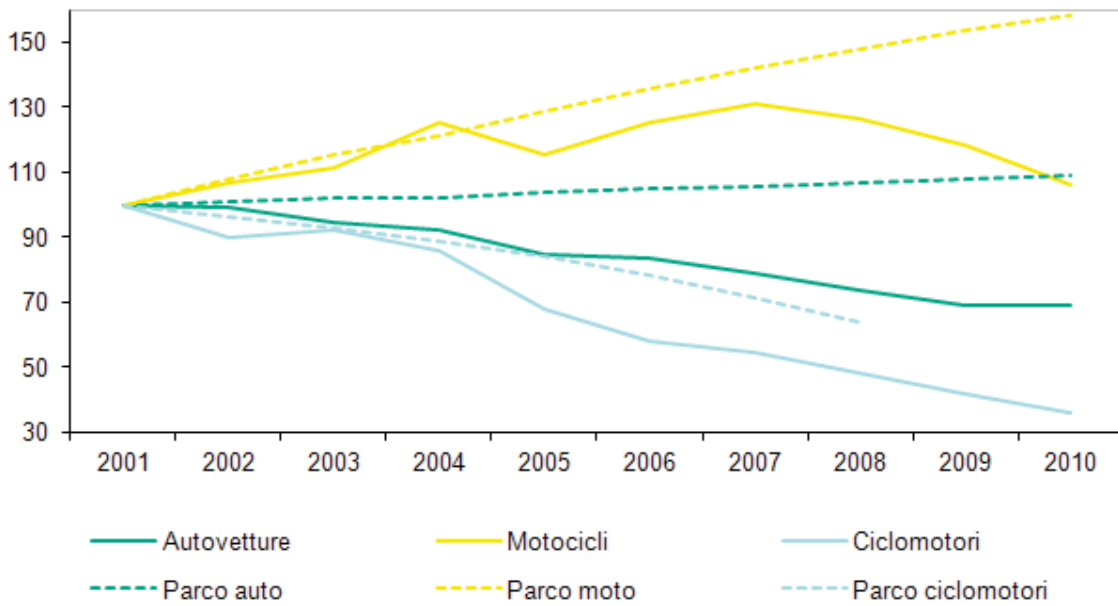


Guardando invece all'**analisi dei veicoli coinvolti e al parco circolante**, si osserva come l'aumento delle autovetture non abbia determinato un aumento del numero di autovetture coinvolte in incidenti, mentre al contrario al **notevole aumento dei motocicli in circolazione corrisponde un aumento proporzionale del numero di incidenti**, evidenziando il grande rischio a cui è soggetta questa tipologia di veicolo.



Veicoli coinvolti e parco circolante

(2001-2010; I 2001= 100 - Fonti: Istat, ANCM e ACI)

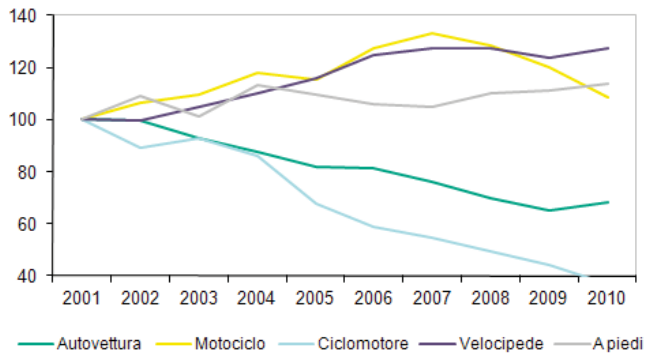
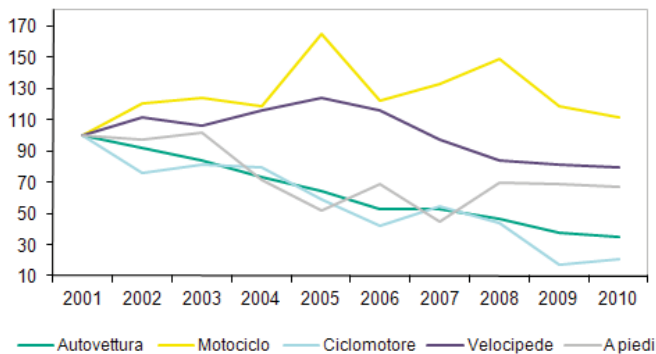


Se si osserva invece il **trend dei morti e dei feriti rispetto ai veicoli utilizzati** nel periodo 2001-2010, emerge ancora una volta il **rischio**

collegato all'uso del motociclo. Le figure evidenziano però una diminuzione delle vittime negli ultimi anni.

Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2010; I 2001= 100 - Fonte Istat)

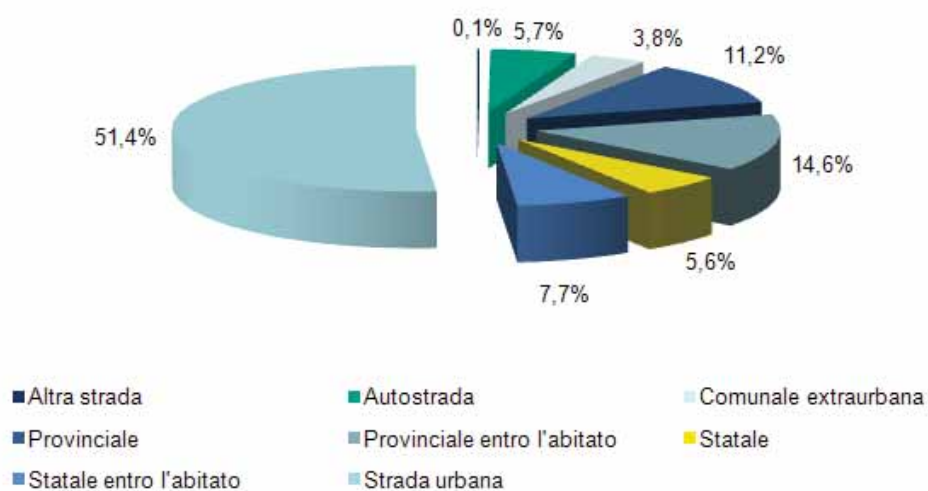


I maggiori livelli di incidentalità si raggiungono nei giorni lavorativi e negli orari di andata e ritorno dal lavoro, mentre la **gravità degli incidenti aumenta nelle ore notturne,** soprattutto durante il fine settimana, dove il grado di incidentalità supera quello registrato nelle stesse ore nei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

Rispetto alla **categoria delle strade,** invece, si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore sulle strade extraurbane, nonostante la percentuale di vittime sia passato dal 58,8% al 54,9% del 2010.

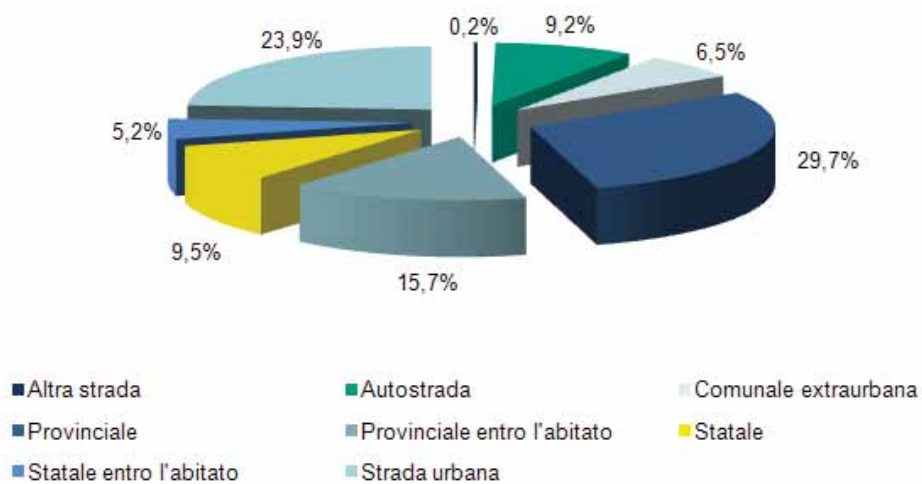
Incidenti per categoria di strada

(2010 - Fonte Istat)



Morti per categoria di strada

(2010 - Fonte Istat)



La cultura della sicurezza stradale

La Regione Emilia-Romagna svolge le attività di promozione e di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale attraverso l'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, istituito con la Legge Regionale n. 35 del 1990 e regolato con le successive Leggi n. 30 del 1992 e n. 26 del 1995. Scopo principale della sua attività è **sviluppare e diffondere la cultura della sicurezza stradale**, muovendosi in direzione di una mobilità più sicura e



sostenibile, rivolgendosi a tutti gli utenti della strada e lavorando insieme alle diverse Istituzioni coinvolte in questa tematica.

Il metodo di lavoro adottato dall'Osservatorio è da sempre quello del **"sistema a rete"**, vale a dire un approccio che prevede il coinvolgimento diretto di soggetti (istituzionali e non) che svolgono un ruolo in materia di sicurezza stradale, in modo che ciascuno porti esperienze, professionalità e risorse di varia natura, evitando allo stesso tempo sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche.

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

Mentre per anni il problema della sicurezza stradale è stato ampiamente sottovalutato, la Regione, grazie a questo metodo, ha agito sempre con tempestività e si è collegata a tutto il territorio regionale svolgendo un **ruolo di stimolo e di indirizzo**, anche per scelte di carattere locale e nazionale.

