

# LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

**luglio 2015**

**Dati tratti dal "Rapporto annuale  
di monitoraggio della mobilità  
e del trasporto in Emilia-Romagna 2015"**



# Sommario

Premessa.....	pag.	3
<b>Il settore autofiloviario e mobilità urbana</b> .....	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
I progetti di infomobilità pubblica.....	"	8
Il parco autobus regionale.....	"	9
La mobilità ciclopedonale.....	"	11
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	14
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	16
Il mobility management.....	"	17
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	19
<b>Il settore ferroviario</b> .....	"	20
Le funzioni della Regione.....	"	20
Il settore ferroviario in cifre.....	"	20
Il contesto di riferimento.....	"	21
I nuovi treni della flotta regionale.....	"	23
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	24
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	25
I passeggeri trasportati.....	"	32
Mi Muovo bici in treno.....	"	34
Lo sviluppo dei servizi.....	"	35
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	36
L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna.....	"	37
<b>L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"</b> .....	"	39
"Mi Muovo in cifre".....	"	39
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	39
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	42
"Mi Muovo in bici".....	"	43
<b>Il settore stradale</b> .....	"	44
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	44
Il settore stradale in cifre.....	"	45
La conoscenza della rete stradale.....	"	46
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	55
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	57
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	62

<b>La sicurezza stradale</b> .....	pag.	63
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	63
La cultura della sicurezza stradale.....	"	69
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	72
<b>Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna</b> .....	"	73
Le funzioni della Regione.....	"	73
Il trasporto ferroviario delle merci e i nodi logistici in cifre.....	"	74
Il contesto di riferimento.....	"	74
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	75
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	79
La logistica urbana.....	"	82
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	83
Il Porto di Ravenna in cifre.....	"	85
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	85
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	87
<b>Il settore aeroportuale</b> .....	"	88
Le funzioni della Regione.....	"	88
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	88
Il contesto di riferimento.....	"	89
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	89
<b>Il settore idroviario</b> .....	"	91
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	91
Il settore idroviario in cifre.....	"	91
Il trasporto merci idroviario.....	"	92
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	94
<b>Gli strumenti di comunicazione</b> .....	"	95

## Premessa

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

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

Si parte con una panoramica sul settore **autofiloviario e mobilità urbana**, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclopedonale, azioni di mobility management e infrastrutture per la mobilità urbana. Inoltre viene dato spazio all'attività della Regione a favore della **sostenibilità ambientale ed energetica dei trasporti** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti e investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria. Un posto di primo piano in questo ambito spetta al Piano per la mobilità elettrica in Emilia-Romagna: **"Mi Muovo elettrico"**. Si passa poi all'analisi del settore **ferroviario** e di alcuni dei suoi elementi cruciali come la qualità del servizio, i dati sulla puntualità e sui passeggeri trasportati, lo sviluppo dei servizi, il rapporto con gli utenti, oltre che gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture. Viene inoltre presentato il nuovo abbonamento annuale che consente di caricare la bici sui treni regionali attrezzati di Trenitalia e TPER, **"Mi Muovo bici in treno"**, con importanti agevolazioni e novità.

A seguire una parte dedicata al **sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Muovo"**, l'abbonamento integrato regionale avviato nel 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2014 con una serie di azioni che puntano alla creazione di una carta unica della mobilità regionale in grado di garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole.

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

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

Quanto al settore **aeroportuale** vengono riportati i principali dati di traffico degli scali dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto con il panorama nazionale.

Si prosegue con l'analisi sui dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati relativamente al **settore idroviario** (asta del fiume Po e idrovia ferrarese).

In chiusura è dedicato uno spazio al principale strumento di **comunicazione** utilizzato per informare e diffondere notizie sul mondo della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna: il portale **Mobilità**, che, oltre a un'ampia sezione dedicata alle notizie, offre anche diversi servizi di infomobilità per le cittadine e i cittadini della regione.

L'Assessore Trasporti, Reti di infrastrutture materiali e immateriali,  
Programmazione territoriale e Agenda digitale

**Raffaele Donini**

## Il settore autofiloviario e mobilità urbana

### Le funzioni della Regione

La Regione Emilia-Romagna esercita **funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico**, promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico (L.R. n. 30 del 1998). In particolare, opera su due linee di intervento, connesse fra loro, ma distinte: la prima è rivolta alle azioni svolte sul territorio regionale nel campo della **mobilità sostenibile**; la seconda riguarda le azioni rivolte all'interno della Regione, intesa come azienda, curandone i diversi aspetti della **mobilità casa-lavoro e casa-scuola**.

Riguardo all'azione a favore della mobilità sostenibile sul territorio regionale, questa si realizza

nell'ambito urbano e di bacino, avendo presente innanzitutto il **servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario**, detto comunemente TPL, articolato su nove bacini provinciali, che coincidono di fatto con le province della regione, e comprende sia il servizio urbano nelle città principali, sia la rete extraurbana su "gomma". Oltre ai contributi per i **"servizi minimi"** (spesa corrente) sono finanziati gli interventi per **"investimento"**, a partire dal rinnovo del parco autobus, per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio.

Lo strumento principale con cui si concretizzano questi obiettivi è l'"**Accordo di programma**", di norma triennale.

### Il settore autofiloviario in cifre

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



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

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




**111 milioni di km/anno** di servizi minimi e aggiuntivi



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



**3.083 mezzi** (2.973 autobus e 110 filobus)




**3.802 km di rete regionale ciclabile**


pianificata, di cui 1.425 relativi alla rete Bicalitalia ed EuroVelo; **1.353 km di piste ciclabili** nelle realtà urbane in Emilia-Romagna



**265,6 milioni di passeggeri all'anno nel 2014** (+2,6%)



**Circa 200 milioni di euro di contributo regionale** per la realizzazione di 441 interventi (**Accordi di programma 1994-2014**)



**Oltre 254 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio** per i servizi minimi 2014



I dati economici relativi al 2014 sono preconsuntivi

**139,1 milioni di euro di ricavi da traffico e 131,8 milioni di euro di ricavi tariffari** nel 2014

## Il contesto di riferimento



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

In riferimento alla riforma del settore dei servizi pubblici, in attuazione delle norme nazionali (art. 25 del D.L. 1/12 - art.3 bis della L. 27/12 di conversione) e delle disposizioni regionali (art. 14 ter comma 1 della L.R. 30/98 e art. 24 della L.R. 10/08) sono stati definiti **5 ambiti ottimali e omogenei**, per organizzare i servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e gli affidamenti degli stessi servizi con procedure a evidenza pubblica.

In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate e operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Province e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. Le leggi regionali 10/08 e 30/98 sono intervenute per razionalizzare il sistema del TPL attraverso uno **snellimento organizzativo della rete delle Agenzie**, allo scopo di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi del sistema. In questi ultimi anni la Regione ha lavorato molto per **semplificare il panorama delle aziende** di trasporto che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna, incentivando processi di aggregazione e fusione delle stesse. Ad oggi i gestori dei servizi di TPL sono:

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

Lo strumento principale con cui si concretizzano gli interventi nel settore autofiloviario è stato fino ad ora l'“**Accordo di programma**”, di norma triennale. A monte di questo Accordo c'è un “**Atto di indirizzo triennale**”, sulla base del quale l'Assemblea legislativa fissa le linee di azione che devono essere in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. L'ultimo Accordo di programma ha riguardato il triennio 2011-2013 e nel 2014 è stata approvata un'integrazione che ha prorogato gli effetti dell'Atto di indirizzo a tutto il 2015 (attualmente è in corso il suo rinnovo). Gli Accordi di programma si articolano 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;
- ✱ **risorse regionali e di altra fonte** (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) **per gli investimenti e per interventi di natura infrastrutturale**, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclopeditone e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

La **determinazione sui servizi minimi 2011-2013** ha programmato una quantità di complessiva di servizi pari a oltre 113 milioni di vetture\*km, ma, per effetto del processo di razionalizzazione dei servizi previsto dai Piani di riprogrammazione approvati dagli Enti locali competenti, i **servizi effettivamente svolti nel 2013 sono stati 111.353.011.**

## Servizi minimi programmati 2011-2013 e servizi offerti 2013-2014

(Vetture\*km)

Servizi minimi 2011-2013	Servizi offerti 2013	Servizi offerti 2014 (dato preconsuntivo)
113.370.705	111.353.011	111.026.018

I **contributi regionali di esercizio destinati ai servizi minimi**, inclusi i contributi aggiuntivi previsti dalla L.R. 1/02, destinati alla qualificazione del trasporto pubblico, sono passati dai circa 196,5 milioni di euro all'anno del 2004 ai **circa 254 milioni nel 2014**.



## Contributi regionali di esercizio annui (euro)

(2011-2014 - Servizi minimi + L.R. 1/02)

2011	2012	2013	2014
217.378.125	220.069.692	223.192.779	254.758.299 (*)

(\*) La somma comprende gli oneri per il CCNL degli autoferrotranvieri, che fino al 2013 erano contabilizzati separatamente.

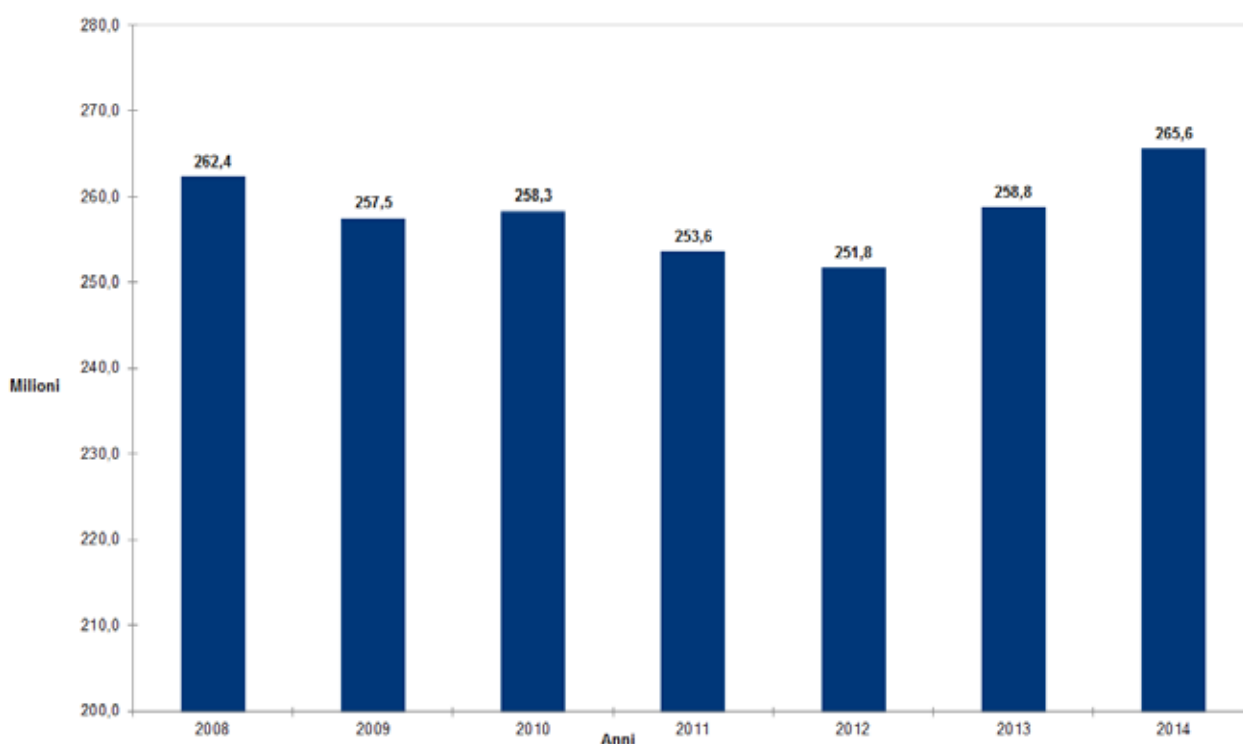


## I passeggeri trasportati



Il dato consuntivo 2013 sui passeggeri si attesta, dopo il lieve calo degli ultimi anni, al livello del 2010 con circa 259 mila viaggiatori. Il dato 2014 registra un **risultato molto positivo** con un aumento di passeggeri rispetto all'anno precedente del **2,6%** (265,6 milioni di passeggeri).

Passeggeri trasportati  
(2008-2014)





## Gli investimenti regionali

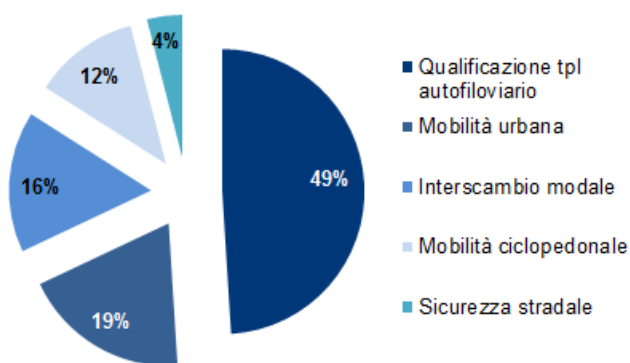
## I progetti di infomobilità pubblica



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 previsto dagli Accordi di programma dal 1994 al 2014 è stato di **circa 220 milioni di euro**, che hanno consentito di realizzare **441 interventi** nei diversi bacini provinciali:

- ✿ **qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario**, con il 49%;
- ✿ **interventi di mobilità urbana**, con il 19%;
- ✿ **interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici**, con il 16%;
- ✿ **potenziamento della mobilità ciclopedonale**, con il 12%;
- ✿ **interventi per la sicurezza stradale**, con il 4%.



Rispetto agli Accordi dal 1994 al 2014, **non sono ancora stati ultimati 29 interventi**, per un contributo regionale di circa 9 milioni di euro.

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

Questo progetto coinvolge un **bacino di utenza di 12.850.000 abitanti, 6 Regioni e 21 Enti locali**. Ha un costo complessivo, finanziato nell'ambito del programma ELISA, per la parte di infomobilità pubblica dell'Emilia-Romagna di **oltre 7 milioni di euro**, con un finanziamento della Regione per oltre il 38% del totale, ministeriale per il 19% e degli Enti locali per il 43%.

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

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

A dicembre 2014 sono state completate tutte le forniture del progetto e i lavori di installazione degli apparati tecnologici erano in fase di realizzazione avanzata; **entro il 2015 è previsto il collaudo completo delle opere**.

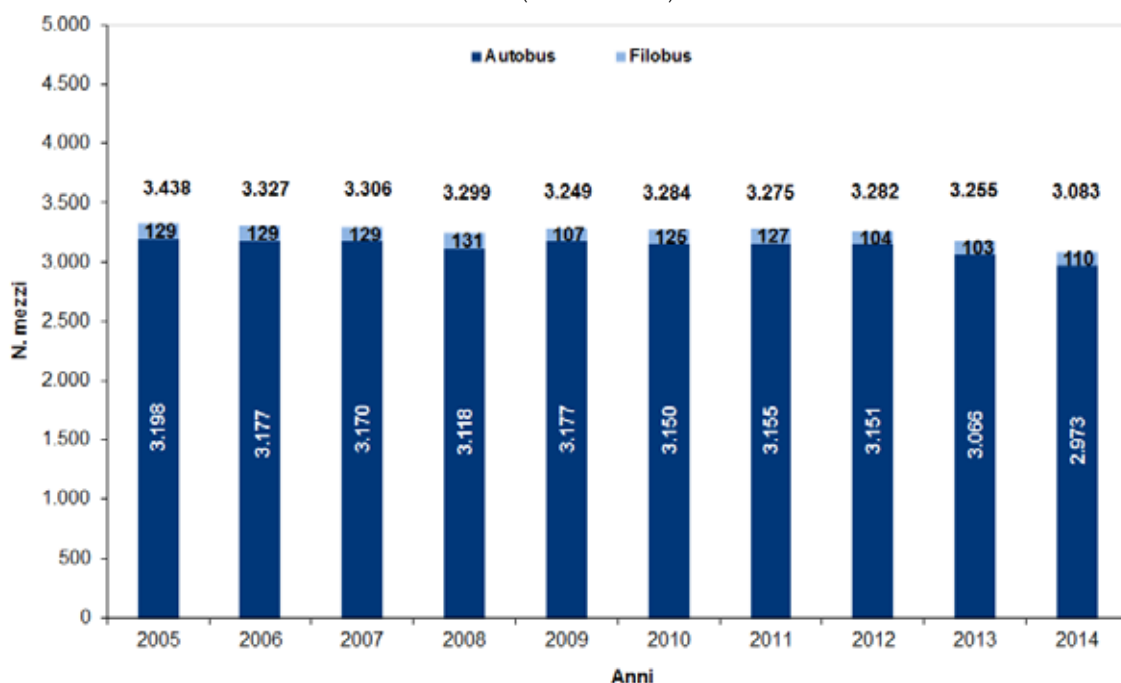
## Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2014, ammonta a **3.083 mezzi** (di cui 2.973 autobus e 110 filobus), con **un'età media** che dal 2005 ad oggi è cresciuta da 9 a **12,77 anni**. Questo dato, piuttosto negativo se confrontato con le medie europee, potrà essere contenuto in parte grazie ai finanziamenti della legge di stabilità 2015 e alla programmazione dei fondi strutturali 2014-2020, nonché delle forniture per Bologna previste nel quadro dei progetti "Crealis" e di filoviarizzazione (oltre 100 veicoli).

Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato anche a un **netto miglioramento dell'accessibilità ai mezzi**, con un'attenzione particolare alle persone con ridotta capacità motoria. Dei 3.083 mezzi regionali, **alla fine del 2015 rimarranno solo circa 100 veicoli da attrezzare con AVM**, con risorse da reperire nei POR 2014-2020 (Programmi Operativi Regionali).



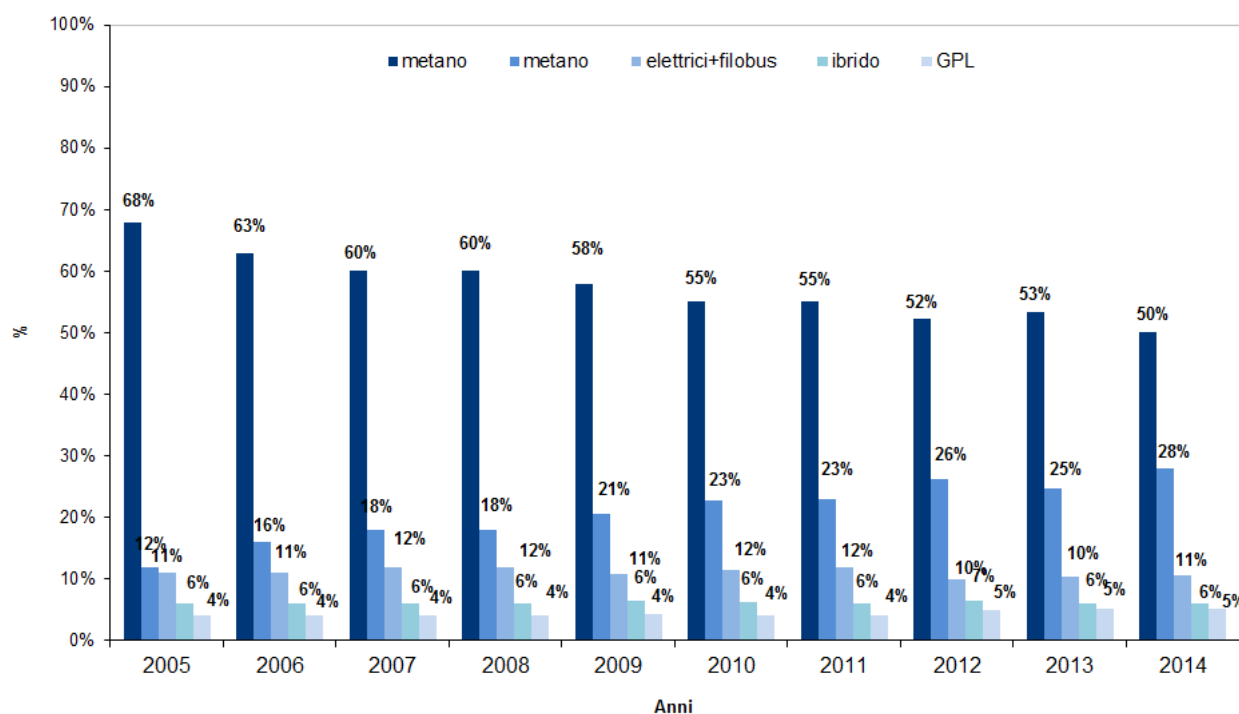
Parco mezzi regionale per tipo di veicolo  
(2005- 2014)



Dal 2005 al 2014 c'è stato inoltre un **aumento dei bus a metano** (dal 12% al 28%) e **una diminuzione dei bus diesel** (dal 68% al 50%), contribuendo in modo significativo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.

## Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(2005- 2014)



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 (7,82%), euro 1 (4,61%), euro 2 (32,47%), euro 3 (27,64%), euro 4 (1,75%), euro 5 (6,20%), EEV (14,24%), ULEV (2,37%), ZEV (2,9%).



## La mobilità ciclopedonale

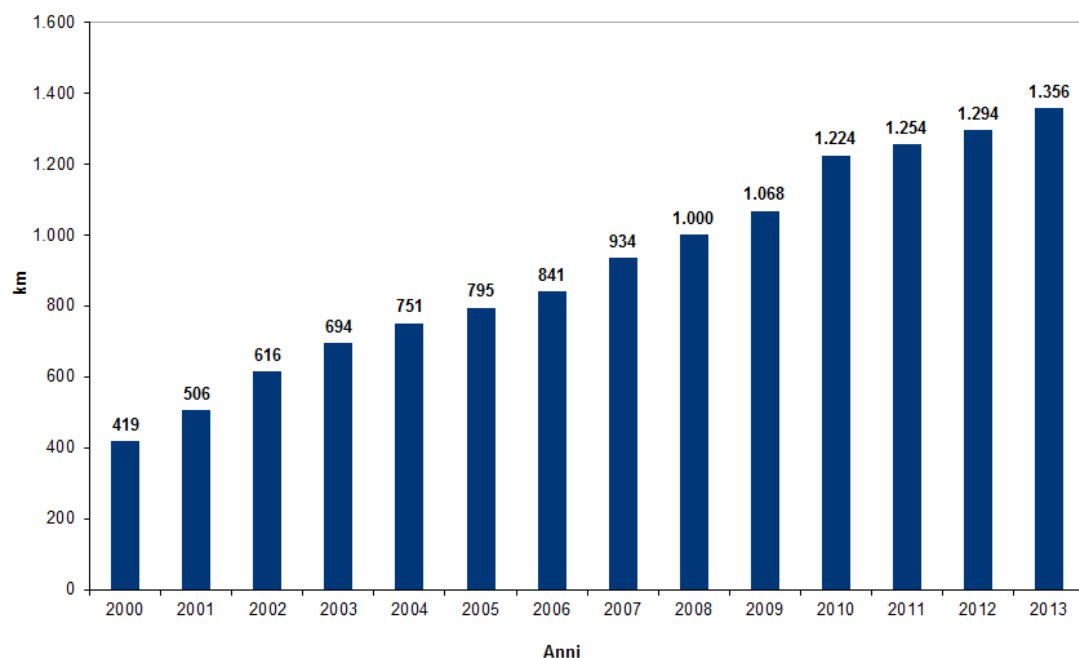
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente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

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



teristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza. Rispetto all'uso di questa modalità di trasporto si segnala che Emilia-Romagna c'è stato un **aumento significativo dei km di piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti dai 419 km del 2000 ai **1.356 del 2013**.

**Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti**  
(2000-2013)

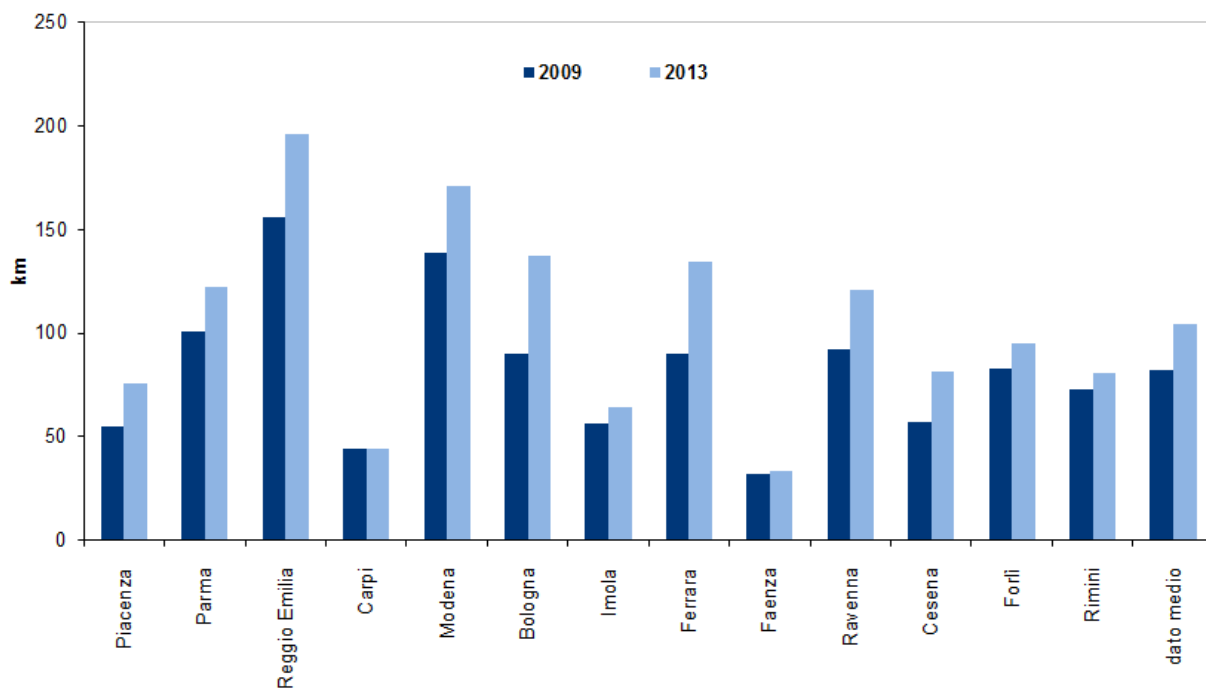


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione. Le medie città del versante emiliano sono tutte molto dotate di piste ciclabili: Reggio Emilia, Modena, Bo-

logna e Parma sono tutte al di sopra del dato medio (104 km). Anche quest'anno è Reggio Emilia che ha la rete ciclabile più estesa, con 196 km; le città del versante romagnolo sono al di sotto del valore medio.

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

(Confronto 2009-2013)



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

Nel corso del 2014 è proseguita l'attività del **Tavolo permanente per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale** con incontri con le Associazioni regiona-

li coinvolte (WWF, Legambiente, UISP e FIAB), che hanno portato all'**aggiornamento del Protocollo d'intesa 2009 per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale**. Il nuovo "Patto", siglato a maggio 2015, impegna i firmatari a una serie di azioni e interventi per il triennio 2015-2017, tra cui la redazione di una legge regionale sulla mobilità ciclopedonale e l'impiego da parte della Regione di circa 8 milioni del Por Fesr 2014-2020 per la promozione, lo sviluppo e l'incentivazione degli spostamenti in bici, a piedi e per la moderazione del traffico.

Sempre nel 2014 la Regione e le Province hanno firmato il "Protocollo d'intesa per la promozione e realizzazione della **Rete delle Ciclovie Regionali**": obiettivo è realizzare e promuovere la "Rete" come strumento di indirizzo e riferimento del sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti nel territorio regionale coinvolgendo tutti i soggetti interessati. Tale "Rete" è stata individuata dalla Regione in collaborazione con le Province e con il supporto di Fiab onlus E-R. Sono state valutate anche le esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, allacciandosi quindi a percorsi già esistenti o previsti, per

favorire anche la mobilità ciclistica urbana e inserire le nuove ciclovie nei percorsi internazionali più riconosciuti e praticati come Eurovelo e Bicalia.

La "Rete" ha inoltre la finalità di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi.

Nel corso del 2014 è proseguito inoltre l'aggiornamento dei dati per il completamento della georeferenziazione all'interno dell'**Atlante dell'intermodalità bici-treno**. L'obiettivo è quello di incentivare l'intermodalità attraverso:

- ☀ la definizione di un sistema di segnaletica verticale di direzione per la rete di mobilità ciclopedonale di collegamento tra l'ambito urbano, extraurbano e naturalistico;
- ☀ l'integrazione delle infrastrutture della rete esistente e di progetto utilizzando per il collegamento differenti tipologie di percorsi (promiscui, sede propria, naturalistica, urbano, extraurbano, ferrovie dismesse, greenways ecc.) con la tematica prioritaria della sicurezza.

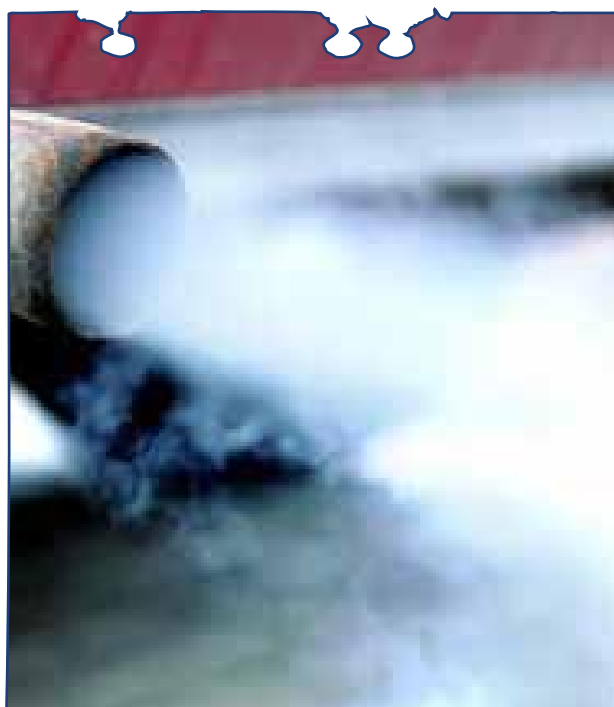
Nel 2014 la Regione ha realizzato il primo dei tre progetti pilota del "Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale per l'ambito urbano, extraurbano, turistico, naturalistico-paesaggistico", itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - **Ciclovia dei Parchi**, per la fornitura di segnaletica di indicazione/direzione per incentivare la riconoscibilità, la continuità territoriale della rete ciclopedonale regionale e promuovere anche la valorizzazione del paesaggio e del sistema turistico regionale grazie a un sistema di **segnaletica verticale di direzione coerente**, congruente e omogeneo. Sempre nel corso del 2014 sono stati installati **circa 600 segnali verticali di indicazione/direzione e 151 pali di sostegno**, per un ammontare complessivo di **circa 65.000 euro**. La segnaletica è stata installata su strade di pertinenza delle province di Modena, Piacenza e Ravenna e nei seguenti comuni: San Lazzaro di Savena, Marzabotto, Vignola, Marano sul Panaro, Rubiera, Campogalliano, Fidenza, Salsomaggiore Terme, Collecchio, Gossolengo, Rivergaro, Piacenza e Brisighella.



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



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

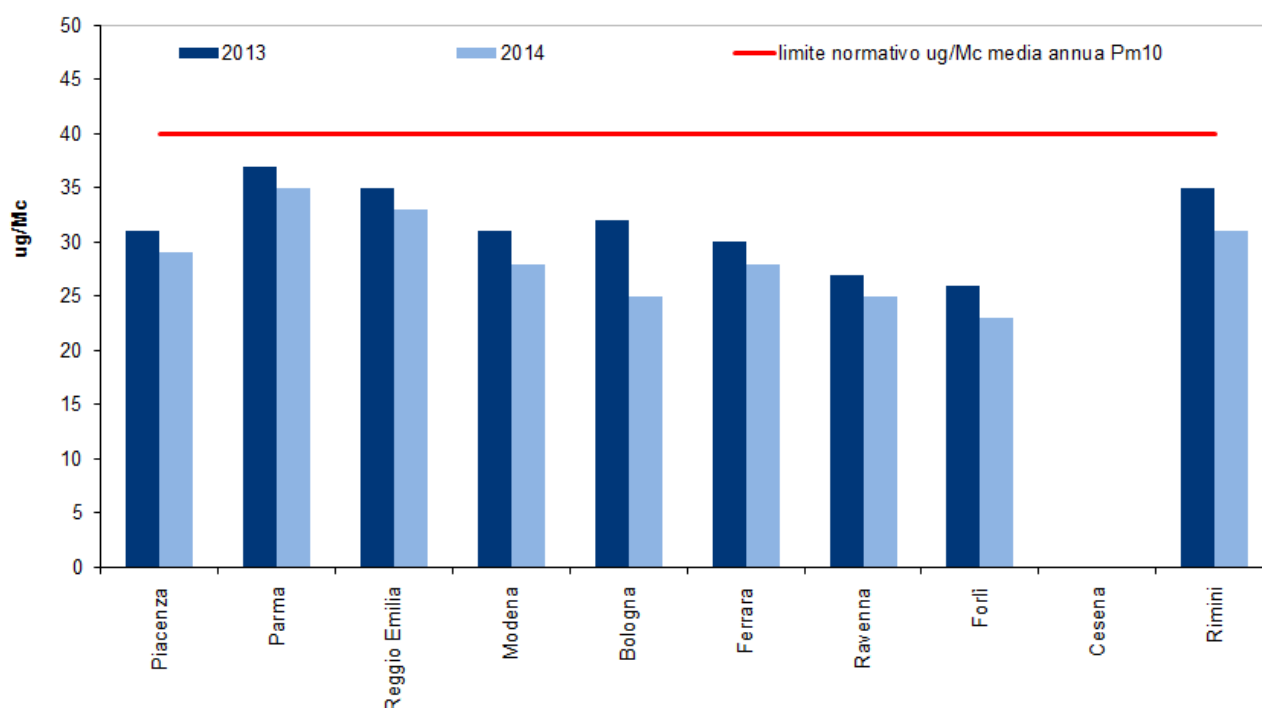
Il valore della **media annua di PM<sub>10</sub> nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti** rimane, anche nel corso del 2014, sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m<sup>3</sup>, con un leggero miglioramento della media dei valori, che passa dai 31,6 del 2013 ai 28,6 µg/m<sup>3</sup> del 2014.

Il dato relativo alla media dei giorni di superamento

del PM<sub>10</sub> nelle realtà urbane si mantiene invece **al di sopra dei 35 giorni di superamento del limite**, tranne che per il valore rilevato nel 2014 nelle stazioni urbane poste sulla viabilità secondaria. Nell'ultimo biennio i giorni medi di superamento nelle stazioni urbane poste sulla viabilità principale passano dai 50,8 del 2013 ai 37,6 del 2014.

Guardando a **livello delle singole realtà urbane**, si evidenzia che anche nel corso del 2014 **nessuna città fa rilevare il superamento del limite della media annua del PM<sub>10</sub>**; in particolare, nell'ultimo anno, è Forlì con 19 giorni di superamento a realizzare i miglioramenti più significativi, passando dai 26 ai 23 µg/m<sup>3</sup>. Al contrario il valore più alto, sempre comunque al di sotto del limite, si registra a Parma con 35 µg/m<sup>3</sup>.

**Media annua del PM<sub>10</sub> nei 9 comuni capoluogo**  
(2013-2014)



Le criticità per quanto riguarda il numero di **superamento dei limiti giornalieri del PM10 di 50 µg/mc** si è ridotta notevolmente e solo le città di Parma, Rimini e Reggio Emilia registrano valori significativamente più alti del limite normativo.

La Regione ha avviato il percorso verso l'elaborazione del nuovo **Piano regionale integrato per la qualità dell'aria (PAIR 2020)**, con previsioni al 2020, il cui punto centrale dovrà essere appunto l'integrazione, dal momento che per rientrare



negli standard fissati dall'Europa si ritiene sia necessario un approccio trasversale tra tutti i settori: dall'industria all'energia, dalle biomasse al settore civile, dai trasporti all'agricoltura.



## Il sostegno alla mobilità elettrica

Tra i progetti della Regione per ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, particolare importanza riveste il nuovo **Piano per la mobilità elettrica** in regione denominato **"Mi Nuovo elettrico"**. Considerando che in città è molto frequente fare spostamenti brevi e che lo spostamento medio regionale è intorno ai 40 km/giorno, **le auto elettriche possono rappresentare una valida alternativa ai veicoli tradizionali**, anche perché i modelli attualmente in vendita hanno autonomie che sfiorano mediamente i 100-120 km. In questo quadro, per promuovere la mobilità elettrica non solo a livello di singola città ma su tutto il territorio, la Regione ha stretto **accordi con i distributori di energia elettrica presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna** (ENEL, HERA e IREN) e con i principali Comuni, realizzando così un'innovativa infrastruttura di ricarica operativa in tutte le province. Ad oggi risultano **installate e funzionanti 104 colonnine di ricarica per veicoli elettrici** interoperabili in regione dei diversi distributori sottoscrittori dei protocolli d'intesa (che ne prevedevano 140). Secondo gli Accordi sulla mobilità elettrica i distributori sono i promotori della realizzazione dell'infrastruttura secondo il principio del business del distributore. Il tutto risulta quindi a costo zero per gli Enti pubblici. In media nel biennio 2013-2014 sono state effettuate in regione **circa 4.000 ricariche pubbliche all'anno** e le colonnine con più ricariche si trovano a Reggio Emilia e Bologna. È in fase di studio l'integrazione di Mi Nuovo Elettrico con il titolo di viaggio integrato treno+bus "Mi Nuovo", in modo da utilizzare un'unica tessera per i vari si-

stemi di trasporto dell'Emilia-Romagna.

La Regione nel 2014 ha inoltre ottenuto un finanziamento statale di **circa 240.000 euro per il progetto "Mi Nuovo Mare"** per la fornitura e l'installazione di **24 punti di ricarica in otto comuni della costa romagnola**. Hanno aderito al progetto i Comuni di Comacchio, Ravenna, Cervia, Cesenatico, Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione e Cattolica.

La Regione ha anche firmato un accordo con tutti i principali Comuni per dare il via al processo di armonizzazione delle **regole di accesso nei centri storici**. Grazie a questo accordo oggi i veicoli elettrici possono **accedere alla ZTL senza limitazioni temporanee** (h24) e parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu (per le auto). Per poter accedere nella ZTL dei comuni, non basta avere un veicolo elettrico, ma bisogna richiedere presso il proprio comune l'apposita vetrofania e comunicare la targa nei comuni che hanno il telecontrollo degli accessi in ZTL.

Hanno sottoscritto l'accordo i Comuni di Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Formigine, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna e Reggio Emilia, ma l'accordo è aperto a tutte le Amministrazioni comunali che vorranno partecipare. Su iniziativa degli Enti locali sono stati installati punti di ricarica interoperabili anche nei comuni di Formigine e Maranello.



## Il mobility management



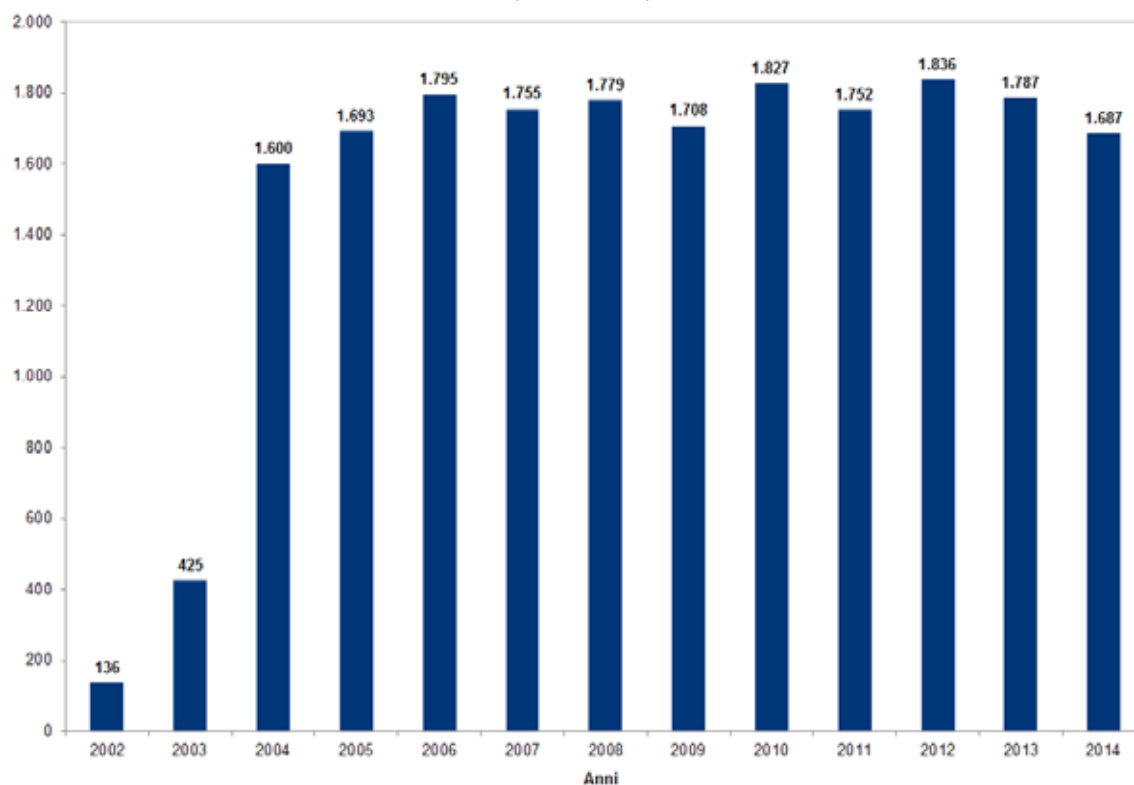
La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a **incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico, della bicicletta** e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal Piano per la Mobilità aziendale, approvato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

La concessione di **abbonamenti annuali al trasporto pubblico** (autobus e treni) a condizioni vantaggiose è una delle principali attività di mobility ma-

agement svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.088 abbonamenti sottoscritti nel 2014** (1.687 autofiloviari e 401 ferroviari relativi a Trenitalia), su un totale di circa 3.000 collaboratori. Guardando più nello specifico i dati sugli abbonamenti TPER, emerge come questi siano aumentati progressivamente di anno in anno, triplicandosi nell'arco del triennio 2002-2004, per poi stabilizzarsi intorno agli oltre 1.700/1.800 attuali.

### Abbonamenti annuali TPER

(2002-2014)



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

Per incentivare l'uso condiviso del mezzo individuale, inoltre, la Regione riserva parcheggi aziendali ai collaboratori che aderiscono al **car-pooling** in qualità di conducenti, concedendoli gratuitamente a chi trasporta almeno due colleghi.

La Regione è impegnata anche nell'incentivazione del **car sharing**, un servizio innovativo a condizioni estremamente favorevoli riservate ai collaboratori regionali, realizzato in collaborazione con l'azienda di trasporti ATC di Bologna. Nel 2014 il numero di iscritti a questo servizio è stato di 32 dipendenti, rispetto ai 2 del 2003.

La Regione ha ulteriormente esteso anche il sistema di **bike sharing aziendale**. Il parco bici regionale a funzionamento meccanico è composto attualmente da **26 mezzi installati in 8 differenti punti di prelievo**, accessibili esclusivamente mediante un'apposita chiave. A questo sistema è stato affiancato anche il servizio di bike sharing aziendale effettuato con 10 mezzi a pedalata assistita, collocati opportunamente in luoghi idonei di ricovero e ricarica. Per attuare il Piano della Mobilità aziendale anche nel 2014 sono state realizzate **numerose attività di informazione e di comunicazione**, svolte attraverso differenti strumenti. Tra queste si ricorda che, a partire dal 2009, la Regione partecipa in collaborazione con il Comune di Bologna agli eventi della Settimana europea per la mobilità sostenibile (*European Mobility Week*), organizzando in particolare l'evento "**Vengo al lavoro con la bici**" nel Piazzale Renzo Imbeni, rivolto ai lavoratori regionali e dell'area Fiera.



## Le infrastrutture per la mobilità urbana

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

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



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

☀ il **Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano** (costituito dal completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, progetto alternativo a quello della Metrotranvia attualmente congelato): nel 2011 il Comune di Bologna, in accordo con Regione e Provincia di Bologna, ha chiesto al Ministero dei Trasporti e al CIPE di ridestinare i fondi assegnati alla Metrotranvia di Bologna. Il progetto interessa il territorio dei **comuni di Bologna e Casalecchio di Reno (BO)** e prevede i seguenti interventi: completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel comune di Bologna, con la costruzione di **4 nuove fermate SFM e l'adeguamento di 2 esistenti**, oltre che la realizzazione di **opere di accessibilità**; sviluppo di un progetto per la **migliore riconoscibilità e il segnalamento delle stazioni**; acquisto di **nuovo materiale rotabile** dedicato al servizio ferroviario del bacino bolognese; estensione della rete filoviaria lungo le direttrici portanti della rete del TPL e riqualificazione della stessa rete; acquisto di mezzi filoviari moderni e confortevoli. Il 17 luglio 2012 è stato firmato l'Accordo di programma tra Regione, Provincia e Comune di Bologna e società TPER SpA per la realizzazione di questo progetto; il 28 agosto 2012 si è conclusa con esito positivo la Conferenza dei servizi indetta dal Ministero dei Trasporti; il 26 ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, del **costo totale previsto di 362,78 milioni di euro**, di cui 236,7 milioni di euro statali; il soggetto che attuerà l'opera è TPER SpA. Il 25 luglio 2014 TPER e Comune di Bologna hanno consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo e ad agosto 2014 è stata attivata la procedura di approvazione, la cui conclusione è prevista entro l'estate 2015;

☀ il **People Mover**, un servizio navetta che prevederà un collegamento diretto in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) tra **l'Aeroporto G. Marconi di Bologna e la Stazione Centrale di Bologna**, con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti. Il tracciato è di circa 5 km; il sistema si basa su convogli leggeri, di lunghezza limitata e a guida automatica. Il **costo complessivo è di circa 101 milioni di euro** (compresa IVA). La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e si è impegnata a concedere un **finanziamento di 27 milioni di euro al Comune** (individuato come stazione appaltante dell'opera). Dopo l'approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e del progetto definitivo dell'opera, avvenuta nel 2010 da parte del Comune di Bologna, il 15 luglio 2011 è stato consegnato al Comune il progetto esecutivo, con successive integrazioni nell'agosto, ottobre e dicembre 2011. Il Comune di Bologna, nel febbraio e marzo 2012, ha approvato in linea tecnica il progetto esecutivo e ha richiesto la presentazione di un nuovo Piano economico finanziario, presentato a luglio 2013. È seguita una lunga istruttoria di revisione dello stesso da parte del Comune, che si è conclusa a maggio 2014.

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. L'intervento al 31/12/2014 era in fase avanzata di esecuzione, essendo già cantierato il 70% dell'intero tracciato.

## Il settore ferroviario

### Le funzioni della Regione

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

In particolare, in materia di trasporto ferroviario re-

gionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico**, escluse le funzioni di sicurezza rimaste di competenza statale. La Regione inoltre persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, e anche con i sistemi di gestione della logistica delle merci.

La Regione Emilia-Romagna è impegnata direttamente nelle attività di mantenimento dell'**efficienza e di potenziamento delle linee ferroviarie regionali e del materiale rotabile**, oltre che nel miglioramento delle condizioni di sicurezza, finanziando il settore ferroviario sia con risorse proprie sia con risorse trasferite dallo Stato.

### Il settore ferroviario in cifre

**1.400 km di rete ferroviaria** (circa 1.050 di competenza statale e 350 di competenza regionale)



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

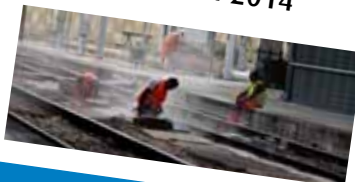
**Oltre 900 treni al giorno**



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



**2 incidenti sulla rete ferroviaria regionale nel 2014**



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



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

**Circa 42,5 milioni di passeggeri all'anno e circa 146.000 al giorno** sui servizi ferroviari di competenza regionale



**114,6 milioni di corrispettivo contrattuale** nel 2014 al CTI per l'erogazione dei servizi



**18,8 milioni di treni\*km** (di cui circa 17,9 treni e 1 milione bus sostitutivi) nel 2014



**15,2 milioni di euro a FER** per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale nel 2014



**104 milioni di euro di ricavi da traffico** (2014)

**Oltre 2 milioni di euro di riduzione di corrispettivi contrattuali** al CTI per mancato rispetto di standard di qualità (2014)

**I dati economici relativi al 2014 sono preconsuntivi**

**Circa 1.679 addetti** del settore ferroviario regionale (2014 - Trasporto + Rete)



## Il contesto di riferimento

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

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

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



suolo (nel 2007). Pertanto, dando attuazione a quanto previsto dalla legge regionale n. 30 del 1998, la **FER gestisce tutte le seguenti linee ferroviarie**: Bologna-Portomaggiore; Ferrara-Codigoro; Ferrara-Suzzara; Parma-Suzzara; Reggio Emilia-Ciano d'Enza; Reggio Emilia-Guastalla; Reggio Emilia-Sassuolo; Casalecchio-Vignola; Modena-Sassuolo ed è diventata la **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**.

Nel 2011 sono state definite le condizioni per la **separazione societaria di FER**, che si poi è perfezionata l'1 febbraio 2012, per affidare a due soggetti distinti, rispettivamente, la gestione della rete e le attività di trasporto ferroviario.



Nel 2008 il settore ferroviario ha subito importanti modifiche ed è stato caratterizzato da elementi di forte innovazione: completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Romagna, il 31 marzo 2008 è stato sottoscritto il nuovo **Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore di una gara di rilevanza europea.

Inoltre sono state condotte una serie di azioni per costituire una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**. In quest'ottica, la **FER**, società a prevalente capitale regionale, ha acquisito le attività ferroviarie gestite precedentemente da altre aziende concessionarie regionali, sostituendosi ad ACT di Reggio Emilia (nel 2009), ad ATC di Bologna nella gestione della linea Casalecchio-Vignola (nel 2009) e ad ATCM di Modena nella gestione della ferrovia Modena-Sas-

Contemporaneamente alla scissione, c'è stata l'aggregazione della parte preposta al trasporto di FER con ATC di Bologna, andando a costituire la **nuova società TPER**. Il quadro di riferimento del settore ferroviario regionale si è quindi notevolmente semplificato e razionalizzato: **da sette soggetti** che operavano nel 1999 su 350 km di rete si è passati **a un unico soggetto**, del quale la Regione detiene più del 90% della quota societaria. La Regione Emilia-Romagna, come già citato, ha affidato nel 2008 i servizi ferroviari di propria competenza con una **gara a evidenza pubblica**, trovandosi a essere una delle poche Regioni ancora con un Contratto non definito in accordo diretto con l'impresa di trasporto, e l'unica ad avere messo in gioco l'intera sua offerta. Nel 2013 ha avviato le procedure per una nuova gara di affidamento dei servizi, recependo le prescrizioni di durata massima dei Contratti di Servizio previsti

## La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



dal Regolamento (CE) n. 1370 del 2007 e portandoli a un **periodo fisso di quindici anni**, con possibilità di proroga in proporzione del 50% al verificarsi delle condizioni previste dallo stesso Regolamento. Scopo di questa modifica è favorire investimenti a lungo termine e permettere tempi adeguati di ammortamento per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Per la nostra Regione la situazione si presenta particolarmente delicata: il Contratto di Servizio triennale con il Consorzio Trasporti Integrati/CTI, rinnovato di un altro anno, scaduto il 30/6/2012 e con prosecuzione concordata con il Consorzio fino al 30 giugno 2016, ha imposto l'avvio delle procedure per una nuova gara d'appalto per l'affidamento dei servizi, pure se a fronte di assegnazioni finanziarie incerte negli anni a venire.

**La procedura relativa alla gara per l'affidamento dei servizi si è conclusa recentemente.**

La Regione ha avviato, sulla propria rete ferroviaria, un **"piano straordinario" di interventi**, per la cui attuazione si fa ricorso sia a risorse già disponibili, sia ad altre fonti di finanziamento statali, oltre che a specifici stanziamenti regionali, per un totale di **circa 500 milioni di euro**, destinati per circa il 50% a interventi sulle infrastrutture e per la quota restante al rinnovo del materiale rotabile. Nel 2014 gli investimenti hanno riguardato

in particolare il miglioramento dell'esercizio ferroviario e delle condizioni di sicurezza in diverse tratte.

Le **risorse assegnate tuttavia non sono sufficienti** per coprire i fabbisogni complessivi necessari per portare la rete ferroviaria regionale, che si è sviluppata storicamente in modo molto disomogeneo, a standard uniformi ed evoluti dal punto di vista tecnologico. Inoltre sono venuti meno importanti investimenti che il Ministero dei Trasporti ha assegnato con cadenza quasi decennale. Tuttavia gli sforzi in corso sono comunque in grado di garantire un buon salto qualitativo.

In tema di accessibilità e di integrazione con il territorio delle stazioni, di particolare rilievo è l'intervento per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra la **linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna**, la **linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla** e le linee di trasporto urbano - i cui lavori sono stati avviati nel 2010 - per la realizzazione delle quali è stato acquisito un ulteriore finanziamento statale di 35 milioni di euro sulla base di uno specifico Accordo Quadro con i Ministeri coinvolti. La **stazione AV** del nuovo nodo è stata aperta al pubblico nella metà del 2013, anche se alcune lavorazioni infrastrutturali sono proseguite anche nel 2015 fino ad essere ultimate.

## I nuovi treni della flotta regionale

Per lo svolgimento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna, erogati sia sulla Rete Nazionale sia su quella Regionale, vengono utilizzati attualmente **circa 600**, tra carrozze e locomotori, di cui **circa l'80% di tipo elettrico e il restante 20% di tipo diesel**. Quest'ultima tipologia è quasi tutta concentrata nella FER, mentre rappresenta solo il 5% del parco rotabile di Trenitalia.

Per perseguire obiettivi di mobilità sostenibile e vista anche la richiesta di maggiore comfort e qualità da parte degli utenti, negli ultimi anni la Regione ha sostenuto fortemente il **rinnovo del parco rotabile**.

Come già accennato, la Regione, a partire dal 2007, ha avviato un **"Piano straordinario di investimenti"** di **circa 500 milioni di euro** per potenziare e ammodernare le linee regionali e per rinnovare il proprio parco rotabile. Nel primo semestre 2013 è giunta a completamento la parte del Piano straordinario di investimenti destinata al rinnovo del parco regionale, con l'entrata in esercizio di **12 nuovi treni elettrici ETR 350**.

Nel 2014 gli investimenti hanno riguardato il miglioramento dell'esercizio ferroviario e delle condizioni di sicurezza in diverse tratte.



**Circa 600** (tra carrozze e locomotori). Dal 2007 al 2013:

♣ **33 nuovi treni** finanziati dalla Regione (21 elettrici e 12 diesel)

♣ **ulteriori 7 treni elettrici** per il Servizio ferroviario metropolitano di Bologna



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



+ 12 ATR 220



+ 9 composizioni bipiano



+ 12 ETR 350





## La qualità dei servizi ferroviari

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

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

Per controllare il rispetto degli standard previsti dal contratto, la Regione svolge un'attenta e metodica attività di **monitoraggio sulla qualità erogata sui treni e nelle stazioni**, attività che dal primo febbraio 2012 è stata affidata alla società FER. La legge regionale 30/98, infatti, attribuisce alla Regione funzioni di alta vigilanza finalizzate ad accertare la regolarità, la qualità e il buon andamento

del servizio di trasporto ferroviario di propria competenza, che può esercitare direttamente o tramite soggetti autorizzati.

Il monitoraggio sulla qualità dei servizi ferroviari continua a essere svolta anche da personale regionale e viene costantemente integrata dal rilevamento dello stato della rete e degli impianti ferroviari di interesse regionale. L'attività prevede:

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



## La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario

### Puntualità

L'analisi della puntualità, che rappresenta uno dei **parametri di qualità più rilevanti per gli utenti**, viene eseguita sistematicamente dalla Regione partendo dai dati forniti ogni mese dal Consorzio Trasporti Integrati e dalle analisi sulla circolazione effettuate direttamente da personale regionale (tenendo conto anche delle segnalazioni degli utenti) con verifiche dirette sul campo. Di seguito si presenta **un'analisi dei dati di puntualità**, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento, non connessa all'impresa ferroviaria che eroga il servizio ma all'infrastruttura sulla quale vengono svolti, come previsto dal Contratto di Servizio.

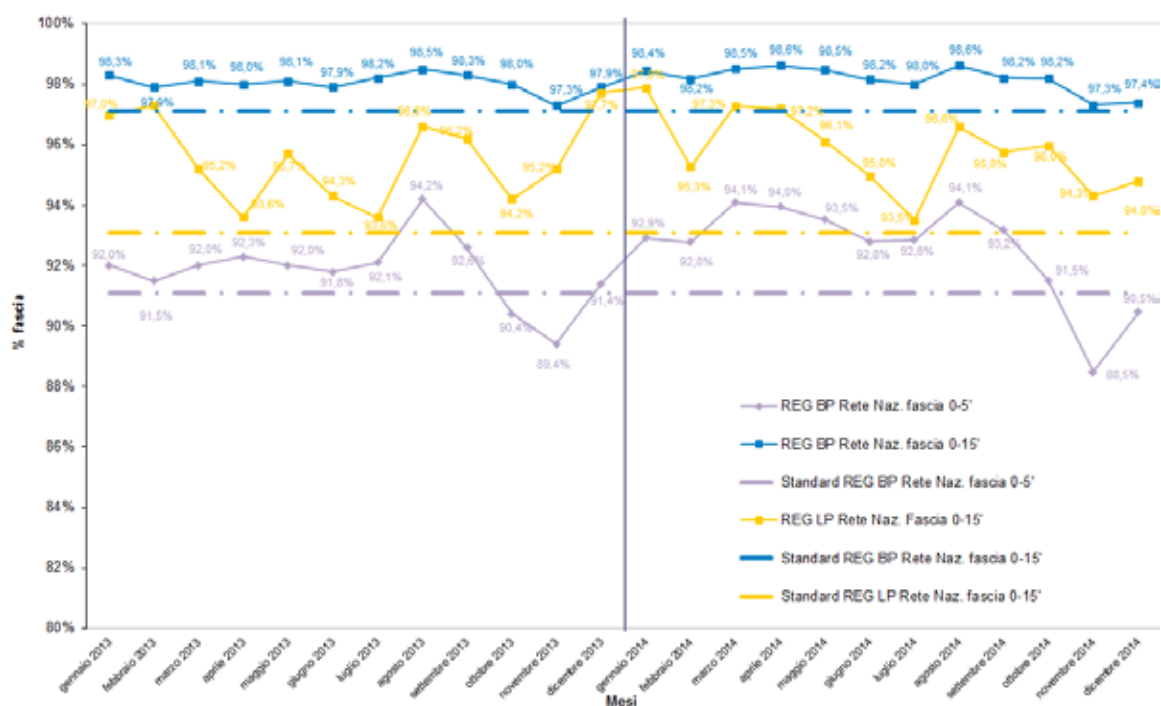
#### ♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza (B.P.)** in fascia 0-5' e 0-15', nel 2014 c'è stato un miglioramento, rispetto al 2013, per i primi 10 mesi dell'anno mantenendosi quasi sempre al 93% con punte del 94 per più mesi. Nella fine dell'anno invece c'è stato, come nel 2013, un peggioramento andando, per i mesi di novembre e dicembre, sotto lo standard;
- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza (L.P.)** in fascia 0-15', nel 2014 l'andamento è lo stesso del 2013, con miglioramenti nel primo semestre e peggioramenti solo per il mese di dicembre.