Per promuovere **azioni di informazione e di sensibilizzazione che servano a contrastare gli incidenti stradali**, l'Osservatorio utilizza forme di comunicazione molto diversificate, avvalendosi anche di

diverse tipologie di linguaggi, in modo da raggiungere il maggior numero possibile di destinatari e stimolarne la riflessione.

Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella di **contatto con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Auto-

rità scolastiche per sostenere l'**introduzione dell'educazione alla si-**



urezza stradale nella programmazione scolastica. In questo quadro nel corso degli anni sono state promosse azioni didattiche e anche **iniziative di formazione e di sensibilizzazione rivolte ai docenti.**

L'educazione alla sicurezza stradale è stata inoltre inserita nei **"Piani di offerta formativa"** delle scuole, all'interno delle quali sono state attivate sperimentazioni didattiche e culturali molto stimolanti e innovative per fantasia e creatività. In ogni scuola della regione è stato individuato da anni il **referente dell'educazione stradale** e sono stati sviluppati progetti diversificati, sia di formazione dei docenti sia progetti didattici rivolti a varie fasce di età.

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

zione stradale e la sicurezza nel 2003 ha firmato un **accordo con l'Ufficio scolastico regionale per diffondere buone pratiche sulla sicurezza stradale e per supportare il conseguimento del "patentino"**. Le scuole secondarie dell'Emilia-Romagna hanno recepito la possibilità di organizzare e realizzare appositi corsi per i propri allievi, impegnandosi ogni anno in questa attività che ha rappresentato, anche nel 2011, un'esperienza utile e di particolare interesse per i minorenni che si avvicinano alla guida del ciclomotore.

Corsi patentino 2011

Scuole secondarie	1° grado	2° grado
Scuole che hanno realizzato i corsi	324	217
Corsi realizzati	910	627
Studenti partecipanti ai corsi	25.475	16.836

Anche nel 2011 è proseguito il rapporto di collaborazione con Università, Enti locali e altre istituzioni, prevedendo, per ogni **Ambito territoriale scolastico la somma di 17.400 euro**, per un **totale complessivo di 156.600 euro**, destinati ad attività informative e formative per l'educazione alla sicurezza stradale.

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

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

Nel 2011 l'Osservatorio ha partecipato alla **36ª edizione, che si è tenuta a Bologna dal 3 all'11 dicembre**, con un proprio stand, cercando di essere un punto di riferimento per tutti coloro che lo hanno visitato, organizzando momenti d'incontro e di confronto con i giovani per raccogliere da loro suggerimenti e indicazioni, ma anche per informarli sul comportamento da tenere sulle strade quando viaggiano in ciclomotore o in auto. Ospite fissa dell'Osservatorio al Motor Show è stata Radio International, che ha animato lo stand trasmettendo in diretta i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. Nello stand sono stati organizzati eventi di intrattenimento con musica, giochi e prove di



abilità, che hanno coinvolto e divertito i ragazzi in modo diverso permettendogli di scoprire e di verificare il proprio livello di conoscenza delle regole e dei comportamenti da tenere sulle strade. Anche quest'anno sono stati distribuiti **materiali informativi e di sensibilizzazione e gadget legati al tema della sicurezza stradale**. Erano installate inoltre 4 diverse postazioni su pc, con **simulatori di guida** che permettevano ai visitatori di cimentarsi in test di guida normale, in stato di ebbrezza, con imprevisti e percorso su bagnato e ghiaccio.

Oltre alla presenza fissa al Motor Show, l'Osservatorio organizza direttamente o partecipa a diverse fiere, saloni, convegni, seminari e manifestazioni varie, per accrescere sempre di più l'attenzione verso il tema della sicurezza stradale. In questo ambito un ruolo di primo piano spetta al **programma "Maggio in strada tutto l'anno"**, che rappresenta non solo la conclusione scolastica dei programmi, ma di tutte le attività delle scuole e del territorio in materia di educa-

zione stradale. È una raccolta di iniziative, manifestazioni e progetti realizzati nelle scuole, durante tutto l'anno scolastico.

Giunto alla sua tredicesima edizione, il progetto si pone l'obiettivo di coinvolgere i soggetti istituzionali e associativi del territorio sul tema dell'educazione stradale e della conoscenza delle regole della strada, dei comportamenti corretti e virtuosi, come obiettivo di convivenza civile sulle strade. Durante l'anno scolastico 2010-2011 sono state **725 le scuole impegnate in progetti di educazione stradale e 310.108 gli studenti partecipanti** a queste iniziative. Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione e alla realizzazione di **numerosi materiali informativi e sussidi didattici**. Nel corso del 2011 sono stati ristampati e distribuiti:

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

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



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



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



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

Un altro strumento di comunicazione e di diffusione sui temi della sicurezza stradale è il **sito dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>), che, riorganizzato nel corso del 2011, offre notizie, informazioni e materiali sul mondo dell'educazione stradale.



lita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio), che, riorganizzato nel corso del 2011, offre notizie, informazioni e materiali sul mondo dell'educazione stradale.

Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

Nel 2012 la Regione, con l'approvazione del **"Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti"** (L.R. 30/92), ha avviato una serie di interventi per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale.

Tra le altre iniziative, sono stati predisposti **4 bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, rivolti a Province e Comuni. In questo ambito sono stati esaminati oltre 600 progetti e **realizzati quasi 300 interventi**, in collaborazione con gli Enti coinvolti, per un ammontare complessivo di **oltre 70 milioni di euro**. Gli interventi finanziati dai primi 3 bandi riguardavano soprattutto **incroci, percorsi pedonali e ciclabili**, mentre il quarto è stato destinato specificamente alla realizzazione di **rotatorie**.

Dando seguito alle attività previste dalla L.R. 30/92, la Regione ha dato attuazione al **1°, 2° e 3° Programma del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)**, che prevede la gestione delle risorse a livello regionale, finanziando complessivamente **41 interventi** (su 110 presentati) per un **contributo totale di oltre 33 milioni di euro**, su un costo di circa 86 milioni di euro. Il disciplinare per l'accesso ai finanziamenti del 3° Programma del PNSS, approvato nel 2009, ha

individuato tra le priorità la predisposizione di **interventi per il riordino della segnaletica verticale**, dal momento che spesso questa tende a causare confusione negli utenti con evidenti ripercussioni anche sulla sicurezza stradale. A breve saranno avviati il **4° e il 5° Programma del PNSS**, che metteranno a disposizione circa 7 milioni di euro per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata. Inoltre, sempre nell'ambito della L.R. 30/92, è in corso, con la collaborazione delle Amministrazioni provinciali, la realizzazione di **campi prova per permettere l'esercitazione alla guida per ciclomotori e motocicli**, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbane. Le aree da allestire dovranno essere messe a disposizione delle Province, mentre la Regione metterà a disposizione 1 milione di euro per le attrezzature necessarie all'allestimento.



Sintesi Programmi per la sicurezza stradale

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

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

Le funzioni della Regione

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

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

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

Più nel dettaglio, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica** la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico. A fine 2009 ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci"), che gestisce e finanzia direttamente.

Nel settore 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 (logistica urbana)** promuove e sostiene iniziative

e interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione delle piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di programma. Alcuni progetti pilota sono finanziati grazie alla partecipazione della Regione a progetti europei specifici.

Quanto al **Porto di Ravenna**, il quadro istituzionale di riferimento è la Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti, che prevede la separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate a pubbliche autorità, e lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della fissazione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio. In questo contesto opera l'**Autorità portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali e l'attività di programmazione, svolta attraverso l'attuazione del Piano Regolatore Portuale (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 merci nei nodi intermodali principali dell'Emilia-Romagna: 13 milioni e 500 mila tonnellate/anno (2011; valore stimato)



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



6 impianti ferroviari principali su rete RFI (di cui Marzaglia in corso di completamento), più 1 di smistamento; a questi si sommano impianti e raccordi privati su entrambe le reti



Legge di incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 15/09): 35 servizi finanziati, 3 milioni di euro per ciascun anno (2010-2011-2012) di contributi regionali suddivisi fra 18 imprese



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



Nel 2011 sia l'Interporto di Bologna che lo scalo di Dinazzano hanno trasportato su ferrovia circa 2.600.000 tonnellate di merci ciascuno