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

(Gennaio 2013 - Dicembre 2014)

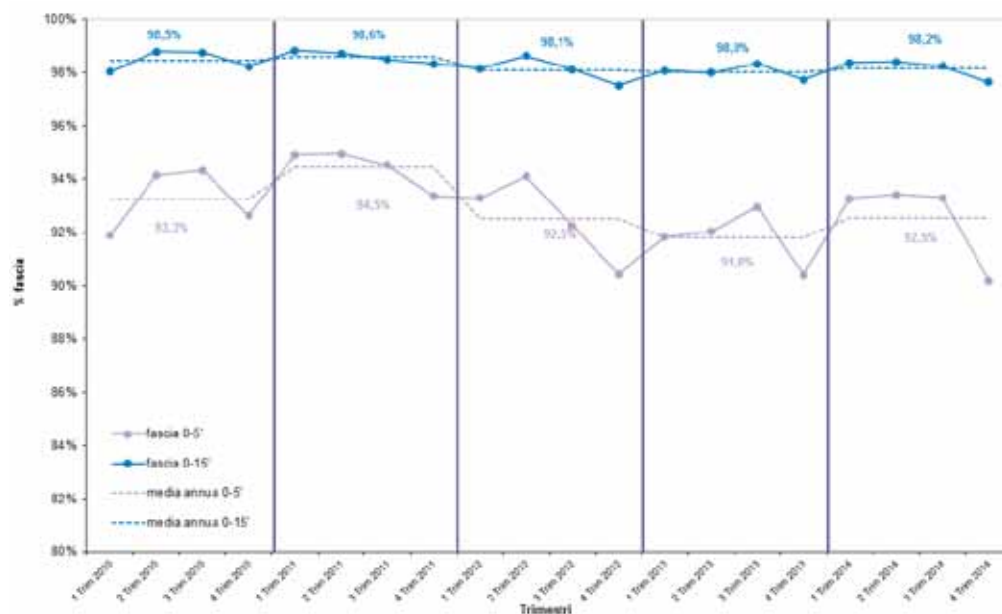


Il confronto con i **dati di puntualità dei trimestri tra il 2010 e il 2014** per la fascia 0-5' evidenzia un **miglioramento rispetto al 2013** per i primi tre trimestri riportando la media a quella del 2012, mentre si ha un peggioramento nell'ultimo trimestre. Per la fascia 0-15' e per i regionali a lunga percorrenza il miglioramento è ancora più netto, considerando sempre il peggioramento nell'ultimo trimestre.

tre si ha un peggioramento nell'ultimo trimestre. Per la fascia 0-15' e per i regionali a lunga percorrenza il miglioramento è ancora più netto, considerando sempre il peggioramento nell'ultimo trimestre.

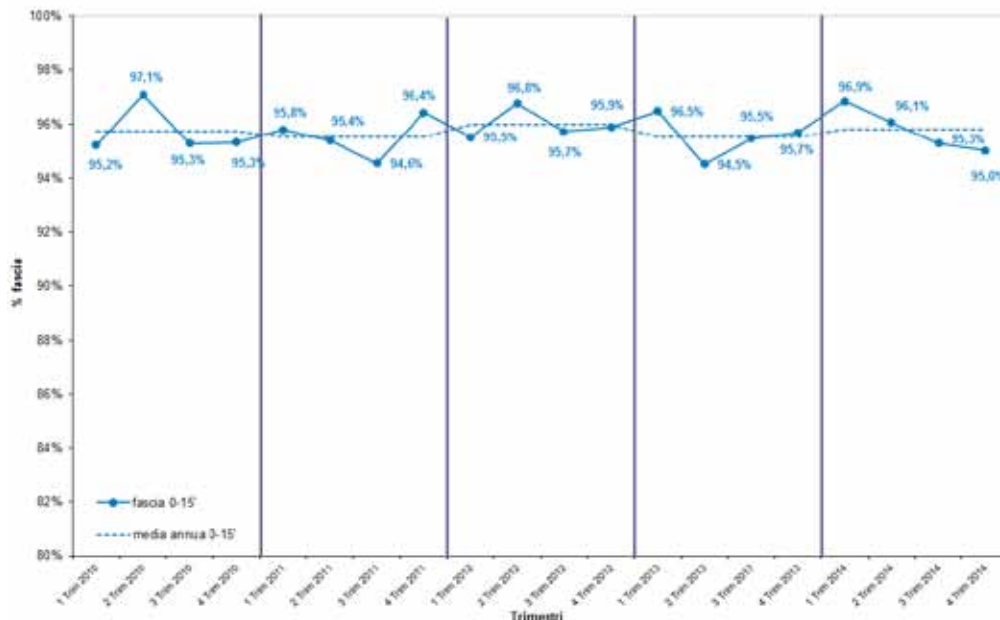
### Rete Nazionale puntualità - Regionali a Breve Percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2014)



### Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2014)

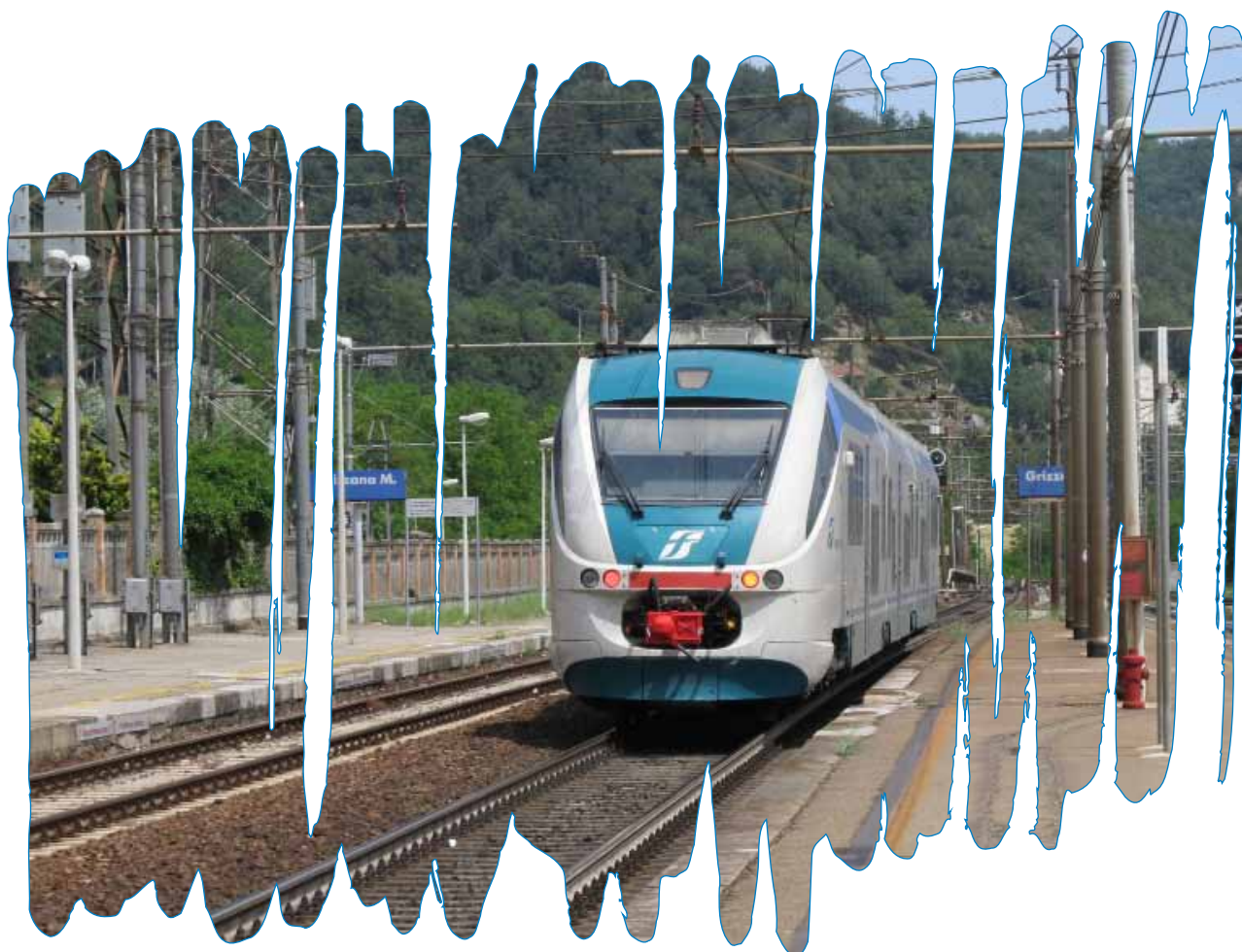
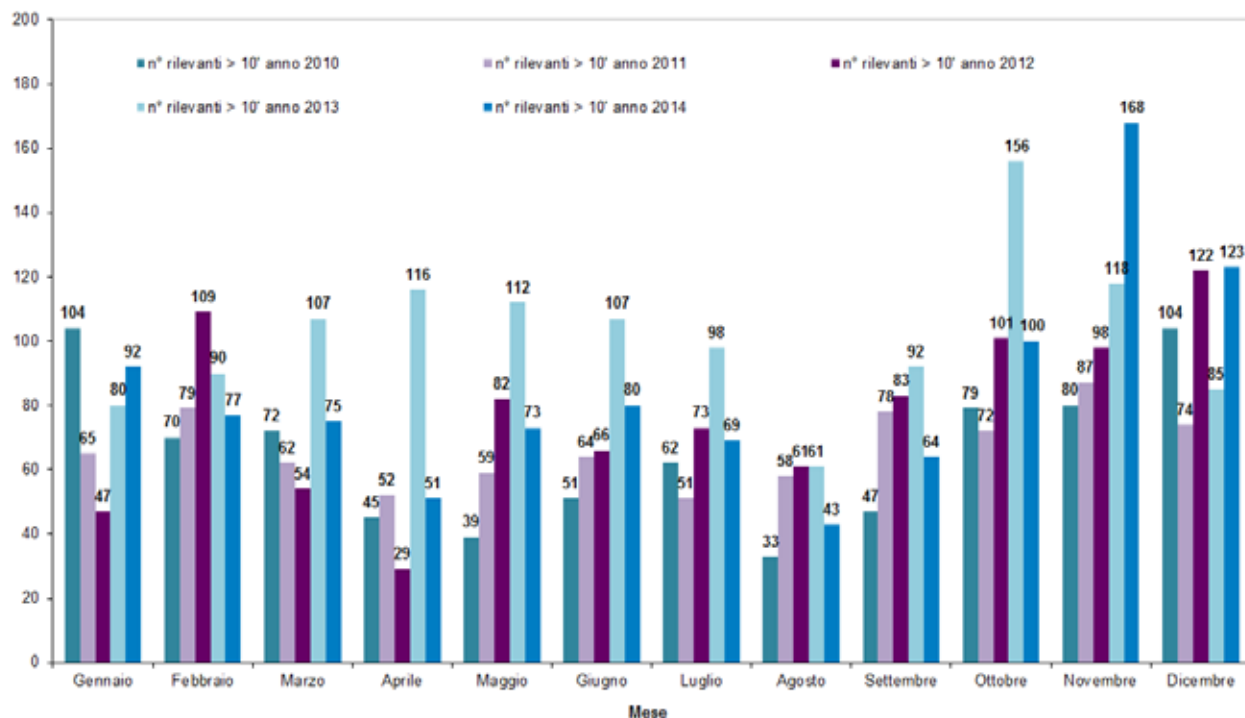


Nella figura seguente è riportato un confronto tra i **treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché collocati in "fascia pendolare" e notevolmente frequentati dagli utenti) sulla Rete

Nazionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2010 al 2014. Si assiste nell'ultimo anno a un **calo dei casi di ritardo**, con 1.015 casi nel 2014, rispetto ai 1.222 dell'anno precedente.

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

(Confronto 2010-2014)



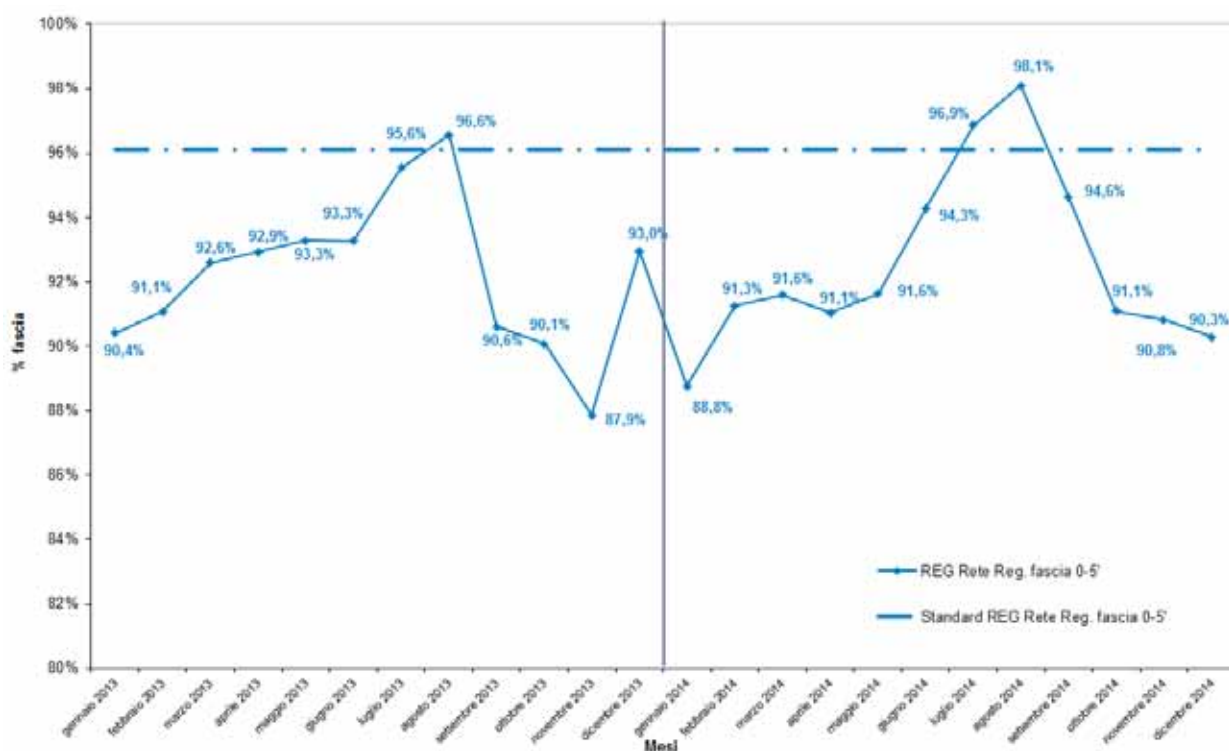
### ♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di ritardo 0-5' i dati sono in **miglioramento**: i livelli di puntualità risultano sempre al di sotto degli standard contrattuali, con una tenuta per i primi mesi dell'anno e con un superamento dello standard nei mesi di luglio e agosto 2014; nei mesi successivi il dato è sotto lo standard ma in miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2013. Nel complesso la situazione è migliorata rispetto al 2013.



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

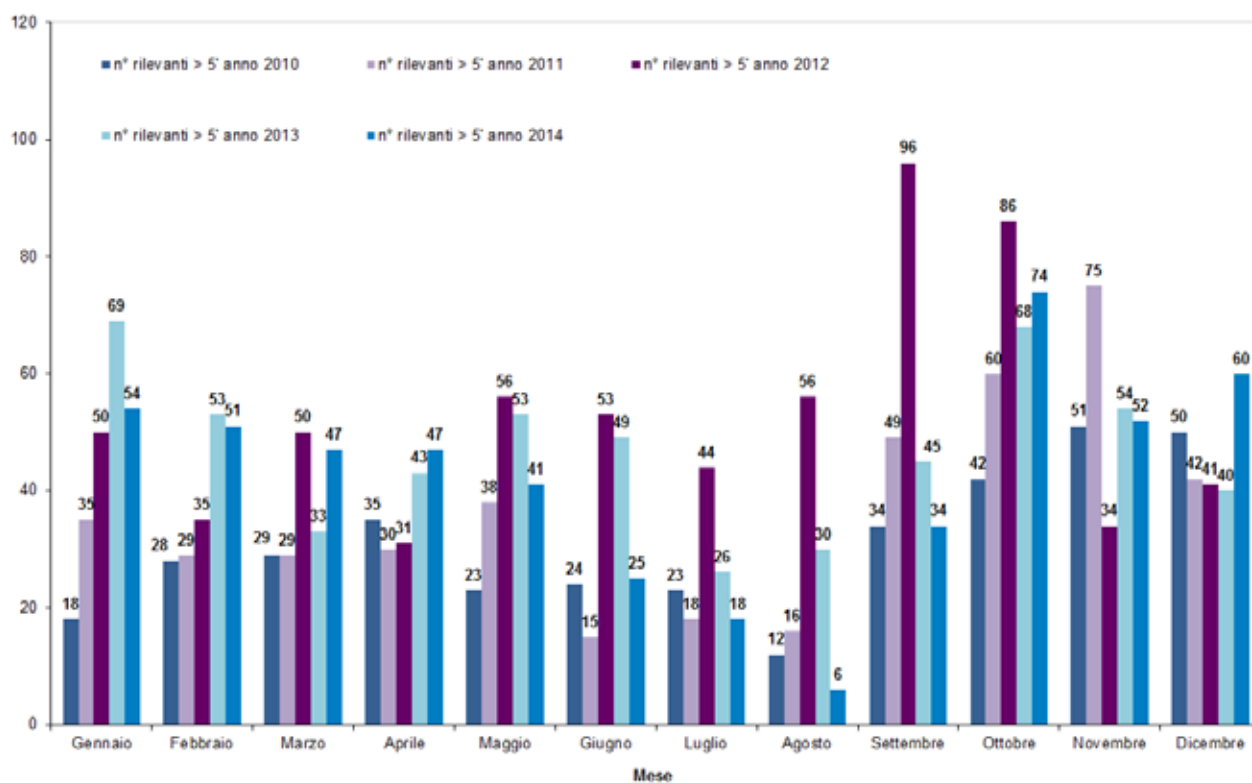
(Gennaio 2013-Dicembre 2014)



Nella figura seguente viene riportato un **confronto tra i treni "rilevanti"** che hanno superato i 5' di ritardo dal 2010 al 2014. Si assiste in questo caso a un **miglioramento della situazione** e a un calo dei casi di ritardo a esclusione dei mesi di marzo, aprile, ottobre e dicembre. Nel complesso sulla rete regionale ci sono stati, nel 2014, 509 casi di ritardo rispetto ai 563 del 2013, con un calo di circa il 10%.



**Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'**  
(Confronto 2010-2014)



## Affidabilità

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

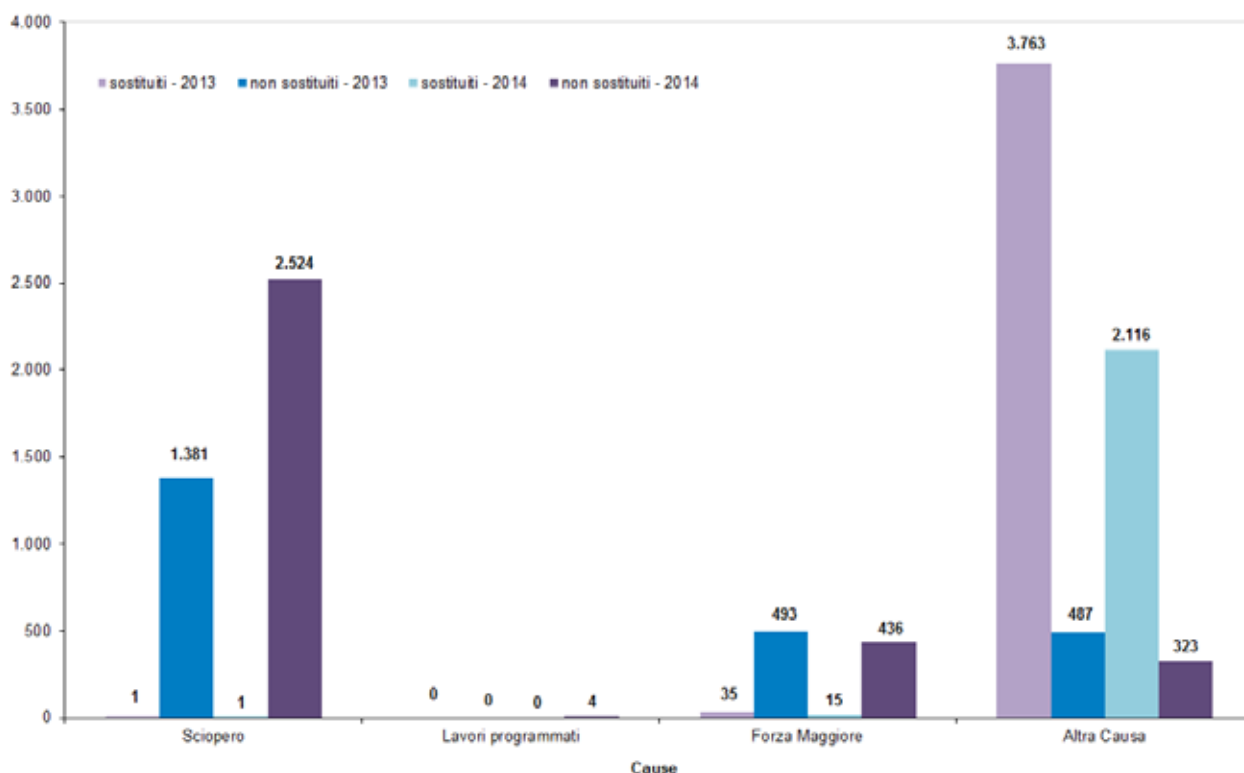
I motivi delle soppressioni vengono classificati in quattro "macrocause": **sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"**. Quest'ultima individua tutti quei treni la cui limitazione intervenuta non ricade nelle precedenti categorie ma dipende dall'impresa ferroviaria; riguarda principalmente: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

Per quanto riguarda la Rete Nazionale, **nel 2014 sono circolati 187.312 treni** e ne sono stati **soppressi**, durante tutto l'arco dell'anno, **5.419**, pari a circa il 2,9% dei treni programmati. Nel 2013 si erano registrate soppressioni per il 3,2% dei treni programmati, quindi la situazione è in miglioramento.

Dei 5.491 treni soppressi:

- ♣ **2.132 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi ad "altra causa"; la situazione è in miglioramento rispetto al 2013;
- ♣ **3.287 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta in notevole aumento rispetto al 2013) e per quota minore alla "forza maggiore" e ad "altra causa". Rispetto al 2013 l'aumento maggiore si rileva nei treni soppressi per sciopero. Nel complesso c'è un aumento rispetto al 2013.

Rete Nazionale - Treni sostituiti per linea e causa  
(2013-2014)



Per quanto riguarda la **Rete Regionale**, nel 2014 sono circolati **77.957 treni** e ne sono stati **soppressi 1.670**, pari a circa il 2,1% dei treni programmati. Nel 2013 si erano registrate soppressioni per il 4,9%, che erano dovute in grossa parte ai lavori programmati in corso; quindi la situazione è in netto miglioramento.

Dei 1.670 treni soppressi:

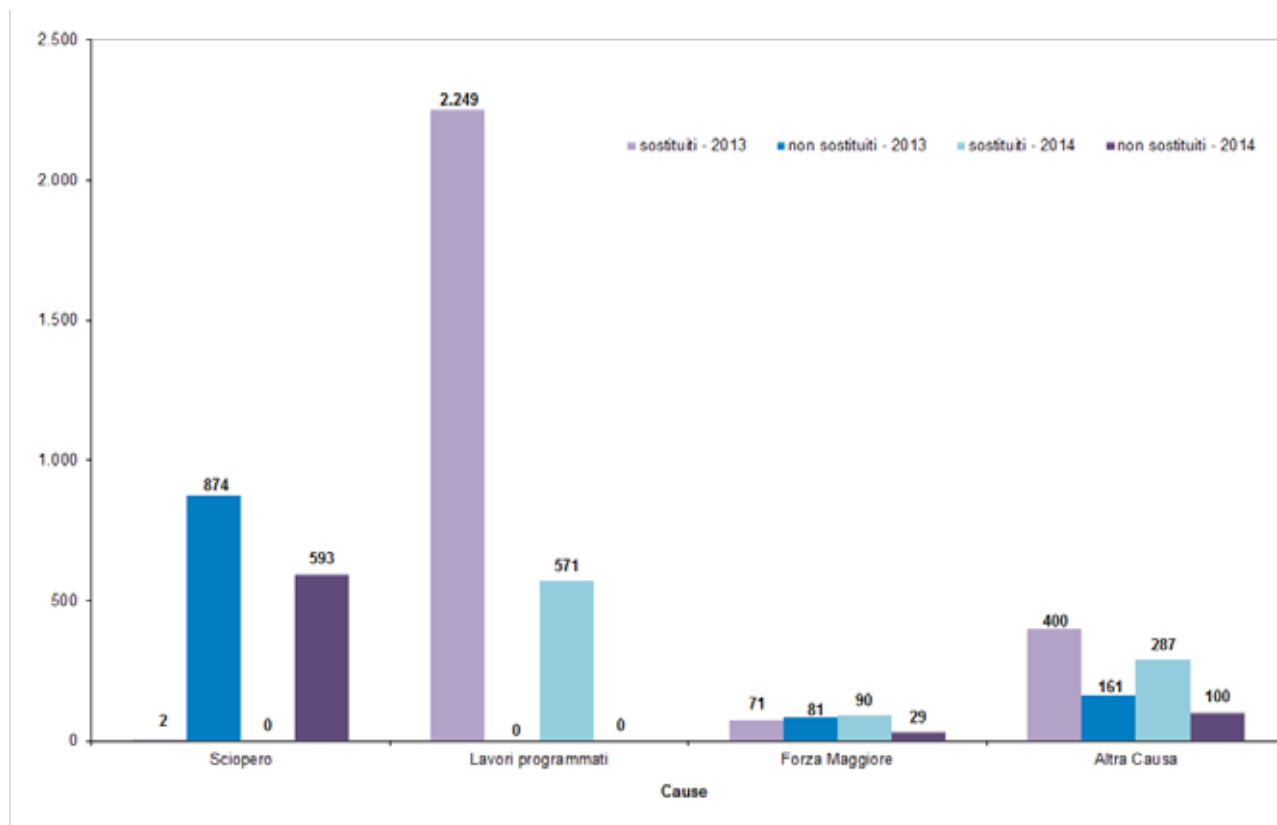
♣ **948 sono stati sostituiti**: le cause sono preva-

lentemente da imputarsi a "lavori programmati" e ad "altra causa". La situazione risulta in miglioramento rispetto al 2013, in quanto c'è un netto calo dei lavori programmati e anche dell'altra causa;

♣ **722 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta in calo rispetto al 2013) e per quota minore ad "altra causa". Nel complesso c'è un buon miglioramento rispetto al 2013.



**Rete Regionale - Treni sostituiti per linea e causa**  
(2013-2014)







Riguardo ai saliti/discesi nel giorno feriale medio invernale sulla Rete Regionale, facendo un confronto con i dati 2012 e 2013, sono in forte crescita la Bologna-Portomaggiore, la Bologna-Vignola e la Suzzara-Ferrara. Restano stabili le linee "reggiane", con una

## I passeggeri trasportati

I **circa 17,9 milioni di treni\*km** offerti dalla Regione nel 2014 e i **1.000.000 bus\*km "autosostitutivi"**, a fronte delle riprogrammazioni intervenute negli ultimi anni, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 900 treni circolanti** in media (tenendo conto anche di quelli con diversa periodicità): circa 620 su rete nazionale (di cui 83 effettuati da TPER) e 286 su rete regionale. I treni circolano in **254 stazioni attive** (sono quindi escluse le stazioni che non effettuano più servizio), che ricadono nel territorio della regione Emilia-Romagna. In territorio lombardo ricadono 11 stazioni; di queste, 9 sono sulla Rete Regionale e quindi sono gestite direttamente dalla FER.

Nel 2014 è stata aperta la **fermata di Bologna San Vitale** per le sole relazioni da e verso Rimini.

I **viaggiatori quotidianamente trasportati**, che utilizzano i treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna, risultano **circa 146.000**. **Nell'intero arco dell'anno sono stati circa 42.500.000** (esclusi i passeggeri trasportati su bus sostitutivi).