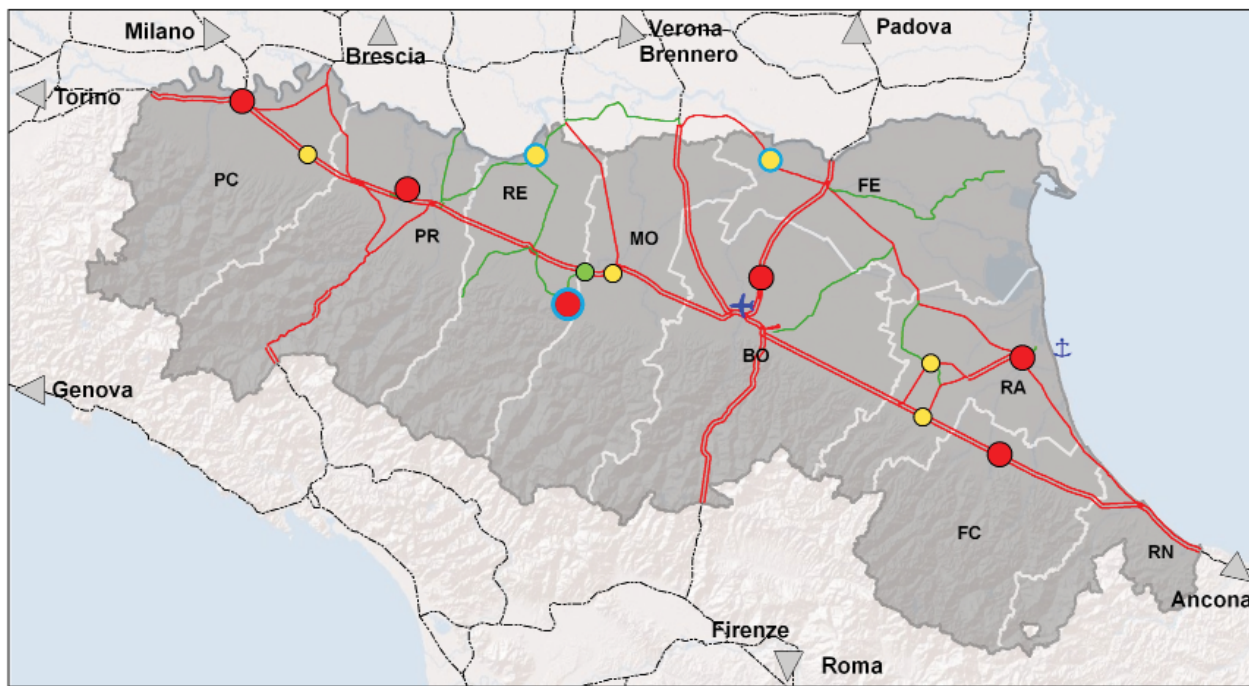
Il contesto di riferimento

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

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



La rete ferroviaria regionale



Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

Rete Ferroviaria per trasporto merci

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

Scali Ferroviari

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

Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈ Aeroporto di Bologna

Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

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

Nel 2008, anche a seguito del processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA (il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), che ha ridotto il numero di impianti merci in Italia e disabilitato i raccordi ferroviari non utilizzati, la Regione ha attivato un tavolo che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori interessati. Questa azione ha portato nel 2009 alla sottoscrizione di un **Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna**, con il quale sono stati individuati in regione **9 impianti principali su rete RFI**, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.



Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Scali principali	
1	Piacenza
2	Interporto di Parma CEPIM
3	Marzaglia (in coordinamento funzionale con lo scalo di Dinazzano)
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 (compresa Imola)	

L'attivazione dello **scalo di Villa Selva (FC)** è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre per l'importante **scalo di Marzaglia (MO)** è prevista l'entrata in servizio a metà del 2013. Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, in cui l'impianto principale è **Dinazzano**.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 2020 ha **riorganizzato l'Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi logistici. Una volta completate tutte le opere previste si prevede che gli impianti ferroviari merci regionali raggiungeranno nel 2020 **una capacità complessiva di circa 25**

milioni di tonnellate all'anno.

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

Secondo i dati di Trenitalia, nel 2009 in Italia c'è stata una **riduzione di circa il 30% del traffico ferroviario merci** (valore molto superiore rispetto alla contrazione dei traffici stradali, che si aggira intorno al 10%), determinata dalla forte crisi che ha colpito l'economia mondiale in quell'anno.





La crisi del trasporto via ferrovia esplose nei fatti con la recessione internazionale del 2008, ma a livello nazionale è in declino dal 2001. Anche **nel 2011 il traffico ferroviario merci nazionale ha avuto un calo del -3,7%**, in contrasto tra l'altro con la forte crescita del traffico container che si è registrata nei porti italiani (anche a Ravenna +17%).

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 2005 aveva raggiunto il valore di circa 21 milioni di tonnellate/anno: di queste, 6,7 milioni rappresentavano traffico di attraversamento, mentre le restanti 14 avevano origine e/o destinazione (OD) in Emilia-Romagna. Nel 2007 la quota di traffico con OD in regione ha superato i 15 milioni di tonnellate, per poi calare, nel 2009 a meno di 12 milioni.

Per contrastare il calo dei volumi di merci trasportate, la Regione nel 2009 ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. n. 15), allo scopo di stimolarne la crescita incentivando nuovi traffici aggiuntivi. In quest'ottica nel 2010 ha emanato due bandi, che hanno ricevuto entrambi una risposta molto buona: complessivamente **38 imprese hanno presentato la domanda**, per realizzare 77 collegamenti, con la richiesta di 6.866.011,15 euro per il 2010, 7.317.776,40 euro per il 2011 ed 6.583.727,67 euro per il 2012. Avendo la disponibilità di **3 milioni di euro per ciascun anno**,

sono state **ammesse a contributo 18 imprese** (17 logistiche e una ferroviaria), **per la realizzazione di 35 servizi**. Alcuni dei servizi finanziati non sono stati attivati (soprattutto nel primo bando), mentre **risultano attivi 21 servizi** (effettuati da 11 imprese), che concentrano la propria origine/destinazione soprattutto in tre poli regionali: il porto di

Ravenna (7 servizi, pari al 33% del totale), lo scalo di Dinazzano (3 servizi, pari al 14% del totale) e l'Interporto di Bologna (9 servizi, pari al 43% del totale), in coerenza con gli obiettivi della Regione. Gli altri servizi sono su La Spezia.

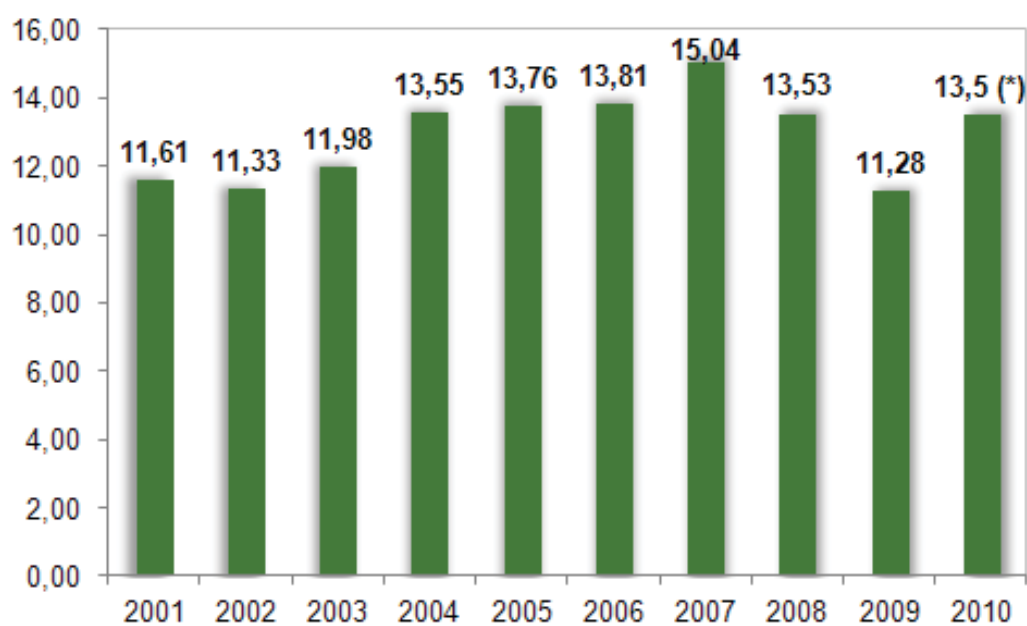
Il beneficio atteso con l'attivazione della legge è un incremento del traffico merci ferroviario e una riduzione di 246.000 veicoli pesanti. A conclusione dell'incentivo si è stimato che venga mantenuto su ferrovia il traffico di circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

Ad oggi, la Legge Regionale 15/09 ha sicuramente portato benefici al trasporto ferroviario merci dell'Emilia-Romagna, consentendo di avvicinarne la competitività al trasporto su gomma: dal 2010 si è infatti registrata una parziale inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia, gravante sull'Interporto di Bologna e, in gran parte, sullo scalo di Dinazzano. **Per il 2011 il traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna, in controtendenza rispetto al dato nazionale, è stimato in crescita** (circa 13 milioni e 500 mila di tonnellate).

L'**Interporto di Bologna**, in particolare, ha dichiarato per il 2011 **un aumento del 36%** del traffico ferroviario rispetto all'anno precedente, e lo **scalo di Dinazzano ha avuto un aumento di circa il 32%**.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2001-2010; milioni di tonnellate)



(*): traffico stimato.



Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto



Parco circolante in Emilia-Romagna nel 2010: conto terzi 40.538 (8,64%); conto proprio 428.669 (91,36%) -
Fonte: Motorizzazione civile

Nel 2011: **13.970 imprese attive in Emilia-Romagna** (-3,2% rispetto al 2010)
Fonte: Unioncamere



In Emilia-Romagna si colloca circa il 10% dei mezzi circolanti su strada in Italia, con 3,5 milioni:

- il parco veicolare circolante della regione Emilia-Romagna conta 469.207 unità;
- i veicoli adibiti al trasporto merci in conto terzi sono 40.538, cioè poco più dell'8% del totale;
- i veicoli adibiti al trasporto merci in conto proprio sono quasi 429.000, pari a oltre il 91% del totale;
- i veicoli in conto proprio sono prevalentemente nella fascia N1, cioè veicoli leggeri, e nella fascia tra le 3,5 e le 12 tonnellate (quasi 70% del segmento);
- solo nei veicoli a elevata capacità di carico c'è la maggioranza del conto terzi, con il 60,23% del totale;
- solo il 6% dei veicoli in conto proprio ha massa complessiva superiore alle 6 tonnellate, in tutto 27.328;
- la classe di emissione più diffusa nel conto terzi è la tipologia Euro 3 (12.803 veicoli), mentre nel conto proprio Euro 0 (117.477);
- oltre il 60% del parco veicolare circolante della regione è costituito da mezzi appartenenti alle classi maggiormente inquinanti: Euro 0, Euro 2 ed Euro 1;
- i veicoli del conto proprio sono in prevalenza obsoleti e inquinanti (64% da Euro 0 a Euro 2), nonostante l'Euro 0 rappresenti la seconda classe, in termini di consistenza, anche nel CT (20% del totale CT)

Fonte: dai Motorizzazione civile 2010

Secondo un'indagine di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), **nel 2011 il traffico merci su strada in Italia mostra un saldo complessivamente positivo**, sia in termini di volumi di traffico sia di fatturato, effetto quest'ultimo connesso anche alla crescita dei prezzi del gasolio, alla quale è associata la crescita delle tariffe.

Nel territorio dell'Emilia-Romagna, invece, **le merci movimentate su strada nel 2005 sono state circa 322 milioni di tonnellate** (circa il 12% del traffico stradale merci in Italia), con un incremento, negli anni, molto superiore al tasso di crescita della ricchezza prodotta e con un'evidente perdita di efficienza del sistema "trasporti". Il volume complessivo di traffico si divide abbastanza equamente tra **interregionale** (vale a dire nazionale con origine o

destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna, 40%) e **infraregionale** (entrambe interne, 37%, con un carattere soprattutto locale), mentre **l'attraversamento** (ovvero traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) rappresenta il 22%, con una **crescita dal 2000 al 2005 del 45%**. Sul totale gli scambi con l'estero rappresentano circa il 3%.

Il traffico di attraversamento camionistico subito dall'Emilia-Romagna si attesta intorno al 30% dei



traffici stradali con origine e/o destinazione in regione, con evidenti ricadute in termini di inquinamento atmosferico. Inoltre i traffici extraurbani dei camion sulle brevi distanze (**corto raggio**) risultano difficili da ottimizzare (vista la brevità del trasferimento), nonostante da un punto di vista quantitativo siano i più rilevanti. Il traffico intra-regionale infatti ha un carattere prevalentemente locale, con il **70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km**, e non è trasferibile su ferrovia.



Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna

(2005 - Tonnellate)

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



I più recenti dati Istat sul trasporto su strada dimostrano che **proprio sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 55% del totale delle merci movimentate**. A questi dati vanno aggiunti anche i traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa (**conto proprio**) e non inclusi nel campionamento Istat. Per le imprese la scelta di gestire direttamente

con proprie risorse (mezzi e personale) il trasporto di merce (conto proprio) è in alcuni casi funzionale allo svolgimento dell'attività stessa: è questo il caso del cosiddetto Magazzino viaggiante. Sono stati stimati in regione circa 90.000 mezzi strumentali, pari a circa il 28,8% del totale dei mezzi in conto proprio. Su tali mezzi non è possibile ipotizzare nessun percorso di efficientamento, che è invece potenzialmente possibile **solo su 145.414 mezzi in conto proprio sui 428.669 imma-**

tricolati in Emilia-Romagna. La filiera che assorbe il maggior numero di mezzi in conto proprio è il commercio (con il 40,5% dei mezzi), seguito da agricoltura (17,1%) e meccanica (15,1%). È importante anche sottolineare che il conto proprio attualmente utilizza circa il 45% della sua portata complessiva (quantità di carico), cioè i **mezzi viaggiano pieni meno della metà**.

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

(2010)

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

Fonte: elaborazione dati 2010 Motorizzazione civile.

Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, si può dire che nel 2011 **la domanda interna per consumi e investimenti ha avuto una moderata crescita**, molto più contenuta rispetto al 2010, e che le attività industriali sono quelle che hanno sofferto maggiormente per la crisi. Nel terzo trimestre 2011 in regione, come in tutta Italia, la produzione dell'industria manifatturiera è cresciuta molto più lentamente rispetto ai mesi precedenti. L'edilizia non ha dato alcun segnale di ripresa, mentre le attività commerciali hanno continuato a registrare perdite nelle vendite al dettaglio, soprattutto negli esercizi più piccoli. L'inflazione è apparsa in ripresa, i fallimenti delle imprese sono aumentati in misura non trascurabile, specie nell'edilizia. In ogni caso, secondo una stima di Prometeia, in Emilia-Romagna si è avuta una **crescita pari a zero contro il -0,3 nazionale**.

Per quanto riguarda i trasporti, segnali positivi sono venuti dalla **lieve ripresa del settore dell'autotrasporto su strada**, anche se insufficiente a recuperare la precedente perdita.

Da un'indagine di Unioncamere del 2011 su un campione regionale di imprese del ramo "trasporti, magazzinaggio e comunicazioni", composto per lo più da autotrasportatori merci, risulta che **nei primi mesi del 2011 si è registrato un consolidamento della ripresa in atto dalla primavera 2010**. Il fatturato è

aumentato del +3,7% rispetto al 2010, rimanendo però ben al di sotto della situazione pre crisi, cioè alla prima metà del 2008 (-11,8%; era scesa nel 2009 a -13,8%). La consistenza delle imprese attive dei trasporti terrestri è risultato in diminuzione, confermando la tendenza al ridimensionamento connessa alla forte concorrenza e al calo della domanda di trasporto dovuto alla congiuntura economica, che non tutte le piccole imprese riescono a fronteggiare. **In Emilia-Romagna,**

infatti, a settembre 2011 ne sono state registrate 13.970 rispetto alle 14.433 dell'analogo periodo del 2010, con una variazione negativa del -3,2%, superiore a quella rilevata nel Paese (-2,0%).

Una caratteristica del settore è rappresentata dalla **forte diffusione di piccole imprese**, in gran parte artigiane. A fine settembre 2011 sono risultate 12.284, cioè il 3,7% in meno rispetto all'analogo periodo del 2010.



La logistica urbana

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

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

Gli interventi promossi dalla Regione per la logistica urbana prendono avvio nell'ambito degli "Accordi sulla qualità dell'aria" del 2004. In particolare la **Misura 5 riguarda il trasporto merci in ambito urbano** e prevede *"interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci"*, attraverso la promozione di specifiche

azioni volte a rendere più funzionale, e soprattutto meno inquinante, il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale.

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

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

Diversi progetti sono stati già attivati in alcune parti, come ad esempio Parma, che ha concluso nel 2010 la realizzazione del progetto 'Ecologistics'.

Le **cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali** per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2011, a **2.512.544,27 euro**, su 6.103.785,43 euro di contributo regionale previsto, per un **costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro**.



Nel corso del 2011 la Regione ha proseguito anche il suo impegno nello sviluppo di **progetti europei** sui temi della pianificazione dei trasporti, della logistica e del trasporto merci:

☛ **SUGAR:** si svolge nell'ambito del programma di cooperazione territoriale INTERREG IV C e vede la Regione come leader del progetto. Ha lo scopo di promuovere lo scambio, il confronto e il trasferimento di esperienze, buone pratiche e politiche in materia di *city logistics*, coinvolgendo a livello europeo contesti locali con livelli di esperienza eterogenei. Il progetto, che affronta quindi il problema dell'inefficiente e inefficace gestione della distribuzione urbana delle merci, ha visto, a livello regionale, il coinvolgimento di tutti i Comuni che hanno attivato progetti di logistica urbana nell'ambito degli Accordi sulla qualità dell'aria. Sulla base degli interessi manifestati dalle Amministrazioni comunali sono stati attivati diversi incontri formativi, che nel 2011 hanno riguardato in particolare la progettazione e la gestione delle piazzole di carico e scarico, oltre che la condivisione di sperimentazioni sulla consegna notturna effettuati in alcuni paesi europei. Il progetto SUGAR si è concluso con un meeting finale, che si è tenuto a Bologna nel dicembre 2011, e con la pubblicazione di un volume che racchiude tutte le buone pratiche in Europa e non sulla logistica urbana;



☛ **SoNorA:** si svolge nell'ambito del Programma di cooperazione territoriale Central Europe e si concluderà nel 2012. Il progetto, che coinvolge 70 soggetti istituzionali con uno stanziamento complessivo di oltre 7 milioni di euro (di cui cinque e mezzo finanziati da fondi comunitari), ha lo scopo di supportare le Regioni dell'Europa centrale nello sviluppo dell'accessibilità lungo l'asse Sud-Nord, tra l'Adriatico e il Baltico. L'obiettivo operativo è quello di individuare soluzioni per un'ottimizzazione del primo/ultimo miglio dei network che operano su tutti i principali corridoi europei di trasporto. Nell'ambito del progetto è stato sviluppato un caso aziendale sui settori parcel e retail con focus sul tema della logistica urbana. Nel 2011 è stata realizzata, infatti, la sperimentazione prevista nel comune di Reggio Emilia, della durata di una settimana, che ha visto la modifica delle fasce orarie di accesso al centro urbano in modo da cercare di ottimizzare il ciclo operativo degli operatori e diminuire il numero complessivo di mezzi da essi utilizzati, in coerenza con le esigenze di efficienza e sostenibilità del servizio, oltre che di limitazione della congestione e dell'inquinamento. In questa iniziativa è stato coinvolto DHL (uno dei leader europei e mondiali nel settore del parcel), selezionato con una gara ad evidenza pubblica.



dell'ex petrolchimico AGIP. Sono attualmente in corso le verifiche da parte di ENI per reperire i finanziamenti necessari.