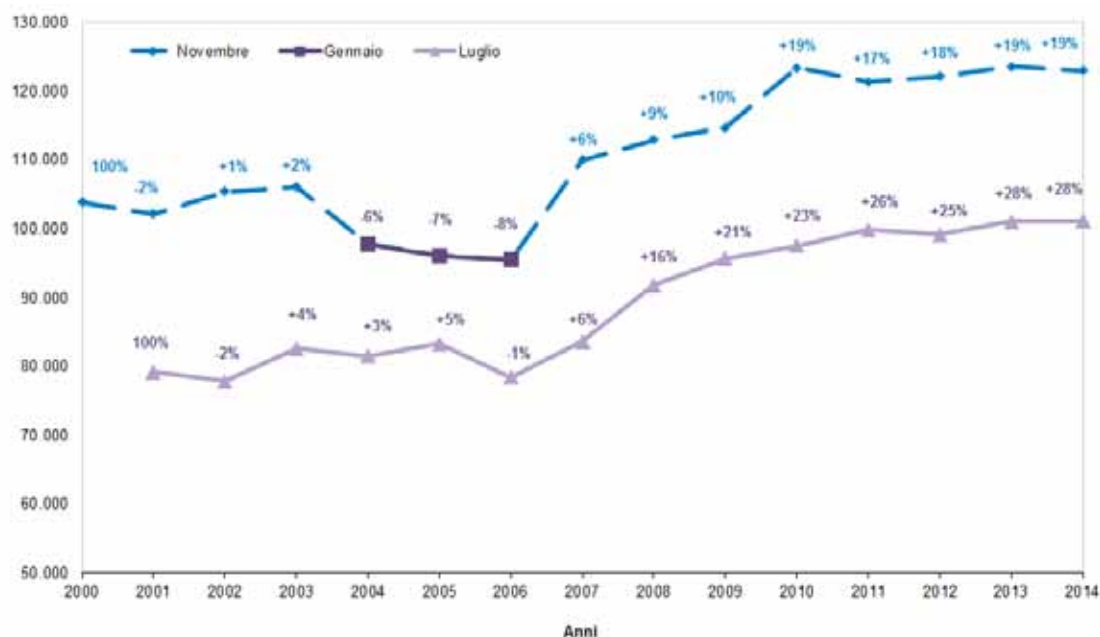
lieve crescita, la Parma-Ferrara e la Modena-Sassuolo, mentre c'è una diminuzione per la Ferrara-Codigoro. Nel complesso la **Rete Regionale ha avuto una crescita di utenza del 4%** rispetto al 2013 e del 7% rispetto al 2012.

### Frequenzazione passeggeri Rete Regionale - Media saliti/discesi al giorno (Confronto 2012-2014)

	Media 2014	Media 2013	Aumento 2014/2013	Media 2012	Aumento 2014/2012
Parma - Suzzara	1.953	1.977	-1%	2.079	-6%
Suzzara - Ferrara	1.998	1.772	13%	1.763	13%
Ferrara - Codigoro	878	991	-11%	1.017	-14%
Bologna - Portomaggiore	4.949	4.626	7%	4.166	19%
Bologna - Vignola	3.964	3.615	10%	3.478	14%
Modena - Sassuolo	2.561	2.585	-1%	2.508	2%
Linee Reggiane	6.348	6.271	1%	6.240	2%
<b>Totale Rete Regionale</b>	<b>22.651</b>	<b>21.837</b>	<b>4%</b>	<b>21.251</b>	<b>7%</b>

Per la **Rete Nazionale** la figura mostra i dati riferiti ai saliti/giorno, prendendo in considerazione per il periodo invernale l'arco 2000-2014 e per quello estivo l'arco 2001-2014.

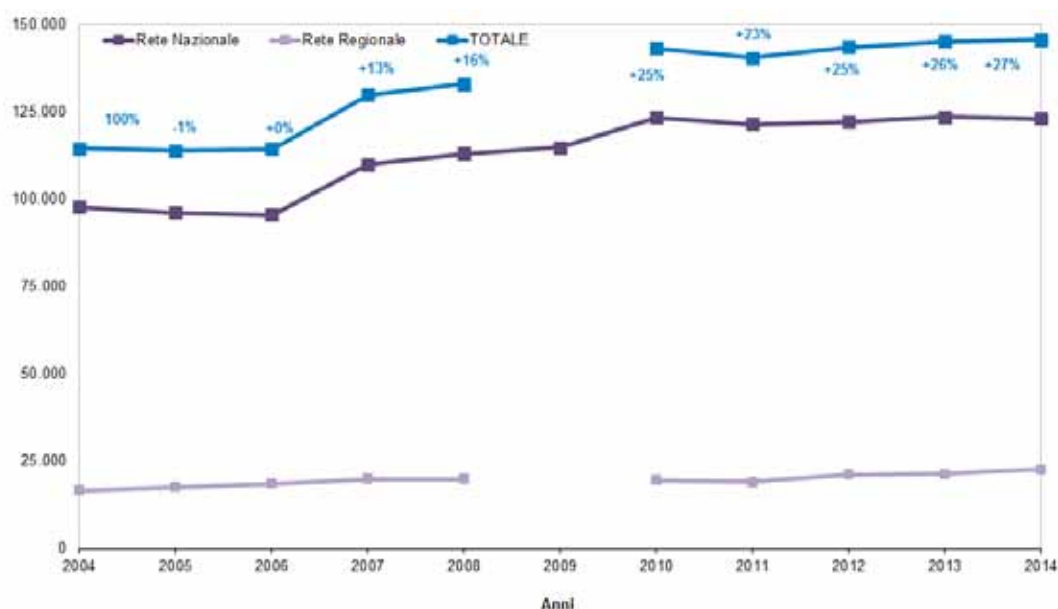
**Saliti/giorno Rete Nazionale**  
(dal 2008 compresa FER e dal 2012 compresa TPER)  
(2000-2014)



Considerando un valore pari a 100 dei saliti nell'anno 2000, **la crescita al 2014, nel periodo invernale, risulta del 19%** con un aumento "giornaliero" tra il 2013 e 2014 di 400 utenti - che conferma la crescita degli ultimi anni - mentre **nel periodo estivo risulta del 28% stabile rispetto al 2013**. Negli ultimi cinque anni c'è stata, per il periodo autunnale, una sostanziale stabilità nel dato che si è riportato in linea con il dato del 2010 (periodo pre-crisi economica). Per la **Rete Nazionale** i valori riferiti al periodo invernale del 2014 dei servizi del trasporto di competenza della Regione Emilia-Romagna si attestano su

**circa 123.100 saliti/giorno nel periodo invernale** (di cui circa 13.200 saliti/giorno effettuati da treni di TPER sulla rete nazionale, in crescita di 1.200 saliti rispetto al 2013) e su **circa 101.200 saliti/giorno nel periodo estivo** (di cui circa 9.400 saliti/giorno effettuati da treni TPER sulla Rete Nazionale con un aumento di 1.400 saliti rispetto al 2013). Per la **Rete Regionale** si stimano **circa 22.700 saliti/giorno**, che portano a quasi 146.000 saliti/giorno in tutta la rete per il solo trasporto regionale. In generale dal 2004 al 2014 c'è stata una crescita di circa il 27%.

**Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale**  
(2004-2014)



## Mi Muovo bici in treno



Il costo di "Mi Muovo bici in treno" è di 60 euro, meno della metà del vecchio abbonamento annuale per bici al seguito, grazie all'impegno della Regione Emilia-Romagna.

Resta **gratuito il trasporto delle bici pieghevoli chiuse** (dimensioni massime 80x110x140 cm), con una novità: i primi 1.000 pendolari dell'Emilia Romagna con abbonamento annuale che ne acquisteranno una nuova, potranno usufruire di un **rimborso di 100 euro da parte della Regione** sull'acquisto dell'abbonamento annuale.

Maggiori informazioni sono disponibili sul portale Mobilità: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/news-archivio/2015/febbraio/acquisto-biciclette-pieghevoli-online-il-modulo-per-il-rimborso>.

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

"Mi Muovo bici in treno", promosso dalla Regione in accordo con Trenitalia e TPER, ha lo scopo di sostenere viaggi e spostamenti sempre più all'insegna dell'intermodalità e del rispetto dell'ambiente. Il nuovo titolo di viaggio, riservato ai residenti in Emilia-Romagna, è in vendita dal 25 marzo nelle biglietterie Trenitalia dell'Emilia Romagna e TPER con un'importante novità: la validità dell'abbonamento è stata estesa anche ai servizi svolti da TPER sulla rete ferroviaria regionale.

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







# VALE IL DOPPIO E COSTA LA METÀ!

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

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

**LE NOVITÀ**

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

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

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

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



Informati e scopri i dettagli sul portale  
[www.mobilita.regione.emilia-romagna.it](http://www.mobilita.regione.emilia-romagna.it)

800-388988

## Lo sviluppo dei servizi



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

Negli ultimi tre anni l'aumento dei servizi che ha caratterizzato le scelte regionali precedenti ha dovuto però fare i conti con un **consistente taglio dei finanziamenti nazionali** verso questo settore, a cui la Regione ha dovuto far fronte con un rilevante impegno finanziario proprio. Nonostante ciò, il drastico calo delle risorse statali non ha potuto evitare una **riduzione, anche se contenuta, dei servizi ferroviari offerti**, che ha riguardato però le relazioni a minore domanda e non ha intaccato l'ammontare complessivo, visto che i treni sono stati sostituiti da autobus.

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

**Nel 2013 sono stati realizzati interventi di riprogrammazione**, spostando treni\*km su relazioni a domanda forte e trasferendo servizi dal "ferro" alla "gomma" in relazioni ferroviarie a domanda più contenuta, interventi che hanno portato a una limitata riduzione dei servizi ferroviari, passati a **circa 18.100.000 treni\*km, integrati da circa 1.300.000 bus\*km**, per un corrispettivo di circa 114.500.000 euro.

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

Si è trattato di azioni per aumentare i servizi ferroviari e di trasferimenti di servizi ferroviari scarsamente frequentati alla competenza del trasporto extraurbano con bus:

- ♣ aumento di servizio da giugno 2013: 1 coppia Bologna-Ravenna;
- ♣ aumento di servizio da settembre 2013: 1 coppia Bologna-Milano C.le;
- ♣ aumento di servizio da dicembre 2013: 3 coppie Bologna-Ravenna;
- ♣ servizi estivi Ravenna-Rimini nei mesi di giugno e luglio (4 treni in più).

Sul fronte della riduzione di impegno, la **riprogrammazione ha comportato da dicembre 2013:**

- ♣ l'effettuazione con bus dei servizi festivi Parma-Suzzara;
- ♣ la limitazione a Voghera di 4 coppie Piacenza-Torino;
- ♣ il trasferimento alla competenza di SMTP Parma del servizio Fornovo-Fidenza e Fornovo-Parma;
- ♣ il trasferimento alla competenza di TEMPI Piacenza del servizio Piacenza-Cremona, diventato effettivo a fine marzo 2014.

Nel corso del **2014 si sono potuti effettuare alcuni limitati aggiustamenti nell'offerta**, mantenendo invariato il numero di treni e quindi senza costi di produzione aggiuntivi, a seguito di potenziamenti dell'infrastruttura e dei bisogni espressi dagli utenti:

- ♣ Linea Ferrara-Codigoro: parziale riposizionamento dell'offerta e introduzione sperimentale di un servizio veloce da settembre;
- ♣ Linea pontremolese: velocizzazione dei treni tra Parma e Borgo Taro a seguito del raddoppio di un tratto di linea. Recuperi fino a 5' nei tempi di viaggio;
- ♣ Linea Bologna-Imola: apertura al pubblico della fermata di Bologna S. Vitale, in cui da settembre fermano 16 coppie di treni al giorno;
- ♣ attivazione sperimentale di un servizio tra Reggio Emilia e Reggio Mediopadana, 3 coppie di treni al giorno.

## 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 2014 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale hanno subito un rallentamento nel secondo semestre a seguito dello scioglimento anticipato della legislatura. La nuova Giunta regionale ha confermato la volontà della Regione di mantenere e se possibile migliorare il rapporto con il CRUFER.



## 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 giugno 2013
Bologna-Firenze	5.877	Attivata 12/2009

#### ♣ La tratta Bologna-Firenze

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

#### ♣ La tratta Milano-Bologna

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

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

logna 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). A novembre 2014 è stata attivata la linea storica rilocata tra Cittanova e Modena S. Cataldo in comune di Modena, con la predisposizione dei marciapiedi per la futura fermata Fiera di Modena (al grezzo). I lavori hanno coinvolto circa 4.500 operai.

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

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

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

### ♣ Il nodo Alta Velocità di Bologna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il **completamento di tutti i lavori ferroviari nel nodo è previsto per la fine del 2016** con l'attivazione dell'interconnessione con la linea per la Padova-Venezia e il ripristino dei binari di superficie che permetteranno la completa attuazione del SFM.



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

### "Mi Muovo" in cifre

#### Attori coinvolti nel progetto STIMER:



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

- ★ **18,4 milioni di euro complessivi** già stanziati (di 11,5 milioni liquidati), su una spesa prevista totale di oltre 36,2 milioni di euro
- ★ **2 milioni di euro per "Mi Muovo in bici"**
- ★ **1,48 milioni di euro per "Mi Muovo Tutto Treno"** nel 2014

- ★ **Oltre 340.000 tessere "Mi Muovo" emesse**
- ★ **1.775 tessere "Mi Muovo Tutto Treno" emesse nel 2014**

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

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

#### Titoli di viaggio venduti nel 2014:

- ★ n. **1.877 "Mi Muovo"**
- ★ n. **2.871 "Mi Muovo studenti"**
- ★ n. **3.730 abbonamenti annuali ferroviari**
- ★ n. **3.775 abbonamenti annuali ferroviari studenti**
- ★ n. **141 "Mi Muovo City Più" e "Mi Muovo City Più studenti"**
- ★ n. **34.873 "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 tabacchiere ed edicole
- ★ **56 biglietterie aziendali**

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

Nel corso del 2014 è continuato l'impegno regionale per l'estensione di "Mi Muovo", il sistema di bigliettazione elettronica integrata dell'Emilia-Romagna, che consente alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna di **utilizzare i treni e i bus con un unico biglietto**, oltre che una serie di altri servizi come il bike sharing e la mobilità elettrica. Mi Muovo è **in funzione nei 9**



**bacini provinciali con oltre 340.000 card emesse.**

I dati sui titoli di viaggio venduti nel 2014 mostrano un sempre maggiore apprezzamento e una fidelizzazione da parte degli utenti, sia grazie alle campagne di informazione promosse dalla Regione, sia alla facilità di acquisto e alla convenienza del prezzo di accesso ai servizi di TPL.





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

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

mi muovo

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

informati su [mobilita.regione.emilia-romagna.it](http://mobilita.regione.emilia-romagna.it)

Regione Emilia-Romagna

TRENITALIA Tper tep QSETA SART

Numero Verde 800-388988

A ottobre 2014 sono stati introdotti ulteriori titoli di viaggio integrati regionali, rivolti in particolare alle cittadine e ai cittadini che occasionalmente utilizzano i servizi di TPL anche tra diverse città e diversi operatori bus: **"Mi Muovo Multibus"**, un carnet di 12 corse al costo di 15 euro. Inoltre è stata completata l'offerta dei titoli di viaggio integrati bus/ferro che permettono una mobilità integrata sull'intera area urbana bolognese e nei dintorni, ossia l'utilizzo del servizio urbano su bus e treni regionali TPER e i treni Trenitalia che transitano nella stessa area, con l'introduzione di **"Mi Muovo Citypiù Mese"**, un abbonamento mensile integrato regionale, di tipo forfettario, personale, al costo di 42 euro, e di **"Mi Muovo Citypiù ticket"**, un biglietto di corsa semplice metropolitana al co-

sto di 1,80 euro. L'offerta di **"Mi Muovo Multibus"** rappresenta un primo avvio dell'integrazione sulla corsa semplice e realizza una prima interoperabilità del sistema Stimer/"Mi Muovo" tra le diverse società di gestione dei servizi su bus urbani ed extraurbani operanti in Emilia-Romagna. È sempre forte inoltre l'impegno regionale per diffondere le informazioni sul sistema **"Mi Muovo"** attraverso **azioni di comunicazione**, allo scopo di fidelizzare chi usa il servizio di trasporto pubblico e aumentare gli utenti del TPL. Tra queste una sezione dedicata sul **portale Mobilità della Regione** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo>) e il **numero verde 800 388 988**.



**TUTTI GLI AUTOBUS DELLA REGIONE IN UN BIGLIETTO SOLO**  
MI MUOVO MULTI BUS È IL NUOVO BIGLIETTO MULTICORSA CHE VALE 12 CORSE SU TUTTI GLI AUTOBUS DELL'EMILIA ROMAGNA.

mi muovo MULTI BUS

800-388988

TRENITALIA Tper tep QSETA SART



mi muovo

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

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

Abbonamenti integrati regionali	Caratteristiche e validità	Prezzi	Dove si acquistano
"Mi Nuovo anno"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Nuovo studenti"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Nuovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Nuovo Mese"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile</li> <li>- Dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese</li> </ul>	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia
"Mi Nuovo Citypiù"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 370,00	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER
"Mi Nuovo Citypiù studenti"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di seconda classe ferroviaria</li> <li>- 365 giorni dalla data di emissione</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1 scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 290	In vendita presso le biglietterie di Bologna di TPER
"Mi Nuovo Citypiù ticket"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biglietto valido 75 minuti</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1 scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 1,80	In vendita nelle biglietterie TPER
"Mi Nuovo Citypiù Mese"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abbonamento mensile personale</li> <li>- Valido dal primo all'ultimo giorno del mese senza limitazioni di corse</li> <li>- Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1 scaglione Km (1-10 km)</li> </ul>	Il prezzo è di € 42	In vendita nelle biglietterie TPER
"Mi Nuovo Multibus"	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carnet da 12 corse da 75 minuti ciascuna</li> <li>- Ogni corsa vale per una zona; per attraversare più zone è necessario timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa</li> <li>- Utilizzabile da un massimo di 7 persone</li> </ul>	Il prezzo è di € 15	In vendita nelle biglietterie aziendali di Seta, Tep, TPER e Start Romagna e nella rete delle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna

## "Mi Muovo Tutto Treno"

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

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

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

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

### Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

Nel 2014 sono state emesse **1.775 tessere "Mi Muovo Tutto Treno"**; la Regione ha confermato le caratteristiche dell'anno precedente, che vedono come beneficiari per 1/3 residenti in Romagna, per 1/3 di Piacenza e il restante nel resto della regione. La carta Mi Muovo Tutto Treno ha un prezzo differenziato (**110, 140 e 170 euro all'anno in funzione della distanza**) e richiede il possesso di un abbonamento annuale a tariffa regionale. Per chi continuerà a dotarsi di abbonamento mensile, è stato istituito un titolo per i residenti nella regione Emilia-Romagna: **Mi Muovo FB-IC, con uno sconto del 20%**.

### Abbonamento "Mi Muovo FB - IC"

Sono rilasciati per treni **FB-ES\* City ed IC** e sono validi per viaggiare anche sui treni regionali per i collegamenti con origine e/o destinazione nella regione Emilia-Romagna.

Il prezzo di questo abbonamento è pari a quello del relativo abbonamento mensile FB-IC con estensione regionale Emilia-Romagna **scontato del 20%** (sia per tutti i collegamenti IC che FB). La vendita è riservata ai soli residenti nella regione Emilia-Romagna e viene effettuata esclusivamente presso le biglietterie di Trenitalia della regione. In media **circa 800 persone ogni mese** usufruiscono di questo vantaggio: sensibile l'aumento rispetto all'anno precedente, con circa 150 persone in più che ogni mese hanno optato per questo titolo di viaggio.

### Abbonamento Mi Muovo AV

I residenti nella regione Emilia-Romagna che intendano effettuare viaggi, nella **sola seconda classe dei treni AV, per la relazione Bologna-Firenze**, possono acquistare presso le biglietterie di Trenitalia della regione Emilia-Romagna, l'abbonamento bidirezionale mensile "**Mi Muovo AV**", il cui prezzo è **scontato del 20%** rispetto al prezzo intero di seconda classe dell'abbonamento AV, previsto per la stessa relazione. Per tutto quanto non previsto, per l'abbonamento "**Mi Muovo AV**" valgono le condizioni commerciali previste per gli abbonamenti AV. In media, **circa 250 persone ogni mese** usufruiscono di questo vantaggio.



## "Mi Muovo in bici"

Anche nel 2014 è proseguita l'attività della Regione per attuare e completare il progetto **"Mi Muovo in bici"**, un sistema innovativo di **noleggioro 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 noleggioro bici su tutto il territorio regionale**, riponendo le biciclette in qualunque rastrelliera con posti liberi e facilitando anche l'accesso alle stazioni e ai parcheggi. Sulla base di un **"patto" siglato con le Amministrazioni comunali** che hanno aderito al progetto Mi Muovo in bici (Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, San Giovanni in Persiceto e San Lazzaro di Savena), la Regione si fa carico della fornitura delle bici complete di postazioni e sistema di monitoraggio in tempo reale, concedendole in comodato gratuito ai Comuni coinvolti, mentre a questi ultimi spettano le instal-

lazioni necessarie vicino alle stazioni ferroviarie e in altri luoghi ritenuti prioritari.

**Il Comune di Parma e il Comune di Reggio Emilia** hanno completato l'adeguamento delle tecnologie dando così continuità al servizio di bike sharing già attivo nel proprio territorio, offrendo l'opportunità di utilizzare le card Mi Muovo.

Nei mesi di marzo e aprile 2014 sono stati sottoscritti i comodati gratuiti con le Amministrazioni comunali di **Reggio Emilia, Modena e Imola**, che di fatto completano il progetto (con l'eccezione di Ravenna). Il **portale [www.mimuovoinbici.it](http://www.mimuovoinbici.it)**, dedicato al progetto, rappresenta la piattaforma software per i gestori del sistema (Comuni) in quanto permette le abilitazioni sia al livello di accesso amministratore per analisi transazioni, report, statistiche ecc., sia al livello di accesso manutentore per telediagnosi e manutenzione remota. Inoltre il portale web fornisce informazioni sul servizio, sulle modalità di accesso, sul rilascio login utenti e sulla visualizzazione in tempo reale della disponibilità delle biciclette.



## Il settore stradale

### Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

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

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. A ottobre 2012 sono trascorsi undici anni dal trasferimento di una rilevante porzione della rete stradale statale dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna (si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**), con la

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

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

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

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

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

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

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

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



## Il settore stradale in cifre

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



Oltre **23,5 milioni di euro** per la sistemazione di strade provinciali a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi**, di cui 628.000 nel 2014

**Rete stradale di interesse regionale:** oltre 735 milioni di euro (dal 2002 al 2010) destinati a 171 interventi



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



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



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%)



**1.134.647.620 transiti** rilevati da gennaio a dicembre 2014



**1.000 km di strade rimaste all'ANAS:** oltre 1 miliardo di euro di opere ancora da realizzare del programma 2007-2011; nel 2014, 6 interventi gestiti da ANAS, di cui 3 conclusi e 3 in esecuzione



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



**Rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna:** circa 729 km di autostrade e superstrade (le nuove opere programmate consentiranno un aumento del 29%); 5 società concessionarie; circa 10 miliardi di euro di investimenti previsti da parte delle concessionarie



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



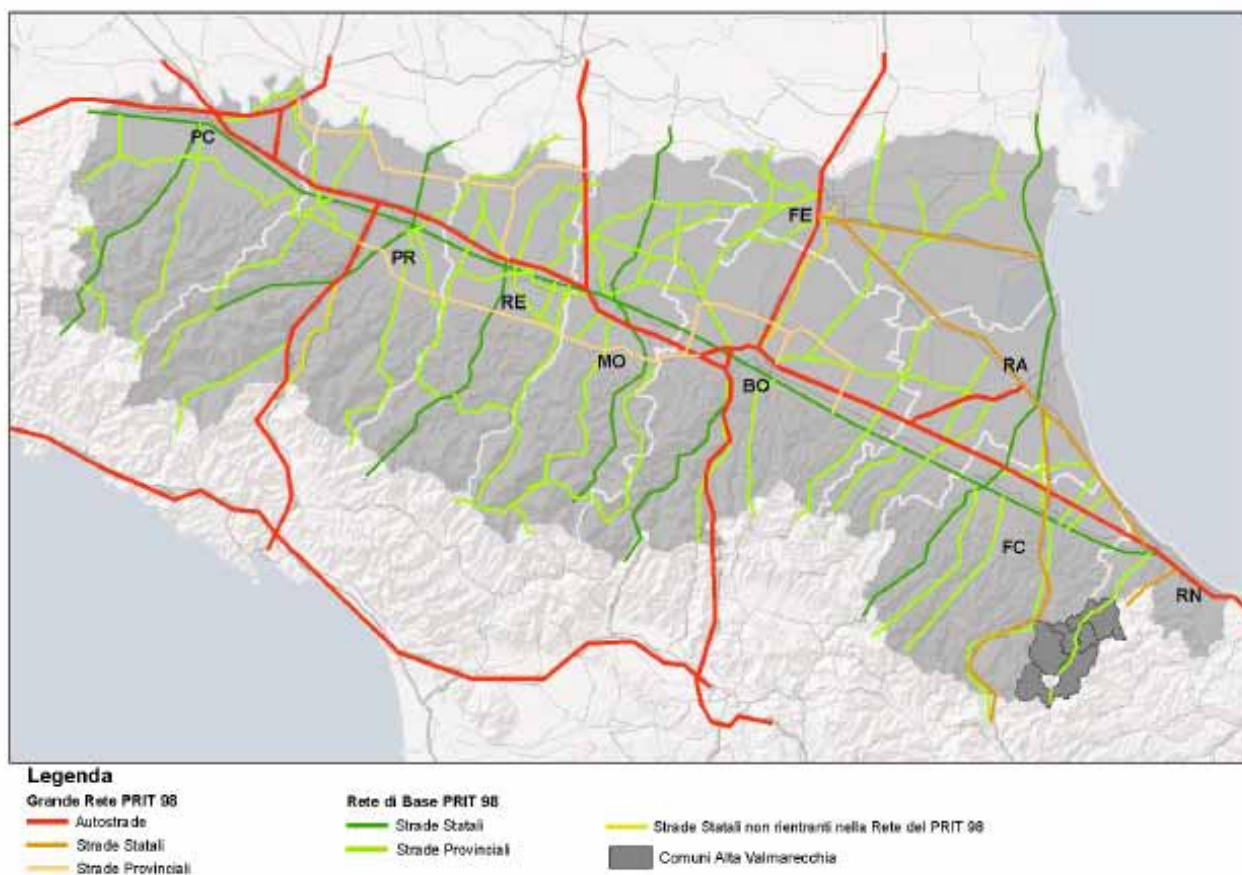
## La conoscenza della rete stradale

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

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



La rete stradale della regione Emilia-Romagna



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

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

**Archivio regionale delle strade (ARS):** elenco di tutte le strade dell'Emilia-Romagna (circa 74.000), integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali; ha funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali. È disponibile anche l'applicazione web "ARS online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>), che consente il costante aggiornamento dei dati senza la necessità di ulteriori atti regionali (circa 5.909 accessi nel 2014). L'ARS è consultabile anche tramite le applicazioni gratuite "ER-ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android)



**Reticolo della principale viabilità regionale:** è costituito dalla rete delle autostrade, strade statali, provinciali e di alcune strade comunali ed è la struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV. Il reticolo permette la restituzione progressiva di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa

**Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico:** è composto dai dati rilevati da 281 postazioni fisse situate lungo la principale viabilità regionale, che, alimentate da pannelli solari, sono attive 24 ore al giorno, inviando i dati al centro di raccolta regionale a intervalli di 15 minuti. Circa 1.100.000.000 di transiti annui rilevati da quando è entrato in funzione questo sistema di rilevamento (2009-2014). Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "Flussi online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>), con 2.370 accessi nel 2014

**Applicativo mobile delle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale:** a completamento delle Linee guida realizzate nell'ambito del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sono state predisposte l'applicazione "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android) e un'apposita sezione del portale regionale della Mobilità (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/sezioni/linee-guida/linee-guida-per-la-progettazione-dei-piani-di-segnaletica>). L'applicazione consente di consultare in modo più agevole le Linee guida, il principale indirizzo tecnico della Regione a cui le Amministrazioni locali devono far riferimento per installare la nuova segnaletica. È possibile navigare fra 280 ambiti, 339 segnali, pannelli e simboli e fra 681 relazioni tra ambito e segnale, a seconda delle proprie esigenze

**Catasto della principale viabilità extraurbana regionale:** contiene gli elementi relativi alle caratteristiche geometriche delle strade, oltre che gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione. Il catasto, realizzato dalla Regione in collaborazione con le Province, ha rilevato la principale viabilità provinciale, per un totale di 2.350 km

**Limiti di transitabilità puntuali e lineari:** fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 800 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle 18 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Sono consultabili sul portale Mobilità alla voce "ARS online" e tramite le applicazioni gratuite "ER-ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android), dove i limiti puntuali sono visualizzabili anche su mappa

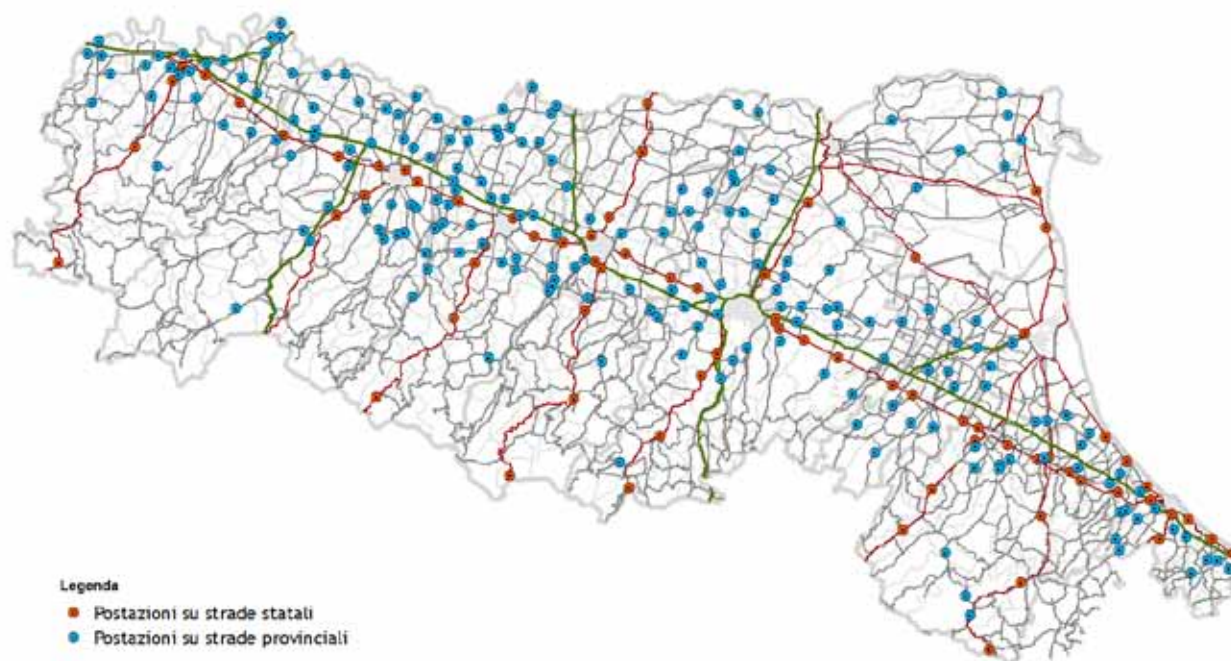
**Trasporti eccezionali TE-online:** insieme di informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili. In collaborazione con le Province dell'Emilia-Romagna è stata avviata la realizzazione dell'applicativo "TE-online", che gestirà online le autorizzazioni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



Una delle componenti principali del SIV è la **rilevazione e il monitoraggio informatizzato dei flussi di traffico**, realizzato con l'obiettivo di creare un sistema su scala regionale per il controllo continuo del traffico veicolare grazie all'**installazione su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna di 281 postazioni fisse per la raccolta dei dati**. Le postazioni, alimentate da pannelli solari e attive 24 ore al giorno, inviano i dati a intervalli di 15 minuti al centro di raccolta dati regionale. Il sistema è in costante aggiornamento.



Mappa della distribuzione delle postazioni



Se si analizzano i dati di traffico del periodo 2009-2014, risulta, considerando anche l'aumento del numero di postazioni, una **sostanziale stabilità dei volumi di traffico leggeri e pesanti**.

Nell'ultimo anno si evidenzia una lieve inversione di tendenza rispetto al trend in diminuzione dei traffici totali e una sostanziale stabilizzazione dei traffici pesanti.



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

(2009-2014)

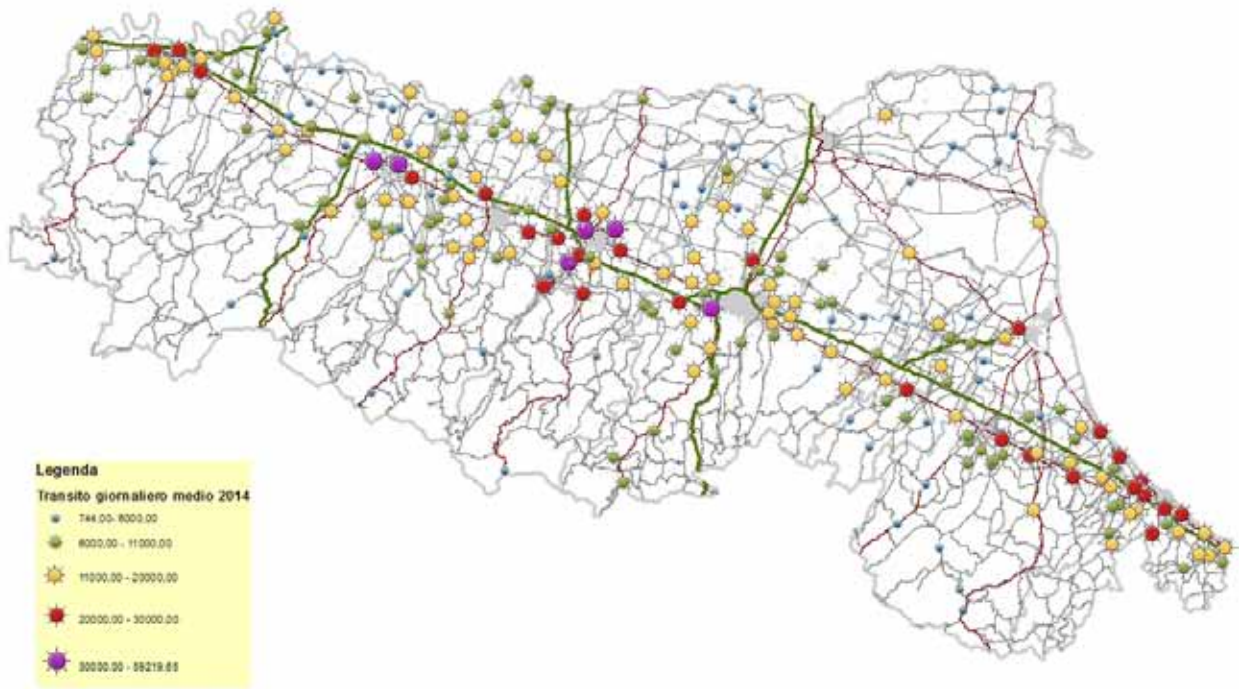
Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Confronto % 2013/2014
152	BO	SP 569 tra Innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	59.304	58.526	58.531	58.379	57.663	59.220	2,7
381	MO	Tangenziale Modena	49.882					52.410	
636	PR	SS 9 tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	49.898	51.366	50.115			48.925	
453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	36.662	38.124		40.296	40.322	41.499	2,9
129	PR	SS 9 tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	36.018	37.047	38.254	37.229	38.201	38.032	-0,4
149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.855	31.155	31.409	30.669	30.882	31.307	1,4
25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	0,2
184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	31.299	31.553	31.203	30.426	30.004	29.090	-3,0
454	RN	SS 72 tra A 14 e tangenziale di Rimini	31.429	30.778	30.037	28.355	27.931	28.549	2,2
321	MO	SP 467R tra SP 486R e confine provinciale	22.968	24.547	27.557			28.306	
148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	28.069	28.150	28.175	27.387	27.323	27.811	1,8
244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	0,7
186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.829	28.894	29.429	28.769	29.275	27.193	-7,1
122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	1,7
188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.562	26.643	26.943	26.119	26.075	25.785	-1,1
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.904	25.592	25.716	24.464	25.631	25.690	0,2
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.469	24.410	24.675	24.348	24.798	25.137	1,4
615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po				23.263	23.874	24.860	4,1
140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.167	24.009	24.262	23.851	24.188	24.526	1,4
261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	25.088		25.689	24.742	24.128	24.390	1,1
349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	22.755	25.671	24.879	23.324	23.380	23.606	1,0
351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	25.603	24.493	24.161	23.349	23.569	23.457	-0,5
239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	0,1
328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.692	23.147	23.530	23.090	23.283	22.723	-2,4
187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	24.053	26.001		23.907	22.314	22.671	1,6
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.452	23.605	23.638	22.255	22.396	22.581	0,8
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	21.850	21.776	21.910	21.417	21.902	22.459	2,5
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.675	22.819	22.920	21.733	22.040	21.821	-1,0
215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	20.941	21.190	21.443	20.328	21.213	21.675	2,2
143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	21.119	21.548	21.707	21.337	21.151	21.485	1,6
380	RA	SS 309DIR (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo		21.464		20.137	20.427	20.988	2,7
352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	20.711	21.330	21.367	20.593	20.398	20.581	0,9
151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.867	20.015	20.372	19.847	20.020	20.542	2,6
323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	15.242	18.446	19.350	19.055		20.346	
125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	18.852	19.488	19.671	19.287	19.897	19.971	0,4
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna			20.186	19.673	19.655	19.948	1,5
156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.945	20.316	20.204	19.463	19.780	19.932	0,8
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	20.864	21.002	20.864	21.268	21.162	19.925	-5,8
344	FC	SS 3 BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.376	20.650	21.082	19.849	19.784	19.825	0,2
134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.903	18.871	19.500	19.334	19.378	19.819	2,3
391	PC	SP 10R fra Castelvetto Piacentino e confine regionale (Lombardia)	21.439	21.687	21.468	19.668		19.810	
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	20.309	20.233	20.141	19.408	19.439	19.624	0,9
146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	20.045	19.988	20.057	19.335	19.365	19.558	1,0
263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	18.879	19.358	20.610	19.776	19.283	19.437	0,8
131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.108	19.447	19.366	18.845	18.791	19.034	1,3

Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Confronto % 2013/2014
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	0,2
638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	20.164	20.064	19.774	18.965	18.835	18.889	0,3
132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	0,0
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	19.980	19.636	19.085	17.968	17.794	17.976	1,0
147	MO	SP 623R tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	17.495	17.807	17.815	17.139	17.295	17.672	2,2
161	BO	SP 568 daTavernelle all'intersezione della SP3	16.782	16.796	17.130	16.681	16.751	16.905	0,9
124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	17.031	17.063		17.222	16.430	16.613	1,1
162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.291	16.258	16.874	16.286	16.280	16.505	1,4
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	1,0
651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)		16.983	16.864	16.060	16.303	16.226	-0,5
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	16.537	17.017	16.112	15.518	15.595	16.064	3,0
128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R			16.204	16.499	16.519	16.051	-2,8
182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	19.560	19.485	19.112			16.004	
612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	0,4
254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.540	16.137	16.112	15.257	15.495	15.714	1,4
655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini		16.399	16.345	15.499	15.684	15.669	-0,1
622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	14.371	12.831	14.627	14.743	15.116	15.568	3,0
342	FC	SP 33 in località Gatteo	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	1,9
219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.907	15.855	16.007	15.573	15.508	15.481	-0,2
139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratisso (c/o Scandiano)	15.401	15.282	15.348	15.099	15.273	15.266	0,0
126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	15.644	15.809	15.682	15.118	14.863	15.260	2,7
288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	15.326	15.332	15.541	15.097	14.977	15.184	1,4
123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	16.032	16.312	16.552	15.225	14.875	15.105	1,5
397	PR	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	14.396	15.091	15.147	14.702	14.587	14.950	2,5
155	BO	SS 9 tra San Lazzaro e Idice	17.138	16.206	15.798	15.274	14.957	14.866	-0,6
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	14.731	14.930	14.772	14.439	14.789	14.817	0,2
160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	13.543	14.136	14.201	14.026	14.145	14.505	2,5
654	RA	SP 7IBIS dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16		16.450	17.202	14.376	14.400	14.449	0,3
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.480	14.742	14.547	13.903	13.989	14.224	1,7
650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)		13.914	13.936	13.207	13.482	13.902	3,1
100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	14.350		14.449	13.795	13.855	13.842	-0,1
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	-1,1
426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	13.587	13.667	13.944	13.428	13.386	13.586	1,5
334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola		13.792	14.466	13.562	13.485	13.551	0,5
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	13.776	14.142	13.881	13.417	13.559	13.543	-0,1
112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	13.550	14.914	14.313	13.555	13.524	13.425	-0,7
237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	13.438	13.710	14.172	13.641	13.432	13.324	-0,8
637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	13.699	13.571	13.725	13.320	13.038	13.286	1,9
108	PC	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	13.600	13.658	13.496	12.786	12.610	13.152	4,3
220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	12.705	13.092	13.238	12.795	12.953	13.134	1,4
310	RE	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	12.944	13.186	13.437	12.935	12.795	12.902	0,8
12	RN	SS 16 Adriatica al Confine regionale (Marche)	13.599	12.767	14.302	11.935	12.714	12.780	0,5
289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	12.656	12.772	12.980	12.846	12.530	12.578	0,4
355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)			12.462	11.674	12.231	12.523	2,4
278	BO	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	12.576	12.723	12.743	12.296	12.292	12.444	1,2

Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Confronto % 2013/2014
330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	13.444	13.452	13.426	12.698	12.330	12.416	0,7
246	BO	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	1,5
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	0,8
628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	13.306	11.813	13.360	12.242	12.105	12.159	0,4
652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta		12.344	12.601	11.779	11.823	11.996	1,5
402	PR	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	11.941	12.144	12.421	12.207	12.103	11.995	-0,9
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	1,7
439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	13.130	13.052	12.608	11.921	11.723	11.918	1,7
19	PR	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	12.270	9.943	11.791	11.523	11.503	11.874	3,2
662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo			12.277	11.694	11.730	11.813	0,7
177	BO	Prosecuzione tangenziale di Bologna – complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	12.461	12.827	13.273	12.469	11.352	11.773	3,7
440	RN	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	11.911	12.222	12.353	11.866	11.823	11.767	-0,5
95	PC	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	12.068	11.732	11.832	11.657	11.622	11.757	1,2
354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	12.767	12.683	12.782	12.003	11.671	11.711	0,3
312	RE	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	11.407	11.376	11.400		11.354	11.675	2,8
138	RE	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	0,3
260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.921	12.325	12.194	11.472	11.380	11.424	0,4
279	BO	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	10.727	11.000	11.052	10.743	11.167	11.380	1,9
608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.367	-0,4
337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	
135	PR	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	11.165	11.538	11.394	10.904	10.754	10.906	1,4
336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.933	11.021	11.257	11.099	11.006	10.873	-1,2
502	BO	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	11.677	11.729	11.606	11.291	11.079	10.831	-2,2
385	PC	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	10.876	10.933	11.009	10.770	10.647	10.825	1,7
505	BO	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	3,3
226	PR	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	10.368	10.617	10.909	10.620	10.463	10.512	0,5
158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoletto	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.400	-1,0
625	RN	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	11.105	11.156	10.980	10.169	10.174	10.388	2,1
309	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	10.690	10.978	11.077	10.506	10.373	10.323	-0,5
504	BO	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	10.816	10.601	10.636	10.064	10.077	10.189	1,1
393	PC	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	10.440	10.059	10.063		9.967	10.028	0,6
330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	13.444	13.452	13.426	12.698	12.330	12.416	0,7
246	BO	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	1,5
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	0,8

## Transito giornaliero medio per postazione

(Gennaio 2014-Dicembre 2014)

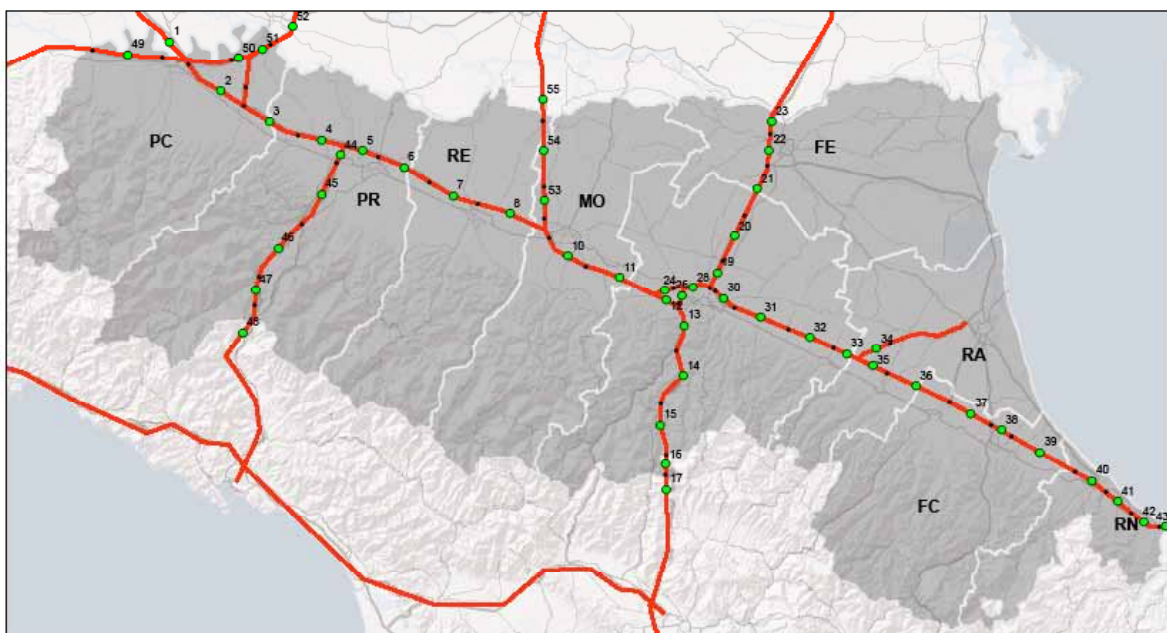


A completamento dei dati di traffico si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza nel territorio regionale e sono riferiti all'autunno 2014. Nel calcolo dei mezzi pesanti sono stati inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4,

5). I flussi nelle tratte elementari per quanto riguarda le autostrade A1, A13, A14 e A21 sono rilevati attraverso sistemi automatici (p.e. tutor). Per quanto riguarda la A15 i dati derivano dalla matrice OD (origine-destinazione) dei caselli. I dati sulla autostrada A22 e sulla A21 tratta Piacenza - Cremona non sono stati resi disponibili.

## Indicazione tratti conteggi flussi autostradali

(2014)



### Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

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

## Flussi per tratto autostradale

(2014-2008 e 2014-2013)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2014			Variazione % 2014-2008 flussi totali	Variazione % 2014-2013 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	66.529	21.751	33%	N.D.	0%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	81.123	28.293	35%	N.D.	1%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	77.846	26.976	35%	-17%	2%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	78.046	26.719	34%	N.D.	3%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	73.278	25.574	35%	N.D.	4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	74.649	26.001	35%	-12%	2%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	76.962	26.071	34%	N.D.	2%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	77.715	25.839	33%	-12%	1%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	93.138	32.456	35%	N.D.	1%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	101.692	33.634	33%	-15%	1%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	32.663	11.188	34%	N.D.	1%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	53.584	19.665	37%	-17%	0%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	48.321	18.762	39%	N.D.	0%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	46.181	18.490	40%	N.D.	0%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	45.598	18.365	40%	N.D.	1%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	45.582	18.351	40%	-14%	1%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTER-PORTO	58.249	17.177	29%	N.D.	1%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	52.355	15.099	29%	N.D.	1%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	49.876	14.911	30%	-3%	1%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	45.060	15.942	35%	N.D.	3%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	45.017	15.768	35%	N.D.	2%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	69.161	22.490	33%	N.D.	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	37.970	10.601	28%	N.D.	0%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	81.909	27.633	34%	-11%	3%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	66.772	22.167	33%	N.D.	3%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	84.378	24.928	30%	-14%	1%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	82.976	24.967	30%	N.D.	1%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	77.687	23.691	30%	-12%	1%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2014			Variazione % 2014-2008 flussi totali	Variazione % 2014-2013 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.218	4.719	31%	-19%	1%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	64.845	19.785	31%	N.D.	1%
A14	36	FAENZA - FORLI'	62.770	19.603	31%	N.D.	1%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	63.267	19.000	30%	N.D.	2%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	56.440	17.031	30%	N.D.	2%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD	55.258	16.772	30%	-14%	2%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	52.697	16.600	32%	N.D.	2%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	54.540	16.970	31%	N.D.	2%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	50.399	16.286	32%	N.D.	1%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	42.368	15.068	36%	-18%	1%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	18.705	7.006	37%	-22%	13%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	17.490	6.905	39%	-20%	5%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	17.262	6.898	40%	-17%	4%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	16.036	6.703	42%	-18%	5%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	15.857	6.697	42%	-18%	6%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	36.910	16.744	45%	-5%	12%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	CARPI - REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

Nel periodo preso in esame (2008-2014) si è registrata una **diminuzione generalizzata dei flussi medi di traffico** rilevati sulle direttrici autostradali, più evidente per quanto riguarda la categoria dei mezzi pesanti, rispetto agli autoveicoli.

In controtendenza rispetto agli anni precedenti, **nell'ultimo biennio 2013-2014** si è registrato, seppur in misura molto contenuta, un **aumento complessivo dei flussi di traffico autostradali**.



## L'Autostrada regionale Cispadana

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

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

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

### Caratteristiche del progetto

- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13 Bologna-Padova);

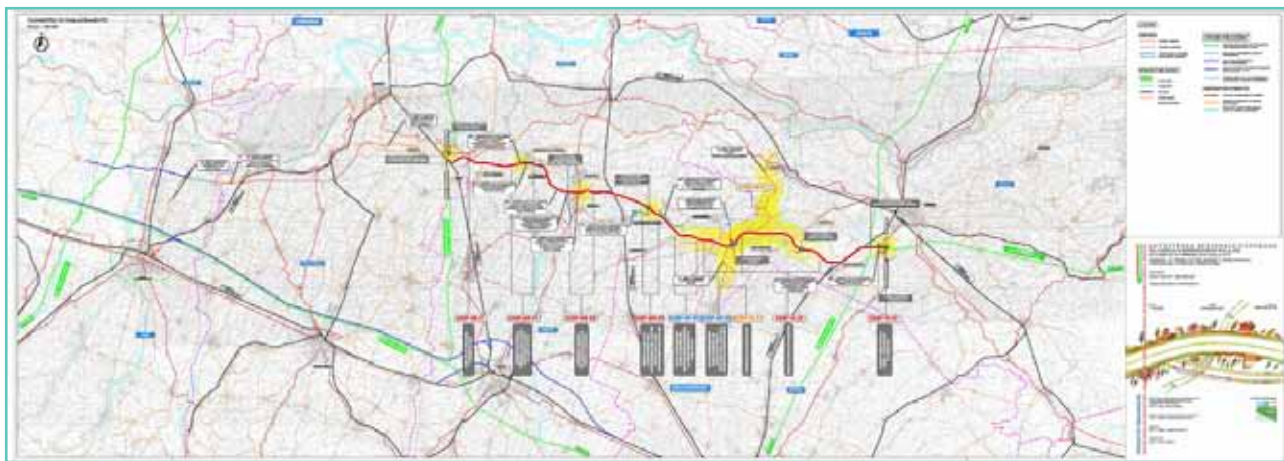


- **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico);
- **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico);
- **parcheggi di interscambio** in ogni autostazione;
- **diversi interventi di collegamento viario** al sistema autostradale;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

### L'investimento

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





### A che punto è il progetto

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

Il 28 gennaio 2011 si è aperta la **conferenza dei servizi sul progetto preliminare**, da cui ha preso avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali. Tale conferenza è stata effettuata per consentire alla Regione di acquisire preventivamente le condizioni per ottenere le intese, i pareri, i nulla-osta previsti dalla legge, sul progetto definitivo dell'opera.

Una volta conclusa la Conferenza di Servizi, la Regione ha richiesto al Concessionario di **integrare il progetto preliminare con le prescrizioni tecniche** emerse in quella sede, ritenute non rinviabili al successivo livello di progettazione. A seguito dell'approvazione da parte della Giunta regionale del progetto preliminare nella versione coordinata e integrata, la Regione ha chiesto al Concessionario di procedere all'**elaborazione del progetto definitivo** da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente.

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

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

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

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

Il **Ministero dei Beni Culturali**, nel giugno 2014, ha espresso **parere contrario alla realizzazione dell'opera** progettata, ma ha aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali. Al contrario nel gennaio 2015, la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni. La valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera sarà quindi **rimessa al Consiglio dei Ministri**.

Qualora la procedura di VIA avesse un esito positivo, si procederà alla localizzazione dell'opera e alla successiva approvazione del progetto definitivo e successivamente dell'esecutivo, a cui **seguirà l'avvio effettivo dei lavori**.

Nel frattempo, la Legge di conversione del D.L. 133/14 (Sblocca Italia) ha introdotto la possibilità che lo Stato subentri alla Regione Emilia-Romagna nella concessione, dal momento che l'opera è stata inserita nell'elenco delle Infrastrutture strategiche. Questa norma prevede perciò la **possibilità che la Regione trasferisca allo Stato** la somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M €.

## 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.

Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, con i Programmi triennali degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un **costo complessivo di oltre 735 milioni di euro**.

Nel frattempo è intervenuta una modifica alla legge regionale 3/99, che ha portato da triennale a quinquennale la durata del Programma che prevede interventi per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione della rete delle strade di interesse regionale, anche realizzabili con la tecnica della finanza di progetto e opere stradali compensative o complementari o connesse alle autostrade presenti nel territorio regionale.

Tuttavia, l'approvazione di un nuovo Programma, di



validità quinquennale, potrà avvenire avendo una prospettiva di finanziamenti congrui e continuativi per le annualità successive, e pertanto, al momento, non è possibile prevedere né l'avvio dell'aggiornamento della programmazione, né, a maggior ragione, l'effettivo finanziamento delle opere che saranno in essa contenute.

Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati nell'arco temporale 2002-2010**, raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere.

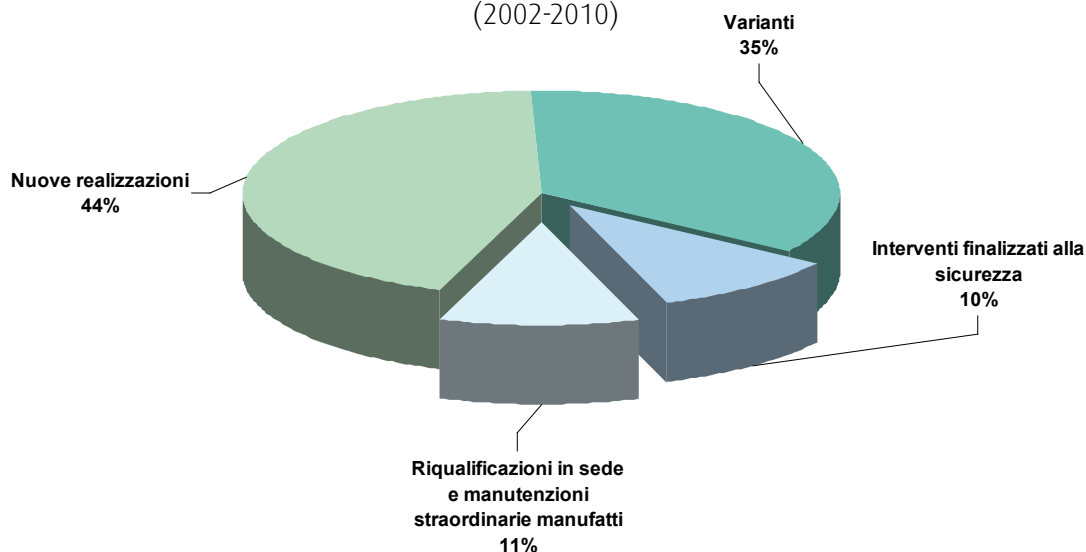
### Interventi finanziati per sistemi viari e ambiti di intervento

(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	95.562.544,82	70.297.896,59	25.264.648,23
Sistema delle tangenziali e accessibilità urbane	276.856.159,97	155.266.948,82	121.589.211,15
Interventi finalizzati alla sicurezza	100.617.524,92	81.171.417,55	19.446.107,37
Restante viabilità di interesse regionale	125.388.143,63	78.911.294,77	46.476.848,86
<b>Totale</b>	<b>736.958.836,40</b>	<b>502.957.856,98</b>	<b>234.000.979,42</b>

## Tipologia degli interventi finanziati

(2002-2010)

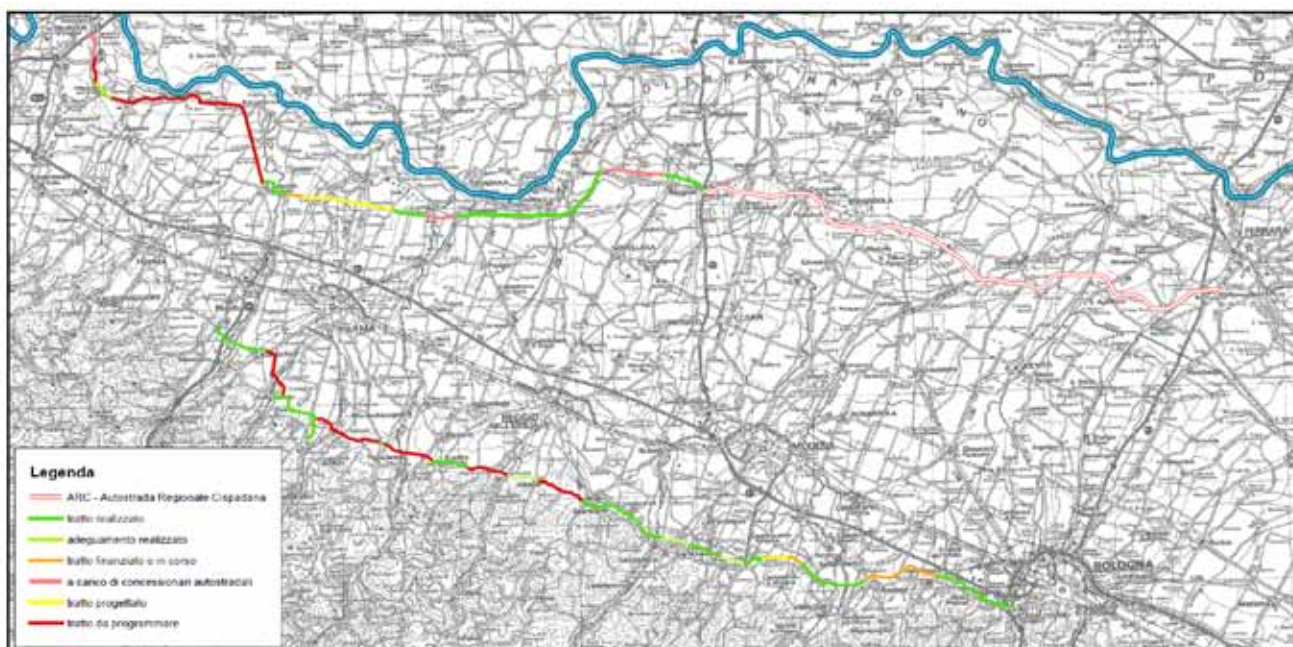


Con questi interventi la Regione, insieme alle Province, ha voluto **potenziare la struttura della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia riqualficando le strade, per consentire la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza delle arterie.