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

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto, in corso di realizzazione, alla cordata costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia (la concessione durerà fino al 2019). La realizzazione

dello **scalo crociere** e la **nuova gestione** consentiranno di dare nuovo impulso a questo settore e in particolare di sviluppare le crociere di corto raggio.

Un'altra azione importante è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo: ciò diviene sempre più pressante poiché nel 2011 i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati nel 2010 con il porto fluviale di Mantova si sono completamente azzerati anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi. Quanto alla tipologia di merci, Ravenna è **uno dei principali porti in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero** (circa il 30% del totale nazionale a esclusione dei prodotti petroliferi) ed è un riferimento importante per il trasporto marittimo da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente. Leader nel comparto delle rinfuse solide (in particolare cereali e sfarinati), il Porto di Ravenna ha un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle Autostrade del Mare e dispone di aree per eventuali nuovi insediamenti all'interno del sedime portuale.

Il Porto di Ravenna in cifre

11 km di lunghezza

25 terminal privati

16 km di banchine operative

Fondali da -10,50 m. (-11,50 m. nella zona fino a largo Trattaroli)

Capacità dei magazzini: 2.800.000 m²

Capacità dei piazzali: 1.400.000 m²

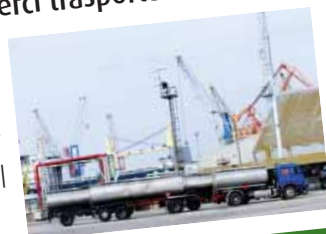
Capacità serbatoi/silos: 1.000.000 mc.

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

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



23.344 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2011 (+6,5% rispetto al 2010); **315.336 TEUs di merci trasportate in container nel 2011** (+17% rispetto al 2010)



Oltre 15 milioni di euro di finanziamenti complessivi



Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

A **livello nazionale**, dopo la crisi economica che da metà 2008 e per tutto il 2009 ha portato a una contrazione dei volumi movimentati e a un calo di tutti i tipi di traffico portuale, **il 2010 ha fatto registrare una ripresa rispetto al 2009**, determinando anche molti assestamenti nei flussi e nei servizi. Nella seconda metà del 2011 la crescita economica dell'Europa si è fermata, anzi l'Italia in particolare ha concluso l'anno con un crollo della produzione industriale.

Nonostante ciò, nel complesso **il saldo del traffico merci nel 2011 è comunque positivo**, sia in termini di volume sia di fatturato (fanno eccezione il traffico ferroviario e il traffico RO-RO) ed è il risultato di un primo semestre in espansione, seguito da un calo progressivo nel secondo semestre.

Nel 2011 il **traffico marittimo container nazionale è aumentato dell'1,5%** e il **trasporto delle rinfuse dell'1,8%**. Il porto che ha registrato la crescita percentuale maggiore è Trieste, con circa il 40% in più nel trasporto container rispetto al 2010. Si nota **un calo di circa il 15% del traffico nei porti italiani di transhipment** (il porto più grande del settore, Gioia Tauro, ha avuto una perdita circa del 18% rispetto all'anno precedente). **Negativo**

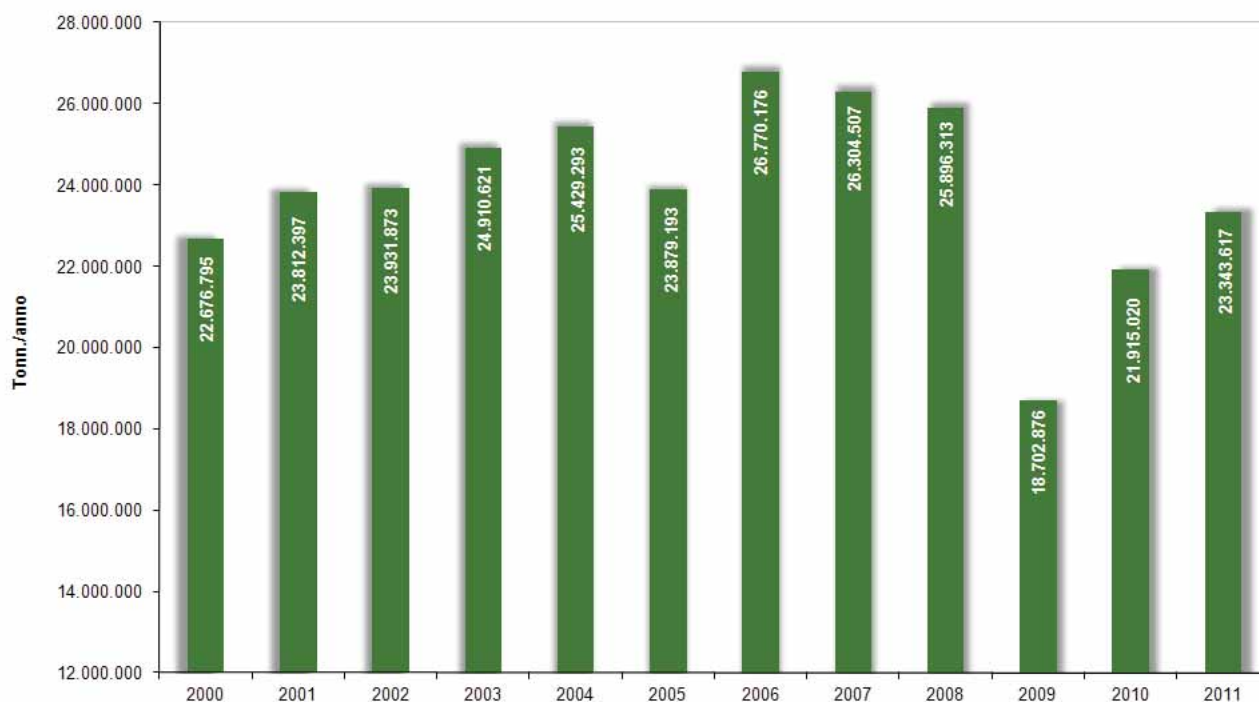
anche il traffico marittimo RO-RO nazionale (traghetti per trasporto merci), **calato del -3,8%** anche per la riduzione dei traffici mediterranei con i Paesi del Nord Africa a causa della cosiddetta "primavera araba" del 2011.

Se si considera invece il dato relativo all'**import/export di container**, il 2011 fa segnare un **incremento dell'8,3%**. La situazione diventa migliore se si guarda agli scali di destinazione finale, che sono tendenzialmente in crescita, o con un calo contenuto rispetto al 2010. Il versante Adriatico è cresciuto molto di più del versante Tirreno, anche se i numeri assoluti sono inferiori.

In questo contesto, **nel 2011 nel Porto di Ravenna sono state movimentate 23.343.617 tonnellate di merci**, con una **crescita del 6,5%** rispetto al 2010, realizzando un ottimo risultato e continuando, per il secondo anno, a risalire verso il valore raggiunto nel 2006 (pari a 26.770.176 tonnellate). La crescita del 2010 (+17,2%) ha subito comunque un rallentamento nel corso del 2011. Al buon risultato del primo trimestre 2011 (+16%) sono seguiti mesi con crescita più contenuta (+2,4% tra luglio e settembre), che riflettono il rallentamento dell'economia nazionale e le turbolenze della finanza mondiale.

Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2000-2011 - Tonnellate all'anno)





A trainare la crescita nel 2011 sono state soprattutto le **"merci varie in colli"**, con il **+18,1%**. Di questa categoria fanno parte i container, i trasporti RO-RO e altre merci varie. Il **traffico RO-RO** (le autostrade del mare) ha avuto invece un **crollo pari a -25,3%**, dovuto in parte alla soppressione del collegamento con il porto di Corinto in Grecia, che nel 2010 aveva fatto salire il traffico del 12,9%. Le merci varie sono arrivate a toccare il +31,2% (queste comprendono prodotti metallurgici costituiti da coils provenienti per lo più da Turchia, Russia e Cina, e da macchinari vari).

Le **"rinfuse solide"** hanno rappresentato quasi il **43% della movimentazione portuale**, con una **crescita dell'8%** circa rispetto al 2010. La principale voce delle rinfuse solide è costituita dai "minerali grezzi, cemento e calce", che è diminuita del -3,7% a causa delle minori importazioni di ghiaia dovute alla persistente crisi del settore edile. Le materie prime destinate al settore ceramico hanno dimostrato invece una maggiore tenuta. Sempre nel settore delle rinfuse solide **la crescita maggiore è dovuta ai traffici di cereali con il +31,4%** sul 2010. Si tratta soprattutto di frumento e mais dall'est Europa, Stati Uniti e Messico. Le **"derrate alimentari, mangimi/oleaginosi"** sono cresciute del **+14,4%** grazie all'importazione di farine da sud America, Ucraina e Russia. I **"fertilizzanti"**, cresciuti nei primi 6 mesi del +10,3%, hanno poi registrato **a fine anno un calo del -4,2%**. La categoria delle **"rinfuse liquide"** ha registrato **un lieve calo (-2,5%)**. Di questa categoria gli scambi di prodotti chimici nei primi 9 mesi

dell'anno hanno registrato una forte vivacità (+11%), calando poi fino al +7%.

Ravenna si conferma anche nel 2011 come un porto vocato all'importazione:

le merci sbarcate sono state l'86,3% del totale, rispetto all'86,8% del 2010. Tale quota si è sempre mantenuta negli anni sopra l'80%. Le sole eccezioni allo sbilanciamento tra imbar-

chi e sbarchi sono costituite anche quest'anno dalle merci in container e da quelle su trailer/rotabili.

Il **traffico container**, che rappresenta una delle voci a più elevato valore aggiunto per l'economia portuale, è risultato, a Ravenna, **in crescita del +17,3%**, soprattutto per effetto della forte crescita del trasporto dei contenitori vuoti (+51,7%), contro l'incremento più contenuto di quelli pieni (+9,9%). Se si effettua il confronto con i primi 9 mesi del 2008, precedenti la crisi, si ha una crescita del 3,2% di TEU, a conferma dell'ottimo andamento di questo settore.

Riguardo all'origine delle merci, **quasi l'80% ha provenienza extra nazionale**, in parte dall'area mediterranea e in parte dal Mar Nero. Rispetto a queste aree il Porto di Ravenna è leader in Italia anche per i traffici in container.



La **linea di cabotaggio Ravenna-Catania**, istituita nel 1991, ha raggiunto un elevato coefficiente di riempimento e rimane in linea di massima costante. Il servizio ha comunque avuto un calo, imputabile prevalentemente alla crisi nel settore del trasporto. I camion movimentati nel 2011 sono stati 44.334 (-6,8%).

Per quanto riguarda infine il **trasporto ferroviario delle merci** del Porto di Ravenna è da sottolineare che la L.R. 15/09, che finanzia nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retroportuali. Dei 21 servizi finanziati e attivati, ben 7 servizi hanno come origine o destinazione il Porto di Ravenna, pari al 33% del totale, con un valore di 840.000 t*anno aggiuntive trasportate.



Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna



Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da **più fonti di finanziamento, sia statali che regionali**. I finanziamenti statali gestiti sono alcuni di quelli assegnati dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Emilia-Romagna, legati alla delocalizzazione dello scalo merci pericolose (intervento conclusosi a fine 2008). La Regione ha invece finanziato **oltre 15 milioni di euro per il potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e per l'approfondimento dei fondali**.

Investimenti regionali per il Porto di Ravenna

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

Il settore aeroportuale

Le funzioni della Regione

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

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

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

Il settore aeroportuale in cifre

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



Aeroporto "G. Verdi" di Parma

SO.GE.A.P.
AEROPORTO DI PARMA

Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m², con una pista di 2.122 x 45 m.

Gestito da SO.GE.A.P. SpA.
Nel 2011: 271.209 passeggeri; 10.025 movimenti totali

Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2011:

7.424.059 passeggeri (+6,9% rispetto al 2010)



Aeroporto "G. Marconi" di Bologna



Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 m², con una pista di 2.800 x 45 m. Gestito da SAB SpA. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%. Nel 2011: 5.885.884 passeggeri; 69.153 movimenti totali; 43.788 tonnellate di traffico cargo trasportato

Aeroporto "F. Fellini" di Rimini

Localizzato a 8 km a sud-est della città, in località Miramare, a 5 km dalla A14. Si estende su un sedime di 3.300.000 m², con una pista di 2.995 x 45 m. Gestito da Aeradria SpA. Quota del capitale sociale della Regione: 7,48%. Nel 2011: 920.641 passeggeri; 11.856 movimenti totali; 786 tonnellate di merci trasportate



Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 m², con una pista di 2.560 x 45 m. Gestito da SEAF SpA. Nel 2011: 346.325 passeggeri; 4.668 movimenti totali; 544 tonnellate di merci trasportate. La società è attualmente in fase di liquidazione; la Regione partecipa indirettamente attraverso SAR SpA

Traffico passeggeri in Italia nel 2011:

148.781.338 (9 milioni in più rispetto al 2010)



Traffico cargo in Italia nel 2011:

939.843 (20.000 in più rispetto al 2010)



Il contesto di riferimento

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

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

Nella nostra regione ha ottenuto la **concessione totale** per la gestione aeroportuale la SAB, società per azioni dell'Aeroporto di Bologna. Inoltre, mentre Aeradria, la società di gestione dell'Aeroporto di Rimini, è – ormai da tempo - in attesa del completamento dell'iter amministrativo per l'ottenimento della concessione totale, per la SEAF, società di gestione dell'Aeroporto di Forlì, invece, è stata deliberata da parte dell'ENAC analogo richiesta effettuata dalla società nel settembre 2010, ma, date le vicende che hanno interessato recentemente la SEAF, l'iter amministrativo si è di fatto interrotto.



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



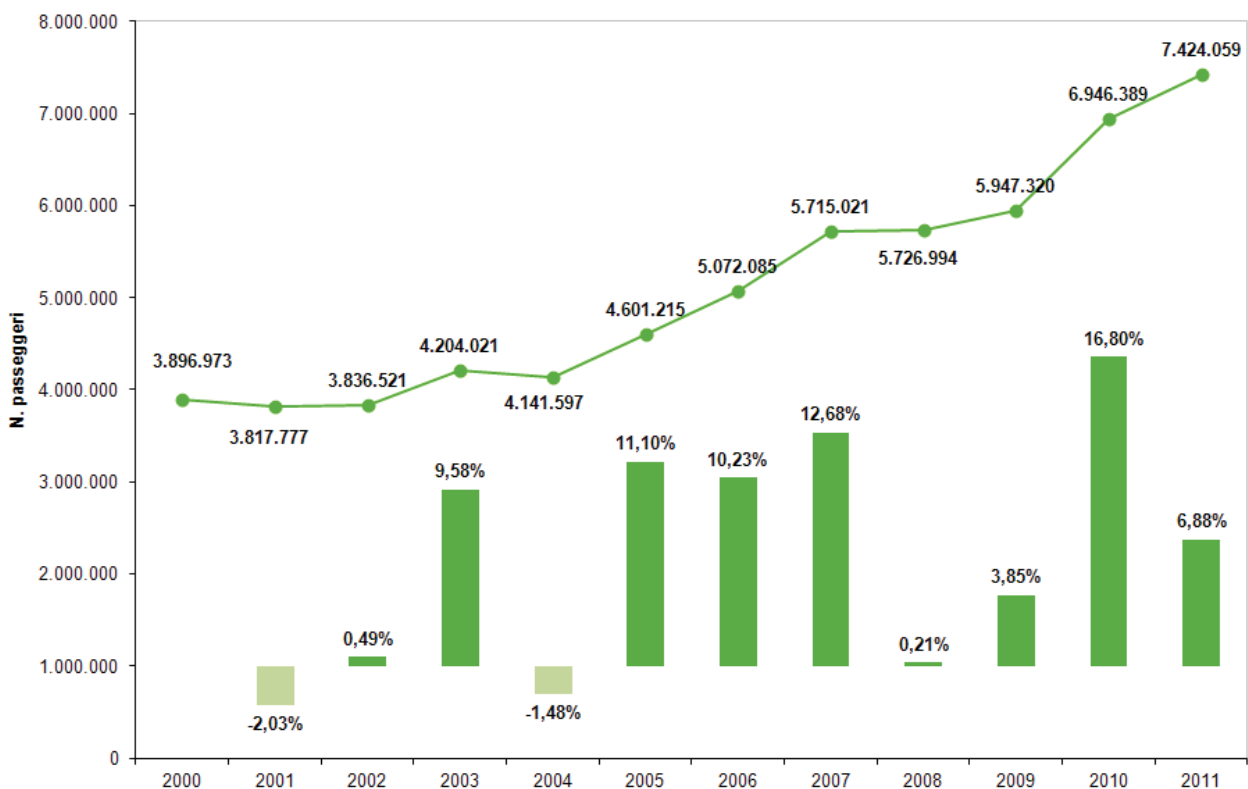
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Il 2011 è stato un anno di crescita per il trasporto aereo nazionale, tendenza confermata anche in Emilia-Romagna, dove i passeggeri che hanno utilizzato gli aeroporti regionali sono stati **oltre sette milioni** (+477.670, pari a +6,9% rispetto all'anno precedente). **La nostra regione si conferma dunque al quinto posto per traffico complessivo** a livello regionale, con una quota del 5% del totale transitato negli aeroporti italiani. Dal 2004 (anno dei lavori alla pista di Bologna), l'aumento è stato dell'80%.

Il traffico risulta fortemente concentrato su Bologna, che determina l'andamento del traffico totale regionale dal momento che rappresenta circa l'80% del traffico dell'Emilia-Romagna. L'aeroporto del capoluogo regionale nel 2011 è salito al **settimo posto della classifica nazionale**.

Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2000-2011)

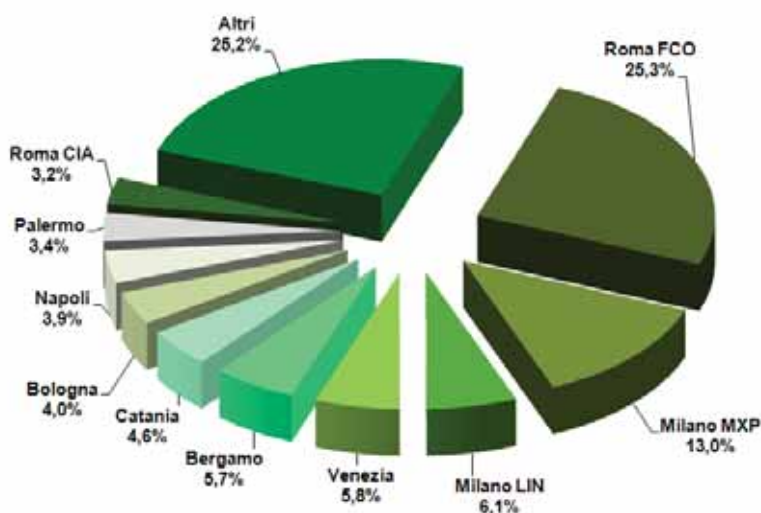


Tra i **primi dieci aeroporti italiani**, tutti in crescita, nel 2011 si segnalano i "sorpassi" di Venezia su Bergamo, Palermo su Ciampino e Bologna su Napoli. Gli altri aeroporti regionali occupano le **posizioni n. 24 (Rimini)**, **n. 29 (Forlì)** e **n. 30 (Parma)**.

La grande crescita di Rimini, che in un solo anno ha quasi raddoppiato i propri passeggeri, è stata sostanzialmente bilanciata dal fortissimo calo di Forlì, che li ha invece quasi dimezzati. Traffico in crescita, ma su valori minori, per Parma.

Traffico passeggeri nei primi 10 aeroporti italiani

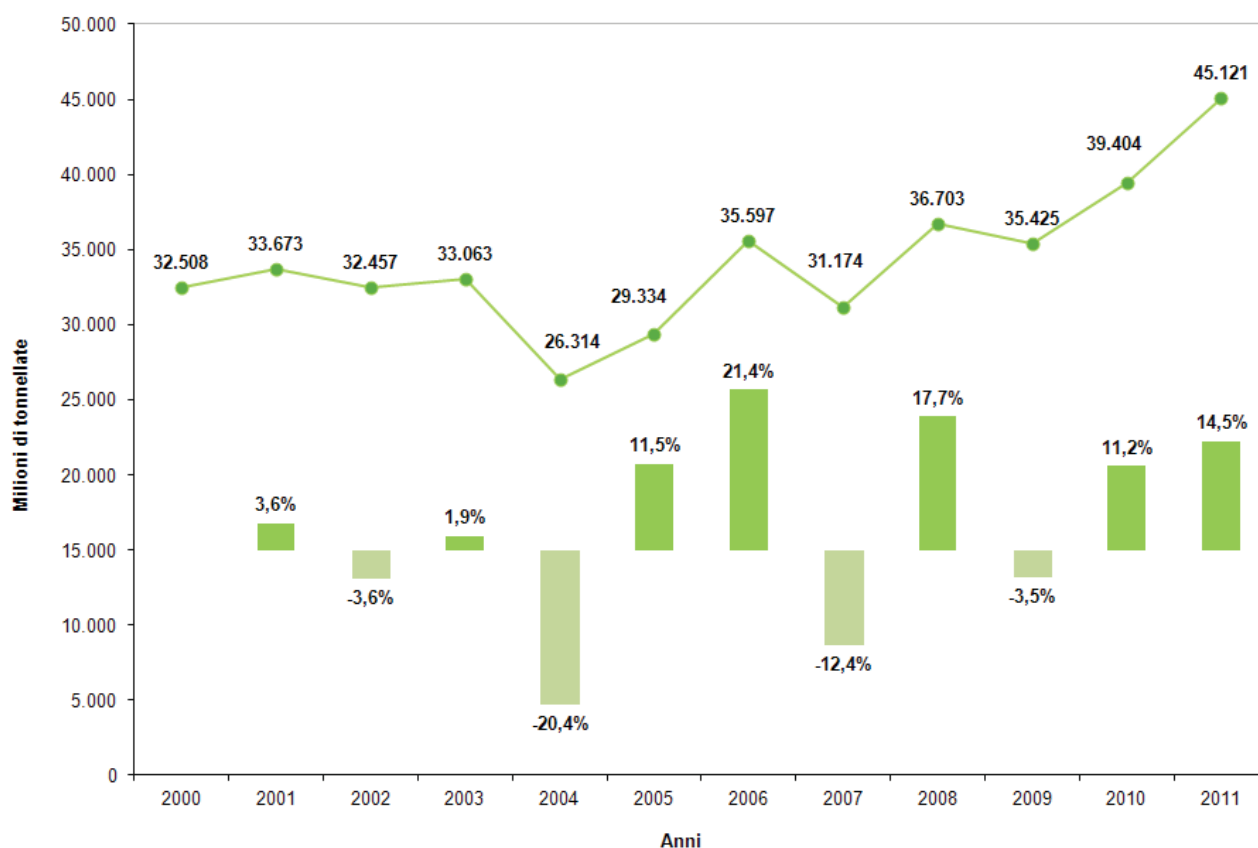
(2011)



Importante **incremento anche nel traffico cargo (+14,5%)**, per un totale di oltre 45.000 tonnellate all'anno movimentate: l'Emilia-Romagna conferma quindi il **quarto posto a livello nazionale**, con una quota pari al 4,8% del totale. Questa forte crescita è dovuta sostanzialmente all'andamento di Bologna,

che a partire dal 2008 ha rilanciato il settore tramite accordi con alcune delle principali compagnie. È stata Rimini però ad aver registrato la maggior crescita percentuale a livello nazionale (+96,5%); grosso calo nel 2011 per Forlì (-54,8%), mentre marginale risulta il contributo di Parma.

Traffico cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2000-2011)



Il settore idroviario

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

La Legge n. 380 del 1990 rappresenta la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del **sistema idroviario padano veneto** e integra il D.P.R. 616/77, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, è dal 1979 che l'**Intesa Interregionale per la Navigazione Interna**, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia. In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, definendolo come di preminente interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione. Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998 ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lom-

bardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario.

Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione interna (vale a dire l'attuazione degli interventi regionali nel settore, la gestione dei servizi e delle relative infrastrutture, l'ispettorato di porto, l'elaborazione e l'attuazione dei programmi regionali e di quelli definiti dall'Intesa relativi alla navigazione interna e infine l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna) sono state svolte dall'**Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI)**, istituita con la Legge Regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, al fine di far confluire in un unico ente tutte le competenze che riguardano il fiume Po in un'ottica di razionalizzazione delle relative attività, ha scelto di avviare la **fusione tra ARNI e AIPO** (Agenzia Interregionale per il Po), che dall'1 febbraio 2010 svolge tutte le funzioni in materia. Questo nuovo assetto organizzativo ha portato nel 2011 a un leggero rallentamento nelle attività, soprattutto di quelle non ordinarie da avviare.

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 (avvio lavori previsto nel 2012)



Circa 0,8 milioni di contributi regionali nel 2011, e altrettanti previsti nel 2012. Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990; oltre 45 milioni dalla Regione dal 1991 al 2012



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

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

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

Il trasporto merci idroviario

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

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

Il sistema idroviario padano-veneto



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

Le relazioni fiume-mare e mare-fiume e quelle mare-interno e interno-mare, più o meno di pari entità, costituiscono il restante 10-15% del trasporto idroviario, per un totale di **poco più di 1,5 milioni di tonnellate**. Nel 2007 il trasporto nel sistema idroviario padano veneto ha visto un aumento sensibile delle merci secche alla rinfusa (cereali e sfarinati), che nell'area mantovana hanno avuto un aumento di quasi il 90%. **Nel 2008**, invece, anche se in presenza di condizioni idrologiche favorevoli, questa modalità di trasporto ha visto un **ulteriore calo**, dovuto al fermo del trasporto di gas a Cremona e a una forte riduzione degli inerti provenienti dall'oltre Adriatico

con destinazione Ostellato (idrovia ferrarese). I trasporti eccezionali (in tonnellate) sono legati invece alle lavorazioni meccaniche presenti nell'area milanese e mantovana, generalmente con destinazione America e paesi asiatici. **Il 2009 ha confermato una sostanziale stabilità della tipologia di merci trasportate** sul sistema idroviario padano veneto. La quantità è invece in leggera flessione dal 2007. Anche i dati sugli inerti del Po hanno mostrato un lieve calo.

Nel 2010 c'è stato un aumento evidente delle merci trasportate, circa il 20% in più rispetto all'anno precedente. Non è stata completata la raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po, ma è possibile stimare una quantità di poco superiore al milione di tonnellate. Dall'analisi delle cifre raccolte emerge un aumento complessivo degli sfarinati (215.047 tonnellate) scaricati nei porti di Rovigo, Mantova e Cremona. **I prodotti chimici dell'area mantovana**, a seguito di una diversa politica trasportistica dell'Eni-chem, più incentrata sulla convenienza economica e meno, purtroppo, sul risparmio ambientale e dei co-

sti sociali di interesse collettivo (adottata nel 2009), si sono stabilizzati su 35.000 tonnellate. **I traffici per la banchina di Viadana (metanolo) sono più che raddoppiati** e sono diventati un esempio di come può evolvere positivamente lo sviluppo compatibile delle aree industriali. La crisi economica continua a influire negativamente sul trasporto nell'idrovia ferrarese, che ha visto **azzerare il trasporto di inerti**, per il settore delle costruzioni, dai paesi d'oltre adriatico. I **colli eccezionali** continuano ad essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Da notare, infine, il ritorno, con numeri di

tutto rispetto, dei **materiali ferrosi (coils, rottami di ferro e ghisa)** con 73.400 tonnellate. Da alcuni anni il settore dei trasporti ha iniziato a porsi delle domande che vanno anche oltre i numeri, tra le quali lo sviluppo durevole e i problemi indotti dalla crisi economica. Studi recenti evidenziano che sarà sempre più importante trasportare meglio, non solo trasportare molto, la qualità prima della quantità. Bisogna insistere sulla necessità di prestare maggiore attenzione alla qualità dei servizi proposti, alla qualità dei contratti, alla qualità ambientale e al valore aggiunto determinato dalle tipologie di trasporto.