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

**na e Cispadana**. Per quest'ultima opera la Regione ha deciso di ricorrere al finanziamento da parte dei privati (*project financing*).

Per quanto riguarda invece la Pedemontana, è stato completato il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena, mentre sono stati ultimati i lavori di alcuni tratti, individuati sulla base delle 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 31/12/2014, sono stati gestiti con il programma Mercurio, con il quale si aggiornano le informazioni sullo stato dei lavori in corso. Questi dati, inviati dai soggetti attuatori, da poco tempo possono essere aggiornati dagli stessi direttamente via web.

Sono 158 gli interventi finanziati dal 2002 al 2010, di cui 143 conclusi, 10 in corso di realizzazione e 5 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti 13 nuovi lavori, di cui 10 in corso e 3 in progettazione, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. In totale quindi **171 interventi finanziati nel periodo 2002-2014 nei vari territori provinciali**.

Nell'ambito dei 143 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 poco più di due anni e mezzo per quelli finanziati nel 2009 e nel 2010.

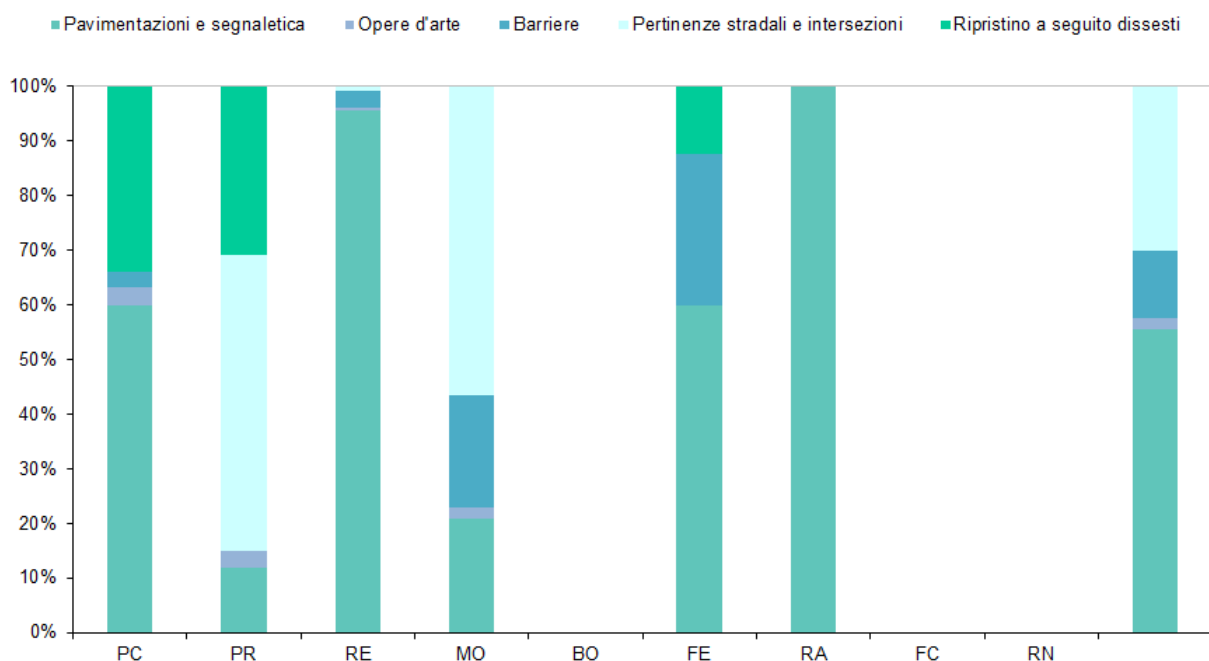
Viste le condizioni precarie di manutenzione delle strade, dal 2001 al 2014 la Regione ha destinato alle Province **oltre 170 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria**, relativi soprattutto a pavimentazioni, opere d'arte, segnaletica, barriere, pertinenze stradali e altre piccole varianti. A partire dal 2007 è stata stabilita la quota di 5.200 euro al km (pari a 10,2 milioni per l'intero territorio regionale), ma nei primi mesi del 2011 le Province hanno fatto presente alla Regione che le risorse erogate non erano sufficienti, evidenziando le condizioni manutentive precarie delle strade di loro competenza, dovute sia a fenomeni meteorologici particolarmente consistenti degli ultimi anni, sia allo stato di dissesto delle strade trasferite dall'ANAS. Pertanto, nel 2011 è stato destinato alle Province un finanziamento straordinario ulteriore rispetto a quello ordinario, pari a 17,3 milioni complessivi. Tuttavia, a causa del periodo di crisi economica e del relativo impatto sul bilancio regionale, per il 2012 la Regione ha potuto assegnare alle Province soltanto 3 milioni di euro, mentre per il 2013 non è stato previsto alcun contributo. **Per il 2014, invece, è stato possibile trasferire la quota complessiva di 5,8 milioni. Per il 2015 la Regione ha assegnato 10 milioni di euro.**



Le Province di Parma, Ferrara e Modena sono state quelle che hanno messo in gioco le entità più significative di risorse, anche se le hanno impiegate in modo differente: la Provincia di Ferrara destinandole prevalentemente a interventi sulla pavimentazione e all'installazione di barriere di sicurezza, quella di Parma a interventi di consolidamento e ripristino a seguito degli importanti fenomeni dovuti a interventi meteo, quella di Modena a interventi più differenziati (barriere di sicurezza, piani viabili, pertinenze).



### Tipologie di interventi di manutenzione straordinaria ripartiti per provincia (2013)



Oltre ai finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli previsti con il Programma triennale di intervento, sono state stanziare risorse per 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, per garantire condizioni di sicurezza alla circolazione accettabili. Tra il 2002 e il 2014 il Servizio Viabilità ha erogato **oltre 23,6 milioni di euro di contributi**, di cui **628.000 nel 2014**.

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

venzioni con Enti locali e/o privati per favorire e sostenere il completamento dei lavori avviati da ANAS su strade trasferite alle Province e garantire tempestività nella realizzazione di opere sulla rete di interesse regionale per le quali privati o operatori economici rendano disponibili cofinanziamenti: dal 2002 al 2011 sono state approvate **8 convenzioni, per un importo di circa 30 milioni di euro** di contributi regionali a favore di interventi su strade di interesse regionale, per un importo totale di circa 108 milioni di euro.

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

Per il settore stradale è stato sottoscritto l'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie** e successivi Accordi integrativi, per assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale. Questi Accordi individuano alcuni **interventi riconducibili al sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero – A22 e AutoCisa – A15, bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo) e ad **alcune ulteriori infrastrutture statali, ma di interesse strategico anche per la regione** (Corridoio Adriatico E55 - SS16, SS9 Emilia e nodo di Piacenza, attraversamenti appenninici ed E45, sistema Cispadano, sistema Pedemontano). Queste intese effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006, destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS). Le risorse finanziarie messe in gioco complessivamente da questi Accordi nel settore stradale ammontano a **oltre 3 miliardi di euro**. Predominanti sono le fonti finanziarie private, derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade per l'Italia (74%) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi. A seguire la partecipazione di risorse ordinarie statali (16%), determinate in particolare dai finanziamenti ANAS, di fonti FAS (3%), regionali (4%) e di altri enti pubblici (2%).

Questo lo **stato di attuazione del totale degli interventi (pari a 198)** inseriti negli Accordi di Programma Quadro: quelli conclusi rappresentano circa il 32% del totale (per un importo di 972,36 milioni di euro), gli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 29% (per un importo di 900 milioni di euro) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono

il 39% (per un importo di 1.122 milioni di euro).

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

Il DUP si pone in particolare alcuni obiettivi (9 e 10) la cui attuazione compete alla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione.

Con l'obiettivo 9 si prevede di valorizzare i potenziali territoriali e consolidare le aree ex Obiettivo 2; con l'obiettivo 10 intende 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 FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) rispetto ad alcuni obiettivi del DUP.

Negli anni dal 2010 al 2014 è stata data una prima attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati **finanziati interventi per un costo complessivo di circa 31,6 milioni di euro**, di cui oltre 15,3 milioni a carico di risorse FSC regionali, mentre la restante quota è a carico del sistema degli Enti locali.



## Gli investimenti per la rete stradale nazionale

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

Sulle strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS la **Regione**, a tutela del proprio territorio, **svolge un ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso tempo il più celere completamento dei lavori.

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

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 (**1.208,44 milioni di euro**) solo tre lavori risultano ultimati (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca; Variante di Mirandola 1° lotto; Tangenziale Est di Forlì - 4° lotto) e sono attualmente in appalto o in corso lavori per 74,50 milioni di euro, pari a solo il 6,2% (Variante SS63 all'abitato di Bocco e completamento Tangenziale Ovest di Ferrara).

Nel **programma di manutenzione 2015 sono stati previsti circa 11 milioni di euro** per il rifacimento della pavimentazione stradale e l'adeguamento delle barriere stradali, risorse che saranno utilizzate soprattutto sulle strade di valico appenninico rimaste nelle competenze dell'ANAS e sulle SGC E/45.

Nel corso del **2014 l'ANAS ha gestito lavori** (di ammodernamento e varianti), derivanti anche da piani approvati prima del 2007, per un totale di **6 interventi**, di cui 3 sono stati conclusi (SS64 Ammodernamento tra Silla e Marano - 1° stralcio,

Tangenziale Est di Forlì - 4° lotto e SS16 Ammodernamento Argenta 2° stralcio) e 3 sono in corso di esecuzione (lungo la SS63 e la SS64).

Dal 1° ottobre 2012 il ruolo di Concedente e **le attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere** date in concessione e di controllo della gestione delle autostrade, che erano in capo ad ANAS, e il personale dell'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali dell'ANAS (IVCA), sono stati **trasferiti al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti**, in base all'art. 36 del D.L. 98/11.

**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 il MIT e con le società concessionarie sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.

Attualmente lo **sviluppo chilometrico 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, alcuni dei quali già completati.

Sono inoltre programmate alcune **nuove opere** che consentiranno di **umentare di circa il 29%** l'estesa chilometrica attuale (che passerà da 729 a circa 930 km).

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso un **grande investimento da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione ammontano a un importo totale di **quasi 9 miliardi di euro**.

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

## La sicurezza stradale

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

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



### 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

(2001-2013 - Fonte Istat)

Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235
2007	230.871	23.074	5.131	531	325.850	31.815
2008	218.963	21.744	4.731	523	310.739	27.752
2009	215.405	20.411	4.237	422	307.258	28.035
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012 (*)	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
<b>2013</b>	<b>181.227</b>	<b>18.135</b>	<b>3.385</b>	<b>344</b>	<b>257.421</b>	<b>24.914</b>

(\*) Il dato 2012 è stato rivisto da Istat nel corso del 2014 a causa di alcuni incidenti inviati in ritardo da parte dell'Arma dei Carabinieri. Tale dato è stato ulteriormente rivisto dall'Ufficio SISTAN della Provincia di Parma per la presenza di alcuni incidenti "doppi": il dato 2012 per l'Emilia-Romagna, pertanto, differisce da quello diffuso da Istat per un totale di 8 incidenti e 13 feriti (la correzione non è stata apportata al totale nazionale).

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

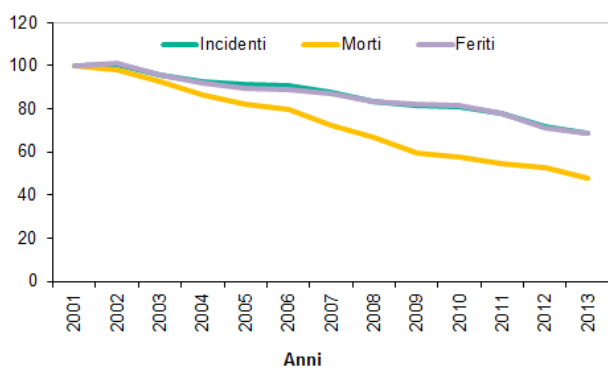
(2011-2013 - Fonte Istat)

Provincia	2013			2012 (**)			2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.141	34	1.555	1.366	32	1.857	1.269	32	1.743
Parma	1.475	37	2.001	1.658	31	2.344	1.749	36	2.369
Reggio E.	1.903	36	2.584	1.978	44	2.685	2.302	57	3.228
Modena	3.128	59	4.357	2.940	52	4.022	3.286	53	4.420
Bologna	3.901	62	5.565	3.767	75	5.177	4.342	79	6.033
Ferrara	1.281	35	1.705	1.262	40	1.693	1.424	31	1.902
Ravenna	1.730	41	2.456	1.732	51	2.372	1.926	43	2.734
Forlì-Cesena	1.651	22	2.167	1.726	32	2.251	1.889	45	2.474
Rimini	1.925	18	2.524	1.884	23	2.492	2.228	24	3.086
<b>E-R</b>	<b>18.135</b>	<b>344</b>	<b>24.914</b>	<b>18.313</b>	<b>380</b>	<b>24.893</b>	<b>20.415</b>	<b>400</b>	<b>27.989</b>

(\*\*) Il dato 2012 è stato rivisto da Istat nel corso del 2014 a causa di alcuni incidenti inviati in ritardo da parte dell'Arma dei Carabinieri. Tale dato è stato ulteriormente rivisto dall'Ufficio SISTAN della Provincia di Parma per la presenza di alcuni incidenti "doppi": il dato 2012 per l'Emilia-Romagna, pertanto, differisce da quello diffuso da Istat per un totale di 8 incidenti e 13 feriti (la correzione non è stata apportata al totale nazionale).

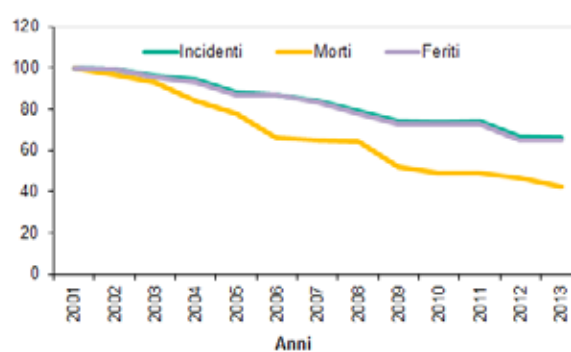
## Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2013 - Fonte Istat)



## Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2013 - Fonte Istat)



**18.135 incidenti, 24.914 feriti, 344 morti:** è questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2013. Rispetto al 2012, c'è stato un calo di oltre il 9% di soggetti deceduti, in linea con il dato nazionale, a cui però non corrisponde un calo nel numero di incidenti e feriti. Il calo dei decessi è in linea con il trend quasi lineare che si registra in Emilia-Romagna ormai dall'inizio degli anni 2000 (-57% rispetto al 2001); la "velocità" con cui il numero di morti sta calando era diminuita negli anni scorsi, ma nel 2013 è aumentata. Il dato sulla mortalità è confermato anche dai dati di fonte sanitaria che registrano, nel 2013, 313 residenti emiliano-

romagnoli deceduti per "accidente stradale", con una riduzione di circa il 60% rispetto al 2001. In Emilia-Romagna si è potuto **raggiungere nel 2010 l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime** rispetto al 2001 (passando da 813 vittime a 401).

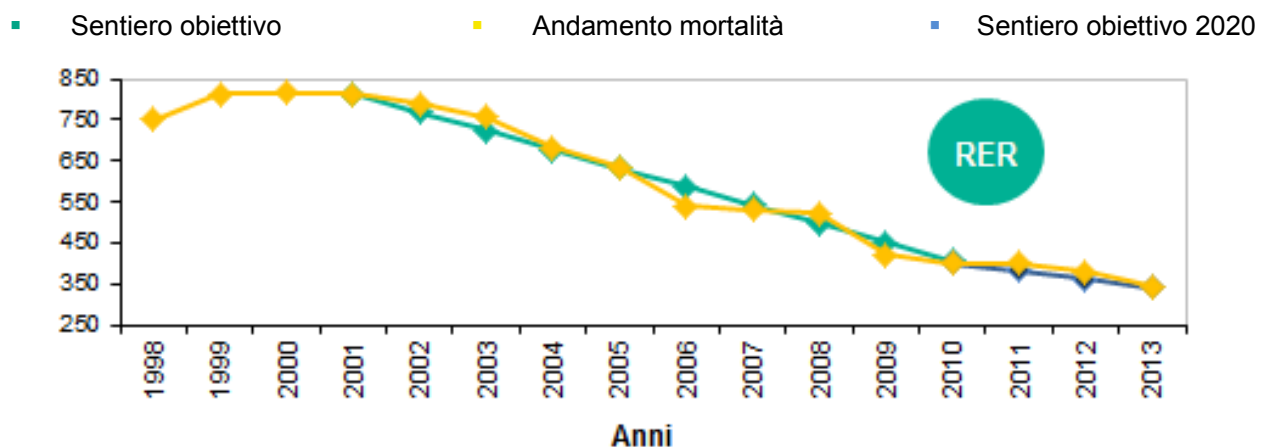
Il 2012 è l'anno in cui l'Arma dei Carabinieri ha cambiato il metodo di rilevazione, passando a un sistema centralizzato dal quale i dati vengono inviati periodicamente alle Regioni in convenzione con Istat. Come tutti i cambiamenti, anche questo passaggio ha comportato qualche problema durante il periodo di "rodaggio", come è dimostrato dalla revisione effettuata da ISTAT sui dati 2012.





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

(1998-2013 - Fonte Istat)

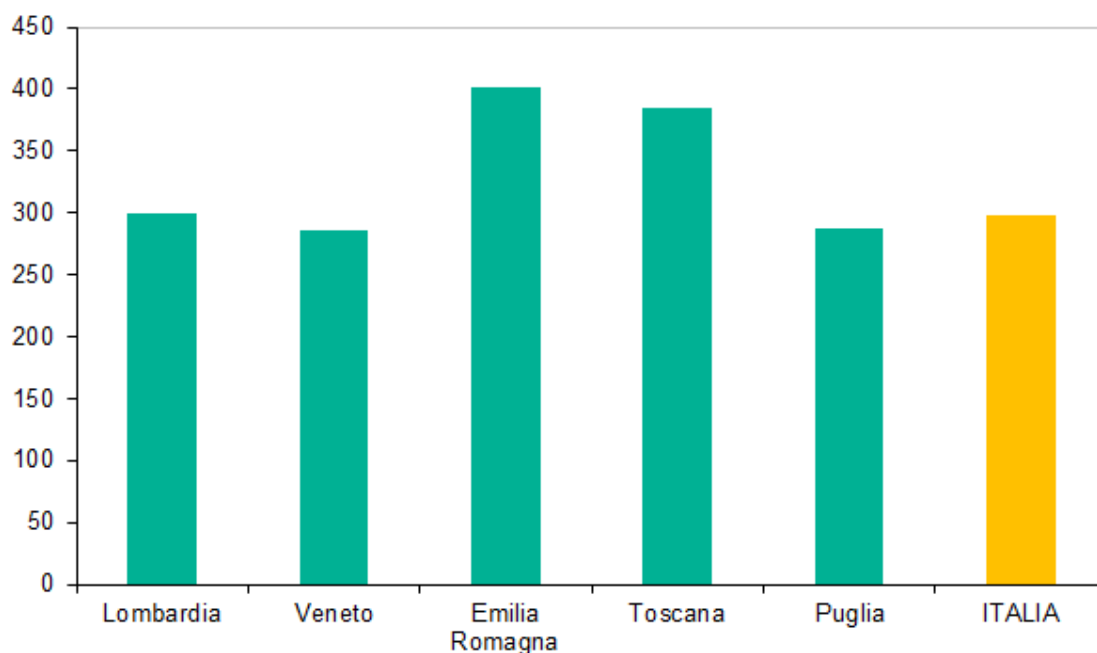


Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro, rapportato al numero degli abitanti), che consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana. Nonostante il dato 2013 sia diminuito da 416 a 401 euro procapite, rimane ancora più elevato della media italiana e mette in evidenza il livello di **gravità del fenomeno** dell'incidentalità nella regione.



## Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2013 - Fonte Istat)



Rispetto alle **fasce di età delle vittime** degli incidenti stradali, si evidenzia che nel corso del 2013 sono diminuite di circa il 15% le vittime con più di 65 anni, anche se questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (36% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni. Nel 2013, infatti, le persone decedute in questa fascia di età risultano 86 (25% del totale). Nonostante nel 2012 gli over 75 anni deceduti fossero oltre 100 (28%) e quindi ci sia stato un calo, questa fascia di età resta comunque quella più a rischio rispetto alle altre, che hanno avuto cali più consistenti.

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

stante il calo, il 55% dei pedoni deceduti e il 35% dei ciclisti deceduti, a dimostrazione di come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole".

Allo stesso tempo si evidenzia che le persone nella fascia di età sopra i 75 anni sono ormai anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale, con il 24% sul totale dei conducenti morti, percentuale che si conferma dal 2012 e che nel decennio appena concluso era in media pari al 12%.

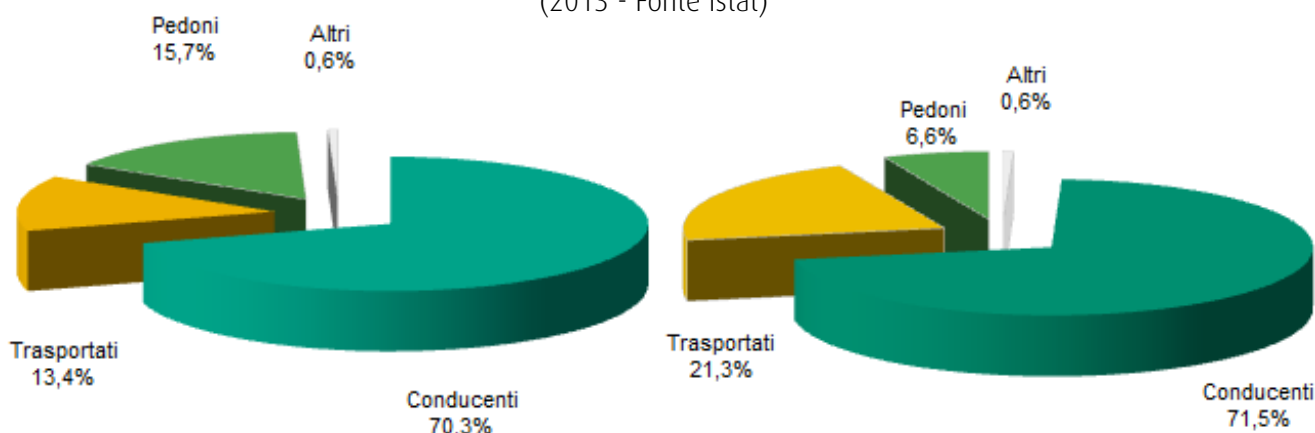
Anche il dato delle **vittime relativo ai conducenti di ciclomotori** nel 2013 risulta più elevato per la fascia di età over 75, arrivando a un 33%, contro il 25% della fascia di età tra i 14 e i 17 anni, che tradizionalmente ne fa più uso.

### Morti

### Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2013 - Fonte Istat)

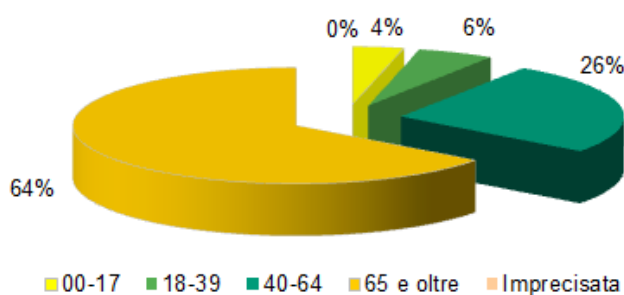
### Feriti



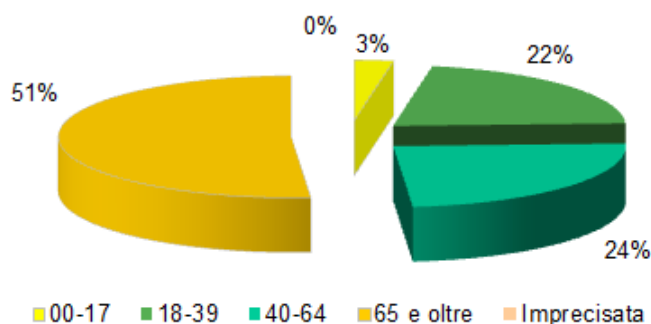
## Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2013 - Fonte Istat)

### Pedoni



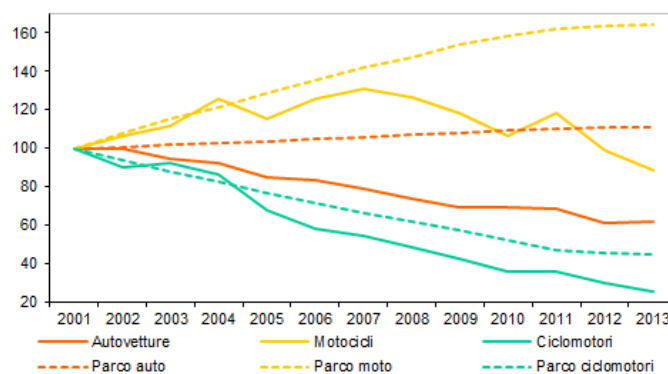
### Ciclisti



Se si analizza la **tipologia di veicolo**, il numero di morti è in diminuzione per tutte le tipologie - con un calo dei morti pari a circa il 26% dei conducenti i motocicli e di circa il 22% per i ciclisti, mentre per i pedoni rimane pressoché invariato (-44% rispetto al 2001). Come accennato, la fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni è quella oltre i 65 anni (in particolare gli over 75) che, dal 49% del 2011, era passata al 73% del 2012, rientrando al 64% nel 2013. Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni è la più colpita, rappresentando da sola il 51% del totale dei ciclisti deceduti nel 2013 (63% nel 2011 e 71% nel 2012). Calano anche i decessi a bordo di ciclomotore, per i quali c'è una riduzione di circa il 14% rispetto al 2012.

## Veicoli coinvolti e parco circolante

(2001-2013)

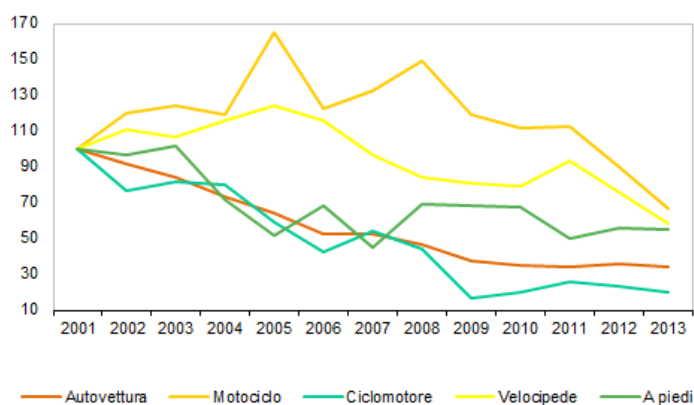


Fonti: Istat per incidenti, ANCM per parco ciclomotori e ACI per parco auto e moto.

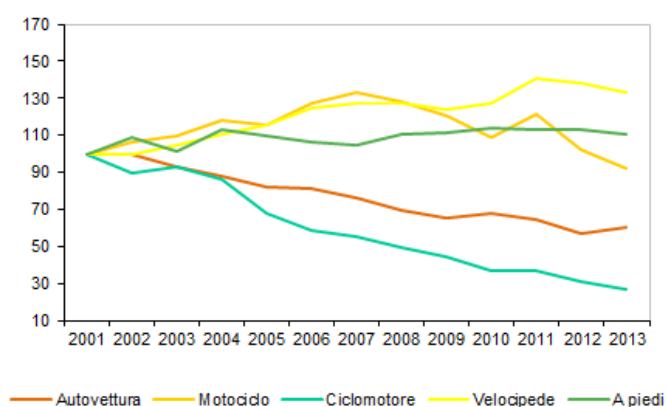
## Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2013- Fonte Istat)

### Morti



### Feriti



Il **confronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana** evidenzia invece come gli incidenti del sabato e della domenica nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali.

Rispetto alla **categoria delle strade**, invece, il livello

di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, anche se con un calo dal 74% del 2012 al 72% del 2013, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove il numero dei decessi passa da circa il 56% del 2012 al 60% del 2013.