Traffici idroviari (2007-2010)

Porti	2007 (tonnellate)	2008 (tonnellate)	2009 (tonnellate)	2010 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	87.375 (sfarinati) s	80.567 (sfarinati) s	99.049 (sfarinati) s	95.502 (sfarinati) s 860 (semilavorati) d
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	117.949 (sfarinati e cereali) s	105.828 (sfarinati) s 3.148 (trasp. ecc.) d	82.380 (sfarinati) s 10.000 (siderurgici) s 8.750 (trasp. ecc.) (7.800 d; 950 s)	83.168 (sfarinati) s 45.000 (coils.) s
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	140.000 (chimici) (130.000 d; 10.000 s) 25.000 (trasp. ecc.) d	128.396 (chimici) (109.928 d; 18.468s) 5.567 (trasp. ecc.) d	13.243 (chimici) d 15.573 (olio comb.) d	13.243 (chimici) d 8.200 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)			23.500 (chimici) s	54.600 (chimici) s
Porto di Cremona (via Po)	3.750 (trasp. ecc.) d	3.814 (trasp. ecc.) d	33.618 (sfarinati) s 5.062 (trasp. ecc.) (2.000 d; 3062 s)	51.004 (sfarinati) s 14.400 (coils) s 14.000 (mat. ferrosi) s 2.650 (colli. ecc.) (1.150 d; 1.500 s)
Attracchi industriali Cremona (via Po)	64.134 (gas) s	41.740 (gas) s	28.900 (inerti)	
Banchina Pontelagoscuro (idrovia ferrarese)	675 (colli ecc.)	--	--	72 (colli ecc.)
Attracco Ostellato (idrovia ferrarese)	42.800 (ghiaia, ar- gilla) s	7.200 (ghiaia) s		
Totale	477.933	376.260	320.075	404.528
Attracchi industriali pri- vati sul Po	1.565.567 (inerti del Po)	1.500.000 (inerti del Po) valore stimato	1.200.000 (inerti del Po) valore stimato	

Legenda: s = salita; d = discesa.

Porti/accessi marittimi: Marghera (125.000 t); Chioggia (205.324 t); Porto Levante (104.134 t); Porto Garibaldi (42.800 t).

Fonte: rivista "Qui Po" n. 2 del 2011 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.

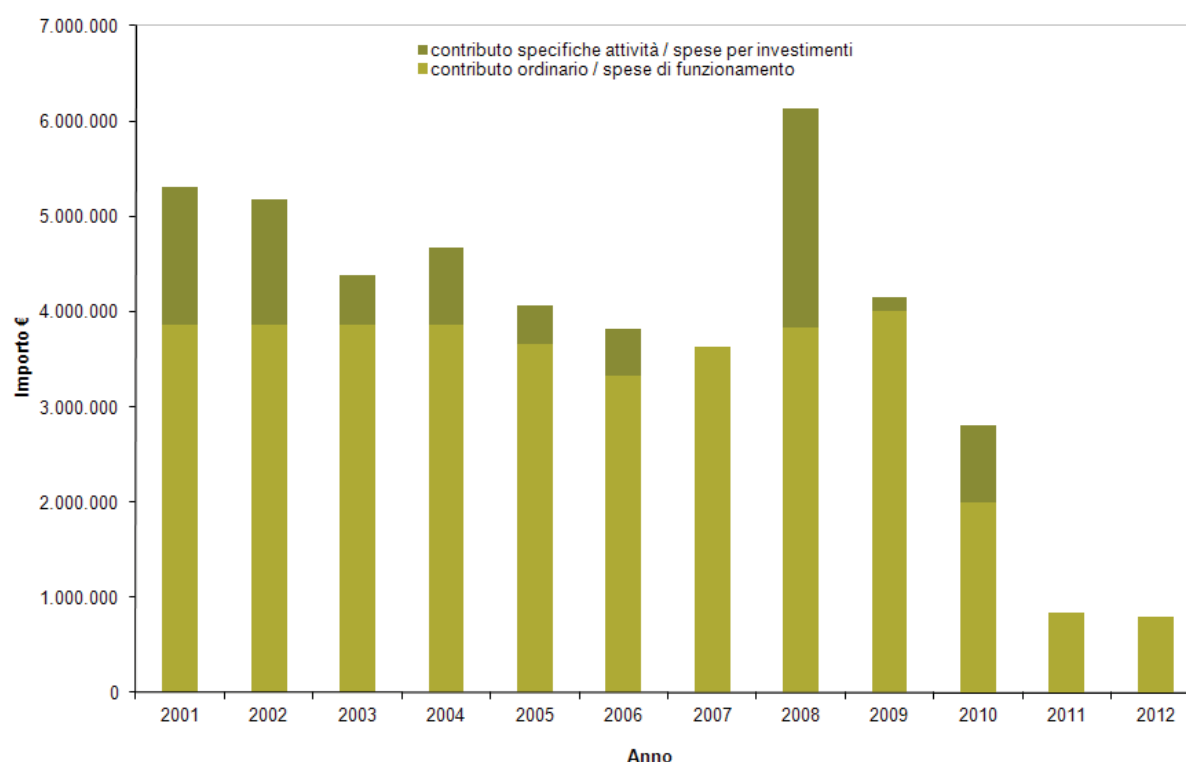
I finanziamenti per il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto è stato **finanziato negli anni da innumerevoli leggi statali**. I primi finanziamenti risalgono alla Legge 380/90, che assegnò complessivamente **alle 4 Regioni dell'Intesa circa 60 milioni di euro, di cui 19 destinati all'Emilia-Romagna**. Successivamente, con la Legge 194/98, alla nostra Regione sono stati assegnati circa 11,6 milioni di euro, e infine con la L. 413/98 sono stati stanziati circa 610 milioni di euro (al lordo degli interessi per i mutui) per il potenziamento e l'adeguamento della rete idroviaria esistente. Da tutte queste fonti alla Regione Emilia-Romagna sono arrivati **complessivamente circa 191 milioni di euro** (al netto degli interessi per i mutui). Quanto ai **fondi regionali**, fino alla fine del 2009 i finanziamenti per il settore idroviario sono serviti a garantire il funzionamento dell'ARNI (contributo ordinario), oltre il mantenimento delle infrastrutture e dei mezzi in dotazione alla stessa azienda (contributo per specifiche attività), variando a seconda delle disponibilità del bilancio della Regione. A partire **dal 2010 invece, a seguito della sop-**



pressione dell'ARNI, sia le risorse per il funzionamento che quelle che per la realizzazione degli interventi **vengono destinate ad AIPO**. Visto che tutto il personale dell'ARNI è stato assorbito dalla Regione, il contributo per il funzionamento, destinato soprattutto alle spese del personale, è notevolmente calato: **circa 1,8 milioni di contributi regionali per spese di funzionamento e per investimenti nel 2010; nel 2011 sono stati concessi 830.000 euro per le spese di funzionamento.**

Finanziamenti regionali per il settore idroviario
(2001-2012)



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. **A novembre 2011 è stata pubblicata una nuova versione del portale.** Tra le principali novità, la completa riorganizzazione e categorizzazione dei contenuti, l'utilizzo di una nuova piattaforma informatica, la maggiore facilità nel recupero delle informazioni, la presenza di una newsletter con notizie dalla Regione e dal territorio e numerose gallerie fotografiche.

Il portale offre, oltre a **tre sezioni dedicate alle notizie sull'Emilia-Romagna**, anche l'accesso immediato a **diversi servizi di infomobilità** per i cittadini: **Viaggiatreno** (applicazione realizzata da Trenitalia per fornire informazioni in tempo reale sui treni in circolazione in Emilia-Romagna), **Info-trafficco** (che fornisce informazioni in tempo reale sulla viabilità di autostrade e strade statali dell'Emilia-Romagna) e il **Travel Planner** della Regione,



che consente di pianificare i propri spostamenti con i mezzi pubblici (treni e bus) su tutto il territorio regionale.

Grande spazio anche per gli **applicativi web**: “**Flussi**

online” (che consente l'accesso ai dati di traffico sulla principale rete stradale dell'Emilia-Romagna) e “**Ars online**” (l'elenco di tutte le strade della regione, integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali).

Anche l'**attività convegnistica e seminariale** ha ottenuto un grande riscontro sul portale Mobilità, grazie all'inserimento di numerosi **eventi in “agenda”** e alla pubblicazione di atti e altri materiali correlati alle diverse iniziative promosse soprattutto dalla Regione. Un'apposita sezione è poi dedicata ai diversi **progetti europei** a cui la Regione Emilia-Romagna partecipa **nel settore della mobilità e dei trasporti**.

Coordinamento generale:

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

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

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

**Ricerca ed elaborazione
del materiale fotografico:**

Gisella Gardi, *Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità*

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

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

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

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

Nella seconda home page "Entra in Regione", tra le pubblicazioni è possibile consultare la versione integrale del "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna (maggio 2012)".

Finito di stampare nel mese di luglio 2012
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