## 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 nu-

mero possibile di destinatari e stimolarne la riflessione. Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella di **contatto con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche per sostenere l'introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale nella programmazione scolastica. In questo quadro nel corso degli anni sono state promosse azioni didattiche e anche iniziative di formazione e di sensibilizzazione rivolte ai docenti. L'educazione alla sicurezza stradale è stata inoltre inserita nei **"Piani di offerta formativa"** delle scuole, all'interno delle quali sono state attivate sperimentazioni didattiche e culturali molto stimolanti e innovative per fantasia e creatività. In ogni scuola della regione è stato individuato da anni il **referente dell'educazione stradale** e sono stati sviluppati progetti diversificati, sia di formazione dei docenti che progetti didattici rivolti a varie fasce di età. **"Maggio in strada tutto l'anno"**, l'appuntamento che ogni anno raccoglie le attività delle scuole e del territorio sulla sicurezza stradale, nell'anno scolastico 2013-2014 ha coinvolto **circa 140.000 studenti**.

Il **rapporto con i giovani** è stato sempre al centro delle azioni della Regione e si è intensificato negli anni grazie a diverse azioni di sensibilizzazione ed eventi come le prove di guida con simulatori o sulle strade. Anche nel 2014 è proseguito il rapporto di collaborazione con Associazioni, Enti locali e altre istituzioni, prevedendo, per **ogni Ambito territoriale scolastico la somma di 14.000 euro**, per un totale complessivo di 126.000 euro, destinati ad attività di sensibilizzazione e di informazione riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole di tutti gli utenti della strada.



Nel 2014 inoltre si è conclusa un'indagine per conoscere i comportamenti degli utenti della strada (tramite interviste telefoniche, via web e con focus group) e l'Osservatorio ha partecipato alla redazione del Programma INFEAS 2014-2016.

Il 2014 ha visto anche la conclusione del progetto **OneLife**, che ha fatto tappa a Reggio Emilia, Ravenna e Bologna. Si tratta di un progetto di sensibilizzazione, organizzato in collaborazione con il mondo della scuola, che prevede un incontro in ognuna delle 9 province dell'Emilia-Romagna. Velocità, alcol, droga e altri comportamenti negativi sono spesso concatenati tra loro. L'obiettivo di questo progetto è quello di mettere fortemente in discussione questo approccio alla vita, evitando la retorica.

Il 2014 ha visto anche la partecipazione dell'Osservatorio alla 39ª edizione del Salone internazionale dell'auto **Motor Show**, che si è tenuto a Bologna dal 6 al 14 dicembre. Nello stand sono stati messi a disposizione per prova di guida due simulatori tridimensionali per auto e due per moto, è stato possibile sottoporsi al test di alcolemia e sono stati organizzati diversi momenti di intrattenimento e confronto con i giovani.

Il nuovo Codice della Strada obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere **prove pratiche per ottenere la patente**: per questo la Regione ha finanziato la costruzione e l'allestimento di un'area in ogni provincia (per un costo totale di circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto pratiche per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote.

L'Osservatorio inoltre promuove e realizza **diverse campagne comunicative, informative, di sensibilizzazione e di aggregazione**. Le iniziative intraprese nel 2014 sono state:

#### ☀ Segnali di vita

Con questa nuova campagna di comunicazione sociale la Regione ha voluto affrontare in maniera più sistemica

il tema della **sicurezza degli utenti "deboli" della strada** (e quindi ciclisti, pedoni, in particolare modo anziani), con azioni di sensibilizzazione



sull'osservanza delle regole e in particolare della segnaletica stradale. Il sito [www.aciascunoilsuo.info](http://www.aciascunoilsuo.info) contiene una mappa di "black spot" (punti neri, cioè critici) e dei white spot (dove sono stati realizzati interventi infrastrutturali per aumentare la sicurezza). Anche quest'anno sono stati realizzati eventi dimostrativi nei black spot e, in accordo con i Comuni, sono stati scelti i luoghi più idonei per ogni città e occupati simbolicamente con azioni di sensibilizzazione e distribuzione dei materiali informativi della campagna.

#### ☀ Siamo nati per camminare

La campagna, promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna, nasce per ricordare che il mezzo di locomozione più antico, i piedi, è anche quello più salutare ed ecologico.

"Siamo nati per camminare" è una lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una cartolina colorata che viene distribuita nelle scuole. **"Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore"**, si legge nella lettera. L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. L'iniziativa rientra in un progetto più ampio sui percorsi sicuri casa-scuola promosso dalla Regione. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.



#### ☀ Vacanze coi fiocchi

Si tratta della campagna per la **sicurezza sulle strade delle vacanze** che si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non

solo dal punto di vista del clima. Infatti nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite. La campagna è stata realizzata con manifesti



e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio. L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale".

### ✱ Siamo tutti pedoni

La campagna vuole parlare a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono **il più debole utente della strada,**

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



siamo tutti  
pedoni



Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione e alla realizzazione di **diversi materiali informativi e sussidi didattici.** Nel corso del 2014 sono stati distribuiti:

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



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



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



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



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





## Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

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

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

ne negli utenti con evidenti ripercussioni anche sulla sicurezza stradale.

Nel febbraio 2013 la Regione ha approvato il disciplinare relativo al **4° e al 5° Programma del PNSS**, che mette a disposizione **circa 7 milioni di euro** per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata. Il campo d'intervento prioritario individuato dalla Regione insieme a UPI e ANCI, è la realizzazione di **piani pilota per la valorizzazione delle aree urbane**, in modo da elevarne i livelli di sostenibilità e sicurezza nella mobilità. Sono pervenute 55 proposte di intervento e la graduatoria prevede il finanziamento di **28 proposte**, di cui 4 relative ai citati programmi di controllo. Nel corso del 2014 sono state avviate le procedure per le concessioni definitive dei contributi e per la stipula delle convenzioni con gli Enti attuatori; per sei interventi i lavori sono stati già avviati nel corso del 2014.

Inoltre, sempre nell'ambito della L.R. 30/92 è in corso, con la collaborazione delle Amministrazioni provinciali, la realizzazione di **campi prova per permettere l'esercitazione alla guida per ciclomotori e motocicli**, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbane. Le aree da allestire dovranno essere messe a disposizione delle Province, mentre la Regione metterà a disposizione **1 milione di euro** per le attrezzature necessarie all'allestimento.

### Sintesi Programmi per la sicurezza stradale

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (in euro - arrotondato al milione)	Importo complessivo contributi assegnati (in euro - arrotondato al milione)
L.R. 30/92 (1992/2001) 1°, 2°, 3° e 4° Bando	617	264	72.500.000	30.000.000
L.R. 30/92 (2013) Campo prova moto (spesa diretta)	8	8	1.000.000	1.000.000
<b>Totale fondi regionali</b>	<b>625</b>	<b>272</b>	<b>73.500.000</b>	<b>31.000.000</b>
1°, 2° e 3° PNSS (2003-2010)	110	41	86.000.000	33.500.000
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000	7.000.000
<b>Totale fondi statali</b>	<b>165</b>	<b>69</b>	<b>103.000.000</b>	<b>40.500.000</b>
<b>Totale programmi sicurezza</b>	<b>790</b>	<b>341</b>	<b>176.500.000</b>	<b>71.500.000</b>

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

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

### Le funzioni della Regione

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

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

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

Più nel dettaglio, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica** la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico. Nel 2014 ha emanato una legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. n. 10 del 2014), che fa seguito alla L.R. n. 15 del 2009, che gestisce e finanzia direttamente.

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

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

Quanto al **Porto di Ravenna** il quadro istituzionale di riferimento è la Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti, che prevede la separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate a pubbliche autorità, e lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della fissazione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio. In questo contesto opera l'**Autorità portuale di Ravenna**, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali e l'attività di programmazione, svolta attraverso l'attuazione del Piano regolatore portuale (PRP) e nell'ambito della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 3/99 l'approvazione del PRP spetta alla Provincia, mentre la Regione esprime un parere.



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

Circa 1.400 km di rete ferroviaria in Emilia-Romagna



Traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna in crescita: circa **16,94 milioni di tonnellate**, +2,27% (2014)



Traffico ferroviario merci in Italia: +1,4% nel 2014 (600.000 treni\*km)



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

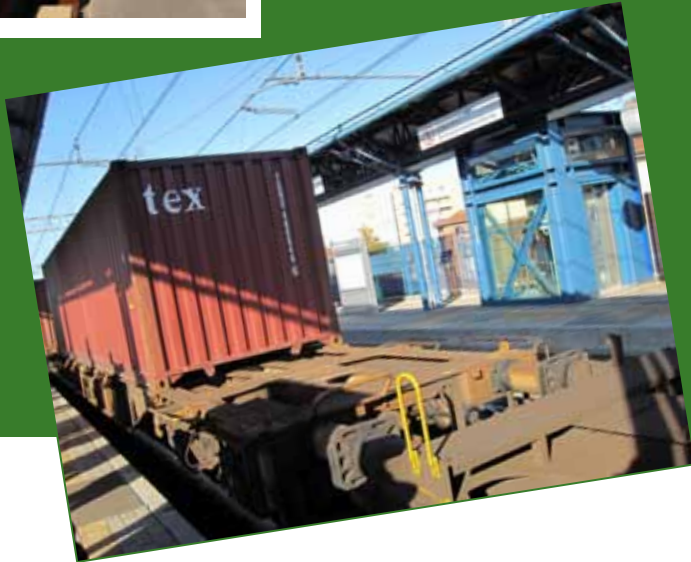


Circa **180 operatori** presenti all'interno dei nodi logistici (localizzati soprattutto negli Interporti di Bologna e Parma)

Legge di incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 15/09):

**35 servizi finanziati**, **3 milioni di euro di contributi regionali per ciascun anno** (2010-2011-2012). **18 imprese ammesse a contributo** per la realizzazione di **35 servizi**, di cui **20 attivi** alla fine del 2014.

Con la L.R. 10/14 la Regione ha previsto **altri 800 mila euro all'anno per tre anni** (2014-2015-2016, **2,4 milioni di euro complessivi**). **23 imprese** hanno presentato domanda per un totale di **37 servizi**



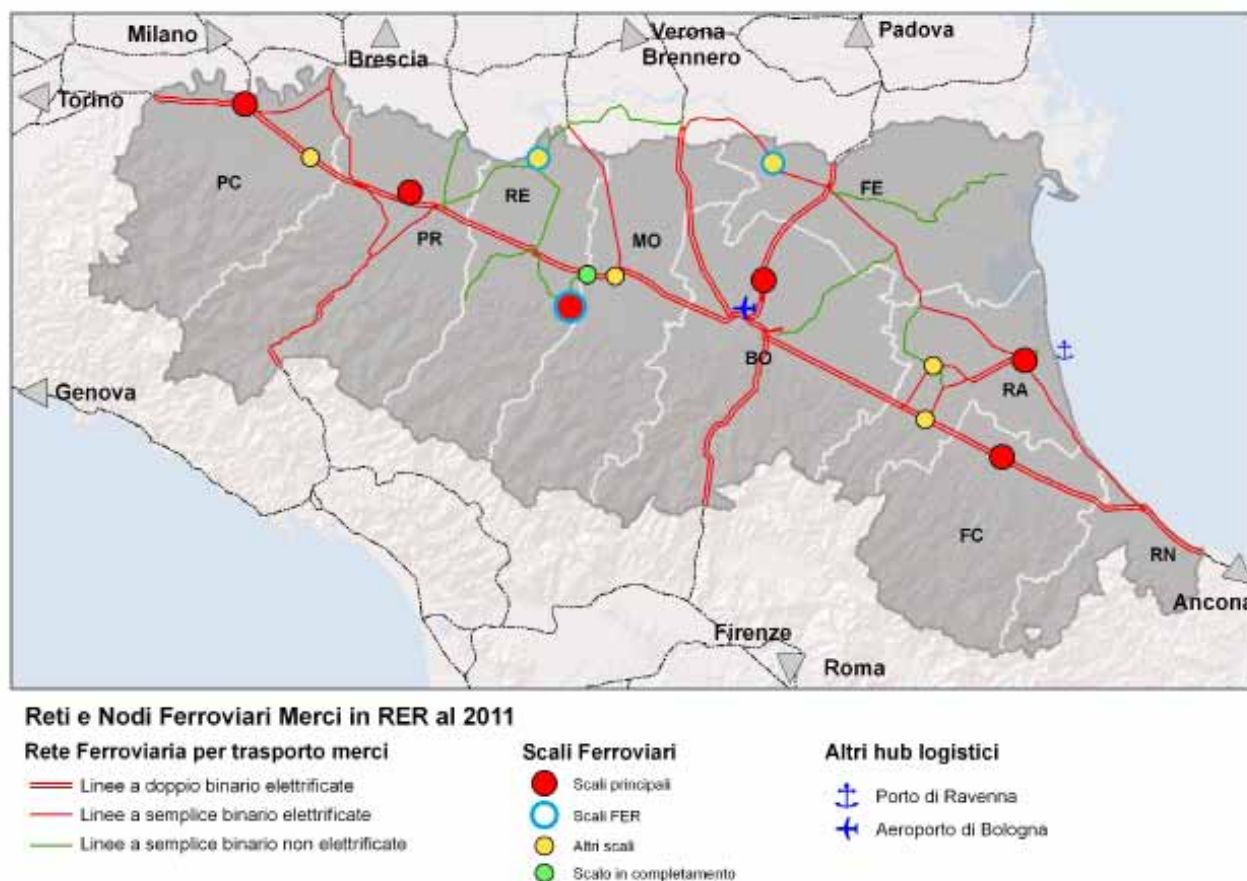
### Il contesto di riferimento

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

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



## La rete ferroviaria regionale



## Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

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

In seguito all'Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna, siglato nel 2009 a conclusione del Tavolo che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori interessati e al processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA, la Regione Emilia-Romagna individua nel proprio territorio **9 impianti su rete RFI**, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.



## Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Scali principali	
1	Piacenza
2	Interporto di Parma CEPIM
3	Marzaglia
4	Interporto di Bologna
5	Villa Selva
6	Ravenna
7	Bologna S.Donato (utilizzato solo per smistamento carri)
Altri scali	
8	Faenza
9	Lugo
A questi si aggiungono altri raccordi minori per impianti o industrie già esistenti	

L'attivazione dello scalo di **Villa Selva (FC)** è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre per l'importante scalo di **Marzaglia (MO)** è prevista l'apertura a fine 2015. Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, in cui l'impianto principale è **Dinazzano**.

Il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 2020 (che sta seguendo l'iter per la sua approvazione) ha riorganizzato l'**Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. 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.

Dopo sei anni di calo consecutivo (dal 2007 al 2013), **nel 2014 il trasporto di merci su treno in Italia è cresciuto del +1,4%** (+600.000 treni\*km), anche se il secondo semestre è stato peggiore del primo soprattutto a causa dei riflessi dovuti agli scioperi avvenuti all'estero (Francia e Germania) e ad alcune difficoltà operative, come ad esempio il blocco del terminal di Melzo. La crescita in Italia è dovuta soprattutto all'aumento significativo di traffico dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia, che continuano a conquistare quote di mercato.

Guardando all'**Emilia-Romagna**, il traffico ferroviario merci, come tutte le altre modalità di trasporto merci, ha avuto una forte crescita fino al 2007, che si è arrestata nel 2008 a causa della crisi. Nel 2007 la quota di traffico con origine o destinazione in regione ha superato le 15 milioni di tonnellate, per poi calare, nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 c'è stata una parziale inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali di Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia.





Questo aumento è dovuto sicuramente anche ai **benefici prodotti dalla legge regionale 15/09**, che la Regione ha emanato per incentivare il trasporto ferroviario delle merci e stimolarne la crescita con nuovi traffici aggiuntivi (**3 milioni di euro per ciascuno anno 2010, 2011 e 2012, 18 imprese ammesse a contributo, 35 nuovi servizi**).

Nel 2014 la Regione ha approvato una **nuova legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci (L.R. 10/14)**, i cui obiettivi principali sono: riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, e il trasporto fluviale e fluviomarittimo; ridurre l'inquinamento ambientale e aumentare la sicurezza della circolazione. Sono destinatarie dei contributi le imprese logistiche, le imprese ferroviarie e le imprese armatrici, anche in forma consorziata o cooperativa, che hanno sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione Europea. Il contributo regionale complessivo è di 800.000 all'anno per tre anni (dal 2014 al 2016), per un totale di **2,4 milioni di euro:**

**hanno presentato domanda 23 imprese, per la realizzazione di 37 servizi.**

**Nel 2014 infatti in Regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto**, anche se ha mostrato un andamento non omogeneo da scalo a scalo. In base ai dati raccolti, per il 2014 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia aumentato di +2,27% fino a raggiungere **circa 16.938.556 tonnellate**, arrivando a una quota finora mai raggiunta.

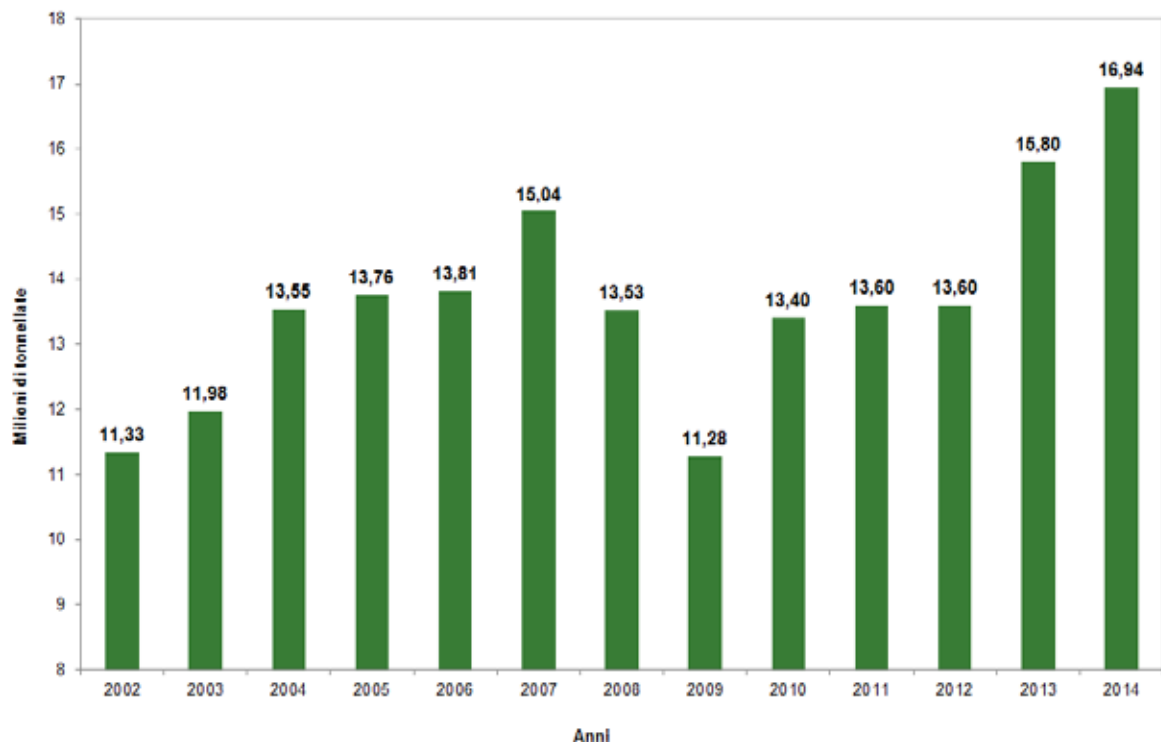
Questo dato è stato ottenuto sommando le tonnellate dichiarate dalle principali piattaforme intermodali regionali con le tonnellate stimate movimentate nei raccordi privati e negli scali minori (quali Lugo, Faenza, Modena e Ferrara ecc.). Al totale ottenuto è stato detratto il doppio conteggio dei flussi intra-regionali.

Le merci movimentate negli impianti regionali raggiungono i 18.265.170 di tonnellate.

E' da segnalare in particolare la crescita della movimentazione nello scalo di Dinazzano (+10%).

## Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2014; milioni di tonnellate)



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

Per quanto riguarda le **tipologie di trasporto effettuate in regione**, nella provincia di Parma e in quella di Ravenna si conferma una spiccata specializzazione al trasporto ferroviario tradizionale rispetto ad altre tipologie, mentre a Reggio Emilia è l'intermodale marittimo la tipologia di trasporto più diffusa (se-

guita a distanza da Piacenza), anche se sono presenti in parte più ridotta anche il trasporto tradizionale e l'intermodale terrestre. In provincia di Bologna si registra invece la più alta percentuale di trasporto intermodale terrestre sul totale. Le quote di Forlì-Cesena, Ferrara e Modena sono trascurabili.



## Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto

Nel 2014 il **traffico merci su strada a livello nazionale è in ripresa** in tutti i settori: courier (+3,8% in quantità e 3,5% in fatturato) ed e-commerce (+17%).

Le **immatricolazioni** di veicoli commerciali in Italia sono **creciute** del 13,9% rispetto al 2013



Nel 2014 il **traffico autostradale dei veicoli pesanti** ha avuto una crescita del +1,1%, mentre dal 2008 al 2014 era calato del -22,5%

Nel 2014 il **trasporto stradale internazionale è cresciuto** sia per il numero di viaggi (+2,5%), sia per il fatturato (+2,8%)

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



Fonte: Motorizzazione civile

**In Emilia-Romagna (nel 2012):**

- 97,9 km medi percorsi su strada (inferiori alla media italiana 101,7)
- 246 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada (-12,51%)

Nel 2014: **12.681 imprese attive in Emilia-Romagna** (-3,7% rispetto al 2013)  
Fonte: Unioncamere

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le **merci movimentate su strada nel 2012 sono state circa 246 milioni di tonnellate**, con un calo di -12,51% rispetto al 2011 (e contro circa 322 milioni di tonnellate nel 2005).

Il traffico è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare nel 2009 in seguito alla crisi economica. L'attuale crisi sembra avere un andamento altalenante che si riflette anche nell'andamento del trasporto merci su strada.

### Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2012 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	89.454.354
	Flussi intraregionali	114.426.330
	Attraversamento	42.470.227
	<b>Totale</b>	<b>246.350.911</b>



I dati Istat 2012, gli ultimi disponibili, indicano che il **traffico interregionale** (cioè con origine o destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il **46,44%**, in crescita di quasi due punti percentuali rispetto al 2011 e in costante crescita dal 2005, in controtendenza rispetto alla mobilità merci complessiva che si muove su strada in regione che è complessivamente in calo. Il **14,14% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna**

(13,80% nel 2011), mentre l'Emilia-Romagna origina il 14,34% delle merci dell'intero Paese (13,39% nel 2011). Entrambi questi dati sono in crescita rispetto al 2011, così come lo sono per le regioni del nord, mentre sono in calo per il centro e stazionari per il sud.

Il **traffico di attraversamento camionistico subito dalla regione** (traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) nel 2012 è stato del 17,23% circa, in crescita rispetto al 2011 (15,85%).

Il **traffico intraregionale**, che i dati indicano in crescita, ha un **carattere prevalentemente locale**, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia. Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "conto proprio", cioè



traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti. Le campagne di rilevazione su strada effettuata dalla Regione nel proprio territorio nel 2011 e nel 2012 lungo la dorsale adriatica e lungo la Pedemontana confermano quanto già rilevato negli anni precedenti (rilevazione SS9 - via Emilia nel 2010 e indagine 2003) ed evidenziano un **modello di trasporto tradizionale**, con spostamenti abituali, sia per il trasporto in conto proprio che per il conto terzi, per il trasporto della stessa tipologia di merce.

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



## Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (1998-2012)

Origine: E-R	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonn.	T* Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T* Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T* Km (migliaia)	Km medi
1998	30.692.135	2.533.791	82,6	122.630.535	18.644.926	152,0	153.322.670	21.178.717	138,1
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2009	29.884.598	1.488.059	49,8	152.406.422	17.669.074	115,9	182.291.020	19.157.134	105,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
<b>2012</b>	<b>30.605.075</b>	<b>1.206.105</b>	<b>39,4</b>	<b>128.906.226</b>	<b>14.404.324</b>	<b>111,7</b>	<b>159.511.301</b>	<b>15.610.430</b>	<b>97,9</b>

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



Anche nel 2014 le **medio e piccole imprese dei trasporti e magazzinaggio** dell'Emilia-Romagna ha avuto una riduzione del fatturato del -3,7%, in linea con quanto accade per le altre micro e piccole imprese della regione.

Per quanto riguarda il **quadro economico dell'Emilia-Romagna**, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, è da

sottolineare che la nostra regione chiude il 2014 con una flessione del PIL del +0,3% rispetto all'anno precedente (-0,4% in Italia), confermando i segnali di una lieve ripresa della propria economia.

In Emilia-Romagna il **numero di imprese attive** nei trasporti terrestri dal 2006 al 2014 sono diminuite di -23,23%: a fine settembre 2014 erano 12.681 rispetto alle 13.162 dello stesso periodo del 2013.

## La logistica urbana

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

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

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

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

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

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali per i progetti di logistica urba-

na ammontano, al 2014, a **3.534.615,76 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale previsto, per un costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro. Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione si coordina anche con le politiche regionali a favore della mobilità elettrica ("Mi Muovo elettrico").

Nel 2012, nell'ambito dell'Accordo sulla qualità dell'aria 2012-2015 con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti, è stato attivato un **tavolo regionale di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso alla ZTL e/o al centro urbano**, dei veicoli per la distribuzione di merci. Visto che in passato le singole Amministrazioni comunali hanno guardato soprattutto i propri gli ambiti locali, portando a una grande disomogeneità nelle soluzioni adottate, questo tavolo ha permesso di individuare regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci. L'attività si è conclusa nel 2013, con la firma di un 'Accordo per l'armonizzazione su scala regionale delle regole di accesso alle ZTL per i veicoli merci", tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti: Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.



## Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento



Il Porto di Ravenna, gestito dall'**Autorità portuale di Ravenna**, rappresenta il primo punto di approdo delle merci di importazione in Emilia-Romagna ed è oggi uno scalo consolidato, sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione. Si è trasformato nel tempo da porto industriale a **porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 42% del traffico portuale. L'inclusione nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto fanno del Porto di Ravenna un **nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei**, ragione per cui è stato inserito dalla Comunità europea nelle proposte di revisione normativa delle reti TEN-T, divenendo il terminale meridionale del corridoio ferroviario n. 1 Baltico-Adriatico e rientrando nella **ristretta lista degli 83 "core ports" europei**. In pratica, riconoscendo l'importanza crescente che i porti hanno acquisito come veicoli e promotori della crescita economica in Europa, è stata definita una rete di porti strategici a livello europeo, in base a una serie di parametri, e il Porto di Ravenna è stato inserito in questa rete.

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

Il **Piano Regolatore Portuale vigente (marzo 2010)** individua una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali per il Porto di Ravenna (già realizzati o in corso di attuazione), oltre che una serie di interventi per il suo sviluppo strategico. Ad oggi sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori, e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara. Negli ultimi anni ha avuto un notevole slancio anche l'attuazione di un progetto che rappresenta un'importante opportunità per il territorio e l'economia regionale: è la **"Cittadella della nautica e dell'innovazione"**, che interessa una superficie complessiva di circa 88 ettari all'interno del comparto AGIP e realizza la riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP. Nel corso del 2013 però il progetto, in accordo con il Comune, è stato temporaneamente messo in attesa, visto che la nautica da diporto in Italia, a causa della forte crisi economica, ha subito un

notevole rallentamento e quindi risulta un settore fortemente in calo. Le aree destinate alla Cittadella della nautica potrebbero essere utilizzate, per i prossimi ¾ anni, come aree di deposito dei fanghi di dragaggio per la realizzazione dei lavori dell'Hub portuale di Ravenna.

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. Proprio per migliorare questi servizi nel maggio 2014 è stato firmato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per aumentare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL. Si spera che questo accordo, che ha la durata di un anno, venga riconfermato nel 2015 visto che ha dato buoni risultati.

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 società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri) costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia (la concessione durerà fino al 2019).

Nel 2013 l'Autorità portuale di Ravenna ha avviato la realizzazione del terzo molo per ospitare fino

a tre navi contemporaneamente, mentre RTP si è impegnata a realizzare una stazione marittima adeguata per dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali. Nel 2012 sono **sbarcati 100.000 passeggeri, obiettivo confermato nel 2013, mentre nel 2014 c'è stato un brusco calo di quasi il 40%**, con circa 62.000 passeggeri.

Un'altra azione importante è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, per creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo: ciò diventa sempre più pressante poiché nel 2011 i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati nel 2010 con il porto fluviale di Mantova si sono completamente azzerati anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

Quanto alla tipologia di merci, Ravenna è **uno dei principali porti in Italia per lo scambio commerciale** con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero (circa il 30% del totale nazionale a esclusione dei prodotti petroliferi) ed è un riferimento importante per il trasporto marittimo da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente. Leader nel comparto delle rinfuse solide (in particolare cereali e sfarinati), il Porto di Ravenna ha un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle Autostrade del Mare e dispone di aree per eventuali nuovi insediamenti all'interno del sedime portuale.



## Il Porto di Ravenna in cifre

11 km di lunghezza

25 terminal privati

16 km di banchine operative

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

Capacità dei magazzini: 2.800.000 m<sup>2</sup>

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

Capacità serbatoi/silos: 1.000.000 mc.

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

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



**921.525 tonnellate di merci** movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/09 nel 2014

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



**24.460.154 milioni di tonnellate di merci** movimentate nel 2014 (+8,8% rispetto al 2013); 6.246 navi attraccate (6.249 nel 2013); 1,792 milioni di tonnellate nel traffico Ro-Ro nel 2014 (+54,8%); 76.010 unità movimentate per i trailer (Autostrade del mare, +39,8%)

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

**Nel 2014 nel Porto di Ravenna sono state movimentate 24.460.154 tonnellate di merci**, con una crescita dell'8,8% rispetto al 2013. Le tonnellate trasportate sono cresciute in quasi tutti i settori merceologici, a eccezione dei minerali greggi e dei materiali da costruzione (-3,5%) a causa del

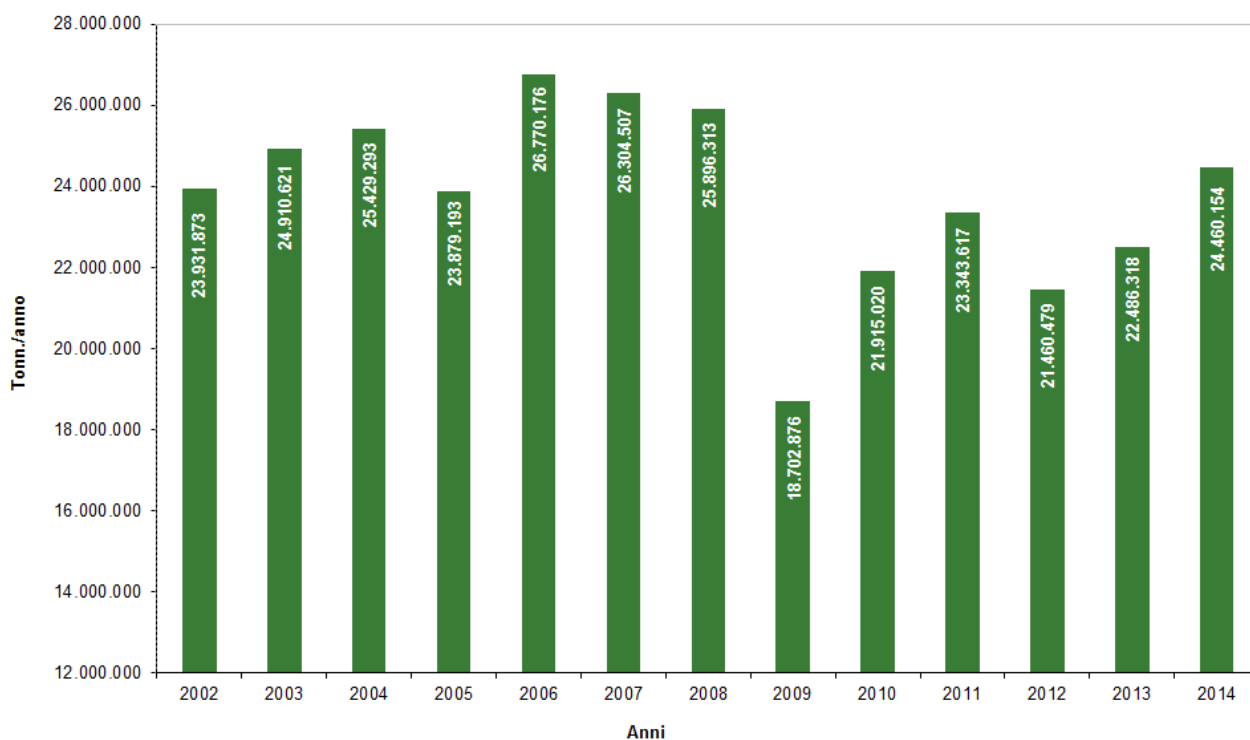
calo dell'import di ghiaia per l'edilizia.

Il numero delle **navi attraccate** è rimasto praticamente uguale al 2013 (cioè **6.246** anziché 6.249), ma è da segnalare il forte aumento dei prodotti in uscita, passati da 250 a 627 mila, diretti prevalentemente in USA e nel Regno Unito.



## Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2002-2014 - Tonnellate all'anno)



La voce più consistente del movimento del Porto di Ravenna è rappresentata dalle **merci secche** (64,4% del totale), cresciute del 9,4% rispetto al 2013, con 1,4 milioni di ton in più. Tra queste l'incremento più significativo è dato dai prodotti metallurgici, in particolare coils, passati da 4,448 a 5,380 milioni, con una crescita di +21%.

Aumentano anche le **derrate alimentari** (+8,3% = a quasi 200mila tonnellate in più) con l'importazione di sfarinati provenienti dall'Argentina e dagli USA. I prodotti agricoli passano da 1,533 a 1,727 milioni di tonnellate (+12,6%).

In crescita anche i **concimi**, passati da 1,463 a 1,544 milioni di tonnellate (+5,5%).

Mentre i **prodotti per l'edilizia** continuano a calare, sono in crescita le materie prime per le ceramiche (+1,9%), in particolare argilla, feldspato e caolino.

Costante anche la crescita delle **merci varie**, in particolare di quelle su rotabili, che sono cresciute del 54,8%, passando da 1,158 mila a 1,792 milioni di tonnellate.

Le **rinfuse liquide**, che hanno un ruolo marginale nell'economia portuale, hanno avuto una movimentazione stabile (+0,2%), con una crescita delle derrate alimentari (+7,7%), grazie a un aumento

dell'import di oli e grassi vegetali. Positivo il dato relativo ai prodotti petroliferi (+4,9%), mentre è da notare il calo di quelli chimici (-15,7%).

A Ravenna è in crescita l'andamento del **traffico Ro-Ro** (*Roll on - Roll of*), che ha movimentato 1,792 milioni di tonnellate contro i 1,158 milioni del 2013 (+54,8%). Per quanto riguarda i **trailer** (le Autostrade del mare), sono state movimentate 76.010 unità contro le 54.359 del 2013, con una crescita record di +39,8% complessiva per tutte le linee attive, cioè Ravenna-Catania, Ravenna-Brindisi e la linea della Grimaldi con la Grecia, inaugurata a gennaio: Ravenna-Igoumenitsa e Ravenna-Patrasso.

Molto buono anche il risultato per il **traffico di nuove autovetture**, che ha registrato un aumento di +7,5%.

Secondo quanto sottolineato dall'Autorità Portuale, il **Terminal Traghetti** nel 2014 è in utile netto dopo quasi 20 anni di perdite e sono stati creati oltre cinquanta nuovi posti di lavoro. Le Autostrade del Mare tuttavia hanno ormai saturato ogni spazio disponibile nell'area del terminal.

Ravenna si conferma anche nel 2014 come un **porto vocato all'importazione**, anche se le

esportazioni sono cresciute notevolmente. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 20,4 milioni di tonnellate (+6,8%), mentre gli imbarchi ammontano a 4,0 milioni di tonnellate (+20,1%).

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci** del Porto di Ravenna è da sottolineare che la L.R. 15/09, che ha finanziato nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retro portuali. Le tonnellate movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/09 sono state 921.525 nel 2014.

**L'andamento complessivo del traffico ferroviario è molto positivo**, infatti circa il 15% del traffico complessivo marittimo del Porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato trasportato su ferrovia, con un aumento di +49% rispetto al 2013.

Nel 2014 è stata completata la progettazione ed è continuata la gestione degli aspetti autorizzativi delle opere strategiche per il progetto "**Hub Portuale di Ravenna**", che prevede il potenziamento e l'adeguamento delle banchine funzionali alla costruzione del nuovo terminal container e l'approfondimento dei fondali del canale a -13,50 metri. Sempre nel corso del 2014, inoltre, è stato presentato il progetto definitivo dell'Hub Portuale di Ravenna agli Enti competenti.

Infine, per quanto riguarda il **settore delle crociere**, il 2014 ha segnato un forte calo rispetto al 2013

(-54% di passeggeri e -47% nel numero di toccate di navi al Terminal di Porto Corsini), che rende necessaria la revisione delle strategie individuate nel Business Plan del 2010.



## 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 concluso a fine 2008). La Regione ha invece finanziato **oltre 15 milioni di euro** per il potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e per l'approfondimento dei fondali.

### Investimenti regionali per il Porto di Ravenna

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso esecuzione dei lavori
Approfondimento dei fondali del canale Candiano fino a -11,50 m dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli - primo stralcio funzionale	Fondi L.R. 9/95	€ 1.032.913,80	Lavori conclusi 2011 e collaudati



## Il settore aeroportuale

### Le funzioni della Regione

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

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

La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, e quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (con procedure a evidenza pubblica), anche con partecipazioni di maggioranza. La Regione, nel suo ruolo di coordinamento a so-

### Il settore aeroportuale in cifre

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



#### Aeroporto "G. Verdi" di Parma



Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.122 x 45 m. Gestito da SO.GE.A.P. Spa. Nel 2014: 205.521 passeggeri (+4,4%)

#### Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2014:

7.259.105 passeggeri (+3,8%).

Traffico cargo: 42.190 tonnellate (-6,2%)



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



Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.800 x 45 m. Nel 2014 sono conclusi i lavori di riqualificazione e ampliamento, che hanno aumentato gli spazi di 5.630 mq e il restyling dell'80% delle aree esistenti. Gestito da SAB Spa. Quota del capitale sociale della Regione: 8,8%. Nel 2014: 6.580.481 passeggeri (+6,2%); 41.789 tonnellate di traffico cargo trasportato (-5%)

#### Aeroporto "F. Fellini" di Rimini



Localizzato a 8 km a sud-est della città, in località Miramare, a 5 km dalla A14. Si estende su un sedime di 3.300.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.995 x 45 m. Dopo il fallimento di Aeradria Spa, l'ENAC ha assegnato la nuova gestione a AirRiminum, che dal 1 aprile 2015 ha ripreso l'attività. Nel 2014 (dal 1/1 al 31/10): 473.103 passeggeri (-15,9%); 400 tonnellate di merci trasportate (-50%)

Traffico cargo in Italia nel 2014: 952.082 (+4,9%)



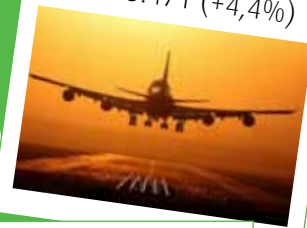
#### Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì



Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.560 x 45 m. Ha cessato l'attività commerciale a maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione. A giugno 2015 l'ENAC ha firmato con la società AIR Romagna l'atto per l'anticipata occupazione dell'aeroporto, che consente a quest'ultima di riprendere l'attività di volo

#### Traffico passeggeri in Italia nel 2014:

150.505.471 (+4,4%)



stegno della crescita del traffico aereo regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori. Nel 2014 è stata predisposta, a livello nazionale ma d'intesa con le Regioni, la classificazione degli aeroporti e **sono stati definiti di interesse nazionale gli aeroporti di Parma, Bologna e Rimini**. Bologna è considerato di rilievo strategico, mentre Forlì potrà essere inserito tra quelli nazionali dopo aver dimostrato la sostenibilità economico finanziaria nella gestione.

## Il contesto di riferimento

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le infrastrutture legate all'aeroportualità minore. L'aeroporto di Forlì ha cessato la propria attività nel maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione. A marzo 2014 l'ENAC ha emanato un bando europeo per individuare un nuovo gestore; al momento sono in corso le procedure per la ripresa delle attività commerciali.

Gli aeroporti regionali sono inseriti in una densa rete di collegamenti stradali e ferroviari, tipica di un territorio snodo dei flussi Est-Ovest e soprattutto Nord-Sud. Nella nostra regione hanno ottenuto la concessione totale le società SAB per l'aeroporto di Bologna, recentemente SOGEAP per quello di Parma, e la nuova società di gestione AirRiminum per l'aeroporto Fellini di Rimini.



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

Il 2014 ha visto, dopo il calo registrato nei due anni precedenti, una **crescita del 4,4% a livello nazionale** per il trasporto aereo, con **150.505.471 passeggeri**. La crescita media del traffico passeggeri nell'Unione europea nel 2014 è stata di circa il 4,9%, leggermente superiore a quella italiana.

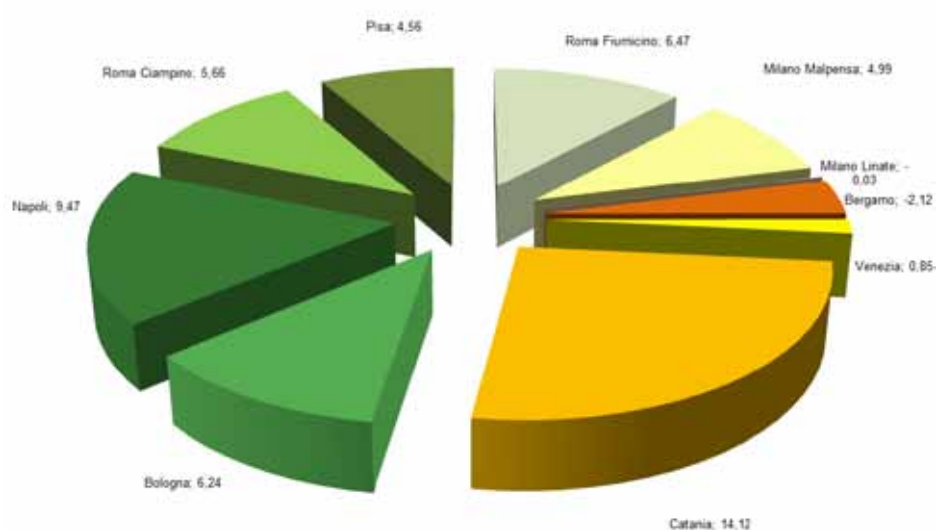
I risultati più positivi a livello nazionale hanno riguardato Catania (+14,12%), Firenze (+13,55%), Lamezia Terme (+10,41%), Napoli (+9,47%), Roma Fiumicino (+6,47%), Bologna (+6,24%), Roma Ciampino (+5,66%) e Palermo (+5,06%), mentre solo Bergamo, tra gli aeroporti nazionali di rilevanza strategica, ha registrato un calo del -2,12%. Gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati. **Bologna mantiene la settima posizione** nonostante l'importante crescita del traffico passeggeri.

In **decisa crescita anche il settore cargo nazionale**, che nel 2014 ha visto movimentare **952.082 tonnellate**, 45.000 in più rispetto all'anno precedente, con un aumento del 4,9%.

Nonostante la chiusura degli aeroporti di Forlì e di Rimini **anche in Emilia-Romagna il traffico è risultato in crescita** rispetto al 2013: **7.259.105 passeggeri, con +3,8%**. Il risultato complessivo è dovuto soprattutto alla crescita dell'aeroporto Marconi di Bologna, che, riconfermandosi il principale scalo regionale, ha compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì e la chiusura dell'aeroporto di Rimini, avvenuta il primo novembre 2014. L'aeroporto di Parma è cresciuto di circa il 4%.

In **diminuzione invece il traffico cargo**, sceso nel 2014 a 42.190 tonnellate trasportate all'anno (circa

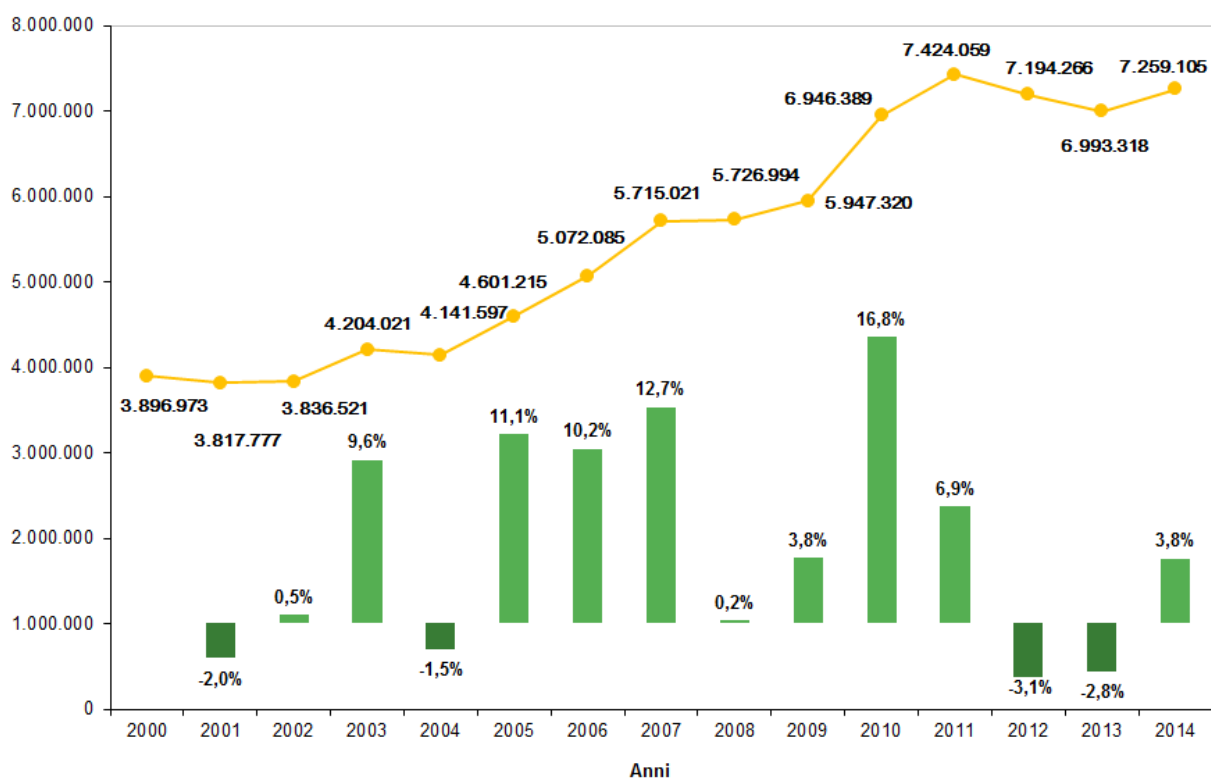
### Traffico passeggeri nei primi 10 aeroporti italiani (2014)



-6,2% rispetto all'anno precedente).

Anche in questo caso, Bologna riveste il ruolo di scalo principale, con oltre il 95% del totale. La restante parte è trasportata da Rimini, che anche a causa della chiusura anticipata ha registrato un calo rispetto al 2013 di -52,5%. Risultano assenti invece i contributi di Parma e Forlì.

### Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2000-2014)



## Il settore idroviario

### Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

La Legge n. 380 del 1990 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del sistema idroviario padano veneto e integra il Decreto del Presidente della Repubblica 616/77, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgono le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro è dal 1979 che l'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, definendolo come di fondamentale interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione.

Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998 ha assegnato alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario. Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione

interna (vale a dire l'attuazione degli interventi regionali nel settore, la gestione dei servizi e delle relative infrastrutture, l'ispettorato di porto, l'elaborazione e l'attuazione dei programmi regionali e di quelli definiti dall'Intesa relativi alla navigazione interna e infine l'istruttoria tecnica per il rilascio delle concessioni sul demanio della navigazione interna) sono state svolte dall'Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI), istituita con la legge regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, per far confluire in un unico ente tutte le competenze che riguardano il fiume Po in un'ottica di razionalizzazione delle relative attività, ha scelto di avviare la fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po), che dall'1 febbraio 2010 svolge in avvalimento tutte le funzioni in materia. L'assetto organizzativo attuale, anche se efficiente, richiede tuttavia una serie di valutazioni sugli scenari futuri, visto che il regime di avvalimento aveva una funzione di transizione e ora grazie alla conclusione dell'iter legislativo avvenuto a ottobre 2014 da parte del Veneto che ha portato a prevedere, tra le funzioni delegabili ad AIPO, anche la navigazione interna, la Regione sta valutando la delega di funzioni in materia di navigazione interna ad AIPO (anche se limitatamente all'asta del fiume Po).

### Il settore idroviario in cifre

**Il sistema idroviario padano-veneto, di cui il Po costituisce l'asse portante, ha un'estensione di 957 km, di cui 564 utilizzabili a fini commerciali:**

- ◆ il fiume Po da Cremona a Porto Tolle: 275 km (presso la foce)
- ◆ il primo tratto del canale MI-CR-PO (fino a Pizzighettone): 14 km
- ◆ il fiume Mincio da Mantova al Po (via Governolo): 20 km
- ◆ il Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante (incile): 117 km
- ◆ il Canale Po - Brandolo - Laguna Veneta: 19 km
- ◆ il Po di Levante: 19 km
- ◆ la Laguna Veneta (da Chioggia a Venezia): 30 km
- ◆ l'Idrovia Ferrarese (Pontelagoscuro - Porto Garibaldi): 70 km

**Altri 37 km** (da Cremona a Piacenza) potranno aggiungersi una volta realizzata la **nuova conca di Isola Serafini**, che permetterà di superare lo sbarramento della centrale idroelettrica presente (conclusione dei lavori prevista a fine 2016)



**Circa 0,8 milioni di contributi regionali** nel 2014 e altrettanti previsti per il 2015. Circa 191 milioni di euro di finanziamenti statali dal 1990; oltre 47 milioni dalla Regione dal 1991 al 2014



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



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

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

## 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 la restante parte del trasporto idroviario, per un totale di **poco meno di 400 mila tonnellate**.

**Nel 2010 c'è stato un aumento evidente delle merci trasportate**, circa il 20% in più rispetto all'anno precedente. Il 2011 purtroppo non ha confermato la tendenza positiva iniziata l'anno precedente e il 2012 è stato caratterizzato da un ulteriore peggioramento della crisi economica, che ha ridotto la produzione e di conseguenza l'attività di trasporto, penalizzando ulteriormente un settore già marginale

come quello della navigazione interna. Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto sono diminuite attestandosi intorno alle 200.000 tonnellate.

**Il 2013 è stato caratterizzato invece da un buon incremento** rispetto al 2012, con valori in linea con gli anni precedenti attestati sulle **400.000 tonnellate**. Il recupero è stato sostanzialmente determinato dalla ripresa dei traffici degli sfarinati (prevalentemente mangimi). Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, sono aumentate attestandosi su valori prossimi alle 275.000 t. La raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po non è stata completata, ma è ragionevole stimare una diminuzione significativa per il disarmo di buona parte del parco natanti adibito alla escavazione degli inerti.

La crisi economica continua a influire negativamente sul trasporto nell'idrovia ferrarese, che ha visto azzerare il trasporto di inerti per il settore delle costruzioni, dai paesi d'oltre adriatico. I colli eccezionali continuano a essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne.

I colli eccezionali continuano a essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne; l'entità è legata alla produttività e al completamento degli ordini delle imprese che

operano nell' hinterland del sistema idroviario. Pur in presenza di limiti e vincoli, continuano a esserci le condizioni per un **potenziale sviluppo del trasporto via acqua**.

### Traffici idroviari

(2010-2013)

Porti	2010 (tonnellate)	2011 (tonnellate)	2012 (tonnellate)	2013 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	95.502 (sfarinati) s 860 (semilavorati) d	13.767 (sfarinati) s	47.719 (sfarinati) s	121.892 (sfarinati) s
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	83.168 (sfarinati) s 45.000 (coils.) s	83.250 (sfarinati) s 46.000 (coils/cont) s	22.525 (sfarinati) s 70.000 (container) s	75.000 (sfarinati) s 40.000 (container) s
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	35.072 (chimici) d 8.200 (colli ecc.) d	9.848 (benzine) d 8.747 (colli ecc.) d	19.054 (benzine) d 3.446 (colli ecc.) d	17.510 (benzine) d 4.014 (acetone) d 4.000 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	54.600 (chimici) s	49.919 (metanolo) s	30.188 (metanolo) s	9.780 (metanolo) s
Porto di Cremona (via Po)	51.004 (sfarinati) s 14.400 (coils) s 14.000 (mat. ferrosi) s 2.650 (colli. ecc.) (1.150 d; 1.500 s)	19.000 (sfarinati) s 7.026 (rottame fe) s 2.534 (colli ecc.) d	7.020 (sfarinati) s 1.063 (colli ecc.) d	2.664 (colli ecc.) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	--	--
Banchine (Idrovia ferrarese)	72 (colli ecc.)	--	--	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)		160.000 (inerti) valore stimato	126.000 (inerti) valore stimato	120.000 (inerti) valore stimato
<b>TOTALE</b>	<b>404.528</b>	<b>400.091</b>	<b>327.015</b>	<b>394.860</b>
Attracchi industriali privati sul Po		1.000.000 (inerti del Po) valore stimato	800.000 (inerti del Po) valore stimato	Valore non rilevato

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

Fonte: rivista "Qui Po" n. 2 del 2014 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.



Da un'analisi di dettaglio degli ultimi due anni disponibili si può rilevare come il Porto di Rovigo sia riuscito, con un'opportuna campagna retro portuale, ad aumentare notevolmente gli sfarinati scaricati sulle sue banchine, così come il Porto di Mantova, anche se questo è però andato a discapito del Porto di Cremona che ha visto un drastico calo in questa tipologia di merce scaricata; parallelamente il Porto di

Cremona ha però raddoppiato la quantità di containers scaricati. Per le restanti voci, relative ai prodotti chimici degli attracchi industriali di Mantova e della banchina di Viadana, si evidenzia quasi un dimezzamento dei materiali scaricati che sono da imputarsi principalmente alla forte crisi economica tuttora in corso, che ha ridotto la produzione e la conseguente attività di trasporto.

## I finanziamenti per il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto è stato **finanziato negli anni da numerose leggi statali**. A partire dalla Legge 380/90, sono stati finanziati **circa 610 milioni di euro** per il potenziamento e l'adeguamento della rete idroviario esistente, di cui **circa 191 milioni di euro destinati all'Emilia-Romagna**. Gli investimenti più consistenti hanno riguardato i seguenti lavori:

- ◆ la costruzione del **nuovo ponte ferroviario di Migliarino sull'idrovia ferrarese**, gestita da AIPO. I lavori sono conclusi nell'estate 2014 ed è ora in corso il collaudo finale;
- ◆ i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini sul fiume Po**, gestiti da AIPO: sono ripresi nel mese di giugno 2013, dopo un evidente rallentamento per problemi organizzativi ed economici delle imprese consorziate indicate per i lavori dal Consorzio aggiudicatario. È iniziata la realizzazione dei diaframmi perimetrali della vasca e del nuovo argine a valle e sono in via di completamento i lavori sul ponte viadotto per Isola Serafini su cui sono anche già state fatte le prove di carico;
- ◆ la progettazione delle **opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** procedono a rilento. La procedura di VAS richiesta da AIPO al Servizio regionale di VIA a luglio 2013 è risultata di difficile compimento a causa della complessità di procedura interregionale che coinvolgeva Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto; di conseguenza è stato indicato a fine dicembre 2014 ad AIPO di annullare il procedimento e di avviare le VIA sulle singole opere;
- ◆ i lavori di **adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi**, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico. Sono gestiti dalla Provincia di Ferrara e sono in avanzato stato di esecuzione, almeno per quanto riguarda alcuni lotti. Più precisamente sono ormai in corso di completamento tutti i lavori del lotto III (allargamento porto canale a Portogaribaldi e nuovo ponte di Valle Lepri) e la rotonda di San Giorgio (rappresentante un piccolo stralcio del lotto I), mentre è in fase di



costruzione il nuovo ponte di Ostellato, i lavori del lotto ARNI e del Lotto II - Final di Rero e Ponti di Migliarino.

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

Le uniche novità sono rappresentate da una riprogrammazione di fondi regionali effettuata nel 2014, finalizzata alla sistemazione della banchina di Boretto ai fini del suo rilancio nell'utilizzo commerciale, anche vista la L.R. 10/14 di incentivazione del trasporto merci fluviale e fluviomarittimo che prevede contributi specifici per chi promuoveva la navigazione interna come modalità di trasporto. Purtroppo però l'attività non si è poi concretizzata poiché l'unica impresa che aveva manifestato interesse al bando di affidamento in gestione del Porto non ha dato seguito con l'offerta. A seguito di questa situazione si stanno valutando, insieme ad AIPO, quali ulteriori possibili iniziative mettere in campo per rilanciare l'utilizzo della banchina.

## Gli strumenti di comunicazione

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

**Mobilità**, il portale della mobilità in Emilia-Romagna (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it>), continua a essere il principale punto di riferimento per quanto riguarda le iniziative della Regione per gestire e promuovere il settore della mobilità e dei trasporti e per valorizzare i progetti e le attività degli altri enti del territorio.

Prosegue il regolare invio della **newsletter** con notizie dalla Regione e dal territorio; il materiale fotografico reso disponibile agli utenti tramite le **"gallery"** è aumentato.

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

fornisce informazioni in tempo reale sulla viabilità di autostrade e strade statali dell'Emilia-Romagna) e il **Travel Planner** della Regione, che consente di pianificare i propri spostamenti con i mezzi pubblici (treni e bus) su tutto il territorio regionale.

Grande spazio anche per gli applicativi web: **"Flussi online"** (che consente l'accesso ai dati di traffico sulla principale rete stradale dell'Emilia-Romagna) e **"Ars online"** (l'elenco di tutte le strade della regione, integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali).

Continuano l'inserimento di numerosi eventi in **"agenda"** e la pubblicazione di atti e altri materiali correlati alle diverse iniziative e campagne di comunicazione promosse soprattutto dalla Regione.

Un'apposita sezione è poi dedicata ai diversi **progetti europei** a cui la Regione Emilia-Romagna partecipa nel settore della mobilità e dei trasporti.





**Coordinamento generale:**

Paolo Ferrecchi, *Direttore Generale 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 Trasporti, Reti infrastrutture materiali e immateriali, Programmazione territoriale e Agenda digitale  
Viale Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna  
Tel. 051 5273836-37 - Fax 051 5273834  
assmobilita@regione.emilia-romagna.it

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

Nella seconda home page "Entra in Regione", tra le pubblicazioni è possibile consultare la versione integrale del "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna (giugno 2015)".

